

## 附件

### 「三鶯線捷運系統計畫 LB05 站及機廠捷運開發區工程用地」 第 3 次公聽會會議紀錄

壹、事由：說明「三鶯線捷運系統計畫 LB05 站及機廠捷運開發區工程用地」之興辦事業概況，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。

貳、日期：109 年 2 月 26 日（星期三）下午 2 時

參、地點：新北市政府三峽區公所 4 樓大禮堂

肆、主持人：新北市政府捷運工程局葉主任秘書任偉（李科長浩榕代） 紀錄：陳玉珊

伍、出席單位及人員：（詳後附）

陸、出席之土地所有權人及利害關係人：（詳後附）

柒、興辦事業概況：

#### 一、計畫目的：

新北市三峽、鶯歌地區距臺北都會區核心約 18 公里，位居新北市、桃園市兩都會區之間，近年隨著國道 2 號、3 號建設與臺北都會區捷運路線相繼完工，路網服務範圍逐漸增加，與臺北大學特定區發展日趨成熟，擴大都市核心區，帶動周邊地區城市發展。

捷運三鶯線為新北市政府（下稱本府）三環三線交通政策一環，未來完工通車後，可連接土城線頂埔站之都會捷運幹線，與臺鐵西部幹線鶯歌站之城際軌道運輸，除有效提升大眾運輸系統使用率，並縮短三鶯地區至臺北市通勤時間，可促進新北市土城、三峽、鶯歌地區都市發展，提升三峽、鶯歌地區可及性，帶動其豐富之文化背景與觀光遊憩旅次，擴大北桃都會生活圈範圍。

#### 二、計畫內容：

（一）捷運三鶯線起於土城線頂埔站，全長約 14.29 公里，設 12 站，全線採高架布設之中運

量捷運系統，保留未來延伸至桃園八德地區，與桃園綠線銜接轉乘，可串聯桃園國際機場、高速鐵路及區域城際鐵路，促成重要公共運輸系統間的無縫整合銜接。

- (二) 捷運三鶯線為一條獨立路線，為使捷運系統維持正常運作，需設置一機廠供車輛行控、列車停駐、儲存、維修、清洗及零件倉儲等全功能之五級廠。
- (三) 本案用地採土地開發方式辦理，結合民間與公部門力量，捷運主管機關可取得所需捷運設施及部分不動產，使用收益得挹注捷運建設所需經費，亦可保障土地所有權人權益，提供土地所有權人多元參與捷運建設方式，分享土地開發效益。

### 三、用地概況

- (一) 用地位置：本案用地範圍為新北市三峽區民生段 2 地號、劉厝埔段 74 地號等 200 筆土地（實際仍以分割後地籍為準）。
- (二) 用地範圍內土地權屬：本案用地範圍總面積約 14.13 公頃，公有土地面積比例約 28.6%、私有土地面積比例約 71.4%（實際仍以分割後地籍為準）。
- (三) 土地改良物概況：土地改良物現況有零星建物、菜園、竹木及雜林等（實際仍以地上物查估為準）。
- (四) 都市計畫變更說明：本案用地範圍納入「三峽都市計畫（第三次通盤檢討）」，變更為捷運開發區，依 107 年 7 月 31 日內政部都市計畫委員會第 927 次會議決議，續於 107 年 12 月 17 日起辦理再公開展覽 30 日，業經 108 年 12 月 10 日內政部都市計畫委員會第 959 次會議審議通過。

### 捌、事業計畫之公益性、必要性、適當與合理性及合法性：

#### 一、社會因素評估：

##### (一) 徵收所影響人口之多寡、年齡結構：

本計畫含路線、出入口及車站位置勘選選擇均儘量選擇既有道路及公有土地，以降低對當地人口之影響。至 108 年 12 月清查本案用地範圍內設籍人口數 28 人，年齡結構 0~15 歲為 6 人，16~65 歲為 19 人，65 歲以上為 3 人，本計畫建設完成後，可提供當地居民及公眾便利與安全之交通路網，配合本府相關政策推動，可吸引其他地區人口移入。

