

# 淡水河北側沿河平面道路工程

## 第一次公聽會議紀錄

一、事由：「淡水河北側沿河平面道路工程」第一次公聽會

二、公聽會時間：109年3月12日（星期四）下午2時整

三、公聽會地點：新北市淡水區公所大禮堂

（地址：新北市淡水區中山北路2段375號9樓）

四、主持人：李科長方谷

記錄：鄧德恩

五、出席者及列席者：詳簽到表

六、會議中說明事項：

### （一）公聽會周知方式：

（1）本次公聽會公告於109年2月25日新北府工新字第1095177529號函，發文張貼於新北市政府、新北市淡水區公所、新北市淡水區八勢里辦公處、新北市淡水區民生里辦公處、新北市淡水區竹圍里辦公處、新北市淡水區民權里辦公處、新北市淡水區福德里辦公處、新北市淡水區竿蓁里辦公處、臺北市政府、臺北市北投區公所、臺北市士林區公所、臺北市北投區一德里辦公處、臺北市北投區關渡里辦公處、臺北市北投區八仙里辦公處及本案位置之各里辦公室，並依土地登記簿所載住所以書面通知興辦事業計畫範圍之土地所有權人。

（2）109年2月25日公告於新北市政府網站。

（3）109年2月27日公告登載於中國時報D8版。

### （二）興辦事業概況：

本計畫道路主要沿淡水河右岸紅樹林至竹圍路段，大致呈南北走向，路線北起臺2線/臺2乙線交會點附近（即登輝大道與中正東路交叉口），南迄臺2線/中央北路交會點（及臺北市大度路與中央北路交叉口），路長約5.45公里

### （三）工程及所需用土地範圍

1. 用地範圍四至界線：（詳現場簡報圖面）

2. 工程範圍：（詳現場簡報圖面）

3. 用地範圍面積：約23公頃

4. 用地範圍內私有土地改良物概況：

本計畫徵收範圍包含都市計畫及非都市計畫土地，特定農業區農牧用地及水利用地，土地使用現況除甲種建築用地上僅一處1層樓磚造建築物使用外，其餘主要為雜草、空地以及溪流使用（依後續實際查估為準）。

5. 用地範圍內土地使用分區及其面積比例：

用地範圍內主要為特定農業區之交通用地、農牧用地、甲種建築用地及水利用地，少部分為鄉村區水利用地。非都市土地特定農業區面積為8.93659公頃，佔用地面積39.11%；鄉村區面積0.02公頃，佔0.09%；其餘為都市土地13.8924公頃，佔60.8%。

### （四）事業計畫之公益性、必要性、適當性、合法性：

1. 公益性：

紓解目前臺2線，每逢通勤尖峰時段或星期例假日，車輛壅塞之情形，將有助於建構完整之運輸系統，促進淡水地區繁榮發展。

2. 必要性：

目前連通臺北市區與淡水地區間之幹道僅有臺2線，每逢通勤尖峰時段或星期例假日，其車輛壅塞長度常綿延達數公里，為淡水、北海岸地區進出台北市交通之瓶頸路段，亦成為淡水舊市鎮與北海岸地區觀光發展的阻礙，故改善該路段車道容量不足之問題，實有其必要性與急迫性。

3. 適當性：

97年辦理淡水河北側沿河平面道路工程可行性研究，並於104年起辦理第二階段環境影響評估，109年通過行政院環境保護署第二階段環境影響評估審查。

4. 合法性：依據土地徵收條例第3條第2款規定。

(五) 用地勘選必要性分析：

1. 本計畫目的與預計取得私有土地合理關連

本計畫道路起於臺2線與臺2乙線道路中央，沿淡水河與淡水捷運線間狹長區域南行，其間已避開淡水河河川區域線及紅樹林保留區，跨越關渡大橋環道區，再跨越觀海公園後銜接至大度路，因此本計畫道路之路線方向大多同臺2線及淡水捷運線方向，對目前土地區塊並未造成大型切割，並維持本路廊沿線土地利用性可維持完整性，及避開既有建物及地形地物變化較大處。

