

# 桃園都會區捷運綠線規劃案公聽會會議紀錄

一、時間：98年1月6日（星期二）下午3時

二、地點：大園鄉老人文康活動中心1樓大禮堂

三、主持人：趙處長紹廉

四、出席單位及人員：詳簽到單

五、主持人致詞：

捷運藍線優先路段工程業由交通部高速鐵路工程局併同桃園國際機場捷運線展開興建，台灣鐵路管理局規劃之鐵路高架捷運化計畫（桃園至中壢段）則定位為桃園捷運紅線，而桃園縣政府目前積極推動的航空城計畫更需要便捷的聯外運輸系統，捷運綠線可將航空城、大園、蘆竹、桃園市和八德市由北到南串連起來，未來三條捷運線興建完成將可以構成較完整運輸路網。

桃園縣政府為加速推動桃園都會區捷運路網建設，特別委託臺北市政府捷運局優先辦理桃園捷運綠線規劃作業，依大眾捷運法之規定舉辦公聽會，目的是向民眾報告目前規劃的內容，包括路線、設站地點及型式等，並了解民眾的意見以作為後續規劃時參考，歡迎大家踴躍提供意見，任何意見我們都會儘量回覆說明。

六、簡報：(略)

七、與會發言意見及說明：

(一) 大園鄉張鄉長建隆

桃園縣政府刻正進行捷運路線及相關土地利用規劃，大家有意見歡迎儘量提出，會後亦可以書面資料送至桃園縣政府交通處，感謝桃園縣政府及捷運局今日特別到大園鄉舉辦公聽會讓地方了解目前規劃成果，希望能帶動地方發展。

(二) 桃園縣議會呂議員水田

捷運藍線、綠線和航空城計畫對大園鄉都很重要，希望大家一同參與城鄉建設，有任何建議都可以提出，大家共同為大園鄉的發展盡一份心力。

(三) 大園鄉南港村簡村長雲霄

建議路線由 A15 站延伸至航空客運園區、大桃科及觀音工業區等，並將接駁及轉乘納入考量。

#### (四) 大園鄉徐代表其萬

- 1.大桃科線是配合大桃科計畫開發規劃，但桃園航空客運園區正在開發中，應優先規劃捷運路線銜接 A15 站，以利桃園航空客運園區及地方之發展。
- 2.A16 站之生活機能區涵蓋範圍很大，包括大園鄉橫峰村、埔心村、五權村等，建議在 G17~G18 站之間增設一站，以利鄉民出入便捷，帶動週邊發展。

#### (五) 大園鄉大海村郭村長正明

- 1.桃 5 號道路是否要拓寬？拓寬多少公尺？
- 2.大海村及三石村位於航空產業區，是採一般徵收或區段徵收？
- 3.大海村、三石村及海軍指揮部機場一帶之居民皆反對區段徵收。

#### (六) 游象秋君

- 1.捷運綠線與棕線距離太過接近，未符合整體發展，建請將綠線自桃園火車站沿中正路景福宮旁再沿永安路至 A15 站與藍線轉接。
- 2.建議綠線支線沿軍用機場至 A10 站轉接台北捷運。

#### (七) 許英漢君

- 1.建議綠線由 G17 站直接銜接 A16 站，取消原規劃 G17~A15 站路段，路線長度較短，可減少政府支出。
- 2.建議增設機場捷運 A16 站延伸至航空客運園區之路線。
- 3.建議捷運高架化，並於高架橋下設車道及自行車道，除改善沿海地區交通以外，更加強觀光休閒功能。

#### (八) 石世傑君

- 1.建議將綠線終點站由 A15 站改為 A16 站，A16 站為生活機能區且有精緻農業區及新街溪河岸休閒遊憩區，縣民可由桃園市區直接連結至此。
- 2.A15 站腹地狹小，有新街溪、高速公路及中正東路，又有航高限制，交通運轉不易，不適合作為轉運站。依目前規劃結果，綠線 G17 站銜接至 A15 站較銜接至 A16 站之路線長度多一公里，折合建設經費約為 6 億多新台幣，且徵收經費多了約 1 億元。
- 3.無論綠線終點站為 A15 或 A16 站，往返機場之旅客均需轉乘，但若終點站設在 A16 站，則前往該區之遊客不需另行轉乘。

(九) 大園鄉菓林村陳村長連進

G15 站應和 A10 站連接，以利蘆竹鄉及桃園市之民眾往返台北。

(十) 蘇傳登君

1. 請問桃園機場擴建計畫擴大範圍為何？是否緊臨中油儲油庫外緣？
2. 桃園機場擴建計畫期程如何？用地徵收方式為何？

(十一) 蕭子軒君

1. 綠線和棕線的距離過近，如果由桃園車站拉至永安路經大竹都市計畫區連接至 A16 站，除在經費上節省許多外，更可帶動大竹、埔心附近發展。
2. 綠線和藍線的轉運站應設在 A16 站，再延伸到航空城、台 15 線，在施工及經費上是否較為洽當？並可發展客運園區和沿海的觀光，亦可方便桃園科技園區的上班族。
3. 請重視客運園區、草漯都市計畫區及桃園科技園區這些已經規劃好的計畫，並規劃與人口密集地區之聯外大眾運輸系統，拉近整個桃園的城鄉差距。

(十二) 胡糧金君

A16 站周邊 500 公尺土地都計型態及徵收方式為何？周邊配合建設方式為何？

(十三) 陳信行君

希望能將綠線 G17 站連接 A16 站，G15 站連接 A10 站。

(十四) 林繼皇君

綠線 G18 站是否可延伸至大園？

(十五) 魏教授慶地

1. 目前除桃園外，其他縣市亦規劃捷運，捷運綠線所需經費為 840 億，報中央核定時將視需求及財務可行性而定，應考量營運的財務計畫是否可行，依目前規劃算是樂觀，具有正面效益。
2. 桃園市區主要設站位置為人口密集處，捷運可解決交通問題，機場周邊則是利用捷運車站設置促進周邊土地開發。一個新市鎮的開發，交通運輸需求佔一重要因素，便捷的大眾運輸系統可促進地區發展。
3. 注意建設時程的問題，包括系統建設型式等皆會影響完工時程，此外應儘速將計畫陳報中央核定。

## (十六) 許教授哲璋

- 1.捷運應服務人口最多地區，建請規劃單位考量將路線拉至大園鄉公所。
- 2.建議綠線由大園端開始施作，方便民眾轉乘至捷運機場線。
- 3.大眾運輸系統的建設可吸引人口至大園地區居住。

