

內政部營建署 函

地址：54045 南投市省府路38號select
聯絡人：翁國軒
聯絡電話：0492352911#126
電子郵件：wkh1015@cpami.gov.tw
傳真：0492358258

受文者：桃園市政府

發文日期：中華民國111年4月18日
發文字號：營授辦審字第1111080201號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如主旨 (1111082268_1111080201_111D2013330-01.pdf、
1111082268_1111080201_111D2013331-01.pdf)

主旨：檢送本部都市計畫委員會專案小組111年1月25日聽取桃園市政府簡報「變更桃園市都市計畫、中壢平鎮主要計畫（配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫）（第二階段）案」第5次會議紀錄1份，並請桃園市政府依出席委員初步建議意見辦理，不另行文，請查照。

說明：

- 一、依據本署111年1月7日營授辦審字第1111003927號開會通知單續辦。
- 二、本次變更內容係涉及「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）（第二階段）案」及「變更中壢平鎮主要計畫（配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫）（第二階段）案」。
- 三、按各級都市計畫委員會組織規程第12條規定「都市計畫委員會得推派委員或調派業務有關人員就都市計畫有關事項實地調查，並研擬意見，提供會議討論及審議之參考。前項實地調查及意見之研擬，必要時，得由主任委員於會議

A060100_綜合規畫科111/04/18



1110103892

有附件



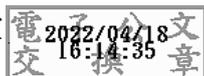
前，分請有關委員或調派業務有關人員為之，並得聘請其他專家參與。」上開規定之作法，多年來在實務上均以「專案小組」稱之。

四、依照本部都市計畫委員會專案小組多年來研擬意見之處理慣例，並參照本部89年8月24日台內營字第8985792號函釋意旨，專案小組之功能係為強化都市計畫委員會審議決議之效率與品質，提供專業性建議意見，俟獲致初步建議意見後，依行政程序交由地方政府再補送資料或納入初審意見，提供都市計畫委員會討論及審議之參考；且專案小組會議均邀集相關機關或團體、地方政府簡報或提供意見，該專案小組會議紀錄係屬行政通知，非屬對外作成決議，無出席委員人數應過半之相關問題。

五、正本分送專案小組各委員：出席或未出席委員對於初步建議意見，如有補充意見，請於文到7日內送回本署彙整處理，以資周延。

正本：謝委員靜琪、邱委員英浩、彭委員光輝、王委員成機、交通部臺灣鐵路管理局、桃園市政府

副本：本署中部辦公室



裝

訂

線



第 案：桃園市政府函為「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）（第二階段）案」。

本會專案小組出席委員初步建議意見(彙整 109 年 9 月 22 日、110 年 3 月 5 日、110 年 4 月 13 日、110 年 9 月 29 日及 111 年 1 月 25 日 5 次會議)：

本案建議除下列各點外，其餘照桃園市政府核議意見通過，並請市政府以對照表方式補充處理情形及修正計畫書（修正部分請加劃底線）、圖後，提請委員會審議。

- 一、依「都市計畫法」第 26 條、第 27 條規定，都市計畫發布實施後不得隨時任意變更，本案係依「都市計畫法」第 27 條之個案變更，考量變更內容涉及工業區變更、都市更新及整體開發等案件，故請說明本案第二階段變更內容與本次臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫之關連性、變更之急迫性及必要性，以符合都市計畫法所規定之意旨。
- 二、有關變更案編號第 3 案(工業區變更為住宅區及商業區)依會中委員所提建議意見，工業區變更案件之審議，本於全國一致性之審查基準原則，仍應依循「都市計畫工業區檢討變更審議規範」規定，故請市政府詳予補充本案不依循前開變更審議規範部分規定，包括應捐贈公共設施用地之比例、工業區變更為住宅區及商業區之容積率計算等事宜，先提會討論決定。
- 三、變更案編號第 4 案(臺銀土地整體開發)，依下列各點補充後會，提會討論。
 - (一)請市府補充本案停車場用地選址評估、區位適宜性分析、用地需求分析、基地整體開發後對於周邊交通環境影響以及與桃園車站發展之關聯性等資料，並檢附交通主管機關之書面意見與具體開發計畫。

- (二)有關辦理第 2 次市地重劃事宜，請市政府補充整體負擔合理性、回饋比例以及開發強度（容積率）之訂定等計算依據與規範。
- (三)本案將兒童遊樂場用地予以變更，故請市政府補充鄰近公共設施用地之開闢情形、相關休憩空間之替代性及五項公共設施用地增加調整之具體因應措施，納入計畫書敘明。
- (四)本重劃範圍除公共設施為桃園市所有外，土地所有權人僅台灣銀行，桃園市政府本次會議擬將原報部審議之轉運站配置，修正為停車場並列入重劃共同負擔，且停車場日後將以立體多目標使用而設置轉運站 1 節，查平均地權條例第 60 條所列 10 項由重劃區土地所有權人按其受益比例共同負擔之公共設施，係指該項公共設施主要具有供重劃區內民眾使用之地區性性質；本案停車場供多目標使用並列入重劃共同負擔，為避免受益的可能性主體為不確定性公眾之爭議，建議桃園市政府應加強論述該停車場用地與滿足重劃區內民眾生活需求之合理關聯性(臺北高等行政法院 105 年度訴字第 1847 號判決參照)。又本次調整方案應再請該府地政局提供重劃可行性評估，供委員會參考。
- (五)至於本案變更範圍內桃園市政府持有之兒童遊樂場、道路及其興建費用，係參與第一次市地重劃之土地所有權人共同分擔，參依本部 76 年 5 月 25 日台內地字第 505647 號函示，該用地變更為商業區後應回饋原重劃區，該府地政局 110 年 2 月 17 日桃地重字第 1100006574 號函之重劃可行性評估說明略以，轉運站用地之取償價款應作為增添原重劃區內公共建設、管理及維護費用，本案仍請桃園市政府依該府地政局建議意見辦理。
- (六)整體開發及回饋規定載明停車場用地得立體多目標並設置轉運站 1 節，查「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」已有規定，請予以刪除。

四、有關變更案編號第 5 案(住宅區變更為商業區回饋機制)，參酌其他縣市住宅區變更為商業區案例，係於該計畫區辦理通盤檢討時全盤考量，並研擬明確之範圍、地點、面積及商業使用之具體需求開發計畫。本案係依「都市計畫法」第 27 條辦理個案變更，為因應特殊狀況之需要，視實際情況所為之迅行個別變更，故請說明納入本案辦理之急迫性、必要性，提會討論。

五、變更內容涉及以市地重劃方式開發者，應依本會 103 年 9 月 30 日第 836 次會議決議之下列通案性處理原則辦理，以配合整體開發計畫之期程，並確保都市計畫具體可行：

(一)請於桃園市都市計畫委員會審定細部計畫後，依平均地權條例相關規定，先行擬具市地重劃計畫書，送經市地重劃主管機關審核通過後，再檢具變更主要計畫書、圖報由本部逕予核定後實施；如無法於委員會審議通過紀錄文到 3 年內擬具市地重劃計畫書，送經市地重劃主管機關審核通過者，請都市計畫擬定機關於期限屆滿前敘明理由，重新提會審議延長上開開發期程。

(二)委員會審議通過紀錄文到 3 年內未能依照前項意見辦理者，仍應維持原土地使用分區或公共設施用地，惟如有繼續開發之必要，應重新依都市計畫法定程序辦理檢討變更。

六、其他及應補充事項：

(一)本次桃園、內壢、中壢車站變更為車站專用區回饋部分，同意會中交通部臺灣鐵路管理局及市府列席代表所提建議方案，刪除「鐵路沿線公共設施保留地」文字。並將「鐵路沿線公共設施保留地」納入內壢車站旁廣三用地(桃市府管有)之回饋。

