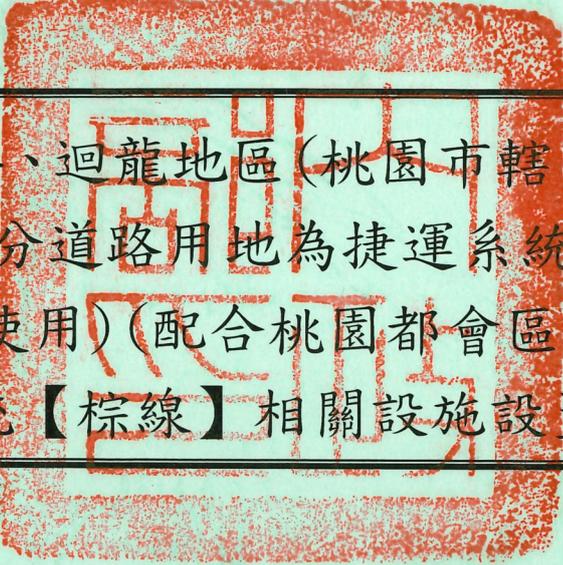


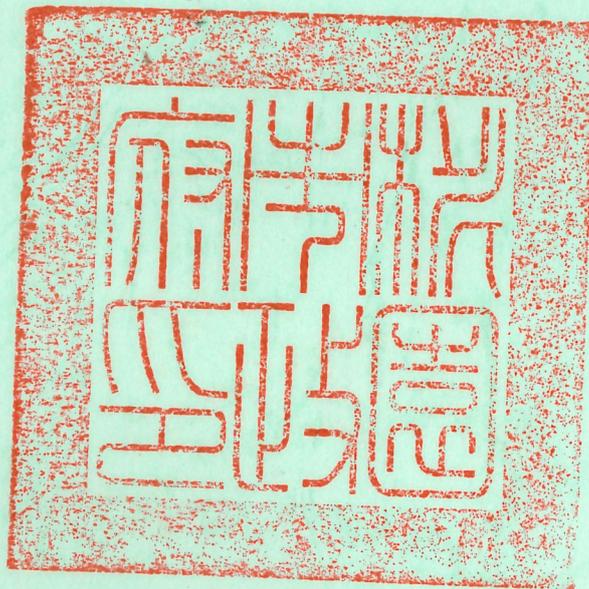
公告實施

中華民國 111 年 9 月 23 日 發文

府都計字第 1110245867 號



變更龍壽、迴龍地區(桃園市轄區)都市  
計畫(部分道路用地為捷運系統用地兼  
供道路使用)(配合桃園都會區大眾捷  
運系統【棕線】相關設施設置)書



桃 園 市 政 府

中 華 民 國 111 年 7 月

變更龍壽、迴龍地區(桃園市轄區)都市  
計畫(部分道路用地為捷運系統用地兼  
供道路使用)(配合桃園都會區大眾捷  
運系統【棕線】相關設施設置)書

桃 園 市 政 府

中 華 民 國 1 1 1 年 7 月

桃園市變更都市計畫審核摘要表

項 目	說 明	
都市計畫名稱	變更龍壽、迴龍地區(桃園市轄區)都市計畫(部分道路用地為捷運系統用地兼供道路使用)(配合桃園都會區大眾捷運系統【棕線】相關設施設置)案	
變更都市計畫法令依據	都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款	
變更都市計畫機關	桃園市政府	
申請變更都市計畫機關	桃園市政府捷運工程局	
本案公開展覽之起訖日期	公 開 覽	自民國 110 年 5 月 10 日起公告 90 日，刊登民國 110 年 5 月 10 日、11 日、12 日聯合報；民國 110 年 5 月 26 日、27 日、28 日中國時報；民國 110 年 6 月 24 日、25 日、26 日中國時報
	公 開 會	民國 110 年 7 月 27 日下午 2 時整採網路直播方式進行線上說明會
人民團體對本案之反映意見	無	
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	市 級	桃園市都市計畫委員會 110 年 9 月 10 日第 60 次會議審議通過
	部 級	內政部都市計畫委員會 111 年 5 月 24 日第 1012 次會審議通過

## 目 錄

壹、緣起.....	1
貳、相關計畫及現行都市計畫概要.....	6
參、捷運棕線整體概述.....	15
肆、發展現況概述.....	33
伍、變更理由及內容.....	45
陸、變更後計畫.....	47
柒、實施進度與經費.....	50
捌、其他.....	51
附件一、都市計畫變更認定同意文件	
附件二、行政院(107年5月1日)核定「桃園都會區大眾捷運系統 棕線(桃園-龜山-迴龍段)可行性研究報告書」函	
附件三、變更範圍土地清冊	
附件四、都市計畫公開展覽前座談會紀錄	
附件五、桃園市都市計畫委員會會議紀錄	
附件六、內政部都市計畫委員會會議紀錄	

## 圖 目 錄

圖 1-1	變更位置示意圖 .....	3
圖 1-2	捷運棕線及捷運萬大線共構(中正路口)示意圖 .....	4
圖 1-3	變更範圍示意圖 .....	5
圖 2-1	桃園都會區大眾捷運系統路網圖 .....	10
圖 2-2	現行都市計畫示意圖 .....	14
圖 3-1	桃園捷運棕線都市發展願景圖 .....	15
圖 3-2	桃園捷運棕線綜合規劃建議路線圖 .....	17
圖 3-3	高架墩柱設立後之車道平面及斷面配置示意圖 .....	22
圖 4-1	變更範圍土地使用現況示意圖 .....	33
圖 4-2	變更範圍土地權屬圖 .....	34
圖 4-3	計畫範圍道路系統示意圖 .....	36
圖 4-4	108 年桃園市區往返捷運迴龍站公車路線各月運量統計 .....	38
圖 4-5	區域地質圖 .....	41
圖 4-6	本計畫區水文系統示意圖 .....	42
圖 4-7	龜山區一日暴雨 600 毫米淹水潛勢圖 .....	43
圖 4-8	計畫區防救災計畫示意圖 .....	44
圖 5-1	變更內容示意圖 .....	46
圖 6-1	變更後計畫示意圖 .....	49

## 表 目 錄

表 2-1	計畫區都市計畫辦理歷程一覽表 .....	11
表 2-2	現行都市計畫土地使用面積表 .....	13
表 3-1	桃園捷運棕線車站位置綜整表 .....	16
表 3-2	捷運棕線各車站發展定位、構想及周邊土地開發策略 .....	18
表 3-3	捷運棕線都市計畫區內各車站公共設施聯結情形 .....	19
表 3-4	主要影響道路交通變化分析表 .....	24
表 3-5	預防及減輕開發行為對環境不良影響對策摘要表 .....	25
表 4-1	變更範圍土地權屬統計表 .....	34
表 4-2	計畫範圍主要道路系統幾何特性彙整表 .....	35
表 4-3	捷運棕線各站轉乘設施需求估計表 .....	39
表 5-1	變更內容明細表 .....	45
表 6-1	變更前後面積對照表 .....	48
表 7-1	實施進度與經費表 .....	51

# 壹、緣起

## 一、計畫緣起

桃園市為臺灣六都之一，近年產業發展快速，人口顯著成長，桃園市和大臺北都會區之關係，漸由外圍邊陲地區轉為北北桃全區的門戶，並透過區域合作廊道的發展與建立，以及核心產業間的合作，和大臺北都會區共同發展成為近千萬人口的多核心網絡結構大都會。

桃園都會區因社會經濟特性、就業機會、生活環境等因素，吸引許多臺北居民遷移至桃園都會區居住，並以通勤方式往來臺北桃園間，造成兩都會區間往來旅次需求日益增加。而目前既有軌道運輸系統「臺北-桃園間縱貫線」運能已達滿載，高鐵雖已通車提供服務，但高鐵桃園站(青埔)距離桃園都會核心區仍有相當之距離，因此目前兩都會區間仍以私人運具公路運輸為主。由於臺北都會區已有完善大眾捷運路網，桃園都會區亦有捷運路網規劃，基於兩都會區間交通建設之長遠發展及鼓勵大眾運輸使用率的提升，因此兩都會區之捷運路網如何串聯與整合，以提供更完整的軌道運輸服務，是大眾運輸系統發展的重要課題，爰考量桃園都會區之地區未來發展，桃園-龜山-迴龍路廊實有建設便捷大眾運輸系統之必要性，並應以軌道建設及大眾運輸系統永續發展為目標。

桃園都會區大眾捷運系統棕線計畫(桃園-龜山-迴龍段)起於桃園火車站北側之復興路上鄰近中正路口，路線沿復興路往東銜接萬壽路三段，續行萬壽路二段再轉東萬壽路，至嶺頂橋前之山腰穿出地面並銜接高架橋，接著沿東萬壽路、樹林區三興路、萬壽路一段、新莊區中正路，抵台北捷運新莊線之迴龍站，以軌道運輸系統銜接捷運新蘆線及萬大線，路線全長約 11.38 公里，其中地下段長約 6.1 公里，高架段長約 5.28 公里，沿線共設 7 座車站(5 座為地下型式，2 座為高架型式)。路線行經之地區包括桃園市桃園區、龜山區以及新北市新莊區。桃園捷運棕線計畫為中央推動之重要公共建設，其可行性報告業於 107 年 5 月 1 日奉行政院核定，刻正辦理綜合規劃作業並於交通部審查中，將爭取行政院核定綜合規劃後進入工程設計及施工階段，並以綜合規劃核定後 8 年通車為目標。

本案計畫用地係屬配合臺北市政府捷運工程局代辦設計施工之捷運棕線 BRH07 站與臺北捷運萬大線二期 LG21 站共構及共構橋梁之高架橋樑墩柱，為配合該共構期程及私有土地之取得，爰依都市計畫法第 27 條規定辦理個案變更。

## 二、法令依據

都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款。本案經桃園市政府 110 年 1 月 4 日府捷綜字第 11000014013 號函示符合前開法令規定。

## 三、變更位置與範圍

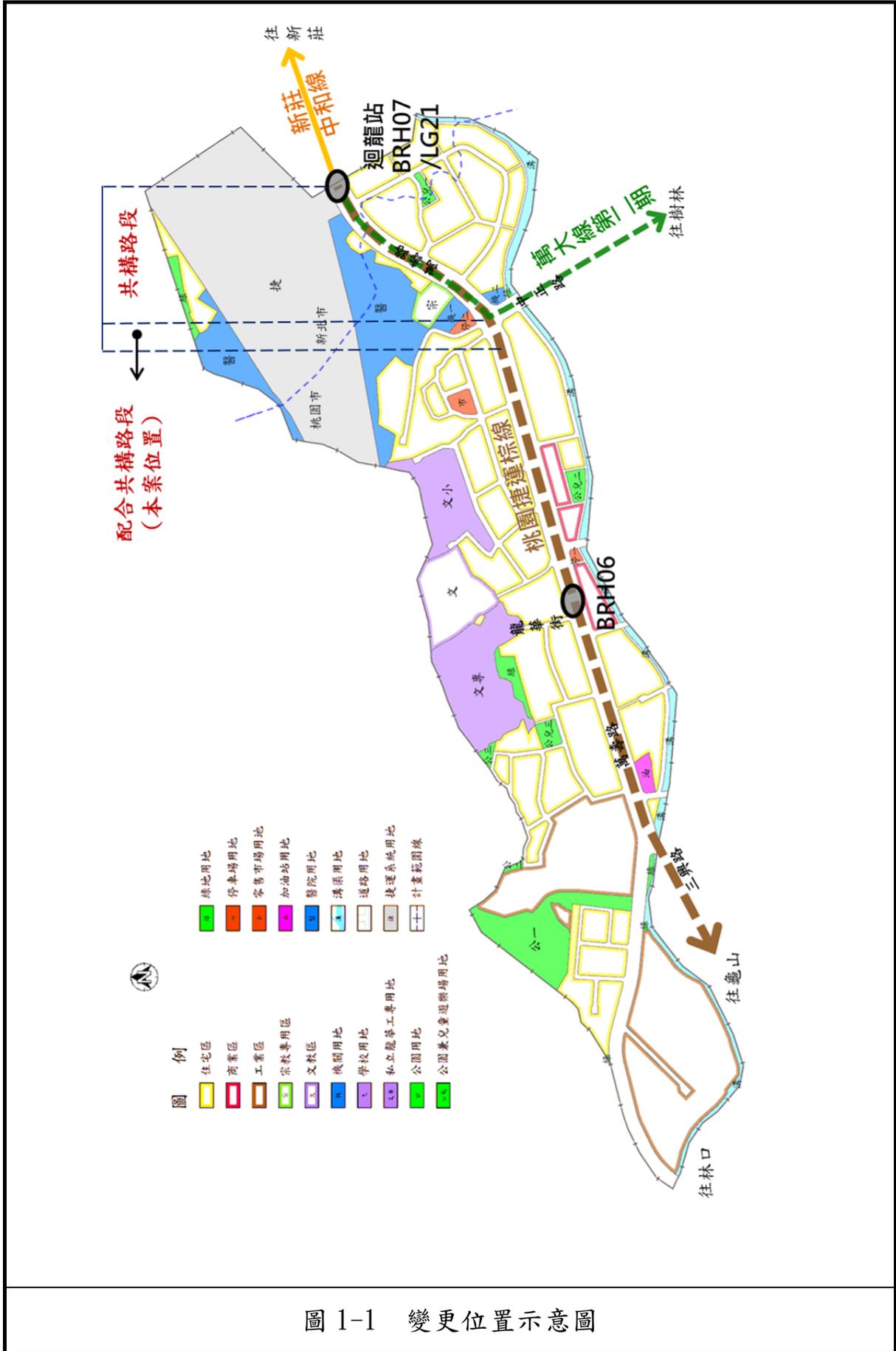
### (一)捷運棕線位於本計畫區之規劃內容

位於本計畫區內之捷運棕線係採高架方式興建，西起計畫區邊界之三興路與萬壽路口；往東沿萬壽路至捷運新莊中和線之迴龍站，於計畫區中央萬壽路與龍華街路口附近設置 BRH06 站；於計畫區東側邊界設置 BRH07 站，其中高架路線自萬壽路與中正路口以東至 BRH07 站路段及 BRH07 站係與臺北捷運萬大線二期共構，另於中正路口西側部分路段亦須配合共構期程施工。

前述共構橋樑與萬大線共用部分，業由臺北市政府捷運工程局辦理「變更龍壽、迴龍地區都市計畫(部分道路用地為捷運系統用地兼供道路使用)(桃園市轄區)(配合捷運萬大—中和—樹林線第二期路線)案」，本案係屬配合臺北捷運萬大線二期共構期程及施工需要辦理，至其餘非屬共構路段及 BRH06 站部分，將另案依實際需要再行辦理都市計畫變更。

### (二)本案變更位置與範圍

變更範圍位桃園市龜山區萬壽路一段和中正路口西側，為配合臺北捷運萬大線二期設計及施工共構橋梁之部分高架橋樑墩柱，屬都市計畫之道路用地，面積約 0.05 公頃。





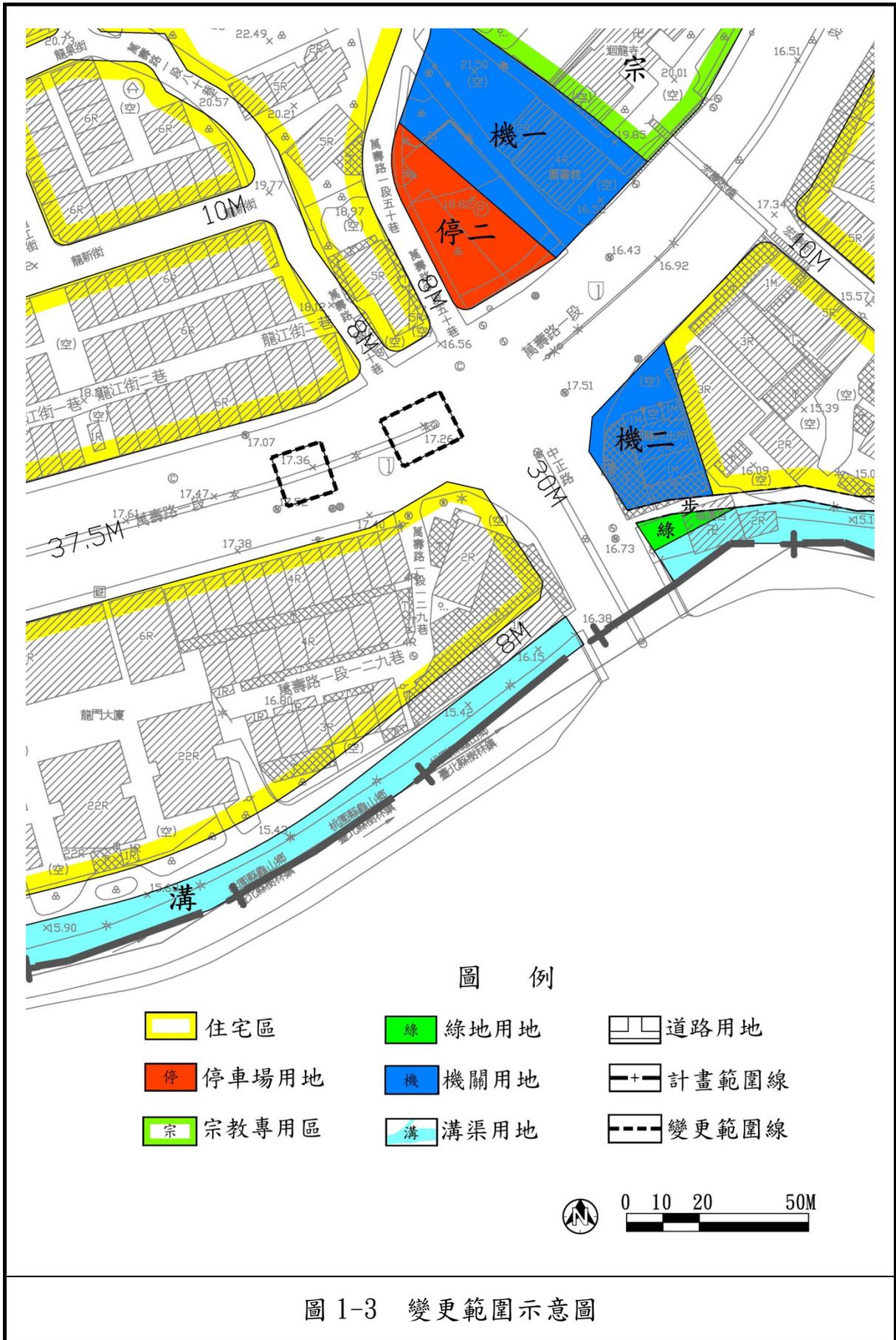


圖 1-3 變更範圍示意圖

## 貳、相關計畫及現行都市計畫概要

### 一、相關計畫

#### (一)全國國土計畫(內政部，107年4月)

##### 1. 內容概要

國土計畫法業於105年5月1日公告施行，全國國土計畫於107年4月30日公告實施，國土計畫係為我國管轄之陸域及海域所訂定引導國土資源保育及利用的空間發展計畫，並是現有國家公園計畫及都市計畫的上位計畫。全國國土計畫乃屬全國性位階，其內容以追求國家永續發展願景下，就全國尺度所研訂具有目標性、政策性及整體性之空間發展及土地使用指導原則。

##### 2. 對本計畫之指導或影響

全國國土計畫以「有序—經濟發展，引導城鄉發展」為國土永續發展總目標之一，而與本計畫相關的次目標分別為「落實集約發展，促進城鄉永續」及「提升國土機動性、可及性及連結性」等2項。前者著重未來城鄉發展應以城鄉發展區域範圍為主，倘有新增城鄉發展需求，應以既有發展地區其周邊地區為優先發展範圍；後者目標則在促進城鄉集約發展及節能減碳前提下，應以既有大眾運輸系統為基礎，透過整合性公共運輸服務，建構都會地區運輸網絡，並改善產業與國際運輸據點連結，以提升機動性及可及性。

此外，運輸部門空間發展策略中之「軌道運輸」，著重未來國土要加強整合軌道運輸與土地使用開發，啟動因地制宜且可行的建置方案，同時需適時引入複合式軌道運輸系統，擴大軌道運輸服務範圍。而「都市公共運輸」之策略，則強調都市空間應導入大眾運輸導向發展(TOD)，結合軌道與其他大眾運輸場站、周邊道路及人行空間之整體規劃與開發，以促進人本交通發展，並加強轉運中心規劃與推動，提升轉乘接駁服務品質。

#### (二)桃園市國土計畫(桃園市政府，110年4月)

##### 1. 內容概要

依據國土計畫法第45條之規定，直轄市、縣(市)主管機關應

於全國國土計畫公告實施後三年內公告實施直轄市、縣(市)國土計畫，是故本市擬定「桃園市國土計畫」，係以地方實質空間發展及使用管制為內容，並於 109 年 6 月 29 日經內政部國審會審竣通過，110 年 4 月 28 日公告實施。

桃園配合國家經濟發展政策方向，以優越的地理區位、產業群聚、人力資源與便捷的交通基礎建設，使工業得以持續蓬勃發展為全國第一工業城市。爰此計畫在產業發展層面，針對產業未來發展需求及遍佈的違章工廠，積極儲備發展腹地、建構優質產業發展場域；在生活環境層面，針對快速成長的都會區人口數，加速建構便捷的大眾運輸系統，並導入 TOD 規劃理念集約發展，透過舊市區更新及新市區開發，滿足都市地區居住及公共設施服務需求，並提升都市生活環境品質；在環境保育層面，依據環境資源敏感性加強生態保育，並因應氣候變遷及生物多樣性，結合桃園特有埤塘資源，加強都市防洪，以及串聯周邊藍綠系統，積極落實《桃園市發展低碳綠色城市自治條例》，打造永續的綠色生態都市。

## 2. 對本計畫之指導或影響

桃園市國土計畫盤點本市交通運輸之課題為加強交通路網建設，完善公共運輸系統，並整合觀光遊憩資源，是以「交通運輸部門計畫」中從「公共運輸系統發展」、「綠色人本交通發展」及「觀光遊憩系統發展」等面向提出對策，強調以軌道運輸為公共運輸骨幹，持續推動桃園都會區軌道建設。

