

變更縱貫公路桃園內壢間都市計畫
(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地
下化建設計畫)案計畫書

擬定機關：桃園市政府

中華民國 108 年 3 月

桃園市變更都市計畫審核摘要表

項 目	說 明	
都市計畫名稱	變更縱貫公路桃園內壢間都市計畫(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案	
變更都市計畫法令依據	都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款	
變更都市計畫機關	桃園市政府	
本案座談會及公開展覽起訖日期	座談會	
	公開展覽	
	說明會	
人民團體對本案之反映意見		
本案提交各級都會計畫委員會審核結果	市 級	
	部 級	

目 錄

壹、緒論	1-1
一、計畫緣起與目的	1-1
二、法令依據	1-2
三、變更範圍	1-2
貳、現行都市計畫及相關計畫	2-1
一、現行都市計畫	2-1
二、臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫	2-6
參、發展現況分析	3-1
一、土地使用現況	3-1
二、建物使用現況	3-1
三、地權分析	3-1
四、交通運輸	3-7
肆、規劃構想	4-1
一、分段建構便利且多元之園道系統	4-1
二、打造人本綠意交通環境	4-1
三、排除鐵路地下化地上突出設施保留廊帶規劃最大彈性	4-2
四、鐵路地下化範圍路段兩側公共設施保留地及現況非農 使用之農業區一併整體規劃	4-2
伍、變更理由與內容	5-1
陸、實施進度及經費	6-1
一、開發方式及實施進度	6-1
二、經費需求	6-2

附件一 行政院 106 年 7 月 31 日院臺交字第 1060023646 號函

圖目錄

圖 1-1	本計畫變更範圍示意圖.....	1-3
圖 2-1	現行縱貫公路桃園內壢間都市計畫示意圖.....	2-5
圖 2-2	桃園都會區大眾運輸系統整體路網示意圖.....	2-6
圖 2-3	臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫示意圖.....	2-7
圖 3-1	本計畫範圍內土地使用現況示意圖.....	3-3
圖 3-2	本計畫範圍內建物結構分布示意圖.....	3-4
圖 3-3	本計畫範圍內建物高度分布示意圖.....	3-5
圖 3-4	本計畫範圍內土地權屬分布示意圖.....	3-6
圖 3-5	縱貫公路桃園內壢間都市計畫現況道路系統示意圖...	3-9
圖 3-6	縱貫公路桃園內壢間都市計畫大眾運輸系統示意圖...	3-12
圖 4-1	騰空路廊規劃示意圖.....	4-2
圖 4-2	50-100 公尺寬園道沿線範圍現行計畫分布示意圖	4-3
圖 4-3	鐵路騰空路廊綠色廊帶模擬圖.....	4-4
圖 5-1	本計畫變更位置示意圖.....	5-5
圖 5-2	本計畫變更內容示意圖(一).....	5-6
圖 5-3	本計畫變更內容示意圖(二).....	5-7
圖 5-4	本計畫變更內容示意圖(三).....	5-8
圖 5-5	本計畫變更內容示意圖(四).....	5-9
圖 5-6	本計畫變更後土地使用示意圖.....	5-12

表目錄

表 1-1	變更範圍內現行土地使用面積表.....	1-2
表 2-1	縱貫公路桃園內壢間都市計畫第三次通盤檢討後歷次 變更一覽表.....	2-1
表 2-2	現行縱貫公路桃園內壢間都市計畫土地使用面積統計表	2-3
表 2-3	本計畫變更範圍內現行土地使用計畫面積表.....	2-4
表 3-1	本計畫範圍內土地使用現況統計表.....	3-1
表 3-2	本計畫範圍內土地權屬統計表.....	3-2
表 3-3	聯外道路系統實質現況分析表.....	3-8
表 3-4	縱貫公路桃園內壢間都市計畫鐵路兩側橫交道路 狀況一覽表.....	3-10
表 3-5	縱貫公路桃園內壢間都市計畫周邊道路服務水準 分析表.....	3-11
表 3-6	客運系統現況表.....	3-12
表 5-1	本計畫變更內容明細表.....	5-2
表 5-2	本計畫變更前後土地使用計畫面積對照表.....	5-10
表 6-1	實施進度及經費表.....	6-2

壹、緒論

一、計畫緣起與目的

鑑於桃園都會區快速發展，搭乘鐵路運輸之旅客急遽成長，旅運服務設施已不敷運用，故市府與地方民眾積極爭取鐵路立體化，經臺灣省鐵路局於 87 年辦理「桃園—中壢都會區鐵路立體化與車站土地利用」研究，建議桃園段鐵路採高架立體化方式辦理，並於 98 年經行政院核定「臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫」綜合規劃報告。惟於臺鐵桃園段高架化計畫辦理細部設計及發包施工期間，因內壢、中壢路段現有鐵路路廊較為狹窄，高架化後對於桃園、中壢都會區沿線之景觀、噪音衝擊過大，致衍生民眾抗爭，土地取得作業不順利，高架化計畫進度受限。

升格直轄市後，市府考量鐵路立體化為桃園重要的百年建設，桃園車站、中壢車站為僅次於臺北車站全臺最繁忙的交通運輸樞紐，為國家重要門戶，且鐵路沿線居住人口密集，高架化對於沿線之景觀、噪音衝擊過大，遂因應地方民眾訴求，提出「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」（以下簡稱桃鐵地下化建設計畫），於 106 年 7 月 31 日經行政院核定(詳附件一)，續由交通部鐵道局辦理綜合規劃報告，並由市府依「鐵路平交道與環境改善建設及周邊土地開發計畫審查作業要點」第七點，配合桃鐵地下化建設計畫綜合規劃報告辦理本案鐵路沿線及站區周邊土地之都市計畫變更。

本次變更除配合桃鐵地下化建設計畫所需用地辦理變更外，另為藉此鐵路地下化的都市再造契機，促進鐵路沿線及車站周邊地區的活化更新發展，將鐵路沿線兩側公共設施用地一併納入檢討變更，以結合鐵路地下化騰空路廊打造桃園、中壢都會區間全新的人本、綠意園道，改善省道台 1 線現況交通擁塞問題；尤其八德高城路至內壢文化二路間，更整合省道台 1 線與鐵路地下化騰空路廊，打造 50~100 公尺寬、2.5 公里長的林蔭大道。

二、法令依據

依據都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款。

三、變更範圍

本次變更係依據桃鐵地下化建設計畫所需之用地範圍為依據，詳圖 1-1。

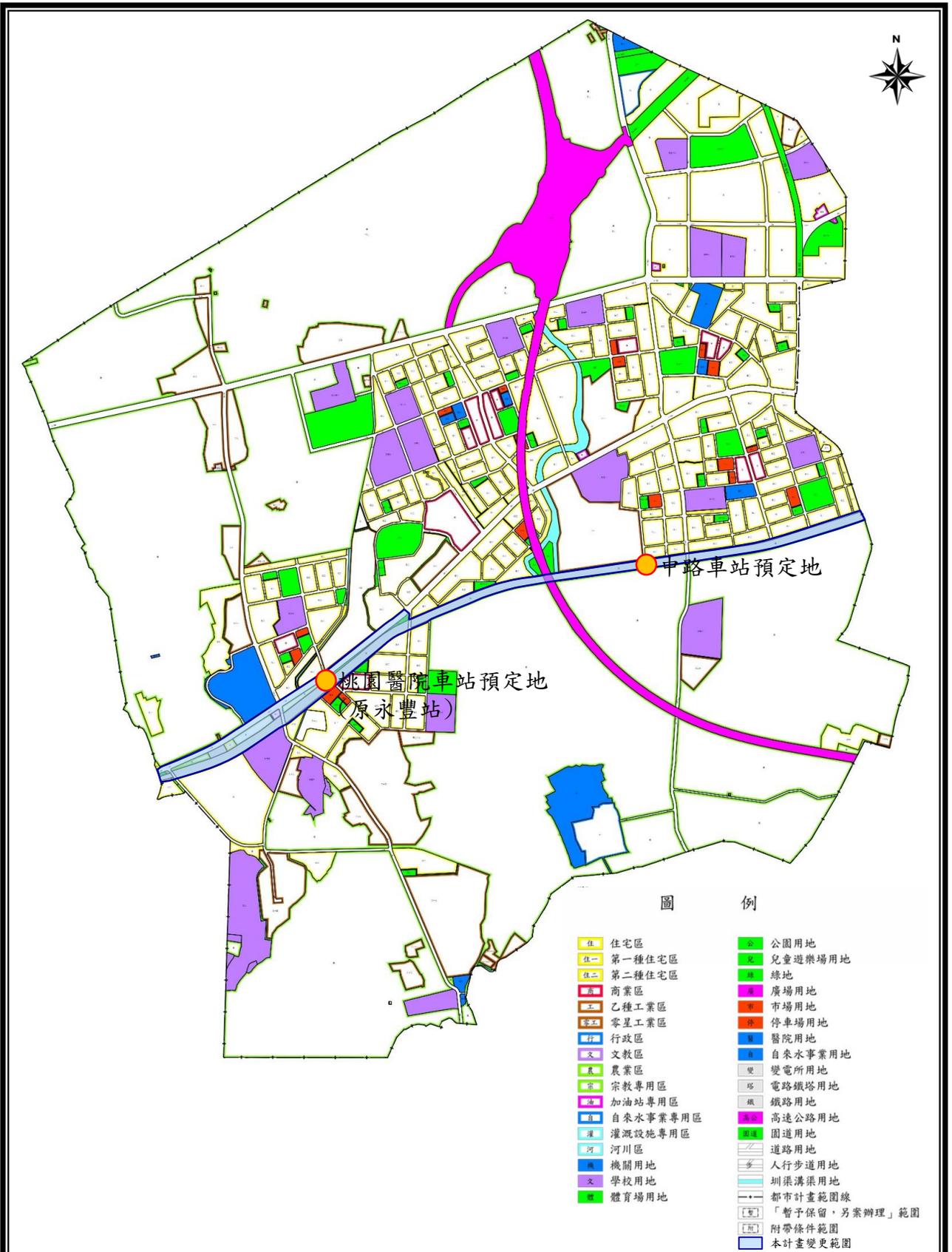


圖1-1 本計畫變更範圍示意圖

貳、現行都市計畫及相關計畫

一、現行都市計畫

(一)發布實施經過

縱貫公路桃園內壢間都市計畫自 68 年發布實施以來，於 72 年、83 年及 95 年辦理第一、二、三次通盤檢討，並於 105 年發布實施重製專案通盤檢討，刻辦理第四次通盤檢討規劃作業。

表 2-1 縱貫公路桃園內壢間都市計畫第三次通盤檢討後歷次變更一覽表

編號	變更內容	發布日期文號
一	變更縱貫公路桃園內壢間都市計畫(第三次通盤檢討)案	95 年 1 月 9 日 府城鄉字 0940369332 號
二	變更縱貫公路桃園內壢間都市計畫(部分農業區為體育場用地、灌溉設施專用區及道路用地)案	95 年 3 月 21 日 府城鄉字 0950066211 號
三	變更縱貫公路桃園內壢間都市計畫(部分行政區、農業區、公園用地、機關用地及溝渠用地為道路用地暨部分道路用地為機關用地)	95 年 6 月 22 日 府城鄉字 0950175661 號
四	變更縱貫公路桃園內壢間都市計畫(部分農業區為自來水事業用地、河川區)案	97 年 9 月 16 日 府城規字 0970294318 號
五	變更縱貫公路桃園內壢間都市計畫(部分農業區、住宅區、道路用地、公園用地、停車場用地、市場用地、圳渠溝用地、綠地、鐵路用地、兒童遊樂場用地為高速公路用地)(配合國二號拓寬工程)案	98 年 4 月 28 日 府城規字 0980157552 號
六	變更縱貫公路桃園內壢間都市計畫(計畫區西側倉儲區、周遭南北側農業區、綠地及部分鐵路用地為住宅區、道路用地)主要計畫書	100 年 4 月 27 日 府城都字 1000137300 號
七	變更縱貫公路桃園內壢間都市計畫(部分高速公路用地為住宅區)案	100 年 6 月 17 日 府城都字第 1000218369 號
八	變更縱貫公路桃園內壢間都市計畫(配合中路地區整體開發計畫)案	102 年 1 月 11 日 府城都字第 1010331803 號

