公開展覽草案

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)案計畫書

桃　園　市　政　府

中 華 民 國 112 年 5 月

公開展覽草案

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)案計畫書

中華民國一一二年五月

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	
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	民國107年8月2日假桃園區公所舉行。
	公開展覽	自民國108年3月21日起公開展覽30天。刊登於民國108年3月21日至108年3月23日中國時報。
	說明會	民國108年4月3日假桃園區公所舉行。
人民團體對本案之反映意見	詳公民或團體陳情意見綜理表。	
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	市級	桃園市都市計畫委員會108年12月30日第43次會議審議修正通過。
	部級	內政部都市計畫委員會112年2月21日第1028次會議審議修正通過。

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 2-7
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 3-2
四、交通運輸 3-7
五、災害潛勢及防救 3-16
肆、騰空路廊綠色廊帶規劃構想 4-1
伍、變更理由與內容 5-1
一、變 1 案(桃園車站站區範圍變更) 5-1
二、變 6 案(春日陸橋拆除改平面道路變更) 5-1
三、變 7 案(桃園車站專用區西北側變更) 5-1
陸、整體開發及回饋規定 6-1
柒、實施進度及經費 7-1
一、開發方式及實施進度 7-1
二、經費需求 7-1

附件一　地下化可行性研究行政院核定函(106 年 7 月 31 日院臺交字第 1060023646 號)

附件二　重大設施建設計畫認定函(桃園市政府 108 年 3 月 18 日府都綜字第 10800420572 號)

附件三　綜合規劃報告行政院核定函(109 年 9 月 2 日院臺交字第 1090024447 號)

附件四　108 年 12 月 30 日桃園市都市計畫委員會第 43 次會議紀錄

附件五　112 年 2 月 21 日內政部都市計畫委員會第 1028 次會議紀錄

圖　目　錄

圖 1-1　本計畫變更範圍示意圖..... 1-3
圖 2-1　現行桃園市都市計畫示意圖..... 2-6
圖 2-2　臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫示意圖..... 2-9
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　桃園市都市計畫現況道路系統示意圖..... 3-9
圖 3-6　桃園站區周邊道路系統示意圖..... 3-12
圖 3-7　桃園市都市計畫大眾運輸系統示意圖..... 3-14
圖 3-8　桃園站區周邊客運停靠站位置分布示意圖..... 3-14
圖 3-9　桃園車站交通動線現況示意圖..... 3-15
圖 3-10　各場站淹水潛勢示意圖..... 3-16
圖 3-11　各場站周邊避難收容場所示意圖..... 3-17
圖 4-1　新車站核心區交通動線示意圖..... 4-2
圖 4-2　地下化車站模擬示意圖..... 4-3
圖 4-2　地下化車站模擬示意圖(續 1)..... 4-4
圖 4-2　地下化車站模擬示意圖(續 2)..... 4-5
圖 5-1　本計畫變更位置示意圖..... 5-3
圖 5-2　變 1 案變更內容示意圖..... 5-4
圖 5-3　變 4 案變更內容示意圖..... 5-5
圖 5-4　變 6 案變更內容示意圖..... 5-6
圖 5-5　變更後土地使用計畫示意圖..... 5-9

表　目　錄

表 2-1　桃園市都市計畫第二次通盤檢討後歷次變更一覽表 ... 2-1
表 2-2　桃園市都市計畫土地使用計畫面積統計表 2-3
表 2-3　計畫範圍內現行土地使用計畫面積表 2-8
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　桃園市都市計畫鐵路兩側橫交道路狀況一覽表 3-10
表 3-5　桃園市都市計畫周邊道路服務水準分析表 3-11
表 3-6　桃園市都市計畫周邊平交道路口服務情況分析表 3-11
表 5-1　本計畫變更內容明細表 5-1
表 5-2　本計畫變更前後土地使用計畫面積對照表 5-7
表 7-1　實施進度及經費表 7-1

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，續由交通部鐵道局辦理綜合規劃報告於 109 年 9 月 2 日經行政院核定，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。

考量臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫興建期程具有急迫性，爰將所需永久軌工程用地範圍及鐵路地下化沿線兩側公共設施用地之變更內容，依內政部都市計畫委員會 109 年 7 月 28 日第 973 次會議及 110 年 3 月 23 日第 987 次會議審議決議先行辦理變更，第一階段已於 110 年 6 月 30 日發布實施。

本階段計畫內容係因應鐵路地下化後為提供較完整之車站整體開發腹地，形塑站區意象，故由本案配合桃鐵地下化建設計畫所需用地辦理變更，包含重新界定桃園車站站區範圍以利於多元開發營運與車站主體工程進行，以及取得春日路陸橋改為平面道路後路權、截角範圍之所需用地。

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主，包含桃園車站西側鐵路用地、西北側部分車站專用區及春日路改為平面道路後之路權、截角範圍(詳圖 1-1)。

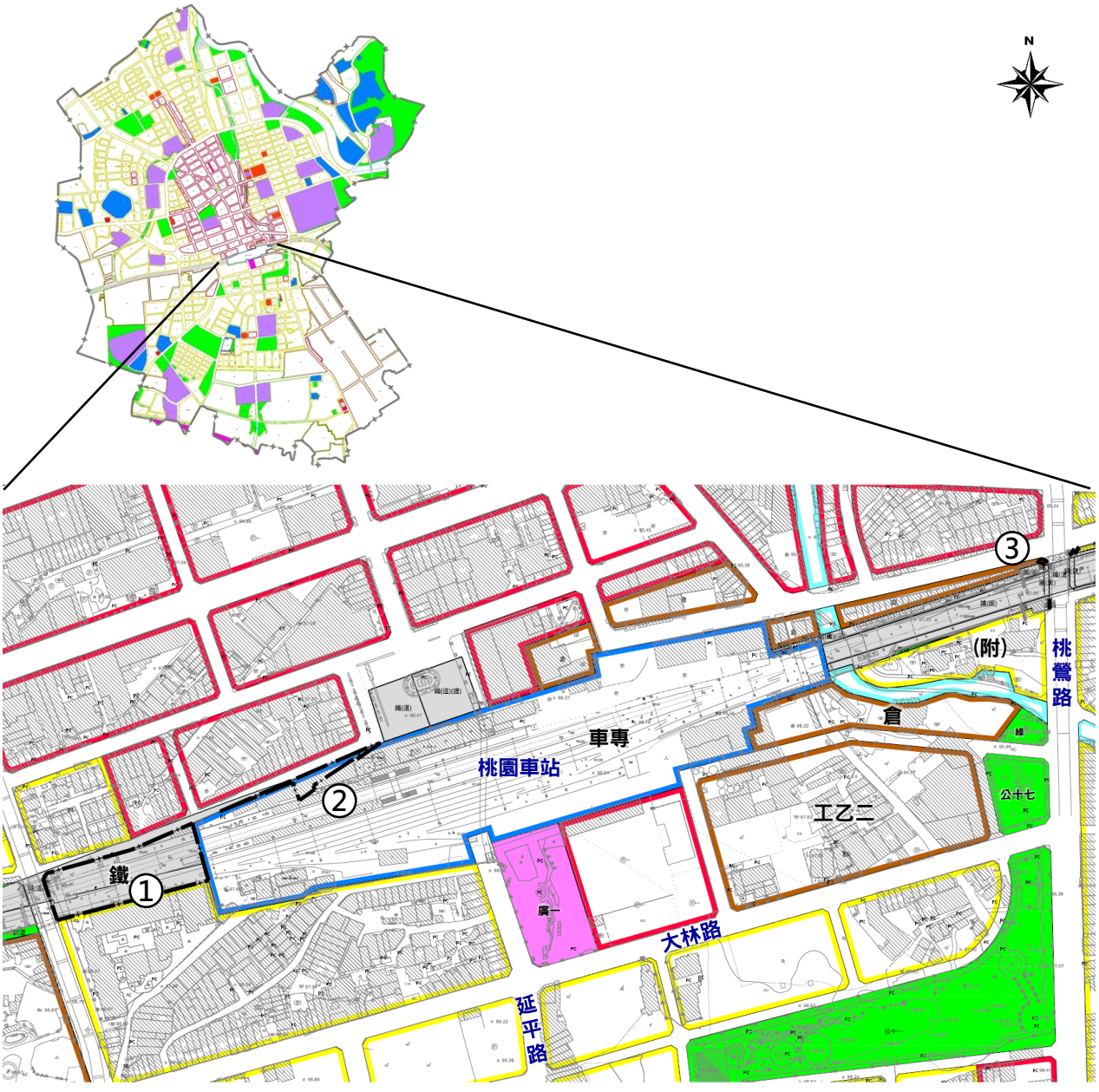


圖1-1　本計畫變更範圍示意圖

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

桃園市都市計畫自民國 44 年發布實施後，至民國 61 年辦理擴大修訂計畫，並於民國 73 年及民國 93 年辦理通盤檢討作業，且在民國 81 年時針對第一期公共設施保留地進行專案通盤檢討。自第二次通盤檢討至民國 111 年 2 月間，共辦理過 19 次個案變更，刻正辦理第三次通盤檢討。

表 2-1　桃園市都市計畫第二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
○	變更桃園市都市計畫(第二次通盤檢討)案	民國 93 年 9 月 8 日 府城鄉字第 0930225678 號
一	變更桃園擴大修訂都市計畫(原工三市地重劃區專案檢討)案	民國 93 年 9 月 10 日 府城鄉字第 0930228422 號
二	變更桃園市都市計畫(部分工商綜合專用區及生態綠地為乙種工業區及農業區)案	民國 96 年 10 月 1 日 府城鄉字第 0960319818 號
三	變更桃園市都市計畫(部分農業區、住宅區及道路用地為高速公路用地)(配合國道二號拓寬工程)案	民國 98 年 5 月 12 日 府城規字第 0980177325 號
四	修訂桃園市都市計畫(土地使用分區管制要點第十點地下層退縮建築)案	民國 98 年 10 月 30 日 府城規字第 0980420348 號
五	變更桃園市都市計畫(部分建國路道路用地為住宅區及乙種工業區)計畫案	民國 100 年 1 月 26 日 府城都字 1000022206 號
六	變更桃園市都市計畫(部分農業區為文教區)案	民國 100 年 7 月 29 日 府城都字第 1000289713 號
七	變更桃園市都市計畫(部分機關用地、醫療衛生機構用地為公園用地及部分公園用地為機關用地)案	民國 101 年 1 月 5 日 府城都字第 1000538934 號
八	變更桃園市都市計畫(部分高速公路用地為農業區)案	民國 101 年 1 月 19 日 府城都字第 1010010692 號
九	變更桃園市都市計畫(配合中路地區整體開發計畫)案	民國 102 年 1 月 11 日 府城都字第 1010331803 號
十	變更桃園市都市計畫(三民路以北、民生路內側以東至南崁溪整治線間)案	民國 103 年 6 月 4 日 府城都字第 1030119696 號
十一	變更桃園市都市計畫（機關用地(機十五)(供軍事使用）為機關用地（機十五）(配合虎頭山創新基地）案	民國 107 年 4 月 16 日 府都綜字第 1070067190 號

編號	變更內容	發布日期文號
	十五)(配合虎頭山創新基地) 案	
十二	變更桃園市都市計畫(部分農業區為道路用地)(延平路延伸)案	民國 107 年 8 月 8 日 府都綜字第 1070169398 號
十三	變更桃園市都市計畫(部分乙種工業區(工乙七)為醫療專用區及公園用地)案	民國 107 年 10 月 5 日 府都計字第 1070244217 號
十四	變更桃園市都市計畫(部分農業區及貯氣槽用地為公園用地)(兼供滯洪池使用)及滯洪池用地(兼供道路使用))案	民國 107 年 12 月 28 日 府都綜字第 1070321499 號
十五	變更桃園市都市計畫(配合桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線【綠線】G06、G08 車站及相關設施設置)案	民國 108 年 2 月 25 日 府都綜字第 1080030700 號
十六	變更桃園市都市計畫(部分乙種工業區為住宅區、公園用地、綠地用地及道路用地；部分農業區為住宅區；部分道路用地修正開發方式)案	民國 108 年 3 月 6 日 府都綜字第 1080014439 號
十七	變更桃園市都市計畫(部分住宅區為機關用地(機十七))案	民國 108 年 7 月 26 日 府都計字第 1080157036 號
十八	變更桃園市都市計畫(配合桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線【綠線】G09 車站及相關設施設置)(第一階段) 案	民國 109 年 12 月 8 日 府都綜字第 1090299388 號
十九	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)(第一階段)案	民國 110 年 6 月 30 日 府都綜字第 1100155418 號
二十	變更桃園市都市計畫(公共設施用地專案通盤檢討)(第一階段)書	民國 111 年 3 月 府都計字第 1110076694 號

資料來源：桃園市政府都市計畫書圖資料查詢系統，112 年 4 月查詢。

(二)計畫內容概述

1.計畫範圍與面積

桃園市都市計畫區範圍北至慈文路，南至八德區及新北市鶯歌區界，東以虎頭山及龜山區為界，西至桃園大圳第一支線，計畫面積為 1,122.61 公頃。

2.計畫年期

計畫目標年配合北部區域計畫年期，為 94 年。

3.計畫人口與密度

計畫人口為200,000人，居住密度每公頃約450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、商業區、工業區(甲種工業區、乙種工業區、零星工業區)、倉庫區、文教區、宗教專用區、車站專用區、醫療專用區、捷運開發區、農業區及河川區等。其中以住宅區面積362.92公頃最多，佔計畫總面積32.32%；其次為農業區面積133.64公頃，佔計畫總面積11.91%。

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)、公園用地、公園用地(兼供滯洪池使用)、公園兼兒童遊樂場用地、兒童遊樂場用地、綠地用地、綠地用地(兼供道路使用)、停車場用地、體育場用地、醫院用地、醫療衛生機構用地、營區用地、廣場用地、廣場用地(兼供捷運系統使用)、社教用地、市場用地、加油站用地、電力事業用地、變電所用地、電路鐵塔用地、截流站用地、捷運系統用地、道路用地、鐵路用地(兼供園道使用)、鐵路用地(兼供園道及河川使用)、鐵路用地(兼供道路使用)、鐵路用地(兼供道路及捷運系統使用)、鐵路用地、高速公路用地、園道用地及滯洪池用地(兼供道路使用)等公共設施用地，其中以道路用地面積約155.73公頃最多，佔計畫總面積約13.87%，其次為公園用地面積約69.77公頃，佔計畫總面積6.21%。

表2-2　桃園市都市計畫土地使用計畫面積統計表

項目			面積（公頃）	佔計畫面積百分比(%)	佔都市發展用地比例(%)
土地使用分區	住宅區		362.92	32.32	37.85
	商業區		68.21	6.07	7.11
	工業區	甲種工業區	74.41	6.63	7.76
		乙種工業區	64.34	5.73	6.71
		零星工業區	0.17	0.02	0.02
	倉庫區		1.11	0.10	0.12
	文教區		2.27	0.20	0.24
	宗教專用區		0.22	0.02	0.02

項目			面積（公頃）	佔計畫面積百分比(%)	佔都市發展用地比例(%)
	車站專用區		4.03	0.36	0.42
	醫療專用區		1.21	0.11	0.13
	捷運開發區		0.70	0.06	0.07
	農業區		133.67	11.91	—
	河川區		30.10	2.68	—
	小計		743.39	66.25	60.45
公共設施用地	機關用地		30.99	2.76	3.23
	學校用地	文小用地	24.42	2.18	2.54
		文中用地	22.37	1.99	2.33
		文高用地	34.92	3.11	3.64
	公園用地		69.77	6.21	7.28
	公園用地(兼供滯洪池使用)		3.22	0.29	0.33
	公園兼兒童遊樂場用地		0.44	0.04	0.05
	兒童遊樂場用地		0.71	0.06	0.07
	綠地用地		3.41	0.30	0.36
	綠地用地(兼供道路使用)		0.09	0.01	0.01
	停車場用地		1.13	0.10	0.12
	體育場用地		7.86	0.70	0.82
	醫院用地		0.96	0.09	0.10
	醫療衛生機構用地		6.44	0.57	0.67
	營區用地		1.50	0.13	0.16
	廣場用地		0.60	0.05	0.06
	廣場用地(兼供捷運系統使用)		0.08	0.01	0.01
	社教用地		0.32	0.03	0.03
	市場用地		3.12	0.28	0.33
	加油站用地		0.54	0.05	0.06
	電力事業用地		0.60	0.05	0.06
	變電所用地		0.18	0.02	0.02
	電路鐵塔用地		0.03	0.00	0.00
	截流站用地		0.68	0.06	0.07
	捷運系統用地		0.07	0.01	0.01
	道路用地		155.73	13.87	16.24
	鐵路用地(兼供園道使用)		3.05	0.27	0.32
	鐵路用地(兼供園道及河川使用)		0.01	0.00	0.00
	鐵路用地(兼供道路使用)		1.03	0.09	0.11

項目		面積（公頃）	佔計畫面積百分比(%)	佔都市發展用地比例(%)
	鐵路用地（兼供道路及捷運系統使用）	0.16	0.01	0.02
	鐵路用地	2.14	0.15	0.22
	高速公路用地	1.74	0.15	0.18
	園道用地	0.73	0.07	0.08
	滯洪池用地(兼供道路使用)	0.23	0.02	0.02
	小計	379.27	33.75	39.55
合計(1)都市發展用地		958.89	85.41	100.00
合計(2)計畫面積		1,122.66	100.00	—

註：1.都市發展用地面積不含農業區、河川區。
2.表內面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。
3.凡本次變更未指明變更部分均依原計畫為準。

資料來源：現行都市計畫係依變更桃園市都市計畫(公共設施用地專案通盤檢討)(第一階段)案為準。

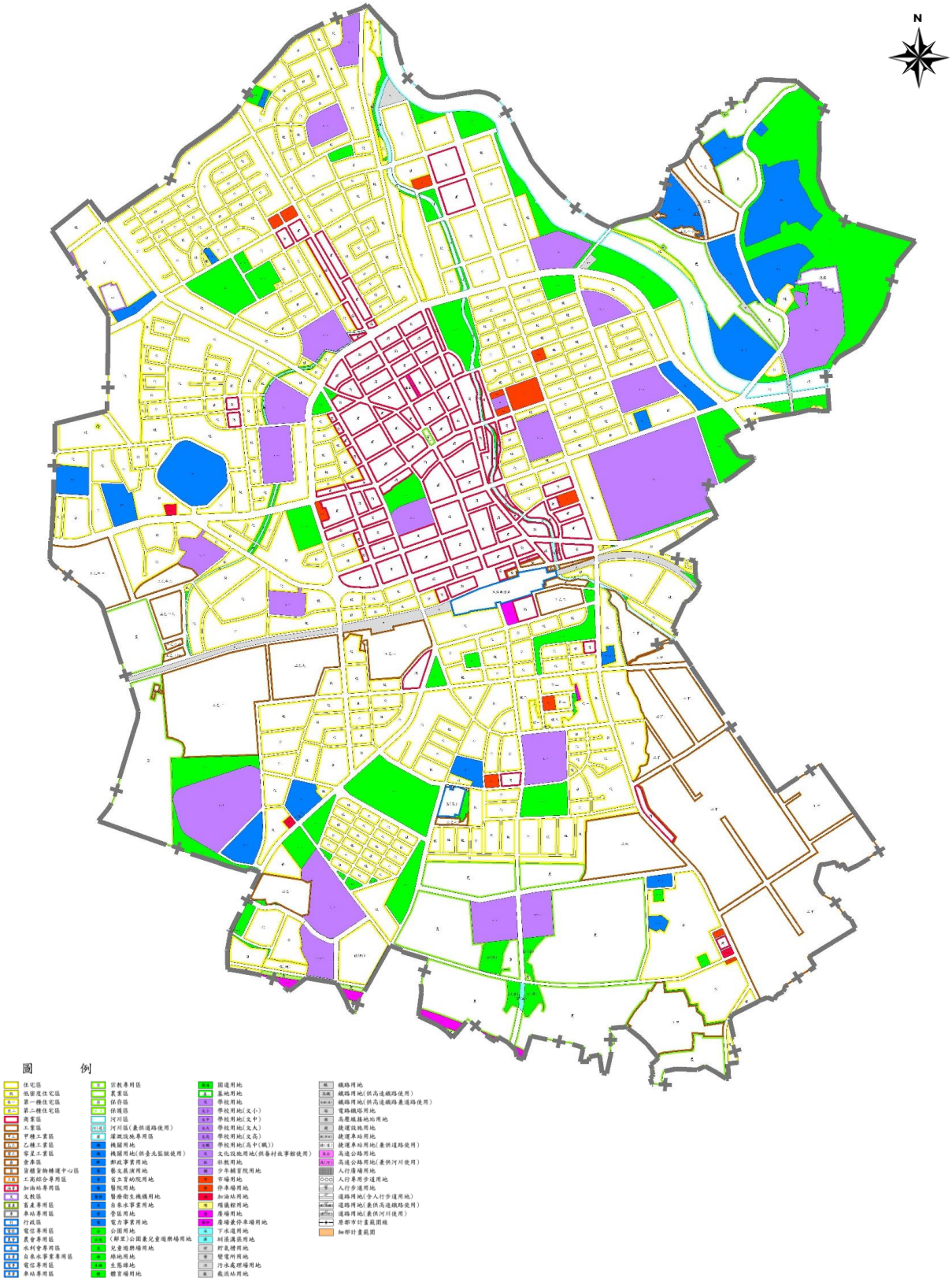


圖2-1　現行桃園市都市計畫示意圖

二、臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫

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，故桃園市政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。

升格直轄市後，桃園市政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」，於 106 年 7 月 31 日經行政院核定，續由交通部鐵道局辦理綜合規劃報告於 109 年 9 月 2 日經行政院核定。

本計畫路線起於鶯歌鳳鳴陸橋北側，迄於平鎮台 66 線附近，全長約 17.945km，其中新北鳳鳴段長約 2.120km，桃園段長約 15.825km。共設 8 站（包括新增鳳鳴、中路、桃園醫院、中原、平鎮等 5 座通勤站）。沿線改善平交道 20 處、陸橋 8 座、地下道 8 處，桃園車站與捷運綠線 G07 站、中壢車站與機場捷運 A23 站銜接轉乘。

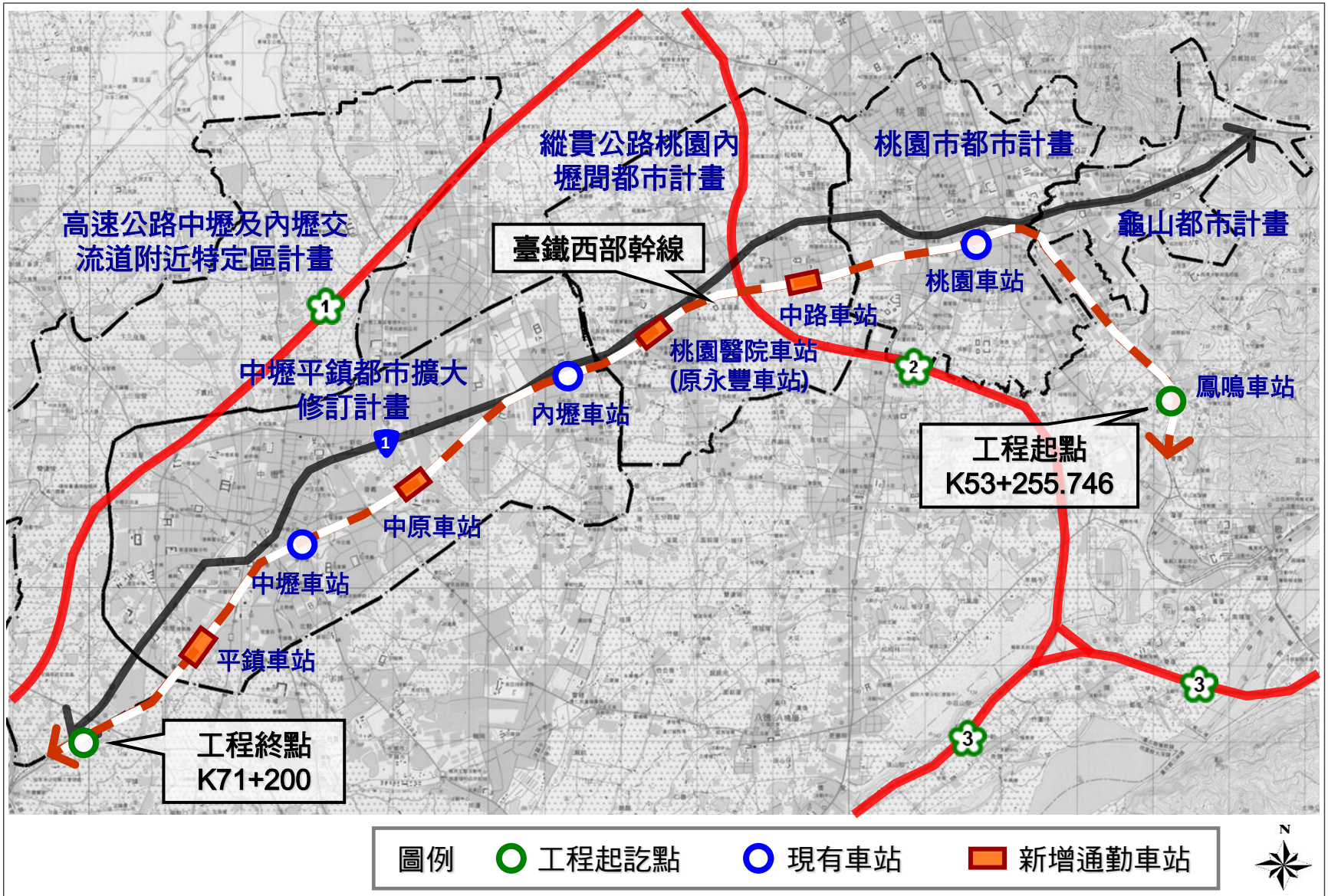
永久軌工程用地範圍及鐵路地下化沿線兩側公共設施用地已於 110 年 6 月 30 日發布實施都市計畫（第一階段）；又為因應鐵路地下化後提供較完整車站整體開發腹地，形塑站區意象，中壢、內壢站區劃設車站專用區，並配合站區周邊道路系統重整及人潮聚集疏散空間等辦理都市計畫（第二階段）變更。

三、本計畫變更位置

本計畫變更位置涉及桃園區建國里、武陵里、福安里；。都市計畫包括住宅區、倉庫區、車站專用區、鐵路用地等分區及用地，計畫範圍面積合計約 0.4967 公頃(詳表 2-3)。

表 2-3　計畫範圍內現行土地使用計畫面積表

土地使用分區或公共設施用地		面積(公頃)	比例(%)
土地使用分區	住宅區	0.0012	0.24
	倉庫區	0.0014	0.28
	車站專用區	0.0441	8.88
	小計	0.0467	9.40
公共設施用地	鐵路用地	0.4500	90.60
合計		0.4967	100.00



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2-2　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一般鐵路及相關設施為主，約佔本計畫範圍面積之 99.48%。土地使用除鐵路使用外，以道路相關設施、住宅使用為其次(詳表 3-1、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)	比例(%)
一般鐵路及相關設施	0.4941	99.48
道路相關設施	0.0014	0.28
住宅使用	0.0012	0.24
總計	0.4967	100.00

資料來源：106 年國土利用現況調查，本計畫製作。

二、建物使用現況

本計畫範圍內鐵路用地部分之建築結構主要以木造、鋼骨、鐵皮結構為主;桃園車站西北側車站專用區範圍土地上建物則以鐵骨結構建築為主;春日路路權、截角範圍涉及鋼骨結構為主(詳圖 3-2)。另計畫範圍所涉及之建物樓層高度皆以一~三層樓低矮建物為主(詳圖 3-3)。

三、地權分析

本計畫範圍內土地面積約 0.4967 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 0.4518 公頃，佔本計畫範圍面積 90.96%，其中以交通部臺灣鐵路管理局土地佔最大比例，面積約 0.4418 公頃，佔本計畫範圍面積之 88.95%;另私有土地面積約 0.0408 公頃，佔本計畫範圍面積約 8.21%(詳表 3-2、圖 3-4)。

公開展覽草案

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)	比例(%)
公有土地	中華民國	交通部臺灣鐵路管理局	0.4418	88.95
		桃園市政府養護工程處	0.0005	0.10
		桃園市桃園區公所	0.0003	0.06
		財政部國有財產署	0.0017	0.34
		小計	0.4443	89.45
	桃園市	桃園市桃園區公所	0.0036	0.72
		桃園市政府財政局	0.0039	0.79
		小計	0.0075	1.51
公私共有土地			0.0041	0.83
私有土地			0.0408	8.21
總計			0.4967	100.00