爰因應都會區發展趨勢及改善市區交通服務，推動「三心六線軌道建設」，於桃園、中壢及航空城三大都會生活圈內發展軌道運輸系統，規劃本計畫之捷運棕線、捷運機場線、捷運綠線、捷運三鶯延伸八德、捷運綠線延伸中壢、桃園鐵路地下化等 6 條軌道運輸路網。未來透過捷運棕線、捷運機場線及三鶯線連結大臺北都會區捷運系統，使臺北都會區 30 分鐘可達的便捷捷運路網生活圈得以向外擴張，形成「北北桃一小時軌道生活圈」。

### (三)桃園都會區捷運路網計畫(桃園市政府，109 年 9 月)

#### 1. 內容概要

桃園近年來工商發展迅速，人口、產業及都市空間發展變化極大，高鐵特定區及航空城深具發展潛力，未來將與桃園、中壢形成都會三核心，已具備發展成為都會區的優渥條件與契機，而整體交通運輸問題之解決愈顯重要，必須及早因應未來運輸需求成長，俾提升大眾運輸效能與使用率。

透過捷運系統運輸路網之規劃建設，搭配城鄉產業發展策略，規劃都市及非都市土地作合理有效之利用，以及無線寬頻環境之建構，使桃園逐步發展成為便捷、舒適、永續、繁榮，且具科技、人文、運動休閒、觀光遊憩等多元化國際競爭力的大都會。捷運系統係大眾運輸路網建設之一環，發展以桃園都會區為本之大眾捷運系統，並可結合地方發展特色與實際需求，進行沿線地區之都市更新與活化再造，加速場站周邊土地整體開發，有效提昇土地利用價值，實踐 TOD 大眾運輸導向之整體都市發展與市政願景，也正是推動桃園都會區捷運建設之積極目標。

路線概略說明如下：

- (1)捷運機場線及延伸規劃：本捷運系統路線起自臺灣桃園國際機場第二航廈，往東經第一航廈，沿線經過桃園市蘆竹區、新北市林口區、桃園市龜山區、新北市新莊區、泰山區、三重區後進入臺北市臺北車站特定專用區，延伸規劃路線由 A21 站起，沿中壢區中豐路南行，沿中正路銜接至臺鐵中壢站，沿線設置 A22 站及 A23 站(與未來桃園鐵路地下化中壢站共構)等 2 座地下車站，將連結桃園國際機場、高鐵桃園站及臺鐵中壢站，加速航空城、高鐵桃園車站特定區及中壢都會區之都市發展。
- (2)桃園鐵路地下化：本計畫起點在新北市鶯歌區鳳鳴陸橋北側，至桃園市平鎮區台 66 線南側，全長約 17.95 公里。除了既有桃園、內壢及中壢車站，增設鳳鳴、中路、桃園醫院、中原及平鎮等 5 座通勤車站，消除沿線 8 座陸橋、8 處地下道及 20 處平交道，改善鐵公路安全，降低鐵路兩側噪音、振動及阻隔，提升民眾居住環境品質，計畫完成後打通前後站，再造都市景觀。
- (3)捷運綠線：由八德建德路起，經八德區介壽路、桃園區建國路、

延平路，再經桃園火車站，續沿桃園區中正路、蘆竹區中正北路、省道台 4 線，轉坑菓路，與捷運機場線 A11 站銜接。另自 G14 站後路線分岔往西，與捷運機場線 A16 站銜接，共設 21 座車站，全長 27.8 公里。捷運綠線規劃與桃園鐵路地下化及捷運機場線直接轉乘，能充分發揮捷運路網效益。並將成為航空城聯外交通骨幹，可以提供旅客便捷運輸服務，符合桃園都會區未來都市發展與國際門戶所必需。

- (4) 捷運綠線延伸中壢：本計畫規劃路線起點由八德區桃園捷運綠線 G01 站往西延伸，沿「建德路至崁頂路」新闢道路(原生活圈六號道路)採高架型式至霄裡坡轉為地下型式接中山東路，於中壢區中山東路與環中東路交岔路口左轉接環中東路二段，行至環中東路與龍岡路交叉路口右轉接龍岡路二段，最後再直行經健行路至臺鐵中壢站，未來將連結捷運機場線及桃園捷運綠線，形成環狀捷運路網。本計畫路線全長約 7.2 公里，共設置 5 個捷運站(地下 4 站，高架 1 站)。透過本計畫可連結捷運機場線與桃園捷運綠線，結合沿線都市更新及土地開發效益以提高桃園市整體交通路網可及性、提昇大眾運輸效益，達成永續運輸發展願景。
- (5) 捷運棕線：桃園捷運棕線之路線全長約 11.38 公里，其中地下段長約 6.1 公里，高架段長約 5.28 公里，沿線共設 7 座車站，其中 5 座為地下型式；2 座為高架型式。路線起於桃園火車站北側之復興路上鄰近中正路口(BRH01 站)；沿復興路往東銜接萬壽路三段，續行萬壽路二段再轉東萬壽路，至嶺頂橋前之山腰穿出地面並銜接高架橋，接著沿東萬壽路、樹林區三興路、萬壽路一段、新莊區中正路，抵台北捷運新莊線之迴龍站(BRH07 站)。
- (6) 三鶯線延伸八德段：自三鶯線鶯桃福德(LB12)站往八德大湳方向高架延伸，經福德一路、八德區「和強路至介壽路新闢道路」(規劃中)後，於「和強路至介壽路新闢道路」及和平路口附近設置 LB13 站，續行於八德(大湳地區)都市計畫南緣農業區轉入地下往西行，迄於八德介壽路二段/金和路附近之桃園捷運綠線 G04 站下方設置 LB14 站，路線長度約 3.9 公里，共設 3 站。捷運三鶯線終點

站(鶯桃福德(LB12)站)位於新北市鶯歌區，距離桃園捷運綠線僅約 3.9 公里，倘能延伸至捷運綠線 G04 站，將可有效串聯台北及桃園兩大都會捷運系統，加乘捷運路網效益，擴大北桃都會生活圈範圍。

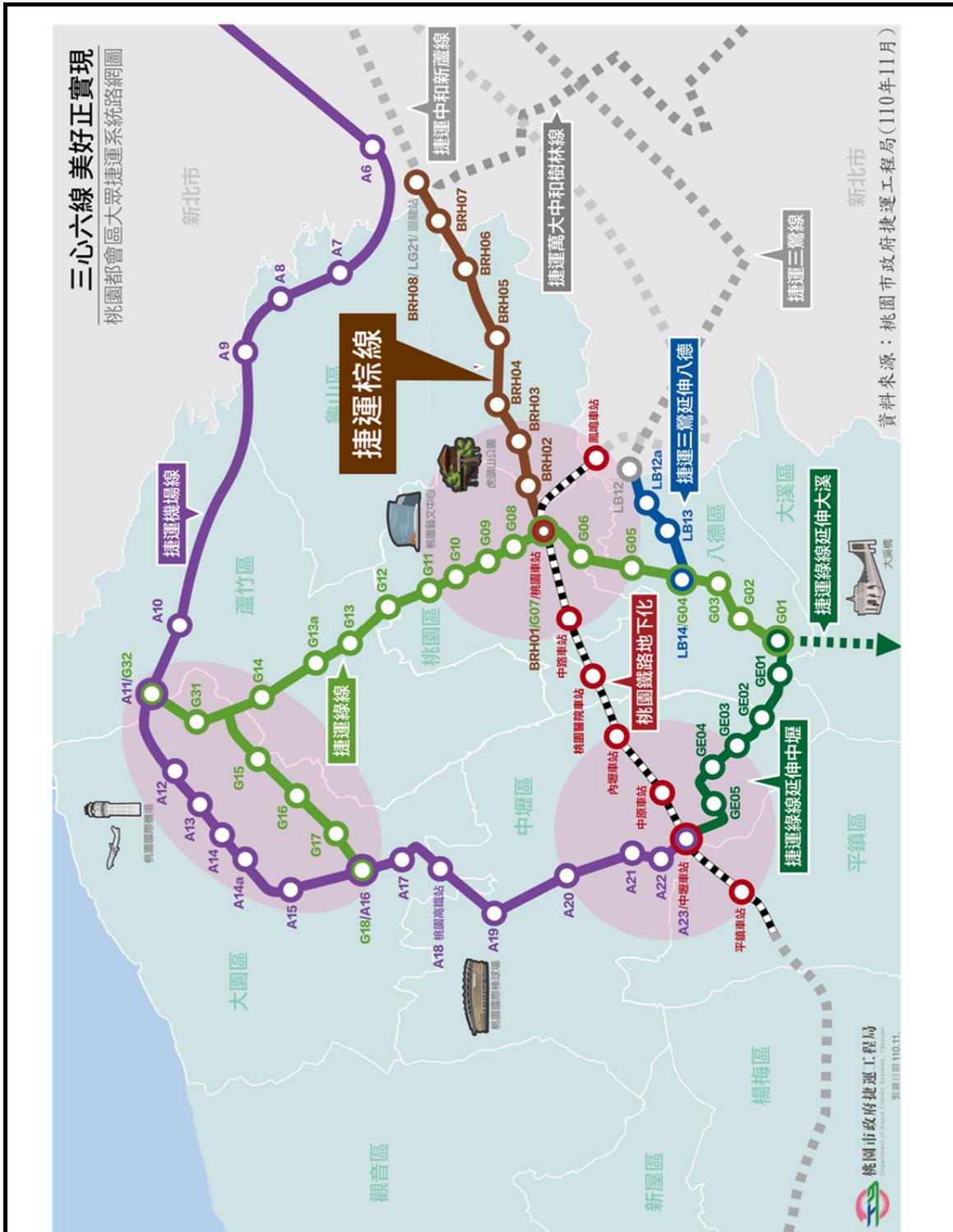


圖 2-1 桃園都會區大眾捷運系統路網圖

## 二、現行都市計畫概述

### (一)發布實施經過

龍壽、迴龍都市計畫區範圍東至新莊都市計畫為界，南至塔寮坑溪及樹林(三多里地區)都市計畫區界，西至塔寮坑溪與台一號省道交接處附近，北至林口特定區計畫界，計畫面積為 75.75 公頃。

本計畫區於民國 71 年 9 月 27 日公告實施，迄今辦理過兩次通盤檢討，分別於 79 年 9 月及 91 年 1 月公告實施；自第二次通盤檢討後迄今，期間辦理過 4 次個案變更。

表 2-1 計畫區都市計畫辦理歷程一覽表

編號	變更計畫名稱	發布日期文號
0	變更龍壽、迴龍地區都市計畫(第二次通盤檢討)案	91 年 1 月 28 日 府城鄉字第 0910021120 號
1	變更龍壽、迴龍地區都市計畫(部分醫院用地為捷運系統用地)案	91 年 7 月 29 日 府城鄉字第 09101577012 號
2	變更龍壽、迴龍地區都市計畫(部分捷運系統用地為醫院用地)(新北市轄區)(配合捷運新莊線機廠工程)案	109 年 5 月 25 日 新北府都字第 10908982171 號
3	變更龍壽、迴龍地區都市計畫(部分捷運系統用地為醫院用地)(桃園市轄區)(配合捷運新莊線機廠工程)案	109 年 5 月 26 日 府都計字第 1090119903 號
4	變更龍壽、迴龍地區都市計畫(桃園市轄區)(部分道路用地為捷運系統用地兼供道路使用)(配合捷運萬大—中和—樹林線第二期路線)案	111 年 2 月 7 日 府都計字第 1110015471 號

資料來源：整理自桃園市政府都市發展局網站，111.3。

## (二)計畫範圍與面積

本都市計畫區範圍東至新莊都市計畫為界，南至塔寮坑溪及樹林三多地區都市計畫區界，西至塔寮坑溪與台一號省道交接處附近，北至林口特定區界，計畫面積為 75.75 公頃。

## (三)計畫年期及計畫人口

現行計畫以民國 94 年為計畫目標年；現行計畫之計畫人口為 10,800 人。

## (四)土地使用計畫

劃設住宅區、商業區、工業區、宗教專用區、文教區等，面積合計為 34.20 公頃，占總面積 45.15%。

## (五)公共設施計畫

劃設機關用地、學校用地(國小、私立龍華工專)、公園用地、公園兼兒童遊樂場用地、綠地用地、停車場用地、零售市場用地、加油站用地、醫院用地、溝渠用地、捷運系統用地、捷運系統用地兼供道路使用、道路用地等，面積合計為 41.55 公頃，占總面積 54.85%。

## (六)交通系統計畫

### 1. 聯外道路

包括一號道路(台 1 號省道)為本計畫區之主要聯外幹道，東往台北，西通桃園，計畫寬度 37.5 公尺；二號道路為北接一號道路，向南通往板橋之聯外道路，計畫寬度 30 公尺；三號道路(台 1 號省道)為東接一號道路，向西通往桃園之連外道路，計畫寬度 25 公尺；四號道路為北接一號道路，向南通往樹林三多地區之連外道路，計畫寬度 15 公尺；五號道路為北接一號道路，向南通往樹林三多地區之聯外道路，計畫寬度 12 公尺。

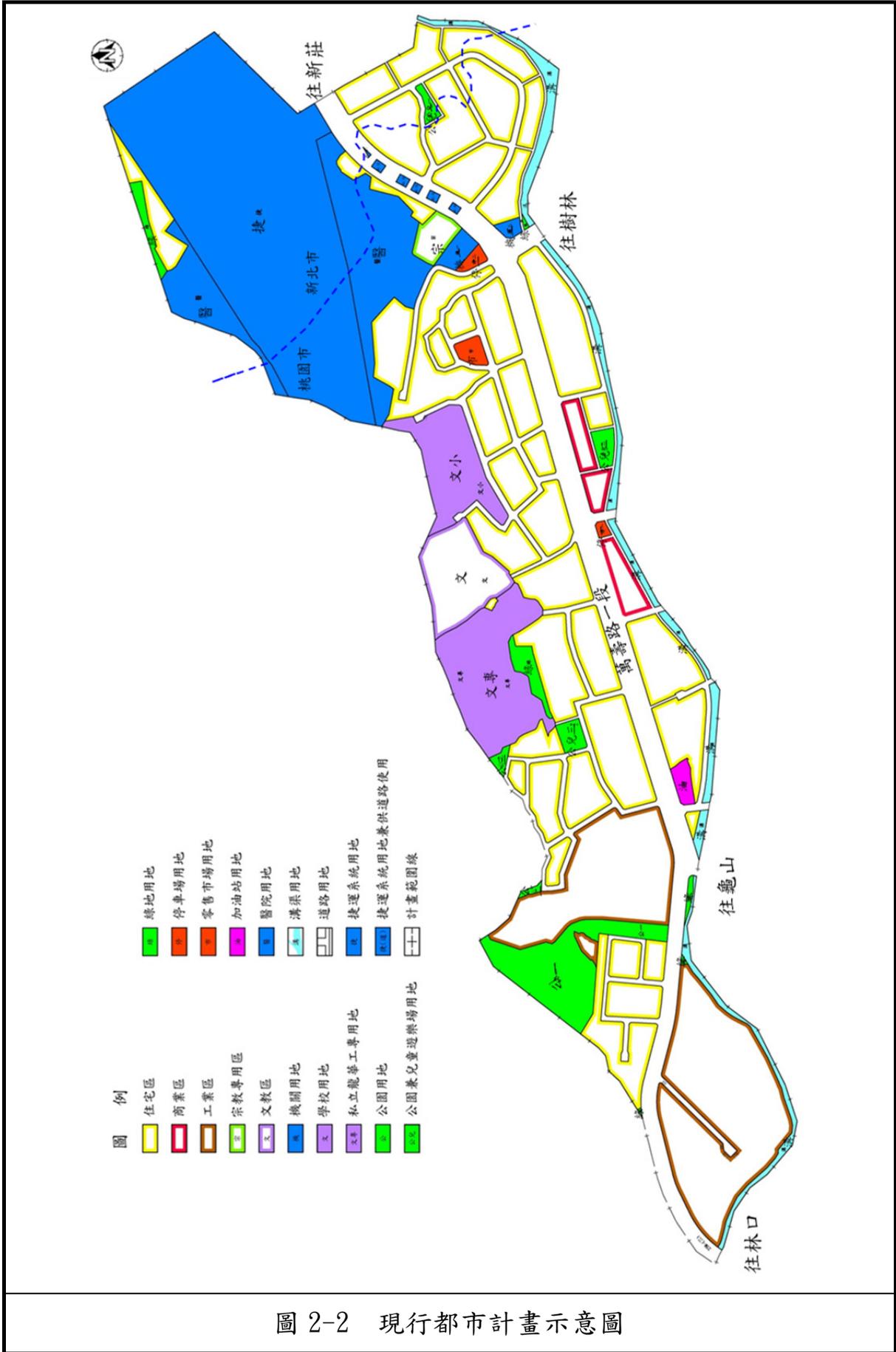
### 2. 區內道路

配設區內主要、次要及出入道路等，其計畫寬度分別為 10 公尺、8 公尺、6 公尺。此外，為方便行人通行，酌設 4 公尺寬之人行步道。

表 2-2 現行都市計畫土地使用面積表

項 目		現行計畫面積 (公頃)	占都市發展用 地面積比例	占計畫總面積 比例
土 地 使 用 分 區	住宅區	22.43	29.61%	29.61%
	商業區	1.00	1.32%	1.32%
	工業區	8.71	11.50%	11.50%
	宗教專用區	0.38	0.50%	0.50%
	文教區	1.68	2.22%	2.22%
	小 計	34.20	45.15%	45.15%
公 共 設 施 用 地	機關用地	0.28	0.37%	0.37%
	文小用地	1.76	2.32%	2.32%
	私立龍華工專用地	2.86	3.78%	3.78%
	公園用地	2.31	3.05%	3.05%
	公園兼兒童遊樂場用地	0.50	0.66%	0.66%
	綠地用地	0.49	0.65%	0.65%
	停車場用地	0.14	0.18%	0.18%
	零售市場用地	0.18	0.24%	0.24%
	加油站用地	0.18	0.24%	0.24%
	醫院用地	7.30	9.64%	9.64%
	溝渠用地	2.23	2.94%	2.94%
	道路用地	12.93	17.07%	17.07%
	捷運系統用地	10.27	13.56%	13.56%
	捷運系統用地兼供道路 使用	0.12	0.16%	0.16%
	小 計	41.55	54.85%	54.85%
都市發展用地面積		75.75	100.00%	-
都市計畫總面積		75.75	-	100.00%

資料來源：變更龍壽、迴龍地區都市計畫(第二次通盤檢討)案及本計畫整理。

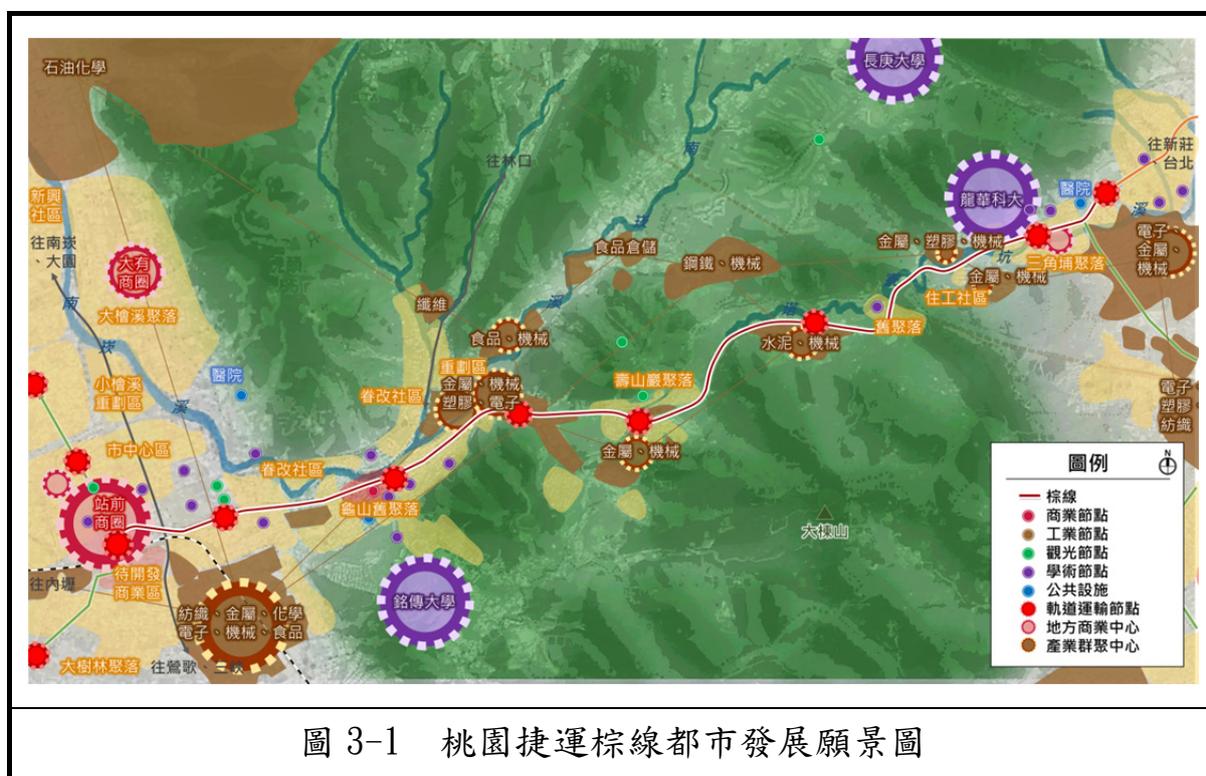


## 參、捷運棕線整體概述

### 一、發展願景

桃園捷運棕線行經桃園區、龜山區、樹林區、新莊區等地，沿線與台一線平行，全線發展情況大致分為桃園龜山市區、台一線沿線、龍壽迴龍地區等三部分：桃園火車站周邊商業機能繁盛，龜山后街生活圈則提供優良居住環境；台一線沿線，除壽山巖觀音寺和東方高爾夫球場外，工業廠房和零星砂石業沿線分布，包含龜山都市計畫工業區、三興工業區與龍壽工業區等；龍壽、迴龍地區各類型教育設施密集分布，生活圈橫跨桃園、新北行政區界。桃園捷運棕線各站TOD規劃，肩負桃園、龜山、龍壽、迴龍等地區的重要發展任務。