編號	變更內容	發布日期文號
九	變更縱貫公路桃園內壢間都市計畫(都市計畫圖重製專案通盤檢討)案	105年9月20日 府都計字第1050223801號

資料來源：桃園市政府都市計畫書圖資料查詢系統，107年7月查詢。

(二)計畫內容概述

1. 計畫範圍與面積

縱貫公路桃園內壢間都市計畫區位於桃園區、八德區及蘆竹區，其範圍東至桃園市都市計畫界線，南至石門灌溉圳，西至中壢平鎮都市擴大修訂計畫界線，北至省一號幹道北面約兩公里平行線，計畫面積合計 1,381.31 公頃。

2. 計畫年期

計畫目標年為 100 年。

3. 計畫人口與密度

計畫人口為 120,000 人，居住密度每公頃約 360 人。

4. 土地使用計畫

現行都市計畫土地使用分區包括住宅區、第一種住宅區、第二種住宅區、商業區、乙種工業區、零星工業區、文教區、行政區、宗教專用區、自來水事業專用區、加油站專用區、灌溉設施專用區、農業區及河川區等土地使用分區。其中以農業區面積 721.02 公頃最多，佔計畫總面積 52.20%，第二種住宅區面積 184.00 公頃次之，佔計畫總面積 13.32%。

5. 公共設施計畫

現行都市計畫劃設機關用地、學校用地(文小、文中、文高職、文大)、公園用地、兒童遊樂場用地、綠地、體育場用地、停車場用地、市場用地、廣場用地、醫院用地、自來水事業用地、變電所用地、電路鐵塔用地、圳渠溝渠用地、高速公路用地、鐵路用地、園道用地及道路用地等公共設施用地，其中面積以道路用地面積 91.36 公頃最大，佔計畫總面積 6.61%，其次為高速公路用地面積 38.25 公頃，佔計畫總面積 2.77%。

表 2-2 現行縱貫公路桃園內壢間都市計畫土地使用面積統計表

項目		計畫面積 (公頃)	佔都市發展用地 面積百分比(%)	佔計畫總 面積(%)	
土地 使用 分區	住宅區	60.97	9.23	4.41	
	第一種住宅區	8.34	1.26	0.60	
	第二種住宅區	184.00	27.87	13.32	
	商業區	12.92	1.96	0.94	
	乙種工業區	97.89	14.83	7.09	
	零星工業區	5.14	0.78	0.37	
	文教區	0.75	0.11	0.05	
	行政區	1.94	0.29	0.14	
	宗教專用區	0.29	0.04	0.02	
	自來水事業專用區	5.18	0.78	0.38	
	加油站專用區	0.90	0.14	0.07	
	灌溉設施專用區	0.18	0.03	0.01	
	農業區	721.02	-	52.20	
	河川區	0.0031	-	0.0002	
	小計	1,099.52	57.32	79.60	
	公共 設施 用地	機關用地	5.74	0.87	0.42
學校 用地		文小用地	24.27	3.68	1.76
		文中用地	17.72	2.68	1.28
		高中(職)用地	11.31	1.71	0.82
		文大用地	9.11	1.38	0.66
公園用地		23.03	3.49	1.67	
兒童遊樂場用地		7.58	1.15	0.55	
綠地		2.08	0.32	0.15	
體育場用地		5.78	0.88	0.42	
停車場用地		1.45	0.22	0.10	
市場用地		3.01	0.46	0.22	
廣場用地		0.04	0.01	0.0029	
醫院用地		6.93	1.05	0.50	
自來水事業用地		7.99	1.21	0.58	
變電所用地		0.31	0.05	0.02	
電路鐵塔用地		0.14	0.02	0.01	
圳渠溝渠用地		5.72	0.87	0.41	
高速公路用地	38.25	5.79	2.77		
鐵路用地	14.29	2.16	1.03		

項目	計畫面積 (公頃)	佔都市發展用地 面積百分比(%)	佔計畫總 面積(%)
園道用地	5.68	0.86	0.41
道路用地	91.36	13.84	6.61
小計	281.79	42.68	20.40
都市發展面積	660.29	100.00	-
計畫總面積	1,381.31	-	100.00

資料來源：變更縱貫公路桃園內壢間都市計畫(都市計畫圖重製專案通盤檢討)書。

註1：細01為變更縱貫公路桃園內壢間都市計畫(配合中路地區整體開發計畫)案。

註2：細02為變更變更縱貫公路桃園內壢間都市計畫(計畫區西側倉儲區、周遭南北農業區、綠地及部分鐵路用地為住宅區、道路用地)細部計畫案。

(三)本計畫變更位置

本計畫變更位置涉及桃園區中原里、中山里、中泰里、泰山里、中德里、龍山里；八德區茄明里、高城里、高明里以及永豐里。變更範圍位於縱貫公路桃園內壢間都市計畫中央之臺鐵縱貫線及其相鄰部分土地，涉及都市計畫分區包括住宅區、第二種住宅區、農業區、公園用地、綠地用地、鐵路用地及道路用地等，變更範圍面積合計約24.00公頃。

表 2-3 本計畫變更範圍內現行土地使用計畫面積表

分區/用地	面積(公頃)	百分比(%)	備註
土地使用分區	住宅區	0.21	0.87
	第二種住宅區	0.01	0.04
	農業區	1.81	7.96
	小計	2.13	8.87
公共設施用地	公園用地	0.05	0.21
	綠地	0.40	1.67
	高速公路用地	0.11	0.46
	變電所用地	0.31	1.29
	鐵路用地	14.23	59.29
	道路用地	6.77	28.21
小計	21.87	91.13	
合計	24.00	100.00	

註：表內面積應依據核定圖實地分割測量之面積為準。

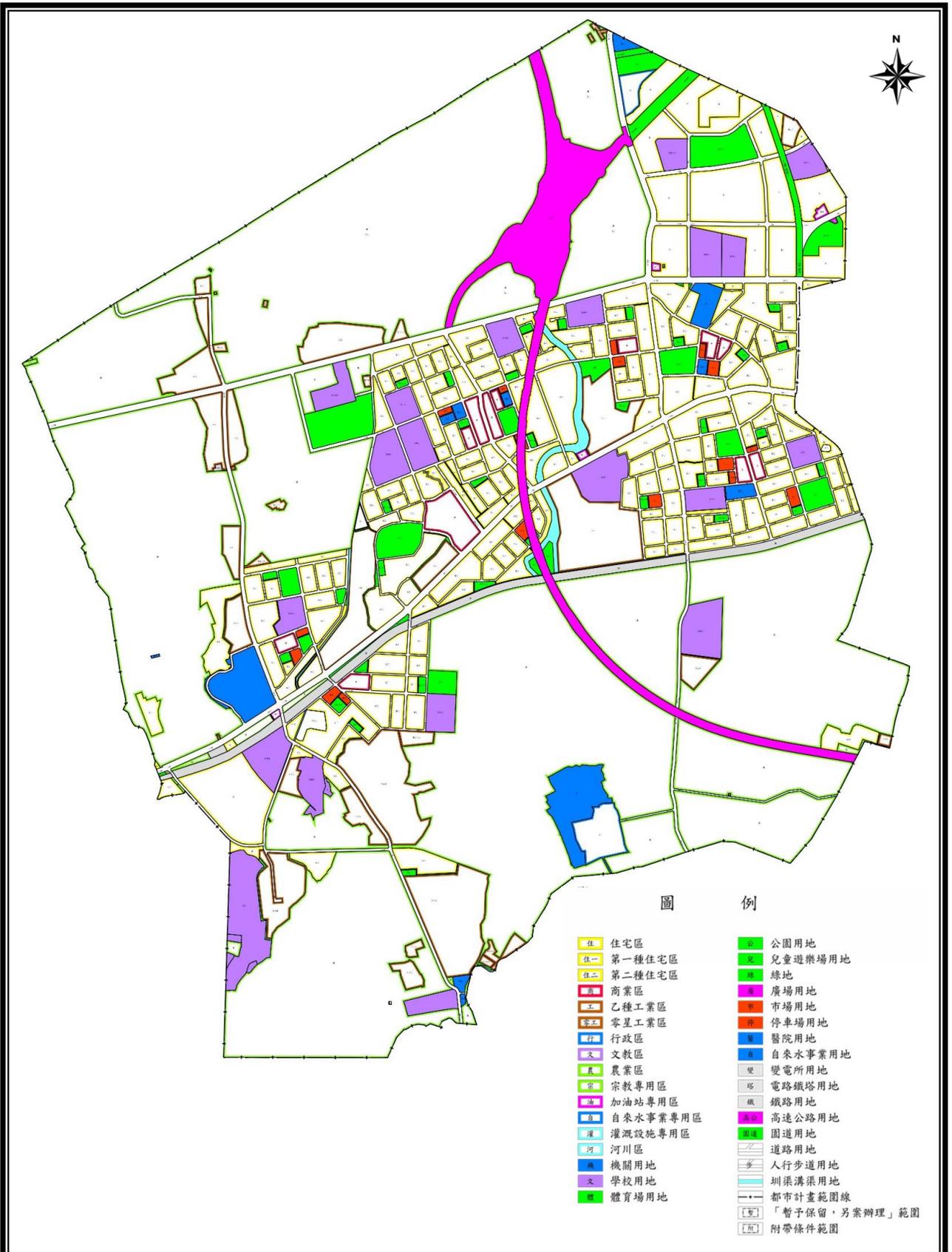
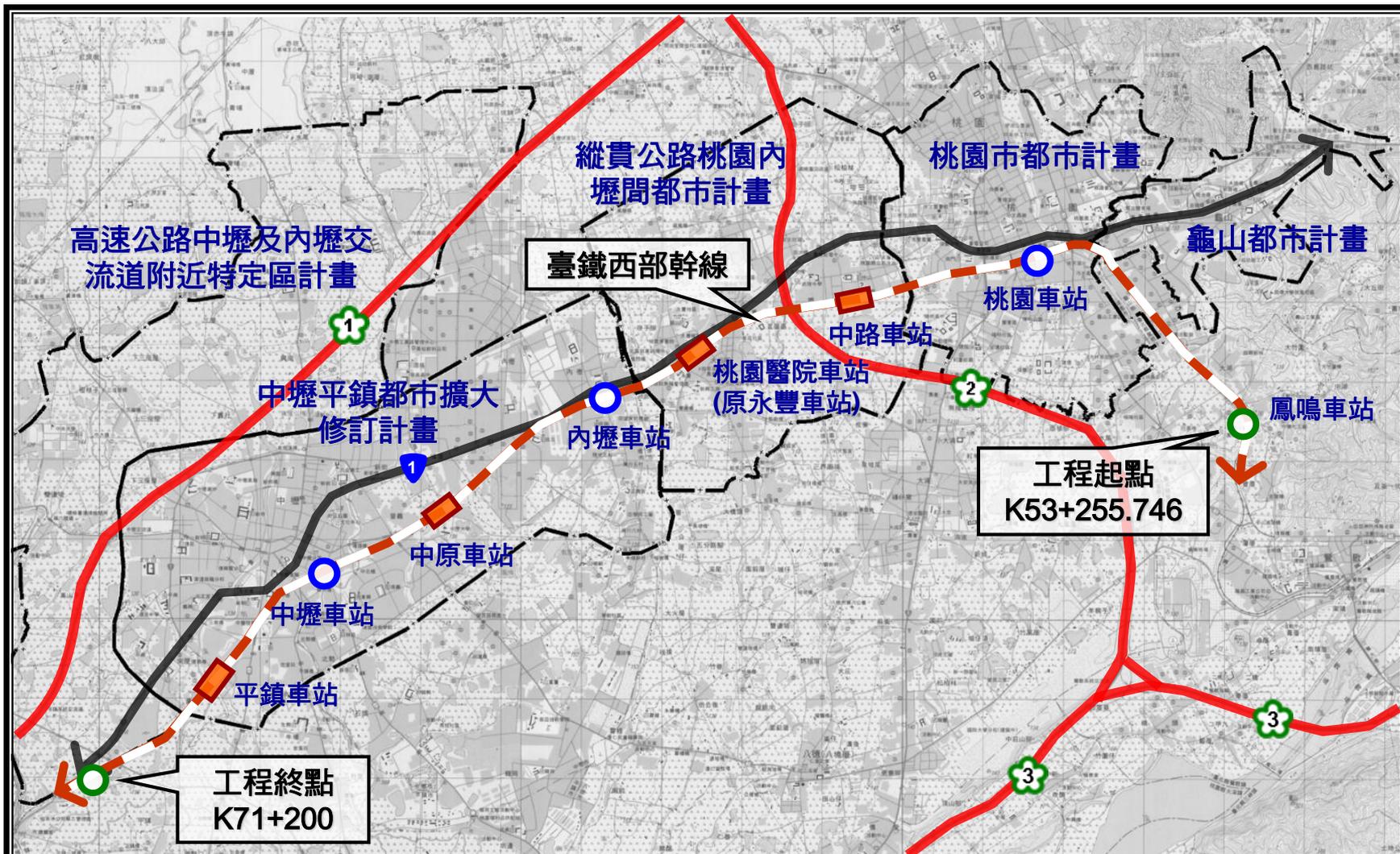


