

訂定中壢平鎮都市擴大修訂都市計畫
(臺鐵都會區捷運化桃園段地下
化建設計畫車站周邊及沿線地區)
細部計畫土地使用分區管制要點及
都市設計準則案

擬定機關：桃園市政府
中華民國 108 年 3 月

桃園市擬定都市計畫審核摘要表

項 目	說 明	
都市計畫名稱	訂定中壢平鎮都市擴大修訂都市計畫(臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫車站周邊及沿線地區)細部計畫土地使用分區管制要點及都市設計準則案	
擬定都市計畫法令依據	都市計畫法第17條	
擬定都市計畫機關	桃園市政府	
本案公開展覽起訖日期	公 開 展 覽	
	說 明 會	
人民團體對本案之反映意見		
本案提交都市計畫委員會審核結果	市 級	

目 錄

圖 目 錄.....	I
壹、計畫緣起.....	1
貳、法令依據.....	3
參、計畫範圍.....	3
肆、土地使用分區管制要點	3
伍、都市設計準則.....	13
陸、其他.....	19

圖 目 錄

圖 1 臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫示意圖	2
圖 2 中壢車站周邊指定留設空間(平面部分) 示意圖	7
圖 3 內壢車站周邊指定留設空間(平面部分)示意圖.....	8
圖 4 中壢車站周邊建築退縮管制示意圖	9
圖 5 內壢車站周邊建築退縮管制示意圖	10
圖 6 本計畫區實施增額容積範圍示意圖(一).....	11
圖 7 本計畫區實施增額容積範圍示意圖(二).....	12
圖 8 中壢車站周邊 3D 模擬示意圖(一).....	15
圖 9 中壢車站周邊 3D 模擬示意圖(二).....	16
圖 10 內壢車站周邊 3D 模擬示意圖(一).....	17
圖 11 內壢車站周邊 3D 模擬示意圖(二).....	18

壹、計畫緣起

有鑑於桃園段鐵路立體化建設對本市發展之重要性，「臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫」綜合規劃報告於民國 98 年經行政院核定，同意辦理臺鐵桃園段高架化建設計畫，期藉由鐵路立體化後可銜接轉乘桃園捷運系統，將臺鐵桃園段立體化納為桃園都會區大眾捷運路網之一部分，並編列為桃園捷運紅線。

臺鐵桃園段高架化計畫辦理細部設計及發包施工期間，由於內壢、中壢路段現有鐵路路廊較為狹窄，為維持現有鐵路營運，並辦理鐵路高架施工，須局部徵收土地及辦理拆遷而衍生民眾抗爭，因土地取得作業不順利，高架化計畫進度落後。桃園市政府鑒於桃園段鐵路路廊寬度不足，高架化後對於桃園、中壢都會區沿線之景觀、噪音衝擊過大，且鐵路沿線居住人口密集、地方民眾希望採地下化路線的訴求，桃園市政府遂依「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫審查作業要點」規定辦理臺鐵桃園段高架化建設計畫改採地下化可行性評估，業經 106 年 7 月 31 日行政院核定在案。

本計畫係配合臺鐵桃園段地下化計畫，其地下化沿線廊帶、內壢車站及中壢車站設置，訂定細部計畫土地使用分區管制要點及都市設計管制準則，包含車站專用區、鐵路用地(兼供園道使用)、鐵路用地、工住變商地區、都市設計審議地區及建築退縮等相關規定，以加強未來開發成效，期以塑造桃園市之良好的都市空間景觀與環境品質；另訂定增額容積相關規定，俾利整體建設經費之籌措及提高計畫自償率，爰訂定本細部計畫土地使用分區管制要點及都市設計管制準則。