資料來源：110 年桃園市政府地政局，本計畫製作。

註 1:實際面積應以實地分割測量面積為準。

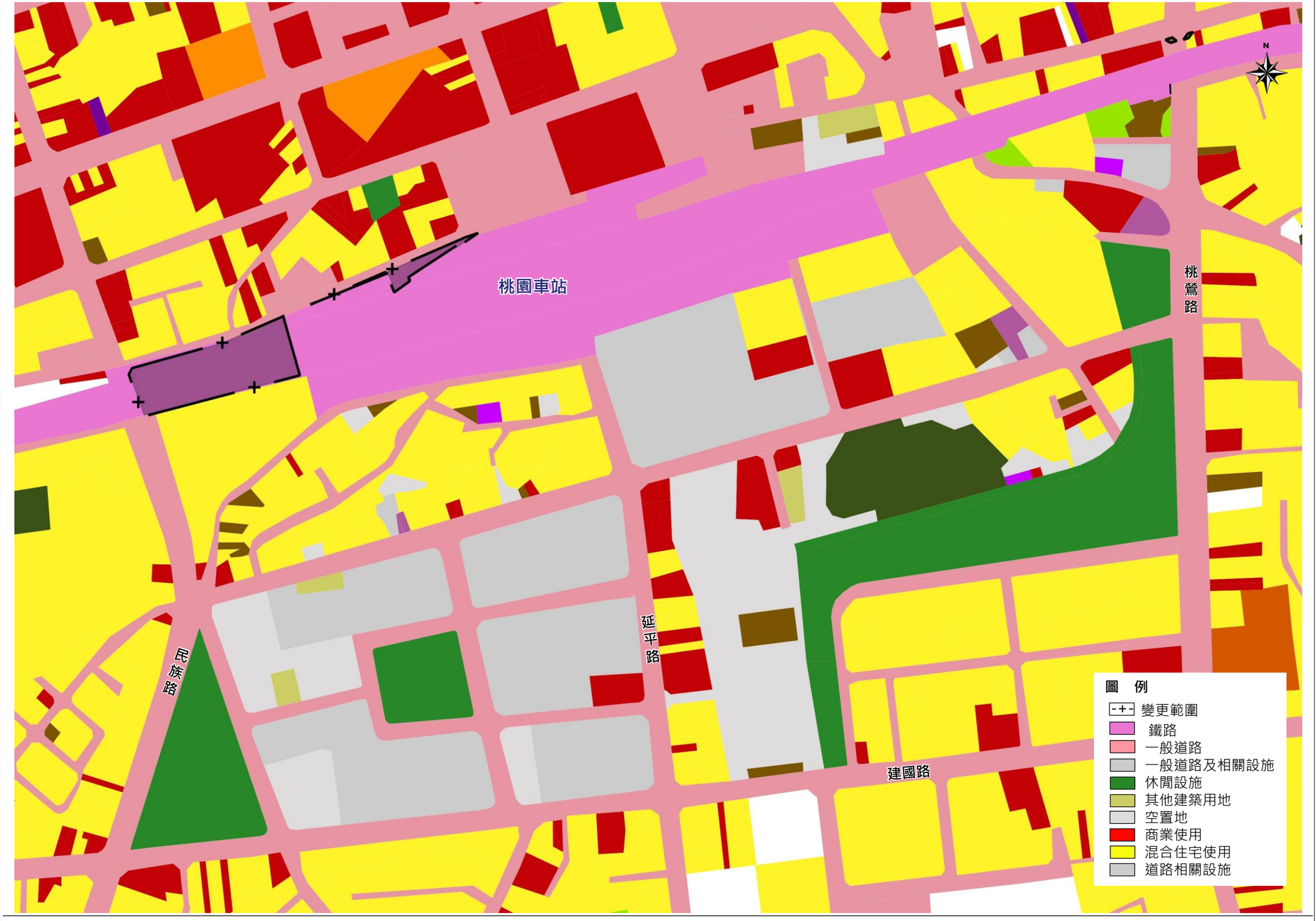


圖3-1　本計畫範圍內土地使用現況示意圖

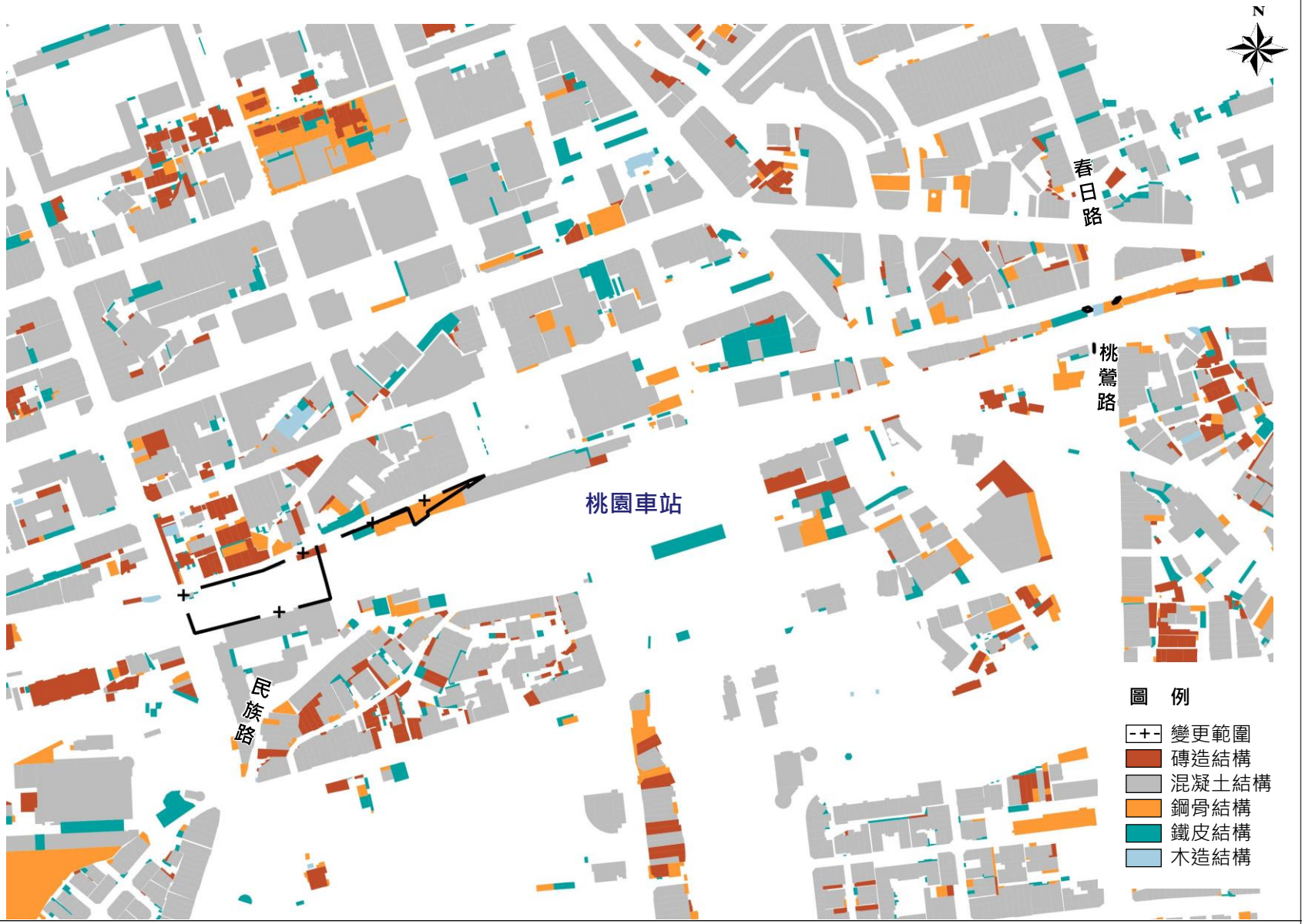


圖3-2　本計畫範圍內建物結構分布示意圖

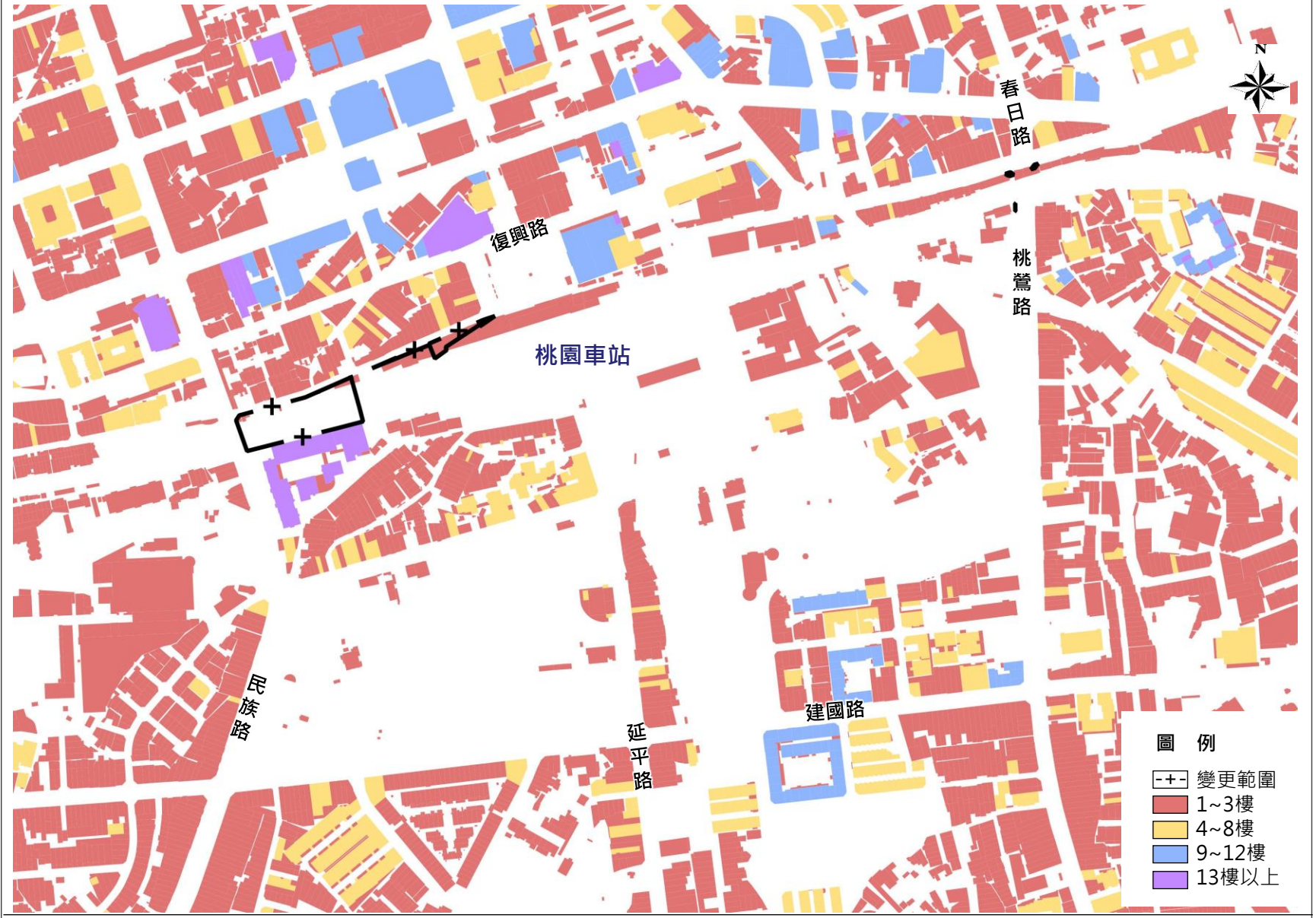


圖3-3　本計畫範圍內建物高度分布示意圖

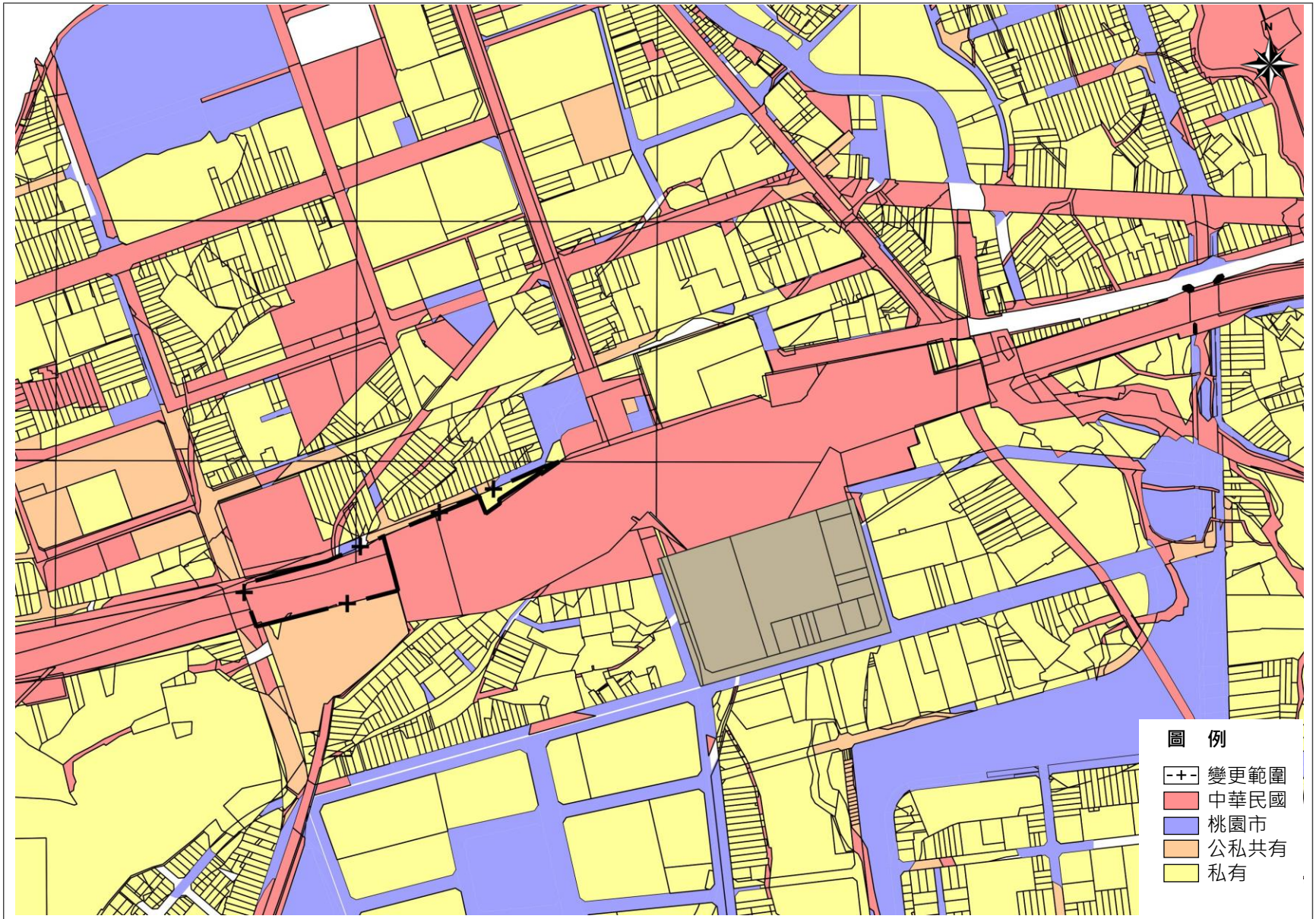


圖3-4　本計畫範圍內土地權屬分布示意圖

四、交通運輸

(一)道路系統現況

桃園市都市計畫現行計畫依道路機能分為聯外道路、市區環狀道路、區內主要道路、次要道路及服務道路等五種，省道台 1 線、台 1 甲線、台 4 線、市道 110 線分別通往臺北、南崁、埔心、內壢、大湳、鶯歌等地區，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(三民路、中山路)

省道台 1 線北由新莊經龜山、桃園、中壢及楊梅後，經湖口往南，桃園市境內長度約 33 公里，本道路與臺鐵縱貫線平行，在桃園車站之北側，貫穿整個桃園市，為桃園區之重要道路，負擔過境及區內交通，計畫區內配置為雙向 4 車道，標線分隔路型，於桃園市區設有市區外環道路。

(2)省道台 1 甲線(萬壽路、復興路)

省道台 1 甲線由臺北經三重、新莊、龜山、桃園復興路至桃園市政府前為止，南北縱貫計畫區中央地區，本道路係聯絡桃園市區與新北市的主要聯絡幹道，桃園市境內約 10 公里，計畫區內為雙向 4 車道之標線分隔路型。

(3)省道台 4 線(春日路、介壽路、三民路)

省道台 4 線北起竹圍與西濱公路(台 15 線)銜接，南經石門水庫與台 3 乙線銜接，全長約 39.5 公里，其中桃園市及大溪部分路段為 2 車道，南崁至桃園為雙向 6 車道，其餘路段為雙向 4 車道，為桃園市連通大園區、中正國際機場及復興區山區的主要道路。

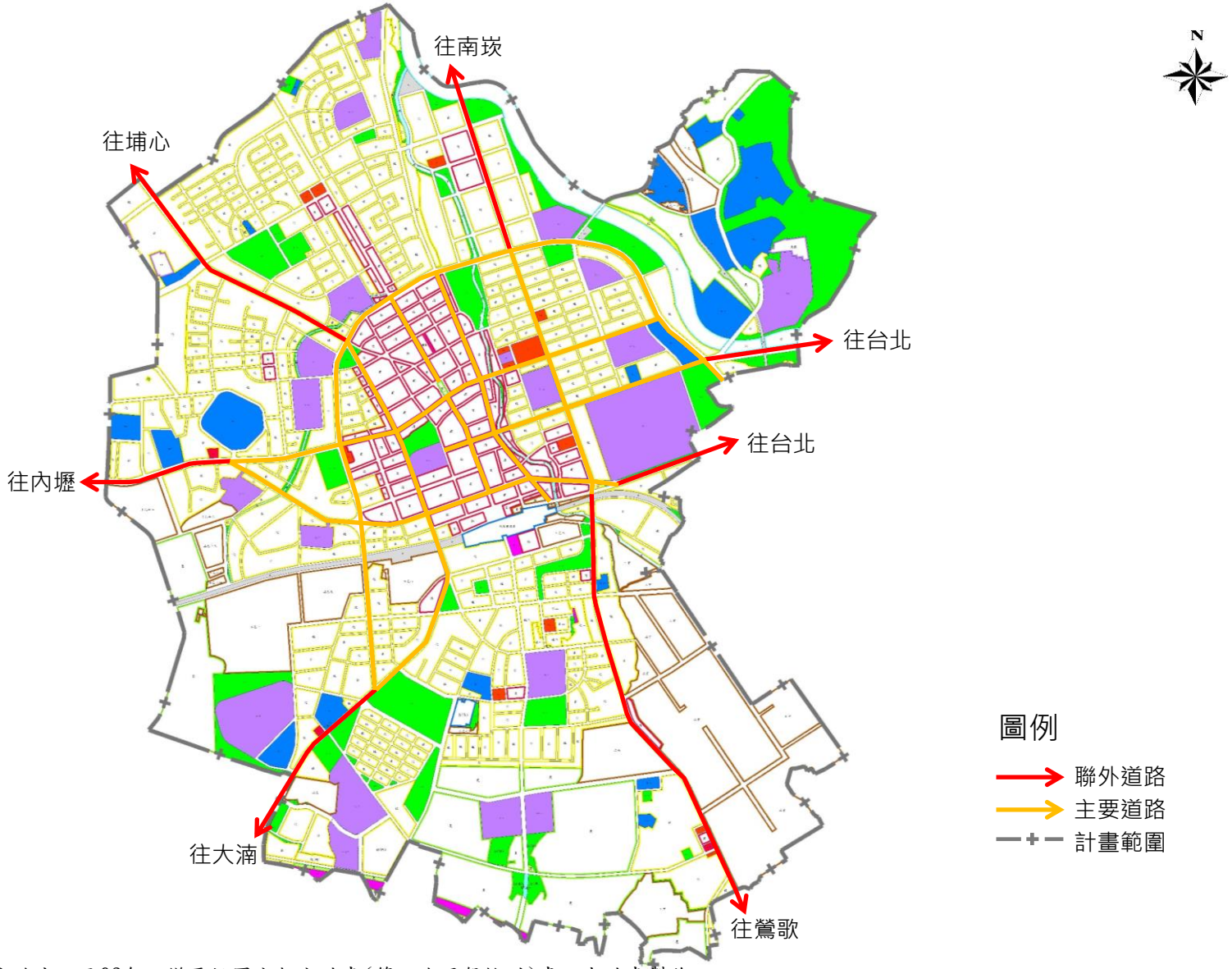
(4)市道 110 線(桃鶯路、永安路)

市道 110 線西起大園省道台 15 線，經蘆竹、桃園，連接至三峽、鶯歌，桃園市境內全長約 19 公里，除桃園及埔心部分路段為雙向 2 車道外，其餘路段為雙向 4 車道，市道 110 線為聯絡大園、中正機場與桃園市，及桃園區聯絡鶯歌、三峽地區的東西向重要道路，並為國道 2 號大園交流道連絡道路及高鐵聯外道路。

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	龜山~永安橋	30	往北	2	3,300	2,278	0.69	C
			往南	2	3,300	2,292	0.69	C
台 1 甲線	龜山~桃園	18	往北	2	2,400	1,573	0.66	C
			往南	2	2,400	1,356	0.57	B
台 4 線	南崁交流道~桃園	24	往東	2	3,300	2,652	0.80	D
			往西	2	3,300	1,535	0.47	B
市道 110 線	桃園~新北市市界	14	往東	1	3,000	1,212	0.40	B
			往西	1	3,000	1,381	0.46	B

資料來源：1.交通部鐵道局，「臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫」綜合規劃，109 年 9 月。
2.交通部公路總局，「107 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93年，變更桃園市都市計畫(第二次通盤檢討)書；本計畫製作。

圖3-5　桃園市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

桃園站區周邊道路系統包括東西向中山路、成功路、復興路與南北向春日路、民生路、中正路、民族路等；桃園市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 3 處，陸橋 3 處，地下道 2 處，詳見表 3-4。鐵路兩側橫交道路之道路定位與服務狀況說明如后：

(1)主要道路

三民路、春日路(桃鶯路)與民族路以陸橋方式與鐵路橫交，三民路往北通往桃園交流道，而往南可通往八德區，服務水準為 C~D 級；桃鶯路服務水準為 E 級；民族路除陸橋形式與鐵路橫交外，尚有地下道通過，服務水準為 E~F 級，道路服務水準如表 3-5 所示。

(2)次要道路

建國東路、南山街、玉山街以平交道形式與鐵路橫交；林森路與民生路以地下道形式與鐵道橫交。

表 3-4　桃園市都市計畫鐵路兩側橫交道路狀況一覽表

橫交道路	交叉型式	道路定位
建國東路	平交道	次要道路
春日路/桃鶯路	陸橋	主要道路
林森路	地下道	次要道路
民生路/長安街	地下道	次要道路
中正路/延平路	未貫通	主要道路
民族路/介壽路	陸橋	主要道路
三民路	陸橋	主要道路
南山街(東生公司)	平交道	服務道路
玉山街	平交道	服務道路

資料來源：本計畫整理。

表 3-5　桃園市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
桃園市都市計畫	桃鶯路	大林路/建國路	北向	3,000	1,212	16.2	E
			南向	3,000	1,381	17.7	E
	復興路	民族路/中山路	東向	2,900	1,139	15.2	E
			西向	2,900	1,010	20.8	D
	民族路	復興路/中山路	北向	1,500	710	10.9	F
			南向	1,500	679	15.5	E
	三民路	復興路/中山路	北向	3,000	1,464	23.6	D
			南向	3,000	1,488	25.6	C

資料來源：交通部鐵道局，「臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫」綜合規劃，109 年 9 月。

3.桃園市都市計畫周邊平交道路口服務狀況

鄰近桃園市都市計畫鐵路與道路交會處之平交道路口則多肩負承載龐大交通量之任務，其路口服務情況彙整如表 3-6 所示，上午尖峰以建國東路平交道之尖峰方向穿越交通量達 1,000pcu/hr 以上，總延滯以建國東路交道較高，最大延滯長度則以建國東路平交道對道路影響較大。

下午尖峰平交道穿越交通量同樣以建國東路平交道之尖峰方向穿越交通量達 1,000pcu/hr 以上，總延滯以建國東路交道較高，最大延滯長度則以建國東路平交道對道路影響較大。

表 3-6　桃園市都市計畫周邊平交道路口服務情況分析表

平交道名稱	列車方向	上午尖峰(07:15-08:15)			下午尖峰(17:15-18:15)		
		交通量(pcu/hr)	總延滯(秒)	最大延滯長度(m)	交通量(pcu/hr)	總延滯(秒)	最大延滯長度(m)
鳳鳴里	南向	536	418	105	644	622	100
	北向	630	486	110	307	646	100
建國東路	南向	931	796	105	838	1,044	175
	北向	1,122	551	154	709	919	189

資料來源：交通部鐵道局，「臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫」綜合規劃，109 年 9 月。



圖 3-6　桃園站區周邊道路系統示意圖

(三)大眾運輸系統現況

目前桃園站區周邊之大眾運輸系統以鐵路及客運為主，配合臺鐵捷運化與桃園都會區捷運系統建設，未來計畫區將有捷運綠線、捷運棕線等捷運路線服務，如圖 3-7 所示。

1.鐵路

臺鐵縱貫線為桃園市境內重要的運輸系統，大致上與臺 1 線平行，在桃園市境全部都是電化雙線運轉，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；其中桃園站之上下車平均人次約為 5.2 萬人/日。

2.客運現況分析

目前客運分為國道客運、公路客運與市區公車等三類，客運路線主要為連通中壢—桃園地區。站區周邊現況公車路線數量計 85 條路線，現況公車月台數量共 17 席，各客運停靠站分布概況詳圖 3-8。

(1)國道客運

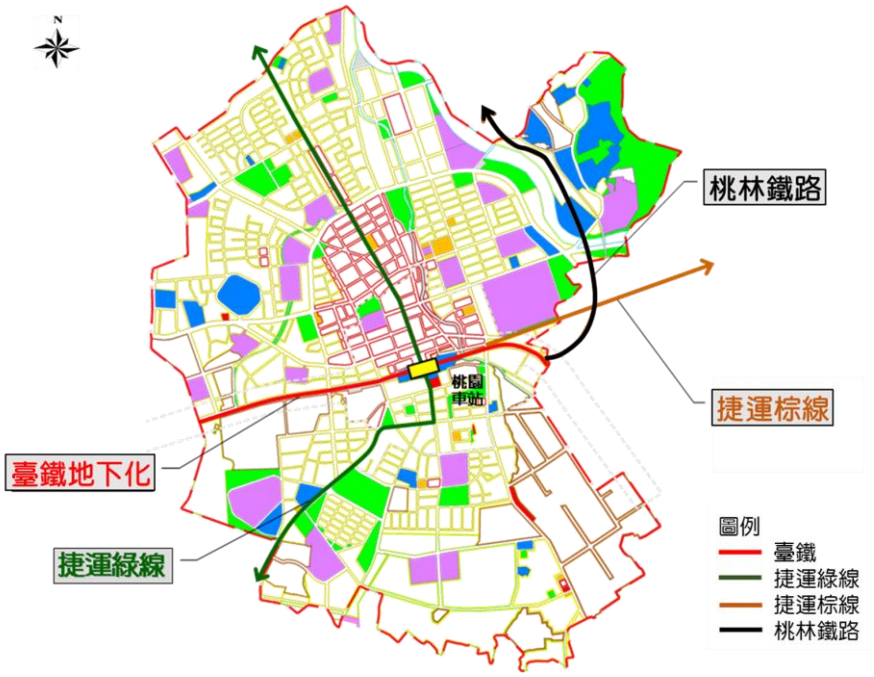
桃園市境內國道客運共有國光客運等 15 家業者參與經營，其中有 5 家業者 8 條國道客運路線服務本計畫區。

(2)公路客運

桃園市境內的公路客運主要集中於桃園與中壢地區。桃園地區主要由桃園客運負責大部分之路線，包括桃園-仁美-中壢與桃園-龍岡-中壢往返桃園與中壢之間，另臺北-台 1 線-桃園路線由桃園客運與三重客運聯營。

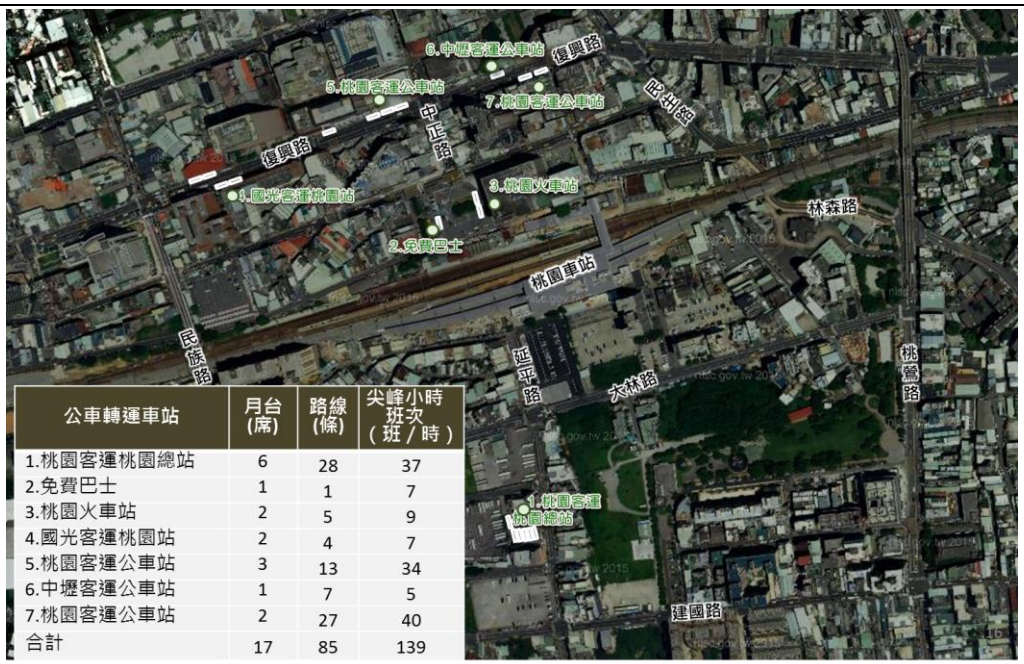
(3)市區公車

目前桃園市境內市區公車服務範圍集中於桃園與中壢地區。主要由桃園客運與中壢客運負責大部分路線，另有中壢-竹圍路線由亞通客運負責。



資料來源：桃園市政府捷運局；本計畫製作。

圖 3-7　桃園市都市計畫大眾運輸系統示意圖



公車轉運車站	月台(席)	路線(條)	尖峰小時班次(班/時)
1.桃園客運桃園總站	6	28	37
2.免費巴士	1	1	7
3.桃園火車站	2	5	9
4.國光客運桃園站	2	4	7
5.桃園客運公車站	3	13	34
6.中壢客運公車站	1	7	5
7.桃園客運公車站	2	27	40
合計	17	85	139

資料來源：本計畫製作。

圖 3-8　桃園站區周邊客運停靠站位置分布示意圖

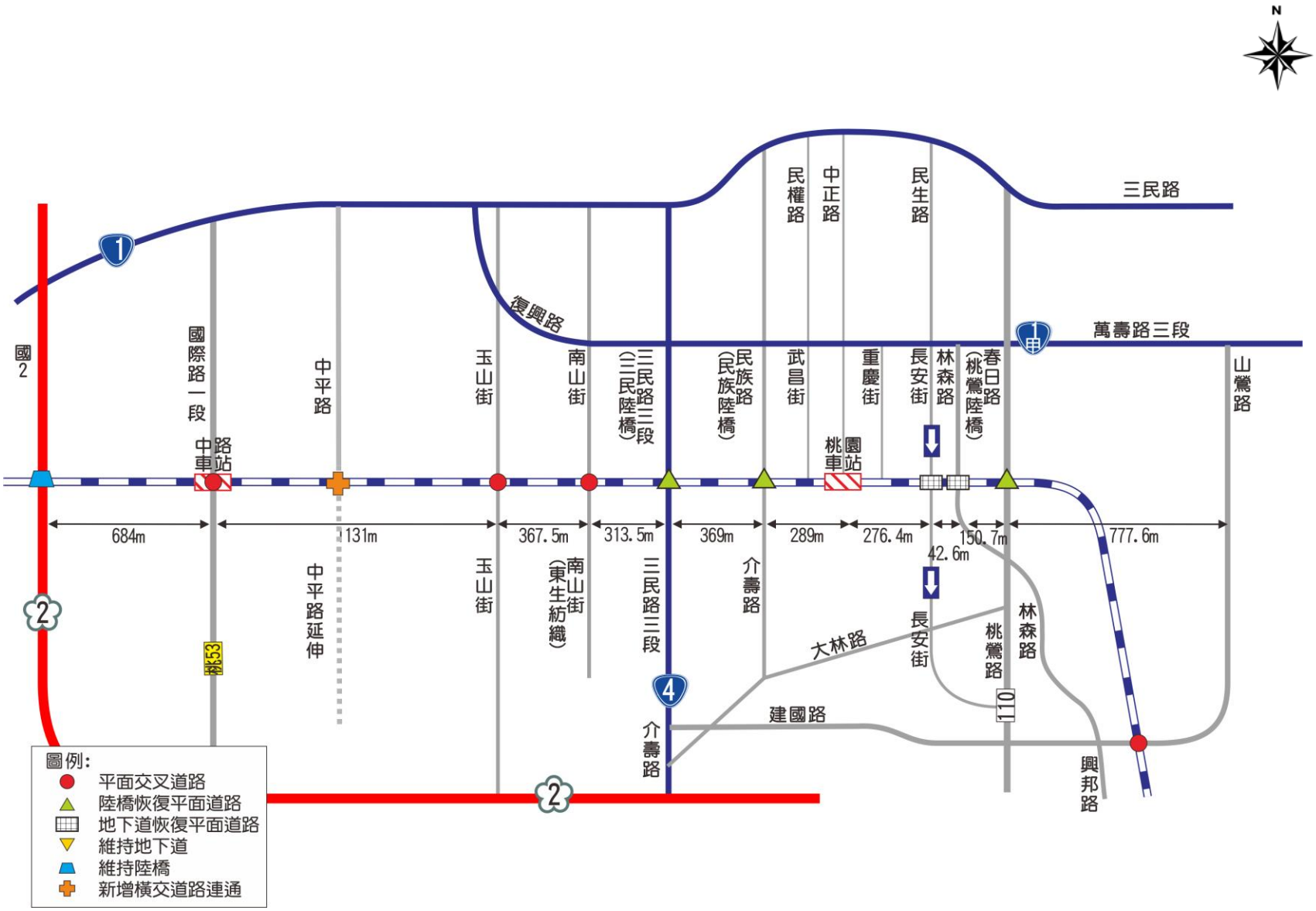


圖3-9　桃園車站交通動線現況示意圖

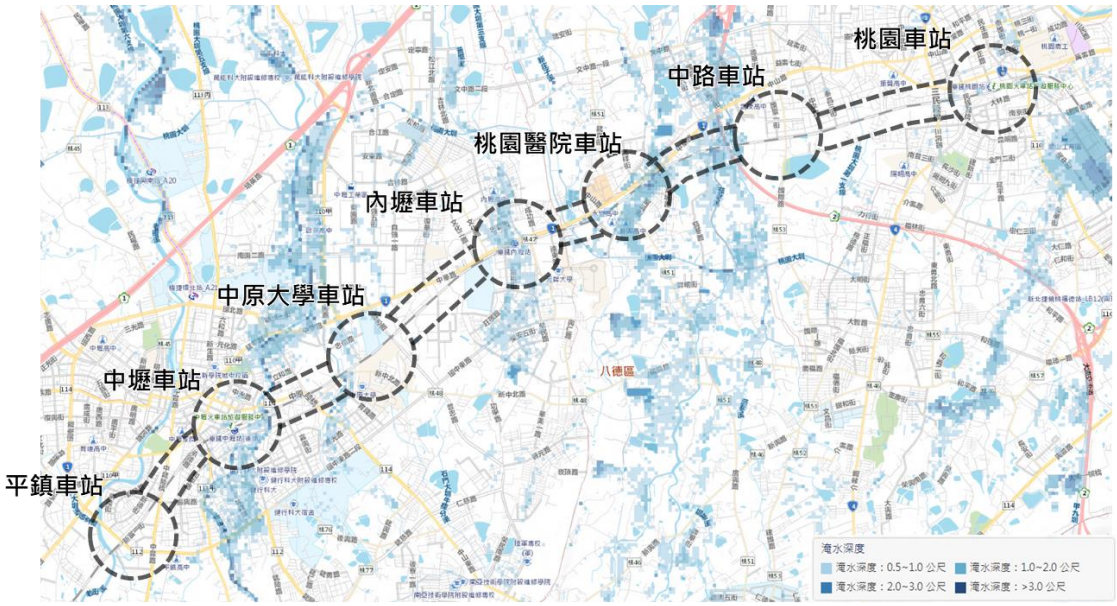
五、災害潛勢及防救

(一)災害潛勢

1. 車站周邊無斷層通過亦非屬斷層地質敏感區，淹水為主要潛在災害。

2. 鐵路地下化騰空綠廊移除原鐵路廊道路堤，順接兩側街廓，消除現有路堤阻水效應，隧道覆土層加設雨水下水道，強化排水通洪能力。

3. 站體防洪規劃-擋水板防護高程以 200 年重現期洪水位高程再加高 110 公分或地面平均高程再加高 130 公分(兩者取其大)；引道口及出入口設立防洪閘門以防止降雨集中或出入口無法達防護高程；隧道、引道及車站設置排水與抽水機房設施。

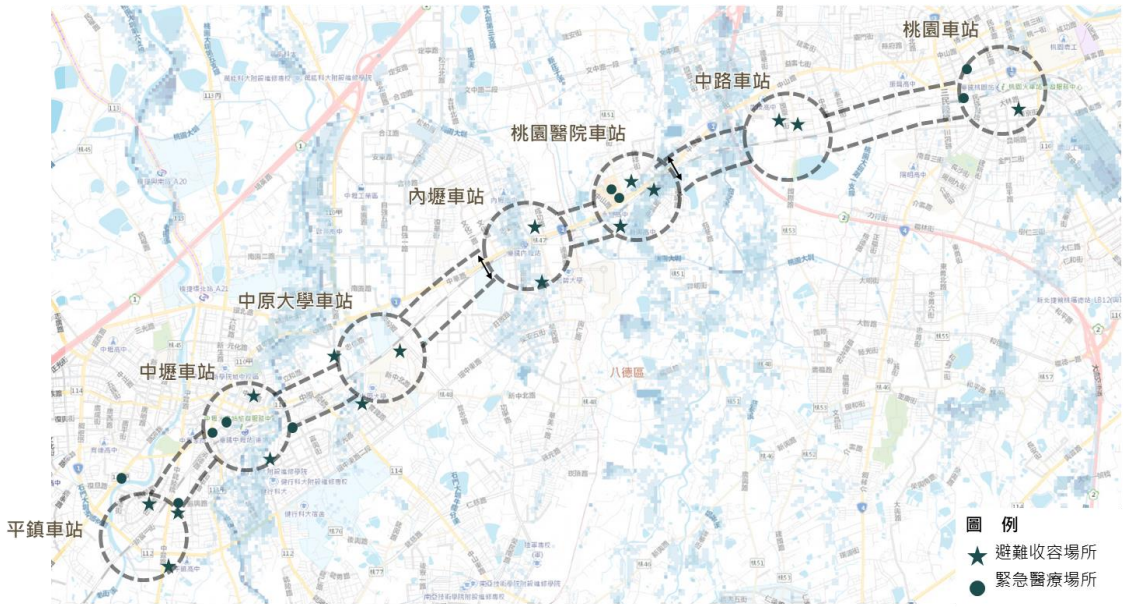


資料來源：經濟部水利署；本計畫繪製。

圖 3-10　各場站淹水潛勢示意圖

(二)災害防救

本計畫參照地區災害防救計畫並分析現有各場站周邊皆有至少 1 處避難收容場所，並於主要通勤車站周邊 500 公尺範圍內有多處緊急醫療場所，未來除透過既有道路系統連接各防救災據點外，亦可藉由鐵路地下化後騰空路廊之園道系統加以串聯，以提升防救災效益。



資料來源：經濟部水利署；桃園區、八德區、中壢區、平鎮區災害防救計畫；本計畫繪製。

圖 3-11　各場站周邊避難收容場所示意圖

肆、騰空路廊綠色廊帶規劃構想

桃園車站為整合鐵路、捷運及公車轉乘等大眾運輸機能之重要交通門戶，車站周邊亦為桃園市重要的發展地區，北側為大型百貨商圈及服務產業，呈現高強度商業發展，南側以大面積空地及住宅型態為主，惟車站周邊建築物多老舊密集、交通系統混亂、缺乏交通轉運機能等，加上既有車站腹地狹小，且缺乏提供站區使用之停車、廣場等公共設施及開放空間，均將造成民眾使用之不便。

一、結合大眾運輸轉運

考量桃園車站周邊既有大眾運輸系統(公車約 36 條路線)，從車站往北的公車站點多散佈於復興路，造成尖峰時間擁塞，爰於站區西側結合車站規劃北轉運站，供國道、城際、市區客運車站及相關附屬設施使用。

二、道路系統重整改善

為減少車流交織混雜，確保站區動線順暢，規劃外環道路南北向為民族路、桃鶯路、春日路；東西向為復興路及建國路。內環道路南北向為民族路(大同路-大林路)、民生路與長安街連通；東西向為大同路、大林路以及車站站區留設道路，以達到適度分離到離站車流及其他過境性車流之目的。

