

臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫-桃園市平鎮區路段工程

第 1 場公聽會會議紀錄

壹、事由：說明興辦事業概況、展示相關圖籍及說明事業計畫之公益性、必要性、適當與合理性及合法性，辦理前場公聽會土地所有權人及利害關係人陳述意見之回應及處理，並聽取本次公聽會土地所有權人及利害關係人之意見。

貳、開會時間：111 年 7 月 28 日（星期四）下午 2 時

參、開會地點：桃園市平鎮區北興市民活動中心 1 樓（地址：桃園市平鎮區金陵路 2 段 353 號）

肆、主持人：郭組長晉誠

紀錄：盧毅名

伍、出(列)席單位及人員：（因涉及個人資料不予檢附）

陸、土地所有權人及利害關係人：（因涉及個人資料不予檢附）

柒、興辦事業計畫概況：（請參考交通部鐵道局網站，網址：<https://www.rb.gov.tw/>）

一、計畫緣起

桃園都會區鐵路運輸旅運服務設施因旅客成長量已不敷使用，城市發展因鐵路造成阻隔，遂以鐵路立體化促進都市縫合，發展大眾運輸路網系統功能，將臺鐵捷運化、立體化，增加旅運設施，藉由提高交通運輸便利性，可吸引部分私人運具使用者轉搭臺鐵，減少空氣污染排放量，經行政院 109 年 9 月 2 日院臺交字第 1090024447 號函核定，同意辦理「臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫」。

二、計畫範圍

本計畫路線起於鶯歌區鳳鳴陸橋北側(K53+255)，迄於平鎮區台 66 線附近(K71+200)，全長約 17.945 公里，其中新北段長約 2.120 公里，桃園段長約 15.825 公里，本次公聽會為桃園市平鎮區路段，涉及「中壢平鎮都市計畫」、「高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫」及非都市土地範圍，已於 110 年 7 月 2 日、110 年 7 月 15 日公告發布實施，完成都市計畫法定程序。

三、計畫目的

本計畫將拆除 8 座高架橋及 8 座地下道，消除 20 處平交道並可整合相關軌道系統，形成臺北市、新北市、桃園市通勤骨幹，有助改善都市景觀及

土地利用，成為北北桃 1 小時軌道生活圈的綠色運輸廊帶；並提高行車效率與路線容量，改善都會區大眾運輸服務品質；沿線土地有效開發利用，促進都市均衡發展，亦增加鐵路營運收益，提昇行車安全。

四、工程概要

本計畫在路線規劃方面，永久隧道原則於既有軌道路廊範圍內設置，以充分利用臺鐵用地，鐵路地下化後將設置 8 座車站，改建原有桃園、內壢、中壢等 3 座車站，並增設鳳鳴站、中路站、桃園醫院站、中原站及平鎮站等 5 座通勤站，其中桃園車站及中壢車站，分別與桃園捷運綠線 G07 站及機場捷運 A23 車站以共構方式興建，方便民眾轉乘大眾運輸系統。

五、用地概況

(一)本計畫涉及桃園市土地，本次公聽會為桃園市平鎮區路段，行經都市計畫區及非都市土地。

(二)土地權屬及面積

需用土地範圍內公有土地面積約 5.67 公頃，約佔 95.19%，私有土地面積約 0.25 公頃，約佔 4.26%，公私共有土地面積約 0.03 公頃，約佔 0.54%，土地筆數總計 288 筆，面積約 5.96 公頃。

土地權屬		管理單位	土地筆數	面積(m ²)	百分比(%)	
公有土地	中華民國	交通部臺灣鐵路管理局	142	55,542.39	93.21%	
		財政部國有財產署	20	789.21	1.32%	
		行政院農業委員會農田水利署	4	72.82	0.12%	
		國有土地小計	166	56,404.42	94.66%	
	桃園市	桃園市政府水務局	2	0.71	0.00%	
		桃園市平鎮區公所	5	252.55	0.42%	
		桃園市有土地小計	7	253.26	0.43%	
	望安鄉	澎湖縣望安鄉公所	2	65.82	0.11%	
	公有土地合計			175	56,723.50	95.19%
	私有土地			107	2,539.87	4.26%
公私共有土地			6	323.40	0.54%	
總計			288	59,586.77	100.00%	