2. 預計取得私有土地已達必要最小限度範圍

本計畫道路限制條件主要有臺2線、臺2乙線、捷運淡水線、紅樹林保留區、淡水河河川行水區域、基督書院旁之岩錨邊坡及大度路等，經前述考量，已將路幅寬度減至最小，以減少影響範圍。

3. 用地勘選有無其他可替代地區

本計畫道路因前述限制，因此道路選線已非常艱困，後經「淡水河北側沿河平面道路可行性研究」遴選出本路廊已屬最佳方案且唯一方案，已無其他可替代路線方案。

4. 是否有其他取得方式：

(1). 設定地上權、租用及聯合開發：本工程係屬永久性交通設施，為配合工程施工及整體管理需要，故設定地上權、租用及聯合開發等方式並不適宜。

(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，如土地所有權人有捐贈意願，本府樂觀其成，並願意配合完成相關手續。

(3). 公私有土地交換(以地易地)：因本府所持有之土地，大多均為公共設施用地，雖本府每年會清查有否適合作交換之公有非公用土地，倘有，通常會於該年度6月底前後公告開放予所有符合資格之民眾申請交換，惟目前並無公有土地可交換，又該等土地無法逕與特定地主交換，需透過公開接受申請審查，因此無法作為本計畫之土地取得方式之一。

(4). 容積移轉：容積移轉亦係公有土地來源之一，須視土地所有權人意願主動提出，如土地所有權人有意願，本府將依相關程序配合完成容積移轉手續。

5. 其他評估必要性理由：

淡水區臺2線平常日上午尖峰時段大致以往(臺北)方向之交通量較大，下午尖峰時段則相反，本案計畫道路之興闢可有效疏散車流，使該交通系統

更加完善。本案計畫道路可效縮短淡水與臺北之旅行時間，縮短行車時間，促進經濟繁榮。藉由縮短交通旅程，減少交通運具衍生之碳及廢氣排放，減少居民健康面臨之可能風險。

## (六)興辦事業之公益性及必要性

### 1. 社會因素評估

#### A. 徵收影響人口之多寡：

本案位屬新北市淡水區，本案道路主要服務現有淡水區居民。經查淡水區於民國 108 年底總人口為 178,610 人，近年人口平均成長率約 2.23%(104 年-108 年)，高於新北市近年人口成長率 0.26%，屬人口快速成長地區，為應映人口快速成長，本計畫道路開闢實有其必要性。

#### B. 徵收計畫對周圍社會現況之影響：

隨著淡水新市鎮之開發，除了吸引大量之旅次進入淡水地區，亦促進周邊都市的發展，而淡水地區觀光遊憩活動日益頻繁，亦需要建立新的運輸管道，以紓解省道臺 2 線之交通壅塞情形，因此本計畫道路之建設有其必要性。藉由辦理本道路開闢能有效健全淡水之交通路網，並提升整體都市環境生活品質，因此對周邊地區社會現況應有正面之影響。

#### C. 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響：

本計畫所涉及土地多屬非都市土地，其地上物多為空地、溪流以及雜草居多，因此應無存在所謂之弱勢住民；惟鄰近計畫區內之住民未來本區弱勢住民如有相關需求，可申請新北市政府已建置的照護機制，包括兒童少年、婦女福利、老人福利及身心障礙者之相關托育服務、經濟扶助及照顧方案，以解決生活基本及照護需求。

#### D. 徵收計畫對居民健康風險之影響程度：

本計畫區辦理徵收後主要開發作為道路使用，營運期間並無運作「健康風險評估技術規範」定義之為害性化學物質，經評估對國民健康或安全，無顯著不利之影響，且本計畫依據環評承諾事項，將於施工階段與完工通車後辦理環境監測，因此本府將對本地區周遭環境嚴格監控，使道路開建對環境生態及居民減輕影響，以維護居民健康。