(二)計畫書、圖請確實依「都市計畫書圖製作要點」規定辦理。

(三)本案如經本會審決通過後，變更內容超出原公開展覽範圍者，應另案辦理公開展覽及說明會，公開展覽期間無任何公民或

團體陳情意見者，則報由內政部逕予核定，免再提會審議；公開展覽期間公民或團體提出陳情意見，則應再提會討論。

(四)因本計畫部分變更案件涉及整體開發或附帶條件之執行事宜，為避免影響地方發展，本計畫案經委員會審議通過後，市政府得視實際發展需要，分階段報由內政部核定後，依法公告發布實施。

七、變更內容明細表：詳如表 1。逾期及逕向內政部陳情意見綜理表：詳如后表 2。

表 1、變更內容明細表

編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註	本會專案小組初步建議意見
		原計畫	新計畫			
變 1	桃園車站周邊	鐵路用地 (0.45)	車站專用區 (0.45)	為利桃園車站站區未來多元開發營運，重新界定車站站區範圍，予以變更為車站專用區，允許多元開發經營。	1-1-1	照市政府核議意見通過。
變 4	桃園車站西南側	住宅區 (1.04)	商業區 (1.04)	為落實桃園大後站計畫，並整合提供桃園車站周邊完善交通轉運機能，將桃園車站西南側臺灣銀行管有住宅區土地，併同周邊公共設施用地重新檢討規劃，變更為商業區、轉運站用地，以滿足旅客轉運需求，並創造後站地區都市發展動能，進而帶動前站更新發展，最終達成前後站地區整體都市再生、共榮發展的目標。	4-1-1	除併綜合意見三外，其餘參採市政府列席代表所提修正內容(修正後變更內容詳附表 1、附圖 1)。
		住宅區 (1.03)	商業區 (1.03)		4-1-2	
		住宅區 (0.48)	商業區 (0.48)		4-1-3	
		住宅區 (0.53)	商業區 (0.53)		4-1-4	
		住宅區 (0.62)	轉運站用地 (0.62)		4-2-1	
		道路用地 (0.10)	商業區 (0.10)		4-3-1	
		道路用地 (0.10)	商業區 (0.10)		4-3-2	
		兒童遊樂場用地(0.13)	商業區 (0.13)		4-4-1	
		兒童遊樂場用地(0.06)	道路用地 (0.06)		4-4-2	
		兒童遊樂場用地(0.15)	商業區 (0.15)		4-4-3	
變 6	桃鶯路兩側	住宅區 (0.0012)	道路用地 (0.0012)	配合鐵路地下化春日路陸橋拆除改為平面道路，依現況春日路、桃鶯路路幅寬度，變更所需路權及截角範圍為道路用地。	6-1-1	除請補充調整後道路寬度及事業財務計畫外，其餘照市政府核議意見。
		倉庫區 (0.0014)	道路用地 (0.0014)		6-1-2	
		鐵路用地 (0.0000)	道路用地 (0.0000)		6-2-1	

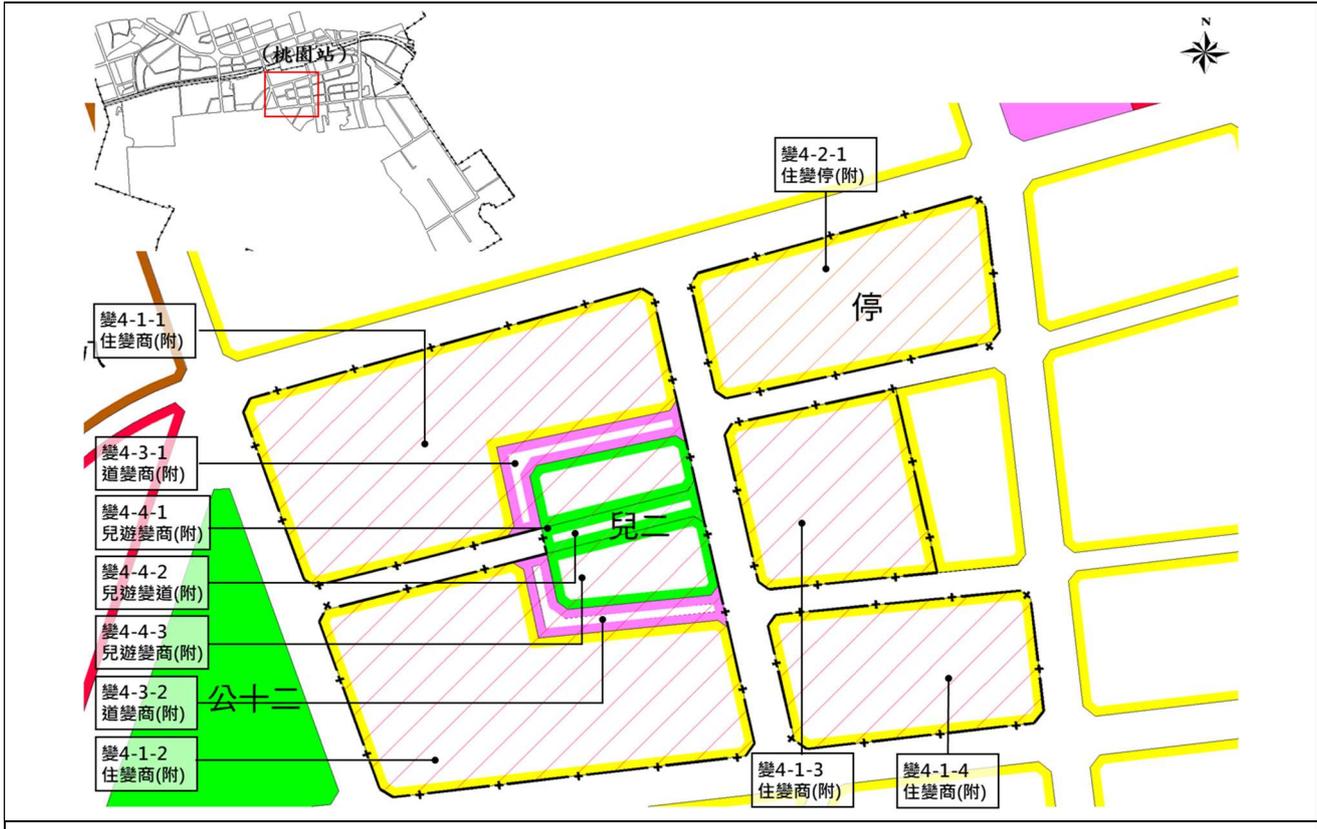
註：1. 表內面積應以核定計畫圖實地分割測量面積為準。

2. 「原編號」為公展草案之編號；「新編號」係依市都委會決議修正後之編號。

附表 1、變更內容明細表(本次修正內容)

編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
變 4	桃園 車站 西南 側	住宅區 (1.04)	商業區(附) (1.04)	為落實桃園大後站計畫，並整合提供桃園車站周邊完善交通轉運機能，將桃園車站西南側臺灣銀行管有住宅區土地，併同周邊公共設施用地重新檢討規劃，變更為商業區、停車場用地，以滿足地區性停車需求，並創造後站地區都市發展動能。	4-1-1
		住宅區 (1.03)	商業區(附) (1.03)		4-1-2
		住宅區 (0.48)	商業區(附) (0.48)		4-1-3
		住宅區 (0.53)	商業區(附) (0.53)		4-1-4
		住宅區 (0.62)	停車場用地(附) (0.62)		4-2-1
		道路用地 (0.10)	商業區(附) (0.10)		4-3-1
		道路用地 (0.10)	商業區(附) (0.10)		4-3-2
		兒童遊樂場 用地(0.13)	商業區(附) (0.13)		4-4-1
		兒童遊樂場 用地(0.06)	道路用地(附) (0.06)		4-4-2
		兒童遊樂場 用地(0.15)	商業區(附) (0.15)		4-4-3
		=	附帶條件：應以政府公辦方式辦理市地重劃整體開發。		=