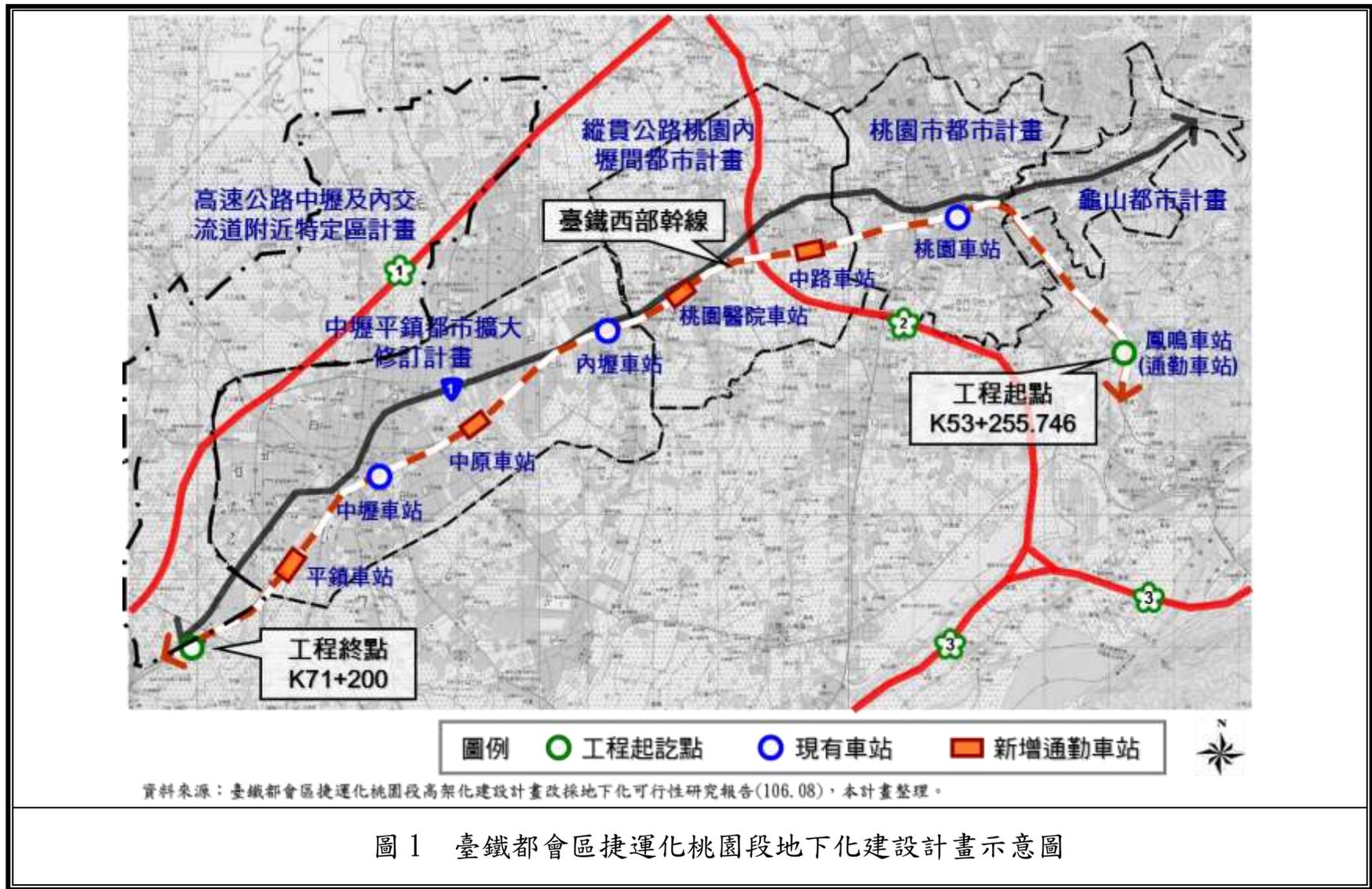


圖 1 臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫示意圖

貳、法令依據

依據都市計畫法第 17 條規定辦理。

參、計畫範圍

本計畫範圍為內壢車站、中原車站、中壢車站、平鎮車站中心點半徑 500 公尺範圍及鐵路沿線 200 公尺範圍涵蓋到之街廓及公共設施用地。

肆、土地使用分區管制要點

一、本要點依都市計畫法第 22 條、第 32 條及同法桃園市施行細則第 39 條規定訂定之。

二、車站專用區及車站用地之使用強度與容許使用規定如下：

(一)建蔽率不得大於 20%，容積率不得大於 60%，容許使用規定如下：

1. 供鐵路路線、車站及相關附屬設施使用。
2. 供捷運路線、車站及相關附屬設施使用。
3. 供 1、2 以外其他大眾運輸路線、車站及相關附屬設施使用。

(二)車站專用區得依商業區容許使用規定，提具整體開發計畫，送都市設計審議，並依下列條件及審議通過之使用強度與內容開發，不受第(一)、(二)款規定限制：

1. 整體開發計畫應至少包含開發內容、土地使用配置、回饋方式、交通影響衝擊分析與對策、財務分析及開發期程等內容。
2. 建蔽率最高不得大於 50%，容積率最高不得大於 380%。
3. 臺鐵車站應為單體地標性建築物：