圖2-1 現行縱貫公路桃園內壢間都市計畫示意圖



圖例 ○ 工程起訖點 ○ 現有車站 □ 新增通勤車站



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2-3 臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫示意圖

參、發展現況分析

一、土地使用現況

本計畫範圍內土地使用主要以鐵路使用為主，約佔本計畫範圍面積之 29.80%。

本計畫範圍內土地使用除鐵路使用外，其次為道路及農業使用，其他使用包含商業使用、工業使用、住宅使用及空地使用、公園綠地廣場等，沿鐵路沿線零星散佈，詳圖 3-1。

表 3-1 本計畫範圍內土地使用現況統計表

土地使用現況	面積(公頃)	百分比(%)
農作	4.49	18.72
人工林	0.59	2.46
鐵路	7.15	29.80
道路	6.13	25.52
河道	0.14	0.57
溝渠	0.23	0.96
商業	1.98	8.24
住宅	0.53	2.21
工業	0.76	3.17
其他建築用地	0.17	0.71
學校	0.10	0.43
公園綠地廣場	0.95	3.95
草地	0.10	0.40
空置地	0.69	2.86
總計	24.00	100.00

二、建物使用現況

本計畫範圍內之建物主要沿鐵路沿線分布，樓層高度以一至三層樓低矮建物為主，建築結構上主要以臨時結構為主。(詳圖 3-2 及圖 3-3)

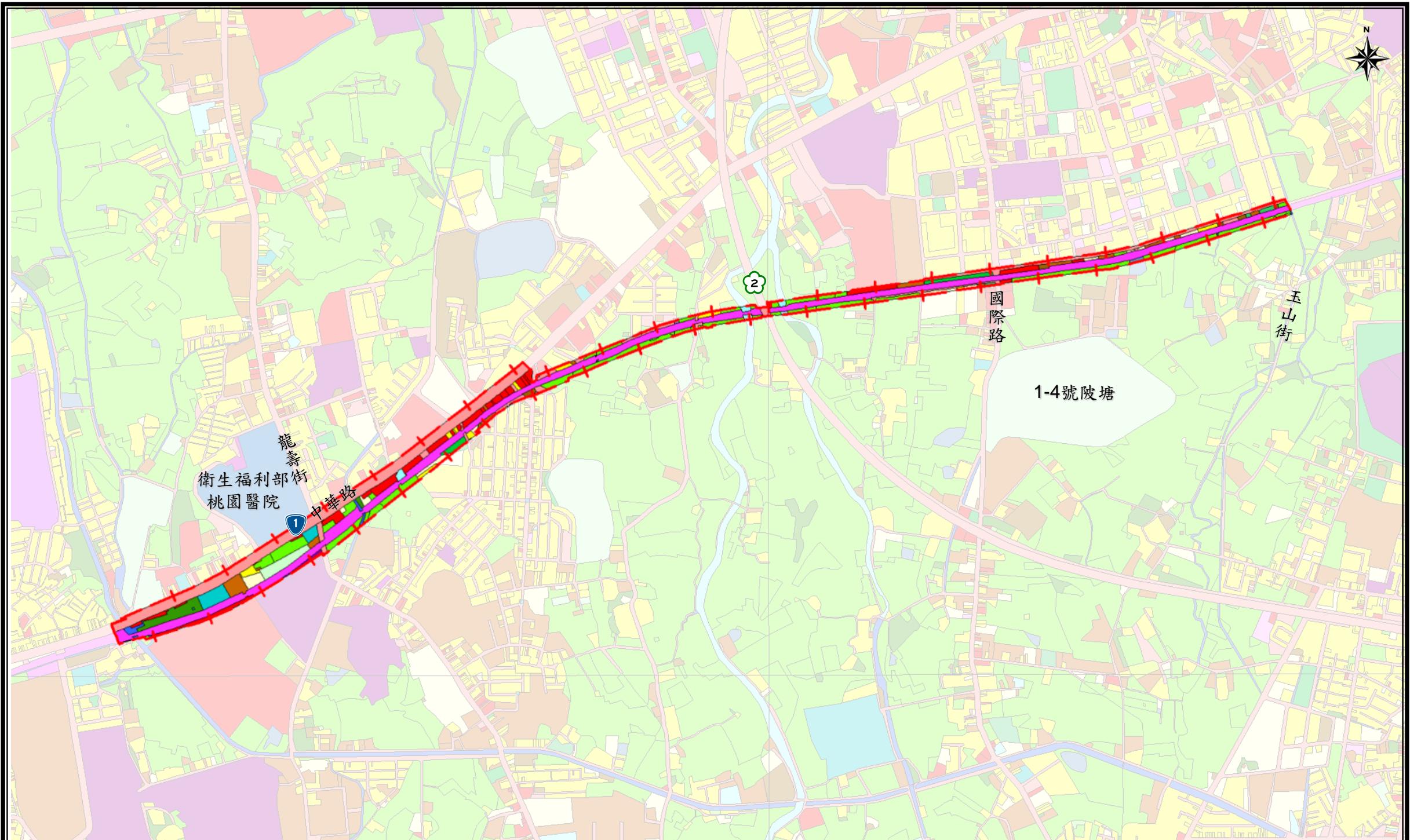
三、地權分析

本變更範圍內土地面積共 24.00 公頃，其權屬包含公有土地、公私共有及私有土地。公有土地面積約 17.89 公頃，佔本

計畫範圍面積 74.55%，其中以交通部臺灣鐵路管理局管理土地佔最大比例，面積約 11.93 公頃，佔本計畫面積約 49.70%；另私有土地面積約 5.45 公頃，佔本計畫範圍面積約 22.70%，詳表 3-2 及圖 3-4。

表 3-2 本計畫範圍內土地權屬統計表

土地權屬	所有權人	管理機關	面積(公頃)	百分比(%)
公有土地	中華民國	交通部公路總局	4.12	17.16
		交通部臺灣鐵路管理局	11.93	49.70
		交通部高速公路局	0.04	0.15
		桃園市政府工務局	0.00	0.01
		桃園市政府養護工程處	0.01	0.03
		桃園市桃園區公所	0.01	0.04
		財政部國有財產署	0.46	1.92
		國軍退除役官兵輔導委員會彰化農場	0.00	0.02
		衛生福利部桃園醫院	0.00	0.00
		小計	16.57	69.04
	桃園市	交通部公路總局	0.00	0.01
		桃園市八德區公所	0.08	0.32
		桃園市立永豐高級中等學校	0.01	0.03
		桃園市政府捷運工程局	0.01	0.02
		桃園市政府養護工程處	0.31	1.29
		桃園市桃園區公所	0.88	3.67
		衛生福利部桃園療養院	0.04	0.16
		衛生福利部桃園醫院	0.00	0.00
	小計	1.32	5.51	
	合計		17.89	74.55
	公私共有		0.66	2.75
	私有		5.45	22.70
	總計		24.00	100.00



圖例

- | | | | | | | |
|-----|----|----|--------|------|------|--------|
| 農作 | 道路 | 商業 | 其他建築用地 | 學校 | 水產養殖 | 本計畫範圍線 |
| 人工林 | 河道 | 住宅 | 草地 | 公用設備 | 蓄水池 | |
| 鐵路 | 溝渠 | 工業 | 空置地 | 環保設施 | 休閒設施 | |