##### (二) 徵收計畫對周圍社會現況之影響：

本案工程完工後，將提升附近居民對外交通之便利性，提高居民就業、就學等生活需求之便利性，對周圍社會生活改善具正面助益。

##### (三) 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響：

本案用地範圍內如有本府社會局列冊管理之弱勢族群，經查訪屬實者，將由本府洽請相關單位協助處理，減低對弱勢族群之影響。

##### (四) 徵收計畫對居民健康風險之影響程度：

本案施工期間將配置完善監測系統，並辦理環境維護工作，以減輕對居民健康風險之影響；完工通車後，可降低私人運具使用，且捷運系統運輸效能高，二氧化碳排放量低，可減少環境衝擊，對當地居民健康風險降低應有正面助益。

#### 二、經濟因素評估：

##### (一) 徵收計畫對稅收影響：

捷運三鶯線計畫完工通車後，可提高沿線土地利用價值，驅動舊市區更新，帶動土城、三峽、鶯歌地區等相關產業發展，促進相關經濟活動，進而增加稅收。

(二) 徵收計畫對糧食安全影響：

本案用地範圍內農作使用者，農耕收成多屬自用，尚無規模產銷情形，對糧食安全不致產生影響。

(三) 徵收計畫造成增減就業或轉業人口：

本案工程施工期間可提供部分臨時性就業人口，完工通車後，將帶動地區發展，增加就業機會。整體而言，對就業機會應屬正面影響。

(四) 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：

本計畫所需經費已列入三鶯線捷運系統計畫預算辦理。

(五) 徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響：

本案用地範圍農耕收成多屬自用，尚無規模產銷情形，另未有林漁牧使用，故捷運開發後，對農林漁牧產業鏈應不致產生太大影響。

(六) 徵收計畫對土地利用完整性影響：

本案用地提供捷運三鶯線 LB05 站出入口及機廠使用，並辦理土地開發，可提升土地利用價值及完整性，捷運完工後，可驅動沿線舊市區更新，提高周邊土地利用完整性。

三、文化及生態因素評估：

(一) 因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變：

本案用地範圍周邊多屬既成社區，完工通車後可帶動地區發展，驅動舊市區更新，改善當地城鄉風貌。

(二) 因徵收計畫而導致文化古蹟改變：

本案用地範圍目前並無公告之文化古蹟，如未來施工發現文化資產，將依文化資產保存法相關規定辦理，儘量降低對文化資產之衝擊。

(三) 因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變：

本計畫完工通車後，可提供居民便利、舒適交通運輸系統，節省對外交通聯絡時間，改善居住生活品質，對生活條件或模式產生正面效益。

(四) 徵收計畫對該地區生態環境之影響：

本案用地範圍非屬國土復育政策方案禁止開發之對象，也非環境敏感區位，依現況初步判斷並無特殊動、植物及生態系統，非屬自然保留區範圍，故對地區生態環境應無不當影響。

(五) 徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響：

本計畫完工通車後，可提供居民便利、舒適交通運輸系統，節省對外交通聯絡時間，帶動地區發展，提高附近土地利用價值，與活絡經濟活動，對周邊居民或社會整體具正面影響。

(六) 環境影響評估

本計畫環境影響說明書及環境影響差異分析報告，分別經行政院環境保護署 95 年 11 月 20 日環署綜字第 0950085436 號函，及 105 年 7 月 13 日環署綜字第 1050052354 號函同意備查。

四、永續發展因素評估：

(一) 國家永續發展政策：

推動與落實公共工程為國家重要永續政策之一，本計畫建設完成後，可提升當地交通運輸效率，改善當地交通條件，帶動地區經濟發展，符合永續發展精神。

## （二）永續指標：

捷運系統屬於綠色大眾運輸工具，對於營造低碳城市及地區永續發展具有重要帶領作用，進而引導民眾使用大眾運輸工具、減少私人運具使用，以達成減輕環境負擔之目標。故本計畫具都市發展及環境永續理念，興建完成可擴大公共運輸之效益。

## （三）國土計畫：

本案用地範圍為捷運三鶯線 LB05 車站（龍埔站）出入口及機廠需用土地，並進行土地開發，已配合辦理都市計畫變更為捷運開發區，以符土地使用管制內容，與國土計畫之規劃相符。