(三)土地使用分區

平鎮區路段位都市土地範圍涉及「中壢平鎮都市計畫」、「高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫」，土地使用分區均已變更為鐵路用地、鐵路用地（兼供園道使用）、鐵路用地（兼供道路使用）及鐵路用地（兼供道路及河川使用），非都市土地部分則為水利、交通、乙建及丁建，面積共約 5.96 公頃。

土地使用分區		土地筆數	面積(m ²)	百分比(%)	
都市計畫區	鐵路用地	6	391.99	0.66%	
	鐵路用地(兼供園道使用)	186	40,393.55	67.79%	
	鐵路用地(兼供道路使用)	10	338.89	0.57%	
	鐵路用地(兼供道路及河川使用)	2	0.71	0.00%	
	小計	204	41,125.14	69.02%	
非都市土地	特定農業區	水利用地	13	358.18	0.60%
		交通用地	46	16,623.57	27.90%
	鄉村區	鄉村區乙種建築用地	23	8.39	0.01%
		鄉村區丁種建築用地	1	1.57	0.00%
	小計	83	16,991.71	28.52%	
部分鐵路用地(兼供園道使用)、部分特定農業區交通用地		1	1,469.92	2.47%	
總計		288	59,586.77	100.00%	

(四) 土地使用現況

沿線建築改良物類型計有臨時性建物、磚造、鐵造及鋼筋混凝土造，餘則零星分布溝渠、道路、雜林木及農作物。

類型	棟數	樓地板面積(m ²)
T 臨時性建物	44	660.65
B 磚造	17	110.74
M 鐵造	48	1,362.56
R 鋼筋混凝土	15	3,897.29
總計	124	6,031.24

捌、事業計畫之公益性、必要性、適當與合理性及合法性：

一、公益性及必要性評估

(一) 社會因素

1. 徵收所影響人口之多寡、年齡結構

本次辦理土地徵收沿線所涉及私有地主為 376 人、私有土地筆數為 107 筆(0.2540 公頃)、公私共有土地筆數為 6 筆(0.0323 公頃)，對於當地人口數量及年齡影響低。

2. 徵收計畫對周圍社會現況之影響

減少民眾前往車站之距離及時間(旅行時間節省效益、行車成本節省效益)。另本計畫位於平鎮區將增設平鎮站後將可節省民眾前往車站距離及時間。

3. 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響

鐵路地下化工程有助於改善地區交通，促進土地整體開發利用，提高地區居民生活品質。

本計畫於桃園市平鎮區路段涉及建物拆遷者皆依法核發補償費，且配合自動拆除者再核發獎勵金；另依實際情形勘查有無中低收入戶及低收入戶或情境相當者，研議訂定安置計畫，對於弱勢族群生活型態影響低。

4.徵收計畫對居民健康風險之影響

本案範圍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。鐵路係屬大眾運輸設施，通車營運後並於本路段增設桃園醫院站後，將提供居民便利的交通運輸方式，減少汽機車使用率，有助於節能減碳，提高整體環境品質。

(二)經濟因素

1.徵收計畫對稅收影響

本計畫從鶯歌至平鎮地區辦理鐵路地下化後，將可減少平交道阻隔促進地區南北向生活聯繫，可促進地方整體發展，對於未來地方財政與稅收有正面提升效益。

2.徵收計畫對糧食安全影響

本工程範圍內現況為鐵路用地、鐵路用地(兼供園道使用)、鐵路用地(兼供道路使用)及及鐵路用地(兼供道路及河川使用)，非都市土地則為乙建、丁建、交通及水利用地，並無耕地面積，且本計畫屬交通事業計畫，為地面下之線狀土地型態，行經路線非主要糧食供應來源，不致影響糧食安全存量。