## (十七) 陳鴻萬君

可否說明航空城特定區計畫內容、範圍、用何種方式取得土地及開發方式？

## 八、主持人意見回應與結論：

- 1.目前僅就捷運路線及車站初步站位進行規劃，詳細設站位置及轉乘設施等相關事項，將於路線確定後配合辦理。
- 2.中正路沿線為目前人口密集之處，故路線規劃以行經中正路為主，永安路人口較少，運量恐怕會不足。目前路線規劃銜接至 A15 站是為了帶動大園地區及航空城的發展，也保留將來路線延伸至客運園區、大桃科及觀音都市計畫區等地的彈性，將評估是否連同延伸至客運園區段一併施作。
- 3.關於路線建議將於後續規劃納入替選方案評估，規劃結果也許無法滿足每一個人的需求，但將以符合大多數人需求為目標。
- 4.G17 和 G18 站之間能否新增一站要再評估，需視路線線型、坡度等工程條件而定。
- 5.桃 5 道路希望以拓寬為 40 米為主，規劃為航空城之聯外道路系統，惟目前尚未定案。
- 6.航空城所需土地徵收範圍及相關情形目前尚未確定，據瞭解目前有考量以跨界區段徵收方式處理。
- 7.捷運高架段橋下若規劃闢建道路亦將考量配合設置自行車道。
- 8.捷運綠線與藍線目前係朝採用不同系統進行規劃，因此暫不考慮聯結為環狀路線的方式，惟是否可行亦將納入評估。
- 9.路線及車站所需土地徵收方式目前尚未規劃。
- 10.有關各車站周邊地區土地利用規劃，包括轉乘空間、周邊道路、聯合開發等將作整體考量。
- 11.後續將辦理捷運綠線環境影響評估的地方說明會，至於捷運綠線規劃報告書預計於今年中完成後陳報交通部，希望可於明年核定，開始進行都市變更及細部設計等後續作業，俾儘速動工興建。
- 12.有關捷運綠線是否會分區段分期建設將再進行整體評估，而目前係以推動捷運綠線全線建設為目標。
- 13.若吸引更多人口至大園居住，捷運就有更多的乘客，可使這條路線

更有價值，亦有助於地方發展。

14.航空城特定區之計畫內容、範圍、土地徵收及開發方式等，桃園縣政府城鄉處及工商發展處尚在規劃當中，待階段性成果出來後，將辦理地方說明會讓大家了解。

15.以上僅為初步的回應，將於會議紀錄完成後再針對各項建議正式提出回覆說明，各位若於會後尚有其他意見，可將具體書面意見函送或傳真至縣府交通處，十天內表達的意見亦將納入紀錄於研處後函覆，謝謝各位的參與。

九、散會： 17時05分結束。

十、會後補送書面意見：

(一) 馮玉煌君 (97年1月6日)

建議 A10 站與 G15 站連接。

(二) 徐正光君 (97年1月6日)

1. 綠線的 G18 站應移至藍線 A16 站，避開桃園國際機場航高限制。
2. 捨直取彎，不但增加建設經費及土地徵收成本，更不利土地上的農民。
3. 將 G18 站與 A15 站放一起，將會使 A15 站海霸王地區的交通更加混亂。
4. 確保五權、埔心的發展。
5. 大園地區車站設置需要絕對注意防風及防雨。

(三) 林志充君 (97年1月6日)

1. 請問 G18(A15)站是否能再往市中心移動？可帶動大園的發展。
2. 由於愛台 12 建設之一的航空城建設擴大機場跑道，可否請相關單位在省道台 15 線沿線住家及擴大徵收的區域民宅舉辦說明會？說明擴大範圍、徵收事宜及後續的配套措施。

(四) 何志明君 (97年1月6日)

1. 請問大海村何時會有路段名？
2. 菓林村到埔心村這條路何時會拓寬？
3. 公車班次太少，村民出入不便利。

(五) 湯嘉丰君 (97年1月6日)

若機場擴建範圍以油庫為界，后厝村僅剩 30~50 戶，基於民情並考量重建學校、農田水路的費用，建議將后厝村全部納入機場擴建範圍內。

(六) 黃國書君 (97年1月6日)

1. 桃園國際機場之建設沒有為大園鄉民帶來繁榮進步，而是 24 小時的噪音污染，且因航高限制使得產業發展遲緩、人口外移等，造成大園鄉發展受限。現規劃之桃園航空城幾乎涵蓋整個大園鄉，將來要徵收鄉內廣大土地及是否有規劃於機場專用區內之第三條飛機航道，乃是本鄉鄉民最

關心的疑慮。

- 2.目前航空城客運園區對外聯絡道路嚴重不足，建請縣府及捷運局能將捷運綠線規劃至航空城客運園區，必定能為大園鄉帶來繁華發展及更多就業機會。
- 3.路線規劃建議如下：藍線 A15 站及綠線 G18 站之轉運站能往西延伸至航空城客運園區，盼望從綠線 G18 站闢建一條平面道路 40 米寬，並於該道路中間預留作為捷運高架化用地。另一起點從綠線 G18 站往大園市區延伸至大園國小後方，並延伸至田心村仁德宮前，過華興池、大興高中，經大園鄉第三公墓旁再接長發工業區旁，然後銜接至客運園區，此路段是大園鄉民最稠密市區，也是最便捷的路線。
- 4.機場捷運藍線已開始動工，捷運綠線也開始規劃，綠線與藍線 A15 站交後可以繼續延伸大園客運園區，並希望路線可以接近大園市區，以利民眾搭乘。
- 5.客運園區至機場新闢道路路線可以儘量靠近市區，並儘速定案以利捷運路線規劃行走。

(七) 胡糧金君 (97 年 1 月 9 日)

- 1.有關藍線 A16 站周邊 500 公尺範圍內土地配合站區規劃之詳細都市藍圖是否已定案？
- 2.其開發施工日期預計於民國幾年開始？
- 3.其周邊道路、廣場、公園或其他公共設施，採何種方式開發？

(八) 李信周君 (97 年 1 月 13 日)

桃園市雖擁有相當多的公園，但整體的市容是相當雜亂的，路樹永遠長不大，總是被修剪得不成樹型，不甚美觀，而追究其原因，就是馬路兩旁的人行道太窄，讓樹沒有生長的空間，行人無空間可走，也讓住家沒有多一點的緩衝空間，直接面對馬路，所以請規劃人員將格局放大，務必把新規劃道路的人行步道放寬數倍，謝謝。