註：1. 表內面積應依核定計畫圖實地分割測量面積為準，單位：公頃。
2. 凡本次變更未指明變更部分均依原計畫為準。



附圖 1、變 4 案變更內容示意圖

表 2、公民或機關團體陳情意見綜理表(第二階段)

編號	陳情人及陳情位置	陳情內容	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見
桃園逕 4	黃○峰/ 桃園市桃園區後站	<p>主旨： 針對桃園市桃園區後站住宅區變更為商業區的條件限制，本人欲確認回饋及容積率，所陳述理由提供貴府詳查。</p> <p>說明： 由於台灣早期由農業社會進步為工業社會，後來繁榮為商業型態。因此，政府的土地政策為全部農地，變為工業用地及住宅用地，最後繁榮為商業區，這是都市發展所必要的措施。所以，當年未實施建築管理規則才在農地上興建房屋，於似乎有甲建、乙建等後來的管制不是嗎？</p> <p>自中華民國 36 年土地總登記後，歷經公地放領，耕者有其田…等政策，從都市平均地權條例，平均地權條例後，讓農業社會演變至工業社會也帶來了汙染。因此，讓住商混合而區分工業科學園區立體化有其必要，也將現行工業用地容積率由 210%經由回饋金補償提升為 300%容積。反觀之，變 5-1-1-變 5-1-6 得到商業容積經由回饋比例為 20%，完成回饋後容積率不得大於 287%，變 5-1-7 因早期辦理過世地重劃，回饋比例為 10%，完成回饋後容積率不得大於 380%。上述兩種容積回饋配置似乎不合理。</p> <p>詳細理由如下：</p> <p>1. 當復興紡織廠用地為工業用地，而當時 5-1-1、5-1-2、5-1-3、5-1-4、5-1-5、5-1-6 皆因都市計畫劃定為住宅用地，因此才會有桃園都市計畫 44 年 5 月 30 日公告實施，民國 61 年辦理擴大修訂計畫，民國 73 年 1 月 11 日第一次通盤檢討發布實施，其後辦理八次個案變更。</p> <p>當時劃定為住宅區時，大林路為先父及建國路為先伯父所有，由數千坪土地一夕變為 15 米的道路，當時至今住宅區的價值遠比工業區售價高不是嗎？若是上述主管機關如此處理方式，未有一致性的回饋及容</p>		<p>建議予以採納。</p> <p>理由： 變 5 案依「桃園市都市計畫土地變更負擔回饋審議原則」住宅區變更為商業區回饋比例為 10%，修正回饋比例為 10%，並依公式計算為 255%。</p>	<p>併綜合意見四。</p>

編號	陳情人及陳情位置	陳情內容	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見
		<p>積率，令後站全體居民服氣，肥了國家瘦了百姓，圖利了5-1-7不是嗎？</p> <p>2. 當年復興紡織廠用地是私人土地，因借貸抵押給台灣銀行，後來桃園縣政府於93年辦理公辦市地重劃而取得商業區 380%容積率(如桃園區延平段 2 地號)及住宅區 230%容積率臨延平路，並非是以 5-1-7 為早期辦理市地重劃為由，而界定回饋比例及容積，可否提供計算數據呢？較為說服力不是嗎？</p> <p>3. 5-1-7 為市地重劃後的抵費地，由桃園客運公司及水利會取得，試問同街廓相同住宅區 230%的容積率，居然同樣變更為商業區，居然回饋比例及容積率不同，是否太神奇呢？</p> <p>4. 之前市府開公聽會全體市民取得資訊，得知回饋為 10%。市府文件應該有公信力。</p> <p>5. 民國 109 年 2 月 21 日桃園市政府函文，府都綜字第 1090041822 號函中及桃園市都市計畫委員會第 43 次會議紀錄(108 年 12 月 30 日上午 9 時 30 分)中，在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)案公民或團體陳情意見綜理表中編號 35，本人參與會議建議事項中，載明回饋金為 10%，而非 20%不是嗎？況且，主管機關也未有人告知，因次自然認為變更後為 380%的商業用地為合理不是嗎？也比現行工業用地容積高才是合理，台北市商業區 560%的容積率比比皆是，而桃園火車站應該是桃園市的地標不應該如此才對，應建議行政院及總統府讓六都有像樣建築，外國觀光客可以慕名而來不是嗎？不須作繭自縛。</p> <p>公告公開展覽「變更桃園都市計畫(第三次通盤檢討)(含都市計畫圖重製)(配合主細拆離)案」計畫書及圖，並舉辦說明會。</p>			

編號	陳情人及陳情位置	陳情內容	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見
桃園逕5	黃○峰/ 桃園火車站後站	<p>主旨： 針對 103 年 8 月 15 日陳情有關桃園火車站土地聯合開發乙案，復如說明，請查照。</p> <p>說明：</p> <p>一、依據台灣銀行股份有限公司 103 年 9 月 10 日發文得知本人陳情桃園市延平段 3 至 11 地號土地與台灣銀行股份有限公司所有同地段 2 地號土地聯合開發乙節，按台灣銀行股份有限公司就該土地前曾與唐榮公司簽訂合作開發契約，因雙方對契約效力存有爭議，目前尚於最高法院爭訟審理中。囿於該土地是否應受前開合作開發契約之約束尚待釐清，宜俟訴訟確定後始得依判決結果辦理後續相關事宜…等云云。時至今日 109 年 8 月 17 日剛滿六年，是否還在訴訟中呢？基於行政體系一致性，從馬政府至蔡政府執政皆無法解決困境不是嗎？</p> <p>二、依據金融監督管理委員會銀行局 103 年 9 月 3 日發文得知基於私權自由原則，尚難以公權力介入私權契約，時至今日 109 年 8 月 17 日壽險公司可以投資不動產，以振興經濟與時俱進的立法，似乎可以作為建築經理的起造人的信託，方能保障實施者與地主、消費者的權益嗎？依據整體都市美化及遠見，有其必要整體開發讓都市面容完整。況且它是重劃區的商業區應該方便規劃不是嗎？公平比例分配給地主不是嗎？</p> <p>三、依據前桃園縣政府 103 年 9 月 2 日發文得知桃園市公所刻正研擬桃園市都市計畫(第三次通盤檢討)之草案，迄今 109 年 8 月 17 日已至「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)案」的階段，但是令地主詬病是核定何時確定，可以預知如何與政府配合或自行開發，這不是政府最希</p>		併編號桃園逕 4 案。	併編號桃園逕 4。

編號	陳情人及陳情位置	陳情內容	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見
		<p>望看到景象不是嗎？也可以減少拆遷的困難度不是嗎？</p> <p>四、感謝蔡總統與行政院長對於鐵路地下化的支持，但是對於鄭市長欲聯合開發鐵路沿線，似乎感覺滯礙難行，中央與地方不是完全執政嗎？遇到台灣銀行土地，感覺中央力不從心，反觀台銀花博公辦都更於108年12月31日簽約及台鐵攜手日勝生開發高雄火車站…等比比皆是，鐵路的兩側目前未聽說要拆除、補償及開發，六都當中桃園的進度最慢不是嗎？2022年底前是否會有成效呢？很懷念蘇院長在台北縣長時的魄力，今日的新板特區與台北大學的開發令當地的人受惠而感恩帶來繁榮與便利。試問，桃園為何不行呢？</p> <p>五、陳情的目的在於「解決問題」，否則人民的期待，會隨著行政率而減少投資不是嗎？相信它不是執政團隊的原意不是嗎？</p> <p>六、附件公函五份：台灣銀行股份有限公司、金融監督管理委員會銀行局、桃園縣政府、桃園市政府都市發展局、行政院秘書長。</p>			