3.徵收計畫造成增減就業或轉業人口

本次興辦事業計畫屬於交通事業工程，施工期間可提供地區就業機會；另本工程於平鎮區為增設平鎮站及地下永久軌，計畫完成後可促進當地南北向聯繫，間接利於增加就業人口，帶動區域發展，可提升就業機會，亦無轉業問題。

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

本計畫所需建設總經費為 1047.93 億元，工程所需之用地取得費、農林作物補償費、房屋拆遷補償費共約 66.05 億元(新北段 8.37 億元、桃園段 57.68 億元)，經費由中央負擔。

5.徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響

本工程範圍內位於桃園市平鎮區未有耕地，不影響糧食安全，範圍內尚無於漁、牧產業，徵收土地無相關產業鏈影響。

6.徵收計畫對土地利用完整性影響

本工程興建所需土地於都市計畫區內現況為公共設施用地，未來亦為鐵路地下化工程；已避開聚落及減少拆遷，儘量以工程克服方式將徵用面積達最小幅度，土地利用完整性影響輕微。

(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

本計畫從鶯歌至平鎮地區辦理鐵路地下化後，將可減少平交道阻隔促進地區南北向生活聯繫，可促進地方整體發展，以維持城鄉自然風貌。

2.因徵收計畫而導致文化古蹟改變

初步調查本工程位於桃園市平鎮區路段範圍另將函詢桃園市政府文化局本案範圍是否屬古蹟保存區、歷史建築、聚落保存區、文化景觀保存區及遺址所在地；未來施工若發現文化資產將依文化資產保存法第 50 條之規定辦理，以降量降低對文化資產之衝擊。

3.因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變

本工程範圍位於桃園市平鎮區路段之設置，未來辦理配合鐵路地下化工程辦理拆除後全線鐵路均位於地面下，因此對於生活條件或模式發生改變之影響小；另本工程完成後，可減少平交道阻隔促進地區南北向生活聯繫，可促進地方整體發展。

4.徵收計畫對該地區生態環境之影響

本工程周邊沿線為都市發展區，於工程規劃時已詳加考量計畫範圍內之城鄉風自然環境與生態特性，以保留自然特性為原則，減少對於生態環境影響；路線在勘選上已避開環境敏感區域，對於生態環境並無影響。

5.徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響

本工程為鐵路地下化工程，完工後新增之平鎮站可減少民眾通勤距離，並可協助中壢車站運輸分流及周邊交通紓緩。

落實鐵路捷運化目標，解決都會區通勤需求，對周邊居民與社會整體有正向影響。

(四)永續發展因素

1.國家永續發展政策

本工程為鐵路地下化工程，完工後新增之平鎮站可提高交通安全性及便利性。落實鐵路捷運化目標，吸引私人運具轉搭臺鐵，間接減少二氧化碳排放及空氣汙染，本質上符合永續工程的精神。

2.永續指標

本工程搭配後續鐵路地下化作業後，可促進城鄉均衡發展，滿足該區域未來整體發展需求，提高該區域生活健康品質，對於環境、節能減碳、生產、生活、城鄉文化等指標，均有正面效益。

3.國土計畫

本計畫徵收範圍均為都市土地，徵收後作為鐵路及車站使用，並依規定辦理都市計畫變更，非都市土地部分變更編定為交通用地，與國土計畫並無扞格之處。

(五)其他因素

- 1.拆除 8 座高架橋及 8 座地下道，消除 20 處平交道並可整合相關軌道系統，形成臺北市、新北市、桃園市通勤骨幹，有助改善都市景觀及土地利用，成為北北桃 1 小時軌道生活圈的綠色運輸廊帶。
- 2.本計畫之桃園車站及中壢車站，分別與桃園捷運綠線 G07 站及機場捷運 A23 車站以共構方式興建，方便民眾轉乘大眾運輸系統，值得推動本地下化計畫。