桃園都會區捷運綠線規劃案公聽會簽到單

一、時間：98年1月6日(星期二)下午3時

二、地點：大園鄉老人文康活動中心1樓大禮堂

三、主持人：葉紹華

四、出席單位及人員：

許教授哲瑋 許哲瑋

魏教授慶地 魏慶地

交通部：

交通部運輸研究所：

交通部高速鐵路工程局： 詹智敏 葉海華

交通部台灣鐵路管理局：

日期：98年1月6日

桃園縣政府：

楊昭  
吳萍萍  
張卓函  
許瑞蘭  
黃雅萍

大園鄉公所：趙劍慶  
張文浩

臺北市政府捷運工程局：

張文遠  
張美華  
丁煌  
邱國  
蕭志  
趙昆琳  
劉豐生



# 立法委員

日期：98年1月6日

吳志揚	主任 鄭鎮毅





# 村長

日期：98年1月6日

村別	姓名
陳連進	菓林村
大海村村長	郭正明
橫峰	黃國倫

# 與會民眾

日期：98年1月6日

村別	姓名
石厝村	李添豐
橫峰	黃國瑞
"	賴麗花
南港	許美玲
南港	馮之津
文園	林維星
沙崙	陳文智
埔心	王吉祥
內三區	陳欣迪
橫峯村	也明廣
菓林村	陳美佳
大港	何志明
後厝	王根樹
徐茂春	李慧玲

# 與會民眾

日期：98年1月6日

村別	姓名
南港村	字世叨
埔心村	游靈郡
專林村	郭華如
莊菜林村	莊阿雲
竹園村	許耀明
竹園村	黃曉松
<del>溪海村</del>	王治玄
溪海村	陳淑娥
后厝村	王金富
陳燕	蕭清平
涵	副副
沙崙村	游象呈
許其庭	
大海村	吳振宇

## 與會民眾

日期：98年1月6日

村別	姓名
沙崙村	黃坤福
大園村	林阿文
大園村	邱聖聰
沙崙村	陳素娥
"	謝發銀
五心村	許送
操寮村	楊志倫
后厝村	俞美月
大海村	謝淑真
圳頭村	巫添勇
田心村	劉子玲
沙崙村	蘇博登
竹園村	蔡文友
大園村	游登茂

# 與會民眾

日期：98年1月6日

村別	姓名
后厝村	朱阿英
橫峯村	王胡明
后厝村	陳茂仁
竹園村	符香蘭
埔心村	阮世好
菓林	林福村
大海村	路岳
沙崙村	林百仙
王權村	張曼紹
陳淑美	
→	蔡世傑
→	<del>蔡世傑</del>
南環村	蔡世傑
菓林村	蔡存旺



# 與會民眾

日期：98年1月6日

村別	姓名
溪海村	蕭子軒
三石村	李登時
橫峰村	沈文傑
菓林村	邱 福
埔心村	徐 乙 光
圳頭村	許 禹 書
沙崙村	許 金 生
"	黃 金 益
橫 崙	張 榮 禮
埔心	王 世 偉
橫 峰	許 聰 賢
埔心	王 阿 順
後 港 嘉 豐	林 石 亮
后 厝	葉 金 珠

# 與會民眾

日期：98年1月6日

村別	姓名
林益堂	菓林村
菓林村	林福興
埔心村	張儒馨
三石村	葉再亨
橫峰村	朱亭秋
五板村	薛慎節
大園村	陳榮華
五板村 副主席	黃崇裕
<del>大園村</del> 田心村	朱耀榮
田心村	陳靜雲
南港村	郭家因
右法村	張廷青
圳頭村	高學騰
南港村	李文偉

# 與會民眾

日期：98年1月6日

7

村別	姓名
埔心 鄒苟	鄒萬枝
〃〃	徐榮雲
	陳文圖
菓林村	楊進財
三石村	王科輝
大海村	莊阿花
——	簡降吉
	莊添良
菓林村	王錦菊
〃	陳錦財
埔心村	吳光輝
后寮	徐文雄
	李德川
五叔村	鄧莉輝

## 與會民眾

日期：98年1月6日

村別	姓名
圳頭村	戴町山
大海村	洪添財
三石村	戴美珠
邱春香	→
橫峯村	李清光
大海村	陳信行
〃〃〃	日華莊阿花
三石村	楊飛英
尊林村	楊金財
橫峰村	李麗芬
后厝村	陳昭明
沙崙村	張淑芬
尊林村	鄒學明
尊林村	陳昭明

# 與會民眾

日期：98年1月6日

村別	姓名
五叔村之鄰	徐房吾
沙崙村14鄰	陳方揚
沙崙村14	張素霞
圳頭村	鄒榮坤
菓林村	馮文少星
橫峯村	林萬枝
大園村	刘和柱
大海利	李之利
田心村	黃國書
大海村	呂榮輝
田心村	許新瓊
菓林村	王來好
山林村	蕭李木柱
"	簡香靜

共

## 與會民眾

日期：98年1月6日

村別	姓名
圳頭村	鄧振芳
圳頭村	林阿三
大海村	楊嘉利
溪底村	蔡正吉
竹園村	張信和
竹園村	林東蔭
圳頭村	巫阿殿
圳頭村	鄧國都
大海村	李春雨
陳文雷	→
大海村	洪峙山
圳頭村	鄧阿磅
菓	陳阿明
菓林村	周瑞

# 與會民眾

日期：98年1月6日

村別	姓名
三石村	游阿朝
三石村	李待生
三石村	游南盛
後厝村	陳幸翰
大海村	闕少虎
橫峰村	張榮輝
橫峰村	胡耀金
張福茂	w
埔心村	游振明
桃園市	高至平
林新傳	→
竹園村	徐何章
圳頭村	鄒接發
大海村	鄒瑞瓊

# 與會民眾

日期：98年1月6日

村別	姓名
竹圍	劉文山
后厝村	林朝基
沙崙村	吳偉清
橫崙村	劉清山
大海村	孫正崙
大園村	黃阿榮
沙崙村	陳清萬
竹圍村	黃素娥
	陳昭土
橫崙村	徐清永
大海村	楊銘章
田心村	林傳進
圳頭村	鄒文煌
三石村	馮木旺