## 五、其他因素評估：

都會地區可利用土地面積相當有限，無法持續開闢道路滿足旅運需求，隨著人口成長，興建捷運系統已為城市發展重要方向，故本計畫興建實屬需要。

## 六、綜合評估分析：

本工程符合公益性、必要性、適當與合理性及合法性，經評估應屬適當。

### （一）必要性：

#### 1、本計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由：

捷運三鶯線綜合規劃報告書已奉行政院核定，捷運出入口及機廠以使用公有土地為優先，惟路線規劃尚須考量工程施工、地形等因素，部分仍無法避免使用私有土地，本案為保障土地所有權人權益，提供土地所有權人多元參與捷運建設方式，採以土地開發方式辦理，原土地所有權人可選擇領取協議價購土地款，優先承購、承租本基地開發完成後之市有不動產，亦可選擇不領取協議價購土地，以本基地開發完成後之市有不動產抵付協議價購土地款，未來回到土地開發大樓居住。

#### 2、預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由：

捷運三鶯線為採獨立路權之中運量捷運系統，機廠無法與其他路線共用，而機廠為必要設施之一，本路線僅設置一座機廠，必須具備全線儲車、維修、測試及管理第五級機廠功能，其設置有其必要性。機廠主要設施如維修工廠、駐車廠、洗車區域、土木軌道廠、測試軌、變電站、行政區、滯洪沉砂池及其他附屬設施等，機廠範圍劃設係依前述功能需求規劃，配置緊湊，範圍已無法再縮減。機廠需有足夠面積，以滿足儲車、維修、保養及相關附屬設施之軌道與廠房佈設，路線沿線無足夠面積公有土地，故仍無法避免需使用到部分私有土地。

#### 3、用地勘選有無其他可替代地區：

機廠為捷運系統運作的必要設施。捷運三鶯線機廠選址考量區位條件、基地完整性及周邊土地利用等因素，配合臺北大學特定區開發漸趨成熟，三峽及鶯歌地區人口迅速成長，鶯歌鳳鳴重劃區開發完成，延伸桃園市八德區與桃園綠線銜接，與縮短班距提升服務水準，增加列車數及相應營運維修需求整體檢討，選擇三峽區龍埔路南側及三峽河北側約 14.13 公頃之基地作設置。另為保障地主權益，機廠採土地開發方式與土地所有權人協議取得用地，開發完成後除提供機廠與出入口外，另規劃日常生活量販與零售商業設施，可補足三峽與臺北大學特定區地區商業中心之服務範圍，並可服務劉厝埔、蘇厝聚落居民，可良性導引地區發展。

#### 4、是否有其他取得方式：

依大眾捷運法第 7 條規定，本案土地以協議價購方式辦理者，主管機關應訂定優惠辦法，經協議不成者，得由主管機關依法報請徵收，及依土地徵收條例第 11 條規定，本案土地應先與土地所有權人以協議價購或其他方式取得，如無法達成協議或

不能以其他方式取得，始得依土地徵收條例相關規定報請徵收。協議價購以外之其他取得方式，評估如下：

(1) 公私有土地交換：

按「都市計畫私有公共設施保留地與公有非公用土地交換辦法」相關規定，可依該辦法於本府城鄉局公告受理期間申請交換資格審查及投標，惟本案用地非屬上開規定劃設之公共設施保留地，爰非屬上開交換辦法適用範圍，故本方式無從辦理。

(2) 租用：

本計畫屬永久使用之公用事業，為配合工程施工及後續維護、管理需要，不宜以租用方式辦理。

(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，本計畫範圍私有土地迄今尚未接獲土地所有權人同意捐贈土地之意願，若未來有土地所有權人有意願並主動提出，本府樂觀其成，並願意配合完成相關手續。

(4) 容積移轉：

本案用地變更為捷運開發區後非屬公共設施保留地，土地所有權人無法適用都市計畫法及容積移轉實施辦法等相關法令進行容積移轉。

5、其他評估必要性理由：

本計畫可連接土城線頂埔站之都會捷運幹線，與臺鐵西部幹線鶯歌站之城際軌道運輸，除有效提升大眾運輸系統使用率，並縮短三鶯地區至臺北市通勤時間，可促進新北市土城、三峽、鶯歌地區都市發展，提升三峽、鶯歌地區可及性，帶動其豐富之文化背景與觀光遊憩旅次，擴大北桃都會生活圈範圍，且本計畫已考量工程可行性及對私有土地影響最小之方式進行規劃，用地範圍已符合必要性。