### 2. 經濟因素評估

#### A. 徵收計畫對稅收影響：

本計畫道路為淡水地區重大建設，未來將增加淡水地區工作、居住及休憩旅次，因此地價應將隨之提升，而政府課徵之地價稅、土增稅、房屋稅及契稅等稅收將有助增進地方財政。

#### B. 徵收計畫對糧食安全影響：

本計畫範圍內雖經過部分非都市土地特定農業區，惟現況無稻米農田栽作，僅有私人種植小面積之蔬果，故對周邊地區糧食安全並無任何影響。

#### C. 徵收計畫造成增減就業或轉業人口：

本計畫完成後可增加周邊地區之易達性，就交通層面來分析，因加強整體路網之連結，可有效提供區內及區外人口之工作旅次，增加就業。

#### D. 徵收費用：

本計畫經費約 63 億(工程費 43.5 億、用地費 19.5 億)

#### E. 徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響：

本計畫區之農業生產作物非屬特定作物，因此對農林漁牧產業鏈應無太大影響。

**F. 徵收計畫對土地利用完整性影響：**

本計畫路權範圍皆為低度及閒置利用之土地，而藉由本計畫道路闢建，改善本區域交通服務水準，進而提高淡水地區土地價值及使用性。

**3. 文化及生態因素評估**

**A. 因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變：**

本計畫道路於規劃與設計階段著重於維護本區域生態景觀特色，未來並將提送都市設計審議，由相關單位審查，以維持當地城鄉自然風貌，降低對環境之衝擊。

**B. 因徵收計畫而導致文化古蹟改變：**

本計畫於「臺北縣政府淡水河北側沿河平面道路工程(竹圍遺址及紅樹林疑似遺址)委託調查及發掘計畫」之調查及發掘結果顯示，竹圍遺址位於臺2線以東，不受本計畫影響。而行經外北橋遺址及關渡鞍部地區之考古試掘研究，結果顯示外北橋遺址出現有早、晚期二個層位之史前文化層或遺物包含層，本計畫將於該路段施工前進行局部範圍之搶救發掘，以局部資料保存及地層確認之方式，進行文化資產之維護工作，確保計畫道路施工不致影響地下文化資產之保存。

**C. 因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變：**

本案道路開闢後，將可分流通過性及區域性車流，除可提高交通效率外，原臺2線交通壅塞情形將得到有效紓解，並改善淡水地區與台北市聯繫之交通動線，藉以提升週遭居民生活品質，健全及活絡當地之交通路網，應有正面影響。

**D. 徵收計畫對該地區生態環境之影響：**

計畫道路部分路段緊鄰淡水河紅樹林自然保留區，但路權範圍已迴避自然保留區範圍，未來於施工時將會設置生態保護圍籬，污水避免排放至自然保留區並加強塵沙過濾，同時避免夜間施工及大量機具同時操作，並採減音與防振措施等，而長期將會執行生態監測計畫。有關對生態環境之影響與減輕措施，業於環境影響評估報告書中完成評估及提出預防減輕措施，並於109.1通過環保署審查。

**E. 徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響：**

而就社會整體而言，本計畫道路改善淡水竹圍走廊與臺北市間交通服務水準，可提供就醫(馬偕醫院)、觀光、通勤及核災疏散等功能，且本路段通車後，依照本計畫都市計畫變更書圖之規定，臺二線道路拓寬範圍將由新北市政府評估設置人行道之可行性，對周邊居民及社會整體觀感及影響應為正面。

**4. 永續發展因素評估**

**A. 國家永續發展政策：**

查行政院國家永續發展委員會2010年台灣永續發展指標年度報告，因本案營運後對整體環境，報告所列面向及指標，應皆無顯著影響。

**B. 永續指標：**

**永續環境層面：**

本工程在設計及施工階段均以「永續工程、節能減碳」為目標，「生態、綠化、資材、減廢、保水、節能」等六大指標，亦已具體落實於橋梁及道路等各項工程中。

**永續社會層面：**

計畫區內週邊為既有都市發展區域，藉由道路開闢連結既有交通系統，便利的交通路網可提升現有公共設施之使用機能，針對各土地使用分區亦提高使用，對既有社會紋理保留與延續有正面影響。