# 與會民眾

日期：98年1月6日

村別	姓名
橫峰	許金塗
后厝村	陳三勤
后厝村	陳五發

## 980106大園鄉公聽會民眾意見

民眾意見	處理情形
<p>一、桃園縣政府刻正進行捷運路線及相關土地利用規劃，大家有意見歡迎儘量提出，會後亦可以書面資料送至桃園縣政府交通處，感謝桃園縣政府及捷運局今日特別到大園鄉舉辦公聽會讓地方了解目前規劃成果，希望能帶動地方發展。 (大園鄉張鄉長建隆)</p>	<p>民眾除於會中以言詞或書面發表意見外，於公聽會召開公告日起至公聽會召開後10日止(98年1月19日)期間，均可以提送書面意見，規劃單位將會予以研處後函覆。</p>
<p>二、捷運藍線、綠線和航空城計畫對大園鄉都很重要，希望大家一同參與城鄉建設，有任何建議都可以提出，大家共同為大園鄉的發展盡一份心力。(桃園縣議會呂議員水田)</p>	<p>民眾除於會中以言詞或書面發表意見外，於公聽會召開公告日起至公聽會召開後10日止(98年1月19日)期間，均可以提送書面意見，規劃單位將會予以研處後函覆。</p>
<p>三、建議路線由A15站延伸至航空客運園區、大桃科及觀音工業區等，並將接駁及轉乘納入考量。(大園鄉南港村簡村長雲霄)</p>	<p>目前A15站已規劃轉乘相關設施，並已保留捷運綠線向客運園區、大桃科及觀音工業區延伸服務之彈性機制，未來俟地區發展至可以捷運系統服務時再行延伸，未延伸前可以捷運進階運具，如快速幹線公車或BRT系統等先行服務，並培養大眾運輸旅次及使用大眾運具之習慣。</p>
<p>四、</p> <p>1.大桃科線是配合大桃科計畫開發規劃，但桃園航空客運園區正在開發中，應優先規劃捷運路線銜接A15站，以利桃園航空客運園區及地方之發展。</p> <p>2.A16站之生活機能區涵蓋範圍很大，包括大園鄉橫峰村、埔心村、五權村等，建議在G17~G18站之間增設一站，以利鄉民出入便捷，帶動週邊發展。(大園鄉徐代表其萬)</p>	<p>目前A15站已規劃轉乘相關設施，並已保留捷運綠線向客運園區、大桃科及觀音工業區延伸服務之彈性機制，未來俟地區發展至可以捷運系統服務時再行延伸，未延伸前可以捷運進階運具，如快速幹線公車或BRT系統等先行服務，並培養大眾運輸旅次及使用大眾運具之習慣。</p> <p>車站位置的選定，關係未來的營運績效，因此在選擇車站時必須考量能吸引及服務最大的旅次以發揮系統最大功效，同時亦須衡量車站設施的需求與實體環境的配合條件。為方便旅客利用捷</p>

民眾意見	處理情形
	<p>運系統，在考量人們通常願意步行的時間以不超過十分鐘為原則下（換算距離約在400~500公尺），捷運系統的站間距離市區通常在800~1,000公尺，郊區多在1,000~2,000公尺，惟仍需視該地區之地形、地質條件及沿線開發密度適當調整站距。另配合都市發展現況（如社經發展以及相關開發計畫）及都市計畫規劃未來具有發展潛力之區域，均應考量設站之可行性以促進地區之發展。</p> <p>目前G18車站係規劃與A15車站銜接轉乘，若於G17車站至G18車站間增設一站，則設站位置將很接近國道2號高速公路，不管設於高速公路東側或西側，都有一側旅客不容易到達車站，另其服務圈域也將與A16車站大量重疊，不利未來營運績效。</p>
<p>五、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.桃5號道路是否要拓寬？拓寬多少公尺？</li> <li>2.大海村及三石村位於航空產業區，是採一般徵收或區段徵收？</li> <li>3.大海村、三石村及海軍指揮部機場一帶之居民皆反對區段徵收。(大園鄉大海村郭村長正明)</li> </ol>	<p>桃5號道路為未來航空城區內道路系統之一，起自縣道108線，經臺四線果林地區，迄於縣道110線，未來將配合土地使用進行整體規劃及擬定建設期程，目前該路段預定拓寬為35-40公尺。</p> <p>目前規劃採區段徵收方式辦理。</p> <p>未來辦理都市計畫變更時，會再進一步溝通協調辦理。</p>
<p>六、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.捷運綠線與棕線距離太過接近，未符合整體發展，建請將綠線自桃園火車站沿中正路景福宮旁再沿永安路至A15站與藍線轉接。</li> </ol>	<p>本計畫針對綠線與棕線(桃林鐵路)的廊帶進行競合分析，兩路廊平行段距離均大於1公里，以車站週邊500公尺可接受步行服務範圍來看，兩路廊之服務範圍並不相重疊，且綠線運量大於棕線運量，兩案同時存在的路網又較個別存在運量大，可見綠線與棕線間之競合關係</p>

民眾意見	處理情形
<p>2.建議綠線支線沿軍用機場至A10站轉接台北捷運。(游象秋君)</p>	<p>是合作大於競爭，因此棕線並無法滿足綠線廊帶旅次需求，故建議綠線列為優先建議路線，後續視地方發展再予評估路網擴充。沿永安路至A15站與藍線轉接之建議，此路廊通過地區未來土地使用發展現階段多屬尚無開發或變更為都市地區之構想，再者後續大竹路、大新路之道路幾何寬度及線型均不符合捷運設施之需求並造成穿越，須另行開闢道路，故在該路廊沿線土地使用並無重大開發計畫之情況下，未達以捷運服務的等級，該路廊應可透過完善的道路系統，搭配其他種類之大眾運輸系統與整體捷運路網銜接轉乘，提供大眾運輸服務。</p> <p>捷運路線以支線的方式營運，會造成較為複雜的營運模式，基於營運的安全性考量，故捷運營運以單純化為最高原則，另以台北捷運現有的兩條支線-新北投支線及新店小碧潭支線其營運的績效、運輸的效益與民眾的滿意度均遠低於主線之營運。</p> <p>就目前捷運綠線以布設在未來航產專業區之主要幹道上，提供航空城內主要之通勤旅次服務，並可與藍線直接銜接轉乘，以路網轉乘的方式提供均勻而廣域的交通服務，透過一次轉乘民眾即可到達機場，透過路網各路線間之銜接轉乘便可到達桃園都會區各主要都市密集地區，甚至台北新竹，擴大大眾運輸可服務之範圍，以較少的設施成本，達到功能，以提高計畫之效益。在目前綠線僅有主線之情況下財務效益及營收比均恰位於營收平衡之邊緣，若再增加支線將增加土建機電成本及未來長期之營運費用，故建議不採行增加支線之方式辦理。</p>