第 案：桃園市政府函為「變更中壢平鎮主要計畫（配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫）（第二階段）案」。

本會專案小組出席委員初步建議意見(彙整 109 年 9 月 22 日、110 年 3 月 5 日、110 年 4 月 13 日、110 年 9 月 29 日及 111 年 1 月 25 日 5 次會議)：

本案建議除下列各點外，其餘照桃園市政府核議意見通過，並請市政府以對照表方式補充處理情形及修正計畫書（修正部分請加劃底線）、圖後，提請委員會審議。

- 一、依「都市計畫法」第 26 條、第 27 條規定，都市計畫發布實施後不得隨時任意變更，本案係依「都市計畫法」第 27 條之個案變更，考量變更內容涉及工業區變更、都市更新及整體開發等案件，故請說明本案第二階段變更內容與本次臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫之關連性、變更之急迫性及必要性，以符合都市計畫法所規定之意旨。
- 二、有關變更案編號第 3 案(工業區變更為住宅區及商業區)依會中委員所提建議意見，工業區變更案件之審議，本於全國一致性之審查基準原則，仍應依循「都市計畫工業區檢討變更審議規範」規定，故請市政府詳予補充本案不依循前開變更審議規範部分規定，包括應捐贈公共設施用地之比例、工業區變更為住宅區及商業區之容積率計算等事宜，先提會討論決定。
- 三、變更案編號第 4 案(中壢車站土地都市更新)請詳予補充下列事項，納入計畫書敘明。
 - (一)本案擬變更停車場用地、鐵路用地及住宅區為商業區及車站專用區並由政府主導辦理都市更新開發，請詳予說明採都市更新辦理之必要性、辦理時程、開發後各項衝擊影響及因應作為、相關公益性說明、整體規劃及具體變更回饋計畫等內容。
 - (二)請依都市更新條例規定，補充說明該基地劃設都市更新地區

之合理性與必要性、土地利用計畫構想、公共設施改善計畫構想、交通運輸系統構想及防災、救災空間構想等實質發展計畫內容。

- (三)參據市政府列席代表於會中所提調整方案，與原報部方案差異較大，且涉及土地所有權人及相關權利人之權益保障及公益性回饋內容之合理性，為利後續都市更新之推動，爰請市政府強化意願調查說明資料及補充說明方案之可行性，並補充相關單位同意本案變更之文件以及私有土地經協議取得之歷程。
- (四)本案擬以都市更新方式開發，為確保都市計畫具體可行，建議於本會審定後，先依審定之都市計畫書、圖及都市更新條例有關規定，由實施者擬具都市更新事業計畫草案並辦理公開展覽後，再檢具變更主要計畫書、圖報由內政部逕予核定後實施。

四、有關交通部鐵道局所提配合工程設計調整事宜，考量臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫工程所需用地已核定發佈實施，且所提部分變更內容非本次第二階段所屬都市計畫區，故請於工程細部設計確認後，另循個案變更程序辦理。

五、其他及應補充事項：

- (一)本次桃園、內壢、中壢車站變更為車站專用區回饋部分，同意會中交通部臺灣鐵路管理局及市府列席代表所提建議方案，刪除「鐵路沿線公共設施保留地」文字。並將「鐵路沿線公共設施保留地」納入內壢車站旁廣三用地(桃市府管有)之回饋。
- (二)計畫書、圖請確實依「都市計畫書圖製作要點」規定辦理。
- (三)本案如經本會審決通過後，變更內容超出原公開展覽範圍者，應另案辦理公開展覽及說明會，公開展覽期間無任何公民或團體陳情意見者，則報由內政部逕予核定，免再提會審議；公開展覽期間公民或團體提出陳情意見，則應再提會討論。
- (四)因本計畫部分變更案件涉及整體開發或附帶條件之執行事宜，為避免影響地方發展，本計畫案經委員會審議通過後，市政府

得視實際發展需要，分階段報由內政部核定後，依法公告發布實施。

六、變更內容明細表：詳如表 1。逾期及逕向內政部陳情意見綜理表：詳如后表 2。

表 1、變更內容明細表

編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註	本會專案小組初步建議意見
		原計畫	新計畫			
變 1	位於鐵路地下化路權範圍內中壢及內壢車站所需範圍之地區	鐵路用地 (0.19)	車站專用區 (0.19)	為利中壢、內壢車站站區未來多元開發營運，界定車站站區範圍，予以變更為車站專用區，允許多元開發經營。	1-1-1 (內壢車站)	1. 內壢車站部分參採市政府列席代表所提修正內容，將西側部分鐵路用地變更為車站專用區(修正後變更內容詳附表 1(變 1)、附圖 1)。 2. 中壢車站部分參採市政府列席代表所提修正內容(修正後變更內容詳附表 1(變 1)、附圖 2)。
		鐵路用地 (1.80)	車站專用區 (1.80)		1-1-2 (中壢車站)	
		交通用地 (0.36)	車站專用區 (0.36)		1-1-3 (中壢車站)	
		鐵路用地 (2.31)	車站專用區 (2.31)		1-1-4 (中壢車站)	
變 3	內壢車站南側	廣場用地 (0.51)	車站專用區 (0.51)	配合鐵路地下化內壢車站周邊都市機能再造、站區環境意象塑造及騰空路廊與省道台 1 線整併設計構想，將內壢站南側廣三用地變更為車站專用區及道路用地，以連通莊敬路、忠孝路及提供內壢車站多元開發經營腹地，並打造內壢地區 50-100 公尺寬人本綠意園道。	3-3-1	有關廣場用地變更為道路用地部分(變 3-3-2)(莊敬路)，參採市政府列席代表及交通部臺灣鐵路管理局所提建議方案，調整為車站專用區，供車行使用(修正後變更內容詳附表 1(變 3)、附圖 3)。
		廣場用地 (0.09)	道路用地 (0.09)		3-3-2	
變 4	中壢車站私有	停車場用地 (0.26)	商業區 (0.26)	為利車站專用區整體規劃型塑站區意象，並提升私有土	4-1-1	除併綜合意見三外，其餘參

編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註	本會專案小組初步建議意見
		原計畫	新計畫			
	土地	鐵路用地 (0.62)	商業區 (0.62)	地重建開發效益，將中壢車站周邊停車場用地、部分鐵路用地(含臺鐵局管有及私有)、道路用地及住宅區變更為商業區及車站專用區，劃設為同一整體開發範圍，採公辦都市更新方式辦理。	4-1-2	採市政府列席代表所提修正內容(修正後變更內容詳附表1(變4)、附圖4)。
		鐵路用地 (0.02)	商業區 (0.02)		4-1-3	
		道路用地 (0.0028)	商業區 (0.0028)		4-1-4	
		道路用地 (0.0008)	商業區 (0.0008)		4-1-5	
		住宅區 (0.12)	商業區 (0.12)		4-1-6	
		鐵路用地 (0.10)	車站專用區 (0.10)		4-2-1	
		住宅區 (0.05)	車站專用區 (0.05)		4-2-2	
		鐵路用地 (0.02)	車站專用區 (0.02)		4-2-3	
		住宅區 (0.05)	車站專用區 (0.05)		4-2-4	
變5	中壢車站周邊廣場用地	道路用地 (0.16)	廣場用地 (0.16)	為因應鐵路地下化中壢站區周邊中正路與健行路連通、元化地下道廢除改為平面道路，配合站區周邊道路系統重整，並結合中平商圈，變更部分元化路道路用地為廣場用地，提供鐵路地下化出入口設置及人潮聚集疏散空間。	5-1-1	照市政府核議意見通過。
變6	中壢車站南側	停車場用地 (0.37)	停車場用地(兼供捷運系統使用) (0.37)	配合停三用地與捷運車站共構停車場及商業大樓，變更捷運車站用地、停車場用地為停車場用地(兼供捷運系統使用)，以增進後續土地利用效能。	6-1-1	本案已納入「變更中壢平鎮主要計畫(第三次通盤檢討)案」變更，並於109年6月17日公告實施，故
		捷運車站用地(0.07)	停車場用地(兼供捷運系統使用)		6-1-2	