三、打造獨特意象車站

桃園車站係以桃園命名、旅次運量達全國第二之桃園重要門戶，採獨立量體之車站設計，形塑獨特並具地方自明性之空間意象。

四、新車站核心開發

透過車站整體規劃，並訂定車站專用區土地使用強度與內容，引入車站設施、轉乘設施、行政、辦公、餐飲、零售及公共空間等多功能使用，以開創車站核心區發展新契機。

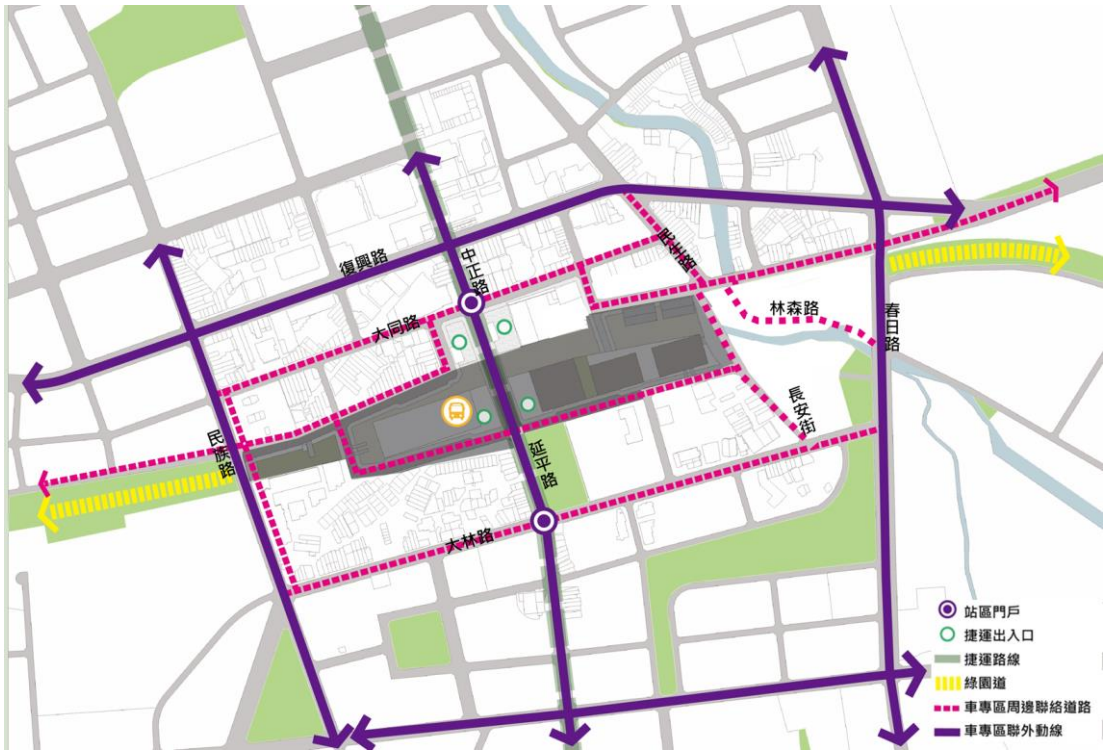


圖 4-1　新車站核心區交通動線示意圖



圖4-2　地下化車站模擬示意圖



圖4-2　地下化車站模擬示意圖(續1)



圖4-2　地下化車站模擬示意圖(續2)

伍、變更理由與內容

一、變 1 案(桃園車站站區範圍變更)

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(詳整體開發及回饋規定章節)。

二、變 6 案(春日陸橋拆除改平面道路變更)

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(20M)，變更所需路權及截角範圍為道路用地。

三、變 7 案(桃園車站專用區西北側變更)

配合交通部鐵道局北部工程處 111 年 4 月 19 日鐵道北土字第 1110002317 號函所示，未來鐵路地下化桃園車站用地範圍須考量地下結構體、地上構造物、地面層景觀、土地使用管制規定、工區現況及現況用地之完整性等因素,故桃園車站西北側現行私有車站專用區土地係屬工程必要範圍,爰由車站專用區變更為鐵路用地，由需地機關取得土地。

表 5-1　本計畫變更內容明細表

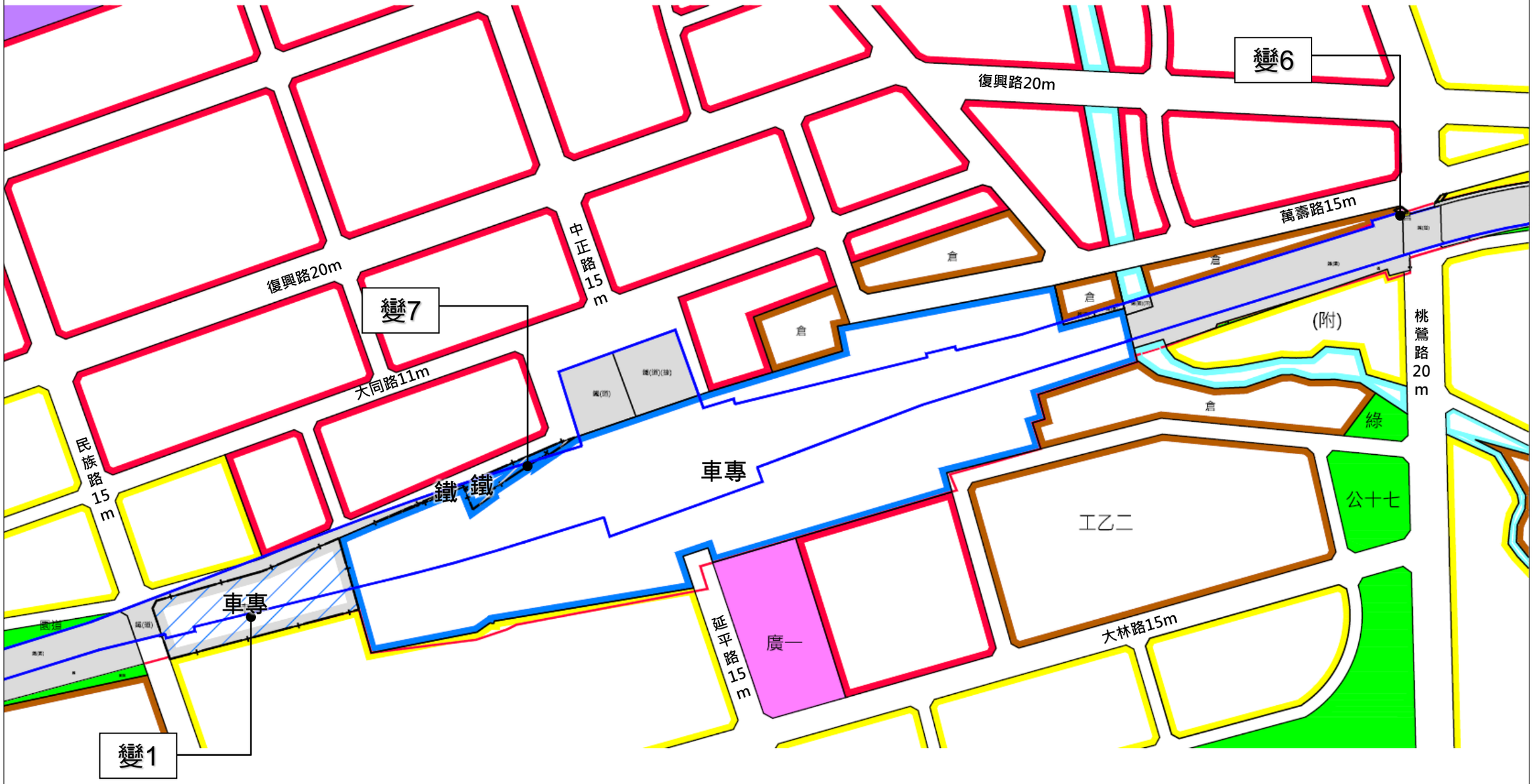
重新公展編號	原編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
			原計畫	新計畫		
變1	變1	桃園車站西側	鐵路用地(0.45)	車站專用區(0.45)	為利桃園車站站區未來多元開發營運，重新界定車站站區範圍，予以變更為車站專用區，允許多元開發經營(詳整體開發及回饋規定章節)。	1-1-1
變6	變6	桃鶯路兩側	住宅區(0.00)*0.0012	道路用地(0.00)*0.0012	配合鐵路地下化春日路陸橋拆除改為平面道路，依現況春日路、桃鶯路路幅寬度(20M)，變	6-1-1

公開展覽草案

重新公展編號	原編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
			原計畫	新計畫		
			倉庫區 (0.00) *0.0014	道路用地 (0.00) *0.0014	更所需路權及截角範圍為道路用地。	6-1-2
			鐵路用地 (0.00) *0.00004	道路用地 (0.00) *0.00004		6-2-1
變7	–	桃園車站西北側私有車站專用區	車站專用區 (0.04)	鐵路用地 (0.04)	1. 依據交通部鐵道局北部工程處111年4月19日鐵道北土字第1110002317號函，未來鐵路地下化桃園車站用地範圍考量地下結構體、地上構造物、地面層景觀、土管規定、工區現況及現況用地之完整性等因素，爰桃園車站西北側現行私有車站專用區土地係屬工程必要範圍。又既有排水箱涵於桃園車站主體工程標開工後即須辦理遷移作業，本變更範圍具有取得之急迫性。 2. 考量本變更內容係屬未來鐵路地下化桃園車站工程必要範圍且具取得急迫性，爰由車站專用區變更為鐵路用地，由需地機關取得土地。	7-1-1
			車站專用區 (0.00) *0.0039	鐵路用地 (0.00) *0.0039		7-1-2

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1：配合臺鐵桃園段地下化計畫建設需求，變更所需範圍為車站專用區。
變6：配合路幅寬度（20M）變更為道路用地。
變7：配合鐵路地下化工程所需用地之必要性及急迫性，變更部分車站專用區為鐵路用地。

圖5-1　本計畫變更位置示意圖

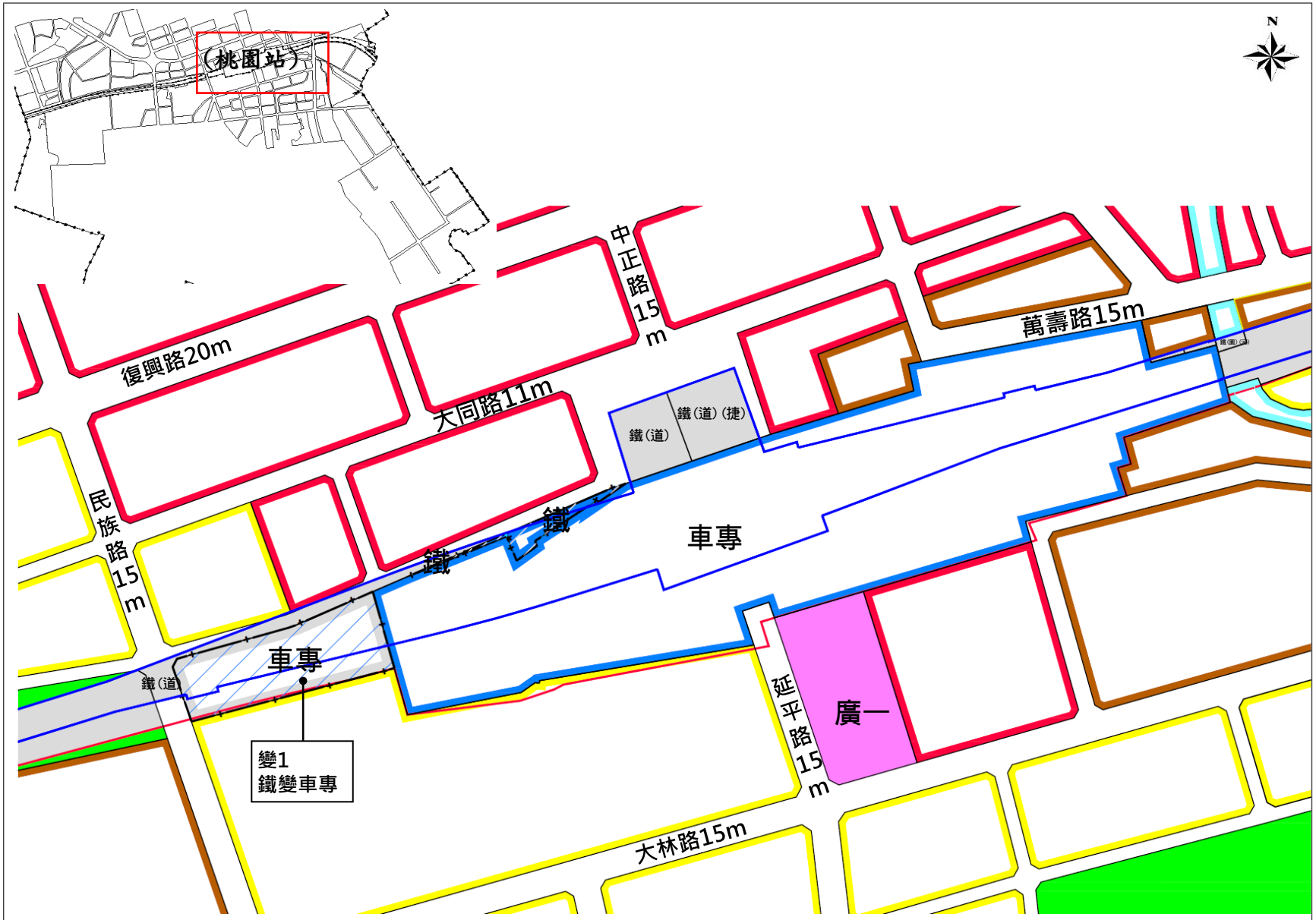


圖5-2　變1案變更內容示意圖

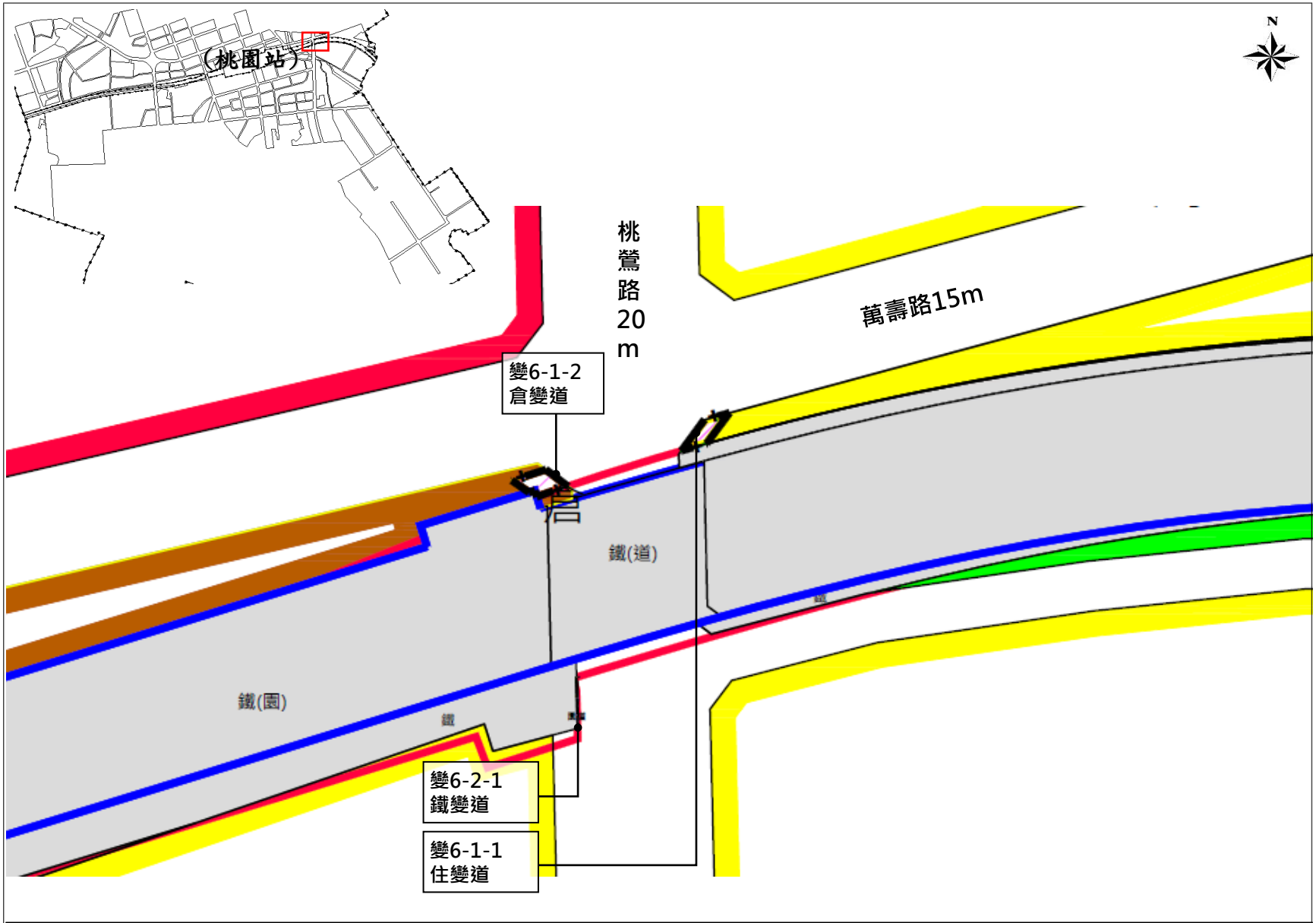


圖5-3　變6案變更內容示意圖

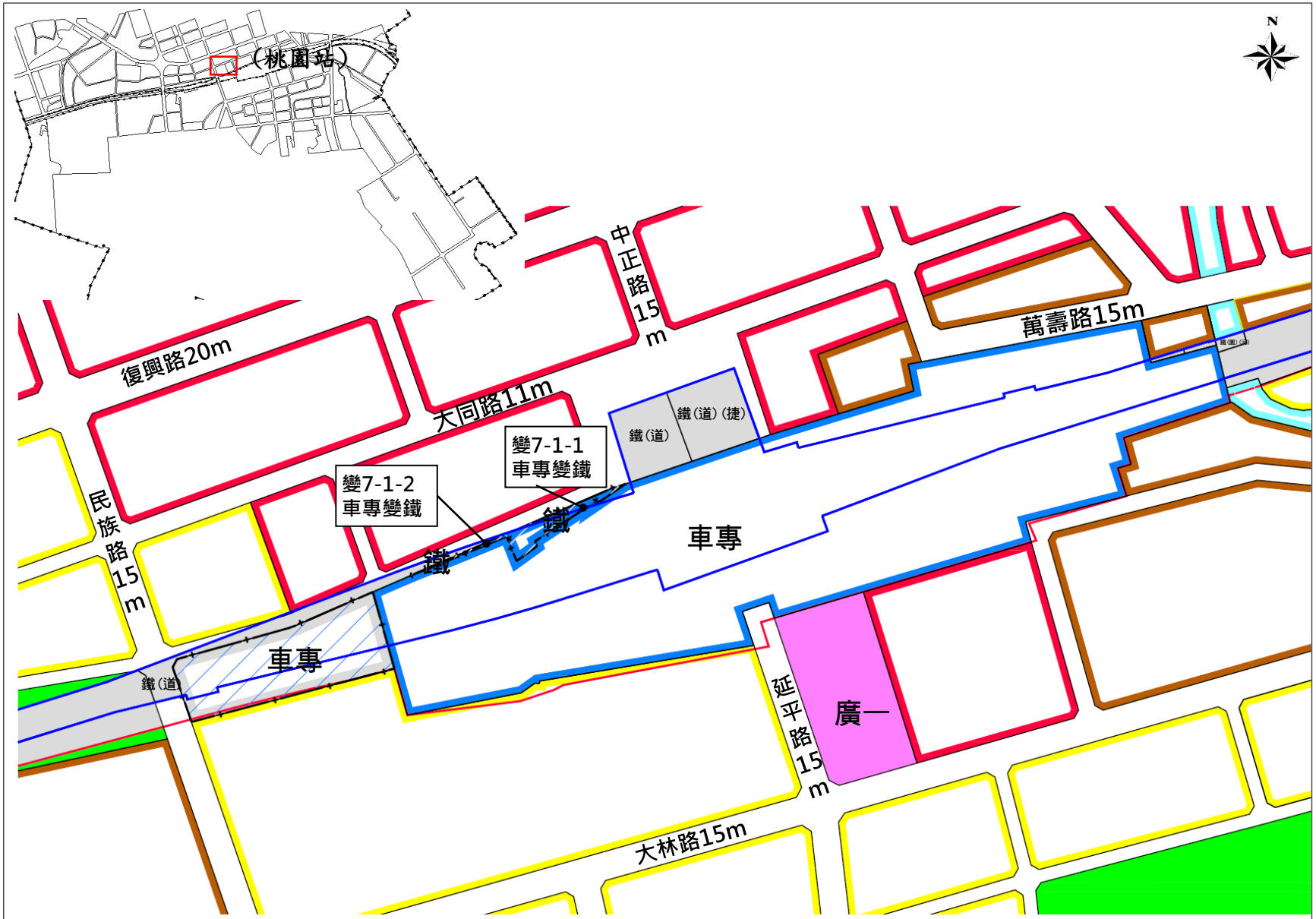


圖5-4　變7案變更內容示意圖

公開展覽草案

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 6	變 7	變更後計畫面積	
							面積（公頃）	佔計畫面積百分比(%)
土地使用分區	住宅區		362.92		-0.0012		362.92	32.33
	商業區		68.21				68.21	6.07
	工業區	甲種工業區	74.41				74.41	6.63
		乙種工業區	64.37				64.37	5.73
		零星工業區	0.17				0.17	0.02
	倉庫區		1.11		-0.0014		1.11	0.10
	文教區		2.27				2.27	0.20
	宗教專用區		0.22				0.22	0.02
	車站專用區		4.03	0.45		-0.0439	4.43	0.40
	醫療專用區		1.21				1.21	0.11
	捷運開發區		0.70				0.70	0.06
	農業區		133.67				133.67	11.91
	河川區		30.10				30.10	2.68
	小計		743.39	0.45	-0.0026	-0.0439	743.79	66.25
公共設施用地	機關用地		30.99				30.99	2.76
	學校用地	文小用地	24.42				24.42	1.99
		文中用地	22.37				22.37	3.11
		文高用地	34.92				34.92	6.21
	公園用地		69.77				69.77	6.21
	公園用地（兼供滯洪池使用）		3.22				3.22	0.29
	公園兼兒童遊樂場用地		0.44				0.44	0.04
	兒童遊樂場用地		0.71				0.71	0.06
	綠地用地		3.41				3.41	0.30
	綠地用地（兼供道路使用）		0.09				0.09	0.01
	停車場用地		1.13				1.13	0.10
	體育場用地		7.86				7.86	0.70
	醫院用地		0.96				0.96	0.09
	醫療衛生機構用地		6.44				6.44	0.57

公開展覽草案

項目	現行計畫面積（公頃）	變1	變6	變7	變更後計畫面積	
					面積（公頃）	佔計畫面積百分比(%)
營區用地	1.5				1.50	0.13
廣場用地	0.6				0.60	0.05
廣場用地(兼供捷運系統使用)	0.08				0.08	0.01
社教用地	0.32				0.32	0.03
市場用地	3.12				3.12	0.28
加油站用地	0.54				0.54	0.05
電力事業用地	0.6				0.60	0.05
變電所用地	0.18				0.18	0.02
電路鐵塔用地	0.03				0.03	0.00
截流站用地	0.68				0.68	0.06
捷運系統用地	0.07				0.07	0.01
道路用地	155.73		0.00264		155.73	13.87
鐵路用地(兼供園道使用)	3.05				3.05	0.27
鐵路用地(兼供園道及河川使用)	0.01				0.01	0.00
鐵路用地(兼供道路使用)	1.03				1.03	0.09
鐵路用地(兼供道路及捷運系統使用)	0.16				0.16	0.01
鐵路用地	2.14	-0.45	-0.00004	0.0439	1.74	0.15
高速公路用地	1.74				1.74	0.15
園道用地	0.73				0.73	0.07
滯洪池用地(兼供道路使用)	0.23				0.23	0.02
小計	379.27	-0.45	-0.00004	0.0439	378.87	33.75
合計(1)都市發展用地	958.89				958.89	85.41
合計(2)計畫面積	1,122.66				1122.66	100.00

註：1.表內面積應依核定計畫圖實地分割測量面積為準。

2.凡本次變更未指明變更部分均依原計畫為準。

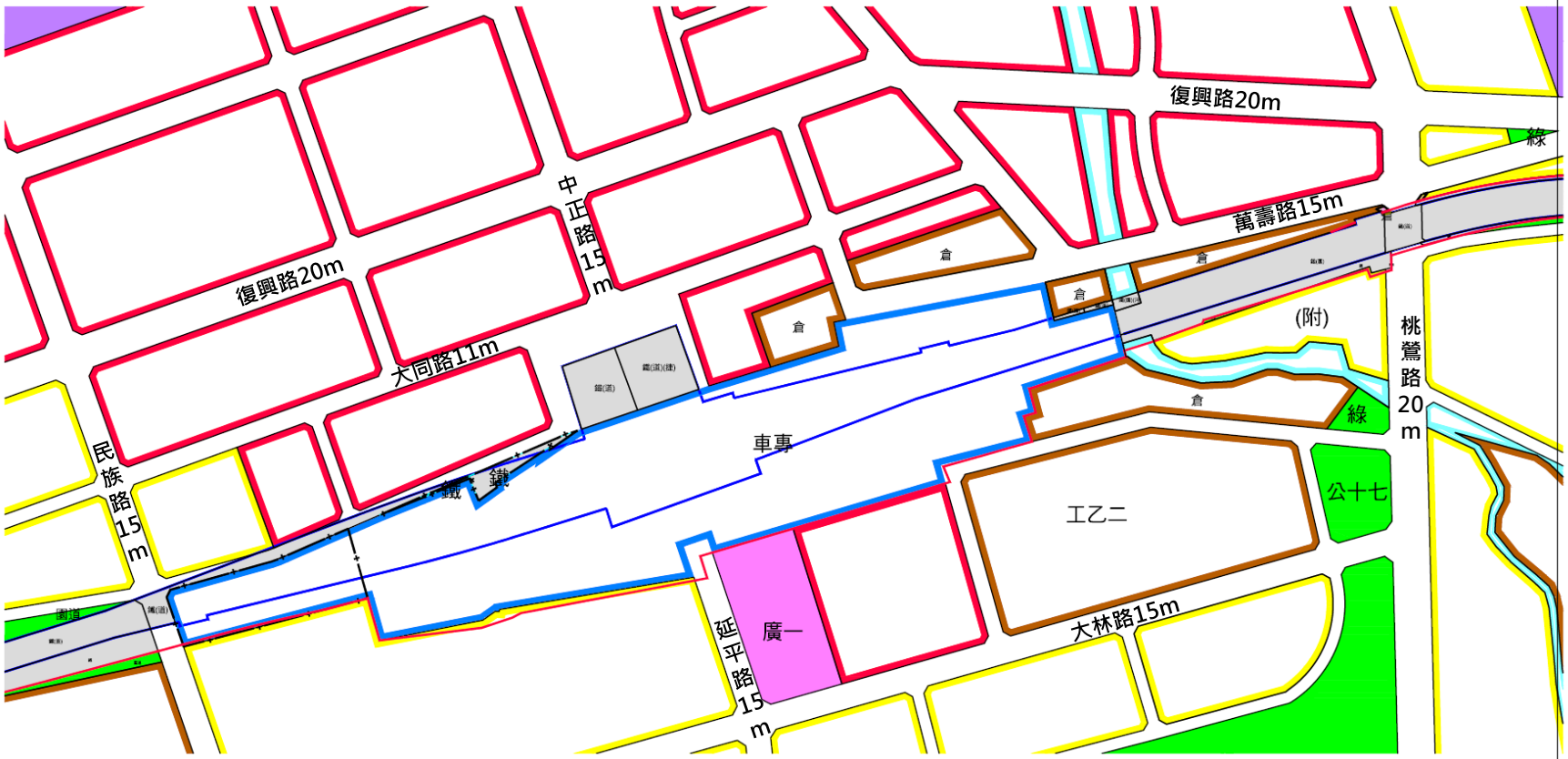


圖5-5　變更後土地使用計畫示意圖

陸、整體開發及回饋規定

交通部臺鐵局管有車站專用區原為鐵路用地，於 93 年桃園市都市計畫第二次通盤檢討時為滿足基本旅運機能需求，變更為車站專用區，但無賦予容積率及建蔽率。本次變更考量臺鐵車站多元化經營方針，提高站區使用強度及放寬容許使用，併同原車站專用區及西側鐵路用地變更為車站專用區，故訂定回饋規定如下：

一、交通部臺鐵局應將其管有之騰空路廊臨時軌全部與永久軌 1/2 用地、桃林鐵路路廊全部用地等值回饋予桃園市政府。

二、上開回饋土地價值佔桃園、內壢、中壢三車站專用區價值比例超過 40%時，超過比例部分的回饋土地，其產權仍由交通部臺鐵局管有，並無償供桃園市政府使用。

三、交通部臺鐵局管有車站專用區應併同變 3 案車站專用區整體開發為原則，惟如臺鐵局管有車站專用區開發時，變 3 案市地重劃尚未完成，經桃園市政府同意後得不受整體開發之限制。

公開展覽草案

柒、實施進度及經費

一、開發方式及實施進度

本案變6案內公有土地採公地撥用方式辦理，私有土地採一般徵收方式取得。

二、經費需求

(一)變6案之道路用地由桃園市政府編列預算支應。

(二)變7案之鐵路用地由交通部編列預算支應。

表7-1　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	撥用	市地重劃	其他	地上物拆遷補償、用地取得費用	工程費			
變6案	道路用地	0.0026	∨	∨			-	0.0001	桃園市政府	120年	主辦單位編列預算
變7案	鐵路用地	0.0439	∨				0.54	-	交通部	120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：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。

附件

附件一　地下化可行性研究行政院核定函(106年7月31日院臺交字第1060023646號)

檔　　號：
保存年限：

行政院　函

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

受文者：交通部

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，符合國際發展綠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

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

電子106/07/31
17:14:13章

附件二　重大設施建設計畫認定函(桃園市政府108年3月18日府都綜字第10800420572號)

抄　本

檔　　號：
保存年限：

桃園市政府　函

地址：33001桃園市桃園區縣府路1號
承辦人：李虹慧
電話：03-3322101#5231
電子信箱：10016372@mail.tycg.gov.tw

受文者：

發文日期：中華民國108年3月18日
發文字號：府都綜字第10800420572號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：

裝

主旨：有關本府辦理「變更龜山都市計畫(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案」等5案暨「變更中壢平鎮都市擴大修訂主要計畫(新中北路中原大學附近地區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案」等8案符合都市計畫法第27條第1項第4款一案，詳如說明，請查照。

訂

說明：

一、旨揭都市計畫變更案名分列如下：

(一)變更龜山都市計畫（配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫）案。

(二)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。

(三)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。

(四)變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫（配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫）案。

(五)變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫（配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫）案。

(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

線

區、道路用地)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案

(七)變更中壢平鎮都市計畫(原工一、工二變更為住宅區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案

(八)變更中壢平鎮都市擴大修訂主要計畫(原市場用地(市三)變更為商業區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案

(九)變更中壢平鎮都市計畫(原工十七部份地區變更為住宅區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案

(十)變更中壢平鎮都市擴大修訂主要計畫(新中北路中原大學附近地區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案

(十一)變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫(原文小十六學校用地變更為住宅區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案

(十二)變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫(原「公二十二」公園用地變更為住宅區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案

(十三)變更中壢平鎮都市擴大修訂主要計畫(原市場用地(市十八)變更為商業區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案

二、依內政部93年1月7日內授營都字第0920091111號函規定略以：都市計畫法第27條第1項第4款「為配合直轄市或縣（市）興建之重大設施」係指配合直轄市或縣（市）之重大設施，有迅行變更之必要，經直轄市、縣（市）政府參酌下列四項原則逕予認定者。

(一)已列入地方政府施政方針、施政計畫之重大設施建設計

畫者。

(二)已編列預算達政府採購法規定之查核金額以上之地方重大建設者。

(三)報經中央各目的事業主管機關專案核准補助二分之一以上經費興建之重大設施者。

(四)其他符合都市計畫相關法令或審議規範規定，得依都市計畫法第27條規定辦理都市計畫變更者。

三、考量鐵路地下化為本府施政方針、施政計畫之重大設施建設計畫，旨揭案係配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫車站及沿線之相關都市計畫變更，本府同意得依都市計畫法第27條第1項第4款規定辦理都市計畫個案變更。

正本：桃園市政府都市發展局
副本：

附件三　綜合規劃報告行政院核定函(109年9月2日院臺交字第1090024447號)

檔　　號:
保存年限:

行政院 函

地址：10058臺北市忠孝東路1段1號
傳真：02-33566784
聯絡人：姚辰安33566775
電子信箱：cayao@ey.gov.tw

受文者：桃園市政府

發文日期：中華民國109年9月2日
發文字號：院臺交字第1090024447號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：

裝

主旨：所報「臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫」綜合規劃報告書一案，原則同意。

說明：

一、復108年12月26日交路字第1080038338號函。

二、下列事項，併請照辦：

訂

(一)本計畫業經貴部「鐵路平交道與環境改善建設及周邊土地開發計畫審查會」審查通過，環境影響評估亦經本院環境保護署審議通過，有關工程技術及規劃方案經相關機關確認原則可行，其計畫完成後可打通桃園前後站，沿線拆除8個高架橋、8個地下道，計消除20個平交道，並可整合相關軌道系統，形成台北、新北、桃園通勤骨幹，有助於改善都市景觀及土地利用，成為北北桃一小時軌道生活圈的綠色運輸廊帶，原則同意。

線

(二)本案地下化為民國98年辦理立體化之優化，爰可認定為舊案，其經費分擔採專案協商方式，以所報之方案二，原則以總經費由中央75%及地方25%之比例分擔，惟自償性經費屬桃園市土地開發收益部分，未來實現後需繳回

綜合規劃科收文:109/09/02
1090224553 無附件

中央75%，請與桃園及新北市政府協商定案後，據以修正財務計畫。

(三)有關桃園與新北市政府後續工程及用地費等經費分攤，請協調後一併納入財務計畫。

正本：交通部
副本：國家發展委員會、財政部、本院主計總處、本院公共工程委員會、新北市政府、桃園市政府 電子公文章 2020/09/02 15:21:29 交換章

裝 訂 線

65

附件四　108 年 12 月 30 日桃園市都市計畫委員會第 43 次會議紀錄

抄　本

檔　　號：
保存年限：

桃園市政府　函

地址：33001桃園市桃園區縣府路1號
承辦人：柯佩婷
電話：03-3322101#5226
電子信箱：076105@mail.tycg.gov.tw

受文者：本府市長室、本府便民服務中心、桃園市政府都市發展局

發文日期：中華民國109年2月10日
發文字號：府都計字第1090009207號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如說明二

裝

主旨：檢送本市都市計畫委員會108年12月30日第43次會議紀錄1份，請查照。

說明：

一、依本府108年12月20日府都計字第1080312247號開會通知單續辦。

訂

二、隨文檢附本會議書面會議紀錄1份予本市都市計畫委員會委員，並請委員以書面方式確認，如委員對本次會議紀錄有修正意見，請於文到7日內以書面方式提出，以利本府綜整；至其餘相關單位及人員則請至本府都市發展局(http://urdb.tycg.gov.tw/)「業務資訊－都市計畫科－桃園市都市計畫委員會－委員會會議紀錄」網站下載會議紀錄。

線

正本：游主任委員建華、李委員憲明、盧委員維屏、陳委員錫禎、賴委員宇亭、歐委員美鐶、許委員阿雪、簡委員裕榮、董委員娟鳴、何委員芳子、曾委員憲嫻、宋委員立垚、彭委員文惠、白委員仁德、賴委員碧瑩、賀委員士鷹、陳委員銀河、葉委員呂華、韋委員多芳、李委員文科、李委員銘議

副本：桃園市議會、楊梅區籍市議員(討論第1案)、桃園區籍市議員(討論第2案、臨時動議第1案)、龜山區籍市議員(討論第2案)、八德區籍市議員(討論第2、3案)、中壢區籍市議員(討論第2案)、平鎮區籍市議員(討論第2案)、大園區籍市議員(報告第1案)、財政部國有財產署(討論第1案)、交通部鐵道局(討論第2案)、桃園市楊梅區公所(討論第1案)、桃園市桃園區公所(討論第2案、臨時動議第1案)、桃園市龜山區公所(討論第2案)、桃園市八德區公所(討論第2、3案)、桃

園市中壢區公所(討論第2案)、桃園市平鎮區公所(討論第2案)、桃園市大園區公所(報告第1案)、桃園市政府經濟發展局(討論第1案、臨時動議第1案)、桃園市政府地政局(討論第1、2、3案)、桃園市政府環境保護局(討論第1案)、桃園市政府捷運工程局(討論第2、3案)、桃園市政府交通局(討論第2案)、桃園市政府工務局(討論第3案)、桃園市政府農業局(討論第3案、報告第1案)、桃園市政府住宅發展處(討論第3案)、桃園市政府文化局(報告第1案)、桃園市政府原住民族行政局(報告第1案)、桃園市政府新建工程處(報告第1案)、桃園市政府教育局(臨時動議第1案)、桃園市政府都市發展局(副局長、主任秘書、專門委員)