二、興辦事業計畫之必要性說明

(一)計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由

本案目的在於落實鐵路捷運化目標，解決都會區通勤需求，鐵路地下化工程，完工後完工後消除二處平交道可提高交通安全性及便利性。勘選範圍為既有平面鐵路周邊，且徵收範圍土地已辦理都市計畫變更為公共設施用地，非都市土地亦將變更編定為交通用地，故徵收私有土地有其必要。

(二)預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由

路線之勘選為既有平面鐵路周邊，並已儘可能利用沿線公有土地，減少私有土地徵收的需求以提高土地使用效率，路線研擬已避開聚落及減少拆遷，目前擬徵收之土地確屬必要，且已縮減至最小之範圍。

(三)用地勘選有無其他可替代地區及理由

本工程為都會區享有捷運化鐵路運輸服務，臺鐵局 93 年推動「臺鐵捷運化」，桃地計畫亦於 109 年 9 月 2 日奉行政院核定，另因屬鐵路地下化工程，並為既有平面鐵路沿線，故無其他可代替地區。

(四)是否有其他取得方式

- 1.設定地上權：因本計畫工程係永久使用，為配合工程施工及整體管理需要，不宜以設定地上權方式辦理。
- 2.租用：本計畫工程係作永久性設施，故租用不符合永久使用需求。

3.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，倘土地所有權人意願主動提出，本局將配合完成相關手續。

4.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，惟本計畫土地僅供鐵路使用，依工程屬性不適合聯合開發。

5.公私有土地交換(以地易地)：經查本局無適當之非公用土地可供交換，因此以地易地方式尚無從辦理。

綜上評估，本工程係屬永久性交通設施使用，需以取得土地所有權之方式辦理，本局將先與土地所有權人辦理協議價購，倘未能以協議或其他方式取得之土地，將依土地徵收條例規定申請徵收，以取得所需用地。

(五)其他評估必要性理由

桃園都會區鐵路運輸旅運服務設施因旅客成長量已不敷使用，城市發展因鐵路造成阻隔，遂以鐵路立體化促進都市縫合，發展大眾運輸路網系統功能，將臺鐵捷運化、立體化，增加旅運設施，藉由提高交通運輸便利性，可吸引部分私人運具使用者轉搭臺鐵，減少空氣污染排放量，因此本地地下化計畫確有其必要性與急迫性。

三、適當與合理性

(一)為都會區享有捷運化鐵路運輸服務，臺鐵局 93 年提出「臺鐵都會區捷運化暨區域鐵路後續建設計畫(基隆-苗栗段)」，並奉行政院 94 年 1 月 27 日核定。

(二)行政院 109 年 9 月 2 日院臺交字第 1090024447 號函核定，同意辦理「臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫」。

(三)計畫完成後落實鐵路捷運化目標，解決都會區通勤需求，具有合理性。

四、合法性

(一)本計畫經行政院 109 年 9 月 2 日院臺交字第 1090024447 號函核定，同意辦理「臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫」。

(二)用地取得依據土地徵收條例第 3 條規定：『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：…二、交通事業。…』，具備合法性。

五、綜合評估分析

本計畫符合公益性、必要性、適當與合理及合法性，經評估應屬適當。

(一)依法定程序辦理本次會議：本次公聽會係依土地徵收條例第 10 條第 2

項、土地徵收條例施行細則第 10 條規定辦理，說明興辦事業概況、展示相關圖籍及說明事業計畫之公益性、必要性、適當與合理性及合法性，並聽取土地所有權人及利害關係人之意見。

(二)本計畫具公益性及必要性：本計畫係行政院核定之國家重大建設，實施鐵路地下化計畫後，具有以下效益：

1. 拆除 8 座高架橋及 8 座地下道，消除 20 處平交道並可整合相關軌道系統，形成臺北市、新北市、桃園市通勤骨幹，有助改善都市景觀及土地利用，成為北北桃 1 小時軌道生活圈的綠色運輸廊帶。
2. 本計畫之桃園車站及中壢車站，分別與桃園捷運綠線 G07 站及機場捷運 A23 車站以共構方式興建，方便民眾轉乘大眾運輸系統。
3. 提高行車效率與路線容量，改善都會區大眾運輸服務品質；沿線土地有效開發利用，促進都市均衡發展，亦增加鐵路營運收益，提昇行車安全，綜合前述之研析，本計畫是具有公益性、必要性、適當與合理性及合法性。

