訂定桃園市都市計畫(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	訂定桃園市都市計畫(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

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.....11
陸、其他.....15

圖　目　錄

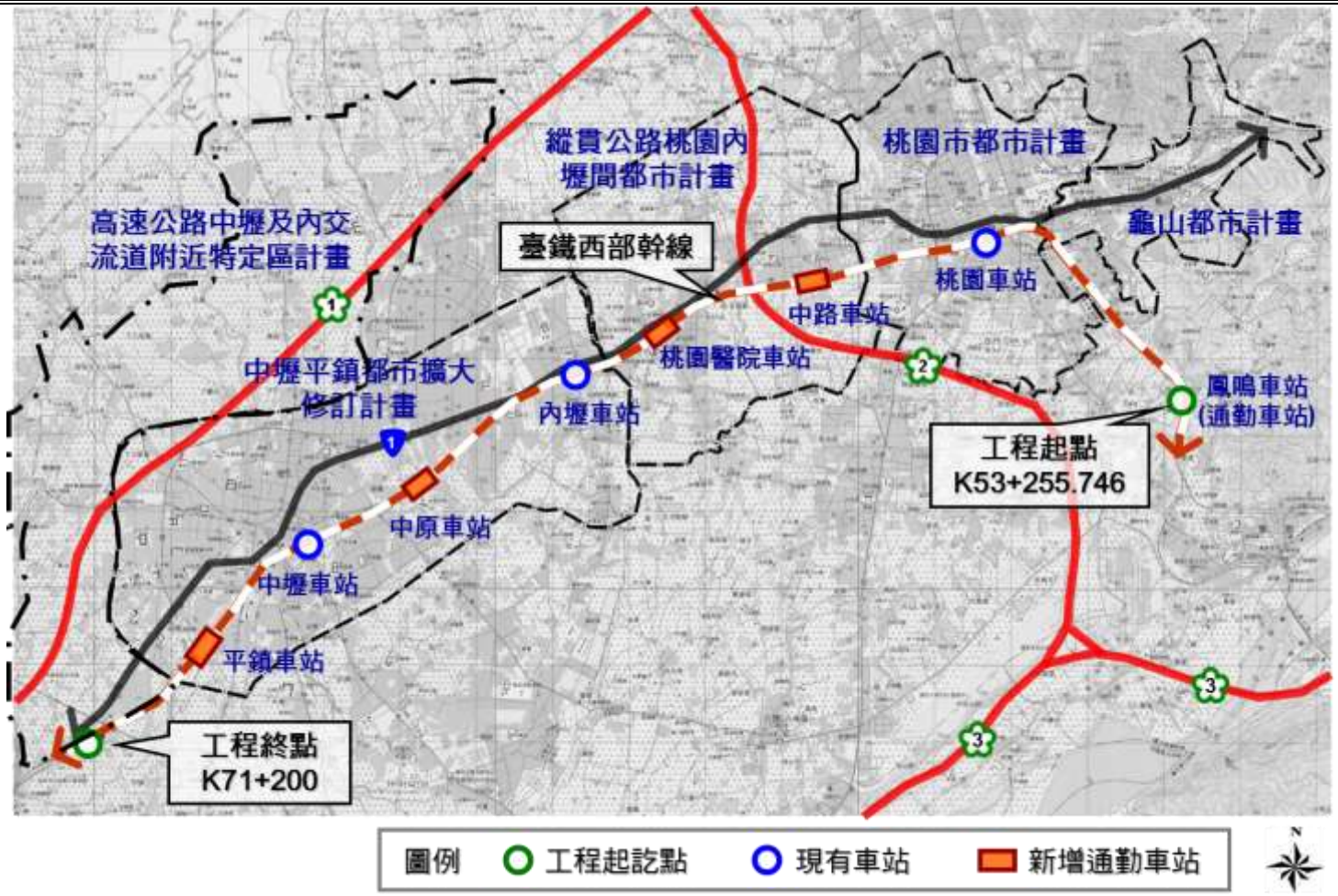
圖 1　臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫示意圖.....2
圖 2　桃園車站周邊指定留設空間(平面部分)示意圖 7
圖 3　桃園車站周邊建築物高度限制示意圖 8
圖 4　桃園車站周邊建築退縮管制示意圖 9
圖 5　本計畫區實施增額容積範圍示意圖 10
圖 6　桃園車站周邊 3D 模擬示意圖 13
圖 7　桃園車站大廳 3D 模擬示意圖 14