(1)為創造本地區獨特的都市景觀與風貌，臺鐵桃園車站樓層以五層為原則。(詳圖 2)

(2)建築物機能一至三樓得供餐飲、零售等商業使用，四至五樓得供會展、辦公等使用。

(三)不得適用容積移轉及「建築技術規則」建築設計施工編第十五章實施都市計畫地區建築基地綜合設計、都市更新建築容積獎勵辦法等相關容積獎勵規定。

三、內壢站南側為原地保留工業區內既有建物住戶劃設之住宅區，建蔽率不得大於 60%，容積率不得大於 120%。

四、鐵路用地(兼供園道使用)之建蔽率及容積率不予規定，其容許使用規定如下：

(一)地下供鐵路路線、車站及其相關附屬設施使用。

(二)地上、下供園道及其相關附屬設施使用。

五、鐵路用地之建蔽率及容積率不予規定，專供鐵路地下化緊急出入口、通風口等突出地面之相關附屬設施使用。

六、指定使用空間(平面部分)規定：

(一)中壢車站站區周邊(包含車站專用區、交通用地及停七用地)(詳圖 1)：

1. 指定留設通道供通行車道使用(得計入法定空地)：

(1)中央配合連通中正路(I-6-20M)及健行路(II-11-20M)，指定留設南北向 20 公尺寬通道作為通行車道。

(2)北側配合中和路、美樂路拓寬為 20 公尺寬之道路：站區東側以中和路北側計畫道路境界線往南 20 公尺深度、東西平行延伸至中興地下道與中央南北向 20 公尺寬通行車道範圍；站區西側以美樂路及中和路北側計畫道路境界線往南 20 公尺深度、東西平行延伸至康樂路與中央南北向 20 公尺寬通行車道範圍。

2. 指定留設廣場式開放空間(得計入法定空地)：

(1)站區東西兩側鄰接住宅區部分，自車站專用區西側界線以東 30 公尺深度範圍，以及車站專用區東側界線以西 30 公尺深度範圍(街廓編號 1、8)。

(1)中央南北向 20 公尺寬通行車道西側 20 公尺深度範圍、東側 40 公尺深度範圍(街廓編號 4、5)。

3. 指定供整合大眾運輸路線、車站及相關附屬設施使用：中央南北向 20 公尺寬通行車道西側指定留設廣場式開放空間以外範圍(街廓編號 3)，並應與複合性商業大樓共構規劃設計。

(二)內壠車站站區周邊(包含鐵路用地(兼供園道使用)、車站專用區及商業區)(詳圖 2)：

1. 指定留設通道供通行車道使用(得計入法定空地)：

(1)車站專用區西側鐵路用地(兼供園道使用)，配合連通忠孝路及莊敬路(II-2-15M)，指定留設南北向 15 公尺寬通道作為通行車道。

(2)車站專用區東側指定留設南北向 10 公尺寬通道及南側指定留設東西向 10 公尺寬通道作為通行車道。

(3)車站專用區東側商業區之南側指定留設東西向 10 公尺寬通道作為通行車道。

(4)車站專用區東側鐵路用地(兼供園道使用)之南側分別指定留設東西向 8 公尺寬、雙向(臨商業區部分)及 4 公尺寬、往東單向(臨住宅區部分)通道作為通行車道；並為配合上述南北向 10 公尺寬通道連接至 50 公尺園道(中華路)，指定留設南北向 10 公尺寬通道作為通行車道。