**永續經濟層面：**

本計畫道路之興闢可建全區內交通路網，使交通運輸更加順暢，提升整體生活環境與經濟環境，加速區內土地使用，增進經濟發展，進而增加稅收，達至良性循環之永續經濟。

**七、土地所有權人及利害關係人發表意見及機關回覆：**

**(一)、鄭議員宇恩陳述意見表示：**

1. 說明後續會議，說明內容。
2. 臺2線移轉效果評估。

**本府答覆：**

1. 感謝議員之提醒，本府將於後續會議提供更詳盡的資訊，讓民眾更了解本案規劃內容。  
2. 本計畫道路、淡江大橋及淡海輕軌均為改善淡水交通之必要建設，三者間相輔相成，刻正同時推行，經分析淡水區聯外交通需求，在淡江大橋及淡海輕軌完成之條件下，約可移轉臺2線24%之車流，惟因臺2線車流龐大，仍超過臺2線容量負荷而造成常態性壅塞；興建淡北道路後，將可再次分流臺2線車流至38%，即可疏解臺2線車流及改善現地交通壅塞情形。

**(二)、蔡議員錦賢陳述意見表示：**

1. 市價要合情合理合法，要有一個標準，要大於公告現值1.4倍。
2. 儘量使用公有地，使民眾土地留下完整面積，畸零地一併徵收。

**本府答覆：**

1. 本府辦理公共建設用地取得係依據「土地徵收條例」規定以市價辦理補償，其中土地市價係本府委託專業之不動產估價師查訪或從政府公布之實價登錄資訊尋找該地區適當交易時間及適當位置之成交案例作為估價參考，並綜合考量土地使用管制情形、交通運輸、自然條件、公共建設、特殊設施等實際條件修正相關參數，再以評估標的土地所屬價區段毗鄰之非公共設施保留地之區段地價平均計算得出。  
2. 為避免本計畫對民眾影響，本計畫於規劃階段已儘量使用公有土地（約全案用地範圍之7成）；另有關徵收土地後之殘餘面積過小或形勢不整致不能為相當使用，土地所有權人可依土地徵收條例第8條規定於徵收公告之日起一年內向本府申請一併徵收。

**(三)、鄭戴議員麗香陳述意見表示：**

1. 會議時程太冗長，應縮短。
2. 畸零地如何認定，應一併徵收。
3. 應給地主聯絡電話。

**本府答覆：**

1. 感謝議員之提醒，本府將於後續會議檢討改進。  
2. 有關土地之殘餘面積過小或形勢不整致不能為相當使用，土地所有權人可依土地徵收條例第8條規定於徵收公告之日起一年內向本府申請一併徵收，本府收到一併徵收申請

書後，本府會召集相關單位赴現地勘查是否符合殘餘面積過小或形勢不整致不能使用等要件。

3. 本府於寄發之開會通知單及會議簡報上均有提供承辦人員聯絡方式供民眾洽詢。

(四)、康泰榮陳述意見表示：

本案得利的人並不是地主，希望政府可以多考慮地主的損失，並以合理之方式補償於地主。

本府答覆：

本府辦理公共建設用地取得係依據「土地徵收條例」規定以市價辦理補償，其中土地市價係本府委託專業之不動產估價師查訪或從政府公布之實價登錄資訊尋找該地區適當交易時間及適當位置之成交案例作為估價參考，並綜合考量土地使用管制情形、交通運輸、自然條件、公共建設、特殊設施等實際條件修正相關參數，再以評估標的土地所屬價區段毗鄰之非公共設施保留地之區段地價平均計算得出；另地上物部分係依據「新北市興辦公共工程用地地上物拆遷補償救濟自治條例」及「新北市政府辦理公共工程地上物查估拆遷補償救濟標準」等相關法令辦理，於委託專業地上物查估公司估定後，經主管機關認定後補償。