民眾意見	處理情形
	<p>而桃林鐵路支線廊帶已規劃為綜線，定位為綠色運具廊帶，扮演區域接駁之功能，提供桃園蘆竹東側地區向南銜接台鐵捷運紅線向北銜接機場聯外捷運之服務，雖目前暫仍有運煤的功能，俟貨運功能退役後將朝此方向推動，亦將可提供至A10站轉接台北捷運之功能</p>
<p>七、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.建議綠線由G17站直接銜接A16站，取消原規劃G17~A15站路段，路線長度較短，可減少政府支出。</li> <li>2.建議增設機場捷運A16站延伸至航空客運園區之路線。</li> <li>3.建議捷運高架化，並於高架橋下設車道及自行車道，除改善沿海地區交通以外，更加强觀光休閒功能。(許英漢君)</li> </ol>	<p>綠線建議方案採G18站與藍線A15站銜接，主要係考量與大園都市計畫區毗鄰，可就近服務既有大園地區聚集之人口，周邊並有多項相關重大工程計畫陸續推動，國道二號高速公路拓寬工程興建計畫業經核定實施，其匝道亦與A15車站相近，具備服務大園地區與對外聯絡交通系統之便利性，有較佳之地理位置條件。且以客運園區沿雙溪道路一期工程目前已執行中，二期工程亦將接續推動，未來綠線延伸大桃科地區，更可以提供大桃科產業區對外之重要大眾運輸服務，即可利用已取得之道路用地佈設，將可避免新增用地徵收之問題。因此建議捷運綠線採與A15車站銜接轉乘方案進行規劃。</p> <p>捷運綠線目前之規劃方案，路線於G18站與藍線A15站交會後，將保留向西延伸服務航空客運園區、大桃科及觀音工業區之彈性機制，並規劃轉乘相關設施，俟地區發展至可以捷運系統服務之需求時再行延伸，在綠線未延伸前可以捷運進階運具，如快速幹線公車或BRT系統等先行服務，以培養大眾運輸旅次及大眾運具使用習慣。另有關沿捷運高架段下方之道路配置將依地區交通需求及道路功能規劃適當設施。</p>

民眾意見	處理情形
<p>八、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>建議將綠線終點站由A15站改為A16站，A16站為生活機能區且有精緻農業區及新街溪河岸休閒遊憩區，縣民可由桃園市區直接連結至此。</li> <li>A15站腹地狹小，有新街溪、高速公路及中正東路，又有航高限制，交通運輸不易，不適合作為轉運站。依目前規劃結果，綠線G17站銜接至A15站較銜接至A16站之路線長度多一公里，折合建設經費約為6億多新台幣，且徵收經費多了約1億元。</li> <li>無論綠線終點站為A15或A16站，往返機場之旅客均需轉乘，但若終點站設在A16站，則前往該區之遊客不需另行轉乘。(石世傑君)</li> </ol>	<p>綠線建議方案採G18站與藍線A15站銜接，主要係考量與大園都市計畫區毗鄰，可就近服務既有大園地區聚集之人口，周邊並有多項相關重大工程計畫陸續推動，國道二號高速公路拓寬工程興建計畫業經核定實施，其匝道亦與A15車站相近，具備服務大園地區與對外聯絡交通系統之便利性，有較佳之地理位置條件。且以客運園區沿雙溪道路一期工程目前已執行中，二期工程亦將接續推動，未來綠線延伸大桃科地區，更可以提供大桃科產業區對外之重要大眾運輸服務，即可利用已取得之道路用地佈設，將可避免新增用地徵收之問題。捷運綠線利用A15車站換乘機場捷運線可便利到達其他地點，因此建議捷運綠線採與A15車站銜接轉乘方案進行規劃。</p>
<p>九、G15站應和A10站連接，以利蘆竹鄉及桃園市之民眾往返台北。(大園鄉菓林村陳村長連進)</p>	<p>依捷運綠線目前之路線規劃方案，同時又將G15站與A10站連接，則必須以支線之方式進行規劃，而捷運路線以支線的方式營運，會造成較為複雜的營運模式，基於營運的安全性考量，捷運營運以單純化為最高原則，另以台北捷運捷運現有的兩條支線-新北投支線及新店小碧潭線其營運的績效、運輸的效益均遠低於主線之營運。</p> <p>就目前捷運綠線以布設在未來航產專業區之主要幹道上，提供航空城內主要之通勤旅次服務，並可與藍線直接銜接轉乘，以路網轉乘的方式提供均勻而廣域的交通服務，透過一次轉乘民眾即可到達機場，透過路網各路線間之銜接轉乘便可到達桃園都會區各主要都市密集地區，甚至台北新竹，擴大大眾運輸可服務之範圍，以較少的設施成本，達到功</p>

民眾意見	處理情形
	<p>能，以提高計畫之效益。在目前綠線僅有主線之情況下財務效益及營收比均恰營收平衡之邊緣，若再增加支線將增加土建機電成本及未來長期之營運費用，故建議不採增加支線之方式辦理。</p> <p>而桃林鐵路支線廊帶已規劃為綜線，定位為綠色運具廊帶，扮演區域接駁之功能，提供桃園蘆竹東側地區向南銜接台鐵捷運紅線向北銜接機場聯外捷運之服務，雖目前暫仍有貨運的功能，俟貨運功能解除後將朝此方向推動，亦將可提供經A10站轉接至台北捷運之功能</p>
<p>十、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.請問桃園機場擴建計畫擴大範圍為何？是否緊臨中油儲油庫外緣？</li> <li>2.桃園機場擴建計畫期程如何？用地徵收方式為何？(蘇傳登君)</li> </ol>	<p>有關桃園機場擴建計畫之用地範圍，目前尚未確定。</p> <p>預計民國101年中完成擬定航空城特定區計畫，並闢建第三航廈及相關設施，用地取得將依桃園國際機場園區發展條例，採撥用、徵收方式辦理。</p>
<p>十一、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.綠線和棕線的距離過近，如果由桃園車站拉至永安路經大竹都市計畫區連接至A16站，除在經費上節省許多外，更可帶動大竹、埔心附近發展。</li> </ol>	<p>針對綠線與棕線(桃林鐵路)的廊帶進行競合分析，兩路廊平行段距離均大於1公里，以車站週邊500公尺可接受步行服務範圍來看，兩路廊之服務範圍並不相重疊，綠線運量大於棕線運量，兩案同時存在的路網又較個別存在運量大，可見綠線與棕線間之競合關係是合作大於競爭，因此棕線並無法滿足綠線沿線旅次需求，故建議綠線列為優先興建路線，後續視地方發展再予評估路網擴充。至於沿永安路至A16站與藍線轉接之建議，由於此路廊通過地區未來土地使用發展現階段多屬尚無開發或變更為都市地區之構想，再者後續大竹路、大新路之道路幾何寬度及線型均不符合捷運設施之需求並造成穿越，須另行開闢道路</p>