桃園市都市計畫委員會第 43 次會議紀錄

壹、 時間：108 年 12 月 30 日（星期一）上午 9 時 30 分。

貳、 地點：本府 16 樓 1602 會議室。

參、 主持人：游主任委員建華

紀錄彙整：柯佩婷

肆、 出席委員：（詳會議簽到簿）。

伍、 列席單位及人員：（詳會議簽到簿）。

陸、 本會第 41 及 42 次會議紀錄確認情形：

(一) 本會 108 年 12 月 3 日第 41 次會議紀錄已於 108 年 12 月 23 日函送各委員，並請委員以書面方式確認，各委員均未對該會議紀錄提出書面意見，爰確認該會議紀錄。

(二) 108 年 12 月 23 日第 42 次會議紀錄尚未函送各委員，提下次會議確認。

柒、 討論事項(會議決議如後)

第 1 案：再審議「擬定楊梅都市計畫(電信專用區為產業專用區、學校用地、綠地用地、道路用地，部分人行步道用地為道路用地、學校用地，部分農業區為道路用地)細部計畫案」

第 2 案：審議「變更龜山都市計畫(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案」等 5 案暨「訂定龜山都市計畫(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案」等 13 案

第 3 案：審議「變更八德（大湳地區）都市計畫（配合機關用地（機六）暨周邊土地開發計畫）案」暨「擬定八德（大湳地區）都市計畫（配合機關用地（機六）暨周邊土地開發計畫）細部計畫案」

捌、 報告事項

第 1 案：「變更高速鐵路桃園車站特定區主要計畫(機關用地(機九）、灌溉設施專用區為藝文展演用地）（配合桃園流行音樂露天劇場暨國際原住民族文化創意產業園區）

案」、「修訂高速鐵路桃園車站特定區細部計畫(土地使用分區管制要點)(配合桃園流行音樂露天劇場暨國際原住民族文化創意產業園區)案」

玖、 臨時動議

第 1 案：審議「桃園市都市計畫（三民路以北、民生路內側以東至南崁溪整治線間）學校用地（文中）申請公共設施多目標作中繼市場臨時使用案」

壹拾、散會時間：下午 12 時 20 分。

第 2 案：審議「變更龜山都市計畫(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案」等 5 案暨「訂定龜山都市計畫(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案」等 13 案

說　明：

一、 辦理緣起：

「臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫」全長 17.95 公里，沿線共涉及 5 個都市計畫區(詳圖 1)，可行性研究報告業經行政院 106 年 7 月 31 日核定，刻由交通部鐵道局研擬綜合規劃報告中，因涉及既有車站（桃園、內壢、中壢）、新增通勤站（中路、桃園醫院、中原、平鎮）及沿線鐵路廊道等相關設施使用，爰依「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」，於綜合規劃報告送交通部審查前，依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款辦理個案變更。

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，並就新增用地訂定土地使用管制、增額容積適用規定以及都市設計準則，其所涉及之主要計畫及細部計畫案件共計 18 案：

(一)變更龜山都市計畫（配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫）案。

(二)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。

(三)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。

(四)變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫（配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫）案。

(五)變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫（配合

臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫）案。

(六)訂定龜山都市計畫(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案。

(七)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。

(八)訂定縱貫公路桃園內壢間都市計畫(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案。

(九)訂定中壢平鎮都市擴大修訂計畫(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。

(十)訂定高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(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案。

(十一)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)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案。

(十二)變更中壢平鎮都市計畫(原工一、工二變更為住宅區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案。

(十三)變更中壢平鎮都市擴大修訂主要計畫(原市場用地(市三)變更為商業區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案。

(十四)變更中壢平鎮都市計畫(原工十七部份地區變更為住宅區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案。

(十五)變更中壢平鎮都市擴大修訂主要計畫(新中北路中原

大學附近地區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案。

(十六)變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫(原文小十六學校用地變更為住宅區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案。

(十七)變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫(原「公二十二」公園用地變更為住宅區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案。

(十八)變更中壢平鎮都市擴大修訂主要計畫(原市場用地(市十八)變更為商業區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案。

二、 辦理機關：桃園市政府。

三、 計畫性質：變更主要計畫、擬定及變更細部計畫。(詳附表)

四、 法令依據：都市計畫法第 17 條及第 27 條第 1 項第 4 款。

五、 變更內容：詳附件 1~附件 5。

六、 變更位置：詳附件 1~附件 5。

七、 辦理歷程：

(一)107 年 7 月 26 日於龜山區公所及八德區公所、107 年 8 月 1 日於平鎮區公所、107 年 8 月 2 日於桃園區公所及 107 年 8 月 3 日於中壢區公所舉辦共 5 場公開展覽前座談會。

(二)108 年 3 月 21 日起公告公開展覽 30 日，並於 108 年 4 月 3 日於桃園區公所、108 年 4 月 8 日於龜山區山德里活動中心及八德區茄明里集會所、108 年 4 月 9 日於平鎮區公所及中壢區公所舉辦共 5 場公開展覽說明會。

(三)108 年 4 月 20 日於桃園區陽明綜合大樓及龜山區山德里活動中心、108 年 4 月 27 日於平鎮區公所及桃園市立內壢高級中學、108 年 5 月 4 日於桃園市立永豐高級中學加開 5 場假日場次說明會。

(四)108 年 7 月 9 日、108 年 8 月 1 日、108 年 8 月 6 日、108 年 8 月 22 日、108 年 9 月 5 日、108 年 9 月 12 日、108 年

9 月 16 日、108 年 10 月 5 日、108 年 10 月 24 日、108 年 11 月 15 日，共召開 10 次專案小組會議。

八、 土地使用分區管制要點及都市設計準則：詳附件 1~附件 5。

九、 公民或團體陳情意見：131 件，詳附件 1~附件 5。

十、 依歷次專案小組初步建議意見修正計畫書、圖，提請委員會審議。

決　議：本案修正通過，並請依下列修正，其餘照專案小組初步建議意見通過。變更內容明細表、公民或團體陳情意見綜理表決議詳附件 1~附件 5：

一、 廣二用地(既有建物座落部分)變更為鐵路用地(兼供園道使用)(公展方案變 3-2-1 案~變 3-2-3 案)

(一)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。

(二)惟考量陳情人意見，維持廣場用地尚不影響徵收取得，同意廣二用地(既有建物座落部分)暫不予變更。

(三)優先承購安置區位維持公展方案，至陳情人所提區位需臨省道之意見，請市府評估及與民眾溝通協調可行方案。

二、「臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫綜合規劃報告」已於 108 年 11 月 15 日由交通部審查通過，請依最新辦理進度修正計畫書相關文字。

三、 鐵道局會中所提下列意見屬工程界面整合，建議循鐵路地下化工程現有協商平台機制協調。

(一)地下車站出入口及相關設施為永久軌必要設施，為符「管用合一」原則及避免後續產權使用等爭議，倘須設置於路權範圍外，請依相關規定辦理撥用。

(二)有關土地使用分區管制規定「指定留設通道供通行車道使用」部分，為避免工程經費增加，本局後續僅就地下化路權範圍內之指定留設通道施作。

(三)有關土地使用分區管制規定「除高城路至文化二路路段間之園道用地、鐵路用地(兼供園道使用)(合併路權)及平鎮站範圍經都市設計審議通過,得設置附屬設施之突出物外,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。」,為保留工程設計彈性,建議刪除「經都市設計審議通過」等文字。

四、 同意市府本次提會修正內容如下:

(一)「變更龜山都市計畫(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案」內變 1-2-1 案:依本案都市計畫變更原則修正變更為鐵路用地(兼供道路使用)。

(二)「變更桃園都市計畫(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案」內變 3 案整體開發及回饋規定:本案屬市地重劃開發地區,得視變 3 案全案之財務可行性,酌予調整內容及面積。

(三)「變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案」內變 3 案:為避免私人配回車站專用區,致影響台鐵局車站專用區整體開發,將原車站專用區東側指定 10 公尺通道供通行車道範圍變更為商業區,餘屬市地重劃及回饋執行細節,得視變 3 案全案之財務可行性,酌予調整內容及面積與併同修正變更理由。

(四)「變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案」內變 6-1-1 案:配合 108 年 10 月 8 日內政部都委會審定「變更中壢平鎮主要計畫(第三次通盤檢討)案」內容,取消中壢車站南側停車場用地(停二)變更為停車場用地(兼供捷運系統使用)。

附表 主要計畫及所涉細部計畫對照表

主要計畫案名	細部計畫案名
變更龜山都市計畫（配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫）案	訂定龜山都市計畫(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案
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	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
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	訂定縱貫公路桃園內壢間都市計畫(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案
	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)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案
變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫（配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫）案	訂定中壢平鎮都市擴大修訂計畫(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
	變更中壢平鎮都市計畫(原工一、工二變更為住宅區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案
	變更中壢平鎮都市擴大修訂主要計畫(原市場用地(市三)變更為商業區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案
	變更中壢平鎮都市計畫(原工十七部份地區變更為住宅區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案
	變更中壢平鎮都市擴大修訂主要計畫(新中北路中原大學附近地區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案
	變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫(原文小十六學校用地變更為住宅區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案
	變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫(原「公二十二」公園用地變更為住宅區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案
	變更中壢平鎮都市擴大修訂主要計畫(原市場用地(市十八)變更為商業區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案
變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫（配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫）案	訂定高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(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案

附件 1 變更龜山都市計畫（配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫）案等 2 案

壹、變更內容與位置(依市都委會決議修正)

一、變更內容

表 1-1 變更內容明細表

編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
變1	位於縱貫鐵路周邊地區	鐵路用地(0.30)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.30)	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畫路權範圍內，部分道路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)，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，變更為鐵路用地。	1-1-1
		道路用地(0.0022)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.0022)		1-2-1
		道路用地(0.01)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.01)		1-2-2
		道路用地(0.01)	綠地用地(兼供鐵路使用)(0.01)		1-3-1
變2	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。

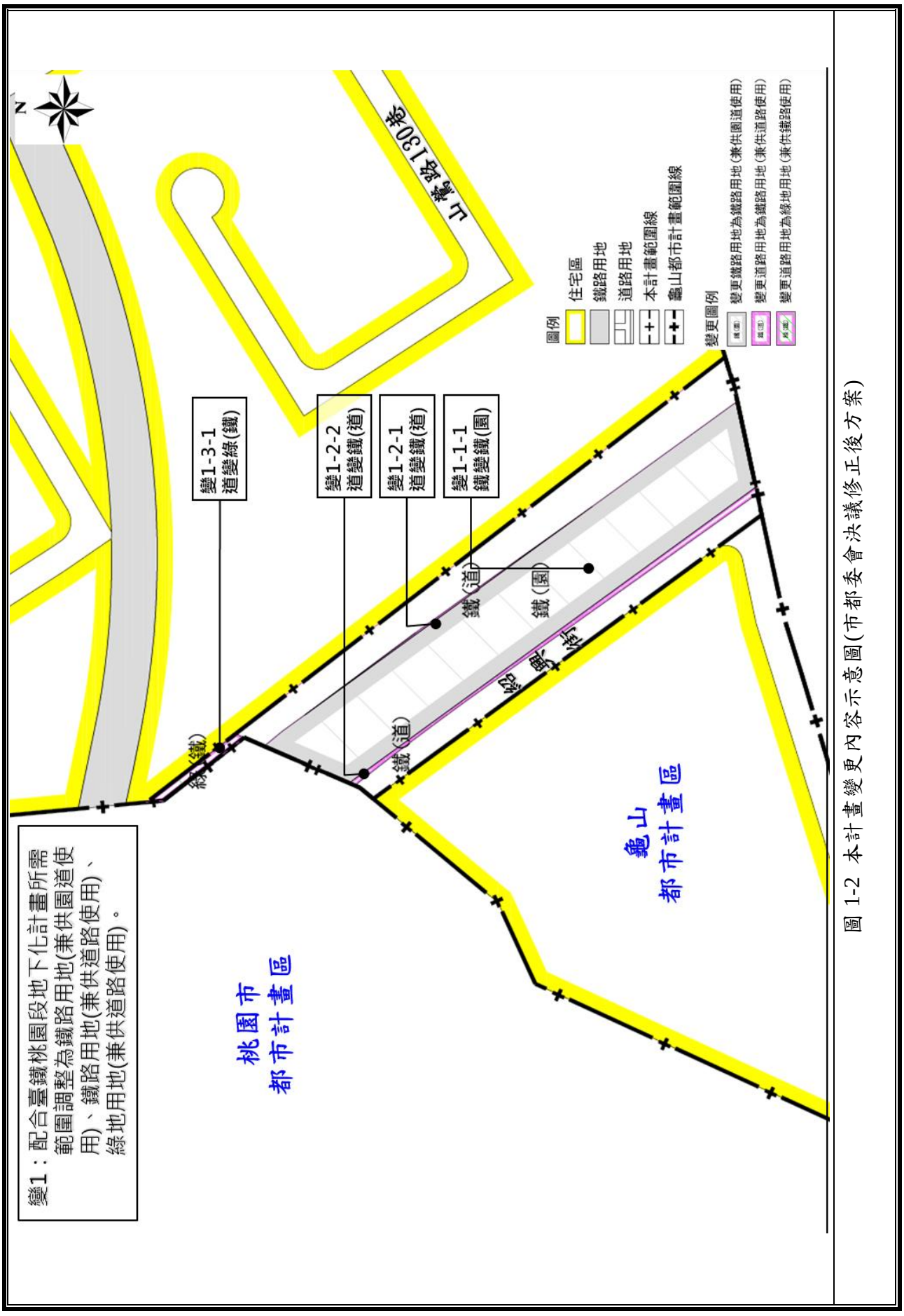


圖 1-2 本計畫變更內容示意圖(市都委會決議修正後方案)

二、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。鐵路地下化工程範圍內而未變更之土地，屬桃園市政府管有土地部分，由桃園市政府無償提供交通部臺鐵局鐵路地下化使用。私有土地部分取得方式詳下說明：

(一)私有土地採一般徵收方式取得為原則。

(二)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。

(三)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。

(四)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。

貳、土地使用分區管制要點

表 1-2 訂定龜山都市計畫(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案

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會 決議
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。	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。	照專案小組初步建議意見通過。
二、住宅區之建蔽率不得大於 60%，容積率不得大於 200%。 建築基地於申請建築時，其建築總樓地板面積在 250 平方公尺以下者，應留設 1 部停車空間，如超過 250 平方公尺者，超過部分每 150 平方公尺應增設一部停車空間。	二、住宅區之建蔽率不得大於 60%，容積率不得大於 200%。 建築基地於申請建築時，其建築總樓地板面積在 250 平方公尺以下者，應留設 1 部停車空間，如超過 250 平方公尺者，超過部分每 150 平方公尺應增設一部停車空間。	照專案小組初步建議意見通過。
三、商業區之建蔽率不得大於 80%，容積率不得大於 320%。	三、商業區之建蔽率不得大於 80%，容積率不得大於 320%。	照專案小組初步建議意

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會 決議
建築基地於申請建築時，其建築總樓地板面積在 250 平方公尺以下者，應留設 1 部停車空間，如超過 250 平方公尺者，超過部分每 150 平方公尺應增設一部停車空間。	建築基地於申請建築時，其建築總樓地板面積在 250 平方公尺以下者，應留設 1 部停車空間，如超過 250 平方公尺者，超過部分每 150 平方公尺應增設一部停車空間。	見通過。
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、車站及相關附屬設施使用。 (二)地上供園道及相關附屬設施使用。	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。 (三)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。	照專案小組初步建議意見通過。
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。	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。	照專案小組初步建議意見通過。
-	六、桃林鐵路與鐵路地下化騰空路廊所夾綠地用地(兼供鐵路使用)之建蔽率及容積率不予規定，供綠地及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。	照專案小組初步建議意見通過。
六、為確保車站及鐵路廊帶景觀風貌及機能，本計畫鐵路用地(兼供園道使用)應提送桃園市都市設計審議委員會(或審查小組)審議通過後，始得核發建造執照及興建。	七、為確保車站及鐵路廊帶景觀風貌及機能，本計畫鐵路用地(兼供園道使用)、綠地用地(兼供鐵路使用)應提送桃園市都市設計審議委員會(或審查小組)審議通過後，始得核發建造執照及興建。	照專案小組初步建議意見通過。
七、建築退縮規定 (一)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。 (二)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	八、建築退縮規定 (一)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。 (二)前述建築退縮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，	照專案小組初步建議意見通過。

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會 決議
新建、改建、增建部分，仍需依前項規定退縮建築。 (三)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。	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。 (三)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、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。	九、鐵路用地(兼供園道使用)及綠地用地(兼供鐵路使用)之設計原則 (一)鐵路用地(兼供園道使用)及綠地用地(兼供鐵路使用)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。~~ (二)鐵路用地(兼供園道使用)應配合設置自行車休憩停留區，設置適量之自行車停放架。 (三)鐵路用地(兼供園道使用)至少達 50%之綠覆率。 (四)兩側臨道路部分應設置 4 公尺人行步道，並種植大型喬木。	照專案小組初步建議意見通過。
九、增額容積相關規定 (一)增額容積適用範圍為位於臺鐵車站中心點半徑 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	十、增額容積相關規定 (一)增額容積適用範圍為位於臺鐵車站中心點半徑 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)前述臨接計畫道路路寬條件，若計畫道路臨接鐵路地下化騰空路廊，且屬整體規劃之園道系統，則該計畫道路寬度得與園道系統合併計算。	照專案小組初步建議意見通過。

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會 決議
金及送審書件等相關規定，由桃園市政府另訂之。	(三)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。 (四)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。	
十、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。	十一、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。	照專案小組初步建議意見通過。



圖 1-2 本計畫區實施增額容積範圍示意圖

參、公民或團體陳情意見

表 1-3 變更龜山都市計畫（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

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
1	楊○寬	為促進龜山地區發展，應於桃園市龜山工業區(建國東路)一帶興建台鐵龜山站。	興建台鐵龜山站，若經費不足，可以考慮預留站體。(高雄鐵路地下化三塊厝高雄站距 0.8km，建國東路到桃園車站約 1.2km)	有關增設車站非屬本案都市計畫辦理範疇，另依交通部鐵道局研析如下： 1. 增設通勤站後，將影響臺鐵路線使用率及現有列車排班計畫，亦需重新規劃行車人員及列車調度，涉及臺鐵營運權責。又區間列車旅行時間增加，快速列車無待避線可通過追越，將導致路線容量下降，造成臺鐵桃園段產生路段瓶頸。 2. 目前桃園段地下化建設計畫，已於桃園站及鶯歌站間規劃設置鳳鳴站，興建完成後可提供龜山工業區一帶及鶯歌地區旅運服務。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。
2	交通部鐵道局	有關桃園鐵路地下化路廊永久軌及臨時軌之都市計畫使用分區變更部分，桃園市政府本次均變更為鐵路用地(兼供園道使用)一節，因永久軌及臨時軌二者之使用性質不同，臨時軌未來無任何臺鐵局之鐵路設施，以鐵路用地為主要之都市計畫使用分區，恐造成都市地區土地使用上之誤解，以及未能符合管用合一之原則。	1. 有關永久軌及臨時軌之都市計畫使用分區變更部分，因永久軌及臨時軌二者之使用性質不同，臨時軌未來無任何鐵路設施，仍建議應區隔出來，永久軌範圍變更為鐵兼園為原則，俾利都市計畫變更後辦理逕為分割等作業，臨時軌部分依未來使用變更為適當用地；另永久軌之取得以徵收為主，由鐵道局依法	建議不予採納，理由如下： 本案業經 108 年 5 月 16 日市府拜會交通部軌道相關議題會議決議維持變更為鐵路用地(兼供園道使用)，由鐵道局及本府分別依各自權責辦理永久軌及園道(臨時軌)用地取得。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			辦理取得作業。臨時軌所需用地則由鐵道局以租用或徵用辦理，未來如擬供園道使用建議變更為園兼鐵，由桃園市政府負責取得。 2. 另查內政部 98 年 9 月 4 日台內地字第 0980162261 號函，徵用土地或土地改良物時，無須檢附有無妨礙都市計畫證明文件，爰未來鐵道局工程期間之臨時軌用地應無須配合都市計畫辦理變更，如未來臨時軌用地桃園市政府有規劃為園道永久使用之計畫，應以永久使用之園道項目為分區之主要功能，方能符合管用合一之原則。			
3	交通部鐵道局		「臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫」綜合規劃目前於期末報告階段；旨案各計畫書關於突出物皆規劃設計於騰空路廊以外，與目前期末報告通勤車站除中路站之突出物設置於南側路權範圍外用地，其餘通勤站皆設置於路權內之規劃顯有不同，建請依本局 108 年 2 月 19 日鐵道土字第 1080001915 號函送車站範圍調整	建議酌予採納，理由如下： 本案公展草案係依鐵道局 107 年 10 月檢送之地下化工程範圍辦理都市計畫變更，經檢視與鐵道局 108 年 2 月版本差異部分處理原則如下： 1. 桃園站、內壢站、中壢站無涉及都市計畫調整，同意依鐵道局 108 年 2 月份版本套繪路權範圍。 2. 桃園醫院站 107 年 10 月份車站出入口與市府 50 米寬園道規劃相	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			資料配合修正。	衝突，未納入本案公展方案，同意依鐵道局 108 年 2 月份版本套繪路權範圍。 3. 中原站公展方案車站出入口與市府中原營區整體開發案規劃相衝突，同意依鐵道局108年2月份版本套繪路權範圍，並請鐵道局參考中原營區整體開發案規劃內容調整車站設施物、出入口位置。 4. 中路站鐵道局第 8 次專案小組會議中所提修正後版本，符合騰空路廊整體規劃設計及中路站周邊整體開發案規劃內容，惟因位於整體開發範圍內，為避免劃設為鐵路用地，於鐵路地下化工程徵收交予交通部台鐵局後，後續辦理區段徵收須再向台鐵局取得，建議依修正後版本變更為廣場用地，由市府取得後，無償提供台鐵局使用。另位於同一整體開發案範圍內 2 處供突出物使用之鐵路用地，依同一原則一併辦理變更為廣場用地。 5. 平鎮站公展方案車站出入口位置屬台鐵局管有土地，考量周邊住宅區實際出入便利性，建議維持公展方案。		
逾 1	黃◯欣 土地標示：山鶯段 924-1	本人所擁有之龜山區山鶯段 924-1 地號，經鐵路局規劃為緊急逃生口通風井	懇請桃園市政府都市發展局和台鐵溝通，將緊急逃生口通風井設施往南移，距	建議予以採納，理由如下： 1. 陳情建議將緊急逃生口、通風井設施所需	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
	號 門牌號碼：龜山區山德里 9 鄰山鶯路 98 號	設施，已經影響到山鶯段 924-4 地號使用。經與桃園市政府都市發展局承辦人員李小姐討論，查看實際規劃地圖，往南 13 公尺即有綠地和台鐵和桃林鐵路交會處。	離綠地部份僅 13 公尺，以利山鶯段 924-4 地號之整體的規劃和使用。	鐵路用地北移至桃園市都市計畫區內綠地用地，經交通部鐵道局檢視，尚符合「鐵路隧道及地下場站防火避難設施及消防安全設備設置規範」規定合理設置範圍，爰同意移設至桃園市都市計畫區內綠地用地，並變更為綠地用地(兼供鐵路使用)。 2. 另考量上開綠地用地東側相鄰之龜山都市計畫區內計畫道路狹小(寬約 2.5 米)，不符道路劃設原則，且取消後尚不影響周邊建築，爰併同變更為綠地用地(兼供鐵路使用)。		
逾 2	交通部台灣鐵路管理局		1. 舊路廊作為都市計畫變更跨區回饋標的：請以臺南鐵路地下化計畫為案例，以價值平衡為原則，站區外地下化騰空土地（含桃林鐵路）及隧道上方土地列為變更回饋標的。舊路廊回饋超過應回饋比例部分，則由貴府與本局協商有償撥用。 2. 騰空鐵路廊帶下方非作永久軌路權使用部分（約 10 公尺），考量永久軌及臨時軌用地取得單位不同，為明確區分土地下方利用方式及配合騰空廊帶設置之目的(提供便利多元之園道系	(一)第 1 點建議酌予採納，理由如下： 1. 本案於108年6月19 日桃園市 108 年第 2 次重大交通建設溝通平台會議已達成共識，決議為：交通部臺鐵局原則同意桃園鐵路地下化以價值平衡模式將臺鐵局騰空路廊臨時軌全部、永久軌 1/2 用地、桃林鐵路路廊土地納入臺鐵車站站區變更開發回饋項目，回饋比例計算在 40%以下時，不互相找補，回饋比例計算超過 40%時，超過比例部分的路廊土地，其產權仍由臺鐵局管有，並同意無	1. 台鐵局第 1 點意見：考量台鐵局就其管有之鐵路沿線兩側公共設施保留地(道路、綠地等)並無法實質運用，且本案亦已配合台鐵局訂定相關多元開發利用規定，基於公有土地整體有效利用，以及本案鐵路地下化騰空路廊綠園道整體規劃設計需求，爰依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			統及車站旅客聯外通行功能等需求)，應以園道用地為主要功能分區，建議土地使用分區變更為園道用地或園道用地（兼供鐵路使用）。	償供桃園市政府使用。 2. 另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，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，爰建議台鐵局管有之鐵路沿線兩側公共設施保留地一併納入車站站區變更開發回饋項目，並依上開回饋比例原則辦理。 (二)第 2 點建議酌予採納，理由如下： 本案業經108年5月16 日市府拜會交通部軌道相關議題會議決議維持變更為鐵路用地(兼供園道使用)，由鐵道局及本府分別依各自權責辦理永久軌及園道(臨時軌)用地取得。	2.台鐵局第2點意見： 依市府研析意見通過。	

附件 2 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)案等 2 案

壹、變更內容與位置(依市都委會決議修正)

一、變更內容

表 2-1 變更內容明細表

編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
		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
變2	位於縱貫鐵路周邊地區	甲種工業區(0.0030)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.0030)	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，改善省道台1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，變更為鐵路用地。	2-1-1
		甲種工業區(0.01)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.01)		2-1-2
		綠地用地(0.06)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.06)		2-1-3
		鐵路用地(1.34)	鐵路用地(兼供園道使用)(1.34)		2-1-4
		倉庫區(0.08)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.08)		2-1-5
		鐵路用地(0.40)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.40)		2-1-6
		住宅區(0.01)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.01)		2-1-7
		住宅區(0.0006)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.0006)		2-1-8
		倉庫區(0.0043)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.0043)		2-1-9
		車站專用區(0.05)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.05)		2-1-10
		鐵路用地(1.65)	鐵路用地(兼供園道使用)(1.65)		2-1-11
		乙種工業區(0.04)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.04)		2-1-12
		鐵路用地(1.83)	鐵路用地(兼供園道使用)(1.83)		2-1-13
		道路用地(0.0002)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.0002)		2-2-1

編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
		鐵路用地(0.01)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.01)		2-2-2
		道路用地(0.0005)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.0005)		2-2-3
		倉庫區(0.0021)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.0021)		2-2-4
		鐵路用地(0.01)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.01)		2-2-5
		道路用地(0.04)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.04)		2-2-6
		倉庫區(0.0029)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.0029)		2-2-7
		車站專用區(0.05)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.05)		2-2-8
		道路用地(0.15)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.15)		2-2-9
		道路用地(1.01)	鐵路用地(兼供道路使用)(1.01)		2-2-10
		住宅區(0.01)	鐵路用地(0.01)		2-3-1
		乙種工業區(0.01)	鐵路用地(0.01)		2-3-2
		農業區(0.03)	廣場用地(0.03)		2-3-3
		河川區(0.01)	鐵路用地(兼供園道及河川使用)(0.01)		2-4-1
		河川區(0.01)	鐵路用地(兼供園道及河川使用)(0.01)		2-4-2
		綠地用地(0.06)	綠地用地(兼供鐵路使用)(0.06)		2-5-1
		車站專用區(0.0001)	道路用地(0.0001)		2-6-1
變3	桃園車站東側	乙種工業區(1.29)	商業區(1.29)	為配合鐵路地下化後桃園車站站區整體交通系統重整、都市機能再造及站區周邊 TOD 土地發展，將站區周邊低度利用工業區、倉庫區、住宅區(附帶條件)	3-1-1
		乙種工業區(0.17)	道路用地(0.17)		3-1-2
		乙種工業區	商業區		3-1-3

編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
		(0.37)	(0.37)	變更為高強度商業區、車站專用區，透過整體開發方式，取得現況站區私有車站專用區及公園、綠地與道路等公共設施用地，促進前後站地區再開發及提升環境品質，以串聯前後站地區使用機能，並依現況萬壽路三段路幅寬度，變更所需路權為道路用地。	
		道路用地 (0.13)	商業區 (0.13)		3-2-1
		道路用地 (0.04)	公園用地 (0.04)		3-2-2
		道路用地 (0.01)	公園用地 (0.01)		3-2-3
		公園用地 (0.06)	商業區 (0.06)		3-3-1
		綠地用地 (0.06)	公園用地 (0.06)		3-4-1
		倉庫區 (0.02)	商業區 (0.02)		3-5-1
		倉庫區 (0.30)	公園用地 (0.30)		3-5-2
		倉庫區 (0.05)	道路用地 (0.05)		3-5-3
		倉庫區 (0.11)	車站專用區 (0.11)		3-5-4
		倉庫區 (0.11)	綠地用地 (0.11)		3-5-5
		倉庫區 (0.05)	道路用地 (0.05)		3-5-6
		倉庫區 (0.03)	道路用地 (0.03)		3-5-7
		倉庫區 (0.01)	車站專用區 (0.01)		3-5-8
		倉庫區 (0.03)	商業區 (0.03)		3-5-9
		倉庫區 (0.25)	商業區 (0.25)		3-5-10
		倉庫區 (0.15)	商業區 (0.15)		3-5-11
		住宅區 (0.46)	綠地用地 (0.46)		3-6-1
變	桃園	住宅區	商業區	為落實桃園大後站計畫，並整合	4-1-1

編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
4	車站西南側	(1.04)	(1.04)	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。	
		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5	桃園車站南側	住宅區(3.24)	商業區(3.24)	為落實桃園大後站計畫及延續前站商圈發展動能，將站區南側住宅區(延平路以東、大林路以南、建國公園以西)以及大林路、民族陸橋與延平路間之住宅區劃設為商業區(附帶條件)，透過住宅區變更為商業區回饋機制，將大後站地區低度利用之住宅區，逐步調整變更為高強度商業使用，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。	5-1-1
		住宅區(0.54)	商業區(0.54)		5-1-2
		住宅區(0.83)	商業區(0.83)		5-1-3
		住宅區(0.54)	商業區(0.54)		5-1-4
		住宅區(0.74)	商業區(0.74)		5-1-5
		住宅區(0.68)	商業區(0.68)		5-1-6
		住宅區(0.30)	商業區(0.30)		5-1-7
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	6-1-1
		倉庫區	道路用地		6-1-2

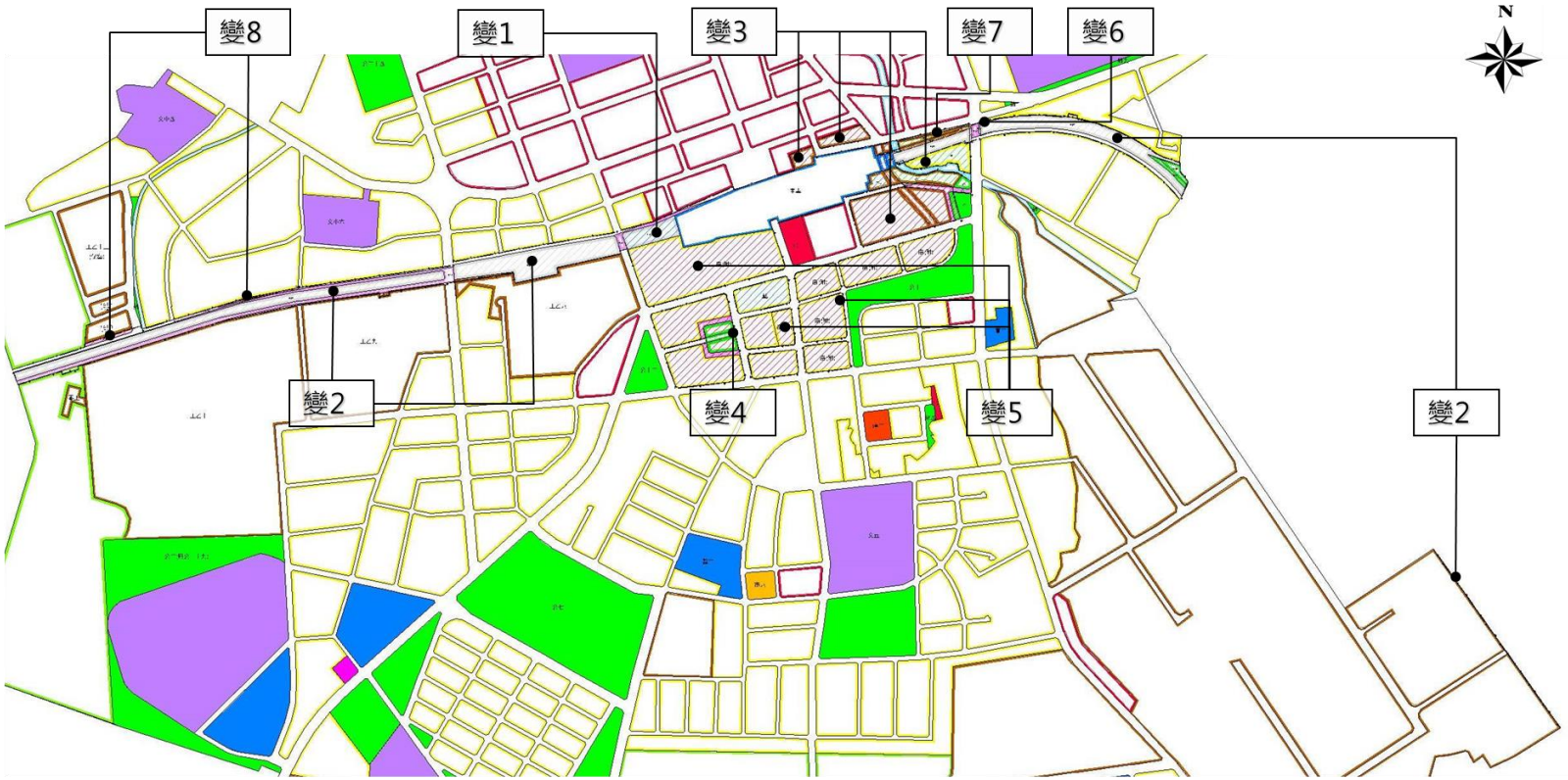
編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
		(0.0014)	(0.0014)	路權及截角範圍為道路用地。	
		鐵路用地 (0.0000)	道路用地 (0.0000)		6-2-1
變7	文小六西南側道路用地及乙工十四	道路用地 (0.0005)	住宅區 (0.0005)	1.考量鐵路地下化後騰空路廊將規劃設計為具道路服務機能之人本綠園道，可取代部分現有尚未徵收開闢之道路用地功能，且部分已建築使用，為保障現有建物權益，將鐵路地下化工程範圍外尚未徵收取得之私有道路用地檢討變更為住宅區、乙種工業區，並基於社會公平原則訂定相關附帶條件，其餘公有土地及零星私有地變更為綠地用地(兼供道路使用)。 2.中路段部分 1691-62、部分 1691-56、部分 1691-21、部分 1691-63、部分 1691-2、部分 1690-40、部分 1690-22、1690-41、部分 1690-19、1689-61、部分 1689-23、部分 1689-3、1689-62、部分 1689-45 等地號須依住宅區(附帶條件)規定辦理。 3.查玉山街 184 巷現已開闢，地籍與現況道路較為符合，惟現況建物部分坐落於計畫道路上，因未位於本次鐵路地下化工程範圍內，為避免拆遷既有建物，原則依私有土地及現況建物分布，比照鄰近分區變更為乙種工業區(附帶條件)。 4.中路段部分 1656-52、部分 1656-9、部分 1656-10、部分 1656-11、部分 1656-12、部分 1656-13、部分 1656-14、部分 1656-17、部分 1656-18、部分	7-1-1
		道路用地 (0.04)	住宅區 (0.04)		7-1-2
		道路用地 (0.09)	綠地用地(兼供道路使用)(0.09)		7-2-1
		道路用地 (0.08)	乙種工業區 (0.08)		7-3-1