資料來源：本計畫製作。

圖3-1 本計畫範圍內土地使用現況示意圖

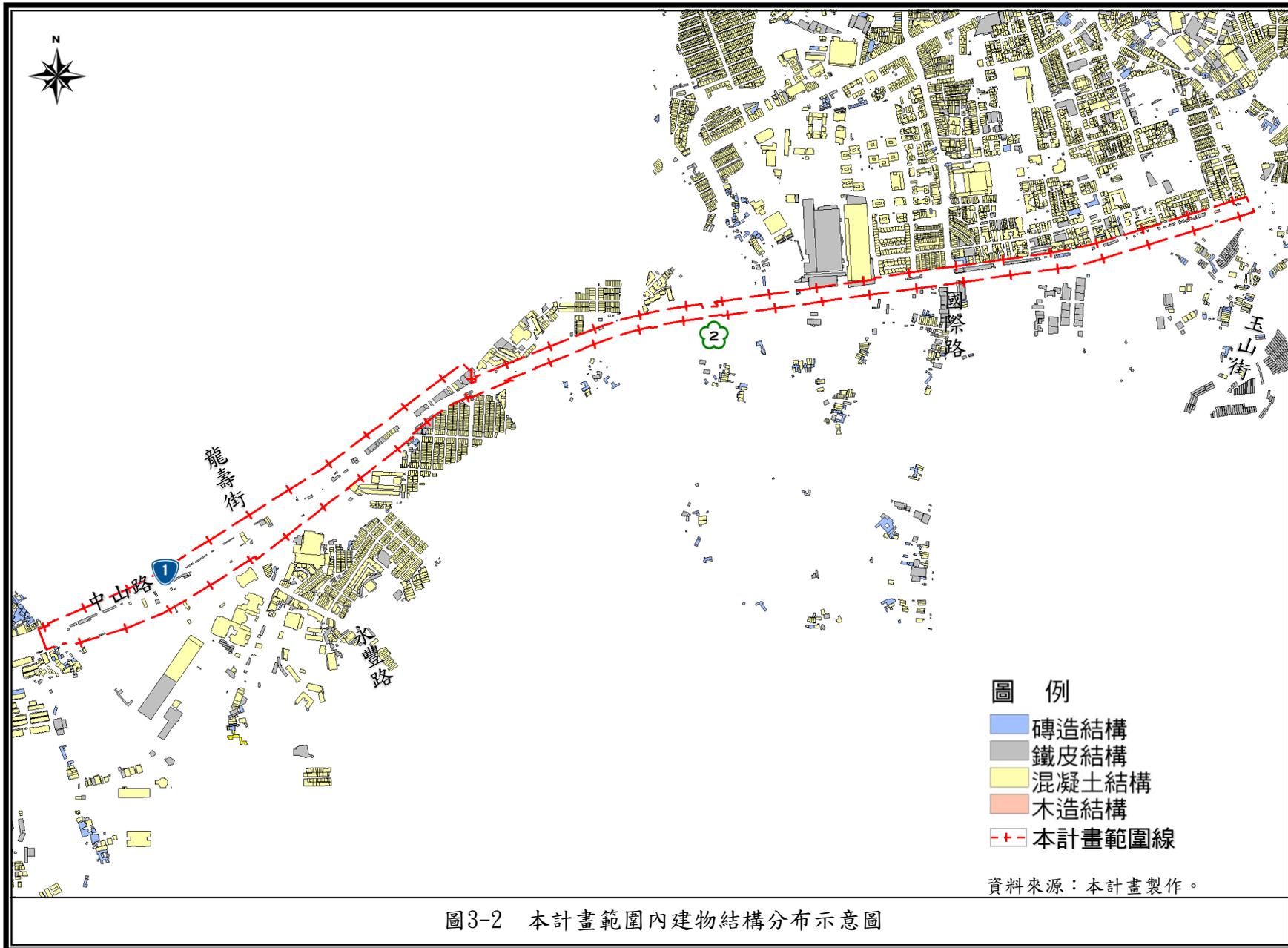
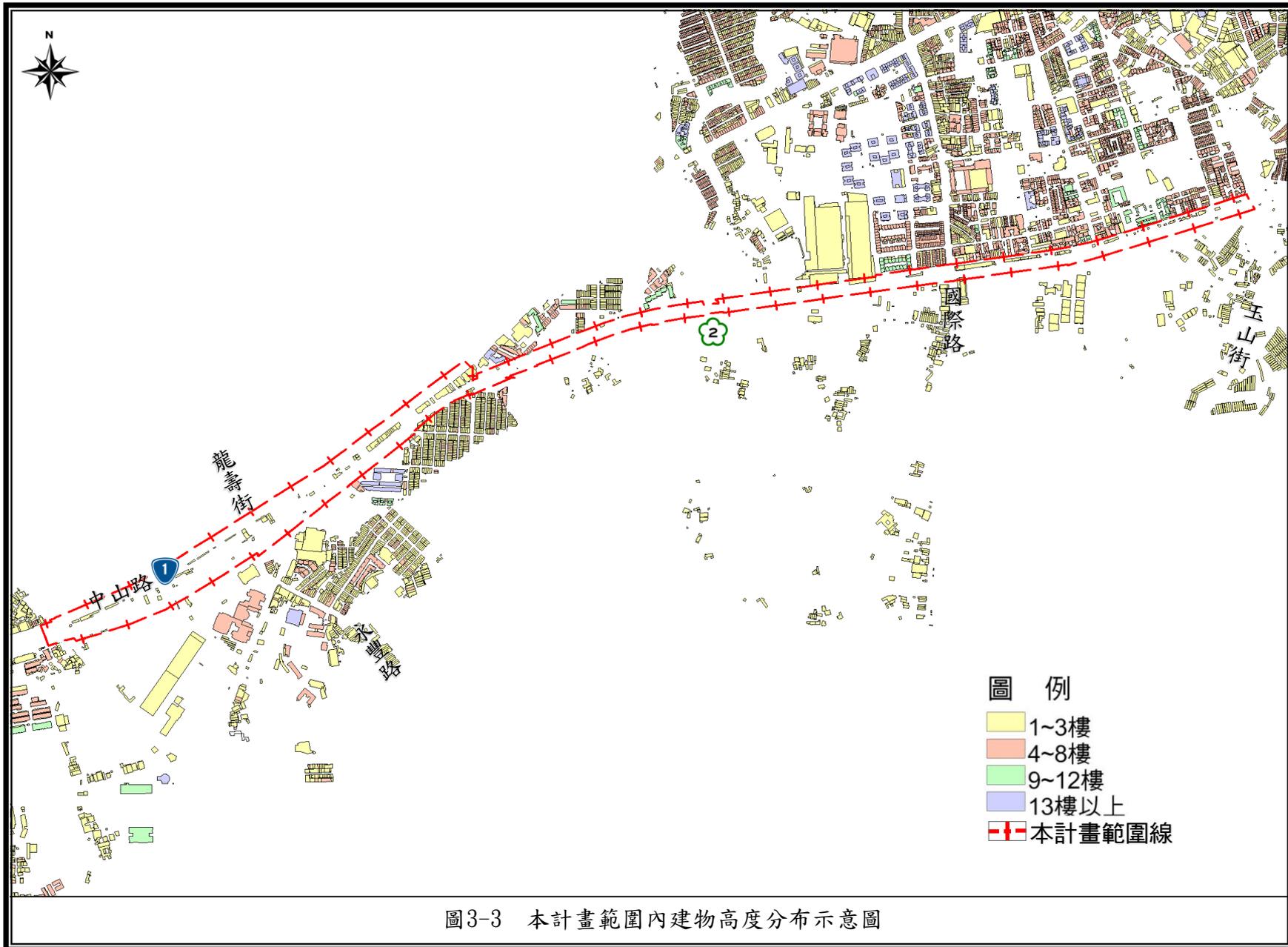


圖3-2 本計畫範圍內建物結構分布示意圖



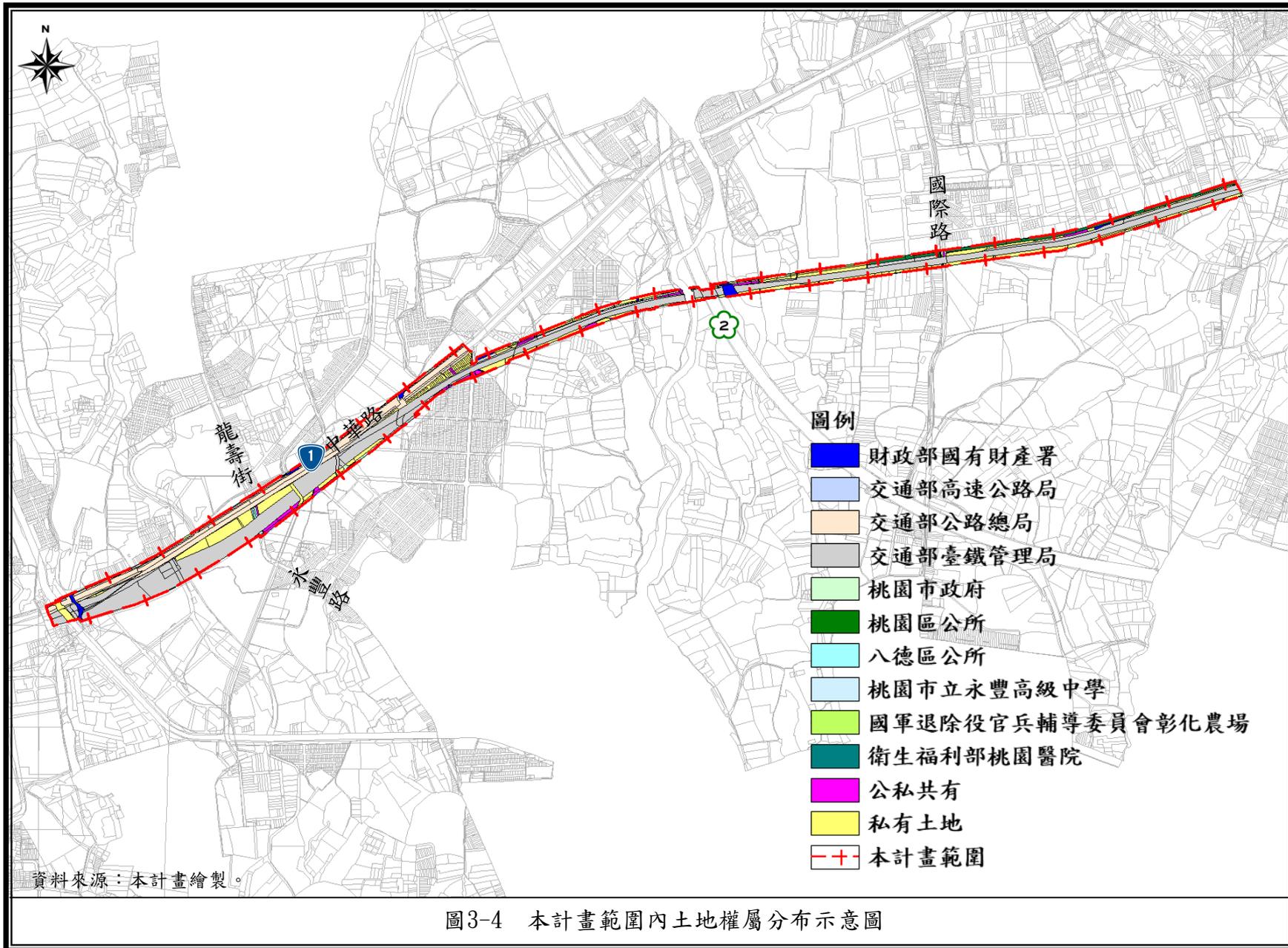


圖3-4 本計畫範圍內土地權屬分布示意圖

四、交通運輸

(一)道路系統現況

縱貫公路桃園內壢間都市計畫現行計畫依道路機能分為高速公路、聯外道路、區內主要道路、次要道路及服務道路等五種，國道 2 號由本計畫區中間南北向經過，於計畫區內有南桃園交流道，往北通往中正機場，往南通往鶯歌系統交流道；省道台 1 線、區道桃 51 線、桃 53 線、桃 53-1 線分別通往桃園區、南崁、新庄、中壢、八德、大湳等地區，為本計畫區現況主要之聯外幹道。

1. 聯外道路系統現況

計畫區聯外道路之道路實質條件與服務水準詳表 3-3 及圖 3-5 所示，現況說明如下。

(1)省道台 1 線(中華路、中山路)

省道台 1 線為本計畫區東西間之主要聯外幹道，向東通往桃園市、臺北，向西通往中壢、新竹之聯外幹道，本道路與臺鐵縱貫線平行，計畫寬度 24、30 公尺，配置為雙向 4 車道。

(2)區道桃 51 線(龍壽街、永豐路)

區道桃 51 線南起於八德區，經桃園區，止於蘆竹區，為本計畫區向南通往八德之主要聯外幹道，計畫寬度 15 公尺，全線設置雙向 2 至 4 車道，配置標線分隔路型，可連接市道 114 線、省道台 1 線與文中路，並可聯絡衛生福利部桃園醫院與南桃園交流道。

(3)區道桃 53 線(國際路)

區道桃 53 線南起於八德區，往北至桃園區，全長約 2.2 公里，計畫寬度 15、20、30 公尺不等，桃園區中山國小以北路段為雙向 4 車道，其餘為雙向 2 車道，桃園區國際路部分路段並設有中央分隔島，為本計畫區之主要聯外幹道，並可連接市道 114 線、省道台 1 線、文中路、大興西路、市道 110 線與南桃園交流道。

(4)區道桃 53-1 線(文中路)

區道桃 53-1 線桃園區正光街至內壢交流道全長 5.7 公里，都市計畫道路寬 30 公尺，配置為中央分隔四車道路型，與國際路同為高速公路交流道之連絡道路。

表 3-3 聯外道路系統實質現況分析表

道路編號	路段 起訖點	路面寬度 (公尺)	方向	車 道 數	道路 容 量 (pcu/hr)	尖峰小時 交通量 (pcu)	V/C	服務 水準
台 1 線	永安橋— 桃圳橋	24~30	往北	2	3,000	2,555	0.85	D
			往南	2	3,000	3,318	1.11	E
區道桃 51 線	文中路— 廣福路	15	往北	1	950	562	0.59	C
			往南	1	950	614	0.65	C
區道桃 53 線	文中路— 廣福路	15~20	往北	2	1,600	1,175	0.73	D
			往南	2	1,600	877	0.55	C
區道桃 53-1 線	國際路— 龍壽街	30	往東	2	2,400	1,445	0.60	C
			往西	2	2,400	1,580	0.66	C

資料來源：交通部公路總局 97~105 年度公路平均每日交通量調查統計表。



資料來源：桃園市政府，民95年，變更縱貫公路桃園內壢間都市計畫(第三次通盤檢討)書；本計畫製作。

圖3-5 縱貫公路桃園內壢間都市計畫現況道路系統示意圖

2. 鐵路兩側橫交道路之道路定位與服務狀況

縱貫公路桃園內壢間都市計畫區內主要道路系統包括東西向中山路、中華路、文中路與南北向國際路、龍壽街、永豐路、茄荖路等；縱貫公路桃園內壢間都市計畫區內鐵路兩側橫交道路與鐵路交叉形式可分為平交道、陸橋、地下道等三類，共包含平交道 4 處，陸橋 3 處，地下道 2 處，詳見表 3-4。以下就鐵路兩側橫交道路之道路定位與交叉型式分別說明如后。