緣此，本計畫將以透過桃園捷運棕線串接都市生活場域，建構以捷運車站為核心的生活鄰里單元。其發展重點可大致歸為「北臺都會區一日生活圈更緊密連結」、「建構連續性的都市空間及產業軸帶」、「靈活而多樣化的Green-TOD城市環境」等三大項。



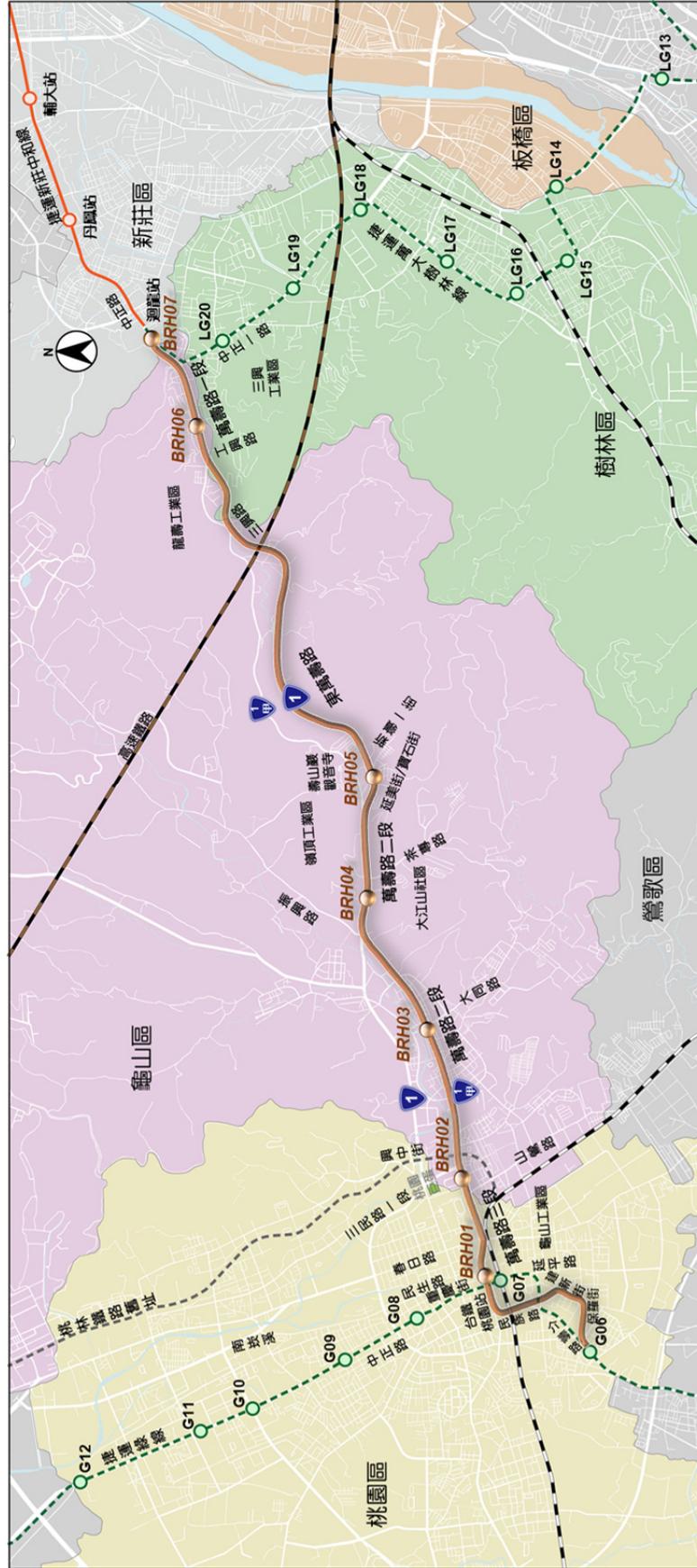
## 二、捷運路線及車站概述

由中正路復興路口(近桃園火車站)起，採地下型式向東沿復興路、萬壽路三段、萬壽路二段、東萬壽路後至嶺頂橋南側山坡地出土，以高架型式續東沿東萬壽路、萬壽路一段至新莊區中正路至新北市迴龍地區止，全線約 11.38 公里，地下段約 6.1 公里，高架段約 5.28 公里，設 7 個車站，包含 5 座地下站及 2 座高架站，其中樹林中正路口至 BRH07 站之高架路段與臺北捷運萬大中和樹林線結構共構。另於 BRH01 站至捷運綠線 G06 站間設置維修軌道，長度約 1.5 公里。

表 3-1 桃園捷運棕線車站位置綜整表

車站名	車站型式	位置	都市計畫區	備註
BRH01	地下島式	臺鐵桃園車站北側復興路和中正路口	桃園市都市計畫	可與臺鐵(桃園站)及桃園捷運綠線(G07 站)銜接轉乘
BRH02	地下島式	桃園市龜山區萬壽路二段市立體育場附近	桃園市都市計畫及龜山都市計畫	
BRH03	地下島式	桃園市龜山區萬壽路二段大同路路口附近	龜山都市計畫	
BRH04	地下島式	桃園市龜山區萬壽路二段華美街路口附近	龜山都市計畫	
BRH05	地下島式	桃園市龜山區東萬壽路寶石街路口附近	非都市土地	
BRH06	高架側式	桃園市龜山區萬壽路一段龍華街路口附近	龍壽、迴龍都市計畫	
BRH07	高架側式	新北市新莊區中正路新莊機廠前	龍壽、迴龍都市計畫	可與新蘆線(迴龍站)及萬大線(LG21 站)銜接轉乘

資料來源：桃園都會區大眾捷運系統棕線(桃園-龜山-迴龍段)綜合規劃報告書，111.3。



資料來源：桃園都會區大眾捷運系統棕線(桃園-龜山-迴龍段)綜合規劃報告書，111.3。

圖 3-2 桃園捷運棕線綜合規劃建議路線圖

### 三、捷運各場站定位、構想及周邊土地開發策略

就 7 處車站之周邊現況及設站後預期之發展，略分為四處地區，賦予未來之發展定位、構想及周邊土地之開發策略，彙整如下。

表 3-2 捷運棕線各車站發展定位、構想及周邊土地開發策略

地區	車站	發展定位	發展構想及周邊土地開發策略
桃園交通轉乘樞紐	BRH01	桃園軌道運輸與商業核心	北側為前站商圈核心，南側以大後站計畫為擘劃願景推動台銀土地與閒置工業區轉型發展。隨著鐵路地下化後前後站地景縫合，以及捷運建設提升交通可及性，配合周邊都市更新計畫，將可大幅改善桃園站區空間意象，平衡前後站商業發展動能，提升地區發展活力。
	BRH02	高科技職住鄰里	定位為高科技專業人才進駐居住空間，隨著交通可及性提升、鐵路地下化及桃林鐵路活化改造為鐵馬道，形構良好的通勤及休閒動線，配合周邊都市更新計畫推動，將可大幅改善周邊居住環境品質與空間意象，並提升生活商業服務機能，吸引人才進駐，促進產業創新升級。
龜山產業複合商圈	BRH03	優質文教住居商圈	未來配合捷運車站設置，配合東西向南崁溪水岸自行車動線與南北向大同路動線劃設，以綠色運輸動線串連結點，將商業活動往北引導，提升生活便利性與街道活力。
	BRH04	產業創新樞紐	南北兩側皆為龜山都市計畫工業區，以金屬、機械、塑膠、電子產業為主。隨著大眾運輸工具可及性提升，配合場站土地開發，周邊使用有機會引入更多人流與商業活動，並為淺山交界之住宅社區增加更多生活機能。
台一線職住綜合地區	BRH05	城郊生活鄰里	周邊屬住宅與工業混合地區，主要為支援龜山都市計畫工業區及北側林口工業區之生產聚落。未來以步行空間串接周邊休憩空間，並提升主要街道之生活商業服務機能，藉由環境與機能的改善吸引觀光訪客。
大學城與迴龍生活圈	BRH06	大學生活圈	周邊各級學校林立，可預見捷運通車後，大量的通學人口與地區居民通勤人口將會是本站主要的服務對象之一，應更強化車站與通學動線的串接，並沿塔寮坑溪劃設自行車道，強化與新北地區的綠色運輸連結。
	BRH07	迴龍生活圈	三條捷運線交會，未來善用三捷運的優勢，藉此促進周邊都市的更新發展，並開闢公共設施、留設公共開放空間，改善街廓紋理，規劃適合通勤與通學的步行系統，以串連捷運場站與周邊的重要節點，引入適當的住宅、商業與辦公機能，塑造完善的生活中心。

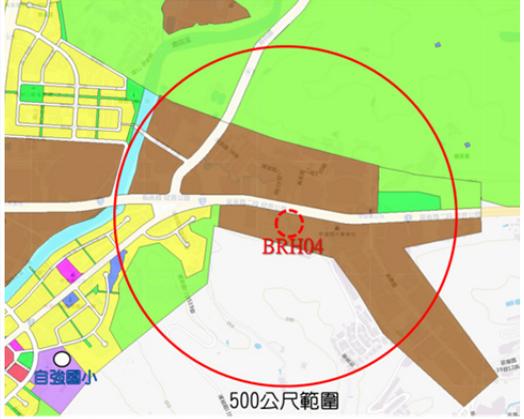
資料來源：桃園都會區大眾捷運系統棕線(桃園-龜山-迴龍段)綜合規劃報告書，111.3。

#### 四、捷運車站公共設施聯結情形

捷運棕線各車站均位於主要道路旁，其中有 6 站設於現行都市計畫區內，車站周邊多鄰近公共設施，公設聯結便利。

表 3-3 捷運棕線都市計畫區內各車站公共設施聯結情形

車站	示意圖	周邊公共設施
BRH01		<p>半徑 500 公尺範圍內多為商業區，鄰近公共設施有桃園火車站、桃園國小、文昌公園、東門國小等。</p>
BRH02		<p>半徑 500 公尺範圍內，公共設施有台北科大附屬桃園農工、桃園市立體育館、山頂國小、山頂農民活動中心、郵局、市立圖書館山德分館等。</p>
BRH03		<p>半徑 500 公尺範圍內，公共設施有壽山高中、龜山國中、龜山國小、自強國小、中正公園、龜山區公所、警察局、派出所、戶政事務所、農會、龜山眷村故事館等，為龜山區主要行政中心。</p>

車站	示意圖	周邊公共設施
BRH04		<p>車站南北兩側為龜山都市計畫工業區，周邊現況多為工廠、零售商店，東北側為公墓，南側茶專路上有若干山坡地社區。除萬壽路兩側各有一處加油站外，無其他公共設施。</p>
BRH06		<p>半徑 500 公尺範圍內各級學校林立，包含龍華科技大學、光啟高中、迴龍國小、三多國小等，其他公共設施尚有郵局、加油站、迴龍市場、三多圖書館、三多派出所、三多市民活動中心等。</p>
BRH07		<p>半徑 500 公尺範圍內，包含醫院、迴龍派出所、迴龍郵局、迴龍圖書館、迴龍國小、丹鳳國小、丹鳳高中、迴龍社區活動中心等公共設施。</p>

資料來源：本計畫彙整。

## 五、捷運設施用地變更原則

捷運棕線除 BRH05 站至 BRH06 站間嶺頂橋旁由高架進入地下之區段外，其餘站體均採高架或地下穿越土地上方或下方施築，路線須穿越私有土地部分，依大眾捷運法第 19 條暨其子法「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理審核辦法」辦理地上、下穿越段空間範圍公告及補償事宜，並依「桃園市大眾捷運系統工程穿越土地上空或地下處理要點」，以註記方式取得土地使用權，或採設定地上權方式取得，可免辦理都市計畫變更。

而車站之站體、出入口、通風井、變電站及路線段等相關設施，依設置位置需使用道路旁之建築基地佈設時，須以變更都市計畫方式變更為捷運系統用地或配合土地開發變更為捷運開發區。

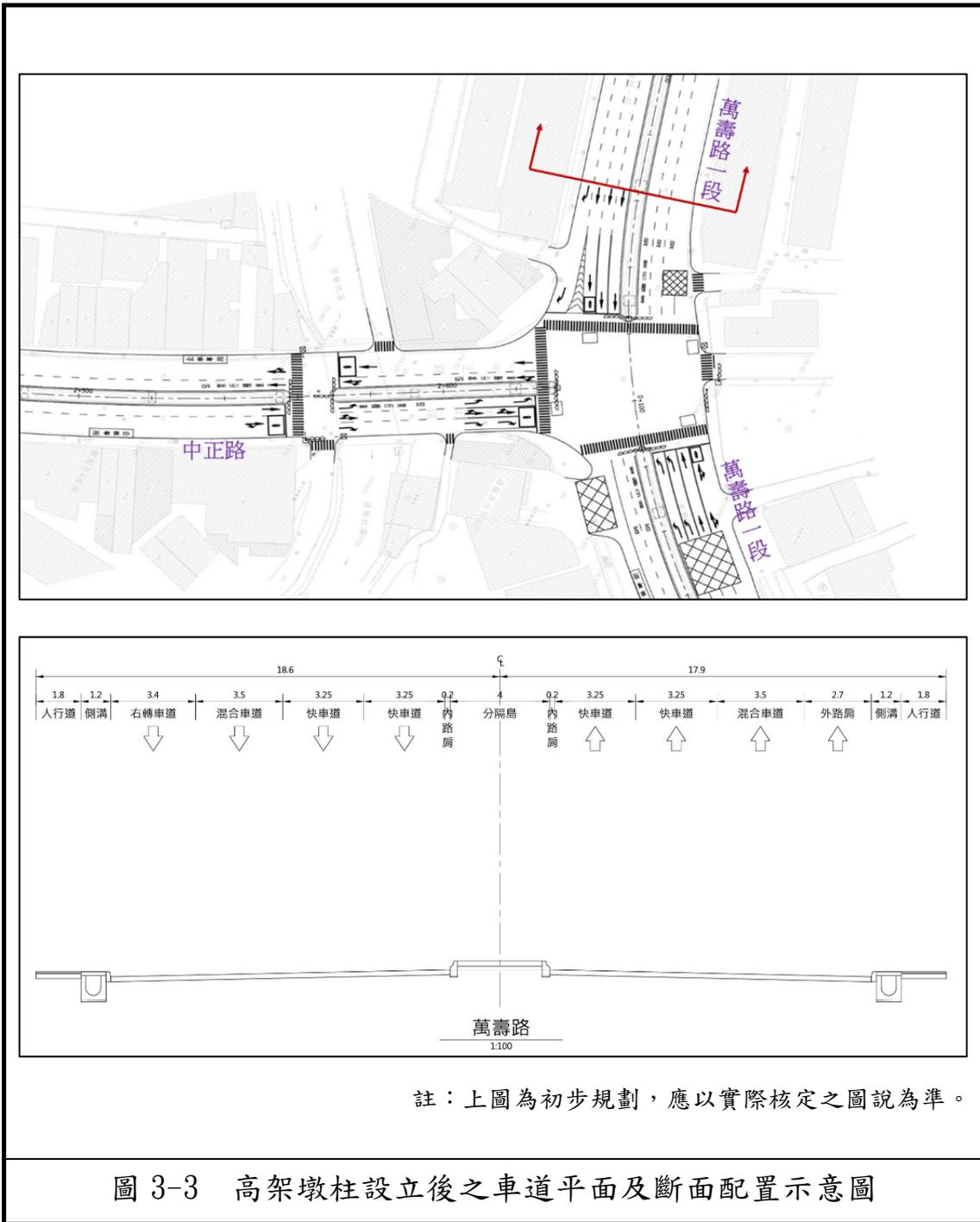
## 六、高架墩柱變更原則

高架路線段之墩柱需用範圍如涉及私有土地時，因墩柱係使用道路之地下及地上，非屬「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」規定之穿越補償範疇，故應依土地徵收條例規定辦理徵收。

依據內政部營建署 109 年 1 月 14 日營署都字第 1080099111 號函釋，徵收前須符合都市計畫法第 52 條規定不得妨礙都市計畫，故須變更為捷運系統用地兼供道路使用，俾資適法。

## 七、高架墩柱設立後之交通影響說明

本案之墩柱設立略位於道路之中央，現況道路寬度為 37.5 公尺，道路復舊後，中央分隔島由原 2M 寬調整為 4M 寬，車道配置維持與現況車道數之配置，往桃園方向為 2 汽車道、1 混合車道配置，往台北方向為 2 快車道、1 混合車道、1 右轉車道，不致影響整體交通系統及人行通行。車道平面及斷面配置詳圖 3-3 所示。



## 八、交通衝擊分析

營運期間產生之影響包括捷運車站衍生之行人、車輛所產生之流量，對於周邊道路所產生之衝擊，以及捷運系統服務後運具使用特性改變而使運輸走廊道路交通量之改變等。主要影響說明如下：

### (一)大眾運輸服務可及性增加

捷運系統興建可增加所及區域透過車站增加對外連絡之便利性，大眾運輸可及性即獲得提升。係以捷運車站區位為中心，採步行可接受距離 500 公尺~800 公尺半徑為服務範圍進行估算，目標年以車站 500 公尺範圍約有 6.7 萬居住人口，10.9 萬活動人口；車站 800 公尺範圍約有 16.9 萬居住人口，26.1 萬活動人口。

### (二)與其他捷運路線轉乘串聯

桃園捷運棕線預計於桃園端 BRH01 站與台鐵、未來桃園捷運綠線 G07 銜接轉乘，於新北市端以 BRH07 站可與新莊線迴龍站，以及未來萬大線 LG21 站銜接轉乘，透過新莊線與萬大線即可串聯台北都會區捷運路網。本計畫預測目標年，於桃園端 BRH01 站與台鐵、未來桃園捷運綠線 G07 站銜接轉乘每日約有 3 萬名旅客；於新北市端以 BRH07 站可與新莊線迴龍站，以及未來萬大線 LG21 站銜接轉乘日約有 1.9 萬名旅客。

### (三)預估私人運具旅次轉移

本計畫預測有捷運棕線時，捷運棕線廊帶每日小客車及機車每日旅次約移轉 1.6 萬人與 1.5 萬人次，公車約移轉 1.6 萬人次；晨峰小時小客車及機車約移轉 3.5 千人與 3.4 千人次，公車約移轉 3.5 千人次。

### (四)旅行時間縮短與道路服務水準提升

桃園捷運棕線營運後地面道路恢復原車道數，且道路交通量由於私人運具使用轉移至大眾運輸，預估交通量減少，將使道路服務水準提升。目標年有無本計畫路線道路服務水準與旅行速率提升分析如後表。

表 3-4 主要影響道路交通變化分析表

路名	路段	方向	無本計畫					有本計畫				
			道路容量 (PCU/hr)	交通量 (pcph)	V/C	旅行 速率 (kph)	服務 水準	道路容量 (PCU/hr)	交通量 (pcph)	V/C	旅行 速率 (kph)	服務 水準
台 1 線	萬壽路一段(中正路~三興路)	西	3,750	3,044	0.81	32.99	B	3,750	2,897	0.77	33.96	B
		東	3,750	2,673	0.71	18.84	E	3,750	2,525	0.67	20.04	D
	東萬壽路(三興路~龍校路)	西	2,450	1,164	0.48	50.40	A	1,960	1,001	0.45	48.25	A
		東	2,450	1,477	0.60	26.55	C	1,960	1,313	0.60	25.11	C
	東萬壽路(龍校路~萬壽路二段)	西	2,450	1,064	0.43	33.06	B	2,450	876	0.36	37.67	A
		東	2,450	1,559	0.64	41.12	A	2,450	1,370	0.56	43.36	B
	萬壽路二段(東萬壽路~振興路)	西	3,750	2,489	0.66	14.39	F	3,750	2,264	0.60	16.13	E
		東	3,750	2,506	0.67	33.06	B	3,750	2,278	0.61	34.82	B
台 1 甲 線	萬壽路二段(振興路~三民路)	西	3,750	1,300	0.35	32.85	B	3,750	1,036	0.28	34.23	B
		東	3,750	1,782	0.48	27.81	C	3,750	1,517	0.40	32.11	B
	萬壽路三段(三民路~復興路)	西	3,750	1,382	0.37	27.04	C	3,750	1,118	0.30	28.81	C
		東	3,750	1,998	0.53	32.31	B	3,750	1,733	0.46	36.61	A
	復興路(萬壽路三段~中正路)	西	2,450	1,007	0.41	17.46	E	2,450	853	0.35	20.83	D
		東	2,450	1,055	0.43	34.15	B	2,450	902	0.37	37.96	A

資料來源：桃園都會區大眾捷運系統棕線(桃園-龜山-迴龍段)綜合規劃報告書，111.3。

## 九、環境影響分析

依「桃園都會區大眾捷運系統棕線(桃園-龜山-迴龍段)環境影響說明書」之內容，相關之環境影響分析詳如下之預防及減輕開發行為對環境不良影響對策摘要表。

表 3-5 預防及減輕開發行為對環境不良影響對策摘要表

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策
		施工期間	營運期間		
物化環境	空氣品質	√		<p>(一)本計畫對鄰近敏感受體所造成之空氣污染物濃度增量，與背景值疊加後，除桃園測站及新莊測站之細懸浮微粒(PM<sub>2.5</sub>)24 小時值因背景值濃度即超標，導致合成值有超標情形，其餘各敏感受體各項目均符合「空氣品質標準」，且施工影響係屬暫時性，其增量影響將於施工完成後終止。</p>	<p>(一)圍籬設置依「營建工程空氣污染防治設施管理辦法」規定辦理，並配合現地環境於工區周界選用符合法令規定之圍籬及防溢座，區隔工區內外，減少粒狀污染物逸散、隔離施工噪音及防止工區內之地表逕流漫流至區外。</p> <p>(二)針對工地內之裸露地表，覆蓋防塵布或防塵網；或鋪設鋼板、混凝土、瀝青混凝土、粗級配或其他同等功能之粒料；或植生綠化；或地表壓實且配合灑水措施；或配合定期灑水。防制範圍應達裸露地面積之百分之80%以上。</p> <p>(三)運土時間避開尖峰時段。</p> <p>(四)工地主要車行出入口，設置洗車設備，並於洗車設備四周設置防溢座或集水坑或其他防制設施，防止洗車廢水溢出工地。</p> <p>(五)運土車輛應就密閉車斗、覆蓋防塵布或其他不透氣覆蓋物等擇一使用。而使用防塵布或其他不透氣覆蓋物，應捆紮牢靠，且邊緣應延伸覆蓋至車斗上緣以下至少15公分，以不逸散為原則。另運土車輛應具備污水蒐集功能或其他替代方式，以避免運輸過程污水、砂石掉落造成落面污染。</p> <p>(六)施工期間使用之運輸及施工柴油車輛須符合四期(含)以上排放標準，或三期加裝濾煙器之車輛，並做好保養維護工作，以減少廢氣排放。</p> <p>(七)施工機具、車輛選用合格油品(如低硫柴油、柴油應符合含硫量10ppm以下規定等)，以減低污染物排放。</p> <p>(八)妥善規劃機具操作及運輸車輛排程，減少施工機具操作時數及怠速運轉情形，降低施工機具之溫室氣體直接排放。</p> <p>(九)施工區主要出入口處進行洗掃作業區域，藉由洗掃方式，將排放之粒狀物清除，作業方式將依環保署「街道揚塵洗掃作業執行手冊」內容辦理。</p>
			√	<p>(一)捷運系統以電力驅動且可改善區域性道路交通擁塞情況、減少車輛行駛距離，將間接減少空氣污染物之排放量，因此營運期間對空氣品質之影響有正面之改善助益。</p>	—