編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
				1656-19、部分 1656-4、部分 1656-8、部分 1656-7、部分 1656-16、部分 1657、、部分 1656-51、1656-55、1657-4、1656-50、1656-37、1656-38、1656-36、1656-56、1656-39、1656-41、1656-42、1656-44、1656-46、1656-49 等地號須依乙種工業區(附帶條件)規定辦理。	
變 8	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)	考量桃園市政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。

註 3：變 6-2-1 案變更面積為 0.36 平方公尺。



變1：配合臺鐵桃園段地下化計畫建設需求，變更所需範圍為車站專用區。
變2：配合臺鐵桃園段地下化計畫建設變更所需範圍為鐵路用地(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)、綠地用地(兼供鐵路使用)及鐵路用地。
變3：配合桃園新車站民生路打通及空間再造，變更為商業區、車站專用區、道路用地、綠地用地及公園用地。
變4：配合桃園大後站計畫、空間再造及站區周邊TOD土地發展，變更為轉運站用地、商業區。
變5：配合桃園大後站計畫、及延續前站商圈發展動能，變更為商業區(附帶條件)。
變6：配合路幅寬度變更為道路用地
變7：配合路幅寬度變更為道路用地
變8：配合既有建物範圍變更為住宅區(附帶條件)、乙種工業區(附帶條件)、綠地用地(兼供道路使用)。



圖 2-1 本計畫變更位置示意圖

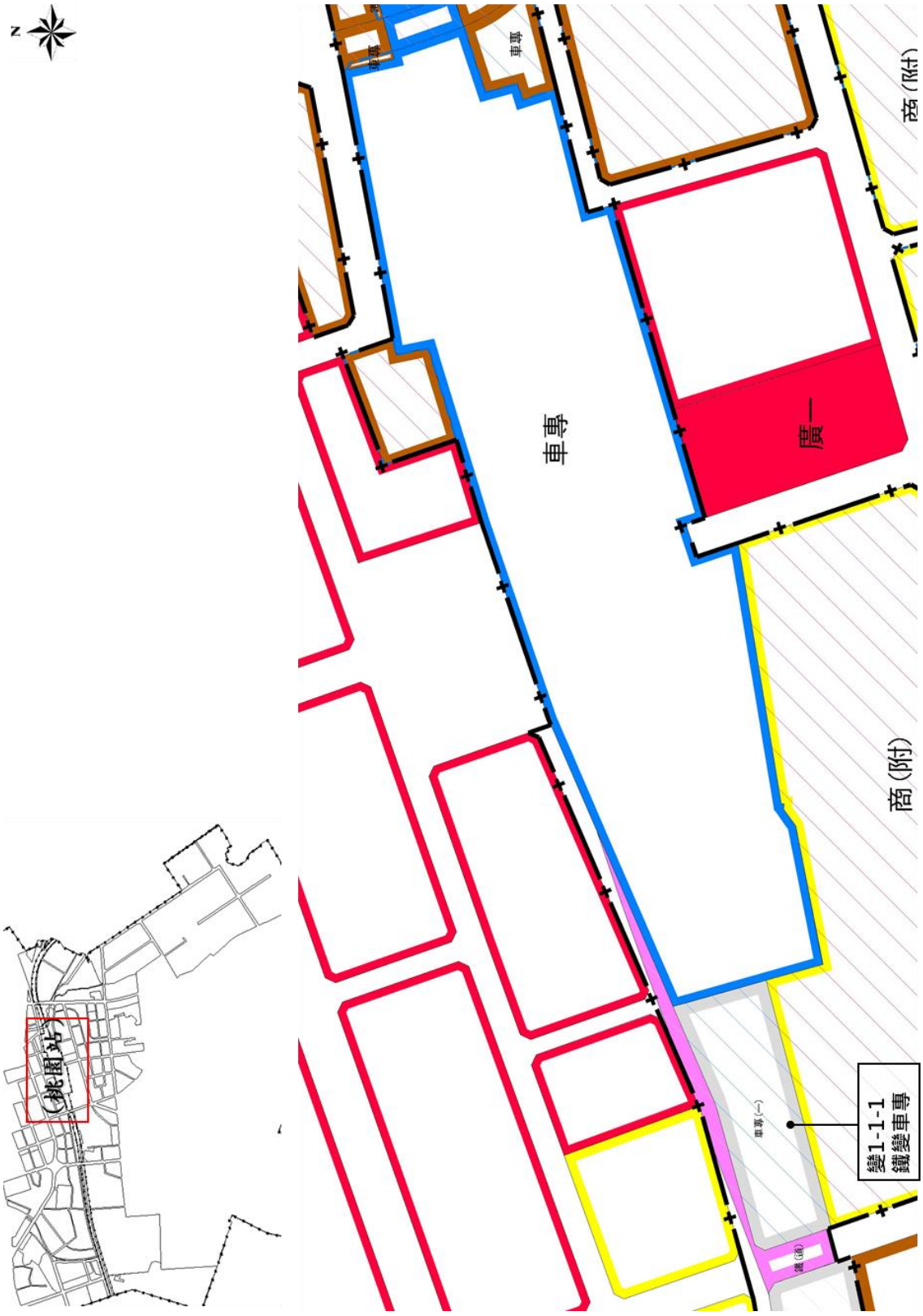


圖 2-2 本計畫變 1 案變更內容示意圖

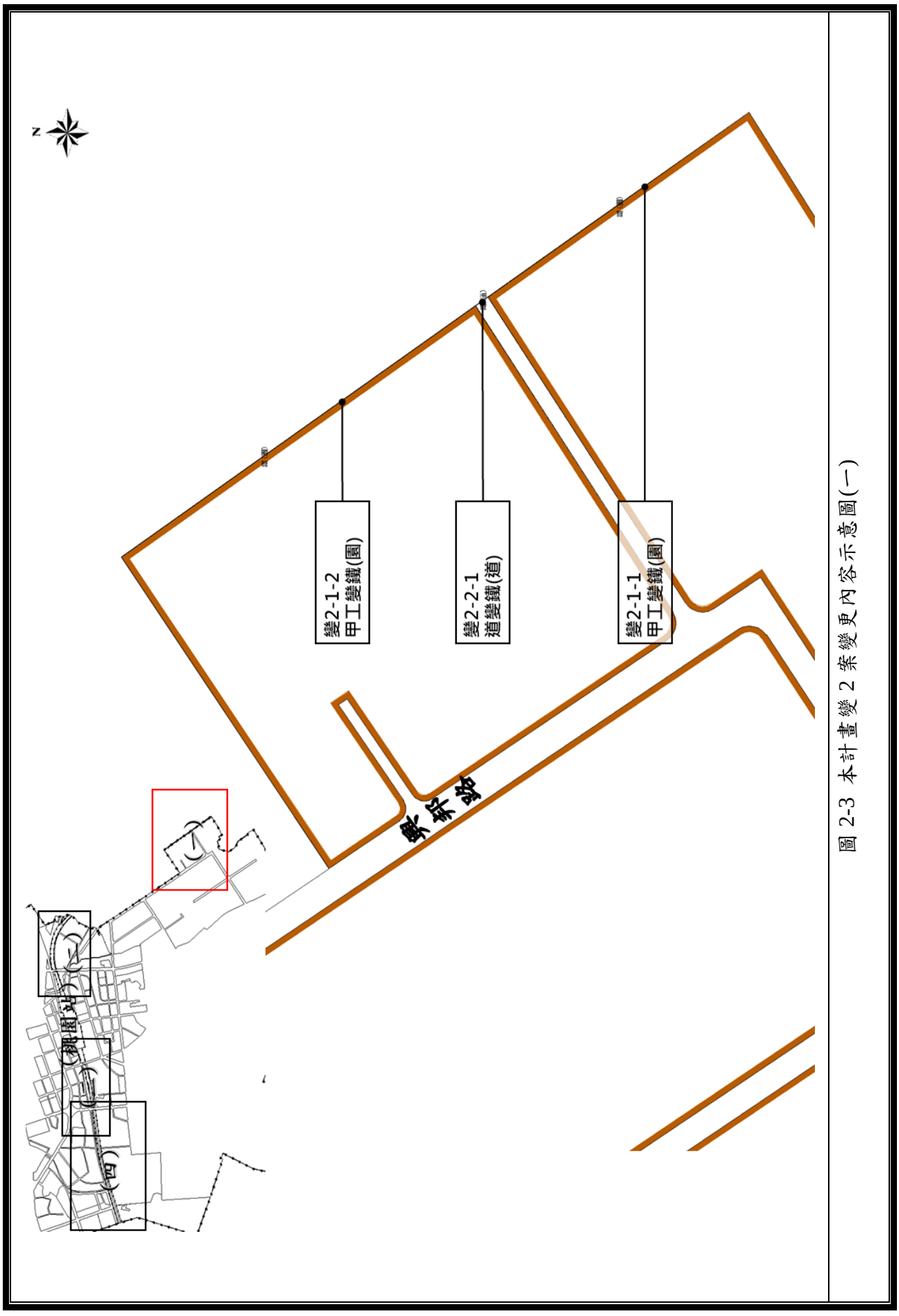


圖 2-3 本計畫變 2 案變更內容示意圖(一)

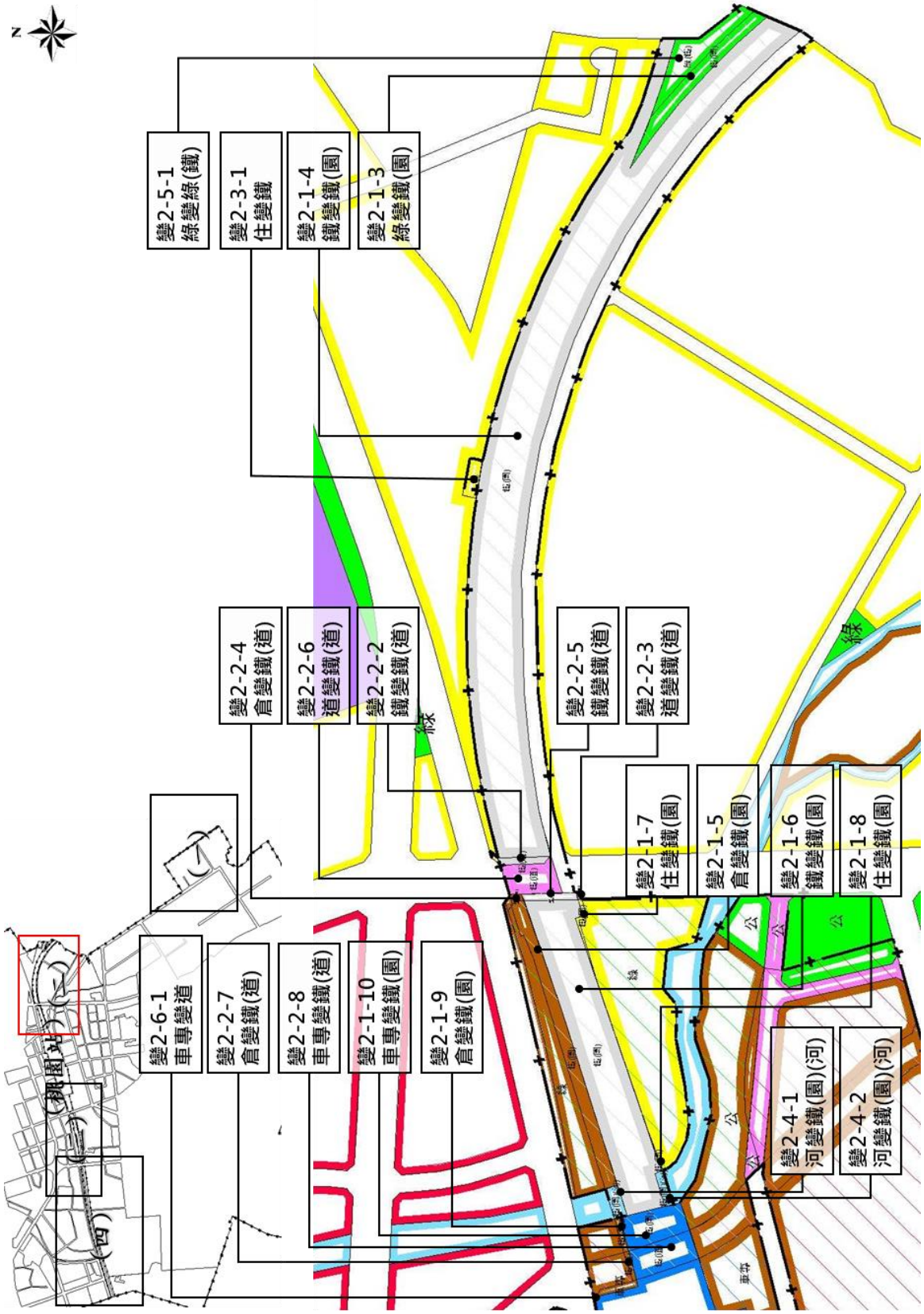


圖 2-4 本計畫變 2 案變更內容示意圖(二)

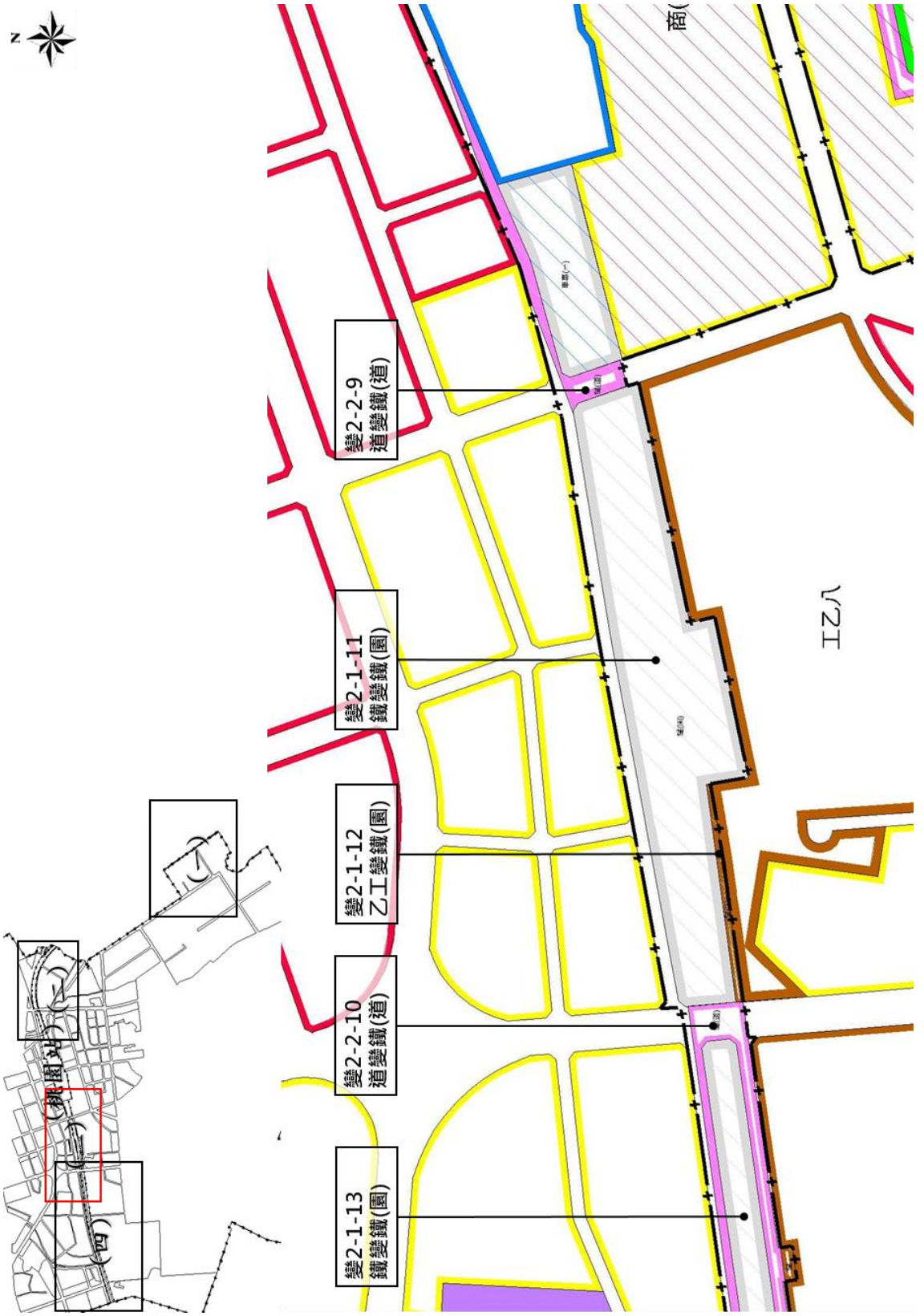


圖 2-5 本計畫變 2 案變更內容示意圖(三)

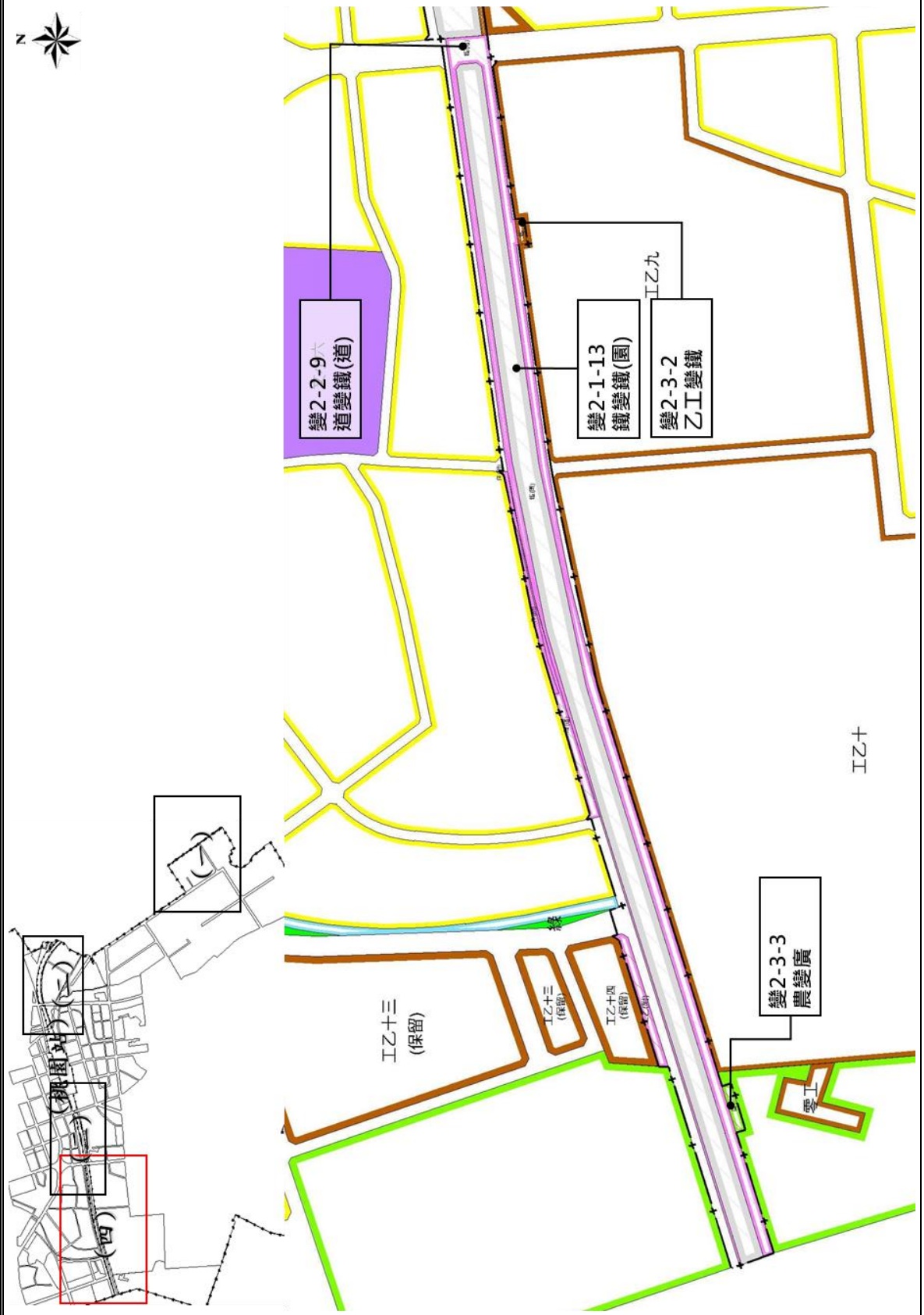


圖 2-6 本計畫變 2 案變更內容示意圖(四)

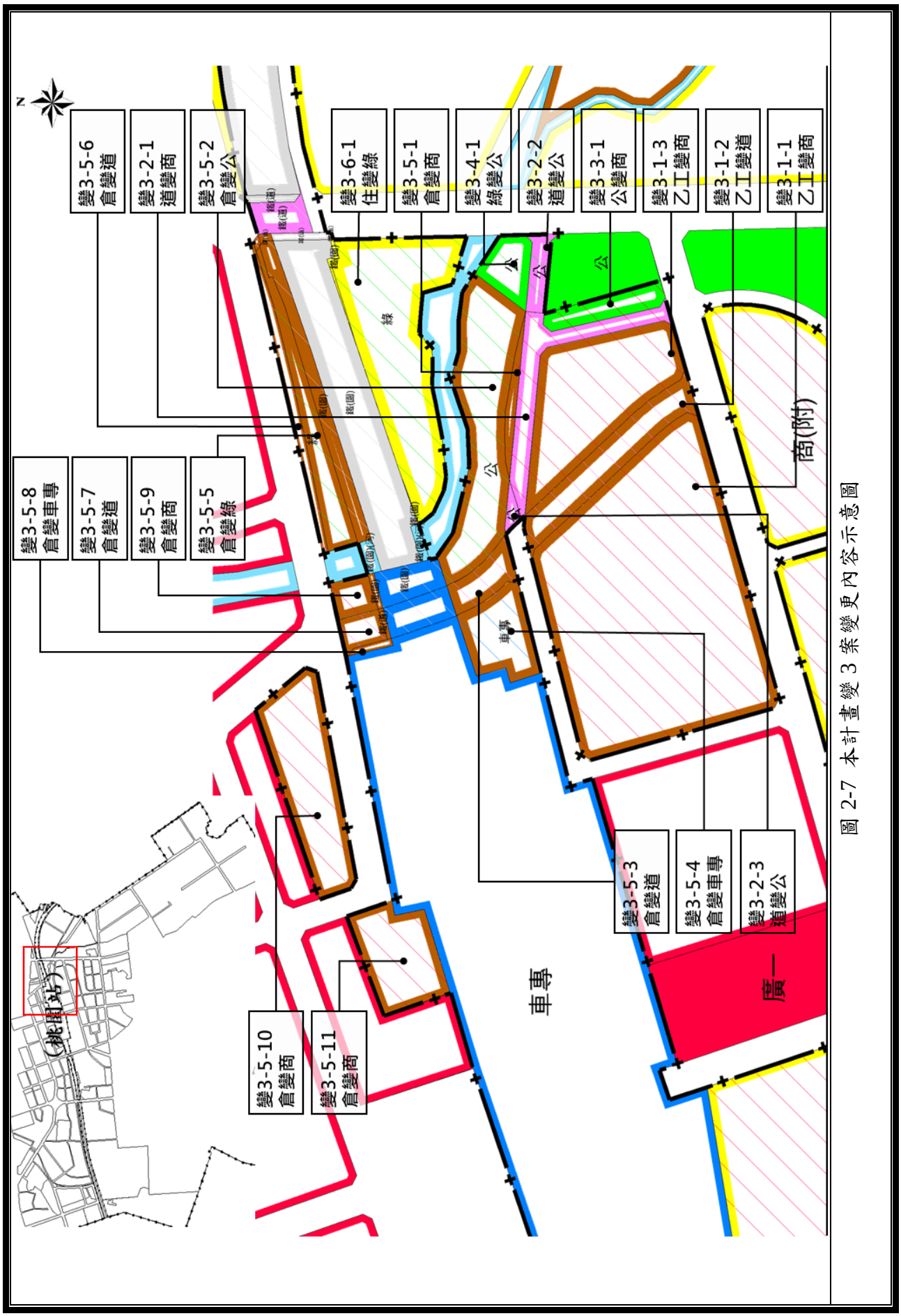


圖 2-7 本計畫變 3 案變更內容示意圖

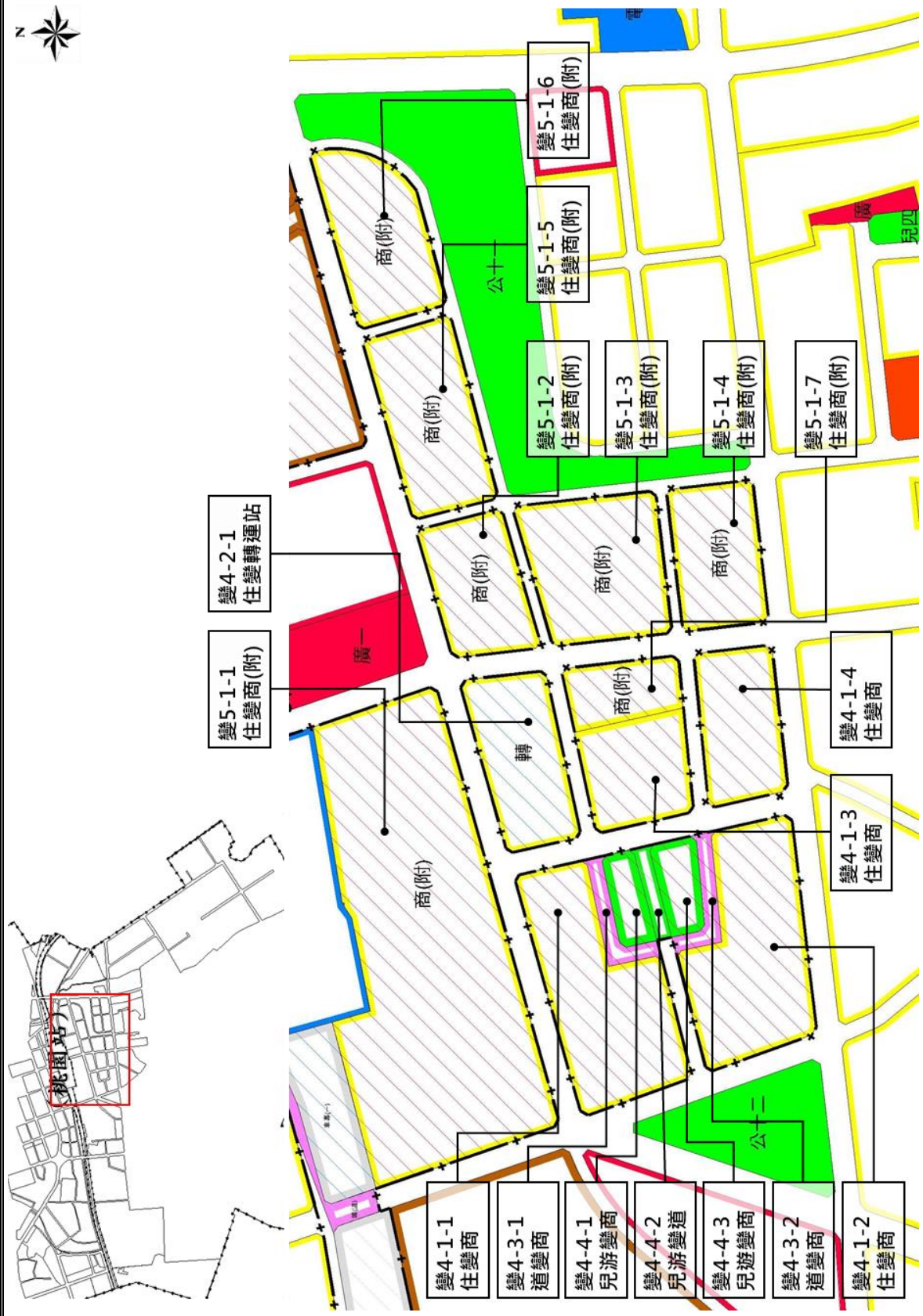


圖 2-8 本計畫變 4 案、變 5 案變更內容示意圖

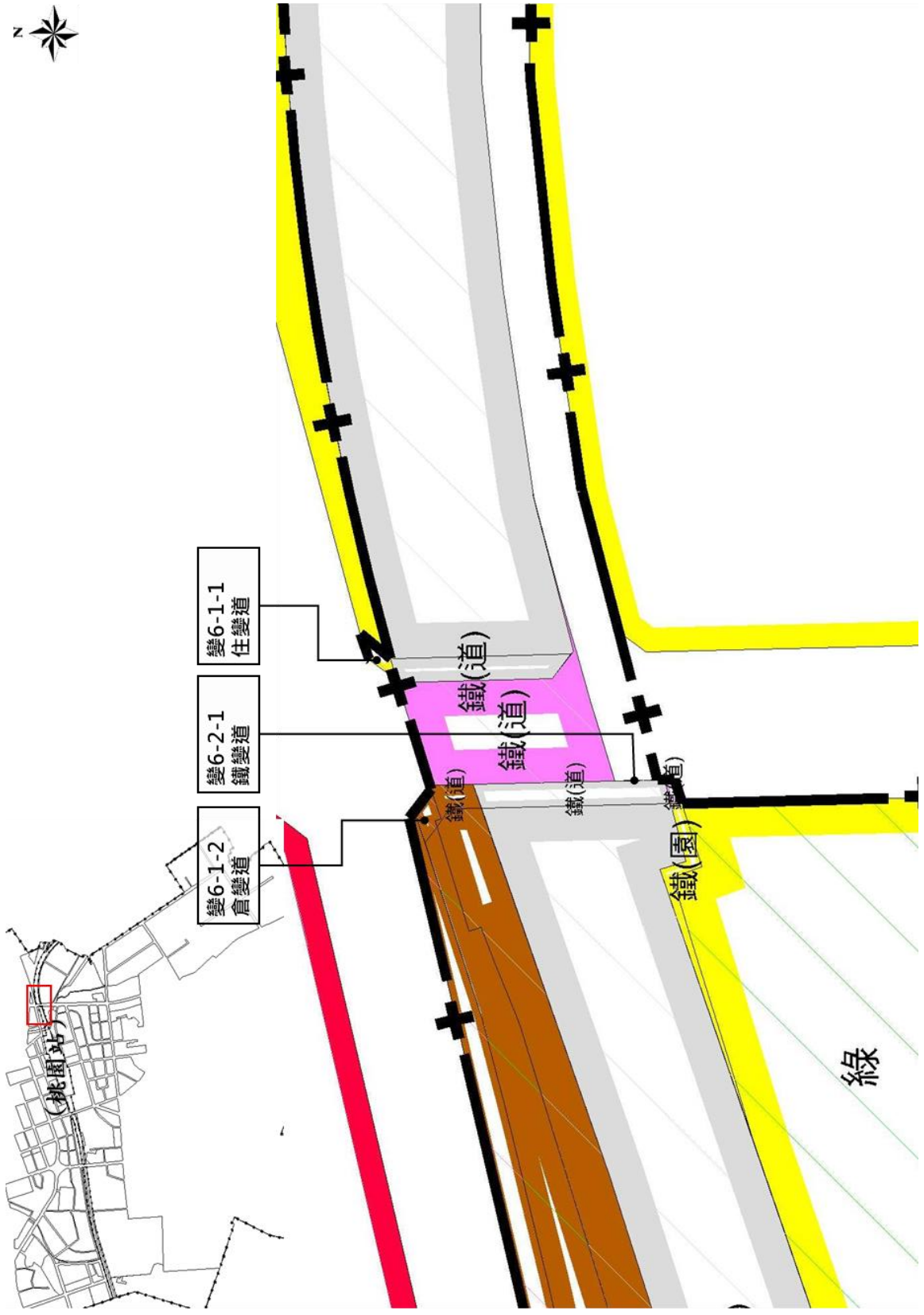


圖 2-9 本計畫變 6 案變更內容示意圖

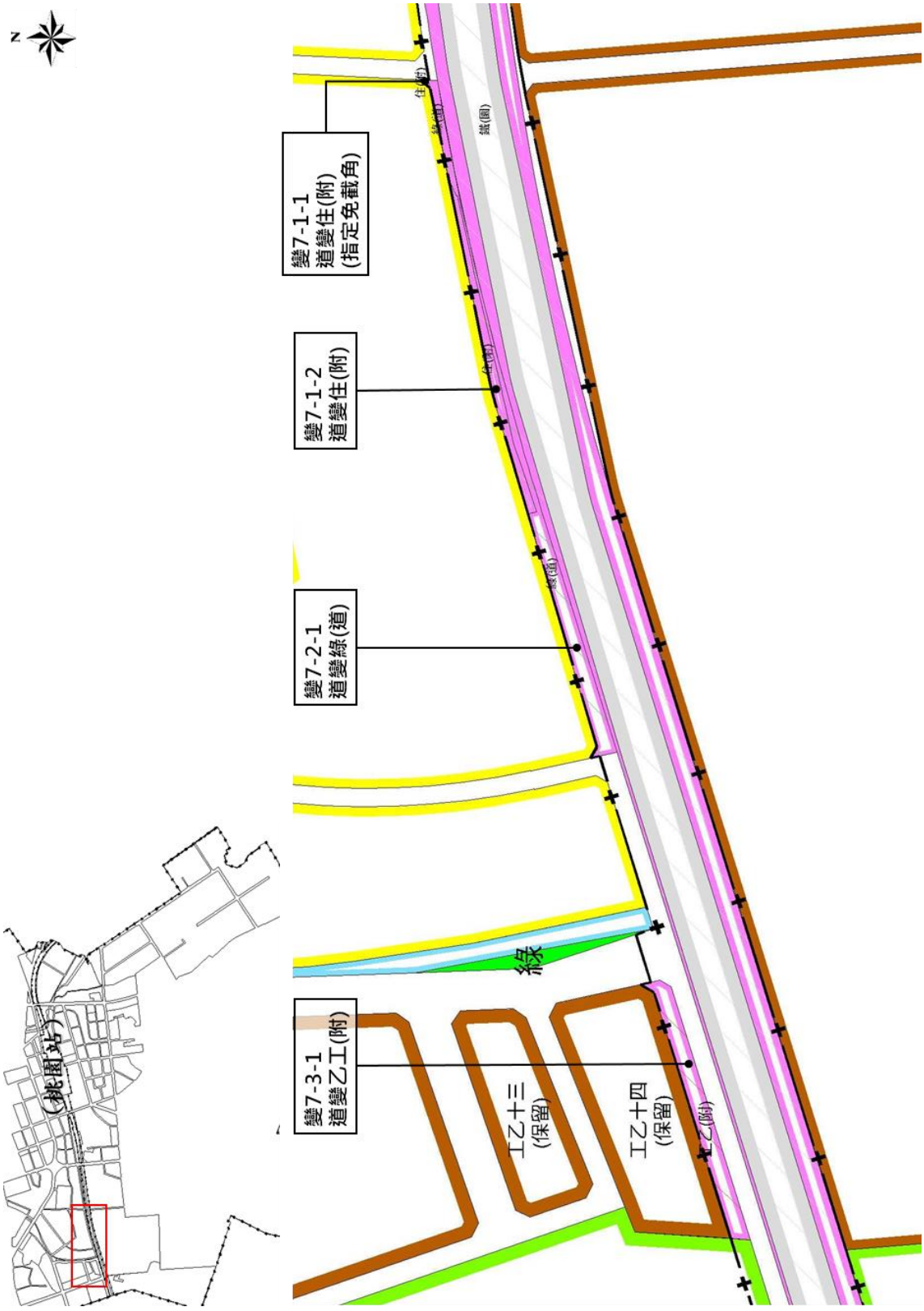


圖 2-10 本計畫變 7 案變更內容示意圖

二、整體開發及回饋規定

(一)桃園車站整體開發及回饋規定

交通部臺鐵局管有車站專用區原為鐵路用地，於 93 年桃園市都市計畫第二次通盤檢討時為滿足基本旅運機能需求，變更為車站專用區，但無賦予容積率及建蔽率，本次變更考量臺鐵車站多元化經營方針，提高車站專用區使用強度及放寬容許使用，故訂定整體開發及回饋規定如下：