(1) 主要道路

國際路、龍壽街(永豐路)以平交道形式與鐵路橫交，國際路往北通往南桃園交流道，龍壽街往南接永豐路。

(2) 次要道路

茄荖路、高城路以平交道形式與鐵路橫交。

表 3-4 縱貫公路桃園內壢間都市計畫鐵路兩側橫交道路狀況一覽表

分區	橫交道路	交叉型式	道路定位
縱貫公路桃園內壢間都市計畫	國際路	平交道	主要道路
	國 2	陸橋	高速公路
	茄荖路	平交道	次要道路
	高城路	平交道	次要道路
	龍壽街/永豐路	平交道	主要道路
	貿聯倉儲前	地下道	服務道路

資料來源：本計畫整理。

表 3-5 縱貫公路桃園內壢間都市計畫周邊道路服務水準分析表

路段名稱	起/迄	方向	道路容量 (PCU/HR)	流量 (PCU/HR)	行駛速率 (KM/HR)	服務水準
國際路	臺鐵/ 中山路	北向	2,200	1,670	8.3	F
		南向	2,200	1,493	23.7	D
中山路	正光街/ 龍安街	東向	3,100	2,327	19.0	E
		西向	3,100	1,996	22.0	D
中華路	龍安街/ 成功路	東向	3,100	2,260	19.8	E
		西向	3,100	2,514	18.2	E
永豐路	中山路/開 隆街	北向	1,600	1,276	17.8	E
		南向	1,600	1,061	23.7	D

資料來源：「臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫」綜合規劃期中報告，民國 107 年 6 月。

(二)大眾運輸系統現況

目前縱貫公路桃園內壢間都市計畫區內之大眾運輸系統以客運為主，鐵道由計畫區中央東西向穿越，配合臺鐵捷運化與桃園都會區捷運系統建設，未來計畫區將增設中路站、桃園醫院站等兩個臺鐵通勤車站，如圖 3-6 所示。

1. 鐵路

臺鐵縱貫線為桃園市境內重要的運輸系統，大致上與省道台 1 線平行，沿途設置桃園、內壢、中壢、埔心、楊梅及富岡六個站，目前平均有 5.7 萬人/日使用鐵路，在本計畫區內現況並無設置任何鐵路車站。

2. 客運現況分析

目前客運分為公路客運與市區公車等三類，客運路線主要以省道台 1 線沿線為主，連通桃園至臺北、新北地區，如表 3-6 所示。

(1)公路客運

本計畫區內公路客運包括桃園-新莊(經台 1)與臺北-台 1 線-桃園，往返桃園與臺北、新北之間。

(2)市區公車

目前本計畫區內市區公車主要服務桃園市與中壢市區，由桃園客運與中壢客運負責大部分路線。

表 3-6 客運系統現況表

分類	路線(起迄點)	客運業者	營運班距
公路客運	5009 桃園-新莊(經台 1)	桃園客運	固定班次 4 班/日
	9102 臺北-台 1 線-桃園	桃園客運	固定班次 10 班/日
市區公車	1 中壢-桃園	中壢客運	尖峰班距：5-10 分鐘 離峰班距：10-20 分鐘
	1 中壢-桃園	桃園客運	尖峰班距：5-10 分鐘 離峰班距：10-20 分鐘
	1A 中壢-桃園	桃園客運	固定班次 3 班/日



肆、騰空路廊綠色廊帶規劃構想

一、分段建構便利且多元之園道系統

- (一)地下化起點至桃園車站路段：本路段鐵路地下化後騰空土地轉化為園道，未來擬與鐵路沿線周邊既有計畫道路作整體規劃考量，主要服務紹興街周邊地區性交通、縫合鐵路兩側道路系統。
- (二)桃園車站至桃園醫院車站路段：本路段鐵路地下化後騰空土地轉化為園道，桃園車站專用區除站區環繞道路外，多規劃為開放空間，其餘路段擬與鐵路沿線周邊既有計畫道路作整體規劃考量，主要服務省道台 1 線以南地區性交通、縫合鐵路兩側道路系統，並間接紓解省道台 1 線現況交通擁擠情形。
- (三)桃園醫院車站至文化二路：本路段鐵路緊鄰省道台 1 線，鐵路地下化後騰空土地擬與省道台 1 線車道整併設計為雙向 8 車道之人本、綠意園道，直接紓解省道台 1 線現況交通。
- (四)文化二路至中新地下道路段：本路段鐵路地下化後騰空土地擬規劃雙向 4 車道，主要服務環中東路與省道台 1 線間地區性交通、縫合鐵路兩側道路系統，並間接紓解省道台 1 線現況交通擁擠情形。
- (五)中新地下道至平鎮車站路段：本路段鐵路地下化後騰空土地轉化為園道，中壢車站專用區除站區環繞道路外，多規劃為開放空間，提供中壢、平鎮地區優質步行環境系統。
- (六)平鎮車站至地下化終點(省道台 66 橋下)路段：本路段鐵路地下化後騰空土地擬規劃雙向 4 車道、部分雙向 2 車道，主要服務德育路與省道台 1 線間地區性交通、縫合鐵路兩側道路系統，並間接紓解省道台 1 線現況交通擁擠情形。

二、打造人本綠意交通環境

鐵路地下化後騰空土地除維持車站站區周邊車輛聯外通行功能，亦於騰空路廊及退縮空間規劃連續且完善之人行活動空間與綠色廊道，退縮空間內應至少留設 4 公尺寬之人行步道及自道

路境界線側至少留設 1.5 公尺寬之綠帶供大型喬木植栽，以形塑綠蔭氛圍街道、達成綠覆率 50%目標，並建立安全、友善且舒適之人本交通環境。

三、排除鐵路地下化地上突出設施保留廊帶規劃最大彈性

考量開放空間完整性及未來騰空路廊使用彈性，針對相關突出物如緊急出入口、通風口等附屬設施排除規劃，以利整體園道規劃。其中，緊急出入口、通風口等附屬設施之用地範圍，納入本次劃設為鐵路用地。

四、鐵路地下化範圍路段兩側公共設施保留地及現況非農使用之農業區一併整體規劃

配合本次桃鐵地下化建設計畫，鐵路路權所需用地外仍留有部分鐵路用地、綠地用地等公共設施保留地以及現況非農使用之農業區，考量公共設施長期未徵收取得開闢且農業區低度利用，爰納入本次鐵路用地(兼供園道使用)之變更，整體規劃考量。

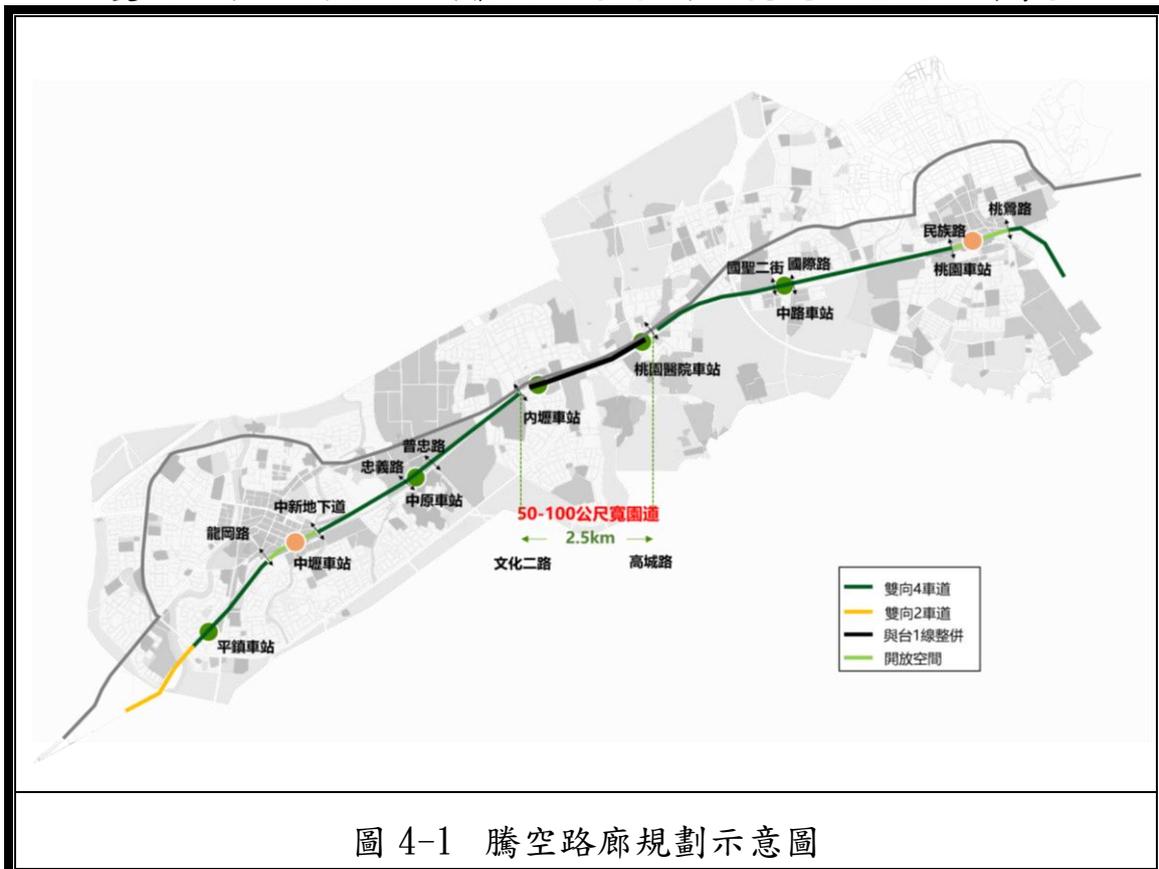




圖 4-2 50-100 公尺寬園道沿線範圍現行計畫分布示意圖

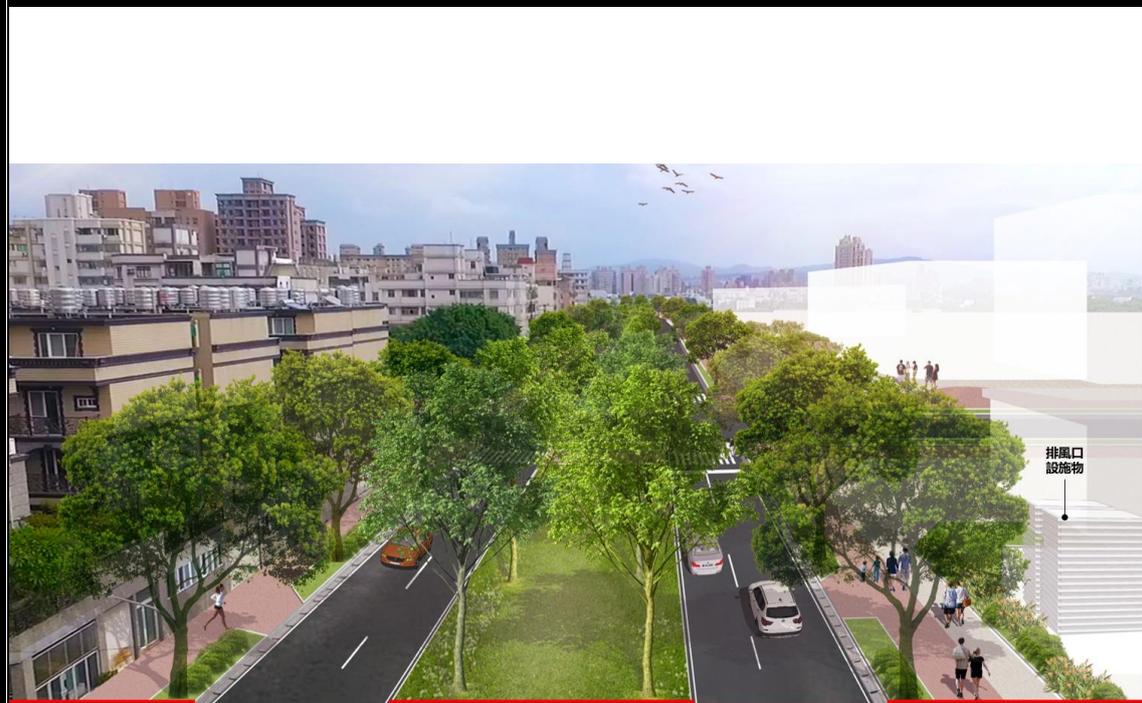


圖 4-3 鐵路騰空路廊綠色廊帶模擬圖

伍、變更理由與內容

一、變 1 案(鐵路地下化騰空路廊變更)