表 3-5 預防及減輕開發行為對環境不良影響對策摘要表(續)

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策
		施工期間	營運期間		
物化環境	噪音振動		√	<p>(一)經評估至敏感受體代表點與背景音量合成後之噪音增量，於“桃園農工”及“大慶新世界社區”屬於中度影響等級以上且須提減輕對策之影響等級，此外，在“龍校街旁民宅”及“中正路旁民宅”則為超出所屬之日間營建工程噪音管制標準者。為減低本計畫工程對鄰近居民之噪音干擾，評估若於“桃園農工”、“龍校街旁民宅”、“中正路旁民宅”及“大慶新世界社區”靠近本計畫捷運路線周界處，設置 2.4 公尺施工圍籬，則敏感受體之影響等級可降至“輕微影響(含)”以下等級程度。</p> <p>(二)施工振動均低於「日本東京都營建工程振動規定」規定。</p> <p>(三)評估運輸道路交通噪音時，依施工期間交通量預測結果，推估『有』計畫情況下，噪音增量介於 0.3 ~ 1.1dB(A)，研判所造成之噪音影響等級為“無影響或可忽略影響”。</p> <p>(四)推估各運輸道路尖峰小時路邊地區之「日間」時段合成振動<math>L_{w10}</math>值約 31.6 ~ 46.8dB，均符合日本東京都公害振動規制之交通振動基準值，影響輕微。</p>	<p>規劃設計階段：</p> <p>(一)設計階段將依據最新法令、最新路線設計成果，以及沿線建築物分布情形，並依系統廠商提供之列車噪音量及振動位準、軌道系統外部整體音量，就土建、軌道及機電系統等方面進行細部檢討調整，並檢核計畫路線之高架路段、轉彎段及道岔段於營運期間對於沿線聚落之噪音振動幅度，據以進行減振降噪設計，以符合所屬噪音管制標準。</p> <p>(二)為降低列車於停止、怠速或慢速通過敏感受體時之機電設備噪音影響，將於機電設計規範採用適當減振降噪措施，使得機電設備怠速運轉所產生之均能音量(Leq)符合「陸上運輸系統噪音管制標準」第八條大眾捷運系統交通噪音管制標準所屬噪音管制區之夜間時段小時均能音量(Leq, 1h)。</p> <p>(三)路線經過敏感受體大慶新世界社區附近路段及嶺頂橋旁民宅附近路段於軌道區考量設置防音措施，以符合所屬噪音管制標準。以降低對鄰近住戶影響。</p> <p>(四)為因應未來交通成長及都市發展而衍生可能設置噪音防制措施之需要，高架路線預留於軌道側加鋪吸音材料或設置隔音牆之空間及荷重，以保留未來增設減音措施之彈性。</p> <p>施工階段：</p> <p>(一)依施工規範所規定應採行之噪音防制措施施工，並加強作業人員之訓練。</p> <p>(二)於工區周界進行噪音量測，如超出營建工程噪音管制標準，將更換或調整施工機具種類、數量或重新安排施工時程。</p> <p>(三)於鄰近敏感受體之工區周界設置與地面密接之圍籬。對於高噪音量之機具使用消音包覆或裝設消音器。</p> <p>(四)維持施工運輸道路之平整，以減低車輛行駛路面跳動所產生之噪音振動。</p> <p>(五)限制運輸卡車經過社區、學校時之行駛速度，並禁鳴喇叭。</p> <p>(六)施工時間配合居民之作息習慣，減輕干擾鄰近住宅區；非必要不在夜間施工。若須於夜間施工，須事先與民眾溝通。</p> <p>(七)規劃於“桃園農工”、“龍校街旁民宅”、“大慶新世界社區”及“中正路旁民宅”靠近本計畫捷運路線周界處，設置 2.4 公尺施工圍籬。</p>

表 3-5 預防及減輕開發行為對環境不良影響對策摘要表(續)

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策
		施工期間	營運期間		
物化環境	噪音振動		√	<p>(一)捷運軌道噪音在無防音措施下各敏感受體之噪音增量約 0.0~13.0dB,屬“無影響或可忽略影響”~“中度”,在有防音措施情況下降至“輕微(含)”影響等級以下。</p> <p>(二)通風口距各敏感點之最短水平距離約 5.4~88.2 公尺,多數敏感點之通風口低頻噪音於『夜間』均超出所屬第二或三類「營業場所噪音管制標準」規定,針對不符合管制標準路段設置防音措施後,各通風口低頻噪音值均符合法規標準</p> <p>(三)機廠距附近敏感受體代表點距離約 714~1,541 公尺,預估機廠噪音對周圍敏感受體幾無影響。</p> <p>(四)沿線主要敏感受體一樓處合成振動量約 30.6~60.3 dB,符合「日本東京都公害振動規則」振動評估基準。</p>	<p>(一)定期進行軌道之維護修補,尤其轉彎處因軌面波狀磨損可能加重噪音振動影響。</p> <p>(二)依沿線敏感受體交通噪音振動監測成果、營運狀況及民眾陳情案件,視需要採取適當之防音設施,以減輕交通噪音影響程度。</p> <p>(三)營運期間高架路段、車站站體附近通風口噪音,依噪音管制法第 9 條規定「噪音管制區內營建工程及營業場所,所發出之聲音不得超出噪音管制標準」辦理,針對不符合管制標準路段設置防音措施。</p>
	水文	√	√	<p>(一)本計畫路線多位於既有公路上,不改變沿線既有水路排水分區,可維持計畫區原排水系統規劃。維修機廠區設置截水溝、滯洪池,開發後逕流經滯洪過後依據下游塔寮坑溪排水之放流量之規定排放。</p> <p>(二)施工期間並不抽用地下水,惟地下段施工段開挖時,需抽取排放地下水,將暫時造成鄰近地區之地下水流失,不至影響當地地下水資源利用。另外營運期間亦無抽取任何地下水行為,惟地下車站及軌道可能改變局部地下水流動方向。</p>	<p>規劃設計階段：</p> <p>(一)詳細調查工程範圍內之灌排水路,並協調各水利主管機關配合進行必要之水利建造物保護措施或妥善規劃管線遷移,以維持其正常之灌排水功能。</p> <p>施工階段：</p> <p>(一)工區內設置臨時滯洪沉砂設施。</p> <p>(二)維修機廠依據「水土保持技術規範」設置臨時滯洪沉砂設施及周界截水溝。</p> <p>營運期間：</p> <p>(一)維修機廠區設置截水溝及滯洪池。</p>
	水質		√	<p>(一)承受水體懸浮固體物濃度增量約 0.3-0.7 mg/L。</p> <p>(二)施工期間各工區每日產生車輛清洗廢水量約 92-184 立方公尺。</p> <p>(三)尖峰期施工人員每日產生之生活污水量約 70 立方公尺。</p>	<p>規劃設計階段：</p> <p>(一)依各車站及機廠推估污水量,設計建築物污水處理設施,其放流水須符合「建築物污水處理設施放流水標準」或配合計畫地區污水下水道系統建構期程,納入各分區之污水收集系統。</p> <p>(二)依據「水污染防治措施及檢測申報管理辦法」規定,研訂「逕流廢水污染削減計畫」,於施工前報請主管機關審查。</p> <p>(三)於工區運土車主要出入口設置洗車設備,並於工區內設置必要之廢水處理設施,將工區廢水(非逕流廢水)處理至符合「放流水標準」始可放流。</p> <p>(四)於施工規範中明訂穩定液不可含重金屬等有害物質及污染物質,並規定承包商須提出檢驗證明。地下連續壁穩定液不可含重金屬等有害物質及污染物質。</p>

表 3-5 預防及減輕開發行為對環境不良影響對策摘要表(續)

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策
		施工期間	營運期間		
物化環境	水質	√			<p>施工階段：</p> <p>(一)施工期間，將管制工區工人垃圾及廢土不傾棄於河川區域內，其活動亦不牴觸水污染管制區之管制事項。</p> <p>(二)施工期間主要以非點源污染對水文水質造成影響，將採下列非結構性及結構性最佳管理作業 (BMPs)，進行工區非點源污染控制。</p> <p>1. 非結構性 BMPs</p> <p>(1)施工人員之管理：確實執行施工人員之衛生教育訓練，並嚴格要求，以減少人為產生之污染。</p> <p>(2)施工工期之管理：一般橋墩及其基礎之施作，均須儘量安排於非汛期期間，以避免造成河川因施工之圍堰或便橋等設備之阻水而洪泛致災。</p> <p>(3)施工機具之管理：為減少因機具運轉時所產生之油污污染，需加強工區管理，減少因人為疏失所造成之油污外洩。並統一收集廢油污交由合格之代處理業處理。</p> <p>(4)廢棄物管理：施工期間所產生之生活廢棄物將定點蒐集，並使用有蓋之垃圾桶。營建廢棄物於收集、運送及處理時，應避免產生污染。</p> <p>2. 結構性 BMPs：</p> <p>(1)各工區開挖面或堆置場所鋪設防止雨水進入之遮雨、擋雨及導雨設施；降低施工暴雨逕流產生土壤沖蝕增加逕流廢水中泥砂含量。</p> <p>(2)設置臨時沉砂池：各工區排水出口設置臨時沉砂池，利用重力沉降去除雨水逕流中較大顆粒之泥砂；沉砂池並應符合「水污染防治措施及檢測申報管理辦法」第九條之相關規定。</p> <p>(3)設置砂攔或砂包攔：於工區適當位置設置砂攔或砂包攔，降低上游水流流速，減少土壤沖蝕量。</p> <p>(4)工地圍籬設置防溢座：避免工區含泥沙之地面逕流向外溢流。</p> <p>(5)物料管理：施工所需之物料於運送時須避免洩漏產生，暫儲於工區時，上方應以塑膠布覆蓋。</p> <p>(三)工區進行整地開挖前，須先設置臨時截流及排水系統，並與既有排水系統銜接，須定期檢查、清理臨時排水系統，以維持其暢通。</p> <p>(四)選用低污染性之穩定液，並配合土壤地質條件設計穩定液之配使用量，有效實施穩定液之再生處理，以保持穩定液之液壓並避免污染地下水體。</p> <p>(五)工區設置套裝式污水處理設備，將施工人員生活污水處理至符合「放流水標準」後方予排放。若因工區空間受限，無法設置污水處理設施而設置臨時流動廁所，則須委託清除機構定期清運。</p> <p>(六)工區主要車行出入口設置洗車設備，俾利洗淨車體、輪胎。</p> <p>(七)車輛清洗廢水經沉澱處理至符合營建工地「放流水標準」後再排放，並定期清除淤泥，以確保沉澱效能。</p> <p>(八)依「水污染防治措施及檢測申報管理辦法」第 9 條規定，於營建工地開挖面或堆置場所設置擋雨、遮雨、導雨、沉砂池等設施及進行定期清理維護工作。另辦公場所、員工宿舍產生之生活污水，應妥善收集處理，另依第 10 條規定於施工前檢具逕流廢水污染削減計畫報請桃園市環保局核准，並據以實施。</p> <p>(九)依「水污染防治措施及檢測申報管理辦法」第 49 條之三規定，辦理沉積污泥之清除、廢油之收集處理，並紀錄留存，以備查閱。</p>

表 3-5 預防及減輕開發行為對環境不良影響對策摘要表(續)

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策
		施工期間	營運期間		
物化環境	水質		√	<p>(一)各車站污水量約 21 立方公尺/日。</p> <p>(二)機廠污水量約 54.8 立方公尺/日。</p>	<p>(一)各車站及機廠污水優先納入地區之污水收集系統，若期程未能配合則於維修機廠設置污水處理廠並於車站設置套裝式污水處理設施，處理至符合「放流水標準」後再行排放。</p> <p>(二)定期檢查車站周圍排水系統，如有淤塞或損壞之情形，應立即清理修復，以免因堵塞導致淹水或漫地流沖刷，污染鄰近區域水體水質。</p>
	地形地質	√	√	<p>(一)本計畫路線產生液化、沉陷之可能性不大。</p> <p>(二)計畫沿線並無活動斷層通過，惟新莊斷層沿塔寮坑溪谷與計畫路線交錯。受新莊斷層影響，於斷層帶開挖施工時，可能遭遇破碎帶、斷層泥或異常水壓。</p> <p>(三)經查台灣地區災害性地震紀錄，震央並未出現於本計畫沿線上。此外造成本計畫地區之震度僅為“弱~中”震度等級，因此地震對本計畫安全威脅並不特別顯著。</p> <p>(四)本計畫僅嶺頂橋附近之山岳隧道洞口段及機廠需進行整地，其餘路段均不需整地，對現有地形無影響。</p> <p>(五)本計畫以高架形式經過此山崩與地滑地質敏感區，僅於公路上開挖施工橋墩基礎，並未改變現地邊坡地形及變更其既有保護工，故不影響其穩定性。</p>	<p>規劃設計階段：</p> <p>(一)進行沿線地質調查及鑽探試驗，詳細分析工區之承載位置、液化潛能、地表沈陷，針對各項潛在地質災害型態，選用耐震設計之適當工法，並擬具監測管理計畫與對應之應變措施。</p> <p>(二)針對計畫路線兩側鄰房建物，進行識別及現況調查，作為設計建物保護措施及佈設監測系統之依據。</p> <p>(三)針對兩處地質敏感區邊坡，本計畫並未改變現地邊坡地形及變更其既有保護工，不影響其穩定性。針對鄰近地質敏感區邊坡之墩柱加強其強度並設置保護工，以降低岩屑崩滑時對捷運構造之影響。</p> <p>(四)本計畫高架車站主墩柱之耐震能力設計依內政部營建署「鐵路橋梁耐震設計規範」規定設計，確保其有充裕之結構強度與韌性容量，達成中小地震時無影響、大地震時微損可修復、超大地震時不傾倒之最高原則。</p> <p>(五)明挖覆蓋構造、樁帽開挖視地層特性與工程性質，設計適當之擋土壁工法，並注意應有合適之貫入深度與支撐系統。</p> <p>(六)針對機廠整地後之高邊坡，原則採用多階式大口徑擋土排樁維持穩定性，並設置監測系統及維護通道，以確保擋土構造物之安全。</p> <p>施工階段：</p> <p>(一)明挖覆蓋構造、樁帽開挖採取增加擋土壁厚、勁度、長度、加強支撐系統、適當提高支撐預力、調整施工順序等措施，基樁施工需注意避免坍塌、震動、湧水等問題，依據標準施工程序管控並配合現場狀況調整。</p> <p>(二)考量岩層、卵礫石層等複合地盤特性，潛盾隧道應選用合適之潛盾機，施工中管控土倉壓力、出土量，並搭配灌漿控制施工沉陷量。</p> <p>(三)進行挖填方施工時，施工範圍內設截流溝等設施，以避免土方鬆動坍塌或沖蝕。</p> <p>(四)針對受影響建物執行現況調查，且保存完整之紀錄，以便在日後若施工發生問題時，供作排解糾紛之依據。</p> <p>(五)鄰近工區建物配置安全監測儀器，並對建物進行評估以訂定監測儀器的管理值，依監測結果採取必要之應變措施，以確保安全。</p>

表 3-5 預防及減輕開發行為對環境不良影響對策摘要表(續)

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策
		施工期間	營運期間		
物化環境	廢棄物及土石方資源	√		(一)每日施工人員垃圾產量約 0.35 公噸重。 (二)挖方量約 112 萬立方公尺(自然方)，填方量約 15 萬立方公尺(自然方)。	(一)土石方運輸依內政部頒「營建剩餘土石方處理方案」、「新北市營建工程剩餘土石方處理及營建混合物資源處理場設置管理要點」及「桃園市營建剩餘土石方管理自治條例」辦理。 (二)運輸道路有散落土石、泥水滴落或路面損壞時，應負責清掃、清洗。 (三)為便於土方運送調控彈性及零星小型結構物(如排水溝、集水井等)預留回填土之暫置需求，各施工區域內土石臨時堆置以防塵網、防塵布或塑膠布覆蓋處理，以抑制晴天之塵土飛揚及避免降雨期間雨水直接沖蝕造成表土流失。 (四)於施工場所設置有蓋式垃圾桶分類收集生活垃圾，並依「廢棄物清理法」相關規定委託合格之廢棄物清除機構代為處理。 (五)可回收再利用之資源化垃圾如鐵鋁罐、玻璃容器等，應分類收集貯存，並由承包商定期委託合格之廢棄物清除處理機構回收清理。 (六)工區內經沉澱設施所產生污泥將交由合格之清除處理業者清運處理。
			√	(一)營運期間各車站廢棄物產量約 0.1~0.95 公噸重/日。	(一)車站及機廠設置資源和一般垃圾桶分類收集旅客及工作人員生活垃圾，並委託合格之廢棄物清除處理機構定期清運處理。
生物環境	陸域植物	√	√	(一)調查共發現 1 種特稀有植物及 4 棵受保護樹木，皆位於工程範圍外，不致受本工程影響。	施工階段： (一)施工期間加強工地管理，並設置施工圍籬，以降低營建噪音干擾。 (二)非必要緊迫性工程，避免於夜間進行高噪音工程。
	陸域動物	√	√	(一)計畫路線附近記錄八哥、領角鴉及大冠鷲等 3 種珍貴稀有野生動物、紅尾伯勞及臺灣藍鵲 2 種其他應予保育之野生動物，並未於計畫路線發線築巢紀錄，且鳥類動物具有遷徙之習性，對其影響較輕微。	(三)嚴格監督工地人員，避免有違反「野生動物保育法」之行為發生；施工中若發現保育類野生動物進入施工範圍，將嚴格管制工地人員不得騷擾、虐待及獵捕。
	水域生態	√	√	(一)據藻屬指數計算，本計畫所經之南崁溪及塔寮溪皆屬嚴重污染水質，水域物種不豐，且並未發現保育類動物，施工及營運階段所產生各項廢污水均有採行水污染防治措施後排放，對現有水域生物之棲息影響有限。	營運期間： (一)車站環境及植生管護不使用毒鼠餌料、殺蟲劑、除草劑。

表 3-5 預防及減輕開發行為對環境不良影響對策摘要表(續)

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策
		施工期間	營運期間		
景觀及遊憩環境	景觀	√		(一)施工活動及圍籬設置產生之視覺影響，對沿線地區產生景觀改變、視線阻隔或動線串接之不便，也直接或間接對沿線居民、工作者或用路人產生視覺與動線之衝擊。	(一)設置整齊美觀之施工圍籬，並定期清潔維護。
			√	(一)地下段對鄰近居民及用路人之視覺景觀可維持與開發前相同，僅車站出入口、通風口等地面突出物的量體將對沿線景觀產生影響；高架段則包含軌道、車站等設施量體對沿線天際線之改變、視覺空間之分割及對鄰近視覺衝擊接受者所產生之視覺壓迫及阻隔。	—
	遊憩	√		(一)計畫路線沿線並無緊鄰之重大遊憩資源，於施工期間亦將不至於造成鄰近觀光景點交通之顯著惡化，故本計畫對沿線鄰近地區之觀光遊憩資源並不至於產生顯著之影響。僅施工期間因圍籬圍設，台1線將可能因道路寬度調整，或受施工車輛、機具運輸材料車輛調度，對於交通動線之行車速率有所影響。	—
			√	(一)計畫路線完工營運後，提供便利的大眾捷運系統轉乘，將間接對新北市往返桃園沿線鄰近之各觀光遊憩據點提供更高之可及性及吸引力。	—
社經環境	社會環境	√		(一)施工活動對環境所造成之不良影響，將降低計畫路線鄰近地區居民生活品質。	(一)施工時間配合居民之作息習慣，減輕干擾鄰近住宅區；非必要不在夜間施工。若須於夜間施工，須事先與民眾溝通。
			√	(一)依據所完成之民意調查結果顯示，有超過九成之受訪者支持本計畫，可知本計畫之推動興建係為當地居民之期待，就社會大眾心理層面而言具有其正面意義。	—
	土地利用	√		(一)本計畫預計將使用約 27.73 公頃土地，其中屬國公有土地約 16.03 公頃，私有土地約 11.60 公頃，其中私有地約 5.44 公頃屬於維修機廠範圍，	—
			√	(一)捷運車站出入口將產生旅運人流對當地土地價值提升有正面助益。未來配合 TOD 周邊土地結合大眾運輸導向開發，將可於車站周邊高強度及混合使用，除提升捷運車站運量、公共建設使用效率外，亦帶動車站周邊人口聚集與土地開發。	—
	產經活動	√		(一)因道路施工圍籬設置及工程進行所衍生之噪音等因素，將對沿線所鄰地區之工商業活動造成影響。參酌以往捷運建設之施工經驗，將透過分段施工、交通維持、環境品質維護等措施，降低對工區附近商家工廠之干擾。 (二)因捷運土建工程部分，多可由國內業者直接提供，故施工期間除為桃園地區帶來就業機會，亦將促進營造業及其關聯產業包括運輸、水泥及鋼鐵製品等之發展。	—
		√	(一)本計畫完成後可建構桃園都會區與臺北都會區連繫之捷運路線，形成完整之北部都會區捷運軸帶，預期可更加活絡站區附近之經濟活動及商業發展。	—	

表 3-5 預防及減輕開發行為對環境不良影響對策摘要表(續)