編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
			(0.07)		本會專案小組初步建議意見 本案參採市政府列席代表說明予以撤案。

註：1. 表內面積應依核定計畫圖實地分割測量面積為準，單位：公頃。
2. 凡本次變更未指明變更部分均依原計畫為準。

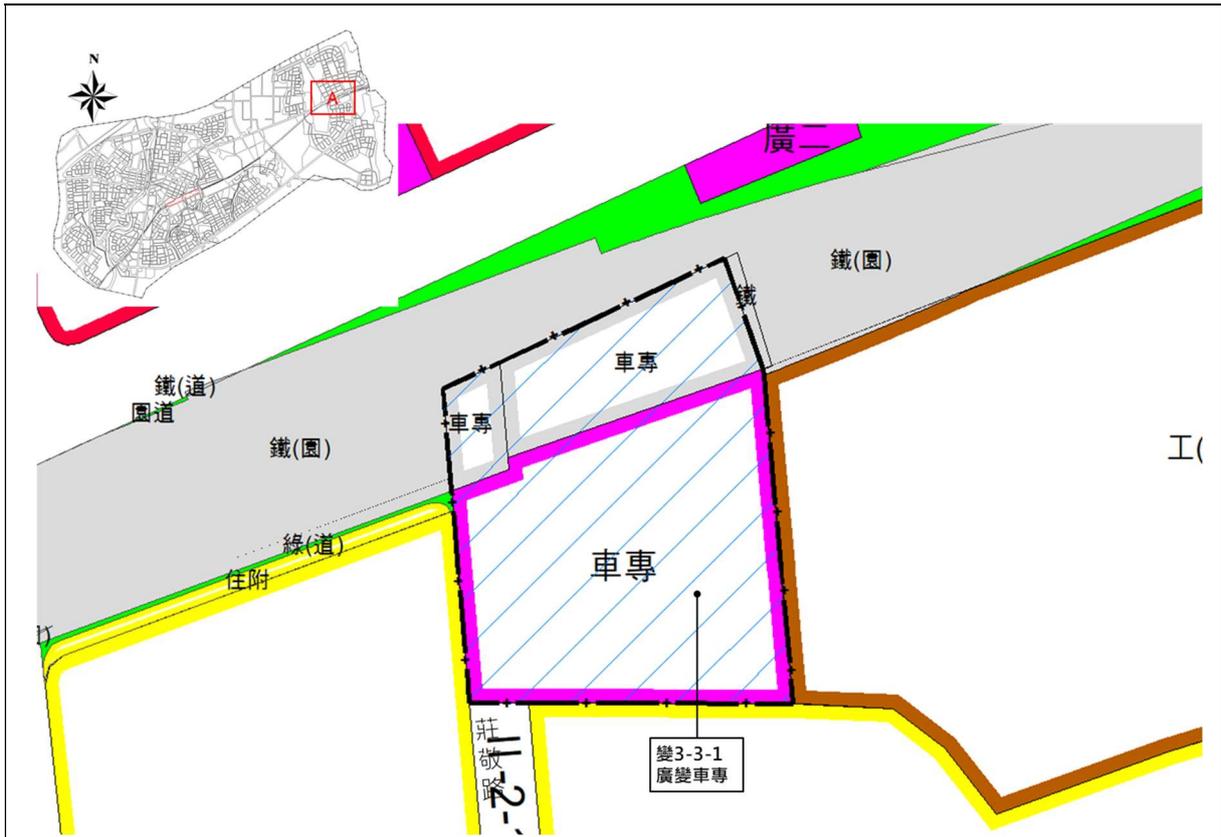
附表 1、變更內容明細表(本次修正內容)

編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
變 1	位於鐵路地下化路權範圍內中壢及內壢車站所需範圍之地區	鐵路用地 (0.18)	車站專用區 (0.18)	為利中壢、內壢車站站區未來多元開發營運，界定車站站區範圍，予以變更為車站專用區，允許多元開發經營。	1-1-1 (內壢車站)
		鐵路用地(兼供園道使用) (0.03)	車站專用區 (0.03)		1-1-2 (內壢車站)
		鐵路用地 (2.42)	車站專用區 (2.42)		1-1-3 (中壢車站)
		交通用地 (0.36)	車站專用區 (0.36)		1-1-4 (中壢車站)
		鐵路用地 (1.70)	車站專用區 (1.70)		1-1-5 (中壢車站)
變 3	內壢車站西側	廣場用地 (0.60)	車站專用區 (0.60)	配合鐵路地下化內壢車站周邊都市機能再造、站區環境意象塑造及騰空路廊與省道台1線整併設計構想，將內壢站南側廣三用地變更為車站專用區，以連通莊敬路、忠孝路及提供內壢車站多元開發經營腹地，並打造內壢地區 50-100 公尺寬人本綠意園道。	3-3-1
變 4	中壢車站私有土地	鐵路用地 (0.66)	商業區(附) (0.66)	基於鐵路地下化後交通部台鐵路預計將中壢站區改建為多功能大樓，惟現況站區夾雜住宅區及長期未徵收之私有鐵路用地與停車場用地，不利站區開發整體規劃設計，且住宅區現有建物	4-1-1
		住宅區 (0.05)	商業區(附) (0.05)		4-1-2
		停車場用地	車站專用區(附)		4-2-1