(二) 適當與合理性：

本案用地範圍以土地開發概念與捷運出入口及機廠整體規劃配置，並辦理土地開發，以提升土地利用價值及維護土地所有權人權益。捷運三鶯線完工後，可連接土城線頂埔站之都會捷運幹線，與臺鐵西部幹線鶯歌站之城際軌道運輸，促進新北市土城、三峽、鶯歌地區都市發展，提升三峽、鶯歌地區可及性，擴大北桃都會生活圈範圍，對於土地價值、商業機會與都市發展之提升有正面影響，並藉由捷運建設可帶動路線沿線老舊社區之都市更新，有助加速改善沿線環境品質。

(三) 合法性：

本計畫範圍內用地之取得，係依據下列法律及規定，具備合法性。

1、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2款規定，屬交通事業。

2、大眾捷運法第7條

為有效利用土地資源，促進地區發展，主管機關得辦理大眾捷運系統路線、場、站土

地及其毗鄰地區土地之開發。

大眾捷運系統路線、場、站及其毗鄰地區辦理開發所需之土地，得依有償撥用、協議價購、市地重劃或區段徵收方式取得之；其依協議價購方式辦理者，主管機關應訂定優惠辦法，經協議不成者，得由主管機關依法報請徵收。

本案用地範圍屬捷運三鶯線 LB05 站出入口及機廠所需土地，得依大眾捷運法第 7 條規定，辦理土地開發，以協議價購方式取得，經協議不成者，得由主管機關依法報請徵收。

### 3、捷運三鶯線綜合規劃報告

104 年 6 月 2 日行政院已核定捷運三鶯線綜合規劃報告書。

玖、第一、二次公聽會所有權人及利害關係人陳述意見及相關回應處理情形：（詳後附第 1、2 次陳述意見及處理情形一覽表）

壹拾、土地所有權人及利害關係人之意見，及對其意見之回應與處理情形：

#### 一、林○英君之陳述意見

- （一）協議價購價格請明確說明。
- （二）收購的協議價格來共同開發。
- （三）請趕快徵收，日期要確定。

#### 新北市政府答復：

- （一）本案都市計畫業經 108 年 12 月 10 日內政部都市計畫委員會第 959 次會議審議通過，俟都市計畫發布實施後，本府將委託 3 家不動產估價師事務所調查實價登錄案例及查訪當地行情，蒐集價格日期前 1 年內之正常交易案例，各依「不動產估價技術規則」及「土地徵收補償市價查估辦法」兩種方法，估出 6 套價格，經捷運開發區協議市價審查會議審查通過後，以查估市價總價最高者作為協議價購價格，後續將召開協議價購會議向土地所有權人說明市價查估過程及市價評定結果。
- （二）本案後續協議價購，土地所有權人除一般協議外，亦可選擇不領取協議價購土地款參與捷運開發，選配開發後土開大樓，或可領取協議價購土地款，優先申請承購、承租開發後之土開大樓，參與捷運土地開發建設，分享土地開發效益。後續倘仍協議價購不成，始依大眾捷運法第 7 條第 4 項與土地徵收條例第 11 條規定報請內政部核准徵收。

#### 二、李○興君之陳述意見

- （一）減免增值稅補地主被徵收的損失。
- （二）市價徵收價要加上土地物價指數讓地主選擇，力求完美。

#### 新北市政府答復：

- （一）有關減免土地增值稅一節，依內政部中華民國 101 年 9 月 19 日台內地字第 1010303131 號令規定：「依土地徵收條例第 11 條規定以市價達成協議價購者，應屬平均地權條例第 42 條第 3 項規定自願按徵收補償地價售與需地機關，準用同條第 1 項免徵土地增值稅規定。」，故以協議價購方式售予本府之土地免徵土地增值稅。
- （二）有關協議或徵收市價要加上物價指數一節，依不動產估價技術規則與土地徵收補償市價查估辦法相關規定，當協議價購市價查估價格日期與比較案例交易日期之差異，將依估價師市場調查、訪談資料、景氣趨勢研判，及參酌內政部公告之土地或住宅價格指數或其他私部門公告之房屋價格指數等資訊予以適度調整。

### 三、陳○杰君之陳述意見

- (一) 國教院當初徵收價格很低，現在捷運還要另外補償給他們，符合正義嗎？且當初過度徵收，現在多處仍未依計畫使用。
- (二) 是否能繼續持有土地，是否過度開發（例如：殯儀館或火力發電廠補償給周邊地主）？
- (三) 反對在特農區開發捷運機廠，機廠本身就是會造成環境汙染，是否該做回饋（當地居民）的考量？教育研究院本身就是過度開發徵收，才会有閒置土地。
- (四) 通知單仍未收到，不像公聽會上講的大部分都有收到。
- (五) 我們堅持保有原有土地。
- (六) 開放土地開發商給我們（土地評估的開發商）。