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，其地下化沿線廊帶及桃園車站設置，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、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。



資料來源：臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫改採地下化可行性研究報告(106.08)，本計畫整理。

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

本計畫範圍為桃園車站中心點半徑 500 公尺及鐵路沿線 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、車站專用區之使用強度與容許使用規定如下(含現況站前廣場所在道路用地指定使用空間規定)：

(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)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。

4.既有倉庫周邊建築物高度限制規定：(詳圖 3)

萬壽路既有倉庫指定供文化資產保存再利用使用(街廓編號 7)南側、中央南北向 15 公尺寬通行車道指定留設廣場式開放空間(街廓編號 4)東側所夾之車站專用區(街廓編號 6)，自北側計畫道路(萬壽路)境界線往南 45 公尺範圍內，其建築物高度不得超過四層樓(20 公尺)高，剩餘範圍之建築物高度不得超過 50 公尺高。

(三)本計畫車站專用區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、轉運站用地之建蔽率不得大於 50%，容積率不得大於 300%，專供國道、城際、市區客運車站及相關附屬設施使用，並得依商業區容許使用規定使用。

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)(詳圖 2)

(一)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(1N010-15M)及延平路(戊 N07-15M)，指定留設南北向 15 公尺寬通道作為通行車道。

2. 東側配合長安街拓寬為 15 公尺寬通道，指定留設南北向 15 公尺寬通道作為通行車道，連結民生路及長安街。

3. 南側配合連通長壽街及東南側 10 公尺寬計畫道路，指定留設東西向 10 公尺通道作為通行車道。

4. 現況站前廣場所在道路用地範圍，西側配合長壽街拓寬為 15 公尺寬，指定留設南北向 15 公尺寬通道作為通行車道；中央配合連通中正路(1N010-15M)及延平路(戊 N07-15M)，指定留設南北向 15 公尺寬通道作為通行車道。

5. 北側併長壽街拓寬為 15 公尺寬通道，指定留設東西向 15 公尺寬通道做為通行車道。

(二)指定供文化資產保存再利用使用：臨萬壽路既有倉庫(街廓編號 7)部分，指定供文化資產保存再利用使用。

(三)指定留設廣場式開放空間：

1. 南側東西向 10 公尺寬通行車道以西及以南全部範圍(街廓編號 1、10)。

2. 中央南北向 15 公尺寬通行車道兩側 25 公尺深度範圍(街廓編號 3、4)。

3. 東北側既有倉庫建物南界以南 20 公尺深度、東西平行延伸至長安街與中央南北向 15 公尺寬通行車道範圍(街廓編號 5)。

4. 現況站前廣場所在道路用地指定供通行車道使用以外全部範圍(街廓編號 8、9)。

(四)指定供臺鐵車站及大眾運輸路線、場站、相關附屬設施使用：

1. 中央南北向 15 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 2)。

2. 本指定空間西側 1 樓，指定供市府設置大眾運輸路線、場站及相關附屬設施，樓地板面積以不超過 1 樓總樓地板面積之二分之一為原則，並應與臺鐵車站整體共構規劃設計。

七、建築退縮留設公共開放空間規定(詳圖 4)

(一)桃園站區周邊建築退縮規定如下：

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臨商業區界線至少退縮 5 公尺建築(指定供文化資產保存再利用使用範圍不在此限)。

2. 計畫區內臨車站專用區之建築基地，應自地界線至少退縮 3.5 公尺建築。

3. 計畫區內臨接中正路、延平路之建築基地，應自道路境界線至少退縮 5 公尺建築，以形塑站區景觀道路意象。

4. 計畫區內臨接民族路、民生路、大同路及大林路之建築基地，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。

5. 計畫區內指定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。

(二)臨接鐵路用地(兼供園道使用)之建築基地，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。

(三)前述建築退縮留設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在此限)，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。

(四)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牆面、圍牆者,得不受建築退縮規定限制,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)