民眾意見	處理情形
<p>2.綠線和藍線的轉運站應設在A16站，再延伸到航空城、台15線，在施工及經費上是否較為洽當？並可發展客運園區和沿海的觀光，亦可方便桃園科技園區的上班族。</p> <p>3.請重視客運園區、草漯都市計畫區及桃園科技園區這些已經規劃好的計畫，並規劃與人口密集地區之聯外大眾運輸系統，拉近整個桃園的城鄉差距。(蕭子軒君)</p>	<p>供捷運軌道等設施配置始用，故在該路廊沿線土地使用並無重大開發計畫之情況下，未達以捷運服務的等級，該路廊應可透過完善的道路系統，搭配其他種類之大眾運輸系統與整體捷運路網銜接轉乘，提供大眾運輸服務。</p> <p>有關捷運綠線之規劃，採與捷運藍線於A15站銜接之建議方案，主要係考量與大園都市計畫區毗鄰，可就近服務既有大園地區聚集之人口，周邊並有多項相關重大工程計畫陸續推動，國道二號高速公路拓寬工程興建計畫業經核定實施，其匝道亦與A15車站相近，具備服務大園地區與對外聯絡交通系統之便利性，有較佳之地理位置條件。且以客運園區沿雙溪道路一期工程目前已執行中，二期工程亦將接續推動，未來綠線延伸大桃科地區，更可以提供大桃科產業區對外之重要大眾運輸服務，即可利用已取得之道路用地佈設，將可避免新增用地徵收之問題，因此建議捷運綠線採與A15車站銜接轉乘方案進行規劃。</p> <p>而客運園區、草漯都市計畫區及桃園科技園區均為未來具發展潛力之地區及運輸走廊，故在桃園整體運輸路網規劃上已將此廊帶劃設為次接駁聯外路廊，先以捷運進階運具，如公車捷運、快捷公車、幹線公車等提供服務，並培養大眾運輸旅次及使用大眾運具之習慣，俟地區發展至可以捷運系統服務時，再由綠線G18站後繼續延伸提供服務。</p>
<p>十二、A16站周邊500公尺土地都計型態及徵收方式為何？周邊配合建設方式為何？(胡糧金君)</p>	<p>A16車站周邊土地屬非都市計畫土地，目前縣府正辦理車站周邊土地變更整體規劃案，未來將採區段徵收方式辦理。</p>
<p>十三、希望能將綠線G17站連接A16站，G15站連接A10站。(陳信行君)</p>	<p>依捷運綠線目前之路線規劃方案，同時又將G15站與A10站連接，則必須以支線</p>



民眾意見	處理情形
	<p>之方式進行規劃，而捷運路線以支線的方式營運，會造成較為複雜的營運模式，基於營運的安全性考量，捷運營運以單純化為最高原則，另以台北捷運捷運現有的兩條支線-新北投支線及新店小碧潭線其營運的績效、運輸的效益均遠低於主線之營運。</p> <p>就目前捷運綠線以布設在未來航產專業區之主要幹道上，提供航空城內主要之通勤旅次服務，並可與藍線直接銜接轉乘，以路網轉乘的方式提供均勻而廣域的交通服務，透過一次轉乘民眾即可到達機場，透過路網各路線間之銜接轉乘便可到達桃園都會區各主要都市密集地區，甚至台北新竹，擴大大眾運輸可服務之範圍，以較少的設施成本，達到功能，以提高計畫之效益。在目前綠線僅有主線之情況下財務效益及營收比均恰營收平衡之邊緣，若再增加支線增加土建機電成本及未來長期之營運費用，故建議不採增加支線之方式辦理。</p> <p>有關捷運綠線之規劃，採與捷運藍線於A15站銜接之建議方案，主要係考量與大園都市計畫區毗鄰，可就近服務既有大園地區聚集之人口，周邊並有多項相關重大工程計畫陸續推動，國道二號高速公路拓寬工程興建計畫業經核定實施，其匝道亦與A15車站相近，具備服務大園地區與對外聯絡交通系統之便利性，有較佳之地理位置條件。且以客運園區沿雙溪道路一期工程目前已執行中，二期工程亦將接續推動，未來綠線延伸大桃科地區，更可以提供大桃科產業區對外之重要大眾運輸服務，即可利用已取得之道路用地佈設，將可避免新增用地徵收之問題，因此建議捷運綠線採與A15</p>

民眾意見	處理情形
	車站銜接轉乘方案進行規劃。
<p>十四、綠線G18站是否可延伸至大園？(林繼皇君)</p>	<p>捷運綠線目前已規劃有4個車站(G15~G18)位於大園鄉境內，而G18站尾端並已規劃保留未來路線繼續延伸服務之彈性機制，將來可以繼續延伸大桃科地區。</p>
<p>十五、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.目前除桃園外，其他縣市亦規劃捷運，捷運綠線所需經費為840億，報中央核定時將視需求及財務可行性而定，應考量營運的財務計畫是否可行，依目前規劃算是樂觀，具有正面效益。</li> <li>2.桃園市區主要設站位置為人口密集處，捷運可解決交通問題，機場周邊則是利用捷運車站設置促進周邊土地開發。一個新市鎮的開發，交通運輸需求佔一重要因素，便捷的大眾運輸系統可促進地區發展。</li> <li>3.注意建設時程的問題，包括系統建設型式等皆會影響完工時程，此外應儘速將計畫陳報中央核定。(魏教授慶地)</li> </ol>	<p>就所評估之營運期間而言，每年營運票箱收支比均大於1，表示此一期間每1年之營運票箱收入足以支應營運成本，再考量為維持系統正常營運於評估期間所發生之重置成本，在本案亦足於支應。表示在不考量初期投入之建造成本下，評估之營運期間本計畫案應可自給自足。</p> <p>桃園捷運整體路網之規劃以都會區旅次集散之廊帶為主，並考量未來重大開發計畫，以提供較佳的大眾運輸服務，吸引居住與產業往新開發地區集中，加速地區發展，捷運綠線列為桃園捷運優先興建路線，路線經過桃園市目前重要旅次集散廊帶，北段更進入服務航空城計畫區域，南段結合八德擴大都市計畫區，正是希望透過便捷的大眾運輸系統，加速地區開發。</p> <p>捷運綠線目前尚在規劃階段，將整體考量地區現況與未來發展、計畫之成本效益、建設時程等，採用適當的建設型式。規劃報告完成後即陳報中央爭取儘速核定，預估建設時程約需8年完工通車，將加速推動工程建設，希望能早日通車營運服務民眾。</p>
<p>十六、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.捷運應服務人口最多地區，建請規劃單位考量將路線拉至大園鄉公所。</li> </ol>	<p>目前捷運路線走廊之選定係依照桃園縣未來之發展進行規劃，大園鄉因應未來的發展已積極推動新行政園區之都市計</p>