### 新北市政府答復：

- (一) 國家教育研究院使用土地現屬中華民國所有，其土地依「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」規定有償撥用予本府使用。
- (二) 有關國家教育研究院過度開發徵收，多處仍未依計畫使用一節，本府業於 109 年 3 月 3 日函請國家教育研究院查明此案，經該院於同年 3 月 10 日函復其徵收土地興建多棟文教用途之公共建築物或設施均依徵收計畫用途使用，而未蓋建築物之空地係為原省有地屬河川地，栽種綠化植物供低漥及圳堤護岸使用迄今，並無閒置土地之情事。
- (三) 有關本案用地是否過度開發一節，查捷運三鶯線為採獨立路權之中運量捷運系統，機廠無法與其他路線共用，本路線僅設置一座機廠，必須具備全線儲車、維修、測試及管理等功能。機廠主要設施如維修工廠、駐車廠、洗車區域、土木軌道廠、測試軌、變電站、行政區、滯洪沉砂池及其他附屬設施等，機廠範圍劃設係依前述功能需求規劃，配置緊湊，範圍已無法再縮減。
- (四) 有關機廠建設會造成汙染，是否該回饋當地居民一節，捷運系統屬於綠色低碳大眾運輸工具，本區施工期間將配置完善監測系統，並辦理環境維護工作，以減輕對居民健康風險之影響；完工通車後，可降低私人運具使用，且捷運系統運輸效能高，二氧化碳排放量低，能減少環境衝擊。另本案用地取得為保障土地所有權人權益，以部分適宜的捷運設施上方規劃興建土開大樓，土地所有權人可選擇不領取協議價購土地款參與土地開發，選配開發後土開大樓，或可領取協議價購土地款，優先申請承購、承租開發後之土開大樓，參與捷運土地開發建設，分享土地開發效益。
- (五) 有關臺端陳述開會通知單未收到一節，查臺端掛號回執記載情形，已由同居人收訖，再請臺端查察。
- (六) 有關開放土地開發商一節，目前本案尚在用地取得前期作業階段，俟本案用地取得及機廠捷運系統相關設施施作完竣後，本府捷運局將公告徵求本案投資人辦理捷運開發，其徵選資格條件等相關資訊均會公開周知，亦採公開徵求投資人方式辦理，爰目前並無投資人相關資訊可供參，尚請臺端見諒。

### 四、林○喜君之陳述意見

非都區域劃為捷運開發區（擴大都市計畫）是否應以容積獎勵或其它方式多給予地主合理補償？

### 新北市政府答復：

本案都市計畫業經 108 年 12 月 10 日內政部都市計畫委員會第 959 次會議審議通過，由非都市土地與都市計畫農業區變更為捷運開發區，非都市土地與都市計畫農業區原屬非可建

築土地，現變更為可建築土地，且依大眾捷運法土地開發辦法與都市計畫法新北市施行細則相關規定已在土地使用強度(容積)予以調升，為保障土地所有權人權益，本案捷運開發區採土地開發方式，讓土地所有人共同參與捷運開發，共享土地開發利益。

#### 五、許○彥君之陳述意見

- (一) 84 年的都市計畫到現在 20 幾年，為什麼還不開放建築，就檢討第三次，是不是剝削百姓？
- (二) 捷運站建設為什麼要政府先拿土地不合理，建設房屋還要百姓先拿錢？
- (三) 本案用地是否可以用容積移轉方式或容積調派？