1. 交通部臺鐵局應將其管有之騰空路廊臨時軌全部與永久軌 1/2 用地、桃林鐵路路廊全部用地及鐵路沿線公共設施保留地等值回饋予桃園市政府。
2. 上開回饋土地價值佔桃園、內壢、中壢三車站專用區價值比例超過 40%時，超過比例部分的回饋土地，其產權仍由交通部臺鐵局管有，並無償供桃園市政府使用。
3. 交通部臺鐵局管有車站專用區應併同變 3 案車站專用區整體開發為原則，惟如臺鐵局管有車站專用區開發時，變 3 案市地重劃尚未完成，經桃園市政府同意後得不受整體開發之限制。

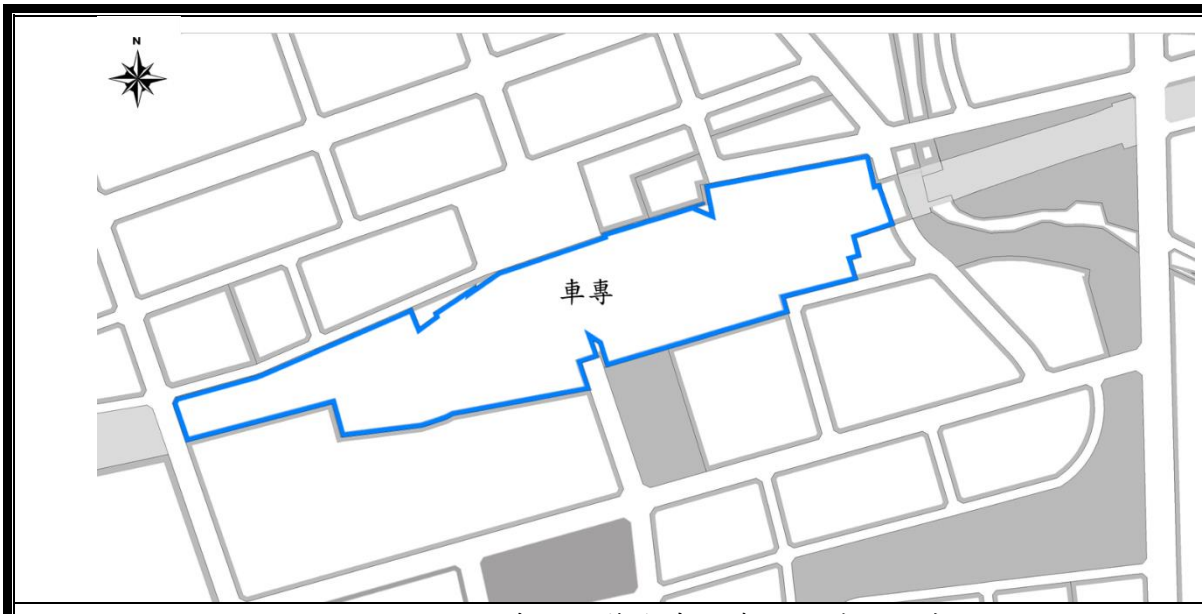


圖 2-11 交通部臺鐵局管有車站專用區範圍示意圖

(二)變 3 案(車站周邊工業區、倉庫區、住宅區(附)、道路用地、公園用地、綠地用地)及車站專用區私有土地整體開發規定

1. 為配合車站站區道路系統打通民生路，同時促進車站周邊閒置工業區、倉庫區、住宅區(附帶條件)及私有車站專用區活化利用，劃設為同一

整體開發範圍，採公辦市地重劃方式辦理開發。

2.車站專用區應優先由交通部臺鐵局配回，其次優先作為市地重劃抵付共同負擔之可建築用地。

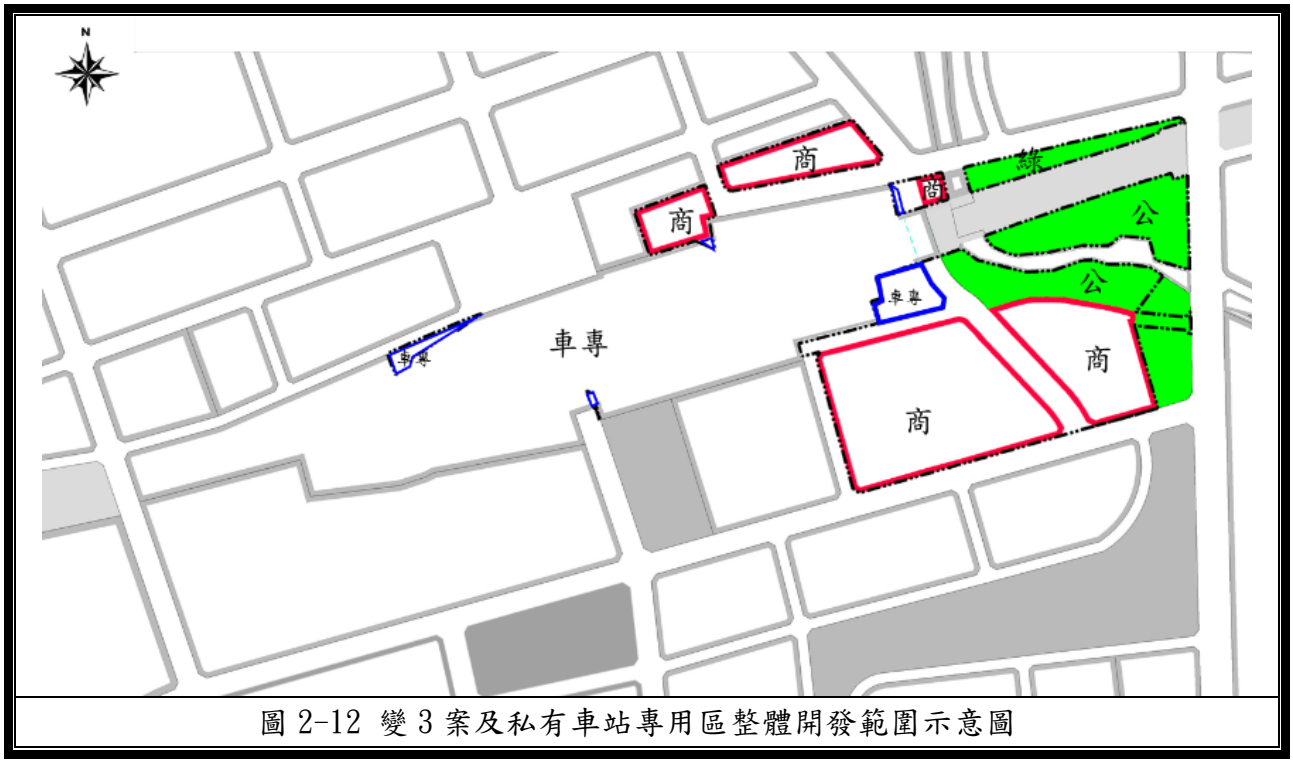


圖 2-12 變 3 案及私有車站專用區整體開發範圍示意圖

(三)變 4 案整體開發及回饋規定(臺銀土地)

1. 為利推動後站臺銀土地轉型發展，並取得轉運站用地，將臺銀土地住宅區、道路用地、兒童遊樂場用地劃設為同一整體開發範圍，採公辦市地重劃方式辦理開發。
2. 變 4-2-1 轉運站用地(0.62 公頃)內部分土地(0.53 公頃)依重劃規定以公有土地優先指配(原道路用地、兒童遊樂場用地)。
3. 臺銀住宅區都市計畫變更回饋及重劃負擔比例 10%(0.37 公頃)，指定優先回饋變 4-2-1 轉運站用地(0.09 公頃)，其餘 0.28 公頃扣除市地重劃抵付共同負擔土地後，以繳交代金方式回饋。若經桃園市政府同意，可改採捐贈符合下列條件之可建築土地或公共設施用地。
   (1)可建築用地：本案變更範圍內臨道路、面寬達 5 公尺以上、深度達 20 公尺以上、坵塊方整之可建築用地。
   (2)公共設施用地：大林路、桃鶯路、建國路及昆明路所圍範圍內未徵收開闢之公共設施用地。

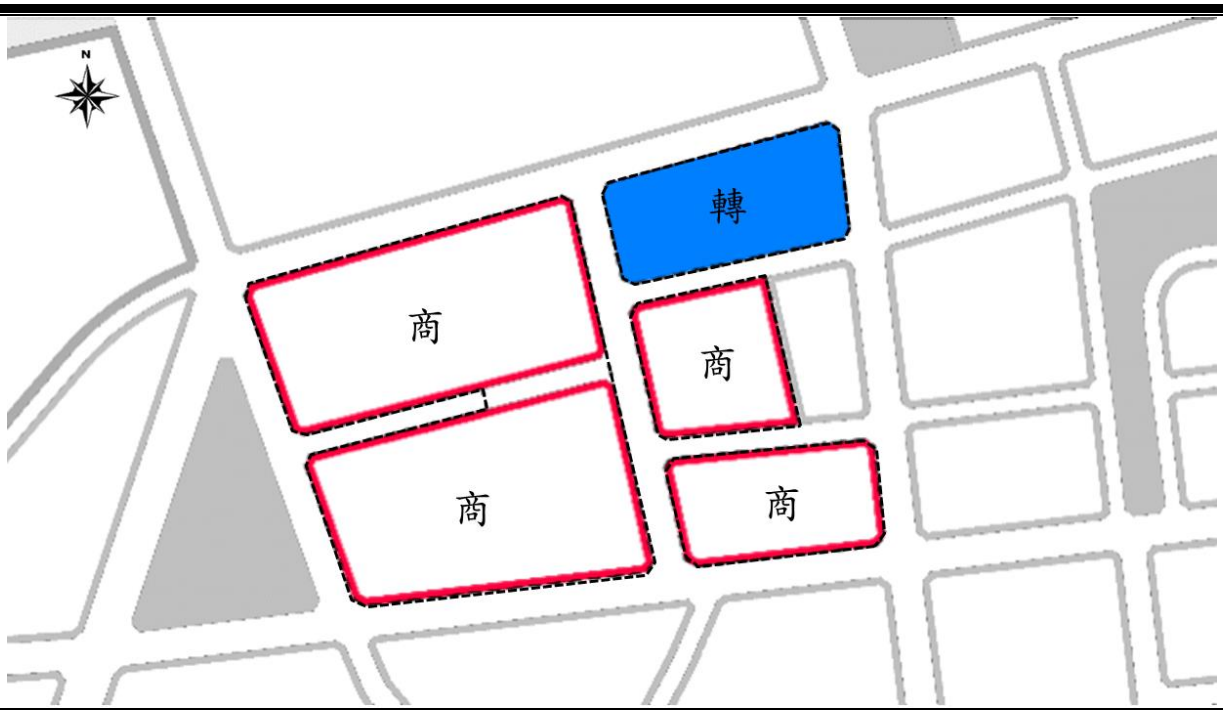


圖 2-13 變 4 案(臺銀土地)整體開發範圍示意圖

(四)變 5 案商業區(附帶條件)

1. 申請規模：2,000 平方公尺以上。
2. 回饋規定：以繳交代金方式回饋，變 5-1-1~變 5-1-6 回饋比例為 20%，完成回饋後容積率不得大於 287%；變 5-1-7 因早期辦理過市地重劃，回饋比例為 10%，完成回饋後容積率不得大於 380%。若經桃園市政府同意，可改採捐贈符合下列條件之可建築土地或公共設施用地。
   (1)可建築用地：本案變更範圍內臨道路、面寬達 5 公尺以上、深度達 20 公尺以上、坵塊方整之可建築用地。
   (2)公共設施用地：大林路、桃鶯路、建國路及昆明路所圍範圍內未徵收開闢之公共設施用地。
3. 變 5 案附帶條件地區內土地所有權人尚未繳交代金完成回饋條件之前，其土地使用管制規範維持住宅區之規範。

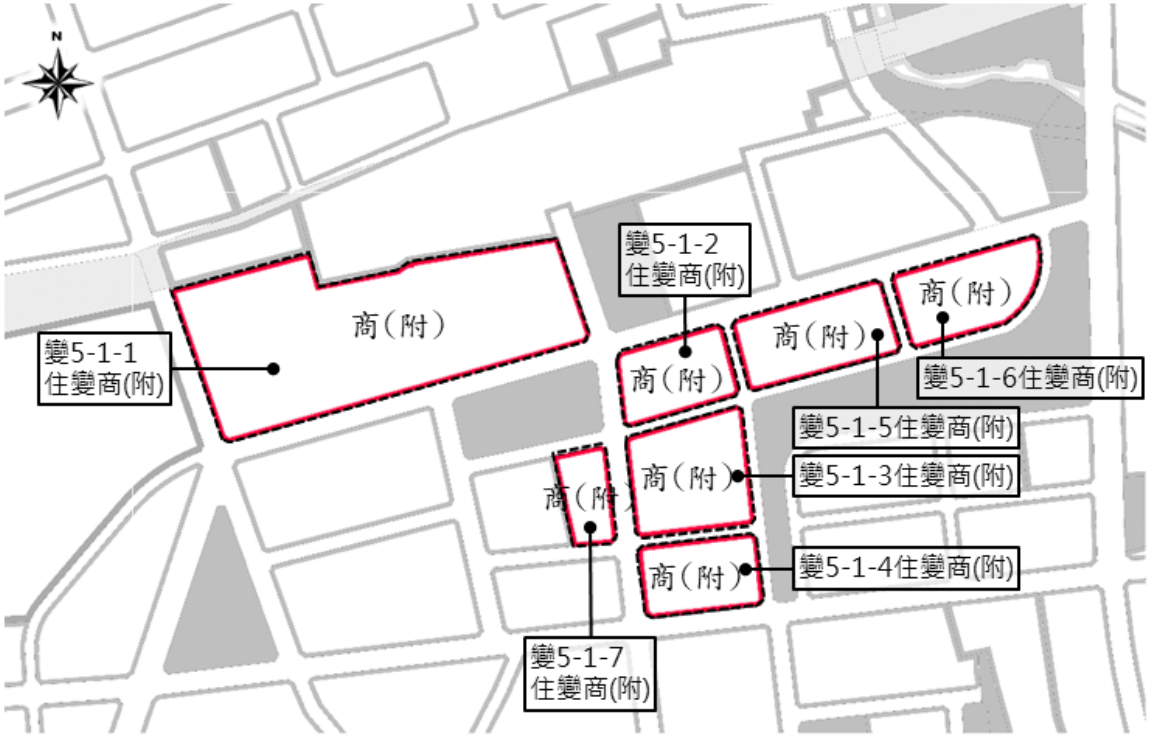


圖 2-14 變 5 案住宅區變更商業區(附帶條件)整體開發範圍示意圖

(五)變 7 案住宅區及乙種工業區(附帶條件)

1. 變更為住宅區之附帶條件如下：

(1)變更為住宅區部分，基於社會公平原則，參依本市公共設施專案通盤檢討通案性原則，訂定回饋比例為 45%，惟為減輕土地所有權人負擔，以降低容積率為 126%方式取代回饋。

(2)倘土地所有權人同意以其土地市價總額 45%折算代金，於申請建築執照時繳交予市府，則其土地得適用住宅區之容積率(230%)。

2. 變更為乙種工業區之附帶條件如下：

(1)變更為乙種工業區部分，基於社會公平原則，參依本市公共設施專案通盤檢討通案性原則，訂定回饋比例為 45%，惟為減輕土地所有權人負擔，以降低容積率為 115%方式取代回饋。

(2)倘土地所有權人同意以其土地市價總額 45%折算代金，於申請建築執照時繳交予市府，則其土地得適用乙種工業區之容積率(210%)。

3. 上開代金之計算及繳交方式依照「桃園市都市計畫土地變更負擔回饋審議原則」辦理。

三、開發方式

本案除變 3 案、變 4 案以及變 5 案依指定開發方式辦理，其餘土地開

發方式說明如下：

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。鐵路地下化工程範圍內而未變更之土地，屬桃園市政府管有土地部分，由桃園市政府無償提供交通部臺鐵局鐵路地下化使用。私有土地部分取得方式詳下說明：

(一)私有土地採一般徵收方式取得為原則。

(二)考量桃園市政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。

(三)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。

(四)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。

貳、土地使用分區管制要點及都市設計準則

表 2-2 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(土地使用分區管制要點部分)

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會決議
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。	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。	照專案小組初步建議意見通過。
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)	二、車站專用區之使用強度及容許使用規定如下(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 50%，容積率不得大於 380%，~~容許使用~~其餘相關規定如下： ~~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。~~ 1. 如有規劃跨街人工平台或其他類似增進公共使用，經都市設計審議通過者，建蔽率可放寬最高至 70%。 2. 考量車站專用區建築規劃之整體配置與樓層使用之合理效益，同意鐵路、捷運及其他大眾運輸之軌道及月台之樓地板面積得不計入容積率。 (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~~容許使用規定如下： ~~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：~~	照專案小組初步建議意見通過。

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會決議
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。	~~(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。~~ 1.供鐵路、捷運及其他大眾運輸之路線、車站及相關附屬設施使用。 2.得依商業區容許使用規定開發。 (三)臺鐵桃園車站應為單體地標性建築物，為創造本地區獨特的都市景觀與風貌，車站樓層並以五層為原則。 (四)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。	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。	照專案小組初步建議意見通過。
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	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	照專案小組初步建議意見通過。

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會 決議
使用。	使用。 (三)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。	
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。	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。	照專案小組初步建議意見通過。
–	六、桃林鐵路與鐵路地下化騰空路廊所夾綠地用地(兼供鐵路使用)之建蔽率及容積率不予規定，供綠地及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。	照專案小組初步建議意見通過。
–	七、原鐵路兩側由道路用地變更之住宅區(附帶條件)，建蔽率不得大於60%，容積率不得大於126%；土地所有權人於申請建照前完成繳納土地市價總額 45%代金予桃園市政府，基準容積得適用一般住宅區之容積率 230%。有關代金之計算及繳交方式依照「桃園市都市計畫土地變更負擔回饋審議原則」辦理。	照專案小組初步建議意見通過。
–	八、原鐵路兩側由道路用地變更之乙種工業區(附帶條件)，建蔽率不得大於 60%，容積率不得大於 115%；土地所有權人於申請建照前完成繳納土地市價總額 45%代金予桃園市政府，基準容積得適用一般乙種工業區之容積率 210%。有關代金之計算及繳交方式依照「桃園市都市計畫土地變更負擔回饋審議原則」辦理。	照專案小組初步建議意見通過。
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	九、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. 車站專用區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。~~ 2. 車站專用區南側配合連通長壽	照專案小組初步建議意見通過。

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會 決議
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。	街及東南側10公尺寬計畫道路,指定留設東西向 10 公尺寬通道作為通行車道。 3. 車站專用區北側指定併長壽街~~拓寬為 15 公尺寬通道，指定~~留設東西向共 15 公尺寬通道作為通行車道。 4. 現況站前廣場所在道路用地範圍，西側~~配合~~指定併長壽街~~拓寬為 15 公尺寬，指定~~留設南北向共15公尺寬通道作為通行車道。 5. 車站專用區內指定留設通道由交通部納入鐵路地下化工程興闢後交由市府維護管理。 (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 9)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(得計入法定空地)： 1. 車站專用區南側東西向 10 公尺寬通行車道以西及以南全部範圍(街廓編號1、7)。 2. 車站專用區中央南北向 15 公尺寬通行車道兩側 25 公尺深度範圍(街廓編號5、6)。 3. 車站專用區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8)。 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3、4)。 5. 前述規定如經都市設計審議同意者，得不適用指定留設廣場式開放空間之一部或全部規定。 (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，~~上開範圍指定供桃園市政府設置大眾運	

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會 決議
	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~~依桃園市政府提出之使用空間需求，與臺鐵車站整體規劃設計，區位以本指定空間西側為原則，並由桃園市政府洽交通部臺鐵局租用或協議使用。 (五)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 9)南側車站專用區(街廓編號 11)，其建築物高度不得超過 50 公尺高。	
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。	十、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、長安街、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. 計畫區內建築~~指定~~退縮留設廣場式公共開放空間，面積至少應達 100 平方公尺，該街角廣場留設長寬比至少 3:2，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(不含車站專用區)，應自鐵路用地(兼供園道使用)界至少	照專案小組初步建議意見通過。

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會決議
(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。	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)位於文小六西南側，由秀山路、大同西路以及南山街所圍之街廓(詳附圖)，應自鐵路用地(兼供園道使用)界至少退縮 6 公尺留設公共開放空間。  附圖　文小六西南側住宅區退縮示意圖 (四)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。 (五)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	十一、增額容積相關規定：(詳圖 5) (一)增額容積適用範圍為位於臺鐵車站中心點半徑 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)前述臨接計畫道路路寬條件，若計畫道路臨接鐵路地下化騰空路廊，	照專案小組初步建議意見通過。

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會 決議
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。	且屬整體規劃之園道系統，則該計畫道路寬度得與園道系統合併計算。 (三)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。 (四)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。	十二、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。	照專案小組初步建議意見通過。



圖 2-15 桃園車站周邊指定留設空間(平面部分)示意圖

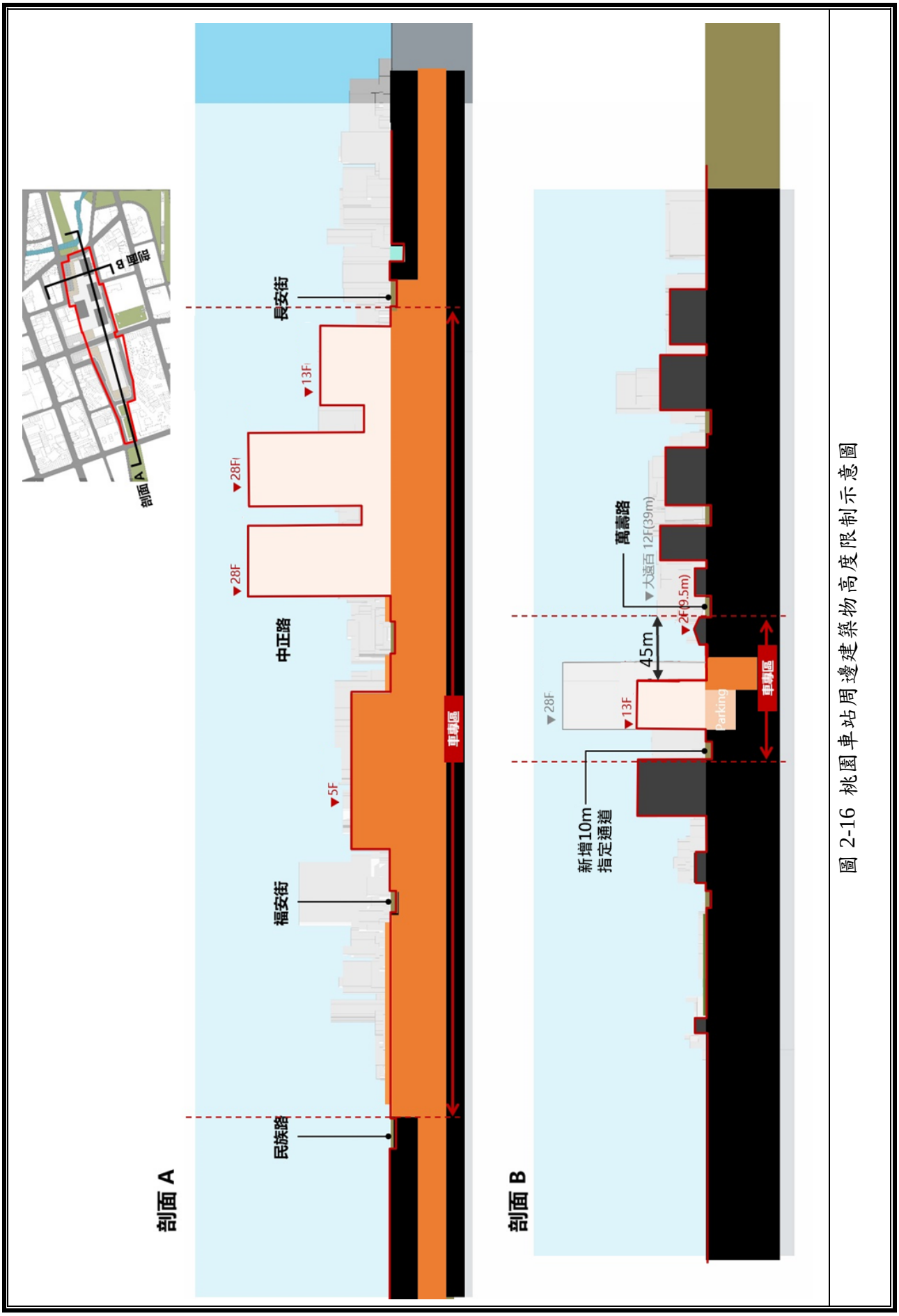
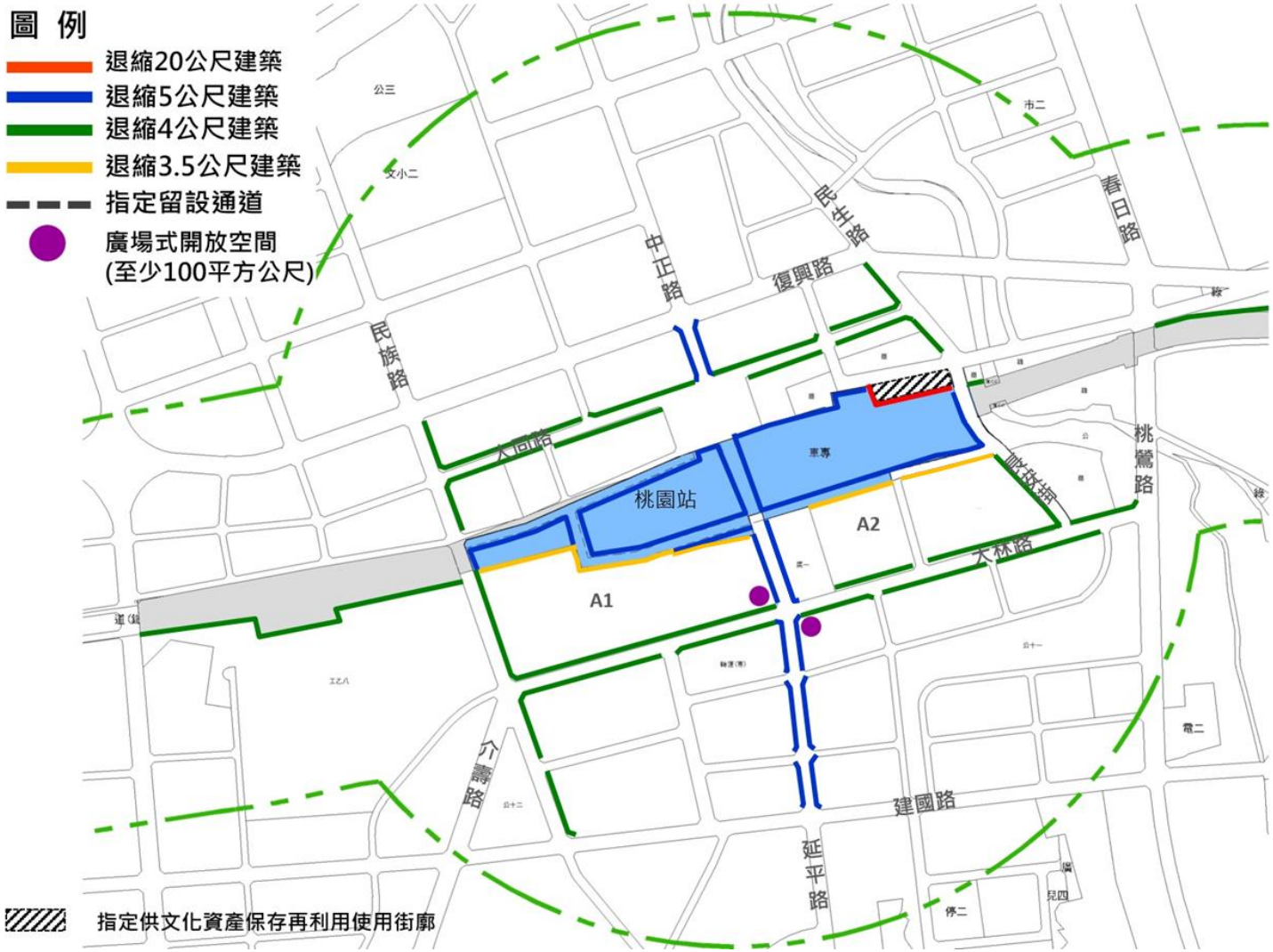
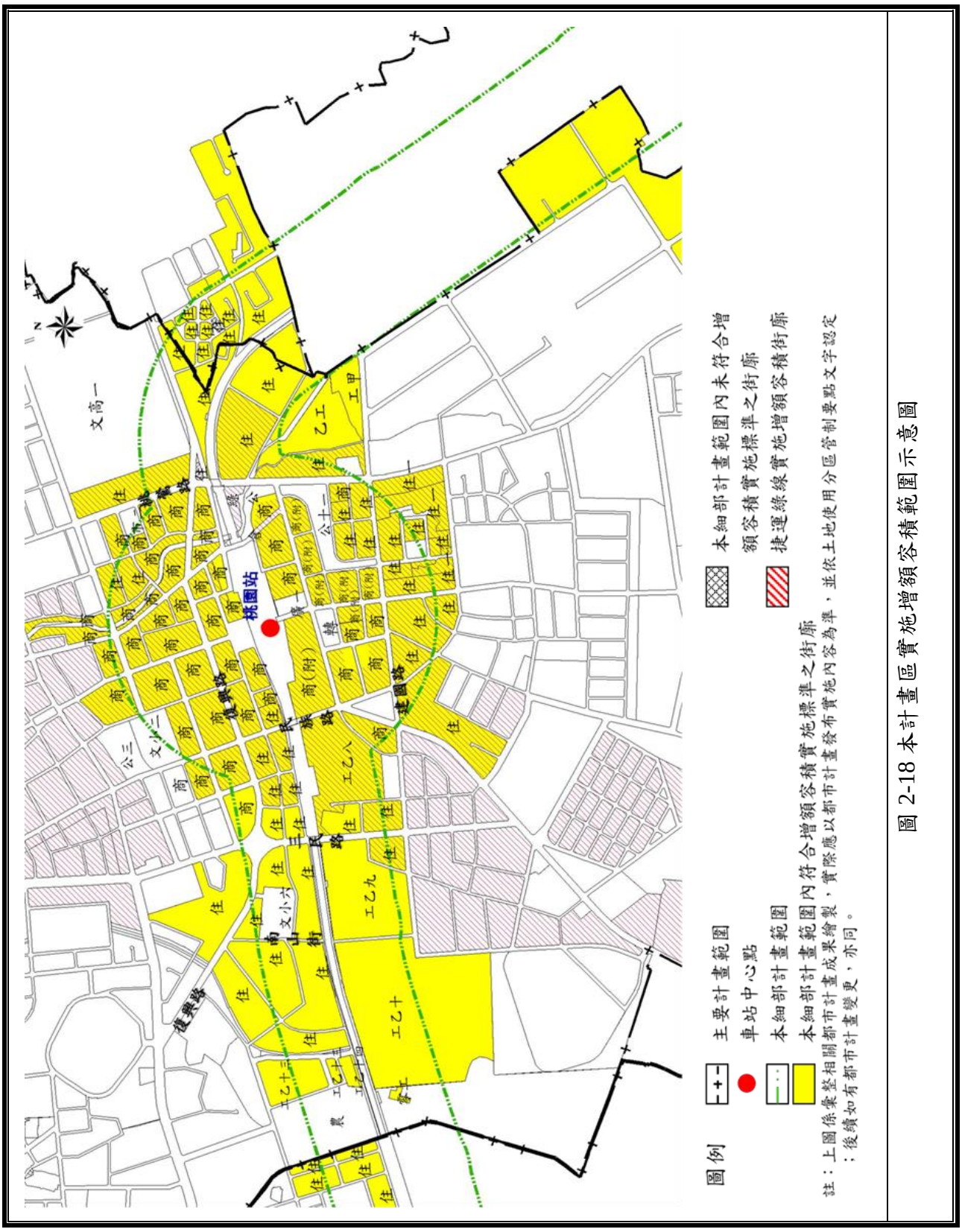


圖 2-16 桃園車站周邊建築物高度限制示意圖



註：未標示建築退縮之街廓逕依所屬都市計畫建築退縮規定辦理。
(臨接計畫道路未達 15 公尺者，至少退縮 3.5 公尺建築，臨接 15 公尺(含)以上者，至少退縮 4 公尺建築。)

圖 2-17 桃園車站周邊建築退縮管制示意圖



註：上圖係彙整相關都市計畫成果繪製，實際應以都市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。

圖 2-18 本計畫區實施增額容積範圍示意圖

表 2-3 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(都市設計準則部分)

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會決議
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。	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。	照專案小組初步建議意見通過。
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。	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，本計畫區內各街廓建築退縮空間，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，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。	照專案小組初步建議意見通過。
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	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，且坡度不得大於 1/12。 (四)建築退縮空間所留設之人行步道	照專案小組初步建議意見通過。

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會 決議
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。	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。	四、鐵路用地(兼供園道使用)、綠地用地(兼供道路使用)及綠地用地(兼供鐵路使用)之設計原則 (一)鐵路用地(兼供園道使用)、綠地用地(兼供道路使用)及綠地用地(兼供鐵路使用)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。~~ (二)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。 (三)鐵路用地(兼供園道使用)至少達50%之綠覆率。 (四)兩側臨道路部分應設置 4 公尺人行步道，並種植大型喬木。	照專案小組初步建議意見通過。
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。	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。	照專案小組初步建議意見通過。
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。	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。	照專案小組初步建議意見通過。

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會決議
(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。	(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。	