2. 指定留設廣場式開放空間(得計入法定空地)：車站專用區東側鐵路用地(兼供園道使用)指定留設供通行車道使用以外之全部範圍(街廓編號 2、3)。

七、建築退縮留設公共開放空間規定：

(一)中壠車站站區周邊(詳圖 3)：

1. 車站專用區、車站用地、交通用地及停車場用地應自計畫道路、指定通行車道之道路境界線及臨住宅區界線至少退縮 5 公尺建築。

2. 計畫區內臨接中和路、新興路、美樂路、新中北路、中正路及元化路之建築基地，應自道路境界線至少退縮 4 公尺建築，以形塑景觀道路意象。

(二)內壠車站站區周邊(詳圖 4)：

1. 車站專用區應自計畫道路、指定通行車道之道路境界線及 50 公尺園道之道路境界線至少退縮 5 公尺建築。
 2. 車站專用區東側、興仁路西側間商業區及住宅區，應自 10 公尺寬計畫道路、指定通行車道之道路境界線至少退縮 4 公尺建築，以形塑景觀道路意象。
- (三) 計畫區內建築退縮留設廣場式公共開放空間，面積至少應達 100 平方公尺，自計畫道路境界線起至少留設 4 公尺寬人行步道。
- (四) 臨接鐵路用地(兼供園道使用)之建築基地(不含車站專用區)，應自鐵路用地(兼供園道使用)界至少退縮 4 公尺留設公共開放空間，但基地情形特殊者，得依桃園市都市計畫地區基地情形特殊者退縮建築處理原則辦理。
- (五) 前述退縮建築之公共開放空間不得設置汽車停車空間及圍牆(經都市設計審議同意者不再此限)，退縮部分得計入法定空地，且該退縮部分應自道路境界線至少留設 1.5 公尺寬之植栽綠化，並優先種植喬木，其餘設置人行步道。
- (六) 因鐵路地下化工程及鐵路用地(兼供園道使用)之平面道路導致需補設圍牆者，得不受前項退縮建築規定限制，惟未來建築物新建、改建、增建部分，仍需依前項規定退縮建築。

八、增額容積相關規定：(詳圖 5、6)

- (一) 位於台鐵車站中心點半徑 500 公尺及鐵路沿線 200 公尺範圍涵蓋到之細部計畫街廓，使用分區為住宅區、商業區、工業區、產業專用區者，得申請增額容積，但前述街廓臨接計畫道路路寬皆未達 8 公尺和細部計畫街廓面積未超過 1,000 平方公尺，不予適用。
- (二) 增額容積最高以住宅區基準容積率之 10% 為限，商業區、工業區、產業專用區基準容積率之 20% 為限。
- (三) 有關增額容積申請方式、容積價金及送審書件等相關規定，由桃園市政府另訂之。