玖、土地所有權人及利害關係人陳述意見之回應及處理：

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
1	桃苗汽車(股)公司(余○光)	111.7.28	爰就「桃園市興辦公共工程建築改良物拆遷補償標準」第5條第二項規定：建築物拆遷…，其他面積小於三十三平方公尺者，得一併申請前部拆除，提出意見陳述： 1. 本建物標的拆除後，所剩建物之規模不符經營效益及功能喪失—本公司所有之建築物為汽車維修作業所需之廠房建築，建築面積為1024.5 m ² ，擬拆除(74.22%)後剩餘僅約264.16m ² ，將不具任何作業生產效益；且建築物內之主要逃生避難之垂直動線(安全梯、電梯、車用貨梯)等，於此次估算皆須拆除，所剩之建築物營運功能喪失，將無法續行經營利用。 2. 拆除後建築結構有安全之虞—本公司之建築物為地下一	1. 如有剩餘土地難以使用，則土地所有權人得依「土地徵收條例」第8條規定申請一併徵收或一併價購，其徵收建築改良物之殘餘部分不能為相當之使用者，可於徵收公告之日起一年內向該管直轄市或縣(市)主管機關申請一併徵收。 2. 陳情補償標準為小於33平方公尺，惟土地所有權人另可於協議價購階段一併提出，經現勘認定難以使用時，可依「土地徵收條例」第8條規定辦理，不受33平方公尺之限制。

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
			<p>層地上六層之混凝土造建築物，基礎形式為含蓋原所有建築面積之整體而連續的筏式基礎，拆除後若僅剩部分基礎將造成建築物之耐震能力不足，有建築結構安全之虞。</p> <p>3. 營建物價飆漲，擇地重建困難—本建築物為本公司服務南平鎮周邊區域顧客之服務據點，然近年營建物價及土地飆漲，後續尋求相似地點擇地重建困難。</p>	
2	新光合成纖維(股)公司(顧○興)	111.7.28	<p>1. 容積建蔽率改動，道路退縮亦更動，後續如何配合法規？</p> <p>2. 圍牆影響後續如何處理？</p>	<p>1. 原有建築物之法定容積建蔽率並未更動，本次因徵收面積縮減，未來改建仍將面臨退縮、容積建蔽率致總樓地板面積一併縮減，惟為保障土地所有權人之權益，如建築物未申請重、改建，則仍依現況使用辦理，無須另外辦理道路退縮。</p> <p>2. 涉及圍牆拆除部分，其補償費用已含復建費用，惟同上所述，如建築物未申請重、改建，則仍依現況使用辦理。</p>
3	劉○响	111.7.28	<p>豐釀社區外出入口是否能改設，提供雙向行車空間。</p>	<p>永久路權外非屬本局之權責，惟地下化後騰出之平面空間將尊重地方主管機關研議最適平面配置方案辦理，屆時將陳情人所提雙向行車空間納入考量。</p>
4	陳○生	111.7.28	<p>鐵路地下化工程施工路廊寬度，兩側應平均分擔。</p>	<p>路線之勘選為既有平面鐵路周邊，並已儘可能利用沿線公有土地，減少私有土地徵收的需求以提高土地使用效率，路線研擬已避開聚落及減少拆遷，目前擬徵收之土地確屬必要，且已縮減至最小之範圍。</p>