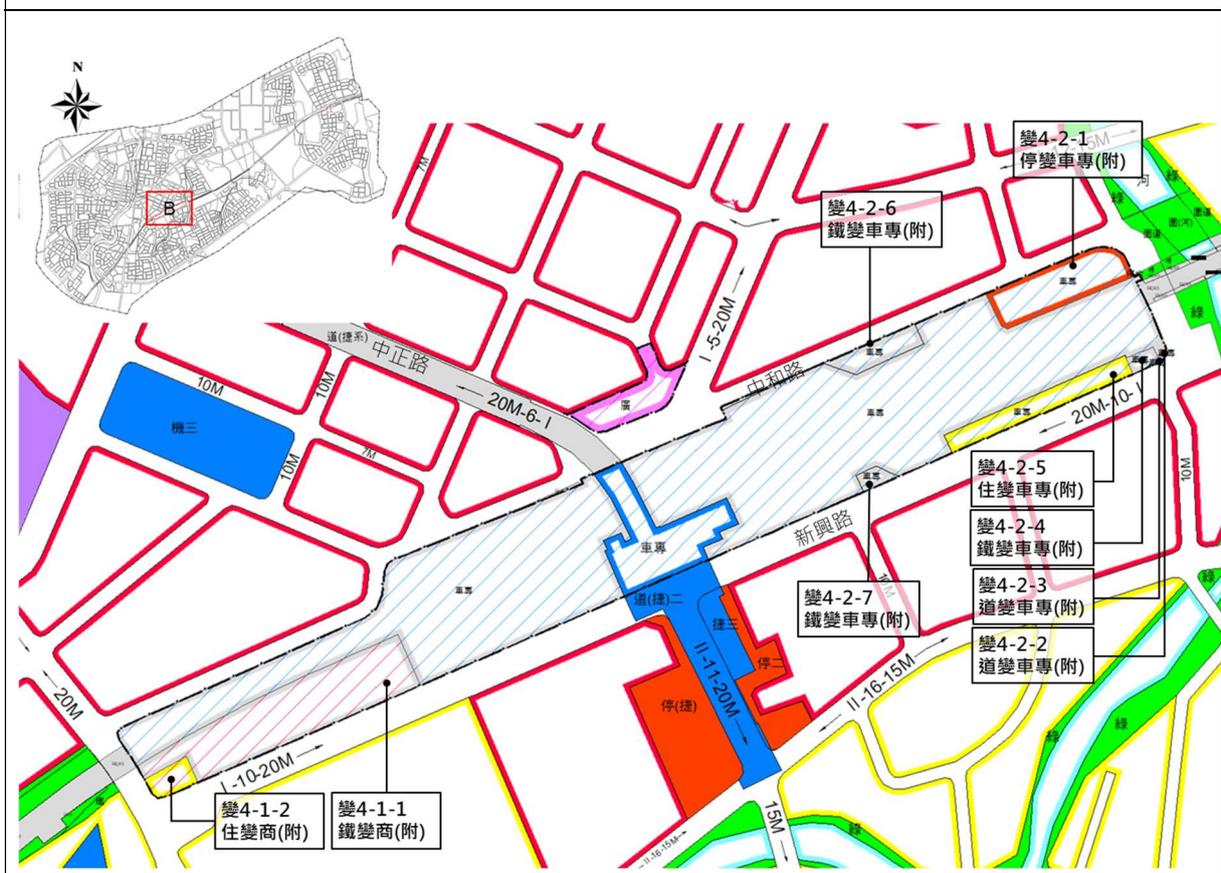
編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
		(0.26)	(0.26)	老舊，土地平均深度僅 13-14 公尺，多為面積約 60 平方公尺的小規模土地，私有地主未來重建不易有效利用，爰為重整提供較完整之車站整體開發腹地，形塑站區意象，並加速取得公保地及促進站區環境更新，以及透過都市更新立體分配機制保障小規模私有住宅區土地地主開發利用效益，將中壢車站周邊停車場用地、部分鐵路用地、道路用地及住宅區劃設為同一整體開發範圍，並變更為商業區及車站專用區，採公辦都市更新方式開發。	
	道路用地 (0.0028)	車站專用區(附) (0.0028)	4-2-2		
	道路用地 (0.0008)	車站專用區(附) (0.0008)	4-2-3		
	鐵路用地 (0.02)	車站專用區(附) (0.02)	4-2-4		
	住宅區 (0.17)	車站專用區(附) (0.17)	4-2-5		
	鐵路用地 (0.10)	車站專用區(附) (0.10)	4-2-6		
	鐵路用地 (0.02)	車站專用區(附) (0.02)	4-2-7		
	-	附帶條件：應以政府公辦方式辦理都市更新整體開發。	-		

註：1. 表內面積應依核定計畫圖實地分割測量面積為準，單位：公頃。

2. 凡本次變更未指明變更部分均依原計畫為準。



附圖 3、變 3 案變更內容示意圖



附圖 4、變 4 案變更內容示意圖

表 2、公民或機關團體陳情意見綜理表(第二階段)

編號	陳情人及陳情位置	陳情內容	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見
中平逕 4	內壢新站都市更新計畫協會/內壢車站沿線地段	<p>主旨</p> <p>關於本會提案：響應桃園市府都市發展計畫，有關內壢新站沿線地段住戶位移乙案列席營建署陳述說明，陳情建議，召開內壢站區工程座談會，附件簡報提案說明：</p> <p>說明</p> <p>一、本會於 109 年 3 月前述有關台鐵地下化工程配合都市計畫，我會增列席提議建議將有關內壢新站沿線地段住戶位移至，鐵道局計畫內壢貨運站、現今為倉庫及空地地址處，作為因應配臨時軌及地下永久軌路線順暢平整開發建議。</p> <p>理由有：</p> <p>理由</p> <p>一、我會所持理由，因應鐵道臨時工程中，此段臨時軌緊鄰我會沿線住戶民房一側，除鐵道工程我會尚未得知外，鐵道局只將此處單方進行圍籬，肇因未來工程肯定影響我會住戶居家安全隱患之可能，噪音更是無法因鋼板進行簡易隔離而降低。</p> <p>二、我會所持理由，因此處已談論多年，我會被畫歸交通道路廣場地目多年，除多年來，禁限停滯、造成沿線地段住戶生活及安全外，我會居民更無法滿足生活及保有生活權益，況因我會願意配合都市計畫配合變更，或是條件相等市政配合計畫，但確實因此地段為交通要衝，且</p>	<p>建議</p> <p>一、建議，考量以本會沿線地段住戶為位移條件，將此段住戶地點做為平移開發，以原鐵路局原內壢貨運站的場址，做為我會住戶開發的設想地塊，進行對等式的建設平衡開發，且因此地點足以滿足鐵路中心線路平直後，同時擴大為台一線的道路擴大及緩衝綠化帶的設想，滿足未來公共建設，開發不受限民眾利益均能成為鄰里與建設最佳化的都市計畫更新整合考量。</p> <p>二、建議，設想原街道依原戶號、有序排列重建開發、不影響住戶建設權益，且同時解決因台鐵地下化工程鐵道增設臨時軌工程，因緊鄰住戶房損產生之樓房隱患。</p> <p>三、配合，新站外範圍配合市政建設之需要擴增為，居民與社會住宅商業樓，除可提高街廓利用度外，場址更可做為內壢地區未來升級擴大發展的行政中心設施可能。</p> <p>四、配合，一次解決台一線多年無法增寬限制，解決數十年嚴重交通瓶頸，透過我會沿線地段住戶位移後，增容後配合市政府的計畫，鐵路地下化市政整合雙方工程進行不受牽制，增容後更滿足未來都市需求提前市政佈局開發。</p> <p>五、配合，將站體依照鐵路地下化可能將街道串通、都更問題、居民權益，一次完成。將新站新貌的重置開發成為鐵道局規劃、鐵路局有效營運、市政府降低開發壓力、全民多元共享</p>	<p>建議不予採納。</p> <p>理由：</p> <p>1. 依 108 年 12 月 30 日桃園市都市計畫委員會第 43 次會議決議略以：「為解決台一線省道整體性交通擁塞問題，同時利用鐵路地下化騰空路廊與台一線省道合併規劃設計，打造桃園、中壢都會區間 50~100 公尺寬人本、綠意園道，廣二用地(既有建物座落部分)仍應予徵收取得，無法原地保留變更為可建地。」</p> <p>2. 本案計畫書已明訂廣二用地安置方式：「廣二用地應徵收取得，惟考量廣二用地上既有建物多屬都市計畫擬定前既已存在之合法建物，基於居住需求，後續廣二用地徵收取得時如有安置需求，市府因變更回饋取得之住宅區土地，得以專案讓售方式提供優先承購，必要時由市府興建安置住宅提供優先</p>	<p>併綜合意見二。</p>