九、本要點未規定事項，悉依原計畫規定內容辦理，並適用其他法令規定。

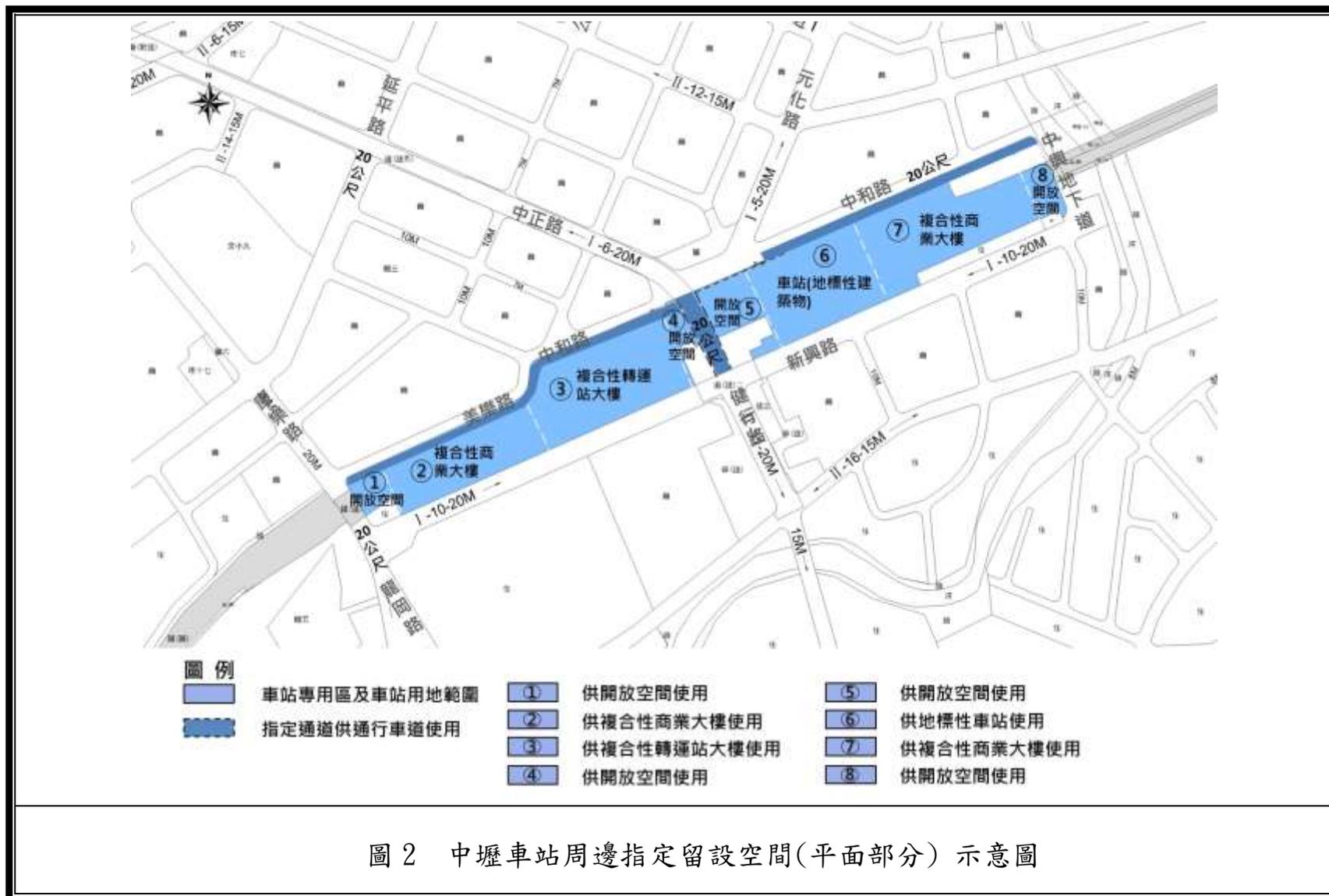
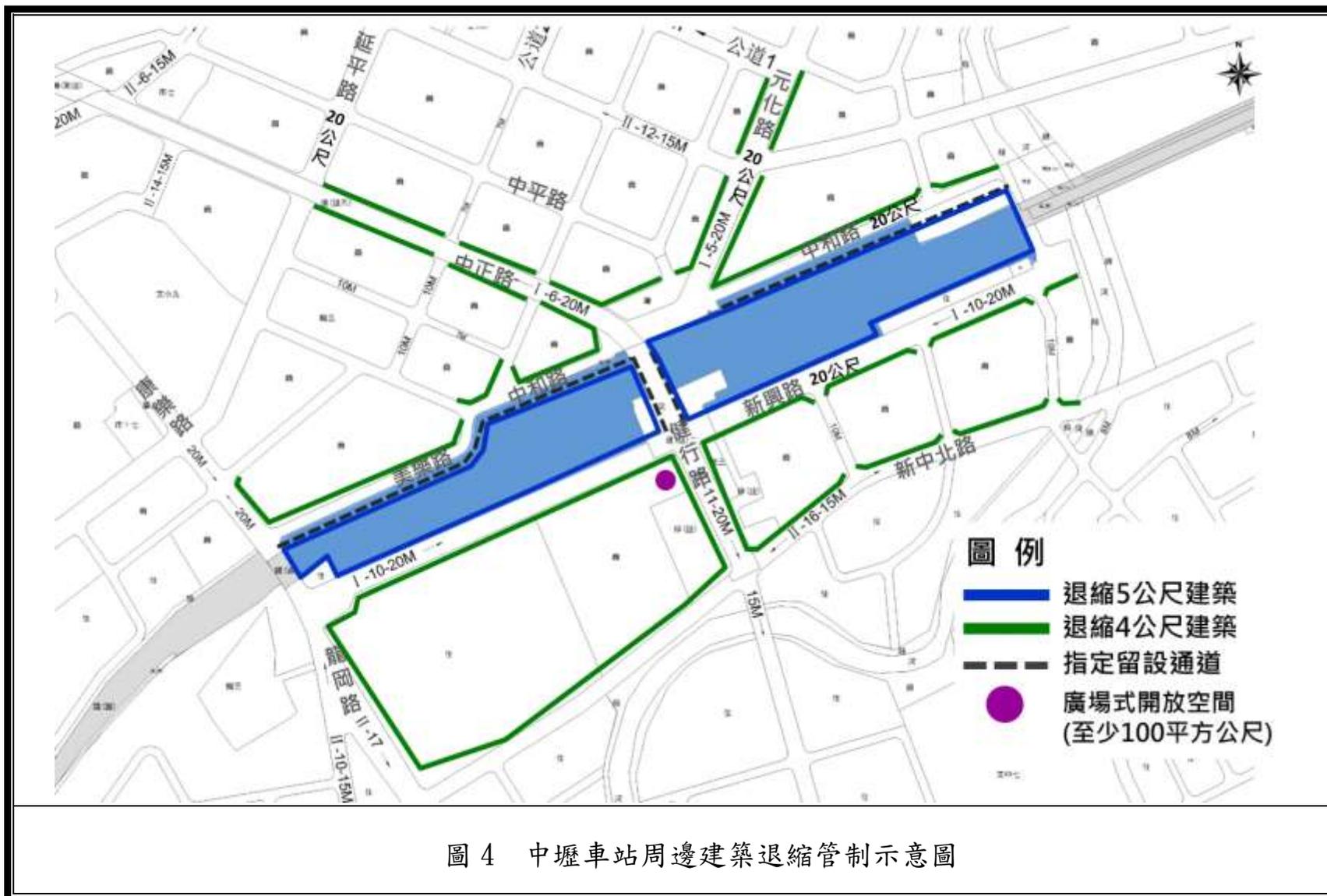