環境類別	環境項目	影響階段		影響說明	預防及減輕對策
		施工期間	營運期間		
社經環境	道路交通	√		(一)台 1 線(中正路~嶺頂)段高架橋施工,施工範圍將使車道數減少,配合本計畫施工期間疏導車輛改道,本路段車輛疏導改行台 1 甲線,預計移轉 30%交通量,加上增加運土車次,各路段都能維持現況之服務水準,僅台 1 線東萬壽路(龍校路~萬壽路二段)往西服務水準將由 A 級降至 B 級,顯示施工期間配合改道措施,大致可維持既有之服務水準,影響不大。	<p>規劃設計階段：</p> <p>(一)配合施工計畫及設計圖說,審慎研擬交通維持原則,並納入工程合約或施工規範中,於施工前提出「交通維持計畫」,經當地交通主管機關核可後實施。</p> <p>施工階段：</p> <p>(一)運輸作業應避開交通尖峰時間,並視需要派員於工區出入口協助大型車輛進出並指揮交通。</p> <p>(二)嚴格禁止運輸車輛超載、超速等違規行為。</p> <p>(三)定期派員檢視運輸道路路面,若有因計畫運輸造成路面破壞情形,應儘速修復。</p> <p>(四)依道路主管機關核定之「交通維持計畫」確實執行。</p>
			√	(一)桃園捷運棕線營運後地面道路恢復原車道數,且道路交通量由於私人運具使用轉移至大眾運輸,預估交通量減少,將使道路服務水準提升。	—
文化資產	文化資產	√		(一)計畫路段未經過有形文化資產,鄰近地區之歷史建築及遺址,均距施工區尚有一段距離,且有既有建物阻隔,影響程度不大。	<p>(一)開發過程如發現任何涉文化資產標的,將依《文化資產保存法》第 33 條、第 57 條、第 77 條、第 88 條等規定辦理,並注意工程是否涉及民俗活動場域。</p> <p>(二)開發過程,對於既有之文化資產將依《文化資產保存法》第 34 條、第 35 條規定辦理。</p>

資料來源：桃園都會區大眾捷運系統棕線(桃園-龜山-迴龍段)環境影響說明書,111.3。

## 肆、發展現況概述

### 一、土地使用現況

變更範圍位於萬壽路一段和中正路口之西側，距離捷運棕線 BRH07 站約 500 公尺，均屬本都市計畫區之道路用地，使用現況為省道台一線(萬壽路一段)。



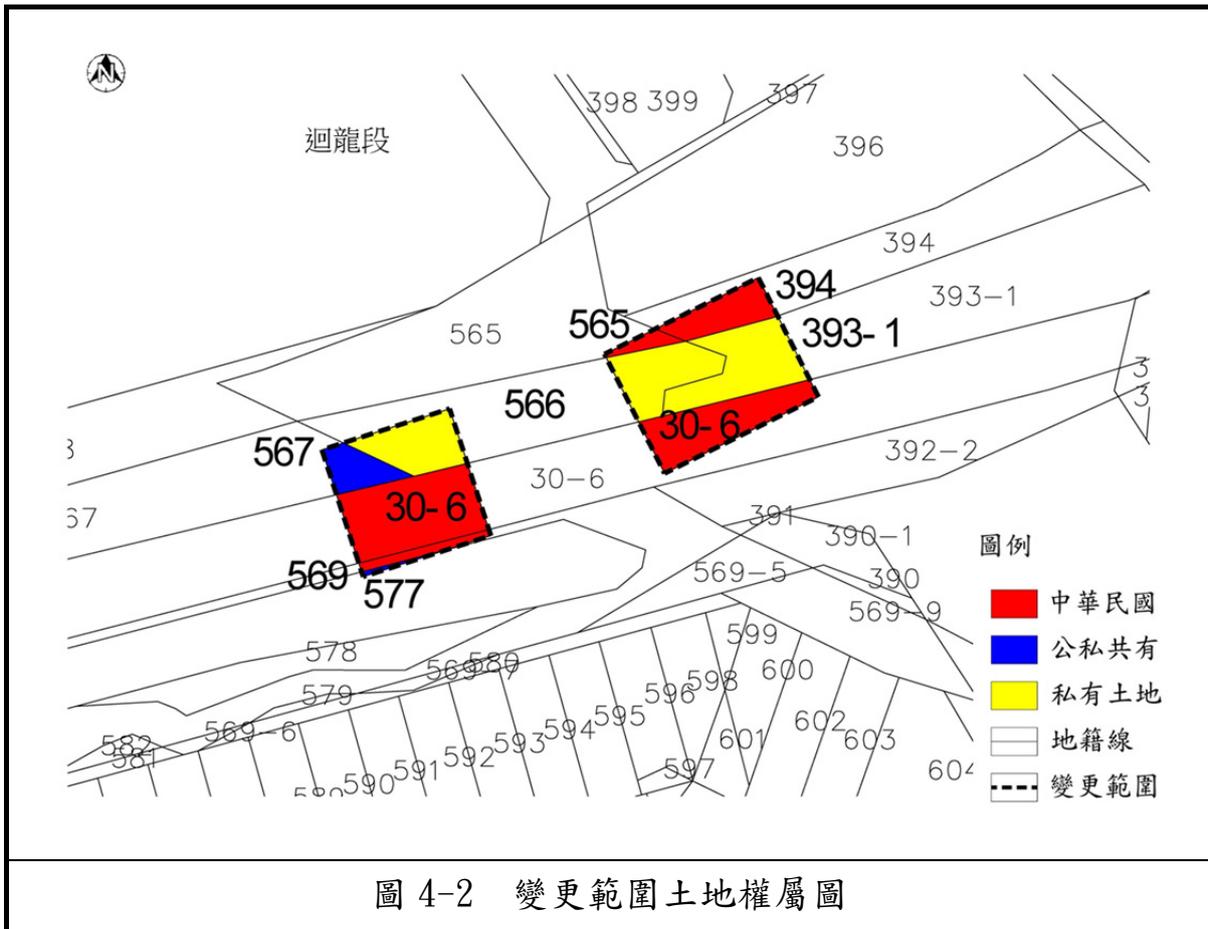
## 二、土地權屬

本案二處墩柱之土地權屬其中公有土地約 0.025 公頃，約占總面積之 55.08%；私有土地約計 0.021 公頃，約占總面積之 44.92%。

表 4-1 變更範圍土地權屬統計表

位置	類別	所有權人(管理機關)	面積(m <sup>2</sup> )	百分比
墩柱	公有地	中華民國(財政部國有財產署)	14.44	3.14%
		中華民國(交通部公路總局)	237.44	51.61%
		台北市(台北市政府財政局)	1.52	0.33%
		小計	253.40	55.08%
	私有土地	206.67	44.92%	
	合計	460.08	100.00%	

註：表內面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。



### 三、交通現況

#### (一)交通運輸現況

桃園都會區大眾捷運系統棕線計畫範圍周邊主要聯外道路系統包括國道1號、國道3號、省道臺1線、省道臺1甲線、省道臺4線，地區道路系統則有市道110線、市道105線，以及鄉道桃7線、桃8線、桃12線等。

表 4-2 計畫範圍主要道路系統幾何特性彙整表

等級	編號	路名	路段	寬度(m)	功能	車道	分隔型式	
國道	國道1號 平面路段	中山高速公路	林口交流道-機場系統交流道		高速公路	6-8	中央分隔	
	國道1號 高架路段	五楊高速公路	五股交流道-楊梅系統交流道			4-6	中央分隔	
	國道3號	福爾摩沙高速公路	三鶯交流道-龍潭交流道			8	中央分隔	
省道	台1線	萬壽路一段	萬壽路一段-工興街	33(37.5)	主要 幹道	6	中央分隔	
		東萬壽路	工興街-寶石街	18		4	中央分隔	
			寶石街-延美街	18		4	標線分隔	
		萬壽路二段	延美街-三民路	30		6	中央分隔	
	台1甲線	萬壽路一段- 萬壽路二段	工興街-東萬壽路309巷	15-20		4	標線分隔	
			東萬壽路309巷-集美街	15		2	標線分隔	
			集美街-延美街	15		3	標線分隔	
		萬壽路二段- 復興路	振興路-興中街	20		4	標線分隔	
			興中街-山鶯路	40		8	中央分隔	
			山鶯路-春日路	30(20)		6	標線分隔	
	台4線	春日路- 三民路二段- 三民路三段	春日路-縣府路	20		4	標線分隔	
		春日路	幸福路-三民路	20(30)		4	中央分隔	
		三民路二段- 三民路三段	春日路-中山路	25-30		6	中央分隔	
		三民路三段	中山路-介壽路	17-20		4	標線分隔	
	市道	市110線	春日路	介壽路-興豐路		20	4	標線分隔
			忠義路二段	復興一路-忠義路二段240巷		40	6	中央分隔
鄉道	市105線	忠義路二段- 忠義路一段	忠義路二段240巷-楓樹七街	40	6	中央/快慢 分隔		
		桃7	振興路	長壽路-西勢湖路	20(30)	4	中央分隔	
		桃8	大同路	萬壽路二段-德明路	12	2	標線分隔	
其他	萬壽路三段	成功路-萬壽路二段	成功路-萬壽路二段	30	6	中央分隔		
		春日路-民生路	春日路-民生路	15	2	標線分隔		
		民生路-重慶街	民生路-重慶街	11(14)	2	標線分隔		

資料來源：桃園都會區大眾捷運系統棕線(桃園-龜山-迴龍段)綜合規劃報告書，111.3。

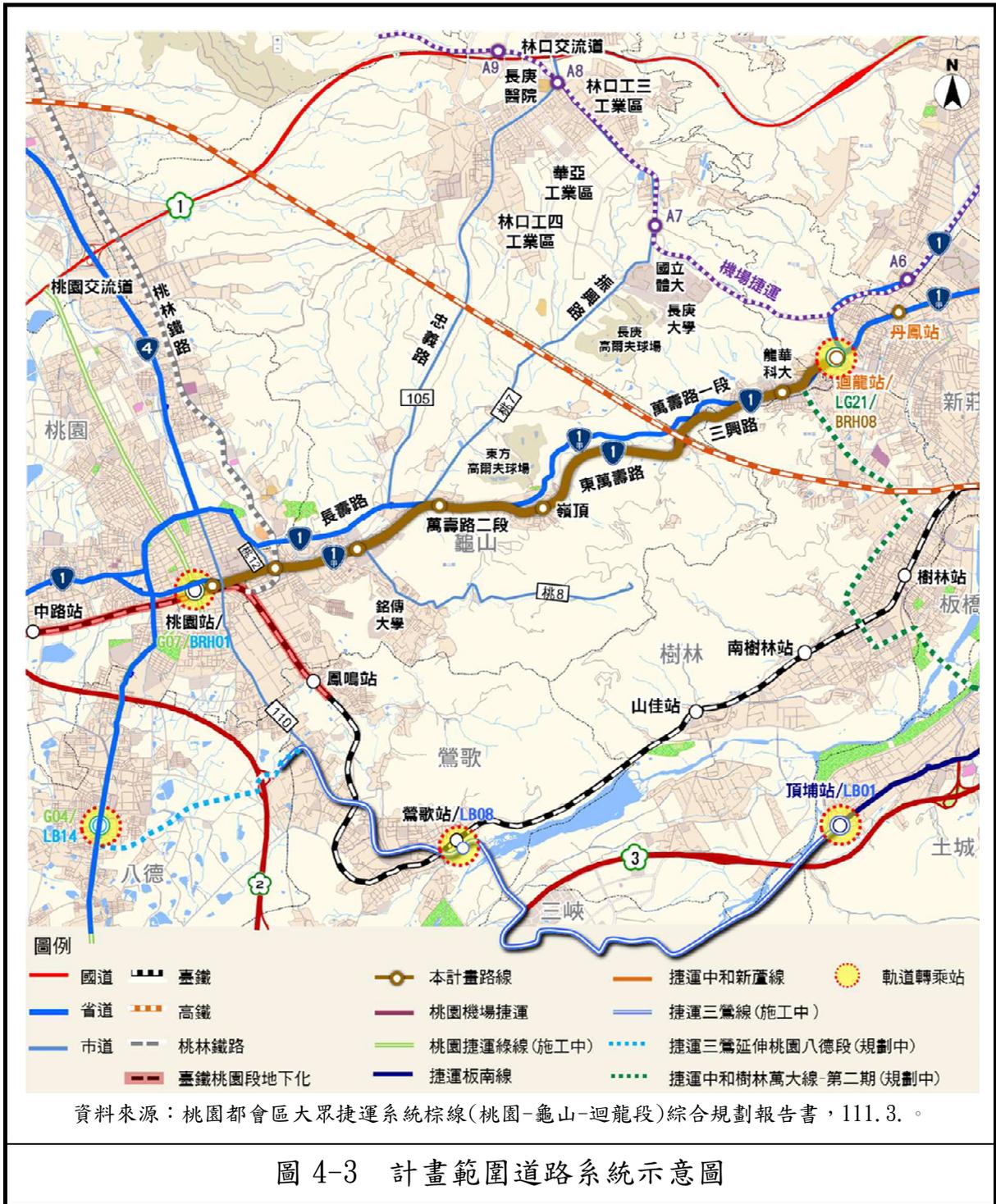


圖 4-3 計畫範圍道路系統示意圖

## (二) 軌道運輸系統

本計畫範圍及其周邊地區現有之軌道運輸系統包含臺鐵、機場捷運線、捷運新莊線等。搭乘鐵路系統之旅客可經由桃園火車站進出，桃園和龜山民眾亦可搭乘公車至新莊線迴龍站搭乘捷運新莊線，至新北市與台北市。以下說明各系統現況發展。

### 1. 臺鐵系統現況

臺鐵系統為桃園市最重要之聯外大眾運輸工具，主要擔負都會區城際運輸之服務，運輸容量較高但可及性較低，臺鐵縱貫線從台北站至桃園站間計有萬華、板橋、浮洲、樹林、南樹林、山佳、鶯歌等站，於桃園市設置桃園、內壢、中壢、埔心、楊梅、富岡及新富等七個站，其中桃園和中壢站為一等站，各級列車皆有停靠，楊梅站停靠莒光號以下列車，內壢、埔心、富岡、新富四個站則只有停靠區間車。其中以桃園站與本計畫相關性較高，民眾可利用鐵路往返臺北市、新北市與桃園市。未來桃園捷運綠線與本計畫興建完成後，桃園站將成為三鐵共站的轉運樞紐，對於紓解桃園地區平日通勤、通學之交通有相當大助益。

### 2. 捷運新莊線現況

捷運新莊線自通車後，即成為新莊區最重要之聯外大眾運輸工具，對紓解新莊地區平日通勤、通學之交通有相當大之助益。其中迴龍站未來將與本計畫路線銜接轉乘外，捷運萬大樹林線計畫未來亦將於此設站，未來於本計畫路線與萬大樹林線通車後，迴龍站將成為三鐵共站，轉運功能將大幅提升。

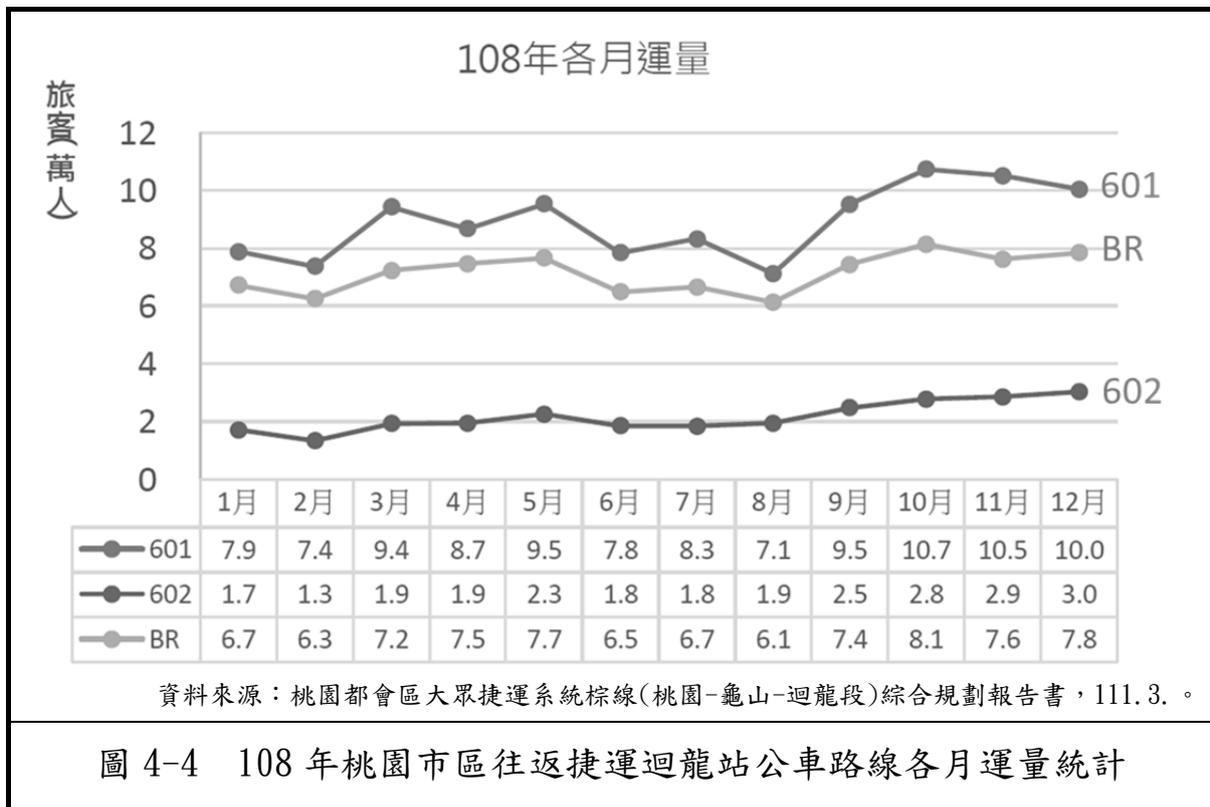
### 3. 桃園機場捷運

桃園機場全長 53.09 公里，由臺北市臺北車站開始，沿途橫跨臺北市、新北市、桃園市等 3 個直轄市；路線於臺北市沿臺鐵與高鐵隧道北側、鄭州路南側過淡水河後，進入新北市沿環河南路、疏洪東路河堤穿越二重疏洪道後，再沿台一線、新北大道、青山路。進入桃園市後續沿青山路、文化一路、八德路向西行，沿赤塗崎溪出林口臺地，經過桃園國際機場後，沿著新街溪、領航北路、高鐵北路、高鐵南路、中豐北路至中豐路，繼續沿中豐路、中正路至中壢車站止。鄰近本計畫路線之車站為 A6 泰山貴和站，各班班距各為 15 分鐘。

### (三)公車系統

本計畫範圍之公車路線多達 6 條，主要提供桃園往返龜山，或桃園地區往返新莊迴龍市區之服務，主要行經台 1 線或台 1 甲線等主要道路。其中 601、棕線先導公車與 602 線與本計畫路線有高度重疊，都是因應新莊線迴龍站通車後，桃園、龜山可循最短路徑，往返新莊線迴龍站，增加與臺北都會區捷運路網便捷之銜接。

由圖 4-4 桃園市區往返捷運迴龍站公車路線各月運量統計顯示，601 線、棕線先導公車與 602 線，寒暑假運量明顯較低，非寒暑假 601 線與棕線先導公車平均每月平均約 19.4 萬人，寒暑假平均每月平均約 15.8 萬人，可以觀察學生旅次約占 1/3。



#### (四)停車需求

基於配合都市運輸政策之考量，市中心區不鼓勵設置停車轉乘設施，並以步行、公車及接轉乘為主。各車站預估之停車需求數量如下表所示。

表 4-3 捷運棕線各站轉乘設施需求估計表

車站	路緣臨停			路外停車	
	小汽車與計程車	機車	公車	自行車	機車
BRH01/G07	3	1	3	50	125
BRH02	3	1	2	50	140
BRH03	3	1	2	40	108
BRH04	2	1	2	33	89
BRH05	1	1	1	13	32
BRH06	2	1	1	20	55
BRH07/LG21/021	2	1	1	20	55

資料來源：桃園都會區大眾捷運系統棕線(桃園-龜山-迴龍段)綜合規劃報告書，111.3。

## 四、環境地質

### (一)地質

依中央地調所區域地質圖所示，本計畫路線因行經南崁溪及塔寮溪溪谷，多位於全新世沖積層，其餘包括更新世桃園層（BRH01站~BRH02站）、林口層（BRH05站）、中新世南港層、桂竹林層、石底層（BRH05站~BRH06站）及大寮層，地質特性概況如下描述。