- (一)未來鐵路地下化騰空路廊變更為鐵路用地(兼供園道使用)，地面下提供鐵路設施使用，地面上提供綠化空間及道路功能，打造桃園、中壢都會區開全新的人本、綠意園道，改善臺一線現況交通擁塞問題，並可藉由騰空廊道變更之園道系統串連各開放空間，建構綠化都市景觀。
- (二)考量桃鐵地下化建設計畫路權範圍內，部分道路或河川、溝渠重疊或跨越鐵路地下化路權範圍，而本計畫係屬鐵路地下化工程需辦理都市計畫變更及徵收之情形，爰劃設為鐵路用地(兼供園道使用)、鐵路用地(兼供道路使用)、鐵路用地(兼供園道及河川使用)，以符後續相關主管機關管理維護之需求。
- (三)為保留鐵路地下化騰空路廊規劃最大彈性，鐵路地下化緊急出入口、通風口等地上突出設施均規劃設計於騰空路廊以外，變更為鐵路用地。

二、變 2 案(鐵路沿線兩側公共設施用地變更)

為藉此鐵路地下化的都市再造契機，促進鐵路沿線及車站周邊地區的活化更新發展，將鐵路沿線兩側公共設施用地一併納入檢討變更為園道用地，以結合鐵路地下化騰空路廊打造桃園、中壢都會區間全新的人本、綠意園道，改善省道台 1 線現況交通擁塞問題

三、變 3 案(騰空路廊及兩側公保地開發方式變更)

考量市府刻正辦理鐵路地下化車站周邊農業區區段徵收整體開發都市計畫變更，為保障騰空路廊及兩側公保地土地所有權人權益，如土地所有權人出具土地使用同意書供桃園市政府先行使用，並經桃園市政府同意者，得保留參與後續區段徵收之權利。

表 5-1 本計畫變更內容明細表

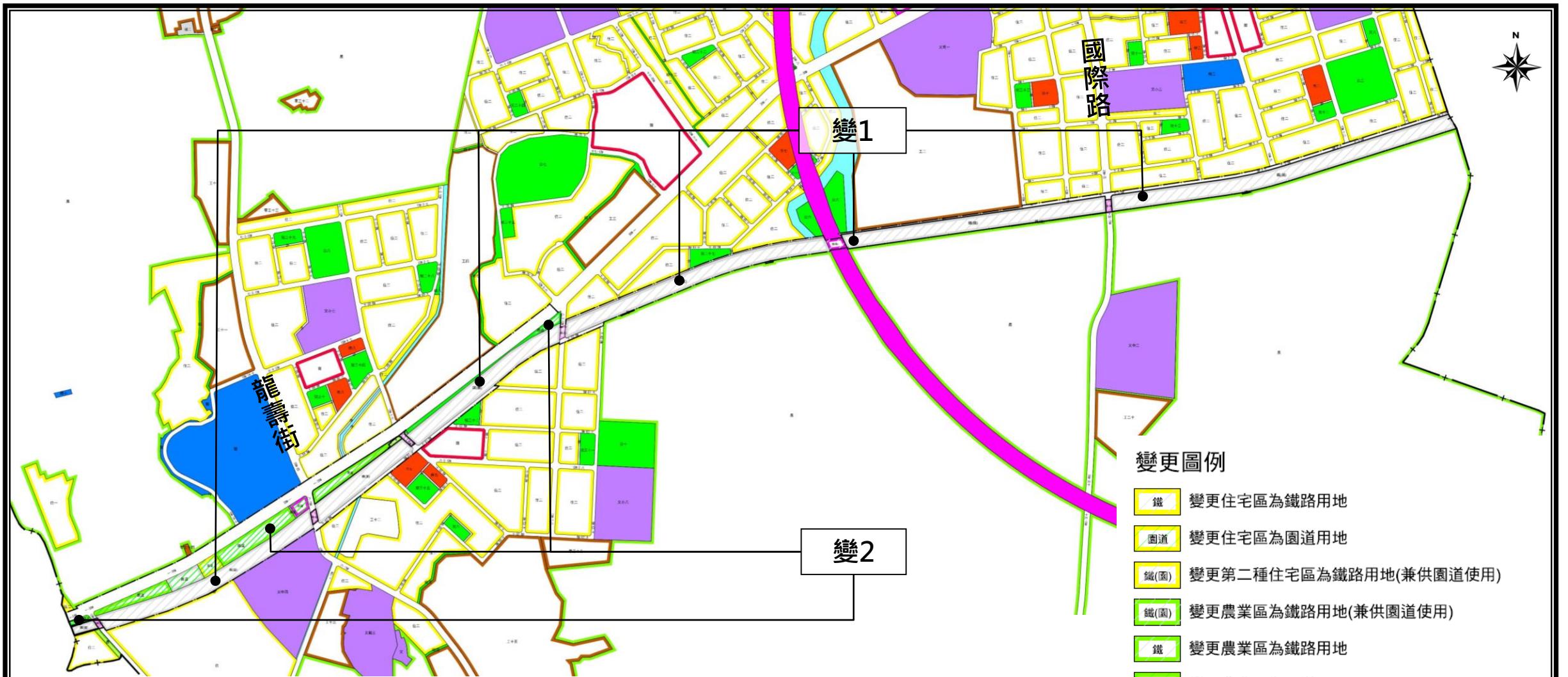
編號	位置	變更內容		變更理由	備註
		原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)		
變 1	位於 縱貫 鐵路 周邊 地區	鐵路用地 (3.5103)	鐵路用地(兼供園道 使用)(3.5103)	1. 未來鐵路地下化騰空 路廊變更為鐵路用地 (兼供園道使用)，地面 下提供鐵路設施使 用，地面上提供綠化空 間及道路功能，打造桃 園、中壢都會區開全新 的人本、綠意園道，改 善臺一線現況交通擁 塞問題，並可藉由騰空 廊道變更之園道系統 串連各開放空間，建構 綠化都市景觀。 2. 考量桃鐵地下化建設 計畫路權範圍內，部分 道路或河川、溝渠重疊 或跨越鐵路地下化路 權範圍，而本計畫係屬 鐵路地下化工程需辦 理都市計畫變更及徵 收之情形，爰劃設為鐵 路用地(兼供園道使 用)、鐵路用地(兼供道 路使用)、鐵路用地(兼 供園道及河川使用)， 以符後續相關主管機 關管理維護之需求。 3. 為保留鐵路地下化騰 空路廊規劃最大彈 性，鐵路地下化緊急出 入口、通風口等地上突 出設施均規劃設計於 騰空路廊以外，變更為	1-1-1
		鐵路用地 (2.5324)	鐵路用地(兼供園道 使用)(2.5324)		1-1-3
		鐵路用地 (2.5926)	鐵路用地(兼供園道 使用)(2.5926)		1-1-5
		鐵路用地 (1.8602)	鐵路用地(兼供園道 使用)(1.8602)		1-1-6
		鐵路用地 (1.2306)	鐵路用地(兼供園道 使用)(1.2306)		1-1-7
		鐵路用地 (2.4351)	鐵路用地(兼供園道 使用)(2.4351)		1-1-8
		鐵路用地 (0.1316)	鐵路用地(兼供園道 使用)(0.1316)		1-1-9
		農業區 (0.0002)	鐵路用地(兼供園道 使用)(0.0002)		1-1-2
		農業區 (0.0125)	鐵路用地(兼供園道 使用)(0.0125)		1-1-4
		農業區 (0.0028)	鐵路用地(兼供園道 使用)(0.0028)		1-1-10
		農業區 (0.0022)	鐵路用地(兼供園道 使用)(0.0022)		1-1-11
		公園用地 (0.0094)	鐵路用地(兼供園道 使用)(0.0094)		1-1-12
		第二種住宅區 (0.0131)	鐵路用地(兼供園道 使用)(0.0131)		1-1-13
		道路用地 (0.0463)	鐵路用地(兼供道路 使用)(0.0463)		1-2-1
道路用地 (0.0394)	鐵路用地(兼供道路 使用)(0.0394)	1-2-2			
道路用地 (0.0518)	鐵路用地(兼供道路 使用)(0.0518)	1-2-3			

編號	位置	變更內容		變更理由	備註			
		原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)					
		道路用地 (0.0448)	鐵路用地(兼供道路 使用)(0.0448)	鐵路用地。	1-2-4			
		道路用地 (0.0340)	鐵路用地(兼供道路 使用)(0.0340)		1-2-5			
		農業區 (0.0057)	鐵路用地(0.0057)		1-3-1			
		農業區 (0.0064)	鐵路用地(0.0064)		1-3-2			
		農業區 (0.0059)	鐵路用地(0.0059)		1-3-3			
		住宅區 (0.0021)	鐵路用地(0.0021)		1-3-4			
		高速公路用地 (0.1130)	鐵路使用(兼供高速 公路使用)(0.1130)		1-4-1			
		變 2	位於 縱貫 鐵路 周邊 地區		綠地用地 (0.3952)	園道用地(0.3952)	為藉此鐵路地下化的都 市再造契機，促進鐵路沿 線及車站周邊地區的活 化更新發展，將鐵路沿線 兩側公共設施用地一併 納入檢討變更為園道用 地，以結合鐵路地下化騰 空路廊打造桃園、中壢都 會區間全新的人本、綠意 園道，改善省道台 1 線現 況交通擁塞問題	2-1-1
					人行步道用地 (0.0141)	園道用地(0.0141)		2-1-2
變電所用地 (0.3064)	園道用地(0.3064)			2-1-3				
公園用地 (0.0430)	園道用地(0.0430)			2-1-4				
農業區 (0.5437)	園道用地(0.5437)			2-2-1				
農業區 (0.8637)	園道用地(0.8637)			2-2-2				
農業區 (0.4404)	園道用地(0.4404)			2-2-3				
農業區 (0.0244)	園道用地(0.0244)			2-2-4				
加油站專用區 (0.1468)	園道用地(0.1468)			2-2-5				
住宅區 (0.2078)	園道用地(0.2078)			2-2-6				

編號	位置	變更內容		變更理由	備註
		原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)		
變 3	騰空路廊及兩側公保地取得方式	一般徵收	一般徵收(得保留區段徵收權利)	考量市府刻正辦理鐵路地下化車站周邊農業區區段徵收整體開發都市計畫變更，為保障騰空路廊及兩側公保地土地所有權人權益，如土地所有權人出具土地使用同意書供桃園市政府先行使用，並經桃園市政府同意者，得保留參與後續區段徵收之權利。	

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。

註 2：凡本次變更未指明變更部分均依原計畫為準。



變更圖例

- 鐵 變更住宅區為鐵路用地
- 園道 變更住宅區為園道用地
- 鐵(園) 變更第二種住宅區為鐵路用地(兼供園道使用)
- 鐵(園) 變更農業區為鐵路用地(兼供園道使用)
- 鐵 變更農業區為鐵路用地
- 園道 變更農業區為園道用地
- 園道 變更加油站專用區為園道用地
- 園道 變更綠地用地為園道用地
- 鐵(園) 變更綠地用地為鐵路用地(兼供園道使用)
- 鐵(園) 變更公園用地為鐵路用地(兼供園道使用)
- 園道 變更公園用地為園道用地
- 鐵(園) 變更鐵路用地為鐵路用地(兼供園道使用)
- 園道 變更人行步道用地為園道用地
- 鐵(園) 變更道路用地為鐵路用地(兼供道路使用)
- 園道 變更變電所用地為園道用地
- 鐵(高) 變更高速公路用地為鐵路用地(兼供高速公路使用)