(五)、高錦山陳述意見表示：

1. 徵收完後土地剩餘部分土地可以利用，但無法得知道路完成後可行走的路線及水路路線。

2. 海天段 521 地號土地上有土地公廟，其為當地民眾信仰，但如果拆除後，土地公廟應該如何處理。

本府答覆：

1. 本計畫道路全線共設置有 1 處農路、2 處穿越箱涵及 2 處跨越道路以銜接既有道路，上述農路及親水通道，大部分車種皆可通行，另原既有通道及水路亦維持暢通，無因本道路興建而有阻隔之情形。

2. 經查海天段 521 地號土地公廟位於路權範圍內，且因其座落於主線範圍，後續須以拆除方式辦理；另本案地上物補償係以金錢補償方式為主（以重建價格估算之），其拆除補償方式將依「新北市興辦公共工程用地地上物拆遷補償救濟自治條例」及「新北市政府辦理公共工程地上物查估拆遷補償救濟標準」等相關法令，於委託專業地上物查估公司估定後，經主管機關認定後補償救濟之；另當地如有再行設立寺廟之需求，本府亦將協助輔導設立事宜。

(六)、陳明燦(代陳根朝發言)陳述意見表示：

1. 剩餘土地如何處理？例如 110 坪，徵收了 100 坪，剩 10 坪怎麼處理？後續作業、流程？

2. 市價查估的標準及方式，因關渡大橋附近無買賣實例，市府如何尋找其買賣案例。

本府答覆：

1. 有關土地之殘餘面積過小或形勢不整致不能為相當使用，土地所有權人可依土地徵收條例第 8 條規定於徵收公告之日起一年內向本府具函申請一併徵收，本府收到一併徵收申請書後，本府會召集相關單位赴現地勘查是否符合殘餘面積過小或形勢不整致不能使

用等要件。

2. 本府辦理公共建設用地取得係依據「土地徵收條例」規定以市價辦理補償，其中土地市價係本府委託專業之不動產估價師查訪或從政府公布之實價登錄資訊尋找該地區適當交易時間及適當位置之成交案例作為估價參考，並綜合考量土地使用管制情形、交通運輸、自然條件、公共建設、特殊設施等實際條件修正相關參數，再以評估標的土地所屬價區段毗鄰之非公共設施保留地之區段地價平均計算得出。

(七)、曹月霞陳述意見表示：

請製作用地清冊、用地範圍圖，讓地主知道剩餘土地範圍面積，是否能申請一併徵收？

本府答覆：

1. 有關本案所需用地清冊及使用面積均已附於所寄發之開會通知單，另用地範圍圖亦已張貼於會議現場供參，如臺端對土地範圍仍有疑義，亦請洽本案承辦人員，本府將竭誠與臺端說明。

2. 另有關土地之殘餘面積過小或形勢不整致不能為相當使用，土地所有權人可依土地徵收條例第8條規定於徵收公告之日起一年內向本府申請一併徵收。

(八)、翁啟銘陳述意見表示：

市價不可以公告地價進行協議，本案各段應以同樣之價格進行協議。

本府答覆：

本府辦理公共建設用地取得並非以土地公告地價進行協議，係依據「土地徵收條例」規定以市價辦理補償，其中土地市價係本府委託專業之不動產估價師查訪或從政府公布之實價登錄資訊尋找該地區適當交易時間及適當位置之成交案例作為估價參考，並綜合考量土地使用管制情形、交通運輸、自然條件、公共建設、特殊設施等實際條件修正相關參數，再以評估標的土地所屬價區段毗鄰之非公共設施保留地之區段地價平均計算得出，因各宗土地條件不一，故難均以同樣之價格進行協議。