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
5	鍾○良	111.7.28	<ol style="list-style-type: none"> 1. 承德路住戶，未來承德路上安全島要配合拆除，現在安全島上3-40年樹木是否會保留，否則太可惜了。 2. 施工期間是否考量周邊排水？ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 在樹木上如經認定為受保護樹木將依桃園市訂法定辦理原地保存或異地遷移。 2. 施工臨時排水均屬環境保護事項，已納入考量。
6	江○祿	111.7.28	<p>希望因地制宜，不要拆到房屋，如動到樑柱，牽一髮動全身，近來萬物齊漲，一坪營建成本直逼10萬元，阿彌陀佛。</p>	<p>各筆需用土地已辦理預為分割，會場上亦展示需用土地之土地權屬及地上物拆除示意，如各土地所有權人須了解所使用之面積可洽會場上工作人員，地上物部分則於查估時函文通知土地所有權人配合辦理，且依現場查估情形，土地所有權人即可了解拆除範圍及面積，初步套繪本平鎮路段拆除 RC 構造建築物並不多，仍以實際現場查估為準。</p>
7	俞○仁	111.7.28	<ol style="list-style-type: none"> 1. 請問鐵路沿線施工，施工方式為何種？潛盾或明挖工法，擔心日後夜間施工會影響住戶安寧。 2. 未來鐵道施工是否會用到承德路？ 3. 拆遷的資訊是否可從網站上查詢？怕影響房屋買賣。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本計畫施工因鐵路須同時兼顧營運，故採明挖覆蓋，施工期間除非部分工程因斷電所需必要在夜間進行外，其餘工程將以最低影響為原則辦理，尚請鄉親見諒。 2. 考量以拆遷最小方式辦理，故臨時軌將會使用到承德路。 3. 拆遷較屬於個資，故不會在網站上呈現，惟近似拆遷涉及都市計畫變更資訊，桃園市都發局網站可查詢該都市計畫書圖。
8	劉○暄	111.7.28	<ol style="list-style-type: none"> 1. 拆遷面積不大，但拆除可能動到樑柱、廁所等結構，要如何處理，請說明。 2. 拆除影響範圍是否會實際告知(通知拆遷戶)。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本計畫已陸續進行地上物查估，屆時將各別以函文通知土地所有權人配合辦理，且依現場查估情形，土地所有權人即可了解拆除範圍及面積。 2. 拆除線後如涉及安全問題則現場協調是否辦理全

編號	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				拆；如涉及半拆亦現場與土地所有權人協調保留程度。
9	傅○青	111.7.28	平鎮車站佔用車站興富一街現有停車位是否可以取消，以利行人通行，避免產生交通意外。	永久路權外非屬本局之權責，惟地下化後騰出之平面空間將尊重地方主管機關研議最適平面配置方案辦理，屆時將陳情人所提雙向行車空間納入考量。
10	李○任	111.7.28	鎮安段在公有土地上現有建物若要拆除，是否會有補償？	如屬公有土地將採有償撥用方式辦理，惟公有土地上之私有建築物屬佔用及違章行為，將依「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」辦理。
11	傅○賢	111.8.3	本人所有土地座落平鎮區廣仁段1252、1255地號等二筆，於111年5月25日逕為分成廣仁段1252、1252-1、1255、1255-1等四筆地號，請貴局依上述四筆土地，辦理協議價購，或依徵收程序一併徵收。(附件：逕為分割前權狀影本、逕為分割後權狀謄本)	如有剩餘土地難以使用，則土地所有權人得依「土地徵收條例」第8條規定，其徵收建築改良物之殘餘部分不能為相當之使用者，可於徵收公告之日起一年內向該管直轄市或縣(市)主管機關申請一併徵收。

壹拾、結論

感謝各位鄉親今天撥冗參與本次會議，有關土地所有權人及利害關係人於現場陳述之意見，除本局已於現場回應及說明外，並列入本次會議紀錄。倘各土地所有權人及利害關係人尚有其他意見，請於111年8月15日前將陳述意見書郵寄至交通部鐵道局，地址:22041 新北市板橋區縣民大道2段7號9樓，逾期視為無意見。

壹拾壹、散會：下午3時10分。