參、公民或團體陳情意見

表 2-4 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

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
1	陳○德	福安公園將變商業用地及橫貫馬路使用，綠地取得不易，不應輕易變為商業使用。	僅道路使用所需變更，其餘保留綠地，小小綠色活動區不應改為商業使用。	建議不予採納,理由如下： 1.本案變 4 案(後站臺銀住宅區整體檢討變更)，係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，實有其變更必要性。 2.福安公園西側 100 公尺及東側 250 公尺內各有福豐公園	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
				及建國公園可提供同性質之服務，且本案鐵路地下化後騰空土地轉化為園道，規劃連續且完善之人行活動空間與綠色廊道，另藉由整合車站專用區東側工業區轉型而劃設的公園及車站專用區西側開放空間，打造車站東西門戶公園，亦形塑良好的市民活動空間，提供更完善之開放空間。		
2	新○產業股份有限公司 土地標示：大樹林段 365-2 地號 門牌號碼：桃園區三民路三段 443 號	1. 倘若桃園鐵路地下化嫌惡設施，如逃生梯、電機房、抽風口可否規劃新生產業(股)公司面臨園道右手邊(靠近民族路橋口)避免影響公司進出及噪音。 2. 本公司進料倉位於鐵道旁，規劃減少本公司進料倉之使用造成停工(如無薪假停工)。	1. 倘若桃園鐵路地下化嫌惡設施，如有逃生梯、電機房、抽風口，可否規劃新生產業(股)公司面臨園道右手邊(靠近民族橋口避免影響公司進出及噪音) 2. 本公司進料倉位於鐵道旁，規劃減少本公司進料倉之使用，因造成停工(如無薪假之停工)那本公司改進料倉工期可能3-6個月，那員工生計要如何補償。	建議不予採納，理由如下： 1. 陳情土地並無配置鐵路地下化工程逃生梯、電機房、抽風口等地上突出設施。 2. 本案經鐵道局評估，該公司進料倉係位於鐵路地下化工程必要範圍，爰建議維持公展方案。 3. 有關本案公共設施徵收地價補償、地上物補償及營業損失之查估，將依「桃園市興辦公共工程地上物拆遷補償自治條例」及「桃園市工廠與商業搬遷補助費救濟金及營業損失補償費查估基準」等相關規定辦理。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。
3	桃○麵粉廠(股)公司、新○	1. 桃園火車站(後站附條件開發) (1)可否降低門檻 1500 平方公尺左右	1. 桃園火車站(後站附條件開發) (1)可否再降低門檻 1500 平方公尺左右	建議酌予採納，理由如下： 1. 有關陳情變 5 案商業區(附帶條件)之	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
	產業股份有限公司 土地標示：大樹林段722、722-107地號 門牌號碼：桃園區吉林路7號	(2)繳回饋金簡化程序、單一窗口、減少所有權人麻煩 2.後站附條件開都市計劃範圍放寬至三民路(連信東製藥及新生產業股份有限公司一併檢討細部計劃)如同板橋車站、站體整體開發(為工商綜合區)。	(2)繳交回饋金、簡化行政程序等，設一個單一窗口，減少所有權人麻煩 2.後站附件開發都市計畫範圍放寬至三民路(連信東製藥(股)公司及新生產業股份有限公司一併納入都市計劃、細部計劃一併檢討。如同板橋火車站整體開發，有利都市景觀及增加稅收等(為工商綜合區。政府也可以取得更大面積土地)。	申請規模，係為塑造本計畫區之都市意象，避免過於細分之建築基地規模造成都市意象混亂，爰訂定申請規模至少 2,000 平方公尺；另訂定回饋比例為 10%，以繳交代金方式回饋，土地所有權人尚未繳交代金完成回饋條件之前，其土地使用管制規範仍為住宅區，相關行政程序將由本府另訂之。 2.信東製藥公司及新生產業股份有限公司所在工業區(工乙八)鄰近桃園車站，屬本市建議工業轉型地區，且毗鄰本府推動桃園大後站計畫範圍，檢討變更有助擴大大後站計畫效益；另兩家公司土地佔該工業區總面積 80%以上，業分別於108年6月6日以信東總字第190501號函及於108年7月10日以新資字第 001號函，向市府表達有意願參與車站周邊整體規劃，爰市府已另案推動辦理該工業區(工乙八)檢討變更。		
4	新○產業股份有限公司 土地標示：大樹林段	1.嫌惡設施，規劃於靠近民族路橋附近，以減少妨礙出入(嫌惡設施，如排風口、電機房、逃生口	1.因嫌惡設施會有噪音、排風、電機之運轉及防礙本公司出入等。 2.如有徵用之土地，如影響本公	同人陳 2 案。	同人陳 2 案。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
	門牌號碼：桃園區三民路三段 443 號	等)。 2.如有徵收徵用之土地以不影響本公司生產作業來征用之(有無薪假是停工)。 3.盡速開工，以利桃園市之都市發展。	司生產，會造成生產線停工，即要停工來配合，即造成本公司負擔(如無薪假) 3.盡快開工，以利桃園市之都市發展，不要像機捷開工至完工近 20 年太久了(台灣真的比不上大陸開發)。			
5	蔡○ 土地標示：變 4 案(後站臺銀住宅區整體檢討變更)及變 5 案(後站住宅區變更提高使用強度)	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劃)變 4 案及變 5 案共有 9.5395 公頃住宅區(變 4 案 2.8128 公頃，變 5 案 6.5797 公頃)擬變更為商業區 9.3925 公頃(變 4 案 2.8128 公頃，變 5 案 6.5797 公頃)，經參考「台中市都市計畫住宅區變更為商業區回饋要點」規定，基地規模二公頃以上或一個完整街廓者，應以捐獻公共設施土地方式辦理，基於相同案例之一致性處理原則，此二案應至少捐獻 0.954 公頃的公共設施土地，本次變更案卻只有回饋 0.1470 公頃的轉運站用地，其餘皆以繳交代金方式回饋，不但兒童公園需保留，由於容積率增加，未來使用強度也會大幅增加，其餘法定捐獻	基於相同案例之一致性處理原則，並確保本件變更案公平性、公益性以及保留未來發展空間，將住宅區變更為商業區的變 4 及變 5 案，不宜以繳交代金方式辦理回饋，宜以捐獻公共設施土地的方式辦理回饋。	建議酌予採納，理由如下： 為加速取得桃園市公共設施保留地，完善公共設施服務機能，並兼顧私人以可建築土地抵付代金需求，爰建議修正新增若經市府同意，可改採捐贈符合下列條件之可建築土地或公共設施用地。 1.可建築用地：本案變更範圍內臨道路、面寬達 5 公尺以上、深度達 20 公尺以上、坵塊方整之可建築用地。 2.公共設施用地：大林路、桃鶯路、建國路及昆明路所圍範圍內未徵收開闢之公共設施用地。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
		額度應優先回饋道路用地。				
6	蔡○ 土地標示：桃園區中路段1791-68地號	1. 本人所有之桃園區中路段1791-68地號土地位於桃園區南山街與長壽街的道路截角，由於長壽街在鐵路地下化完工後將整併在園道範圍內，敬請協助將前述地號土地比照園道和桃鶯路(變6案)與園道和三民路之道路截角亦比照辦理。 2. 本次市府提供之都市計畫圖繪索套繪地形圖約是40年前	1. 敬請准予將桃園區中路段1791-68地號土地列入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劃)案計畫範圍內，其他計畫道路與園道之道路截角亦請比照辦理。 2. 為提高都市計畫圖與現況地形圖的契合度。敬請協助將都市計畫圖重新套繪在最新的地形圖上。 3. 由於區段徵收範圍、時程與發放土地比例皆未定，為公平起見，保留區段徵收權利的土地，市府雖可先行使用，但應在徵收前比照現行臨時軌租用條件向地主辦理承租。計畫範圍內騰空路廊及兩側公保地之地主如果放棄區段徵收權利，市府應在公告徵收時與本案變更範圍內土地一併辦理徵收。	(一)第1、2點建議不予採納，理由如下： 1. 陳情土地南側道路用地(甲(18)-8M)自61年桃園市都市計畫劃設至今尚未開闢，本次部分納入鐵路地下化工程範圍，餘配合鐵路地下化騰空路廊整體設計，併同徵收取得。 2. 考量鐵路地下化後騰空路廊將規劃設計為具道路服務機能之人本綠園道，可取代上開道路用地功能，且該道路用地尚未徵收之私人土地多已建築使用，為保障民眾居住權益，爰建議將鐵路地下化工程範圍外尚未徵收取得之私有道路用地檢討變更為住宅區(附)，並參依本市公共設施專案通盤檢討通案性原則，訂定回饋比例為45%，惟為減輕土地所有權人負擔，以降低容積率為126%方式取代回饋，亦	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
		的資料，與現況地形地貌差異太大，敬請協助將都市計畫圖重新套繪在最新的地形圖上，以提高與現況的契合度。 3. 本案變 7 案計劃範圍內騰空路廊及兩側公保地取得方式為一般徵收(得保留區段徵收權利 10 年)，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		得以繳納代金方式恢復原住宅區容積率(230%)；公有及無法建築之私有土地檢討變更為綠地用地(兼供道路使用)。 3. 依上開原則檢討變更後陳情土地已無道路截角需求，爰將道路用地一併變更為住宅區(附)。 4. 所陳情都市計畫底圖意見，本案規劃階段已以最新地形圖套疊分析，惟因所屬桃園市都市計畫尚未完成都市計畫重製作業，爰法定圖仍係依「都市計畫書圖製作要點」，以現行主要計畫紙圖製作展繪，符合都市計畫書圖製作規定。 (二)第 3 點建議酌予採納，理由如下： 1. 本案變更範圍除配合桃鐵地下化建設計畫所需用地外，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		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
		桃園市政府同意者，得保留參與後續徵收之權利，請問市府在徵收前有現行臨時軌租用條件向地主辦理承租?並請協助說明如果放棄徵收權利，市府是否可在公告徵收時與本案範圍內一併辦理徵收? 4. 鐵路地下化路權範圍所需徵收的鐵路供園道使用地寬度為何?		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，本案鐵路地下化騰空路廊變更為鐵路用地(兼供園道使用)，寬度約16至26.5公尺。 2. 上開鐵路用地(兼供園道使用)採一般徵收方式取得為原則，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. 有關先行使用租金意見，後續將由市府園道興闢主政機關研提保留區段徵收執行機制，於協議價購階段說明。		
7	臺灣銀行股份有限公司	承本行於貴府101年9月13日「研商桃園市大樹林段第	建請貴府研議現階段其他可行方案，俾共創後站之都市	建議酌予採納，理由如下：	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
	土地標示：桃園市桃園區大樹林段 386-3、397-4、410-3、410-4、410-5、410-6、410-7、2093、2094、2097、2098、2099、2101、2102、2103、2107、2108、2109 等 18 筆地號土地(本計畫變 3、變 4 及變 5 案)	2102 地號等 11 筆土地(桃園車站後站台灣銀行土地)活化合作更新可行性協商會議」所述立場，本行原則配合貴府就桃園車站周邊之開發規劃；惟囿於前揭訴訟自 96 年迄今尚未結案，為免影響本行對該訴訟之攻防，於本行獲法院勝訴確定判決前，未便另與貴府簽立協議書。	再生動能。	為落實桃園大後站計畫及推動後站臺銀土地轉型發展，並取得轉運站用地，將臺銀土地住宅區、道路用地、兒童遊樂場用地劃設為同一整體開發範圍，採公辦市地重劃方式辦理開發。		過。
8	交通部鐵道局	有關桃園鐵路地下化路廊永久軌及臨時軌之都市計畫使用分區變更部分，桃園市政府本次均變更為鐵路用地(兼供園道使用)一節，因永久軌及臨時軌二者之使用性質不同，臨時軌未來無任何臺鐵局之鐵路設施， 以鐵路用地為主要之都市計畫使用分區，恐造成都市地區土地使用上之誤	1. 有關永久軌及臨時軌之都市計畫使用分區變更部分，因永久軌及臨時軌二者之使用性質不同，臨時軌未來無任何鐵路設施，仍建議應區隔出來，永久軌範圍變更為鐵兼園為原則，俾利都市計畫變更後辦理逕為分割等作業，臨時軌部分依未來使用變更為適當用地；另永久軌之取得以徵收	建議不予採納，理由如下： 本案業經 108 年 5 月 16 日市府拜會交通部軌道相關議題會議決議維持變更為鐵路用地(兼供園道使用)，由鐵道局及本府分別依各自權責辦理永久軌及園道(臨時軌)用地取得。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
		解，以及未能符合管用合一之原則。	為主，由鐵道局依法辦理取得作業。臨時軌所需用地則由鐵道局以租用或徵用辦理，未來如擬供園道使用建議變更為園兼鐵，由桃園市政府負責取得。 2. 另查內政部 98 年 9 月 4 日台內地字第 0980162261 號函，徵用土地或土地改良物時，無須檢附有無妨礙都市計畫證明文件，爰未來鐵道局工程期間之臨時軌用地應無須配合都市計畫辦理變更，如未來臨時軌用地桃園市政府有規劃為園道永久使用之計畫，應以永久使用之園道項目為分區之主要功能，方能符合管用合一之原則。			
9	交通部鐵道局		1.「臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫」綜合規劃目前於期末報告階段；旨案各計畫書關於突出物皆規劃設計於騰空路廊以外，與目前期末報告通勤車站除中路站之突出物設置於南側路權範圍外用地，其餘通勤站皆設置	(一)第 1 點建議酌予採納，理由如下： 本案公展草案係依鐵道局 107 年 10 月檢送之地下化工程範圍辦理都市計畫變更，經檢視與鐵道局 108 年 2 月版本差異部分處理原則如下： 1. 桃園站、內壢站、中壢站無涉及都市計畫調整，同意依鐵道	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			於路權內之規劃顯有不同，建請依本局 108 年 2 月19日鐵道土字第1080001915號函送車站範圍調整資料配合修正。 2. 有關桃園、中壢及內壢車站專用區之變更回饋比例，依「都市計畫國營事業土地檢討變更處理原則」回饋比例應介於 15%-30%，本計畫規範回饋比例 40%，請再檢視評估其合理性。 3. 依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)案計畫書，臺鐵局管有之桃園站車站專用區以併同變 3 案(周邊私地)車站專用區整體開發為原則，由於變 3 案採公辦市地重劃方式，面臨土地權屬整合問題及開發時間不同等議題，請再檢視評估其合理性。	局 108 年 2 月份版本套繪路權範圍。 2. 桃園醫院站 107 年 10 月份車站出入口與市府 50 米寬園道規劃相衝突，未納入本案公展方案，同意依鐵道局 108 年 2 月份版本套繪路權範圍。 3. 中原站公展方案車站出入口與市府中原營區整體開發案規劃相衝突，同意依鐵道局 108 年 2 月份版本套繪路權範圍，並請鐵道局參考中原營區整體開發案規劃內容調整車站設施物、出入口位置。 4. 中路站鐵道局第 8 次專案小組會議中所提修正後版本，符合騰空路廊整體規劃設計及中路站周邊整體開發案規劃內容，惟因位於整體開發範圍內，為避免劃設為鐵路用地，於鐵路地下化工程徵收交予交通部台鐵局後，後續辦理區段徵收須再向台鐵局取得，建議依修正後版本變		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
				更為廣場用地，由市府取得後，無償提供台鐵局使用。另位於同一整體開發案範圍內2處供突出物使用之鐵路用地，依同一原則一併辦理變更為廣場用地。 5. 平鎮站公展方案車站出入口位置屬台鐵局管有土地，考量周邊住宅區實際出入便利性，建議維持公展方案。 (二)第 2 點建議酌予採納，理由如下： 本案於108年6月19日桃園市108年第2次重大交通建設溝通平台會議已達成共識，決議為：交通部臺鐵局原則同意桃園鐵路地下化以價值平衡模式將臺鐵局騰空路廊臨時軌全部、永久軌1/2 用地、桃林鐵路路廊土地納入臺鐵車站站區變更開發回饋項目，回饋比例計算在40%以下時，不互相找補，回饋比例計算超過 40%時，超過比例部分的路廊土地，其產權仍由臺鐵局管有，並同意無償供桃園市政府使用。		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
				(三)第 3 點建議不予採納，理由如下： 1. 桃園車站現況範圍內存有數處零星畸零之私人所屬鐵路用地，長期未能依計畫徵收使用，致現況僅從事低度、臨時使用，嚴重影響車站整體環境意象。 2. 本府為改善車站周邊整體環境意象，並促進車站土地利用完整性，爰將現行私人所有之車專區納入市地重劃範圍，並以與台鐵局管有之車專區整體規劃設計為原則，如與市地重劃期程無法配合，本案將採分階段發布實施。		
逾 1	徐○義 土地標示： 大樹林段 01450013 地號 門牌號碼： 桃園區萬壽里 7 鄰萬壽路 183-1 號		麻煩各個長官和能決策者來我們萬壽里辦個說明會。	建議予以採納，理由如下： 本案於 108 年 3 月 21 日公告公開展覽，並依規定於 108 年 4 月 3 日假桃園區公所辦理說明會，並於 108 年 4 月 20 日假陽明綜合大樓加開假日場說明會。針對變 3 案整體開發內容，市府另於 108 年 6 月 25 日至萬壽里里民活動中心詳予說明。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。
逾 2	徐○義 土地標示：	請用市價徵收(市價如何訂價)無使用執照(民國 60 年前建物)如何訂價?		有關徵收價格非屬本案都市計畫辦理範疇，後續依土地徵收條例及相關規定辦理。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
	大樹林段 01450012 地號 門牌號碼： 桃區萬壽村 7 鄰萬壽路三段 183 號	所以不願徵收維持原狀。				過。
逾 3	羅○茂 土地標示： 大樹林段 0147-0008 地號 門牌號碼： 桃園區萬壽村 7 鄰萬壽路三段 225 號	我方土地於 61 年被劃入倉庫預定區，至今已 50 多年，土地建物被不當行政處理，今又以台鐵地下化之名，改為綠地使用，50 多年任意不當侵害憲法第 15 條保障人民財產權亦不合憲法 23 條，為公共利益得以法律限制之情形，故無法同意再被不當劃入計畫範圍。	連請都發局和捷運局、鐵路局來萬壽里活動中心辦一個說明會，讓大家心服口服。	建議酌予採納，理由如下： 1. 經查陳情土地於民國 61 年都市計畫發布實施時即劃設為倉庫區，因早期都市計畫劃設各種分區及用地時，部分未能妥適考量實際發展現況，此為全國通案性問題，現況建物多屬 3 層樓 RC 建築，且沿鐵路側有佔用台鐵局管有土地情形，並位於鐵路地下化工程範圍內。 2. 現為配合鐵路地下化後桃園車站站區整體交通系統重整、都市機能再造及站區周邊 TOD 土地發展，達到促進前後站地區再開發及提升環境品質，以串聯前後站地區使用機能等目的，並經檢視倉庫區土地坵塊後，私有土地部分臨路深度最深僅 11 公尺,最淺不足 1 公尺,於未來興建建築時，不利土地規劃利用，爰透過市地重劃方式整體開發。 3. 本案於 108 年 3 月 21 日公告公開展覽，並依規定於 108 年 4 月 3 日假桃園區公所辦理說明會，並於 108	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
				年 4 月 20 日假陽明綜合大樓加開假日場說明會。針對變 3 案整體開發內容，市府另於 108 年 6 月 25 日至萬壽里里民活動中心詳予說明。		
逾 4	蘇○德 土地標示： 大樹林段 147-1 地號 門牌號碼： 桃園區萬壽里 7 鄰萬壽路三段 223 號	以前國民黨執政時，把我家劃為停車場預定地如今投給民進黨又被劃為綠地，祖孫二代在這裡落地生根，如今被劃為綠地，請來聽聽我們這邊百姓的心聲。	建議林森路那邊道路沒房子，可以改為綠地，不用來亂改既有房子拆掉，至少也可以省很多錢。	建議不予採納，理由如下： 1. 經查陳情土地於民國 61 年都市計畫發布實施時即劃設為倉庫區，因早期都市計畫劃設各種分區及用地時，部分未能妥適考量實際發展現況，此為全國通案性問題。 2. 現為配合鐵路地下化後桃園車站站區整體交通系統重整、都市機能再造及站區周邊 TOD 土地發展，達到促進前後站地區再開發及提升環境品質，以串聯前後站地區使用機能等目的，並經檢視倉庫區土地坵塊後，私有土地部分臨路深度最深僅 11 公尺,最淺不足 1 公尺,於未來興建建築時，不利土地規劃利用，爰透過市地重劃方式整體開發，後續依市地重劃相關規定辦理。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。
逾 5	李○基 土地標示： 大樹林段 147-4 地號 門牌號碼：	我方土地於民國 61 年被劃入鐵路倉庫預定區，至今已 50 多年土地，建物使用被不當行政處分侵害，我方至今土地仍被認定為倉庫預定地，且經民代簡長江，立委陳根德皆曾向桃園市公	請撤銷分區被限制為倉庫區之不當行政處分，且本人更不同意上開建物土地被劃設為桃園段地下化建設計畫之綠地範圍，要求回復我方憲法上固有人民財產權之保障。	同人陳逾 4 案。	同人陳逾 4 案。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
	桃園區萬壽村萬壽路三段219號	所陳情，經該所95年6月19日回函，該地區並無開發計畫，於情於法無須再為限制，但貴局卻無視且未撤銷土地被不當限制之違法處分，今又台鐵地下化建設之名，任意將我方土地從倉庫預定地認定為倉庫區再為變更成綠地使用，50多年來任意不當侵害憲法第15條保障之人民財產權亦不合憲法第23條為公共利益得以法律限制之情形，固無法同意再被不當劃入計畫範圍。				
逾6	陳○彬、陳○川 土地標示： 大樹林段145-7地號 門牌號碼： 萬壽路三段215號		建議維持住戶現況，如改為綠地因此地面積不大，況且鄰近公園不少綠地了，比照鄰近林森路不應徵收。 維持此地段住戶不予徵收，並不影響鐵路地下化。	同人陳逾4案。	同人陳逾4案。	照專案小組初步建議意見通過。
逾7	蔡陳○娥、蔡○哲 土地標示： 大樹林段145-6地號 門牌號碼：桃園區萬壽里7鄰萬壽	此土地與房屋皆為祖父輩及父輩努力打拼、精心籌畫之家園我們感受甚深。在此亦居住已久，甚至可說全身家、好幾倍人皆系於此!如今，為配合政府輕飄飄一句都更，先人及後人的努力及長久的安居樂業皆被全盤否定,捫心自問,如果	1.依會議說明，徵收我們幾輩人長久居住的土地僅為規劃成綠地，也不是森林，也不是國家重要建設因為一片草地就要我們搬離原本的家園，且附近已有許多綠地與公園，您說這樣合理嗎?如果這是政府的決	同人陳逾4案。	同人陳逾4案。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
	路三段213號	是您您會同意嗎?貴單位是否真能設身處地?還是只是事不關己無關痛癢?	策，恕我難以苟同，請貴單位切身感受，不要破壞我們的家園，逼迫我們搬遷。 2. 煩請貴單位爾後相關會議，請安排在周末(非平日上班日)讓家裡知情，可以作主的人出席會議，而非家裡不管事的老弱婦孺出席會議。			
逾8	溫○勝 土地標示： 大樹林段145-5地號 門牌號碼： 桃園區萬壽里萬壽路三段211號	維持現狀不要變，不要把老百姓辛苦一輩子犧牲了。		同人陳逾4案。	同人陳逾4案。	照專案小組初步建議意見通過。
逾9	羅○得 土地標示： 大樹林段145-4地號 門牌號碼： 桃園區萬壽里三段209號	我方土地於民國61年被劃入鐵路倉庫預定區，至今已50多年土地，建物使用被不當行政處分侵害，我方至今土地仍被認定為倉庫預定地，且經民代簡長江，立委陳根德皆曾向桃園市公所陳情，經該所95年6月19日回函，該地區並無開發計畫，於情於法無須再為限制，但貴局卻無視且未撤銷土地被不當限制之違法處分，今又台鐵地下化建設之名，任意將我方土地從	可否都更繁榮前站。	同人陳逾4案。	同人陳逾4案。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
		倉庫預定地認定為倉庫區再為變更成綠地使用，50 多年來任意不當侵害憲法第15條保障之人民財產權亦不合憲法第23條為公共利益得以法律限制之情形，固無法同意再被不當劃入計畫範圍。				
逾10	林○香 土地標示： 大樹林段145-1 地號 門牌號碼： 桃園區萬壽里 7 鄰 207 號		建議撤銷我家座落門牌桃園區萬壽路 3 段 207 號(大樹林段 0145-0001)其使用分區現改為綠地，要求回復我方憲法固有人民財產權保障。	同人陳逾 4 案。	同人陳逾 4 案。	照專案小組初步建議意見通過。
逾11	洪○江 土地標示： 大樹林段145-10 地號 門牌號碼： 桃園區萬壽里萬壽路三段 199 號	我方土地於民國 61 年被劃入鐵路倉庫預定區，至今已 50 多年土地，建物使用被不當行政處分侵害，我方至今土地仍被認定為倉庫預定地，且經民代簡長江，立委陳根德皆曾向桃園市公所陳情，經該所 95 年 6 月 19 日回函，該地區並無開發計畫，於情於法無須再為限制，但貴局卻無視且未撤銷土地被不當限制之違法處分，今又台鐵地下化建設之名，任意將我方土地從倉庫預定地認定為倉庫區再為變更成綠地使用，50 多年	請撤銷我方座落門牌桃園區萬壽路三段199號之土地(大樹林段 145-10 地號)，其使用分區被限制為倉庫區之不當行政處分，且本人更不同意上開建物土地被劃設為桃園段地下化建設計畫之綠地範圍，要求回復我方憲法上固有人民財產權之保障。	同人陳逾 4 案。	同人陳逾 4 案。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
		來任意不當侵害憲法第15條保障之人民財產權亦不合憲法第23條為公共利益得以法律限制之情形，固無法同意再被不當劃入計畫範圍。				
逾12	蔡○明 土地標示： 大樹林段0003-0016地號門牌號碼： 桃園區萬壽里7鄰萬壽路三段193號	因祖先留下給後代子孫的土地，該土地有濃厚的感情，請都發局評估。	如需改為綠地，使否評估改林森路段位為綠地(目前該路段無人居住，請以人民生活為優先考量，謝謝)。	同人陳逾4案。	同人陳逾4案。	照專案小組初步建議意見通過。
逾13	簡○源 土地標示： 大樹林段145-14地號 門牌號碼： 桃園區萬壽里7鄰萬壽路三段191號	我想問政府官員，請問我們呈上去的地號有沒有要徵收我們的房子請告知。		同人陳逾3案。	同人陳逾3案。	照專案小組初步建議意見通過。
逾14	黃○金 土地標示： 大樹林段145-14地號 門牌號碼： 桃園區萬壽里7鄰萬壽路185號	請都發局和鐵路局可不可重新再規劃，把林森路那邊道路改為綠地；我們這邊都更讓站前更亮麗。		同人陳逾4案。	同人陳逾4案。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
逾15	陳○州 土地標示： 大樹林段147-3 地號 門牌號碼： 桃園區萬壽里 7 鄰 221 號	想問鐵路地下化，對我們家應該沒影響，因我看再火車站附近改為綠地也沒有多大的效益。	請各位長官請你來萬壽里辦個說明會好嗎?	同人陳逾 3 案。	同人陳逾 3 案。	照專案小組初步建議意見通過。
逾16	張○里長等人	對於該計畫相關土地徵收，與會者經討論後，一致堅決反對希望維持現狀。		同人陳逾 4 案。	同人陳逾 4 案。	照專案小組初步建議意見通過。
逾17	施○臣 土地標示： 大樹林段145-08 地號 門牌號碼： 桃園區萬壽里 7 鄰 3 段 205 號	此土地與房屋皆為祖父輩及父輩努力打拼、精心籌畫之家園我們感受甚深。在此亦居住已久，甚至可說全身家、好幾倍人皆系於此!如今，為配合政府輕飄飄一句都更，先人及後人的努力及長久的安居樂業皆被全盤否定,捫心自問,如果是您您會同意嗎?貴單位是否真能設身處地?還是只是事不關己無關痛癢?	依會議說明，徵收我們幾輩人長久居住的土地僅為規劃成綠地，也不是森林，也不是國家重要建設因為一片草地就要我們搬離原本的家園，且附近已有許多綠地與公園，您說這樣合理嗎?難道說一小片草地或者說是景觀美化會比人民安居樂業更重要嗎?如果這是政府的決策，恕我難以苟同，請貴單位切身感受，不要破壞我們的家園。	同人陳逾 4 案。	同人陳逾 4 案。	照專案小組初步建議意見通過。
逾18	新○產業股份有限公司 土地標示： 大樹林段298-1 、299-3 、301 地號	1. 本公司(新生產業股份有限公司)配合國家政策，努力永續經營概念，創造稅收與就業機會，今台鐵桃園鐵路地下化，經本公司派員參考 4/3(桃園區公	1. 基於上述陳情理由一(一)改善進料倉設備工期約 8-10 個月(本公司即須停工放無薪假)(二)營業上損失。(三)員工休無薪假時(生計要為何?)(四)改善進	建議酌予採納，理由如下： 1. 陳情土地並無配置鐵路地下化工程逃生梯、電機房、抽風口等地上突出設施。 2. 本案經鐵道局評估，該公司進料倉係位於鐵路地下化工程必要	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
	門牌號碼： 桃園區三民路三段443號	所)4/8(龜山山德里活動中心)、4/20(陽明綜合大樓5樓),也煩請市府團隊查詢，再三查證確實有影響到本公司進料倉(電腦查詢到為2R),如因此必須改善，本公司遇到極大難處。(一)改善進料倉設備工期約8-10個月。(二)營業上損失。(三)員工停工(無薪休假)(四)改善進料倉費用約800至1000萬左右等支出，望請規劃上級長官，慎重考量本公司上述 (一)(二)(三)(四)難處等。陳董事長知悉此事茲事體大，將派本公司陳廠務經理及職員再次蒞臨108/4/20日參與公展公廳會陳情理由書，得以事先良善溝通，需求三方折衷最好方法。 2. 都市縫合計畫原至民族路橋下，可否一併檢討至三民路橋下，整體開發(如同板橋車站開發案，景觀及大面積公設地，及創造便捷、美觀、及更大稅收及更多抵價	料倉費用約800至1,000萬之支出，本公司設立至今逾66年，努力永續經營努力，今將陳董事指示將特派本公司陳廠務經理及職員參與4/03、4/08、4/20提出陳情書，望透過事先良善溝通，尋求最好折衷方法與方案，讓政府、本公司及員工生計等，創造三方共同平衡點。 2. 一併檢討整個桃園火車站後站整體都市細部縫合計畫，希望政府也一併將本公司(新生產業股份有限公司及信東製藥)等，檢討為工商綜合區域，或其他更好分區計劃可以把桃園後火車站整體開發(如板橋車站開發前瞻性),政府取得更好更大土地可以做撥用及稅收收入等改善。	範圍，爰建議維持公展方案。 3. 有關本案公共設施徵收地價補償、地上物補償及營業損失之查估，將依「桃園市興辦公共工程地上物拆遷補償自治條例」及「桃園市工廠與商業搬遷補助費救濟金及營業損失補償費查估基準」等相關規定辦理。 4. 信東製藥公司及新生產業股份有限公司所在工業區(工乙八)鄰近桃園車站，屬本市建議工業轉型地區，且毗鄰本府推動桃園大後站計畫範圍，檢討變更有助擴大大後站計畫效益；另兩家公司土地佔該工業區總面積80%以上，業分別於108年6月6日以信東總字第190501號函及於108年7月10日以新資字第001號函，向市府表達有意願參與車站周邊整體規劃，爰市府已另案推動辦理該工業區(工乙八)檢討變更。		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
		權益）				
逾19	蔡○地土地標示：大樹林段145-16地號 門牌號碼：桃園區萬壽里7鄰萬壽路3段197號	我方土地於民國61年被劃入鐵路倉庫預定區，至今已50多年土地，建物使用被不當行政處分侵害，我方至今土地仍被認定為倉庫預定地，且經民代簡長江，立委陳根德皆曾向桃園市公所陳情，經該所95年6月19日回函，該地區並無開發計畫，於情於法無須再為限制，但貴局卻無視且未撤銷土地被不當限制之違法處分，今又台鐵地下化建設之名，任意將我方土地從倉庫預定地認定為倉庫區再為變更成綠地使用，50多年來任意不當侵害憲法第15條保障之人民財產權亦不合憲法第23條為公共利益得以法律限制之情形，固無法同意再被不當劃入計畫範圍。		同人陳逾4案。	同人陳逾4案。	照專案小組初步建議意見通過。
逾20	廖何○月土地標示：桃園市桃園區中路段1691-38、1691-62地號 門牌號碼：桃園區玉山村8鄰大同西路	鐵路地下化不想有拆遷問題。		建議予以採納，理由如下： 1.陳情建物座落於部分住宅區、部分道路用地，道路用地(甲(18)-8M)自61年桃園市都市計畫劃設至今尚未開闢，本次部分納入鐵路地下化工程範圍，餘配合鐵路地下化騰空路廊整體設計，併同徵收取得。 2.考量鐵路地下化後騰空路廊將規劃設計為	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
	33 巷 31 號			具道路服務機能之人本綠園道，可取代上開道路用地功能，且該道路用地尚未徵收之私人土地多已建築使用，為保障民眾居住權益，爰建議將鐵路地下化工程範圍外尚未徵收取得之私有道路用地檢討變更為住宅區(附)，並參依本市公共設施專案通盤檢討通案性原則，訂定回饋比例為45%,惟為減輕土地所有權人負擔，以降低容積率為 126%方式取代回饋，亦得以繳納代金方式恢復原住宅區容積率(230%)；公有及無法建築之私有土地檢討變更為綠地用地(兼供道路使用)。 3. 另檢視鐵路地下化沿線兩側道路用地之公保地，將類此情形之工十四南側道路(甲(18)-8M))一併依上開原則檢討變更。 4. 為避免建物依現行退縮規定重建會影響景觀完整性及人行道動線，建議依變更後鐵路用地(兼供園道使用)邊界指定退縮 6 公尺建築線。		
逾 21	朱○雯 土地標示： 大樹林段 731-4、734-2 地號	1. 本戶位處臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫示意圖沿線，離地下化工程 200 公尺內,且本戶建物屋齡達 50 年以上，面臨鐵路地下化工程之	1. 請注意鐵路地下化工程發包規劃設計及工程監造上，善盡業主監督之責，保護並維護居民安全。 2. 規劃為公辦市地重劃之地主，恐因公辦市地重劃	1. 鐵路地下化工程規劃設計及監造非屬本案都市計畫辦理範疇，另依交通部鐵道局研析如下： (1)有關施工期間建物安全部分,考量本計畫係沿既有鐵路佈設路線，為確保鄰近	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
	門牌號碼：桃園區建國里 16 鄰桃鶯路 12 巷 1 號	基地開挖，深恐因施工不慎而導致建物傾倒受損，影響居住權，盼請於工程發包規劃設計及工程監造上，善盡業主監督之責，保護並維護居民安全。 2. 依整體開發及回饋部分，本戶被規劃採公辦市地重劃方式辦理開發，在開發期間，規劃為公辦市地重劃之地主，其有建物且有居住事實之住戶，是否有妥善安排；且據悉公辦市地重劃時程冗長，讓住戶對未來有不安定感，請市府應詳加考量。	時程冗長，而產生不安定感，請市府應詳加考量並安排相關配套措施。辦理公辦市地重劃，亦應透明公開化，並請詳加溝通，傾聽民意。	軌道及建物安全，規劃階段已針對施工可能引發之地表沉陷或建物變位，研擬保護策略，以作為後續設計之參考。 (2)設計及施工階段將進行建物識別調查，並針對調查結果研擬相關保護措施，施工前承包商需委請公證單位鑑定並記錄既有建物之現況，且拍照存證；若經評估工程影響範圍內建物之現況變位量已逾管理值，或未來施工中建物之累計變位量將大於容許沉陷值時，將針對需保護之建物擬定因應計畫加強保護。 (3)另為確保施工之品質，本計畫施工期間將責成施工廠商應依據「桃園市建築工程施工損害鄰房爭議事件處理辦法」第 4 條之相關規定辦理，並於施工過程中佈設完整監測系統(如裝設建築物沉陷點及傾斜儀等)，以確實掌握鄰近結構物狀況。 2. 有關陳情公辦市地重劃相關事宜，後續依市地重劃相關規定辦理。		
逾 22	簡○豐、簡○憲 土地標示： 桃園段武陵小段	家父告訴我，我們這塊區域的地，在 60 年代本來是商業用地後來不知道什麼理由被改成倉庫區，這次說明會告訴我們要公辦市地	1. 當初強行變更為倉庫區。 2. 本次鄭文燦市長應該變 100%的商業用地，還給老百姓公道。	建議不予採納，理由如下： 1. 經查陳情土地於民國 61 年都市計畫發布實施時即劃設為倉庫區，因早期都市計畫劃設各種分區及用地	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
	58-45、58-47、58-13、58-32、58-14、58-10 地號 門牌號碼： 桃園區萬壽路 3 段 222/224 號	重劃變更為商業區，可取回 50~65%。		時，部分未能妥適考量實際發展現況，此為全國通案性問題，依現行都市計畫變更一致性原則，土地由低強度使用變更為高強度使用時，均須配合一定比例回饋。 2. 現為配合鐵路地下化後桃園車站站區整體交通系統重整、都市機能再造及站區周邊 TOD 土地發展，達到促進前後站地區再開發及提升環境品質，以串聯前後站地區使用機能等目的，爰透過市地重劃方式整體開發，後續依市地重劃相關規定辦理。		
逾 23	社團法人桃園文藝陣線 劉○遠 土地標示： 門牌號碼：中壢區中和路	1. 加強文化資產影響評估，以落實文化資產法環評調察，請確實做到。 2. 成立國家級鐵道文化、票務中心、博物館，將文化建設納入規劃。 3. 台鐵局簡報請提供。	1. 中壢、桃園、內壢車站周邊鐵路文化資產，如中壢、桃園及內壢鐵道倉庫與中壢票務中心之文化保存問題。 2. 中壢鐵道倉庫與票務中心極具文化價值。 3. 文博會台北鐵道文化廊道後續才在搶救保存，而我們現在就能開始。	有關中壢、桃園、內壢車站文化資產保存及建設問題，非屬本案都市計畫辦理範疇，另依市府文化局說明如下： 1. 桃園車站周邊鐵道倉庫業經文化資產審查程序，於 105 年 6 月 29 日公告登錄為本市歷史建築，名稱為「桃園車站舊倉庫」；另臺鐵桃園段沿線之內壢、中壢車站周邊鐵道倉庫，如已興建逾 50 年且所有或管理單位後續將進行處分，應依文化資產保存法第 15 條規定辦理文化資產價值評估程序。 2. 另交通部臺灣鐵路管理局票務中心（即中壢票務中心）保存事宜，市府文化局已依文資法第 14 條規定，於 105 年 1 月 26 日	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
				邀請本市文化資產審議委員辦理現地會勘，並作成不列冊之結論，依規定如無其他情事變更或新事證，自無法重新啟動相關評估及審查程序。 3. 本案業將計畫書圖公開展覽於桃園市政府及區公所,並將書圖、說明會簡報檔案上傳市府網頁供下載。		
逾 24	藍○清 土地標示：大樹林段 762-61 地號 門牌號碼：桃園區萬弄里 2 鄰萬壽路 3 段 99 巷 20 弄 31 號 2 樓	茲參加 108.4.20 陽明綜合大樓「台鐵地下化公展會」。對於本地號是否位於「鐵路用地範圍」，所提供資訊不一致。 1. 會場電腦查詢顯示：本地號若為「住宅區」,為緊鄰地下化計畫用地,但「不在」計畫用地範圍內。 2. 另公展計畫圖，如附件一，本地號部分用地，已劃歸地下化用地範圍。	1. 因本地號地上建築係於民國 59 年完工，時間已久,又幾經易手,懇請貴局查閱相關資料，釐清本地號與地下化用地範圍，是否有涉(究涉及土地徵收或地上物結構安全維護？)，以維權益。 2. 並提供附件二民國 95 年 11 月 6 日地籍圖謄本副本乙份、附件三 108 年 4 月 24 日屋後實地攝影照片正本兩張，供參。	建議不予採納，理由如下： 陳情路段係以交通部臺鐵局管有土地為變更範圍，部分建築物位於上開範圍內，後續施工時將拆除。	1. 依市府研析意見通過。 2. 請業務單位洽地政單位釐清私有土地產權範圍後告知民眾	照專案小組初步建議意見通過。
逾 25	高○企業股份有限公司張○山 土地標示：大樹林段 1875-9 地號 門牌號碼：桃園市桃園區	本公司高技企業股分有限公司，依本案變 2-1-2 甲工變鐵(園)徵收區為本公司曝氣池、自來水進水池、水處理設備、管線及供電設施徵收後無法生產需停工，影響 24 億年 550 名員工之生計。 依本案設計圖本公司為臨時軌側，且	1. 申請免徵收，臨時軌以工程技術克服。 2. 施工期間務必讓本公司正常生產運作。 3. 以維護 550 名員工生計及股東的權益。	建議酌予採納，理由如下： 本案經 108 年 8 月 20 日交通部鐵道局現勘後，部分土地位於鐵路地下化工程必要範圍，惟未涉及廠房圍牆及圍牆內設施拆除。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
	興邦路43巷3號	圖面接近於本公司圍牆上。				
逾26	高○美 土地標示：大樹林段722-101、722-102、722-103地號 門牌號碼：桃園區建國里15鄰大林路20-1號5樓	呈：市政府都發局尊鑒 本人參加說明會，得知我持有大樹段722-101、722—102、722-103地號將採取市府公辦重劃，但本人土地面積757平方公尺已經經由市府批建一棟7層樓商業使用，已完工多年，目前正在使用。 緊鄰隔壁凱棣科技公司722-092、722-106土地面積1237平方公尺也經市府批建一棟7層樓商業使用，本人和凱棣科技股份有限公司持有土地總合面積1994平方公尺。	懇請市政府都市發展局派員會勘兩棟建築物，能原地保留，可用繳代金方式變為商業區。川上市民誠心拜託	建議予以採納，理由如下： 1.經查陳情土地位置位於變3案內，變更乙種工業區為商業區，採公辦市地重劃方式整體開發。 2.陳情土地如重劃前已有合法建築物座落，且不妨礙都市計畫、重劃工程及土地分配者，得申請原位置分配，並依規定必要時應繳納差額地價。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。
逾27	張○琴 代表人：謝○忠 土地標示：大樹林段722-104 門牌號碼：桃園區大林路20號1-4樓	本人之建物(土地)位此次台鐵地下化重劃範圍內，初建之時即花費相當之精神及進口石材等建材，來配合完成本棟建築之設計，所費不貲，近幾年來無數重機隊、網路社群團體、大專院校建築相關科系老師帶領學生觀摩，若配合計畫而將本棟建築物拆除實感可惜，且本人建築物拆不拆，應不致影響站體規劃使用，故不同意納入重劃，特此陳情說明。	鑑請貴府將本人建物納入整體街廓設計，本人應負擔之重劃費用,以2-3代金方式繳予貴貴府以代抵費地，讓本人之建物原地保留請貴府研議。	同人陳逾26案。	同人陳逾26案。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
逾28	凱○科技股份有限公司 土地標示：大樹林段722-092、722-106地號 門牌號碼：桃園區建國里大林路22號	立書人所座落於上開陳情位置之標的雖為本次都市計畫變更案範圍內，但因下列因素故不參與都市計畫變更乙案，特立此書陳訴，敬請貴府准其排除，實感德便。 1. 立書人為帶動桃園區後站繁榮創造就業機會於民國95年設立營運至今所屬員工一有數十人。今若因都市計畫變案須拆遷恐影響員工生計，有違貴府惠民德政，故懇請准予不參與變更案。 2. 本標的已於民國96年依「桃園市都市計畫甲、乙種工業區申請設置公共服務設施、公同事業設施暨一般商業設施審查要點」經貴府准予容許許一般事務所使用並已變更使用執照用途（詳如附件)在案，故無參與都市計畫變更之必要，敬請貴府同意不參與本案都市計畫變更。		同人陳逾26案。	同人陳逾26案。	照專案小組初步建議意見通過。
逾29	黃○ 陳情位置：延平路以東，大林路以南，建國公園以西	申請變更為商業區條件之一為2000平方公尺以上，門檻過高，增加整合難度，致部分未達2000平方公尺建地仍維持原低密度住	調整變更為商業區門檻為1200平方公尺，以降低整合難度，使該區域內土地可立即脫胎換骨，迅速達成變更為高密度商業使用	建議不予採納，理由如下： 有關變5案商業區(附帶條件)之申請規模，係為塑造本計畫區之都市意象，避免過於細分之建築基地規模造成都市	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
		宅使用，有礙逐步調整為高強度之商業使用之目的。	之變更目的，因快速建設可帶領風潮，加速周邊土地整合開發，使都市可早日享受變更成果，變更迅速且量體大，早期即可取得相關變更之回饋代金，使溝都市建設財政相對寬裕。 另應分別增設 2000 平方公尺及 3000 平方公尺以上建案之容積獎勵，鼓勵區內土地整併成更大的商業建築，成為城市地標。	意象混亂，爰訂定申請規模至少 2,000 平方公尺。		
逾 30	交通部臺灣鐵路管理局		1. 車專區(桃園、內壢及中壢車站)開發強度應比照可行性規劃容積率為 380%、建蔽率為 70%,且不應有附帶條件：依行政院 106 年 7 月 31 日院臺交字地 1060023646 號函核定之「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」規劃容積率為 380%、建蔽率為 70%,惟本次計畫車站專用區之容積率、建蔽率、指定留設開放空間…等擬控管及取得之項目已於都市計畫中明確訂定，站區開發之開發強度(建蔽率、容積率)與使用內容卻仍待商議(附件 1),有	(一)第 1 點建議予以採納，理由如下： 1. 考量車站原未能高強度開發利用，且屬公益性設施，爰規劃車站專用區至少提供 50%公共開放空間，以提供旅客及附近居民舒適的人行休憩空間。 2. 本案因車站由低強度使用變更為高強度使用，原因與台鐵局變更回饋內容未達成共識，為避免影響地下化整體期程，故訂定開發許可制，保留後續協商彈性。 3. 依 108 年 6 月 19 日桃園市 108 年第 2 次重大交通建設溝通平台會議決議紀錄，已明確界	1. 台鐵局第 3 點意見： 考量台鐵局就其管有之鐵路沿線兩側公共設施保留地(道路、綠地等)並無法實質運用，且本案亦已配合台鐵局訂定相關多元開發利用規定，基於公有土地整體有效利用，以及本案鐵路地下化騰空路廊綠園道整體規劃設計需求，爰依市府研析意見通過。 2. 台鐵局其餘意見：	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			損本局權益之虞，仍請貴府依行政院 106 年 7 月 31 日核定之可行性研究為準，予以容積率 380%、建蔽率為 70%，且不應有附帶條件(開發許可制)之規劃。 2. 調降都市計畫變更回饋比例 40%為 20%:考量車專區須維持作軌道、車站、旅運或公益空間等公共運輸服務使用，並非全部是開發素地，爰請依「都市計畫國營事業土地檢討變更處理原則」規定，國營事業土地變更為特專區回饋比例為 20%。 3. 舊路廊作為都市計畫變更跨區回饋標的：請以臺南鐵路地下化計畫為案例，以價值平衡為原則，站區外地下化騰空土地（含桃林鐵路）及隧道上方土地列為變更回饋標的。舊路廊回饋超過應回饋比例部分，則由貴府與本局協商有償撥用。 4. 變更騰空路廊土地使用分區： (1)查鐵路地下化後沿線地面騰空廊帶空間(約 25 公	定回饋內容，爰同意配合修正相關文字。 (二)第 2、3 點建議酌予採納，理由如下： 1. 本案於108年6月19 日桃園市 108 年第 2 次重大交通建設溝通平台會議已達成共識，決議為:交通部臺鐵局原則同意桃園鐵路地下化以價值平衡模式將臺鐵局騰空路廊臨時軌全部、永久軌 1/2 用地、桃林鐵路路廊土地納入臺鐵車站站區變更開發回饋項目，回饋比例計算在 40%以下時，不互相找補，回饋比例計算超過 40%時，超過比例部分的路廊土地，其產權仍由臺鐵局管有，並同意無償供桃園市政府使用。 2. 另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，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	依市府研析意見通過。	