民眾意見	處理情形
<p>2.建議綠線由大園端開始施作，方便民眾轉乘至捷運機場線。</p> <p>3.大眾運輸系統的建設可吸引人口至大園地區居住。(許教授哲瑋)</p>	<p>畫案，捷運綠線目前即是根據大園鄉最新規劃之成果，配合於新的行政園區規劃設置車站。</p> <p>將依據大眾捷運法之相關規定，進行分期興建之相關評估，將依需求及效益提出綠線興建之優先次序。</p> <p>目前捷運綠線於大園鄉規劃設置4站，有利於大園地區未來之發展。</p>
<p>十七、可否說明航空城特定區計畫內容、範圍、用何種方式取得土地及開發方式?(陳鴻萬君)</p>	<p>航空城特定區計畫地理位置位於桃園縣北部，跨越大園鄉、蘆竹鄉、中壢市，以機場為中心，劃設約6,150公頃土地。依產業活動對應空間需求，配置於不同區位，第一圈機場園區：包括機場用地及航空客直接衍生之依賴型產業區(含機場專用區、自由貿易區、航空產業區)，第二圈航空城：包括航空客貨運、都市發展之關聯型產業區(含機場相容區、經貿展覽園區、生活機能區、精緻農業區、濱海遊憩區)。</p> <p>開發方式暨土地取得構想如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 桃園國際機場園區特定區計畫：依桃園國際機場園區發展條例開發(撥用、徵收)。</li> <li>2. 依現行都市計畫規定開發：包括市地重劃、土管附條件、徵收等(如大園都市計畫、大園菓林都市計畫)。</li> <li>3. 依促進民間參與公共建設相關法令開發：如濱海遊憩區內之風景區、高鐵特定區內之產專區、車站專用區等。</li> <li>4. 區段徵收開發：捷運車站周邊地區。</li> <li>5. 開發許可(浮動分區)：如部分精緻農業區、生活機能區。</li> </ol> <p>後續尚須依「桃園國際機場園區發展條例」通過立法院審議版本，進行航空城整體規劃。</p>

民眾意見	處理情形
<p>十八、建議A10站與G15站連接。(馮玉煌君 書)</p>	<p>依捷運綠線目前之路線規劃方案，同時又將G15站與A10站連接，則必須以支線之方式進行規劃，而捷運路線以支線的方式營運，會造成較為複雜的營運模式，基於營運的安全性考量，捷運營運以單純化為最高原則，另以台北捷運捷運現有的兩條支線-新北投支線及新店小碧潭線其營運的績效、運輸的效益均遠低於主線之營運。</p> <p>就目前捷運綠線以佈設在未來航產專業區之主要幹道上，提供航空城內主要之通勤旅次服務，並可與藍線直接銜接轉乘，以路網轉乘的方式提供均勻而廣域的交通服務，透過一次轉乘民眾即可到達機場，透過路網各路線間之銜接轉乘便可到達桃園都會區各主要都市密集地區，甚至台北新竹，擴大大眾運輸可服務之範圍，以較少的設施成本，達到功能，以提高計畫之效益。故建議不採用增加支線之方式辦理。</p> <p>而桃林鐵路支線廊帶已規劃為綜線，定位為綠色運具廊帶，扮演區域接駁之功能，提供桃園蘆竹東側地區向南銜接台鐵捷運紅線向北銜接機場聯外捷運之服務，雖目前暫仍有貨運的功能，俟貨運功能解除後將朝此方向推動，亦將可提供經A10站轉接至台北捷運之功能</p>
<p>十九、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.綠線的G18站應移至藍線A16站，避開桃園國際機場航高限制。</li> <li>2.捨直取彎，不但增加建設經費及土地徵收成本，更不利土地上的農民。</li> <li>3.將G18站與A15站放一起，將會使A15站海霸王地區的交通更加混亂。</li> <li>4.確保五權、埔心的發展。</li> </ol>	<p>綠線G18站及路線無論銜接至A16站或A15站，經檢核都可符合桃園國際機場航管之高度限制。</p> <p>有關捷運綠線之規劃，採與捷運藍線於A15站銜接之建議方案，主要係考量與大園都市計畫區毗鄰，可就近服務既有大園地區聚集之人口，周邊並有多項相關重大工程計畫陸續推動，國道二號高速</p>

民眾意見	處理情形
<p>5.大園地區車站設置需要絕對注意防風及防雨。(徐正光君 書)</p>	<p>公路拓寬工程興建計畫業經核定實施，其匝道亦與A15車站相近，具備服務大園地區與對外聯絡交通系統之便利性，有較佳之地理位置條件。且以客運園區沿雙溪道路一期工程目前已執行中，二期工程亦將接續推動，未來綠線延伸大桃科地區，更可以提供大桃科產業區對外之重要大眾運輸服務，即可利用已取得之道路用地佈設，將可避免新增用地徵收之問題，因此建議捷運綠線採與A15車站銜接轉乘方案進行規劃。</p> <p>未來車站設計時會依地區特性審慎考量防風及防雨設施之配置。</p>
<p>二十、</p> <p>1.請問G18(A15)站是否能再往市中心移動？可帶動大園的發展。</p> <p>2.由於愛台12建設之一的航空城建設擴大機場跑道，可否請相關單位在省道台15線沿線住家及擴大徵收的區域民宅舉辦說明會？說明擴大範圍、徵收事宜及後續的配套措施。(林志充君 書)</p>	<p>機場聯外捷運A15站係由交通部高鐵局辦理，目前已完成都市計畫程序取得用地、全線動工，預計於民國102年將可由中壢環北路口通車至臺北縣三重，民國103年通車至台北車站與台北捷運路網銜接，故已無法移動站位，而兩條捷運需以提供便利的銜接轉乘為規劃原則，以發揮路網功能，捷運綠線G18站需配合A15站之車站位置及規劃進行配置。</p> <p>本案未來將依據都市計畫變更作業程序辦理，包括相關計畫內容之公展及召開說明會等，會有充分資訊向當地民眾說明。</p>
<p>二十一、</p> <p>1.請問大海村何時會有路段名？</p> <p>2.菓林村到埔心村這條路何時會拓寬？</p>	<p>大園鄉公所目前已著手「全鄉應辦理命名之道路」相關事宜，並將應命名道路或已確認命名道路之草案名稱，登載於『大園鄉全球資訊網站』宣導周知，邀請鄉民共襄盛舉，俟「應命名道路」相關作業確認完備，隨即函報縣府備查。</p> <p>經查本道路係為桃5號道路，該道路為未</p>