(九)、黃文生陳述意見表示：

1. 竹圍段採高架化與本案案名是否有衝突。

2. 竹圍段部分是否一定要採高架化。

3. 以避免河川行水之理由就採高架化是否合理、適當。

本府答覆：

1. 本計畫設計線形限制條件涉及捷運淡水線、河川區域線及自行車車道等，又因本路廊為一帶狀空間設計，除上述控制條件之限制外，亦須配合現地條件，故本案設計與案名並無直接關係。

2. 本計畫鄰紅樹林側皆採低路堤平面道路型式設計，而竹圍路段因須考量不侵入河川區域線；並為跨越淡水捷運線與關渡大橋匝道區，以及因基督書院路段腹地不足等因素，故該段僅能以高架型式落墩設計。

(十)、黃甚諭陳述意見表示：

為什麼能提供馬偕醫院的快速就醫？

本府答覆：

本計畫道路、淡江大橋及淡海輕軌均為改善淡水交通之必要建設，三者間相輔相成，刻正同時推行，經分析淡水區聯外交通需求，在淡江大橋及淡海輕軌完成之條件下，約可移轉臺2線24%之車流，惟因臺2線車流龐大，仍超過臺2線容量負荷而造成常態性壅塞；興建淡北道路後，將可再次分流臺2線車流至38%，依前揭數據可知，本計畫可有效分流臺2線車流，使竹圍路廊通行時間有效縮短，亦可透過本案之交通改善縮短前往馬偕醫院之車行時間。

(十一)、謝坤樹陳述意見表示：

水仙段480-1地號非都市甲建是否能移到未徵收之農業區？

本府答覆：

本案於規劃階段已儘量選擇公有土地及影響私人土地最小之方向辦理，以期減少土地所有權人之損失，惟因本道路屬線型路廊，故無法避免取得部分私有土地之情形。針對土地補償部分亦委託不動產估價師依該土地之使用分區及使用地類別個別估價，以反映該土地之土地價值。

本案僅就工程範圍內之土地辦理取得，並無法一併調整非本工程需用土地分區，如臺端有辦理變更編定之需求，臺端得依非都市土地使用管制規則第28條規定填具申請書、土地所有權人變更編定同意書、興辦事業許可文件等相關資料，送本府地政局申辦變更編定事宜。

(十二)、潘文源陳述意見表示：

1. 紅樹林後二次徵收部分，希望市府可以用有利於地主之估價方式補償於地主。
2. 地上物部分也可以以極佳之價格進行估價。

本府答覆：

本府辦理公共建設用地取得係依據「土地徵收條例」規定以市價辦理補償，其中土地市價係本府委託專業之不動產估價師查訪或從政府公布之實價登錄資訊尋找該地區適當交易時間及適當位置之成交案例作為估價參考，並綜合考量土地使用管制情形、交通運輸、自然條件、公共建設、特殊設施等實際條件修正相關參數，再以評估標的土地所屬價區段毗鄰之非公共設施保留地之區段地價平均計算得出；另地上物部分係依據「新北市興辦公共工程地上物拆遷補償救濟自治條例」及「新北市政府辦理公共工程地上物查估拆遷補償救濟標準」等相關法令辦理，於委託專業地上物查估公司估定後，經主管機關認定後補償。

(十三)、陳蕭麗虹陳述意見表示：

1. 圖不清楚，竹圍工作室旁引道與小農永續發展。
2. 整體規劃適當的目標。
3. 希望公聽會層級拉高至跨部會，邀請環保局、農業局、都發局、地政局、經濟部、工務局、交通部等，以確認本次工程促進淡水區環境是否對新北市永續發展2030的目標的。
4. 動工時間為何？早日告知。