#### 1. 現代沖積層(a)

河道洪泛區之堆積作用所形成，分布於南崁溪及塔寮溪河床兩側，以礫石、砂及泥為主。

#### 2. 桃園層(Ty)

分佈於桃園台地，由紅土與礫石所構成。礫石主要為砂質砂岩，其中混有砂質黑色頁岩，膠結物為泥砂。有時被鐵質溶液所浸染。紅土呈紅色或黃棕色且富於砂質，呈明顯的層理。

#### 3. 林口層(Lk)

林口台地東側，為礫石出露，由古新店溪從泰山向西扇狀入海形成林口沖積扇，以紅壤、礫石及礫石夾砂泥為主之地層。

#### 4. 南港層(Nk)

以砂岩、砂頁岩互層為主，主要岩性為厚層至塊狀泥質砂岩，厚層頁岩夾部分砂頁岩薄互層所構成。

#### 5. 石底層(St)

岩性主要由厚層至中層砂岩、砂頁岩之互層或薄紋層構成，夾有細縞狀砂頁岩。為臺灣最重要之含煤層，需注意此區過去是否有煤礦開採活動。

#### 6. 大寮層(T1)

上部以厚層灰色頁岩為主，偶夾薄至中層砂岩；中部以塊狀砂岩為主，因抗蝕力強，常突出為山脊；下部以厚層頁岩偶夾薄層砂岩為主，全層富含海相化石，且常集中成化石密集帶。

#### 7. 桂竹林層(Kc)

岩性為厚層砂岩及砂頁岩層，厚層砂岩屬塊狀裂隙結構，砂頁

岩互層為層狀結構。

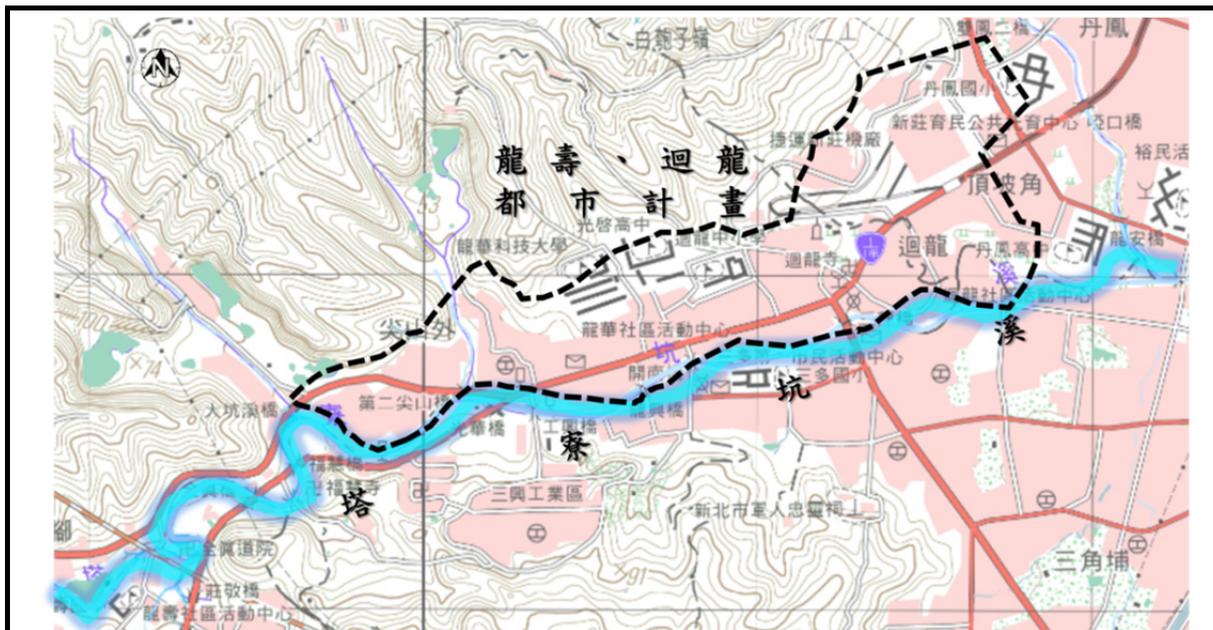


資料來源：桃園都會區大眾捷運系統綜線(桃園-龜山-迴龍段)綜合規劃報告書，111.3。

圖 4-5 區域地質圖

## (二)水文

本計畫範圍主要鄰近排水系統為塔寮坑溪，塔寮坑溪為中央管河川(第十河川局)，集水面積 29.37 平方公里，排水幹流全長約 12.25 公里，集水區位於淡水河系大漢溪流域內，位處台北盆地西南邊，北與中港大排及貴子坑溪為界，西側位屬林口台地，南鄰坡內坑溝集水區，東接大漢溪，為大漢溪支流，溪流源於桃園市龍壽村及新嶺村交界，往東流經桃園市龜山區、新北市樹林區及新莊區等地區。



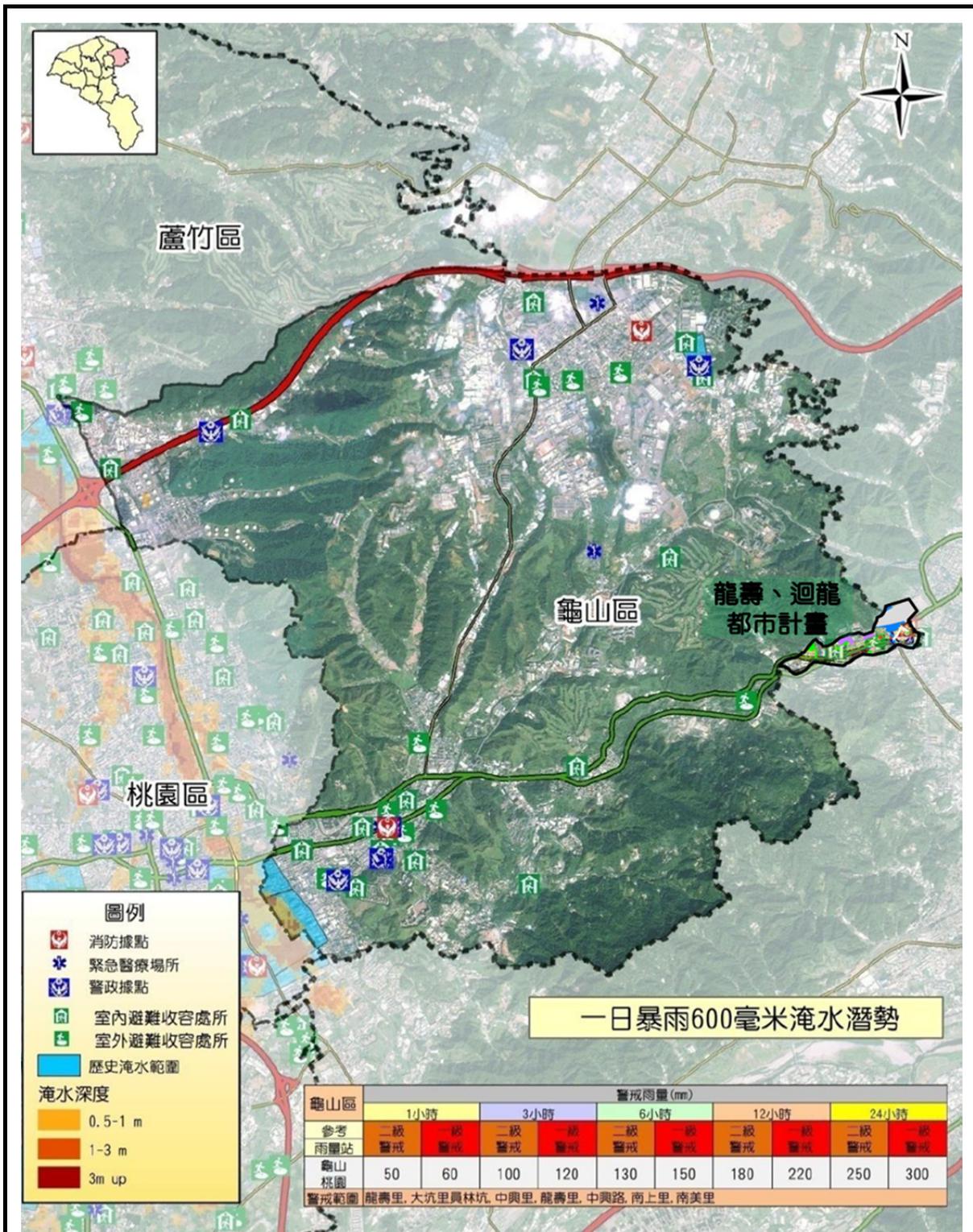
資料來源：經濟部水利署第十河川局。

圖 4-6 本計畫區水文系統示意圖

## 五、都市防災

### (一) 歷年淹水情形和地區淹水潛勢

依水利署一日暴雨 600 毫米下之淹水潛勢作為評估依據，模擬於各降雨情境下，龜山區範圍內淹水影響範圍在東南側的山頂里和山德里，後續捷運車站出入口、通風井及結構物之開口將加以設計保護車站不淹水。另外本計畫區內多以公共設施用地作為防災避難場所，主要設置在主要道路上，未來捷運車站周邊皆有設置避難空間可供使用。



資料來源：105 年龜山區災害防救計畫。

圖 4-7 龜山區一日暴雨 600 毫米淹水潛勢圖

## (二)都市防災避難場所設施

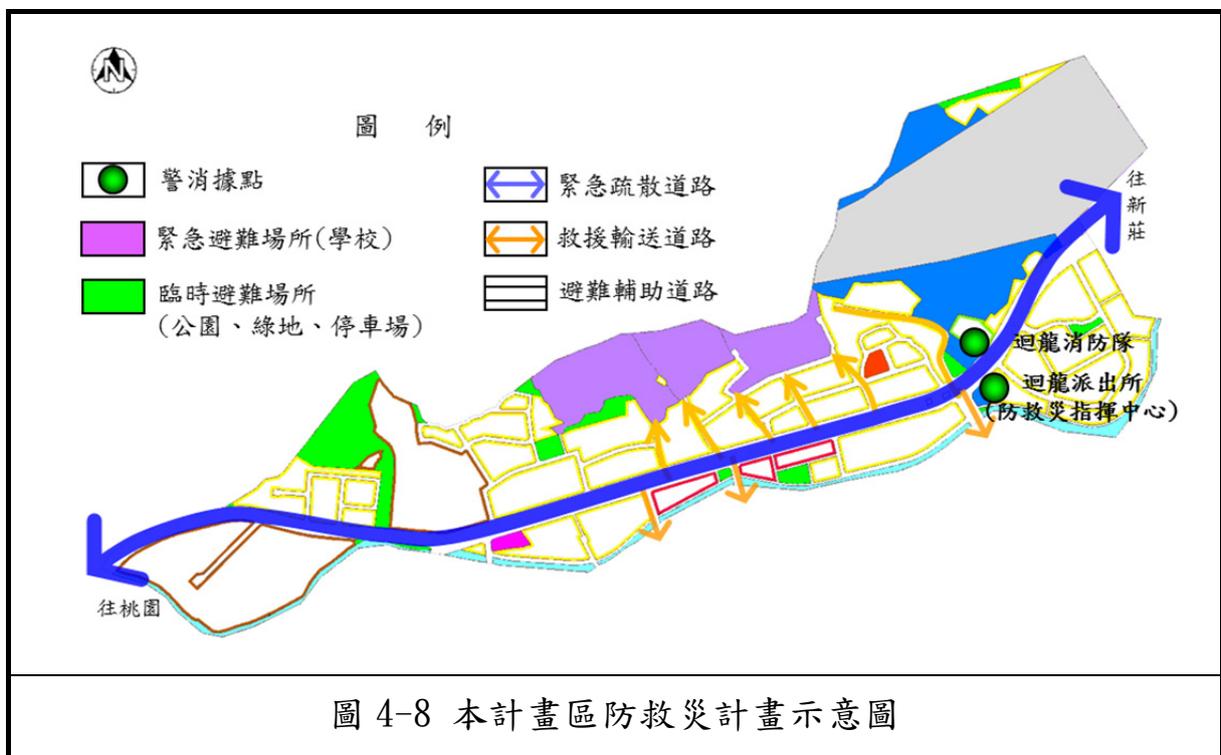
本計畫區之防災計畫係依土地利用型態及道路系統，規劃防救災據點、防救災路線及緊急疏散方向，以應遭逢不可抗拒之緊急災害之需。

### 1. 臨時避難場所

臨時避難場所之劃設，係考量因空間阻隔或緊急事故，供作暫時避難空間使用；指定本計畫區之公園、公園兼兒童遊樂場、綠地、停車場等用地為臨時避難場所，其周邊應保持暢通、減少設置永久性障礙物，並維持其開放性。

### 2. 緊急避難場所

此層級具有較完善設施可提供庇護之據點，除因應前項空間阻隔或緊急事故，供作暫時避難空間使用外，主要為提供災後都市復建完成前，避難生活所需設施，並且為當地避難人員獲得各種資訊的場所。以學校用地、活動中心及學校單位為主。



## 伍、變更理由及內容

### 一、變更原則

高架路線段之墩柱需用範圍如涉及私有土地時，因墩柱係使用道路之地下及地上，非屬「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」規定之穿越補償範疇，故應依土地徵收條例規定辦理徵收。

依據內政部營建署 109 年 1 月 14 日營署都字第 1080099111 號函釋，徵收前須符合都市計畫法第 52 條規定不得妨礙都市計畫，故本案之墩柱需用範圍因涉及私有土地，須變更為捷運系統用地兼供道路使用，俾資適法。

### 二、變更理由

配合桃園捷運棕線銜接臺北捷運萬大線第二期共構設計施工之部分高架橋樑墩柱需求，因涉及私有土地之徵收，爰變更所需用地為捷運系統用地兼供道路使用以供捷運設施使用。

### 三、變更內容

為提供捷運建設計畫所需用地，本計畫變更道路用地為捷運系統用地兼供道路使用，以達捷運系統施工、營運及提供公共服務等目的。

表 5-1 變更內容明細表

位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
	原計畫	新計畫		
萬壽路一段與中正路路口西側	道路用地 (0.05)	捷運系統用地 兼供道路使用 (0.05)	配合桃園捷運棕線銜接臺北捷運萬大線第二期高架段橋墩柱落墩使用私有地之需求劃設。	

註：表內面積應以核定計畫圖實地分割測量面積為準。

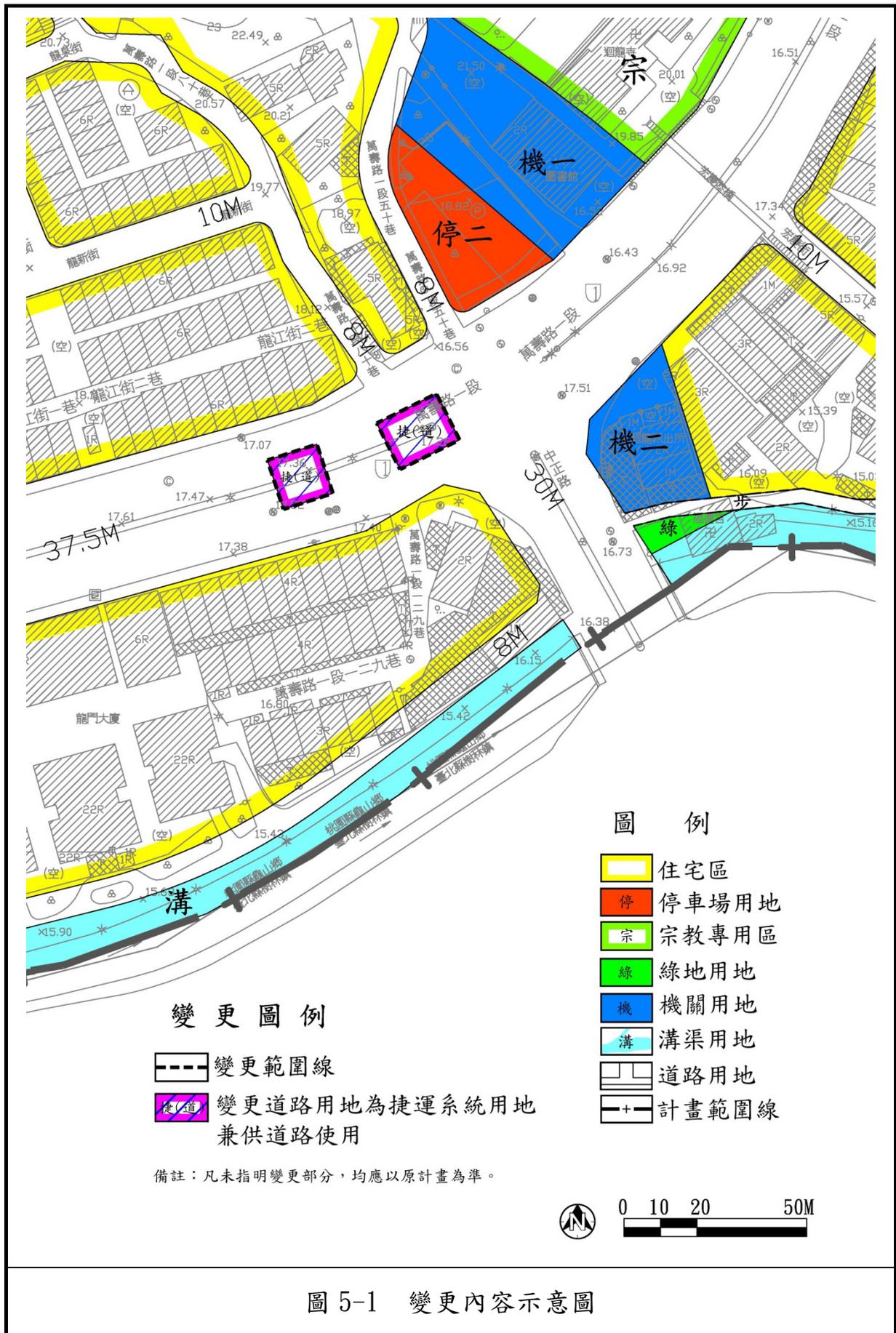


圖 5-1 變更內容示意圖

## 陸、變更後計畫

本計畫之變更涉及二項公共設施用地之增減，說明如下。

### 一、道路用地

本次變更減少 0.05 公頃，變更後之道路用地面積為 12.88 公頃，占計畫總面積之 17.00%。

### 二、捷運系統用地兼供道路使用

本次變更新增 0.05 公頃，變更後之捷運系統用地兼供道路使用面積為 0.17 公頃，占計畫總面積之 0.22%。

表 6-1 變更前後面積對照表

項目		現行計畫 面積 (公頃)	本次變更 增減面積 (公頃)	本案變更後		
				計畫面積 (公頃)	占都市發展用 地面積比例	占計畫面 積比例
土地 使用 分區	住宅區	22.43		22.43	29.61%	29.61%
	商業區	1.00		1.00	1.32%	1.32%
	工業區	8.71		8.71	11.50%	11.50%
	宗教專用區	0.38		0.38	0.50%	0.50%
	文教區	1.68		1.68	2.22%	2.22%
	小計	34.20		34.20	45.15%	45.15%
公共 設施 用地	機關用地	0.28		0.28	0.37%	0.37%
	文小用地	1.76		1.76	2.32%	2.32%
	私立龍華工專用地	2.86		2.86	3.78%	3.78%
	公園用地	2.31		2.31	3.05%	3.05%
	公園兼供兒童遊樂 場用地	0.50		0.50	0.66%	0.66%
	綠地用地	0.49		0.49	0.65%	0.65%
	停車場用地	0.14		0.14	0.18%	0.18%
	零售市場用地	0.18		0.18	0.24%	0.24%
	加油站用地	0.18		0.18	0.24%	0.24%
	醫院用地	7.30		7.30	9.64%	9.64%
	溝渠用地	2.23		2.23	2.94%	2.94%
	道路用地	12.93	-0.05	12.88	17.00%	17.00%
	捷運系統用地	10.27		10.27	13.56%	13.56%
捷運系統用地兼供 道路使用	0.12	0.05	0.17	0.22%	0.22%	
小計	41.55	0.00	41.55	54.85%	54.85%	
都市發展用地面積		75.75		75.75	100.00%	
都市計畫總面積		75.75		75.75		100.00%

註：表內面積應以核定計畫圖實地分割測量面積為準。

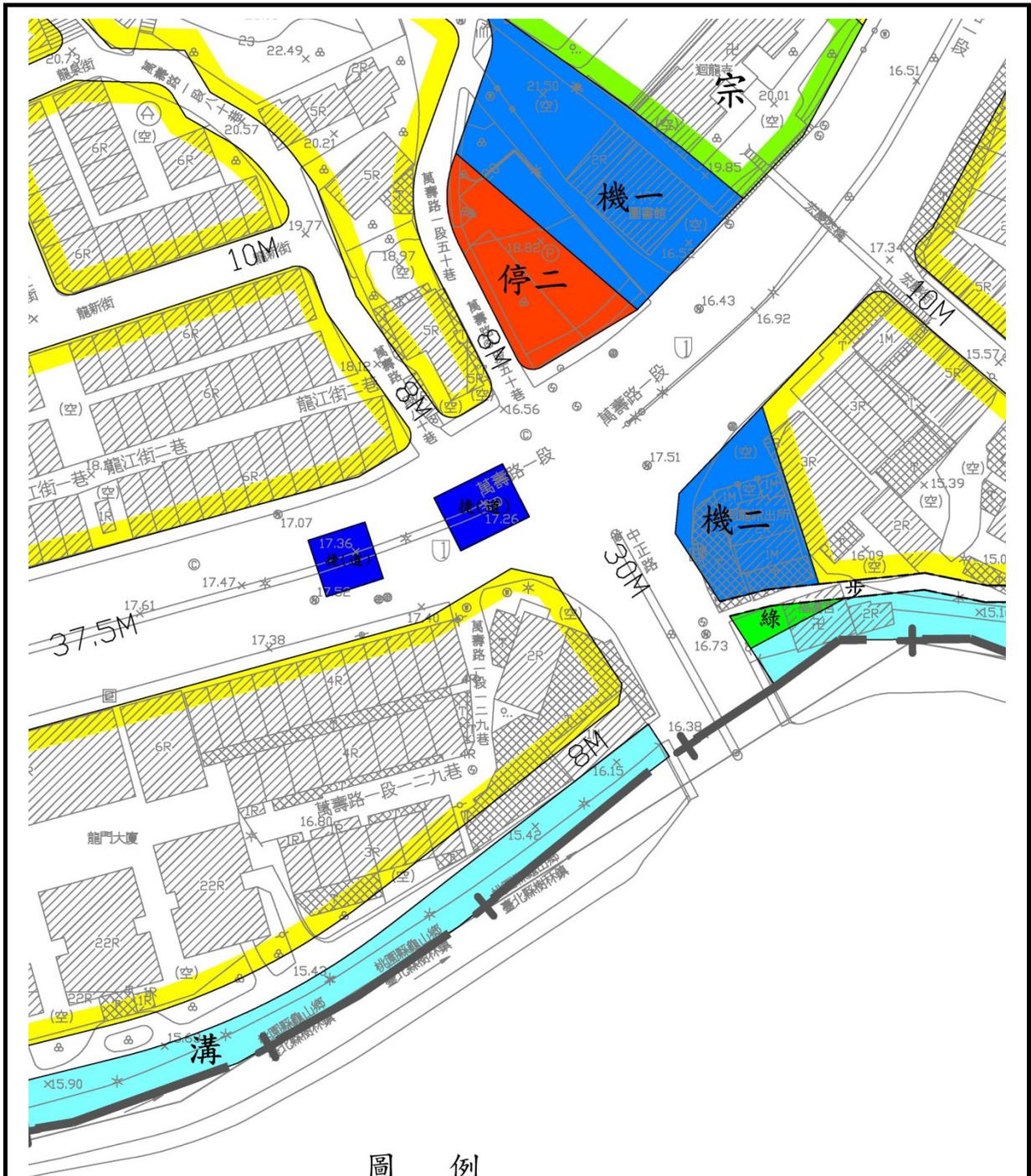


圖 例

- |   |  |   |
|---|--|---|
|  住宅區   |  機關用地         |  計畫範圍線 |
|  停車場用地 |  溝渠用地         |   |
|  宗教專用區 |  捷運系統用地兼供道路使用 |   |
|  綠地用地  |  綠地用地         |   |