民眾意見	處理情形
<p>3.公車班次太少，村民出入不便利。(何志明君 書)</p>	<p>來航空城區內道路系統之一，將配合未來土地使用進行整體規劃及擬定建設期程，目前該路段（果林村至埔心村）預定拓寬為40公尺。</p> <p>桃園都會區現況是大眾運輸使用比例偏低，因此公車業者在成本與收益間之權衡考量下，班次無法提高，以台北都會區為例，在引進捷運系統後，將由地方主管機關規劃協調接駁公車配合計畫，提供大眾便捷的運輸服務網路，提高使用大眾運輸工具之意願，亦可使道路上交通量減少，相對整體環境在噪音與空氣污染等方面可獲得有效之改善。</p>
<p>二十二、若機場擴建範圍以油庫為界，后厝村僅剩30~50戶，基於民情並考量重建學校、農田水路的費用，建議將后厝村全部納入機場擴建範圍內。(湯嘉丰君 書)</p>	<p>本項將納為後續進行航空城整體規劃作業參考。</p>
<p>二十三、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.桃園國際機場之建設沒有為大園鄉民帶來繁榮進步，而是24小時的噪音污染，且因航高限制使得產業發展遲緩、人口外移等，造成大園鄉發展受限。現規劃之桃園航空城幾乎涵蓋整個大園鄉，將來要徵收鄉內廣大土地及是否有規劃於機場專用區內之第三條飛機航道，乃是本鄉鄉民最關心的疑慮。</li> <li>2.目前航空城客運園區對外聯絡道路嚴重不足，建請縣府及捷運局能將捷運綠線規劃至航空城客運園區，必定能為大園鄉帶來繁華發展及更多就業機會。</li> <li>3.路線規劃建議如下：藍線A15站及綠線G18站之轉運站能往西延伸至航空城客運園區，盼望從綠線G18站闢建一條平面道路40米寬，並於該道路中間預留作為捷運高架化用地。另一起點從綠</li> </ol>	<p>縣府目前已針對桃園航空城進行相關規劃，至於有關第三航道之設置，則由中央主管機關進行整體規劃考量。</p> <p>航空城客運園區對外聯絡道路目前除台15外，客運園區沿雙溪道路一期工程目前已執行，二期工程亦將接續推動，將可銜接至61快速道路、台15銜接國道2號拓寬延伸路段、亦可經由二期工程與縣113、110未來的航空城道路系統銜接，四通八達，且已在A15/G18站規劃轉乘相關設施，並已規劃保留捷運綠線向客運園區、大桃科及觀音工業區延伸服</p>

民眾意見	處理情形
<p>線G18站往大園市區延伸至大園國小後方，並延伸至田心村仁德宮前，過華興池、大興高中，經大園鄉第三公墓旁再接長發工業區旁，然後銜接至客運園區，此路段是大園鄉民最稠密市區，也是最便捷的路線。</p> <p>4.機場捷運藍線已開始動工，捷運綠線也開始規劃，綠線與藍線A15站相交後可以繼續延伸大園客運園區，並希望路線可以接近大園市區，以利民眾搭乘。</p> <p>5.客運園區至機場新闢道路路線可以儘量靠近市區，並儘速定案以利捷運路線規劃行走。(黃國書君 書)</p>	<p>務之彈性機制，未來俟地區發展至可以捷運系統服務時再行延伸，未延伸前可以捷運進階運具，如快速幹線公車或BRT系統等先行服務，並培養大眾運輸旅次及使用大眾運具之習慣。該延伸路廊目前已規劃為桃園整體快捷路網之次接駁聯外路廊，已藉由A15車站特定區都市計畫用地變更規劃及大園都市計畫通盤檢討，將此路廊之道路用地及未來發展予以整體劃設，使大園都市計畫區之土地使用可與道路系統及大眾運輸系統更為理想。</p>
<p>二十四、</p> <p>1.有關藍線A16站周邊500公尺範圍內土地配合站區規劃之詳細都市藍圖是否已定案？</p> <p>2.其開發施工日期預計於民國幾年開始？</p> <p>3.其周邊道路、廣場、公園或其他公共設施，採何種方式開發？(胡糧金君 書)</p>	<p>A16車站周邊土地屬非都市計畫土地，目前縣府正辦理車站周邊土地變更整體規劃案。</p> <p>需配合完成A16車站周邊土地變更整體規劃案及未來都市計畫變更程序，將儘可能配合藍線完工通車時程（民國102年），辦理後續開發作業。</p> <p>未來將採區段徵收方式辦理。</p>
<p>二十五、桃園市雖擁有相當多的公園，但整體的市容是相當雜亂的，路樹永遠長不大，總是被修剪得不成樹型，不甚美觀，而追究其原因，就是馬路兩旁的人行道太窄，讓樹沒有生長的空間，行人無空間可走，也讓住家沒有多一點的緩衝空間，直接面對馬路，所以請規劃人員將格局放大，務必把新規劃道路的人行步道放寬數倍，謝謝。(李信周君 書)</p>	<p>配合捷運路線的興建及未來通車營運後，相關大眾運輸路網將逐漸成形，土地使用型態亦逐漸朝走廊線型及車站點狀型發展，為落實永續發展政策，捷運系統場站規劃係採取大眾運輸導向的都市發展（TOD）策略進行，因TOD發展策略之終極目標為都市永續發展，故人行系統建立、自行車路網規劃，亦為綠色運輸規劃之重點，人行道是各種大眾運輸系統間接駁的媒介，串聯運具系統與都市活動，故捷運車站的人行系統動線，係以各站出入口為起點，配合主要道路建立人行系統，引導民眾進出各站</p>

民眾意見	處理情形
	<p>後，能快速前往其目的地，其次則在站區附近配合次要道路，構成層次分明、功能完整的人行系統。在設置自行車道系統部份，為鼓勵場站附近居民使用自行車作為大眾運輸輔助工具，捷運車站附近設有自行車架、劃設有自行車停置場，另選定人行道寬度適宜的場站附近，規劃自行車路網，期能使人行、自行車道、大眾運輸場站結合，構成友善的轉乘系統。</p>