圖 2 中壢車站周邊指定留設空間(平面部分) 示意圖



圖 3 內壠車站周邊指定留設空間(平面部分)示意圖





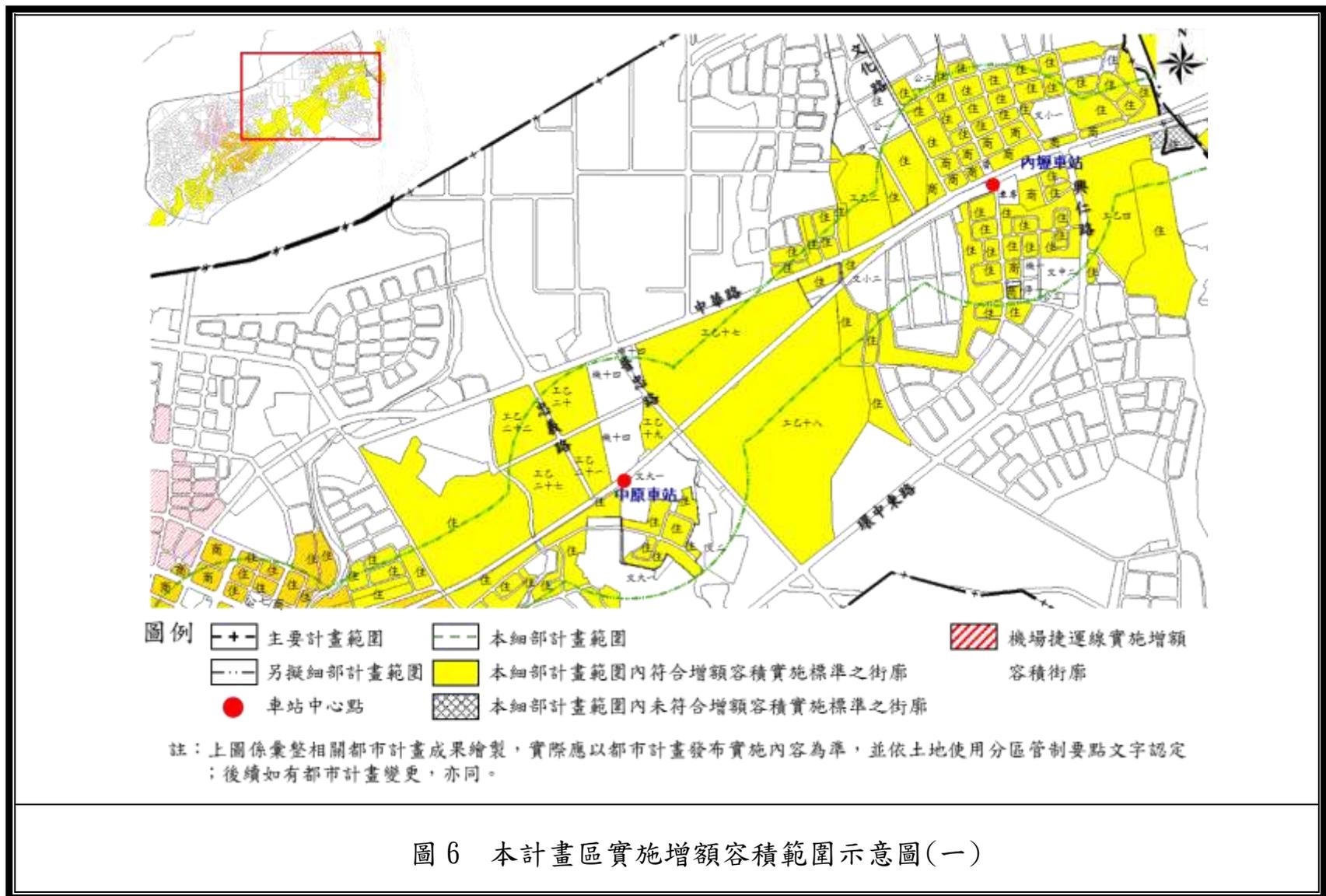
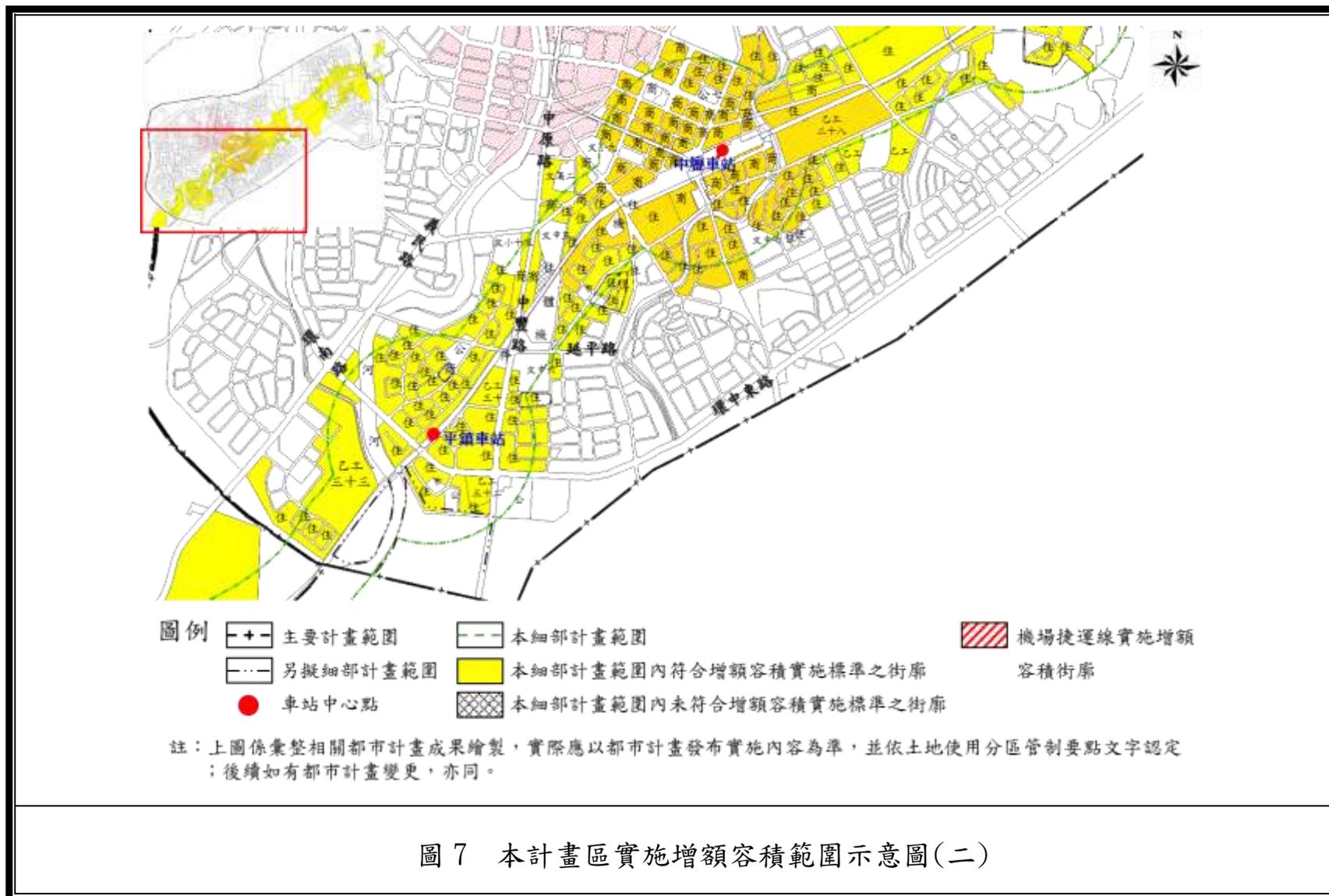


圖 6 本計畫區實施增額容積範圍示意圖(一)



伍、都市設計準則

為配合鐵路地下化工程後空間結構之轉型與都市縫合之契機，及建設本地區為新生之都市綠廊，創造都市生活環境並形塑良好都市景觀，特訂定本準則。

一、都市設計原則

- (一)為確保車站及鐵路廊帶景觀風貌及機能，本計畫車站專用區、鐵路用地(兼供園道使用)地上部分之建築開發、興闢，應提送都市設計審議通過後，始得核發建造執照及興建。
- (二)都市設計如有益於都市景觀、建築藝術者，經都市設計審議同意者，得不適用本準則之一部或全部規定。