圖 6-1 變更後計畫示意圖

## 柒、實施進度與經費

### 一、開發方式及主體

#### (一)開發方式

依大眾捷運法第 6 條規定，大眾捷運系統需用之土地，得依法徵收或撥用之。而依據司法院大法官 89 年 9 月 29 日釋字第 513 號解釋略以：都市計畫法第 52 條前段「都市計畫範圍內，各級政府徵收私有土地或撥用公有土地，不得妨礙當地都市計畫。」…中央或地方興建公共設施，須徵收都市計畫範圍內原非公共設施用地之私有土地時，除法律另有規定外，應先踐行變更都市計畫之程序，再予徵收。

本案捷運系統用地兼供道路使用之範圍涉及公有與私有土地，公有土地以撥用方式取得；私有土地依土地徵收條例規定應先與所有權人協議價購，若協議不成時，改採一般徵收方式取得。

#### (二)開發主體

本案以桃園市政府為開發主體。

### 二、辦理時程

本案係屬桃園捷運棕線配合臺北捷運萬大線二期共構期程辦理，臺北捷運萬大線二期預計 117 年完工並配合相關模擬演練及提報初、履勘通過後正式通車，整體計畫年期至 119 年。

### 三、開發經費與來源

本計畫所需土地取得相關費用由桃園市政府編列預算，估計約 3,836 萬元。

表 7-1 實施進度與經費表

項目	權屬	面積 (公頃)	用地取得方式			土地取得 費用 (萬元)	主辦 單位	預定 期程	經費 來源
			協議 價購	徵收	撥用				
捷運系 統用地 兼供道 路使用	公有	0.03			√	3,836	桃園 市政府	民國 119年	編列 預算
	私有	0.02	√	√					

註 1：表內面積應以核定圖實際測量分割為準。

註 2：表列經費及預定完成期限得視主辦單位財務狀況、相關部門行政、審查進度及市場情形酌予調整，並以實際金額為準。

## 捌、其他

- 一、本計畫區內捷運建設計畫之路線、場、站及相關附屬設施所需用地未納入變更為「捷運系統用地兼供道路使用」者，依「大眾捷運法」第 18 條及「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」第 3 條之規定辦理，不予變更都市計畫。
- 二、凡本次變更未指明變更部分均依原計畫為準。

附件一、都市計畫變更認定同意文件

檔 號:  
保存年限:

## 桃園市政府 函

地址：33055桃園市桃園區縣府路1號  
承辦人：副工程司 趙子見  
電話：03-3322101#6861  
電子信箱：10003369@mail.tycg.gov.tw

受文者：桃園市政府捷運工程局

發文日期：中華民國110年1月4日  
發文字號：府捷綜字第11000014013號  
速別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：

主旨：有關本府辦理「變更龍壽、迴龍地區(桃園市轄區)都市計畫(部分道路用地為捷運系統用地兼供道路使用)(配合桃園都會區大眾捷運系統【棕線】相關設施設置)案」符合都市計畫法第27條第1項第4款規定，請查照。

說明：依據本府109年12月15日奉核准簽辦理。

正本：桃園市政府都市發展局  
副本：台灣世曦工程顧問股份有限公司、桃園市政府捷運工程局



附件二、行政院(107年5月1日)核定「桃園都會區大眾捷運系統棕線(桃園-龜山-迴龍段)可行性研究報告書」函

檔 號：  
保存年限：

## 行政院 函

地址：10058臺北市忠孝東路1段1號  
傳真：02-33566920  
聯絡人：楊盛旺02-33566772  
電子信箱：ysw@ey.gov.tw

受文者：桃園市政府

發文日期：中華民國107年5月1日  
發文字號：院臺交字第1070086733號  
速別：最速件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：如文

主旨：所報桃園市政府依前核復意見提送「桃園都會區大眾捷運系統棕線（桃園－龜山－迴龍段）暨其土地整合發展委託可行性研究」之回復說明與審查意見回復表等資料一案，原則同意。

說明：

- 一、復106年11月24日交路（一）字第1068700317號、107年2月14日交路字第1070004894號及107年3月16日交路字第1070007092號函。
- 二、本計畫請按下列原則進行綜合規劃，以降低成本、提高收益及自償率為目標，使本計畫總經費以195.59億元為上限，自償率至少為31.29%，且中央補助非自償性經費以82.44億元為上限：

（一）本計畫說明採用「輕軌系統」，但設施標準卻已達「中運量捷運」之規格，請再評估系統型式與妥適性。如仍採全段高架、專用路權之輕軌系統，應符中運能系統之設置需求（運量大於5,000人次/小時、營運收支平衡之運量密度值大於6,000人次/公里）。

綜合規劃科收文:107/05/01



## (二)路線及站址之設置原則

- 1、為避免不同軌道系統間之競合，請加強本計畫與臺鐵、機場捷運系統之整合。
- 2、本計畫因部分路段過窄，以雙層高架型式興建，高架後部分路寬單側未達5.5公尺，仍請預為處理及加強民眾溝通宣導。
- 3、因本計畫規劃站址緊貼著臺鐵歷史建物及臺鐵桃園臨時站，請釐清建物間之相對位置，以確保文化資產之安全，並妥適規劃與臺鐵桃園站之工程界面及時程，以避免工程間互相干擾。
- 4、部分車站進出量過低，請評估加大站距配合轉乘接駁方式之可行性，並研議本路廊之公共運輸量培養具體計畫（包括公車路線、班距、停車管制及交通管理等），且提出具體檢核指標以利後續檢核。

## (三)財務計畫檢討原則

- 1、站場500公尺範圍內之土地開發淨效益，應優先挹注本案計畫，請納入本案財務評估試算，並就各項土地開發計畫擬訂辦理期程及開發程度，俾評估捷運建設推動之時機。
- 2、增額單位容積營建管銷成本以銷售金額之47%估算部分，請參考桃園航空城捷運線（綠線），修正為39%。
- 3、租稅增額效益請依「租稅增額財源(TIF)機制作業流程及分工」相關規定，重新檢討計算。
- 4、本案物價上漲率採2%，物價調整率採1.5%，兩者請採一致性之標準1.5%計算。



三、桃園市政府未及按本院秘書長106年9月15日院臺交字第1060029816號函核示意見修正完竣及各部會審議意見部分，後續綜合規劃仍請貴部督導桃園市政府辦理。

四、檢附相關機關意見彙整表1份，併請卓參。

正本：交通部

副本：內政部、財政部、本院主計總處、本院公共工程委員會、國家發展委員會、桃園

市政府

2018-05-01  
交 14:07:51 章

裝

訂



線

### 附件三、變更範圍土地清冊

變更範圍土地清冊

編號	行政區	地段	地號	謄本面積 (m <sup>2</sup> )	變更範圍	權屬	原使用分區 /用地
1	龜山區	迴龍段	30-6	1,018.94	部分	公有	道路用地
2			393-1	479.12	部分	私有	
3			394	292.06	部分	公有	
4			565	387.94	部分	公有	
5			566	285.90	部分	私有	
6			567	442.11	部分	公私共有	
7			569	793.06	部分	公有	
8			577	483.50	部分	公私共有	

附件四、都市計畫公開展覽前座談會紀錄

檔 號：

保存年限：

## 桃園市政府捷運工程局 函

地址：33055桃園市桃園區縣府路1號8樓

承辦人：趙子見

電話：03-3342820

電子信箱：10003369@mail.tycg.gov.tw

受文者：台灣世曦工程顧問股份有限公司

發文日期：中華民國109年6月15日

發文字號：桃捷綜字第1090019598號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨 本文附件請至本府附件下載區(<https://attach.tycg.gov.tw/>)下載，附件驗證碼：8Q4W6Z

台灣世曦工程顧問(股)

總收文號：109E023429

收文日期：109/06/15

附 件：隨表單附送

主旨：檢送本局109年5月11日舉辦「桃園都會區大眾捷運系統棕線(桃園-龜山-迴龍段)綜合規劃公聽會、環境影響說明書作業階段公開會議及都市計畫變更公開展覽前座談會」會議紀錄1份，請查照。

說明：依據本局109年4月30日桃捷綜字第1090013172號函辦理。

正本：交通部、行政院環境保護署、桃園市政府、新北市政府、桃園市議會、新北市議會、立法委員鄭運鵬國會辦公室、立法委員萬美玲國會辦公室、李副議長曉鐘、林議員政賢、陳議員美梅、黃議員婉如、李議員光達、詹議員江村、黃議員景熙、余議員信憲、蘇議員家明、簡議員智翔、黃議員家齊、陳議員雅倫、林議員正峰、牛議員煦庭、林議員俐玲、桃園市桃園區公所、桃園市龜山區公所、新北市樹林區公所、新北市新莊區公所、桃園市桃園區文化里辦公處、桃園市桃園區武陵里辦公處、桃園市桃園區東山里辦公處、桃園市桃園區萬壽里辦公處、桃園市桃園區三民里辦公處、桃園市桃園區文昌里辦公處、桃園市桃園區文明里辦公處、桃園市桃園區民生里辦公處、桃園市桃園區東門里辦公處、桃園市桃園區南華里辦公處、桃園市桃園區建國里辦公處、桃園市桃園區福安里辦公處、桃園市桃園區豐林里辦公處、桃園市龜山區中興里辦公處、桃園市龜山區山德里辦公處、桃園市龜山區山福里辦公處、桃園市龜山區新路里辦公處、桃園市龜山區龜山里辦公處、桃園市龜山區大同里辦公處、桃園市龜山區嶺頂里辦公處、桃園市龜山區新嶺里辦公處、桃園市龜山區龍壽里辦公處、桃園市龜山區龍華里辦公處、桃園市龜山區迴龍里辦公處、桃園市龜山區山頂里辦公處、桃園市龜山區新興里辦公處、桃園市龜山區精忠里辦公處、桃園市龜山區舊路里辦公處、桃園市龜山區兔坑里辦公處、新北市樹林區三興里辦公處、新北市樹林區三福里辦公處、新北市樹林區三龍里辦公處、新北市新莊區龍福里辦公處、新北市新莊區雙鳳里辦公處、新北市新莊區龍鳳里辦公處

副本：台灣世曦工程顧問股份有限公司(含附件)、桃園市政府捷運工程局(含附件)

電2020/06/15  
交13:換:47章

## 會議紀錄

- 一、 會議名稱：桃園都會區大眾捷運系統棕線(桃園-龜山-迴龍段)綜合規劃公聽會、環境影響說明書作業階段公開會議及都市計畫變更公開展覽前座談會
- 二、 會議時間：109年5月11日14時30分
- 三、 會議地點：桃園市龜山區中山街天幕廣場(桃園市龜山區公所(桃園市龜山區中山街26號)旁)
- 四、 主持人：林主任秘書義昌 紀錄：趙子見
- 五、 與會人員：詳如簽到表
- 六、 簡報：如附件一
- 七、 主持人致詞及案由說明：

捷運棕線可行性研究於100年啟動，桃園市政府向中央各單位多次爭取溝通，歷經多次的委員會審議，107年5月1日獲得行政院對捷運棕線的肯定與支持，接著也積極辦理綜合規劃、環境影響評估、都市計畫等作業，完成後，我們會積極向中央爭取通過，讓我們龜山的捷運棕線早日動工。所以今日舉辦綜合規劃公聽會、環境影響說明書作業階段公開會議及都市計畫變更公開展覽前座談會，說明捷運棕線目前進度及規劃內容，並徵求地方意見。
- 八、 意見表達與回應說明：

(一) 桃園市議員陳美梅(第 1 位發言)

1. BR01 站在萬壽路三段與鐵路地下化相關，原商業區變成倉庫區，未來鐵路地下化對萬壽路三段民眾的影響，都市變更對民眾權益影響大，希望市府可以注意。

(二) 萬壽里里長張桃(第 2 位發言)

1. 萬壽里桃林鐵路地下化周邊徵為綠地，本次桃園棕線又要徵收，希望主辦單位能夠注意里民的權益。例如改為倉庫區，民眾權益有受影響，希望捷運局能夠注意。

(三) 桃園市議員牛煦庭(第 3 位發言)

1. 本捷運路線各場站周邊皆為人口稠密區，如何透過場站開發平衡財務，是否配合進行都市更新?或是以區段徵收?市地重劃方式進行?
2. 新都市計畫應配合捷運路線，以推動大眾運輸為核心，納入公共汽車轉運、駐車空間、機車與自行車停車空間、人行空間、綠地，提升生活品質。

(四) 開發單位及顧問公司回應第 1 至 3 位意見

開發單位：

1. 針對陳議員與張里長提到內容，是屬於桃園鐵路地下化計畫用地變更的部分，主責機關為桃園市政府都市發展局，後續會再

轉達。

2. 針對牛議員提及之意見，目前桃園捷運棕線已有初步規劃場站開發，如 BRH02 站、BRH04 站、BRH08 站皆有開發構想，目前尚在評估作業中，另場站設置 U-Bike、與公車轉乘及停車空間等，後續皆納入考量。
3. 桃園捷運棕線主以運輸為主，沿線周邊作區段徵收或重劃之地點較難尋覓，目前係以場站開發為主。

顧問公司：

4. 牛議員提及開發方式可用區徵或其他方式，惟桃園捷運棕線現係遵循大眾捷運系統土地開發辦法據以處理，目前各場站開發方式仍在評估中。

(五) 桃園市議員林正峰(第 4 位發言)

1. 今天參加人數較少，有點可惜。希望捷運局也能夠好好規劃這條路線北北桃最好的路線，期程部分希望市府能夠盡快趕工，開發部分能夠好好做，替市民謀取福利。

(六) 桃園市議員陳雅倫(第 5 位發言)

1. 捷運棕線 2009 年規畫至今，有部長、委員到現場，鄭市長任內市區地下化，全民支持。
2. 規劃已超過 10 年，希望本次規劃盡快完成，東萬壽路交通雍塞，

應盡快推動。

3. 本次公聽會因疫情而人數少，後續有需要要再召開。
4. 車站位置、影響用地，會具體呈現，請給期程讓民眾受影響的能盡快了解。
5. 本線只有 8 站，應該規劃期程縮短，在鄭市長任內發包。

(七) 開發單位及顧問公司回應第 4 至 5 位意見

開發單位：

1. 目前桃園捷運棕線之 BRH01 站至 BRH05 站將朝向地下化規劃，現綜合規劃報告已近完成，預計於 109 年呈報中央單位審議。
2. 現車站位置已大致規劃完成，因部分出入口與開發位置會涉及民眾權益，所以會在都市計畫變更作業中正式公告。
3. 後續如需再加開說明會，本局仍會加開，並不讓民眾權益受損。

(八) 桃園市議員林政賢(林子翔主任代表)(第 6 位發言)

1. 桃園棕線路線短，若能與迴龍線共軌則可以延長路線長度甚多，對旅途來講會比較有利，桃園棕線是輕軌，如果不夠快路線恐變成觀光小火車。

(九) 立法委員鄭運鵬(簡瑞進特助代表)(第 7 位發言)

1. 可研階段全線高架化約 186 億，現在部分地下化工程經費增加，財務就變得很重要。

2. 沿線沒有地下化路線段，希望能夠好好規劃開發。
3. 鄭委員亦會大力幫忙本計畫。

(十) 陳○彬(第 8 位發言)

1. 桃園民生路加油站至民生路與春日路沿鐵路的用地，市政府曾答應不拆除，捷運棕線地下化，萬壽路三段應該可以不要開挖，現有倉庫區原為商業區，當初為徵詢民眾變更為倉庫區，現在又要變更為綠地。
2. 市府曾說要區徵，補償四成對民眾影響很大，請為萬壽路三段民眾著想，曾說要以其他地區之商業地補償，請顧及民眾權益。
3. 希望地下化後，不要徵收地上，不要拆除，保留原住戶。

(十一) 開發單位及顧問公司回應第 6 至 8 位意見

開發單位：

1. 有關鐵路地下化都市計畫變更，目前由桃園市政府都市發展局辦理，該部分不屬於桃園捷運棕線計畫內，後續會將意見反應予桃園市政府都市發展局。
2. 桃園捷運棕線係採輕軌系統，臺北捷運新莊線屬高運量捷運系統且已經完成並開始營運，在營運狀況下較不易共構，且施工危險性高，為提高轉乘方便性，桃園捷運棕線 BRH08 站刻正與臺北市政府捷運工程局興建中之萬大-中和-樹林線 LG21 站共

構，可縮短轉乘時間與距離。

3. 因部分高架改地下規劃，致經費增加，需要額外之財源挹注，目前粗估自償率可達交通部審查之門檻 25%，初步概估之運量亦達審查門檻，預計於 109 年將綜合規劃送中央單位審議，盡力爭取行政院核定計畫，期計畫核定後 8 年內完工。
4. 萬壽路與民生路該段係屬於桃園鐵路地下化計畫範圍，現屬交通部鐵道局規劃及施工，而桃園捷運棕線在桃園段係採地下化，隧道部分採潛盾方式施工，僅車站及橫渡線採明挖覆蓋方式，開挖範圍相較鐵路地下化小。

(十二) 桃園市議員林政賢(林子翔主任代表)第 2 次發言(第 9 位發言)

1. 另棕線與迴龍線是否有可能直接互通，也會比較方便，要不然的話，桃園棕線到後面會變成甚麼都不是，速度又不快又無法共構，這段就會變成觀光小火車。

(十三) 開發單位及顧問公司回應第 9 位意見

顧問公司：

1. 現臺北捷運新莊線迴龍站為高運量之地下站，且目前已營運中，而刻正興建之萬大-中和-樹林線 LG21 站將與桃園捷運棕線 BRH08 站共構，係以垂直連通與轉乘通道轉乘。

(十四) 莊○興(第 10 位發言)

1. BRH04 站車站出入口，為何設於華美街，還有附近有政府免徵收用地、出入口設置應該方便為主，附近也有公園，應可設出入口，請再多考慮，要注意經濟價值。

(十五) 開發單位及顧問公司回應第 10 位意見

開發單位：

1. 民眾建議於萬壽路與振興路口設置出入口，惟該路段屬轉彎段，並不適合設置月台，目前站體位置係考量車站進入月台，需要直線段停靠而規劃。

(十六) 桃園市議員陳雅倫第 2 次發言(第 11 位發言)

1. 民眾現在是對站點有問題，但如果綜合規劃送上去之後，再召開說明會，我們還有機會表達站點的疑慮嗎?還是就沒機會了。
2. 關於相關工程問題，台灣捷運建設已相當有經驗，或是可參考台北捷運是否有相關處理經驗，克服工程上的困難。
3. 對華美站位置目前沒有疑慮，只是考慮龜山地區未來還有其他捷運路線，如何可以與棕線轉乘規劃，應該要事先考慮，未來透過捷運跟輕軌的連線，才能把龜山一帶的交通網絡串聯。
4. 另龜山市區很繁榮，但中間卻都沒有站點，建議是否有可能增設其他車站。

(十七) 開發單位及顧問公司回應第 11 位意見

開發單位：

1. 後續如需再加開說明會，本局亦會再加開，並不讓民眾權益受損。
2. 現車站位置係以營運、技術、服務考量所規劃，其上位民眾所提及設站之位置因屬轉彎段，而轉彎段之月台與停靠電車間隙較大，恐造成旅客跌落月台之風險。
3. 增設車站除考量出入口、站體、通風井、機電設施等考量外，用地範圍、徵收土地、經費亦會增加，該部分涉及工程技術與用地評估，後續將納入考量。

(十八) 林○芬(第 12 位發言)

1. 請問捷運行經路線會吵嗎。

(十九) 桃園市議員簡智翔(黃仲豪主任代表)(第 13 位發言)

1. 環境影響評估：是否要二階環評。
2. 都市計畫：路線一定會碰到私地需要徵收(例如出入口)，建議要參考桃園綠線案例並請注意民眾權益。
3. 綜合規劃：財務可行性請注意要落實(例如自償率)，要確實評估。

(二十) 開發單位及顧問公司回應第 12 至 13 位意見

顧問公司：

1. 一般在地下站體通風口處可設置抗震減噪之設施降低噪音，高架段的部分，可在軌道增設浮動式道床，或設置隔音牆，未來將視情況增設減音措施。
2. 有關二階段環評部分，在環境影響評估施行細則中表列進入二階之開發行為並不包涵蓋輕軌，且桃園捷運棕線非屬捷運「路網」興建工程，路線長度亦未達 30 公里以上。另行政院環保署召開環評審查期間亦開放民眾表達意見之機會。
3. 有關土地開發與土地取得疑問，桃園捷運棕線與捷運綠線不同，因沿線周邊大部分皆為建成區，目前無區段徵收私地重劃之規劃，至於出入口用地取得方面，該部分與地主之權益關係較大，依大法官釋憲後，亦不能任意徵收，須尊重地主之權益。本計畫規劃捷運出入口位置時，將選擇較不密集之民房或空地，以降低與地主之紛爭。
4. 就可行性研究與綜合規劃皆屬概略規劃，接續辦理基本設計、細部設計等作業時，工程經費估算內容亦越精準，且現自償性經費係以中央規定之評估條件進行估算，故估算內容與實際發生之效益皆有落差。

(二十一) 尹○堯(第 14 位發言)

1. 桃園市政府所提出之地下化場站，是否地下或地上化由中央決

定?為何與鄭市長之競選政見全地下化不同?捷運化與公車通勤

時長差多少?最終未來是否會變?以何單位公告為主?