變1：配合臺鐵桃園段地下化計畫所需範圍變更為鐵路用地、鐵路用地(兼供園道使用)、鐵路使用(兼供道路使用)及鐵路使用(兼供高速公路使用)。

變2：配合臺鐵桃園段地下化計畫，爰將未來鐵路騰空路廊周邊沿線公共設施一併變更為園道用地。

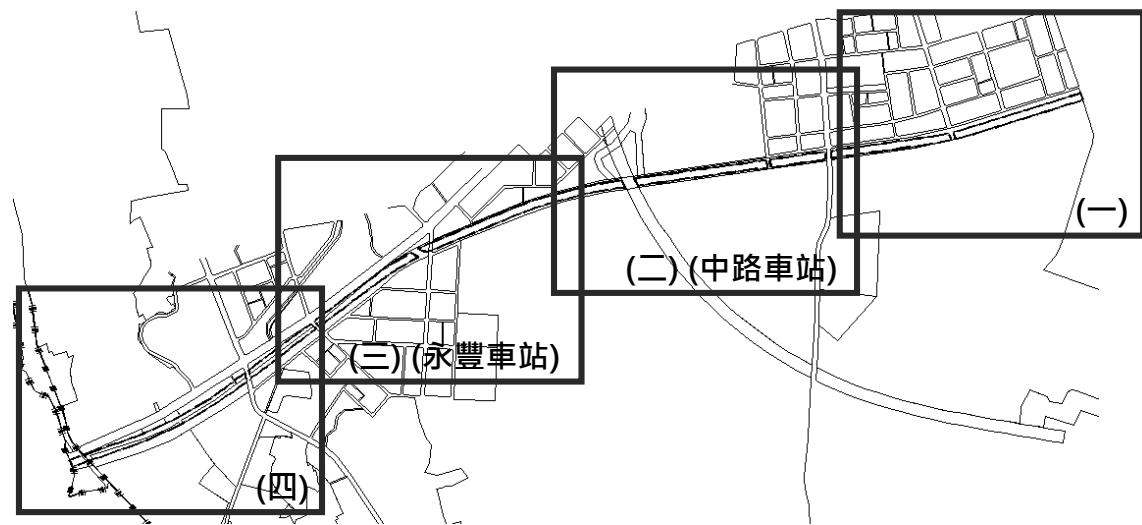


圖5-1 本計畫變更位置示意圖

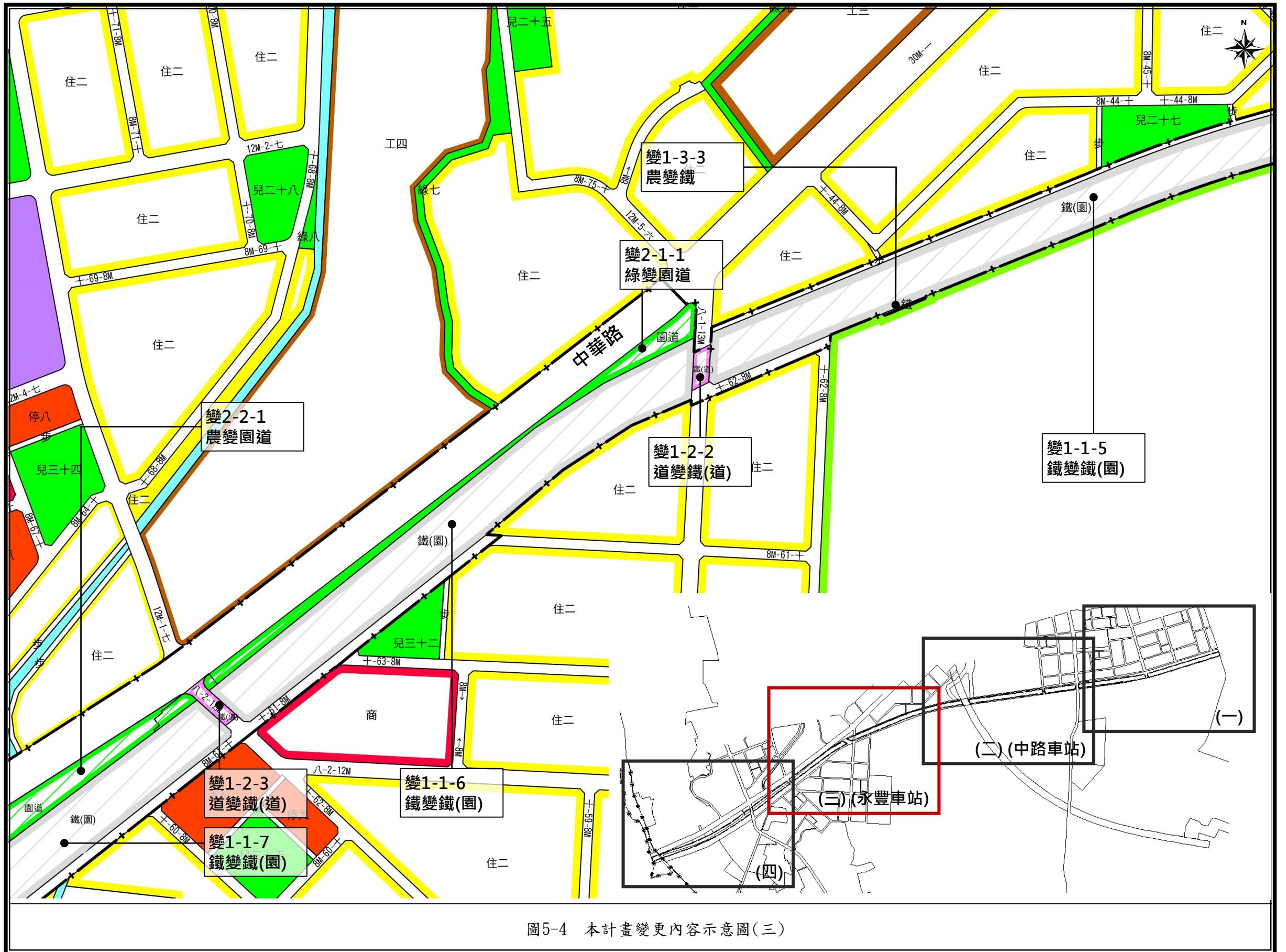


圖5-4 本計畫變更內容示意圖(三)

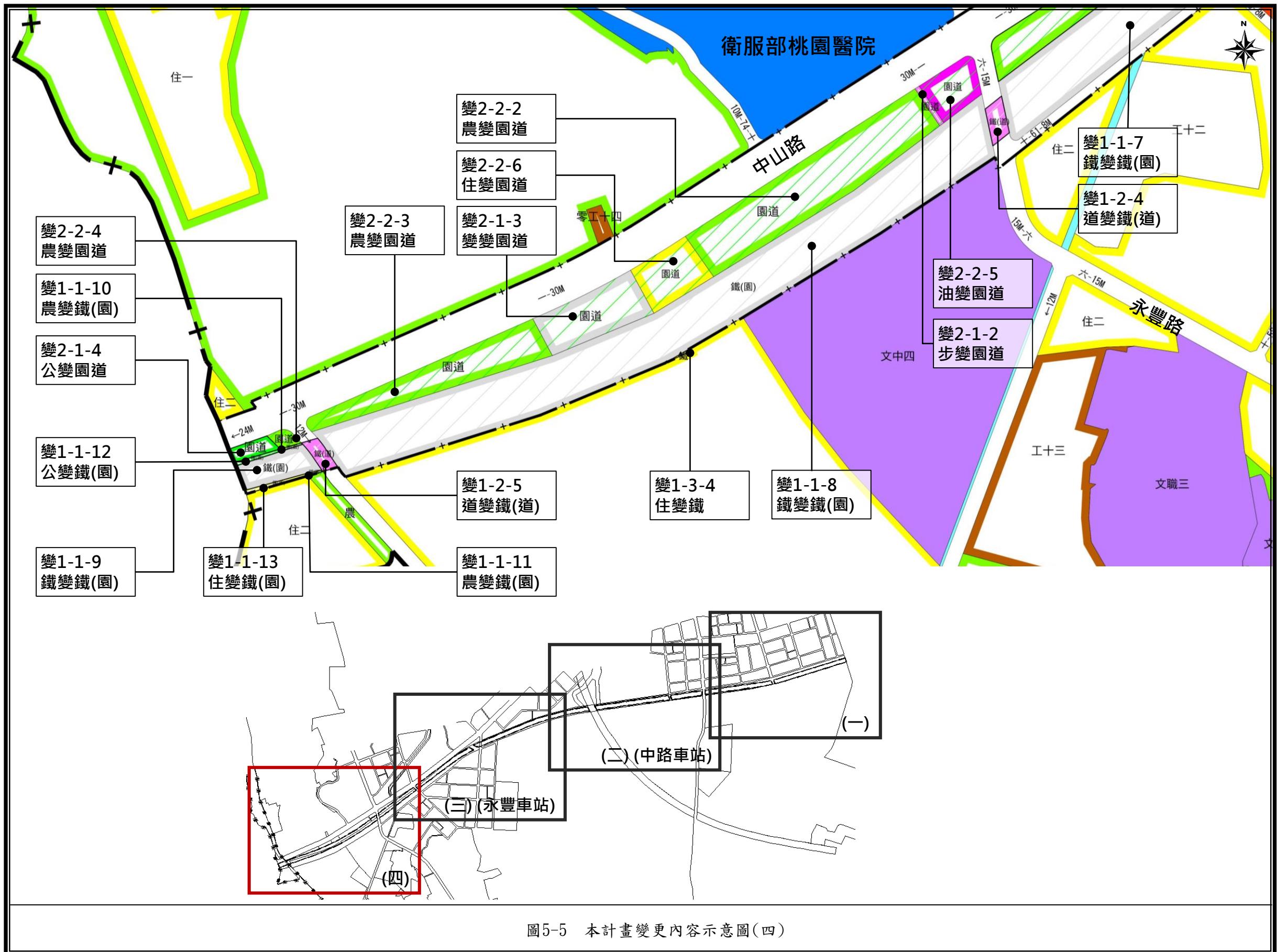


圖5-5 本計畫變更內容示意圖(四)