二、公共開放空間

- (一)帶狀式公共開放空間:指定退縮建築後所形成之公共開放空間，除可串連都市計畫公共設施外，並提供舒適之人行行走空間，本計畫區內各街廓退縮建築空間，應自退縮空間內留設2公尺寬之人行步道並植栽綠化。
- (二)廣場式公共開放空間:
 - 1. 應與建築退縮空間整體規劃，以期完整連接基地內之人行步道系統。
 - 2. 應配合設置自行車休憩停留區，設置適量之自行車停放架。
 - 3. 應以軟式排水層施工，以減低基地開發度對保水性能之影響。

三、自行車道及人行步道系統

- (一)退縮建築空間留設之人行步道需配合道路範圍內之人行步道整體規劃設計。
- (二)人行步道為無遮簷，供公眾通行，並應保持行走之安全、順暢，且不得設置圍牆及任何障礙物。
- (三)退縮建築空間所留設之人行步道應與相鄰建築基地之人行步道地坪高程順平。人行步道與所臨接之開放空間或人行步道高程不同時應以坡道相連接，且坡度不得小於1/12。

- (四)建築退縮空間所留設之人行步道應為連續鋪面，車道穿越時，其鋪面需考量與人行道之銜接設計。

四、鐵路用地(兼供園道使用)之設計原則

- (一)鐵路用地(兼供園道使用)各路段設計應與周邊鐵路用地、綠地用地及道路用地整體規劃，避免產生畸零土地無法使用、道路無法通行之情形。
- (二)地面上不得設有鐵路地下化工程及相關附屬設施之突出物。
- (三)應配合設置自行車休憩停留區，設置適量之自行車停放架。
- (四)至少達 50%之綠覆率。
- (五)騰空路廊園道(含鐵路用地(兼供園道使用)及兩側公共設施用地)內兩側應設置至少 4 公尺寬人行步道，並種植大型喬木。

五、生態景觀及綠化

- (一)為確保環境生態永續發展，車站專用區之建築基地法定空地植栽綠覆面積不得小於 50%。
- (二)前述建築基地非地面層（建築立面、陽臺、露臺及屋頂層）部分鼓勵採立體綠化方式，其綠化面積可併同納入建築基地綠覆率計算，惟不得超過全區綠覆率標準之 15%。
- (三)綠化植栽樹種以原生植物為優先，並依據「桃園市都市設計審議案件建議與不建議植栽樹種整理表」辦理。
- (四)綠化及綠覆率計算依據「桃園市建築基地綠化自治條例」辦理。

六、配合鐵路地下化後必要之突出物設計原則

計畫區內所有鐵路地下化相關突出物如出入口、通風口及冷卻塔的配置，應整合造型、分佈秩序化、系統化，使行人得以清晰辨認。

- (一)透空：在不妨礙突出物既有機能原則下，應儘量透空其量體。
- (二)輕化：在不妨礙突出物既有機能原則下，應儘量輕化其量體，以逐漸輕巧、半透明的上部構造現象，減少對行人的壓迫感。
- (三)複合設計：在不妨礙突出物既有機能原則下，結合周邊景觀之設計，並與其他可能結合的功能共同設計，提高突出物的附加價值以減少其對視覺的衝擊。



圖 8 中壢車站周邊 3D 模擬示意圖(一)



圖 9 中壢車站周邊 3D 模擬示意圖(二)



圖 10 內壢車站周邊 3D 模擬示意圖(一)



圖 11 內壢車站周邊 3D 模擬示意圖(二)

陸、其他

本計畫區範圍與 107 年 7 月公告發布實施之「中壢平鎮擴大修訂計畫(機場捷運線實施增額容積)細部計畫土地使用分區管制要點案」於 A23 站周邊地區範圍重疊，重疊部分自本計畫發布實施日起，應以本計畫發布實施內容為準。

訂定中壢平鎮都市擴大修訂都市計畫(臺鐵都會
區捷運化桃園段地下化建設計畫車站周邊及沿線
地區)細部計畫土地使用分區管制要點及都市設
計管制準則案

業 務 單 位 主 管	
業 務 單 位 承 辦 人 員	

變更機關：桃園市政府

編定時間：中華民國 108 年 3 月