#### 新北市政府答復：

- (一) 查 84 年變更三峽都市計畫（第二次通盤檢討）案臺端土地係屬農業區，經都市計畫發展現況及檢討分析後仍維持為農業區，嗣後變更三峽都市計畫（第三次通盤檢討）案於 108 年 12 月 10 日經內政部都市計畫委員會第 959 次會議審議通過，將臺端土地變更為捷運開發區。為保障土地所有權人權益，捷運開發區土地除一般協議或徵收外，提供土地所有權人另一種選擇，可依新北市大眾捷運系統開發所需土地協議價購優惠辦法規定，選擇不領取協議價購土地款參與土地開發，選配開發後土開大樓，或可領取協議價購土地款，優先申請承購、承租開發後之土開大樓。土地所有人共同參與捷運開發，更能分享捷運開發利益。另土地所有權人參與捷運開發係以土地價值權值參與後續選配土開大樓，除分配未達或超過一建物單位需差額找補外，無需另繳交建物興建費用。
- (二) 有關本案用地是否可以用容積移轉方式或容積調派一節，按：「三、送出基地：指得將全部或部分容積移轉至其他可建築土地建築使用之土地。」、「送出基地以下列各款土地為限：一、都市計畫表明應予保存或經直轄市、縣（市）主管機關認定有保存價值之建築所定著之土地。二、為改善都市環境或景觀，提供作為公共開放空間使用之可建築土地。三、私有都市計畫公共設施保留地。但不包括都市計畫書規定應以區段徵收、市地重劃或其他方式整體開發取得者。」為都市計畫容積移轉實施辦法第 5 與 6 條規定，本案用地未符合上開規定容積可送出之情況，故非屬上開實施辦法適用範圍，亦無容積調派之適用。

#### 六、蕭○燕君之陳述意見

- (一) 地主是否成立相關自救會、聯誼會，做為溝通平台。
- (二) 整個計畫（到聯開結束）的最短、最長期程，可否說明。

#### 新北市政府答復：

- (一) 人民集會結社之自由係為憲法賦予人民的權利，本府予以尊重。倘有本案用地任何問題，歡迎臺端與本府捷運局聯繫洽詢。
- (二) 本案俟都市計畫發布實施後，後續依大眾捷運法與土地徵收條例相關規定依序辦理用地取得（協議價購或協議不成報請內政部核准徵收）、捷運系統相關設施施作及捷運開發（公告徵求投資人、公開評選合格投資人與土開大樓設計、請照、興建與權益分配）等相關作業程序，各作業階段辦理順遂將能有效縮短作業期程，為能如期如質提供土城、三峽及鶯歌地區民眾便捷之大眾捷運系統，帶動地區發展，懇請各位土地所有權人支持三鶯線捷運系統計畫。

#### 七、陳○秀君之陳述意見

- (一) 以地易地何時能確認可辦理（城鄉局）？
- (二) 北大當初開發 1 坪換 8 坪是否可比照辦理，以讓此開發時所造成民眾損失來補償，減



少大家因此開發案的損失。

- (三) 以三峽都市計畫圖，目前確實要開發使用部分確定是比例較大（此案開發使用面積）。

**新北市政府答復：**

- (一) 有關以地易地何時能確認可辦理一節，有關 109 年度都市計畫私有公共設施保留地與公有非公用土地交換之交換標的目前尚未公告，倘有適當可供交換之標的，俟本府城鄉發展局彙整後製冊公告，俟公告後可至本市各區公所或本府城鄉發展局網站查詢相關資訊。惟本案用地非屬都市計畫法第 42 條第 1 項所劃設之公共設施用地，自非屬公共設施保留地，爰非屬上開交換辦法適用範圍。
- (二) 有關臺端所述北大開發 1 坪換 8 坪是否可比照辦理一節，經查應屬民國 86 年台北大學特定區區段徵收拆遷戶安置住宅計畫，該計畫係為安置台北大學特定區區段徵收拆遷戶，而由三峽鎮公所（現三峽區公所）承購安置住宅用地，負責設計興建安置住宅，按拆遷戶安置資格配售安置住宅單位，原則以拆遷戶一戶配售一個住宅單位，情況特殊者最多得配售二個住宅單位，並非以原土地或建物坪數換算安置住宅建坪。而本案捷運開發區係為三鶯線捷運系統計畫，區位儘量選擇既有建物拆遷量最少，降低人口搬遷影響，且依都市計畫規定係採大眾捷運法及新北市大眾捷運系統開發所需土地協議價購優惠辦法規定辦理捷運開發選配土開大樓，二者計畫目的、內容與相關規定截然不同。
- (三) 本案納入變更三峽都市計畫（第三次通盤檢討）案，業經 108 年 12 月 10 日內政部都市計畫委員會第 959 次會議審議通過，俟都市計畫發布實施與轄管地政事務所辦竣地籍逕為分割後，方能確定用地使用範圍與面積。

壹拾壹、散會（下午 4 時 30 分）