2. 家住萬壽路二段，市長說會全面地下化，現在又說部分地下化，究竟何時可定案，是否可有明確期程。
3. 行政院核定是否會跟桃園市送出去不一樣。

(二十二) 開發單位及顧問公司回應第 14 位意見

開發單位：

1. 目前依市府規劃之方向，桃園捷運棕線採部分路段地下化之方案向中央單位提報審查，後續仍以行政院核定之內容為主。

九、 會議結論：

各位的意見，桃園市政府捷運工程局將納入相關報告，感謝各位與會，相關意見如未能現場提出，可於 109 年 5 月 22 日前以書面註明姓名、地址與意見向本局提出。

十、 散會時間：16 時 00 分

十一、 附件：

(一)附件 1-簡報

(二)附件 2-意見與建議單

現場照片



「桃園都會區大眾捷運系統棕線(桃園-龜山-迴龍段)  
綜合規劃公聽會、環境影響說明書作業階段公開會議  
及都市計畫變更公開展覽前座談會」簽到表

時間：109年05月11日(星期一)下午2時30分整

地點：桃園市龜山區中山街天幕廣場[龜山區公所(桃園市龜山區中山街26號)旁]

主持人：桃園市政府捷運工程局 林主任秘書義昌

出列席單位及人員	簽 到 處
機關單位代表：	
交通部	
行政院環境保護署	
桃園市政府	水務局 陳嘉偉 陳奕凱 李思傑 交辦 吳舜樺 都發局 黃登旋
新北市政府	捷運局 涂亮妍 蔣佩真
桃園市桃園區公所	
桃園市龜山區公所	吳俊諤 蔡志明
新北市樹林區公所	黃如珩
新北市新莊區公所	
台灣世曦工程顧問股份有限公司	侯春海 吳智九 吳雅惠 張裕凱 吳俊輝 吳龍舟 李新

「桃園都會區大眾捷運系統棕線(桃園-龜山-迴龍段)  
綜合規劃公聽會、環境影響說明書作業階段公開會議  
及都市計畫變更公開展覽前座談會」簽到表

時間：109年05月11日(星期一)下午2時30分整

地點：桃園市龜山區中山街天幕廣場[龜山區公所(桃園市龜山區中山街26號)旁]

出列席單位及人員

簽 到 處

立法院：

立法委員 鄭運鵬



3

立法委員 萬美玲



「桃園都會區大眾捷運系統棕線(桃園-龜山-迴龍段)  
綜合規劃公聽會、環境影響說明書作業階段公開會議  
及都市計畫變更公開展覽前座談會」簽到表

時間：109年05月11日(星期一)下午2時30分整

地點：桃園市龜山區中山街天幕廣場[龜山區公所(桃園市龜山區中山街26號)旁]

出列席單位及人員	簽到處
桃園市議會：	
副議長 李曉鐘	
議員 林政賢	林政賢
議員 陳美梅	陳美梅
議員 黃婉如	黃婉如 黃慧涵助理
議員 李光達	
議員 詹江村	
議員 黃景熙	
議員 余信憲	
議員 蘇家明	
議員 簡智翔	簡智翔
議員 黃家齊	

「桃園都會區大眾捷運系統棕線(桃園-龜山-迴龍段)  
綜合規劃公聽會、環境影響說明書作業階段公開會議  
及都市計畫變更公開展覽前座談會」簽到表

時間：109年05月11日(星期一)下午2時30分整

地點：桃園市龜山區中山街天幕廣場[龜山區公所(桃園市龜山區中山街26號)旁]

出列席單位及人員	簽到處
桃園市議會：	
議員 陳雅倫	陳雅倫
議員 林正峰	林正峰
議員 牛煦庭	牛煦庭
議員 林俐玲	林俐玲
議員	

「桃園都會區大眾捷運系統棕線(桃園-龜山-迴龍段)  
綜合規劃公聽會、環境影響說明書作業階段公開會議  
及都市計畫變更公開展覽前座談會」簽到表

時間：109 年 05 月 11 日（星期一）下午 2 時 30 分整

地點：桃園市龜山區中山街天幕廣場[龜山區公所(桃園市龜山區中山街 26 號)旁]

出列席單位及人員

簽 到 處

新北市議會：

議員

「桃園都會區大眾捷運系統棕線(桃園-龜山-迴龍段)  
綜合規劃公聽會、環境影響說明書作業階段公開會議  
及都市計畫變更公開展覽前座談會」簽到表

時間：109 年 05 月 11 日（星期一）下午 2 時 30 分整

地點：桃園市龜山區中山街天幕廣場[龜山區公所(桃園市龜山區中山街 26 號)旁]

出列席單位及人員	簽 到 處
桃園區 文化里辦公處	
桃園區 武陵里辦公處	
桃園區 東山里辦公處	
桃園區 萬壽里辦公處	張 桃
桃園區 三民里辦公處	
桃園區 文昌里辦公處	
桃園區 文明里辦公處	
桃園區 民生里辦公處	
桃園區 東門里辦公處	
桃園區 南華里辦公處	
桃園區 建國里辦公處	
桃園區 福安里辦公處	

「桃園都會區大眾捷運系統棕線(桃園-龜山-迴龍段)  
綜合規劃公聽會、環境影響說明書作業階段公開會議  
及都市計畫變更公開展覽前座談會」簽到表

時間：109年05月11日(星期一)下午2時30分整

地點：桃園市龜山區中山街天幕廣場[龜山區公所(桃園市龜山區中山街26號)旁]

出列席單位及人員	簽 到 處
桃園區豐林里辦公處	
桃園區各里辦公處	

「桃園都會區大眾捷運系統棕線(桃園-龜山-迴龍段)  
綜合規劃公聽會、環境影響說明書作業階段公開會議  
及都市計畫變更公開展覽前座談會」簽到表

時間：109年05月11日(星期一)下午2時30分整

地點：桃園市龜山區中山街天幕廣場[龜山區公所(桃園市龜山區中山街26號)旁]

出列席單位及人員	簽到處
龜山區中興里辦公處	
龜山區山德里辦公處	
龜山區山福里辦公處	
龜山區新路里辦公處	
龜山區龜山里辦公處	
龜山區大同里辦公處	
龜山區嶺頂里辦公處	
龜山區新嶺里辦公處	陳文慶
龜山區龍壽里辦公處	
龜山區龍華里辦公處	
龜山區迴龍里辦公處	
龜山區山頂里辦公處	
龜山區新興里辦公處	

「桃園都會區大眾捷運系統棕線(桃園-龜山-迴龍段)  
綜合規劃公聽會、環境影響說明書作業階段公開會議  
及都市計畫變更公開展覽前座談會」簽到表

時間：109年05月11日(星期一)下午2時30分整

地點：桃園市龜山區中山街天幕廣場[龜山區公所(桃園市龜山區中山街26號)旁]

出列席單位及人員	簽 到 處
龜山區 精忠里辦公處	
龜山區 舊路里辦公處	李 松 郁
龜山區 兔坑里辦公處	
龜山區各里辦公處	

「桃園都會區大眾捷運系統棕線(桃園-龜山-迴龍段)  
綜合規劃公聽會、環境影響說明書作業階段公開會議  
及都市計畫變更公開展覽前座談會」簽到表

時間：109 年 05 月 11 日（星期一）下午 2 時 30 分整

地點：桃園市龜山區中山街天幕廣場[龜山區公所(桃園市龜山區中山街 26 號)旁]

出列席單位及人員	簽 到 處
樹林區三興里辦公處	
樹林區三福里辦公處	
樹林區三龍里辦公處	
樹林區各里辦公處	

「桃園都會區大眾捷運系統棕線(桃園-龜山-迴龍段)  
綜合規劃公聽會、環境影響說明書作業階段公開會議  
及都市計畫變更公開展覽前座談會」簽到表

時間：109 年 05 月 11 日（星期一）下午 2 時 30 分整

地點：桃園市龜山區中山街天幕廣場[龜山區公所(桃園市龜山區中山街 26 號)旁]

出列席單位及人員	簽 到 處
新莊區龍福里辦公處	
新莊區雙鳳里辦公處	
新莊區龍鳳里辦公處	
新莊區各里辦公處	

附件五、桃園市都市計畫委員會會議紀錄

# 桃園市都市計畫委員會第 60 次會議紀錄

壹、時間：110 年 9 月 10 日(星期五)下午 2 時。

貳、地點：本府 16 樓 1602 會議室。

參、主持人：李主任委員憲明

紀錄彙整：陳映中

肆、出席委員：(詳會議簽到簿)。

伍、列席單位及人員：(詳會議簽到簿)。

陸、本會第 59 次會議紀錄確認情形：

本會 110 年 6 月 25 日第 59 次會議紀錄已於 110 年 7 月 13 日函送各委員，並請委員以書面方式確認，各委員均未對該會議紀錄提出書面意見，爰確認該會議紀錄。

柒、討論事項(會議決議如後)

第 1 案：審議「變更暨擴大楊梅都市計畫(配合楊梅幼獅工業區擴大【第二期】)專案通盤檢討案」及「擬定楊梅都市計畫(配合楊梅幼獅工業區擴大【第二期】)細部計畫案」

第 2 案：審議「變更龍壽、迴龍地區(桃園市轄區)都市計畫(部分道路用地為捷運系統用地兼供道路使用)(配合桃園都會區大眾捷運系統【棕線】相關設施設置)案」

第 3 案：審議「變更龜山主要計畫(第四次通盤檢討)案暨變更龜山細部計畫(第一次通盤檢討)案」

第 4 案：審議「變更蘆竹(大竹地區)主要計畫(第四次通盤檢討)(含都市計畫圖重製)案」暨「變更蘆竹(大竹地區)細部計畫(第一次通盤檢討)案」

捌、臨時動議(會議決議如後)

第 1 案：再審議「變更桃園市都市計畫(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫中路站周邊土地開發計畫)暨擬定細部計畫案」、「變更縱貫公路桃園內壢間都市計畫(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫中路站周邊土地開發計

第2案：審議「變更龍壽、迴龍地區(桃園市轄區)都市計畫(部分道路用地為捷運系統用地兼供道路使用)(配合桃園都會區大眾捷運系統【棕線】相關設施設置)案」

說明：

一、辦理緣起：

桃園市為臺灣六都之一，近年產業發展快速，人口顯著成長，桃園市和大臺北都會區之關係，漸由外圍邊陲地區轉為北北桃全區的門戶，並透過區域合作廊道的發展與建立，以及核心產業間的合作，和大臺北都會區共同發展成為近千萬人口的多核心網絡結構大都會。

桃園都會區因社會經濟特性、就業機會、生活環境等因素，吸引許多臺北居民遷移至桃園都會區居住，並以通勤方式往來臺北桃園間，造成兩都會區間往來旅次需求日益增加。而目前既有軌道運輸系統「臺北-桃園間縱貫線」運能已達滿載，高鐵雖已通車提供服務，但高鐵桃園站(青埔)距離桃園都會核心區仍有相當之距離，因此目前兩都會區間仍以私人運具公路運輸為主。由於臺北都會區已有完善大眾捷運路網，桃園都會區亦有捷運路網規劃，基於兩都會區間交通建設之長遠發展及鼓勵大眾運輸使用率的提升，因此兩都會區之捷運路網如何串聯與整合，以提供更完整的軌道運輸服務，是大眾運輸系統發展的重要課題，爰考量桃園都會區之地區未來發展，桃園-龜山-迴龍路廊實有建設便捷大眾運輸系統之必要性，並應以軌道建設及大眾運輸系統永續發展為目標。

桃園都會區大眾捷運系統棕線計畫(桃園-龜山-迴龍段)起於桃園火車站北側之復興路上鄰近中正路口，路線沿復興路往東銜接萬壽路三段，續行萬壽路二段再轉東萬壽路，至嶺頂橋前之山腰穿出地面並銜接高架橋，接著沿東萬壽路、樹林區三興路、萬壽路一段、新莊區中正路，抵台北捷運新莊線之迴龍站，以軌道運輸系統銜接捷運新蘆線及萬大線，路線全長約 11.38 公里，其中地下段長約 6.1 公里，高架段

長約 5.28 公里，沿線共設 8 座車站(5 座為地下型式，3 座為高架型式)及 1 處維修機廠。路線行經之地區包括桃園市桃園區、龜山區以及新北市新莊區。桃園捷運棕線計畫為中央推動之重要公共建設，其可行性報告業於 107 年 5 月 1 日奉行政院核定，待後續完成綜合規劃並經行政院核定後 8 年通車。

本案計畫用地係屬配合臺北市政府捷運工程局代辦設計施工之捷運棕線 BRH08 站與臺北捷運萬大線二期 LG21 站共構及共構橋梁之高架橋樑墩柱，為配合該共構期程及私有土地之取得，爰依都市計畫法第 27 條規定辦理個案變更。

- 二、變更機關：桃園市政府。
- 三、計畫性質：變更主要計畫。
- 四、法令依據：都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款。
- 五、變更內容：詳附表 1。
- 六、變更位置：詳附圖。
- 七、辦理歷程：

自 110 年 5 月 10 日起公開展覽 90 日，並於 110 年 7 月 27 日下午 2 時整採網路直播方式進行線上說明會。

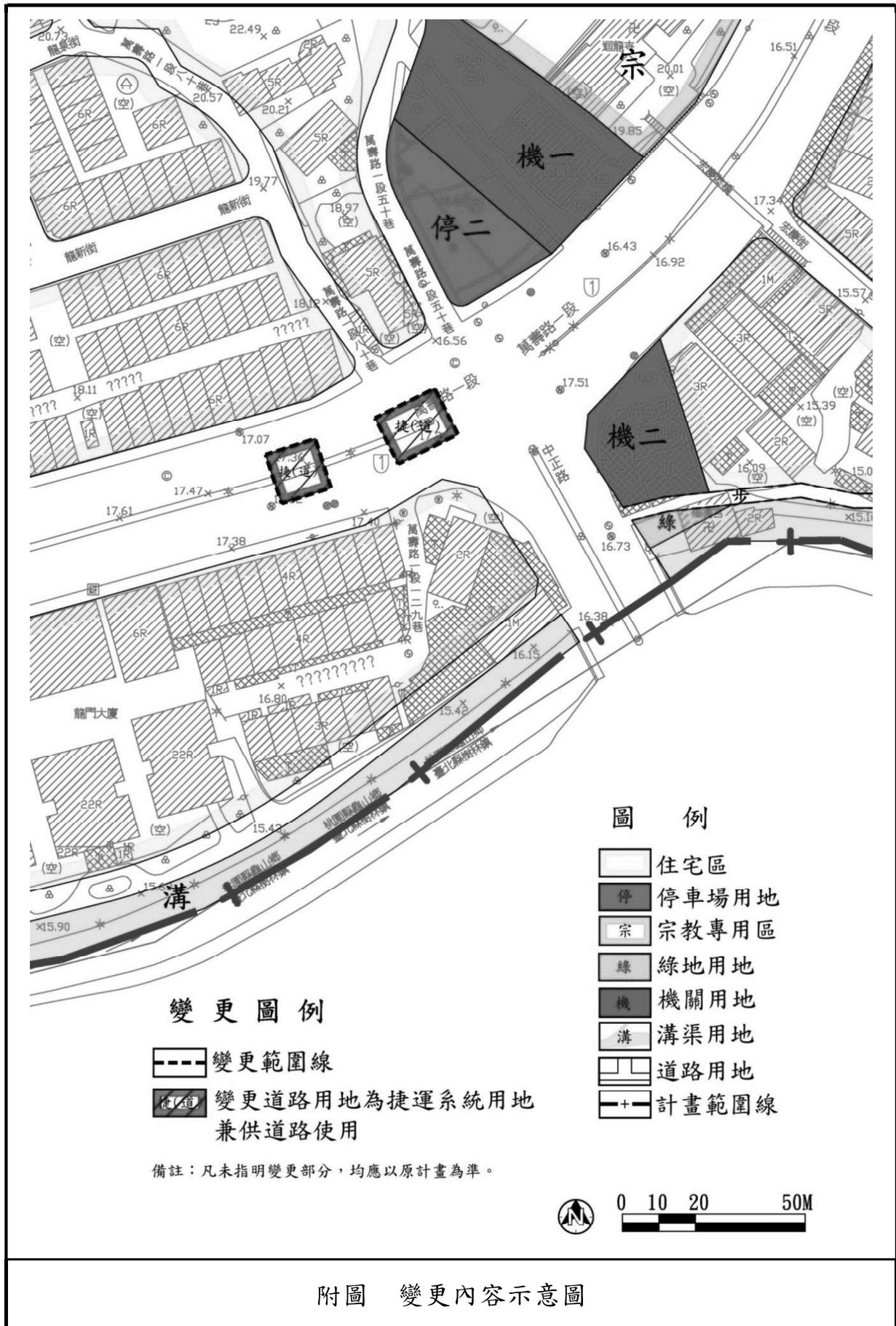
- 八、公民或團體陳情意見：無。

決議：依本次提會內容通過。變更內容明細表詳附表 1，實施進度及經費表詳附表 2。

附表 1、變更內容綜理表

位置	變更內容(公頃)		變更理由	市都委會 決議
	原計畫	新計畫		
萬壽路一段 與中正路路 口西側	道路用地 (0.05)	捷運系統用地 兼供道路使用 (0.05)	配合桃園捷運棕線銜接臺北 捷運萬大線第二期高架段橋 墩柱落墩使用私有地之需求 劃設。	照案通過。

註：表內面積應以核定計畫圖實地分割測量面積為準。



附表 2、實施進度與經費表

項目	用地取得方式		面積 (公頃)	土地徵購 費用(萬元)	主辦 單位	預定 期程	經費 來源	市都委 會 決議
	撥用	徵購						
捷運系統用地 兼供道路使用	V	V	0.05	3,836	桃園 市政府	民國 119 年	編列 預算	依本次 提會內 容通 過。

註：1. 表內面積應以核定圖實際測量分割為準。

2. 表列經費及預定完成期限得視主辦單位財務狀況、相關部門行政、審查進度及市場情形酌予調整，並以實際完成為準。

附件六、內政部都市計畫委員會會議紀錄

## 內政部都市計畫委員會第 1012 次會議紀錄

一、時間：中華民國 111 年 5 月 24 日（星期二）上午 9 時 30 分。

二、地點：本部營建署 601 會議室。

三、主席：徐兼主任委員國勇

花兼副主任委員敬群代

（依各級都市計畫委員會組織規程第 7 條規定，主任委員不克出席會議時，由副主任委員代理主持；核定案件第 3 案因與王委員翠雲有間接利害關係，故依前開組織規程第 11 條規定自行迴避。）

紀錄彙整：莊主民

四、出席委員：（詳會議簽到簿）。

五、列席單位及人員：（詳會議簽到簿）。

六、確認本會第 1011 次會議紀錄。

決 定：確定。



審議案件一覽表：

### 七、核定案件

第 1 案：臺北市政府函為「變更臺北市北投區行義段一小段 66-1 地號等、66 地號等、9-9 地號等、46 地號等、44-3 地號等、44-2 地號等、51 地號等保護區為溫泉產業特定專用區主要計畫案」等 7 案。

第 2 案：南投縣政府函為「變更八卦山脈風景特定區主要計畫（第三次通盤檢討）（南投縣部分）【第一階段】案」再提會討論案。

第 3 案：臺中市政府函為「變更臺中市都市計畫主要計畫（配合西屯地區細部計畫道路用地檢討）案」。

第 4 案：金門縣政府函為「『變更金門特定區計畫（工業區專案通盤檢討）（第一階段）案』後續辦理案件第一案（西洪機場）、第二案（工乙-四）市地重劃開發期程展延案」。

第 5 案：嘉義縣政府函為「變更高速公路嘉義交流道附近特定區計畫（嘉義縣部分）（部分農業區為道路用地）（配合生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）8 年（104-111）計畫）案」。

- 第 6 案：嘉義縣政府函為「變更吳鳳廟特定區主要計畫（第三次通盤檢討）（第二階段）案」再提會討論案。
- 第 7 案：桃園市政府函為「變更南崁地區都市計畫（部分道路用地為捷運系統用地（兼供道路使用））（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」。
- 第 8 案：桃園市政府函為「變更龍壽、迴龍地區（桃園市轄區）都市計畫（部分道路用地為捷運系統用地兼供道路使用）（配合桃園都會區大眾捷運系統【棕線】相關設施設置）案」。
- 第 9 案：桃園市政府函為「變更楊梅都市計畫（停車場用地（五）為機關用地（三十三））案」。
- 第 10 案：苗栗縣政府函為「變更竹南頭份都市主要計畫（部分甲種工業區為醫療專用區）（配合大千醫療社團法人竹南醫院新建計畫）案」。
- 第 11 案：臺南市政府函為「擴大及變更高速公路新營交流道附近特定區計畫（第四次通盤檢討）案」。
- 第 12 案：新北市政府函為「變更鶯歌主要計畫（第三次通盤檢討）案」再提會討論案。

八、散會：下午 12 時 51 分

第 8 案：桃園市政府函為「變更龍壽、迴龍地區（桃園市轄區）都市計畫（部分道路用地為捷運系統用地兼供道路使用）（配合桃園都會區大眾捷運系統【棕線】相關設施設置）案」。

說明：

- 一、本案業經桃園市都市計畫委員會 110 年 9 月 10 日第 60 次會議審議通過，並准桃園市政府 110 年 11 月 30 日府都計字第 1100307468 號函檢附計畫書、圖報請核定等由到部。
- 二、法令依據：都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款。
- 三、變更計畫範圍：詳計畫圖示。
- 四、變更計畫內容及理由：詳計畫書。
- 五、公民或團體所提意見：無。

決議：本案除下列各點外，其餘准照桃園市政府核議意見通過，並退請該府依照修正計畫書、圖後，報由內政部逕予核定，免再提會討論。

- 一、請詳予補充桃園都會區大眾捷運系統棕線計畫（桃園-龜山-迴龍段）目前辦理進度、預定完工及通車時程等資料，並納入計畫書中敘明。
- 二、請補充墩柱設立後車道寬度、相關配置圖說、整體交通系統之影響及配套措施等內容，納入計畫書中敘明。
- 三、本案實施進度及經費乙節，土地取得方式應依土地徵收條例規定先採協議價購方式取得，故請配合修正相關文字。
- 四、桃園市國土計畫已於 110 年 4 月實施，請配合更新；變更前後面積對照表請補充都市發展用地面積比例，另計畫書、圖請確實依「都市計畫書圖製作要點」相關規定辦理。

變更龍壽、迴龍地區(桃園市轄區)  
都市計畫(部分道路用地為捷運系統用地兼供  
道路使用)(配合桃園都會區大眾捷運系統  
【棕線】相關設施設置)書

製作	副工程司劉真嘉
校對	土地開發科代理科長黃一翔

承辦	技佐黃韻璇
主管	都市計畫科代理科長宋仲浩

桃園市政府

中華民國 111 年 7 月