本府答覆：

1. 有關本案所需用地範圍圖說已張貼於會議現場供參，如臺端對土地範圍仍有疑義，亦



請洽本案承辦人員，本府將竭誠與臺端說明。

2. 本計畫道路、淡江大橋及淡海輕軌均為改善淡水交通之必要建設，三者間相輔相成，現正同時推行，另為減輕本道路對沿線淡水河景觀之影響，計畫道路規劃之初即儘量採平面道路形式佈設、限縮路寬，並於路權範圍內儘量種植原生種複層植栽，以降低視覺景觀上之影響，惟於通過基督書院及以南路段因地形及用地條件限制無法以平面方式鋪設外，為降低對環境視覺景觀衝擊及提高視野穿透性，主線高架橋路段已規劃採用量體較小之梁式橋梁，並將道路高程調整至對周遭景觀衝擊最小的高度，以避免整體景觀有重大衝擊，本道路設計已有整體考量，以期將影響層面降至最低，仍請臺端以公益性為考量，支持本工程推動為禱。

3. 本計畫自 104 年起即依二階環境影響評估程序，進行範疇界定、環境調查分析、擬定迴避減輕對策、現勘、公聽會、4 次專案小組初審會議及最終於 109 年環評大會審議通過，期間與相關單位多次研討及會商，針對本計畫功能定位、運輸效能、影響層面及具體效益等均已達共識，其最終目標即為讓本計畫得以更週全考量並達永續發展之目標。

4. 本案刻正同步辦理設計及用地取得作業，待前述作業完成後始得發包施工，待有確定時程將提前告知當地週知。

#### (十四)、高清松陳述意見表示：

依土地徵收條例第 8 第 1 項第 1 款，徵收土地之殘餘部分面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，所有權人得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，逾期不予受理。因此，本工程預定徵收土地若有殘餘，且有面積過小或形勢不完整，導致不能達到相當效益的使用，土地所有權人可在徵收公告之日起一年內向新北市政府申請一併徵收。換言之，是否申請一併徵收的發動者是土地所有權人，新北市政府處於被動的角色，亦即政府不主動考量所徵收土地的殘餘部分是否有「面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用」而主動積極地做整體性的一併徵收規劃，此等作法將有施政怠惰及危和環境永續發展的疑慮。故提出本件意見陳述書，建請新北市政府採納建言。

淡水河北側沿河平面道路工程(下簡稱本工程)預定徵收淡水區海天段 692、689、688 地號等三筆土地(下簡稱本三筆土地)殘餘部分有「面積過小及形勢不整，將導致不能為相當之使用」情形，並造成耕地使用經濟效益極低與不利環境永續發展，建請本三筆土地應由新北市政府主動規劃全部徵收，不宜消極被動等待土地所有權人於一定期間內申請始一併徵收，以符合公共利益及環境永續發展，所述建議意見的理由如下：

一、必要性：本工程環評爭論逾 20 年，爭議點就在公共建設與環境保護之間如何取得平衡，故本工程除規劃取得道路用地之外，於環境保護的配套建設措施也應同時一併規劃及考量，本三筆土地與紅樹林保護區直接緊密相鄰，全部徵收後始能對於紅樹林保護區環境生態建立完善的保護及保育措施。故有一併徵收的必要性。

二、公益性：本三筆土地為三七五租約耕地，土地徵收後的所剩殘餘土地，承租人為維護其權益，須持續於該等耕地耕種，而種植農作物勢必需使用農藥及化學肥料，以防治蟲害並維持增進土地肥沃度，農藥及化學肥料的使用將不利於紅樹林保護區的生態保育，故本三筆土地一併徵收，可整體規劃作為環境永續發展等相關配套措施的用地，避免紅樹林生態遭受農藥與化學肥料危害，對維護環境保護的公共利益有顯著效益。

三、適切性：本三筆土地徵收後剩餘土地僅 0.06785 公頃(約 205 坪)，作為三七五租約耕地的經濟效益極低(包括地主的租金收益及佃農的農作生產效益)，加上徵收殘餘土地直接比鄰紅樹林保護區，地勢高低落差極大(高低落差達數十公尺以上)且形勢不佳，又受保護區高大樹木及紅樹林捷運站停車場建築物的遮蔽影響，農作物日照嚴重不足，未來本工程開發過程及完工後，農地灌溉水源即中斷，且農機具及人員均無法便利進