編號	陳情人及陳情位置	陳情內容	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見
		<p>我會沿線地段為台一線沿線平交道林立之故，確有其交通擴增困難及後續工程施工之隱患，更凸顯商討本地未來發展的急迫重要性，勢必衡量此地點地下化施工及未來沿線發展的長久問題的深度考量。</p>	<p>的新內壢新站建設，成為真正桃園地區指標建設的前瞻計畫。</p>	<p>承購。有關優先承購方式，由桃園市政府另訂之；興建安置住宅其容積得酌予提高至基準容積之一點五倍。」</p> <p>3. 有關陳情設置消防安全巷道事宜，已轉請工務局處理。</p>	
<p>中平逕5</p>	<p>台鐵地下化內壢新站協會秘書長暨住戶代表 江○浩/內壢車站沿線地段</p>	<p>主旨 關於本會列席：響應桃園市府都市發展計畫，有關內壢新站東段線地段住戶位移專案列席營建署陳述說明與提議，張開內壢站區工程座談會，臨時軌影響位移提案說明： 說明 一、本會於109年9月22日前述有關台鐵地下化工程桃47平交道東段，我會列席提議將有關內壢新站沿線地段住戶位移至，鐵道局計畫內壢貨運站，現今為倉庫及空地位址處，作為因應配合臨時軌及地下永久軌路線順暢平整開發建議；理由有： 理由 一、我會所持理由，因應鐵道臨時工程中，此段臨時軌緊鄰我會沿線住戶民房一側，除鐵道工程我會尚未得知外，鐵道局只將此處單方進行圍籬，肇因未來工程肯定影響我會住戶居家安全隱患之可能，噪音更是無法因鋼板進</p>	<p>建議 一、提議，考量以本會沿線地段住戶為位移條件，將此段住戶地點做為平移開發，以原鐵路局原內壢貨運站的場址，做為我會住戶開發的設想地塊，進行對等式的建設平衡開發，且因此地點足以滿足鐵路中心線路平直後，同時擴大為台一線的道路擴大及緩衝綠化帶的設想，滿足未來公共建設開發不受限，民眾利益均能成為鄰里與建設最佳化的都市計畫更新整合考量。 二、提議，設想原街道依原戶號、有序排列重建開發、不影響住戶建設權益，且同時解決因台鐵地下化工程鐵道增設臨時軌工程，因緊鄰住戶房損產生之樓房隱患。 三、配合，新站外範圍配合市政建設之需要擴增為，居民與社會住宅商業樓，除可提高街廓利用度外，場址更可做為內壢地區未來升級擴大發展的行政中心設施可能。 四、配合，一次解決台一線多年無法增寬限制，解決數十年嚴重交通瓶頸，透過我會沿線地段住戶位移後，增容後</p>	<p>併編號中平逕4案。</p>	<p>併編號中平逕4。</p>

編號	陳情人及陳情位置	陳情內容	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見
		<p>行簡易隔離而降低發生噪音的可能。</p> <p>二、我會所持理由，因此處已談論多年，我會被畫歸交通道路廣場地目多年，除多年來，禁限停滯、造成沿線地段住戶生活及安全外，我會居民更無法滿足生活及保有生活權益，況因我會願意配合都市計畫配合變更，或是條件相等市政配合計畫，但確實因此地段為交通要衝，且我會沿線地段為台一線沿線平交道林立之故，確有其交通擴增困難及後續工程施工之隱患，更凸顯商討本地未來發展的急迫重要性，勢必衡量此地點地下化施工現地住戶無安全消防巷道及未來沿線發展的長久問題的深度考量。</p>	<p>配合市政府的計畫，鐵路地下化市政整合雙方工程進行不受牽制，增容後更滿足未來都市需求提前市政佈局開發。</p> <p>五、配合，將站體依照鐵路地下化可能將街道串通、都更問題、居民權益，一次完成。將新站新貌的重置開發成為鐵道局規劃、鐵路局有效營運、市政府降低開發壓力、全民多元共享的新內壢新站建設，成為真正桃園地區指標建設的前瞻計畫。</p>		
中平逕 6	台鐵地下化內壢新站協會秘書長東段住戶代表江○浩/內壢車站沿線地段	<p>本會秘書長暨住戶代表江○浩代臨時軌沿線東側段住戶提案發函 109 年 10 月 20 日本會依據 109 年 9 月 2 日桃園市都發局公布有關內壢臨時軌沿線東側段未列入本次公布計畫議題，公告重新公開展覽「變更縱貫公路桃園內壢間都市計畫中(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)(第一階段)案」等 5 案計畫書、圖，並舉辦說明會之一事；本人江○浩受擔任作為本會臺鐵地下化內壢新站協會避書長及住戶代表一職，提出全區為住戶共 27 戶及住戶聯名陳情名冊，前略提案有關全排位移內壢舊貨運站址，再補充另</p>	<p>陳情提議： 以臨時軌沿線東側段住戶考量範圍，本次緊急提案五點如下議題建議</p> <p>一、建議依照沿線東側段住戶範圍，以現地方式，以桃 47 東段區段現地住戶位址作為重建專案。</p> <p>二、以沿線東側段住戶範圍，依照各戶產權委請都市發展局都市計畫科審議討論進行場址評估。</p> <p>三、本案計畫做為我臨時軌沿線東側段住戶重建配合都市交通發展獎勵計畫，以現行計畫進行。配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫之內壢站特定區計畫改善附屬計畫。</p>	併編號中平逕 4 案。	併編號中平逕 4。

編號	陳情人及陳情位置	陳情內容	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見
		<p>案，即以本區臨時軌沿線東側段住戶以現地依照都市計畫道路中心線中華路一段桃47平交道東側路段起，單側現今為臺一線道12米，提議再拓寬至15米道路的交通考量，以配合完成重大建設配合開發方式，未來沿線即將影響共同開發施工等情事緊急提案，我東段住戶聯合提請提議都市更新單元的方式，主旨提案原廣二用地再退縮拓寬恢復為商二用地現地再開發重建一事，陳情內容有！</p> <p>主旨：</p> <p>依據桃園市政府都發局公布有關，因本會區段桃47平交道臨時軌沿線東側段為列入本次公布，配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫中，應將本會居民臺鐵地下化內壢新站臨時軌沿線東側段，另作列入特別區段全宜計畫！因此提案陳情，提請另設東側段臨時軌工程補增列特別計畫，所持有事由有：</p> <p>事由說明：</p> <p>由於本區東段戶臨時軌未來沿線東側段沿線雖未列入公布有關特定區計畫（配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫）但本段區域範圍與未來增設臨時軌除有以下現場衝突問題原如下四點：</p> <p>一、本段東側無法依原市府建議保持現狀，肇因本東側段無鐵路局應做隔鄰要求出入防火巷道！</p>	<p>四、同時以地下化建設計畫工程需求配合方式，減低過去無法解決我段居民長久以來廣二地段區段，東沿測所產生的歷史問題，一併解決因沿線東側臨時軌鋪設即將發生的施工與安全困難！</p> <p>五、未來土地興建方式按照，除配合臺鐵都會區捷運化第一階段案中，以獎勵計畫補償作業的方式給予我段沿線東側段住戶的從優配合作業，未來開展臨時軌鋪設以及提高且提前工程加快時間與推進未來市府新桃園中軸園道的順遂發展！</p> <p>我內壢新站協會東段戶期待 我會東側沿桃47平交道住戶為既存數十多年的自有商業區段位址，且早於民國50年間的自有房產，其中，正因夾隔緊鄰台一線道與鐵路沿線，其重要性不言而喻，期間更歷經多次的市府商議恢復商二地目區段建議變更提議，桃園市府局處確實著墨城市建設的深度以及考慮開發的可能而為民思考！由於未來鐵路地下化臨時軌後續園道建設業經交通部鐵道鐵路局處各單位的戮力構思，議經桃園市府臻近完善，但此處東段互有期限縮及開設限制。因此個人代表整合沿線東側段住戶的共同意見，提出緊急陳情！無非希望在建設推進同時，並行考量此地因限制轉化為示範都市更新單元的方式共同開發的可能，寄望各單位給予最良善合衷且利國利民的城市指導建設！</p>		