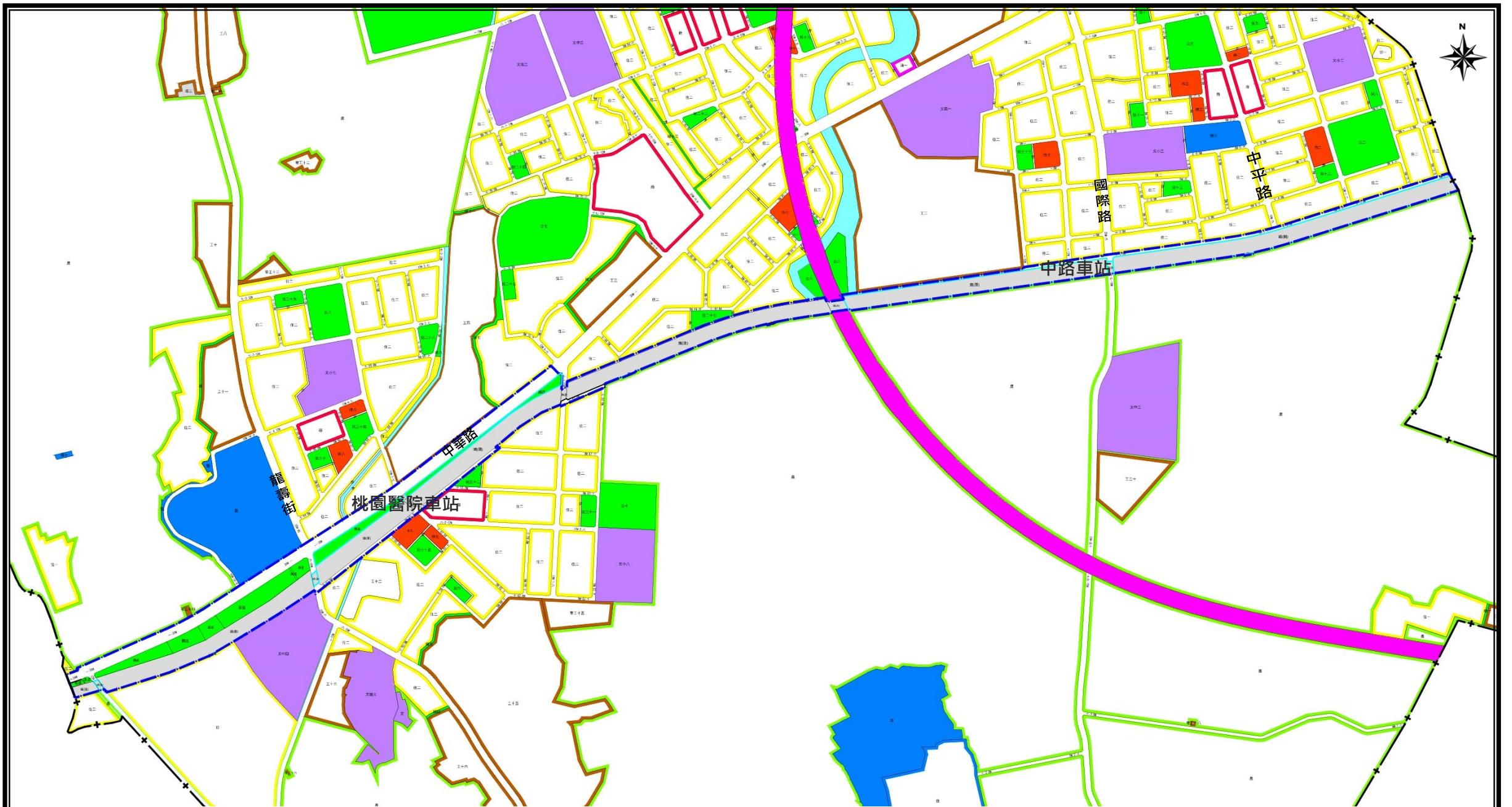
表 5-2 本計畫變更前後土地使用計畫面積對照表

項目	現行計畫 面積 (公頃)	變 1	變 2	變 3	變更後計畫面積		備註	
					面積 (公頃)	估計畫 面積百 分比(%)		
土地 使用 分區	住宅區	60.97	-0.00	-0.21	騰 空 路 廊 及 兩 側 公 保 地 取 得 方 式	60.76	4.40	
	第一種住宅區	8.34				8.34	0.60	
	第二種住宅區	184.00	-0.01			183.99	13.32	
	商業區	12.92				12.92	0.94	
	乙種工業區	97.89				97.89	7.09	
	零星工業區	5.14				5.14	0.37	
	文教區	0.75				0.75	0.05	
	行政區	1.94				1.94	0.14	
	宗教專用區	0.29				0.29	0.02	
	自來水事業專用區	5.18				5.18	0.38	
	加油站專用區	0.90		-0.15		0.75	0.05	
	灌溉設施專用區	0.18				0.18	0.01	
	農業區	721.02	-0.04	-1.87		719.11	52.06	
	河川區	0.0031				0.00	0.0002	
小計	1,099.52	-0.05		1097.25	79.44			
公 共 設 施 用 地	機關用地	5.74			5.74	0.42		
	學 校 用 地	文小用地	24.27			24.27	1.76	
		文中用地	17.72			17.72	1.28	
		高中(職)用地	11.31			11.31	0.82	
		文大用地	9.11			9.11	0.66	
	公園用地	23.03	-0.01	-0.04	22.98	1.66		
	兒童遊樂場用地	7.58			7.58	0.55		
	綠地用地	2.08		-0.40	1.68	0.12		
	體育場用地	5.78			5.78	0.42		
	停車場用地	1.45			1.45	0.10		
	市場用地	3.01			3.01	0.22		
	廣場用地	0.04			0.04	0.003		
	醫院用地	6.93			6.93	0.50		
自來水事業用地	7.99			7.99	0.58			
變電所用地	0.31		-0.31	-	-			
電路鐵塔用地	0.14			0.14	0.01			

項目	現行計畫 面積 (公頃)	變 1	變 2	變 3	變 4	變更後計畫面積		備註
						面積 (公頃)	佔計畫 面積百 分比(%)	
公 共 設 施 用 地	圳渠溝渠用地	5.72				5.72	0.41	
	高速公路用地	38.25	-0.11			38.14	2.76	
	鐵路用地	14.29	-14.27			0.02	0.001	
	鐵路使用(兼供 高速公路使用)	-	0.11			0.11	0.01	
	鐵路用地(兼供 園道使用)	-	14.33			14.33	1.04	
	鐵路用地(兼供 道路使用)	-	0.22			0.22	0.02	
	園道用地	5.68		2.99		8.67	0.63	
	道路用地	91.36	-0.22	-0.01		91.13	6.60	含人行步道
	小計	281.79	0.05			284.07	20.57	
都市發展面積	660.29				662.20	47.94		
計畫總面積	1,381.31				1,381.31	100.00		

註 1：表內面積應以核定計畫圖實地分割測量面積為準。

註 2：都市發展用地面積不包括農業區及河川區面積。



變更圖例

- | | | | | | |
|-------|--------|---------|---------|----------------|------------------|
| 住宅區 | 加油站專用區 | 公園用地 | 停車場用地 | 鐵路用地(兼供園道使用) | 道路用地 |
| 商業區 | 自來水事業區 | 兒童遊樂場用地 | 醫院用地 | 鐵路用地(兼供道路使用) | 本計畫範圍線 |
| 農業區 | 河川區 | 綠地 | 自來水事業用地 | 鐵路用地(兼供高速公路使用) | 縱貫公路桃園內壢間都市計畫範圍線 |
| 乙種工業區 | 機關用地 | 園道用地 | 變電所用地 | 高速公路用地 | |
| 零星工業區 | 學校用地 | 廣場用地 | 電路鐵塔用地 | 圳渠溝渠用地 | |
| 行政區 | 體育場用地 | 市場用地 | 鐵路用地 | 人行步道用地 | |

圖5-6 本計畫變更後土地使用示意圖

陸、實施進度及經費

本案土地開發方式說明如下：

一、開發方式及實施進度

(一)開發方式

變更範圍內公有土地採公地撥用方式，私有地採一般徵收方式取得為原則，如土地所有權人出具土地使用同意書供桃園市政府先行使用，並經桃園市政府同意者，得保留參與後續區段徵收之權利。私有土地部分取得方式詳下說明：

1. 私有土地採一般徵收方式取得為原則。
2. 考量市府刻正辦理鐵路地下化車站周邊農業區區段徵收整體開發都市計畫變更，為保障騰空路廊及兩側公保地土地所有權人權益，如土地所有權人出具土地使用同意書供桃園市政府先行使用，並經桃園市政府同意者，得保留參與後續區段徵收之權利。
3. 前開變更桃鐵地下化沿線周邊農業區土地計畫案如經內政部都市計畫委員會或內政部土地徵收審議小組會議決議，本計畫土地不納入區段徵收範圍，則本計畫尚未徵收土地以一般徵收方式取得。
4. 本計畫公告實施十年內，若前開變更桃鐵地下化沿線周邊農業區土地計畫案尚無法經內政部土地徵收審議小組核准區段徵收計畫確定包含本案土地，則本計畫尚未徵收土地得以一般徵收方式取得。

(二)實施進度

「臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫」可行性研究於 106 年核定，預計於可行性研究通過後 2 年核定綜合規劃，並於計畫核定後 7 年鐵路切換通車。

二、經費需求

(一)桃鐵地下化建設計畫之工程費用約 821.53 億元，地上物拆遷補償費及用地取得費用約 80.2 億元。

(二)本計畫經費來源說明如下：

1. 桃園市境內之鐵路地下化工程經費依經費分攤原則分別由中央政府、桃園市政府編列預算支應。
2. 鐵路用地、鐵路用地(兼供園道使用)、鐵路用地(兼供道路使用)及鐵路用地(兼供高速公路使用)取得費用依桃鐵地下化建設計畫內容辦理。

表 6-1 實施進度及經費表

項目	面積 (公頃)	土地取得方式		開發經費(億元)		主辦單位	預定完成期限	經費來源	
		協議價購、一般徵收、徵收地上權	撥用	地上物拆遷補償費用 地取得費用	工程費				
變 1 案	鐵路用地	0.06				交通部、桃園市政府	115 年	依桃鐵地下化建設計畫內容辦理。	
	鐵路用地(兼供園道使用)	14.33							
	鐵路用地(兼供道路使用)	0.22	√	√	80.2				821.53
	鐵路用地(兼供高速公路使用)	0.11							
變 2 案	園道用地	0.74	√		5.20	桃園市政府	115 年	主辦單位編列預算	

註 1：本表所列開發經費及預定完成期限，得依預算編列及實際計畫執行情形酌予調整。

註 2：桃鐵地下化建設計畫協議價購、一般徵收、徵收地上權總面積約 6.8 公頃，撥用面積約 3.89 公頃。

附件

附件一 行政院 106 年 7 月 31 日院臺交字第 1060023646 號函(可行性研究核定)

檔 號：
保存年限：

行政院 函

受文者：交通部

地址：10058 臺北市忠孝東路1段1號
傳真：(02)3356-6784
聯絡人：曹慈容(02)3356-7093

發文日期：中華民國106年7月31日
發文字號：院臺交字第1060023646號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：

主旨：所報「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」報告書一案，同意照辦，另說明三所列事項併請辦理。

說明：

- 一、復106年7月3日交路(一)字第1068800112號函。
- 二、本計畫可與桃園航空城捷運線、桃園機場捷運線形成桃園都會區通勤軌道網絡，符合國際發展線運輸潮流趨勢並兼具節能減碳的環保效果，原則同意進入綜合規劃階段。
- 三、請依下列事項辦理後續綜合規劃：
 - (一)經費分攤部分，本院104年10月2日院臺交字第1040052224號函核示事項略以，後續如擬採地下化方式辦理，因此衍生增加之經費，不宜由中央再予補助，爰中央負擔款應維持原高架方案之199.75億元；惟依桃園市政府本次提送之方案，擬按「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」中央負擔款劇增為538.69億元，顯與本院前所核示不符，請基於中央主管機關立場與桃園市政府就分擔事宜達成共識，並提出中央及地方分擔之具體金額建議報院。
 - (二)自償性經費181.7億元部分，其中周邊土地開發效益152.5億元之假設參數為住宅區增額容積10%、商業區增額容積20%、申請率(實現率)為70%、車站開發僅限桃園、內壢與中壢三車站，惟本案計畫範圍屬精華區，且桃園市政府表示，本案地下化將

106/07/31 ~ 106/08/08

第1頁，共2頁



1060024108

可活化兩側土地、提升開發價值、帶動產業發展、擴大桃園創稅能力，具顯著外部效益，請桃園市政府及新北市政府調增相關容積及土地開發範圍，將外部效益內部化。

(三)鐵路立體化之效益必須在地方都市縫合、土地開發及合理化鐵路營運機構之財務結構，然本計畫由原高架化改為地下化，將大幅增加未來臺鐵局營運成本，如何協助臺鐵土地變更開發，請與桃園市政府協商提出具體方案，並納入計畫。

(四)本計畫所規劃工程造價(52.5億元/公里)、物調費、車站造價均偏高，另自償率偏低、工程坡度過大及新增通勤站之容量等問題，請一併重新檢討。

(五)本計畫用地取得需拆遷建物共399棟，因拆遷數量龐大，請桃園市政府事前與民眾溝通，審慎規劃執行策略。

(六)新北市鳳鳴段部分，依「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」規定，中央補助款不含用地費，而非自償性經費應依該辦法規定之比例分攤經費，請據以修正。

正本：交通部

副本：財政部、本院公共工程委員會、本院主計總處、國家發展委員會

電話：106/07/31
16:14:13

變更縱貫公路桃園內壢間都市計畫(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案計畫書

業 務 單 位 主 管	
業 務 單 位 承 辦 人 員	

擬定機關：桃園市政府

編定時間：中華民國 108 年 3 月