出，造成實際耕作窒礙難行。現行本三筆土地灌溉水源是佃農花費數十萬元從溪水上游距離一公里以上的高處連接水管勉強汲水灌溉，遇大雨水管常遭淤泥阻塞或石塊沖毀，灌溉水源極為不足及不穩定。故政府整體一併徵收，將可避免殘餘耕地面積小而農業生產的經濟效益低及形勢不整與灌溉水源中斷的不利農作因素，所徵收土地由政府整體規劃作為環境永續與生態保育的用途，有充足的適切性。

四、合法性：依土地徵收條例第 8 條，徵收土地的殘餘部分面積過小或形勢不整，致不能作為相當的使用，可由所有權人在徵收公告之日起一年內向新北市政府申請一併徵收。換言之，政府基於整體考量所徵收剩餘土地面積過小或形勢不整致使用效益低的情形，即有依法一併徵收的正當性與合法性，毋須消極被動地等待土地所有權人的申請，且申請期間有法定的期限，充滿變數。另本三筆土地每筆的所有權人均有 6 人，所有權人是否全部有意願申請一併徵收，存在不確定性與意見整合的困難度。所以，政府應站在積極興利與依法行政的交集點上，依法主動規劃全數徵收本三筆土地。

綜合前述，基於積極興利、環境永續發展及整體考量本工程土地徵收的必要性、公益性、適切性與合法性，建議一併全部徵收淡水區海天段 692、689、688 地號等三筆土地。

本府答覆：

1. 本計畫用地取得範圍係以拆遷量最少及影響民眾權益最低的原則辦理，並儘可能減少拆遷並以損失最少之地方為之，惟用地取得後，因各土地所有權人對剩餘土地需求不一，為顧及各土地所有權人權益，故僅就工程範圍內辦理用地取得。
2. 依土地徵收條例第 8 條規定：「所有權人得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，逾期不予受理：一、徵收土地之殘餘部分面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者。二、徵收建築改良物之殘餘部分不能為相當之使用者。」前項申請，應以書面為之。於補償費發給完竣前，得以書面撤回之。一併徵收之土地或建築改良物殘餘部分，應以現金補償之；如臺端後續有一併徵收之需求，得依前揭規定辦理。
3. 有關計畫道路對河岸生態之可能影響，本計畫已研擬相關生態保育對策，如鄰近保留區路段設置隔音牆及鋪設低噪音路面、不設照明燈具；設計生態除污池以減少可能含油污地表逕流之影響，同時可提供偏好水域之生物棲息；於路權範圍內栽植較大面積之原生適生植栽，以補償因道路興建所減損之次生林地面積，並提供動物棲息空間；於適當地點設計動物通道、拋石草溝…等，並均已納入規劃及設計中落實。綜上，本計畫針對河岸生態影響已分別擬定保育、監測及監督等作業，故本計畫道路對於河岸之衝擊應可減至最輕。
4. 另所提灌溉水源、自來水管道、電力及電信等民生管線中斷事宜，本府將於後續管線會議邀集各管線單位協調管線配合埋設事宜。

(十五)、臺北市財政局陳述意見表示：

貴府旨揭工程倘有使用本局經管臺北市有土地需求，請貴府依土地法第 26 條、都市計畫法第 52 條及行政院訂頒「各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則」等規定，檢具撥用不動產計畫書（圖）、無妨礙都市計畫使用證明書、上級機關核准函、具體經費來源等文件過局申辦有償撥用事宜。

本府答覆：

本案工程範圍內非為本府所屬機關經管之公有地，將依相關公有地撥用法令辦理撥用，以符管用合一。

**八、 會議結論：**

感謝各位鄉親撥空參與本次會議，各位鄉親倘有其他意見或不了解之處，可以書面提出陳述意見或以電話洽詢本府工務局。

**九、 散會**

(以下空白)