(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。

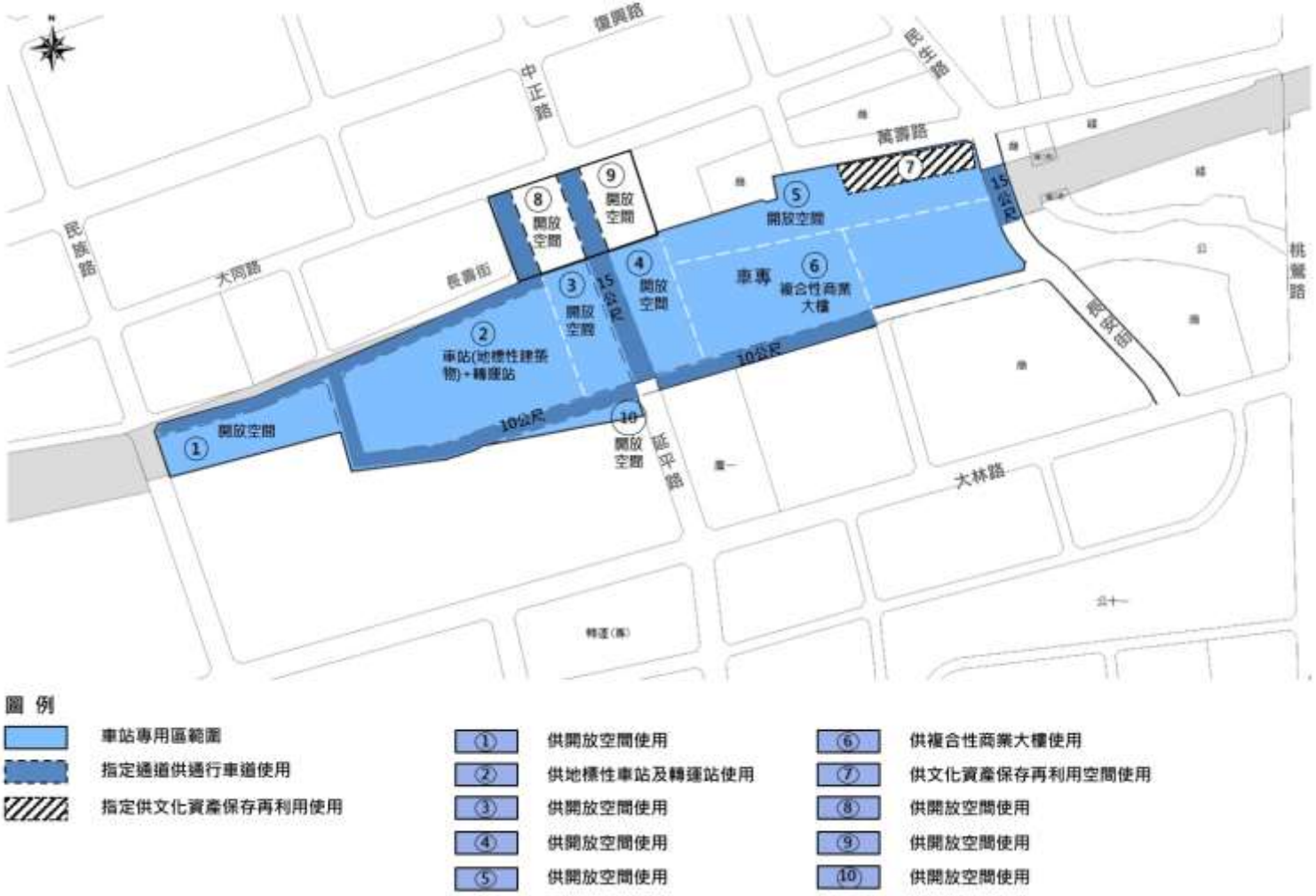


圖 2　桃園車站周邊指定留設空間(平面部分)示意圖

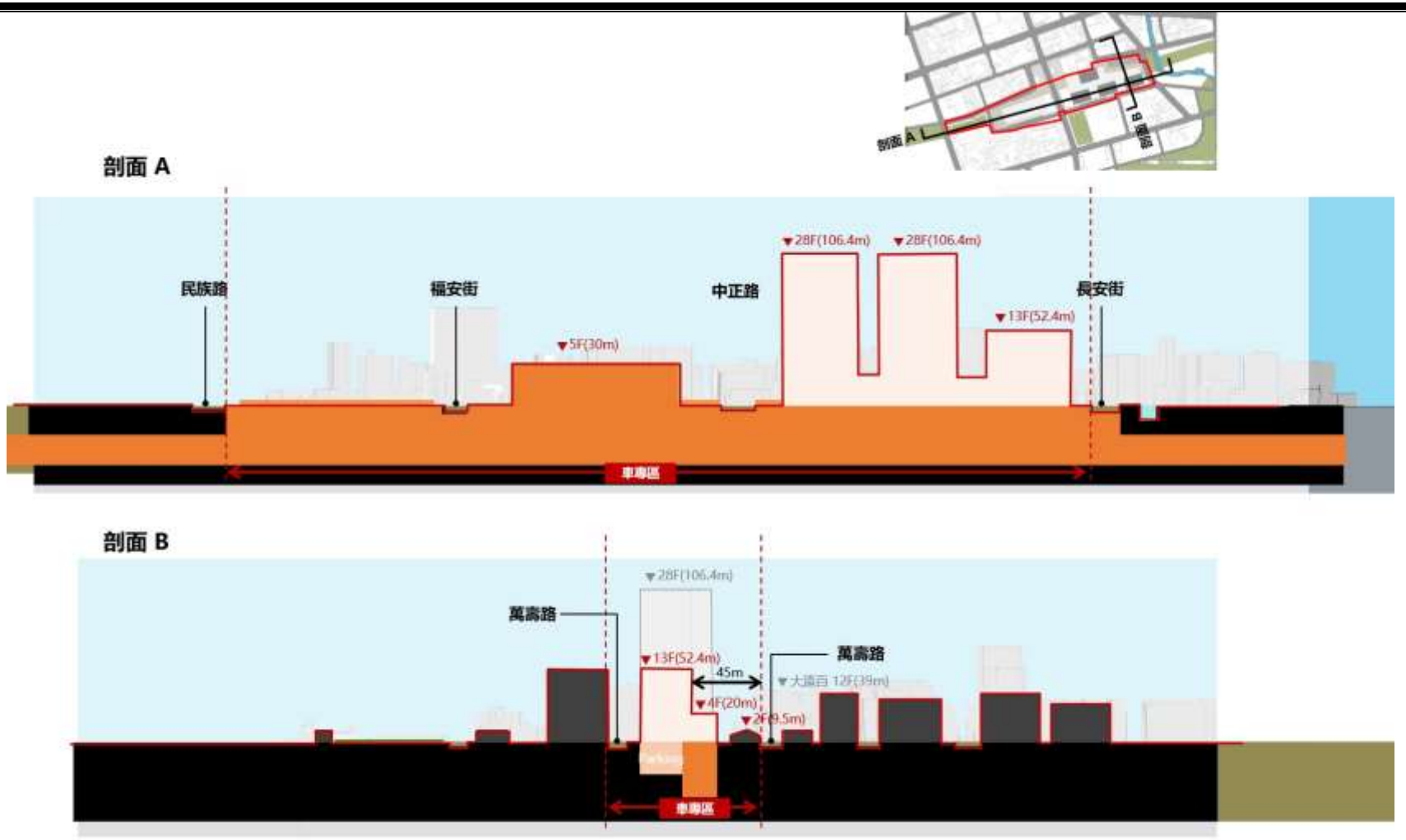


圖 3　桃園車站周邊建築物高度限制示意圖

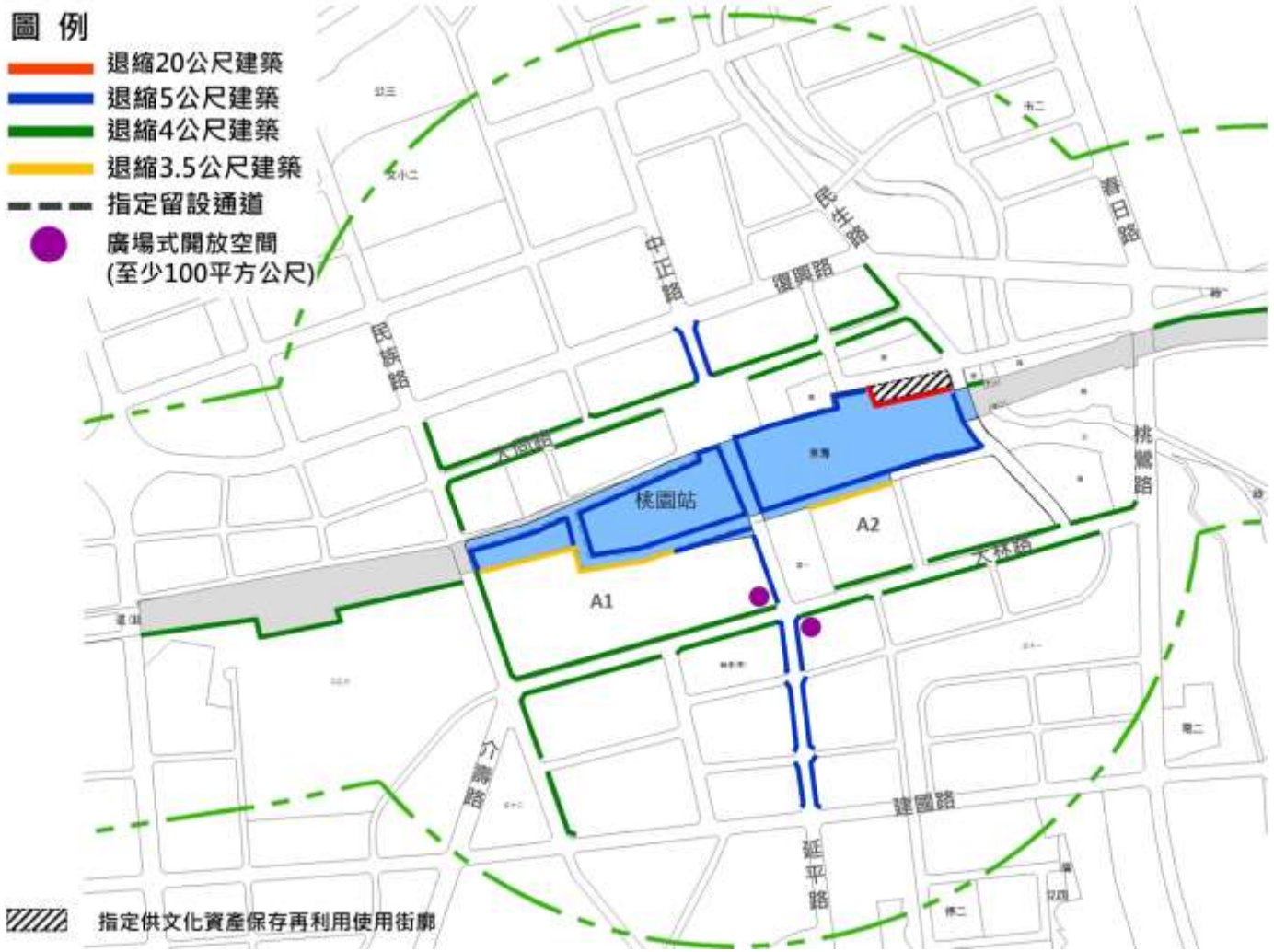


圖 4　桃園車站周邊建築退縮管制示意圖

圖 5　本計畫區實施增額容積範圍示意圖

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)為確保車站及鐵路騰空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:本計畫區指定留設廣場式開放空間應與退縮建築空間整體規劃，以期完整連接基地內之人行步道系統，並以軟式排水層施工，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)建築退縮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)建築退縮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、公園用地、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)鐵路用地(兼供園道使用)及廣場式公共開放空間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)鐵路用地(兼供園道使用)至少達50%之綠覆率。

(五)兩側臨道路部分應設置4公尺人行步道，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 6　桃園車站周邊 3D 模擬示意圖

圖 7　桃園車站大廳 3D 模擬示意圖

陸、其他

考量桃園市都市計畫(桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線「綠線」周邊地區)細部計畫土地使用分區管制要點案業於民國108年1月公告發布實施，本計畫部分範圍與G07站周邊地區有重疊的情形。爰此，本計畫與該細部計畫重疊部分，實際應以本計畫發布實施內容為準，並依土地使用分區管制要點文字認定；後續如有都市計畫變更，亦同。

訂定桃園市都市計畫(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

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