編號	陳情人及陳情位置	陳情內容	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見
		<p>二、同時未來增設臨時軌屬鐵路電氣特超高壓電壓設施，無最少與鄰里住房保持 4 米安全空域！</p> <p>三、未來增設臨時軌上空域及平行區位，無最少與鄰里住房保持 3 米安全空域電磁波發生可能！</p> <p>四、同時未來增設臨時軌後與鄰里住房，無保留造成產生緊迫長時段交通噪音污染等嫌惡問題！</p> <p>我會為考慮因未來桃園市府依據地下化施工一併計畫調整都市計畫可能情事，台一線道做為本地區的隔護建設帶，並考慮本地區為民國 70 年當時臺一線與鐵路電氣化工程時興建之民間開發建設，在當時時空因素下現址為 12 米道路無人行道有騎樓之環境線道開發，因此，我會提議就地重建配合台一線道再拓寬後重建退縮開發以都市更新單元簡化後續市府市政以及園道先期工程配合可能！</p>			
中平逕 7	台鐵地下化內壢新站協會秘書長東段住戶代表江○浩/內壢車站沿線地段	<p>陳情： 本會依據 109 年 9 月 2 日桃園市都發局公布有關內壢臨時軌沿線東側段未列入公佈計畫議題公告重新公開展覽「變更縱貫公路桃園內壢間都市計畫中（配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫）（第一階段）案」等 5 案計畫書、圖，並舉辦說明會之一事；</p>	<p>緊急陳情議題： 議請市府以臨時軌沿線東側段住戶考量範圍，再次緊急提案五點如下議題建議</p> <p>一、依照沿線東側住戶範圍以現地桃 47 東段區段現地住戶位址退縮 4 米作為商業重建專案可能。</p> <p>二、以沿線東側段住戶範圍，依照各戶產權委請都市發展</p>	併編號中平逕 4 案。	併編號中平逕 4。

編號	陳情人及陳情位置	陳情內容	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見
		<p>本人江○浩做為中華路一段現地住戶同時受擔任作為本會，台鐵地下化內壠新站協會秘書長及桃 47 平交道東段住戶代表一職，因本地段桃 47 平交道東側台鐵無預留施工便道，完全忽略本東側地段的台鐵地下化臨界安全!因此，就未來市府解決有關廣二地目發展計畫之解決此處多年來未解議題，除提出全區為住戶排戶共 27 棟戶經全體住戶聯名陳情名冊，就多次提案有關本地段東側全排位移原內壠舊貨運站址，再補充另案，即以本區臨時軌沿線東側段住戶以現地依照都市計畫道路中心線中華路一段桃 47 平交道東側路段起單側現地改造原臺一線道 12 米提議再拓寬至 15 米道路的交通考量，以配合完成重大建設配合開發方式，未來沿線即將影響共同開發施工等情事緊急提案。</p> <p>主旨： 依據桃園市政府都發局公布有關，因本會區段桃 47 平交道臨時軌沿線東側段未列入本次公布，配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫中，為考慮到整體城市風貌以及台鐵地下化內壠臨時軌沿線東側段該區任務完成前後，我會提請建議另作列入都市計畫更新的方式將本區段以特別都市單元區段權宜計畫！我會東段戶住戶原廣二用地區位就地重建，同時配合臺一線現址重新調適配合拓寬，因此提案陳情，提請</p>	<p>局都市計畫科審議進行危老重建評估。</p> <p>三、本案計畫做為臨時軌沿線東側段住戶以危老重建配合都市交通發展專案獎勵計畫，以現行計畫進行，同時配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫之內壠站特定區計畫改善附屬計畫。</p> <p>四、同時以地下化建設計畫工程需求配合方式，減低過去無法解決我段居民長久以來廣二地段區段，東沿側所產生的歷史問題，一併解決因東側沿線臨時軌鋪設即將發生的施工與安全困難!</p> <p>五、現地桃 47 東段中華路東側即刻開展徵收，桃園市工務局將本路段即刻設置消防安全巷道!</p> <p>六、按照市府此段園道構想，我東段住戶未蒙建設，反而遭受鐵路未留消防安全巷道設施隱患!未來土地興建方式按照，除配合臺鐵都會區捷運化第一階段案中，以獎勵徵收計畫補償作業方式盡速提前給予我段沿線東側段住戶的從優配合作業，同時開展先行臨時軌鋪設接續預留消防安全巷道，以及提高未來施工所產生的臨界隱患，且提前台鐵地下化工程時效，加快內壠地區工程開展進度與時間，並同時可能以符合危老街廓之條例議題同時推進未來市府新桃園中軸園道的順遂發展!</p> <p>我內壠新站協會東段戶強烈呼籲</p>		

編號	陳情人及陳情位置	陳情內容	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見
		<p>另設東側段臨時軌工程前置臺一線道路拓寬補增列特別都市更新單元計畫，由於公開版本為園道發展，在尚未發起價購本地私有商業民宅前題，同時考量我東段戶現有居家及營業消防安全問題，請市府儘速解決增設防火巷弄問題並將本地價購議題盡速於今年上半年度市政議程，所持事由有下：</p> <p>事由說明：</p> <p>我會為考慮因未來桃園市府依據地下化施工一併計畫調整都市計畫可能情事，台一線道作為本地區的隔護建設帶，並提出本地段民國 70 年當時臺一線與鐵路電氣化工程時興建之民間開發建設，在當時時空因素下現址為雙向 24 米我向單邊 12 米重要道路之無人行道有騎樓之環境線道開發，因此，我會沿線提議就地整體東段戶街廓現址重建，並配合台一線道再退縮 3 米拓寬後依未來道路線性開發以都市更新單元名義，簡化後續市府市政以及園道先期工程配合可能！</p> <p>所持理由有，由於本區東段戶臨時軌未來沿線東側段沿線雖未列入公布有關特定區計畫（配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫）但本段區域範圍與未來增設臨時軌除有以下現場衝突問題如下五點：</p> <p>一、本區地段多年來都市計畫通盤檢討地目持續劃設廣二用地，漠視居</p>	<p>我會東側段沿桃 47 平交道住戶為既存數十多年的自有商業區段位址，且早於民國 50 年前都市計畫前的自有房產，其中正因夾隔緊鄰台一線道與鐵路沿線，其重要性不言可喻，於民國 70 年期間歷經配合西部幹線內壢街拓寬工程沿街各住戶退縮拆除 12 米深有餘，爾後地目卻劃歸園道及廣二用地，雖桃園市府多次商議恢復商二地目區段建議變更提議，都市計畫審議卻毫無結果堅持維持廣二用地思維，且經鐵路局鐵軌地下化審議後不徵用本地範圍，問題也止於擱置，桃園市府局處由於未來鐵路地下化臨時軌後續園道建設業經交通部鐵道鐵路局處各單位的戮力成行，議經桃園市府臻近完善，但此處東段戶有其限縮及開設限制而毫無結果！因此，個人代表接到鄉親整合沿線東側段住戶的共同意見，提出要求市府開展徵收以及臨時軌道先行開設消防安全巷道的陳情！無非希望市政建設推進同時先行考量此地因限制轉化為示範都市鄰里道路發展更新單元的方式，徵收開發以及重建開發街道重建開發多種可能，寄望各上級單位給予最良善合衷且利國利民的城市指導建設！</p>		

編號	陳情人及陳情位置	陳情內容	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見
		<p>民安樂居住辛勤生活問題!</p> <p>二、本段東側無法依原都審建議保持現狀，肇因本東側段，無鐵路局應做隔鄰要求出入防火巷道!</p> <p>三、同時未來增設臨時軌屬鐵路電氣特超高壓電壓設施，無最少與鄰里住房保持4.5米安全空域!</p> <p>四、未來增設臨時軌上空域及平行區位，無最少與鄰里住房保持3.2米安全空域電磁波發生可能!</p> <p>五、同時未來增設臨時軌後與鄰里住房，臨軌設施造成產生壓迫長時段交通噪音汙染等嫌惡問題!</p>			