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			尺），都市計畫土地使用分區主要變更為鐵路用地（兼供園道使用）部分，為配合貴府建構綠化都市景觀及串連道路系統，騰空鐵路廊帶下方作永久軌使用部分（約 15 公尺），同意配合變更為鐵路用地（兼供園道使用）或鐵路用地（兼供道路使用），並請貴府依前開跨區回饋方式辦理。 (2)騰空鐵路廊帶下方非作永久軌路權使用部分（約 10 公尺），考量永久軌及臨時軌用地取得單位不同，為明確區分土地下方利用方式及配合騰空廊帶設置之目的（提供便利多元之園道系統及車站旅客聯外通行功能等需求），應以園道用地為主要功能分區，建議土地使	道，爰建議台鐵局管有之鐵路沿線兩側公共設施保留地一併納入車站站區變更開發回饋項目，並依上開回饋比例原則辦理。 (三)第 4 點建議酌予採納，理由如下： 本案業經 108 年 5 月 16 日市府拜會交通部軌道相關議題會議決議維持變更為鐵路用地（兼供園道使用），由鐵道局及本府分別依各自權責辦理永久軌及園道（臨時軌）用地取得。 (四)第 5 點建議不予採納，理由如下： 1. 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，同步將車站周邊現況閒置工業區整體規劃，同時配合市府大後站發展計畫，將後站地區老舊、閒置、低度利用之住宅區檢討變更為商業區，以創造後站地區都市再生動能。 2. 本次細部計畫內容包含訂定新增用地土地使用管制內容		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			用分區變更為園道用地或園道用地（兼供鐵路使用）。 5. 桃園車站大後站計畫、內壢車站棕地轉型計畫、以及變更中壢平鎮都市計畫（原工一、工二變更為住宅區）細部計畫土地使用分區管制要點案…等共計 8 處都市計畫變更案，似與地下化建設無涉，請貴府評估後續影響程度，避免陳情案件致都市計畫變更拖延，影響地下化建設之推進，宜脫鉤、另案辦理。 6. 另長安街與民生路前後站連通之 15 公尺道路，依細部計畫規定為「指定留設通道作為通行車道」，惟主要計畫則變更車專區為道路用地（變更編號 3-7-1），主、細計所載內容不一致部分，請釐清。	以及增額容積實施規定，屬必要辦理範疇。 3. 考量桃鐵地下化建設計畫工程用地取得急迫，為避免影響後續工程進度，本案都市計畫變更將採分階段發布實施。 (五)第 6 點建議予以採納，理由如下： 本案係屬誤植，建議將長安街與民生路前後站連通之 15 公尺道路，依主要計畫內容變更車站專用區為道路用地，並刪除所屬細部計畫誤植部分。		
逾 31	佳○實業股份有限公司 土地標示：大樹林段 1875-0000 地號	本公司佳豪實業股份有限公司，依本案變 2-1-2 甲工變鐵(園)徵收區為本公司供電設施、水處理設備、各管線及自來水進水池，徵收後無法生產須停工，影響營收及員工之生計。	依本案設計圖本公司為臨時軌側，且圖面位於本公司圍牆內。 1. 申請免徵收，臨時軌以工程技術克服。 2. 施工期間務必讓本公司正常生產運作。	同人陳逾 25 案。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
	門牌號碼：桃園市桃園區興邦路 39-6 號					
逾 32	溫○美(代理人：謝○忠) 土地標示：大樹林段 722-105 地號 門牌號碼：桃園市桃園區大林路 18 號 1-4 樓	本人之土地及建物為此次台鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫範圍內，詳如附件位置。為一至四層電梯透天樓房，一樓挑高 5 米 6，梁柱經建築師設計規劃簡約復古。現經營菸酒批發生意，在地經營頗具口碑。 本人建築物位於大林路上且已退縮興建(如建築平面圖)，未來本計畫將桃園車站周邊工業區、倉庫區等整體變更，本人之不動產應不需配合重劃拆除仍可符合街廓景觀設計之需，故本人不同意納入重劃特此陳情說明。	鑑請　貴府將本人之土地及建物納入整體街廓設計，因土地變更所應負擔之重劃費用，願改以代金方式繳與貴府，讓本人之建物原地保留，鑑請貴府研議。	同人陳逾 26 案。	同人陳逾 26 案。	照專案小組初步建議意見通過。
逾 33	簡○憲等 9 人 桃園段武陵小段 58 地號等 21 筆土地	因應「臺鐵都會區捷運化桃園段地下化」案，欲將陳情人等所有座落土地更改為商業區，卻要陳情人負擔巨額受益費，針對不合理之處請桃園市政府調整陳情人所座落土地應繳納之受益費乙事。 陳情人等大部分世居於此地，依資料顯示自日據時代起即昭和八年(民國 22 年)迄民國 61 年間，此區即已有整	1. 事實就是一切公理正義，不容任何人輕視。 2. 依據民國 61 年謄本此區始為住家使用，為何在民國 61 年逕編定為倉庫區？又在即將進行鐵路地下化計畫中，修訂該區為商業區，相關部門為了整個市容之整體規劃，欲將此區域變更為商業區，則要求我們當地居民繳納鉅額受	同人陳逾 22 案。	同人陳逾 22 案。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
		排屋舍興建與道路形成，儼然為市街之生活型態，且資料登記皆為住家使用。但民國 61 年政府之桃園都市計畫中即未予以詳查卻將該住家使用區域劃定為倉庫區，且也未曾與當地居民做出研討與說明，劃定後當地居民仍多維持以住家店面使用直至今日。	益費，而政府打著居住正義之口號，揮著要照顧人民的旗幟，喊著要造福人民福祉，卻不去追根究源還原本區域土地之使用分區，還要我們接受不公不義之政策。 3. 我們只是一群守法、守序的人民，根本不清楚政府當時擅自未經溝通編定這個區域這個錯誤，且逢戒嚴時期當然不會去抗議，之後曾有部分居民有提出數次陳情，但當時政府相關部門並未重視不予受理此案，而未檢討此使用分區變更，故在每五年都市計畫檢討中均仍以倉庫區劃定，民風純樸的我們這麼久以來不懂得陳情與訴願，又則這麼多年來雖劃定倉庫區卻仍繳納著與鄰近住宅區同樣的地價稅。 4. 本區域早已是都會區，相關建設、道路、公園與學校等用地早已形成，而非一般土地重劃需要大量之建設，需要扣抵大量的抵費地，而應當重新檢討修訂使用分			

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			區，以此來建設身為六都之桃園市首要區域，達成轉換市容提升形象之目的。 5. 總之，我們陳情人不貪不忮不求，請先還給我們本來的權利，還給我們本來的住宅區，若爾後配合政府的政策須改編訂定為商業區時，也願依合理價格負擔受益費等。			
逾34	交通部臺灣鐵路管理局		旨揭都市計畫變更規劃擬將桃園車站變更為車站專用區，並規劃臺鐵局管有之車站專用區併同變 3 案私有土地之車站專用區整體開發為原則，惟變 3 案採公辦市地重劃方式辦理開發，私有地重劃整合時程恐延宕鐵路地下化建設及站區開發時程，爰請貴府考量重劃時程如何與鐵路地下化建設相配合及該等私有車專區之土地取得方式。	建議酌予採納，理由如下： 1. 桃園車站現況範圍內存有數處零星畸零之私人所屬車站專用區，長期未能依計畫使用，致現況僅從事低度、臨時使用，嚴重影響車站整體環境意象。爰本案併周邊閒置倉庫區、工業區辦理檢討變更市地重劃整體開發，重劃後車站專用區由本府取得；另考量車站專用區整體規劃設計，爰規定應併臺鐵局管有車站專用區整體開發。 2. 惟為避免重劃時程影響車站專用區開發，建議增訂台鐵局管有車站專用區應併同變 3 案車站專用區整體開發為原則，惟如臺鐵局管有車站專用區開發時，變 3 案市地重劃尚未完成，經本府同意後得不受整體開發之限制。另類此	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
				情形之內壢車站南側乙工三變更案，一併依本案原則修正。		
逾35	黃○峰		1. 介於大林路、建國路、延平路間，都市計畫欲將住宅區變更為商業區,但要提供10%回饋金給市政府，殊不知無法解決地主問題，造成道路無法開通，應該將道路土地徵收或直接取得變為商業區。理由是原本繼承的土地，59年劃定為道路的特別犧牲，而政府未徵收，按都市計畫法 50 條之 2 私有公共設施保留地得申請公有非公用土地交換，曾經申請未果，理由國產局土地價值不等。因此,解決市政府困擾平面無法解決，可以往立體思考不是嗎？若都市審議委員有疑慮，本人可出席。畢竟未劃定道路前是地主的肉地不是嗎？ 2. 都發局的變更案，內政部無法通過，將影響捷運施工的困難度不是嗎？交通局跟工務局的期程將影響不是嗎？內政部若通過變更，全國適用解	建議酌予採納，理由如下： 1. 為加速取得桃園市公共設施保留地，完善公共設施服務機能，並兼顧私人以可建築土地抵付代金需求，爰建議修正新增若經市府同意，可改採捐贈符合下列條件之可建築土地或公共設施用地。 (1)可建築用地：本案變更範圍內臨道路、面寬達5公尺以上、深度達20公尺以上、坵塊方整之可建築用地。 (2)公共設施用地：大林路、桃鶯路、建國路及昆明路所圍範圍內未徵收開闢之公共設施用地。 2. 捷運綠線都市計畫變更皆已完成，刻正辦理土地取得及工程施工作業，無涉本案都市計畫變更。 3. 考量延平路(桃園車站-樹仁二街)兩側多為已建築開發建成區，兩側拓寬嚴重影響民眾權益，故維持現行15公尺寬道路。 4. 本案已於桃園車站專用區內部留設通道串連延平路及中正路。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			決民怨，如同工業區容積變為300%，只是一念之間，解決地方政府施政困難的有感政策。 3. 未來捷運動工施作，介壽路必塞，相信鄭市長八德人應該會知道，因為目前是水務局在施工。延平路未來是介壽路的替代道路，而延平路介於和平路－ 和強路－樹仁三街各為30米與20米，而大豐路－大林路間延平路為15米，將來必塞。建議兩側各拓寬 5 米，連結中正路也會交通順暢不是嗎？可以透過變更為商業，如上所述。或在未來東勇街 G6 重劃後，配地或徵收的選項不是嗎？您知道嗎？桃園客運公車數車經常佔用整條沿線，您說為何不會塞呢？			

表 2-5 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公民或團體陳情意見綜理表

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
1	蔡○ 土地標示：桃園區中路段	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	敬請准予同意將桃園區南山街、大同西路、秀山路與園	建議酌予採納，理由如下： 1. 增額容積適用範圍為位於臺鐵車站中心點	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
	1791-69、1791-86、1694-58 地號	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按土地使用分區管制要點第八條規定，位於臺鐵車站中心點半徑 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，惟經查閱圖五(本計畫區實施增額容積範圍示意圖)內容，桃園區南山街、大同西路、秀山路與園道間之街廓並未符合增額容積實施準，請問為何此街廓不符合增額容積實施標準? 桃園區中路段 1791-69、1791-86、1694-58 地號等三筆土地皆為本人所有，位置在前述街廓內且直接和園道臨接，依其土地使用分區管制要點第七條第二款規定，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，如果無法申請增額容積?是否還需自鐵路用地(兼供園道使用)界退縮至少 4 公尺?敬請予以指導，謝謝。	道間之街廓列入實施增額容積範圍。 桃園區中路段 1791-69、1791-86、1694-58 地號等三筆土地如無法申請增額容積，敬請准予不適用自鐵路用地(兼供園道使用)界至少退縮 4 公尺留設公共開放空間的規定，謝謝。	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。 2. 陳情位置現況周邊臨接計畫道路皆未達 8 公尺，未符合增額容積實施標準之街廓，惟因南側道路與鐵路用地(兼供園道使用)將併同設計，應適用桃園市增額容積之規劃原意，將考量納入本案得申請增額容積街廓範圍。 3. 為避免建物依現行退縮規定重建會影響景觀完整性及人行道動線，建議依變更後鐵路用地(兼供園道使用)邊界指定退縮 6 公尺建築線。		
2	交通部鐵道局		1. 依公展之都市計畫僅能有益於都市景觀、建築藝	(一)第 1 點建議酌予採納，理由如下：	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			術者，方得不適用都市設計準則之一部或全部，考量地下化工程涉及層面範圍廣，建議土地使用分區管制要點及都市設計準則有關「指定使用空間」、「建築退縮留設公共開放空間」、「鐵路用地(兼供園道使用)之設計原則」、「生態景觀及綠化」等內容增訂但書規定，以增加彈性及避免未來可能須重複變更都市計畫增加作業時間。 2. 桃園、中壢及內壢車站，已規範未來須提送整體開發計畫及應為單體地標性建築物等規定，建議刪除車站樓層數(五層)之原則規定，以保留車專區未來整體開發計畫彈性及車專區整體容積之調派使用。 3. 桃園、中壢及內壢車站，車站專用區提供車站、路線及相關附屬設施使用之樓地板面積，為避免影響車站專用區之開發效益，建議不計入商業使用容積率 380%。	1. 為減少車流交織混雜，確保站區動線順暢，爰於站區周邊指定留設通道供通行車道使用，以達到適度分離到離站車流及其他過境性車流之目的；另配合形塑站區開放空間系統及串聯前後站人行動線，配合留設廣場式開放空間，惟考量設計彈性，增訂如經都市設計審議同意者，得不適用指定留設廣場式開放空間之一部或全部規定。 2. 為形塑車站站區及騰空路廊整體景觀道路意象，以及舒適人行空間，爰於騰空路廊兩側及站區周邊訂定建築退縮規定，以留設足夠之公共開放空間，故有關土地使用分區管制要點中「建築退縮留設公共開放空間」部分，維持原內容。 3. 為打造人本綠意之綠色廊帶，並排除鐵路地下化地上突出設施保留廊帶規劃最大彈性，爰訂定地面上		過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
				不得設有鐵路地下化工程及相關附屬設施之突出物、綠覆率至少達50%以及兩側臨道路部分應種植大型喬木等相關規定，故有關土地使用分區管制要點中「鐵路用地(兼供園道使用)之設計原則」部分，維持原內容。 4. 依本案都市設計管制準則已載明原則性規定，申請案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)第 2 點建議酌予採納，理由如下： 1. 桃園車站為以桃園命名，且臺鐵旅次運量全國第二之桃園重要門戶，為形塑獨特並具地方自明性之空間意象，應採獨立量體之車站設計，及避免商業型大樓之設計，以達打造獨特意象車站之目標，建議維持車站樓層數(五層)之原則規定，惟配合台鐵局彈性開發需求，刪除各樓層使用規定。		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
				2. 中壢車站為配合台鐵局彈性開發需求，同意刪除車站樓層數(五層)及各樓層使用規定。 3. 內壢車站規劃則配合車站專用區整體規劃、高強度集中規劃，並無特別限制。 (三)第 3 點建議予以採納，理由如下： 考量車站專用區建築規劃之整體配置與樓層使用之合理效益，同意鐵路、捷運及其他大眾運輸之軌道及月台之樓地板面積得不計入容積率。		
逾 1	交通部臺灣鐵路管理局		1. 調升車專區（桃園、內壢及中壢車站)建蔽率 50%為 70%:依行政院 106 年 7 月 31 日院臺交字地 1060023646 號函核定之「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」,係規劃建蔽率為 70%,又考量車專區有設置月台、雨遮、遮陽棚等大面積遮蔽物之需求，為利站區之開發合理有效利用，仍請貴府依行政院 106 年 7 月 31 日核定之可行性研究，建蔽率調	(一)第 1 點建議酌予採納，理由如下： 1. 本府考量本案各車站專用區開發均已達一定規模，對周邊環境及交通將產生重大影響，並考量車站屬公益性設施，爰規劃車站專用區至少提供 50%之公共開放空間，以提供旅客及附近居民舒適的人行休憩空間，並確保對周邊環境的影響降至最低，建議維持建蔽率以 50%為原則。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			升為 70%。 2. 車專區(桃園、內壢及中壢車站)開發強度應比照可行性規劃容積率為 380%、建蔽率為 70%,且不應有附帶條件：依行政院 106 年 7 月 31 日院臺交字地 1060023646 號函核定之「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」規劃容積率為 380%、建蔽率為 70%,惟本次計畫車站專用區之容積率、建蔽率、指定留設開放空間…等擬控管及取得之項目已於都市計畫中明確訂定，站區開發之開發強度(建蔽率、容積率)與使用內容卻仍待商議(附件 1),有損本局權益之虞，仍請貴府依行政院 106 年 7 月 31 日核定之可行性研究為準，予以容積率 380%、建蔽率為 70%,且不應有附帶條件(開發許可制)之規劃。 3. 酌減桃園、中壢車站指定留設開放空間，並改以面積規範：依桃園、中壢車站車專區所屬之都設	2. 為兼顧臺鐵局站區跨街人工平台或其他類似增進公共使用空間之規劃設計彈性，適度放寬建蔽率最高可至 70%。 (二)第 2 點建議予以採納，理由如下： 1. 考量車站原未能高強度開發利用，且屬公益性設施，爰規劃車站專用區至少提供 50%公共開放空間，以提供旅客及附近居民舒適的人行休憩空間。 2. 本案因車站由低強度使用變更為高強度使用，原因與台鐵局變更回饋內容未達成共識，為避免影響地下化整體期程，故訂定開發許可制，保留後續協商彈性。 3. 依 108 年 6 月 19 日桃園市 108 年第 2 次重大交通建設溝通平台會議決議紀錄，已明確界定回饋內容，爰同意配合修正相關文字。 (三)第 3 點建議酌予採納，理由如下： 1. 為減少車流交織混雜，確保站區動線順暢，爰		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			準則規定，係以指定街廓方式為之，留設大範圍之廣場式開放空間，其面積約高達車專區 1/2，倘扣除獨立車站及轉運站站體，本局賸餘之商業大樓開發基地已不及車專區 1/3，不僅壓縮站區實際可開發範圍，亦限縮後續建築設計及景觀規劃彈性，將嚴重影響本局開發效益，建請貴府酌予減少開放空間指定留設之範圍並改以「面積規範」為之，以維本局開發權益。 4. 刪除桃園 7 號倉庫周邊建築物高度限制：依都設準則規定，「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 4 層樓（20 公尺）高，賸餘範圍之建築物高度不得超過 50 公尺高」，該規定將影響站區容積實現之可行性，連帶影響站區開發效益。考量現今新舊融合手法多元及後續建築設計彈性，建請貴府刪除前揭周邊建築物高度限制之	於站區周邊指定留設通道供通行車道使用，以達到適度分離到離站車流及其他過境性車流之目的；另配合形塑站區開放空間系統及串聯前後站人行動線，配合留設廣場式開放空間，惟考量設計彈性，增訂如經都市設計審議同意者，得不適用指定留設廣場式開放空間之一部或全部規定。 2. 為形塑車站站區及騰空路廊整體景觀道路意象，以及舒適人行空間，爰於騰空路廊兩側及站區周邊訂定建築退縮規定，以留設足夠之公共開放空間，故有關土地使用分區管制要點中「建築退縮留設公共開放空間」部分，維持原內容。 3. 為打造人本綠意之綠色廊帶，並排除鐵路地下化地上突出設施保留廊帶規劃最大彈性，爰訂定地面上不得設有鐵路地下化工程及相關附屬設施		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			規範 5. 宜以人本交通為前提規劃交通：目前車專區內之動線規劃係以「車行」為主要考量，不僅切割站區土地並將衍生多處車行交織點，影響人行安全。爰建請貴府宜以「人本交通」為前提，考量車行通道之留設必要性，包括：桃園車站南側10公尺寬車行通道恐於車站周邊形成交通瓶頸，以及「北側…指定留設東西向15公尺寬通道做為通行車道」之規範，是否過寬？建請貴府再行檢討。 6. 桃園車站大後站計畫、內壢車站棕地轉型計畫、以及變更中壢平鎮都市計畫（原工一、工二變更為住宅區）細部計畫土地使用分區管制要點案…等共計 8 處都市計畫變更案，似與地下化建設無涉，請貴府評估後續影響程度，避免陳情案件致都市計畫變更拖延，影響地下化建設之推進，宜脫鉤、另案辦理。 7. 另長安街與民生路前後站連通之	之突出物、綠覆率至少達 50%以及兩側臨道路部分應種植大型喬木等相關規定，故有關土地使用分區管制要點中「鐵路用地(兼供園道使用)之設計原則」部分，維持原內容。 4. 依本案都市設計管制準則已載明原則性規定，申請案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。 (四)第 4 點建議酌予採納，理由如下： 1. 避免造成文化資產空間壓迫感，爰訂定車專區街廓編號6離北側道路境界線 45 公尺內限高20公尺(4F)，賸餘範圍之高度不得超過 50 公尺，原則建議仍予維持。 2. 經檢視 45 公尺限高範圍，扣除既有建築深度 20 公尺及指定留設開放空間深度20公尺後，可建築土地深度僅剩5公尺，不符合建築規劃合理性，爰建議刪除 20 公尺限高規定。		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			15 公尺道路，依細部計畫規定為「指定留設通道作為通行車道」，惟主要計畫則變更車專區為道路用地（變更編號 3-7-1），主、細計所載內容不一致部分，請釐清。	3.50 公尺限高原意係為維持歷史建築南側天際線景觀，公展方案誤植將西南側範圍一併納入管制(街廓編號 6)。建議修正為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 9)南側車站專用區(街廓編號 11)，其建築物高度不得超過 50 公尺高。 (五)第 5 點建議酌予採納，理由如下： 1. 為減少車流交織混雜，確保站區動線順暢，規劃外環道路南北向為民族路、桃鶯路、春日路；東西向為復興路及建國路。內環道路南北向為民族路(大同路-大林路)、民生路與長安街連通；東西向為大同路、大林路以及車站站區留設道路，以達到適度分離到離站車流及其他過境性車流之目的。 2. 為釐清指定留設通道之寬度，爰修正指定留設通道併既有道路留設做為		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
				通行車道之相關文字說明。 (六)第 6 點建議不予採納，理由如下： 1. 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，同步將車站周邊現況閒置工業區整體規劃，同時配合市府大後站發展計畫，將後站地區老舊、閒置、低度利用之住宅區檢討變更為商業區，以創造後站地區都市再生動能。 2. 本次細部計畫內容包含訂定新增用地土地使用管制內容以及增額容積實施規定，屬必要辦理範疇。 3. 考量桃鐵地下化建設計畫工程用地取得急迫，為避免影響後續工程進度，本案都市計畫變更將採分階段發布實施。 (七)第 7 點建議予以採納，理由如下： 本案係屬誤植，建議將長安街與民生路前後站連通之 15 公尺道路，依主要計畫內容變		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
				更車站專用區為道路用地，並刪除所屬細部計畫誤植部分。		
逾2	交通部臺灣鐵路管理局		1. 桃園車站及中壢車站站區周邊既有道路拓寬（如桃園車站之長壽街、中壢車站之中和路及美樂路等），採站區內指定留設通道之方式辦理，建議於計畫書中載明該等通道之維管權責，以釐清權利義務。 2. 桃園、中壢站區與捷運車站共構，爰為鼓勵大眾運輸系統之使用，建議法定停車位得比照臺北市案例予以減設，並於都市計畫說明書中載明相關規範。 3. 旨揭都市計畫變更規劃指定桃園車站部分站區供市府設置大眾運輸路線、場站及相關附屬設施，其樓地板面積以不超過 1 樓總樓地板面積之 1/2 為原則，惟該空間之取得方式請予以釐清說明。	(一)第 1 點建議予以採納，理由如下： 1. 為減少車流交織混雜，確保站區動線順暢，爰於站區周邊指定留設通道供通行車道使用，以達到適度分離到離站車流及其他過境性車流之目的。 2. 考量站區指定留設通道均與周邊道路系統整合串連供公眾使用，且交通部臺鐵局與本府同屬公務機關，本於政府一體，為免後續衍生無謂維管爭議，明定由交通部臺鐵局興闢後，交由市府維護管理。 (二)第 2 點建議不予採納，理由如下： 考量本次大眾運輸路網尚未完備，評估旅客仍將利用私人運具至大眾運輸場站轉乘，建議仍應依現行規定留設足夠停車空間。 (三)第 3 點建議予以採納，理由如下： 1. 為釐清相關權利義務，明定指定供市府設置	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
				大眾運輸路線、場站及相關附屬設施，依本府交通局提出之使用空間需求，與臺鐵車站整體規劃設計，並由本府交通局洽臺鐵局租用或協議使用。 2. 為保留車站專用區規劃設計彈性，並兼顧未來轉運空間需符實際使用需求，爰刪除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之規定，增訂車站專用區須依市府提出之大眾運輸路線、場站及相關附屬設施使用空間需求整體規劃設計。		

附件 3 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)案等 3 案

壹、變更內容與位置(依市都委會決議修正)

一、變更內容

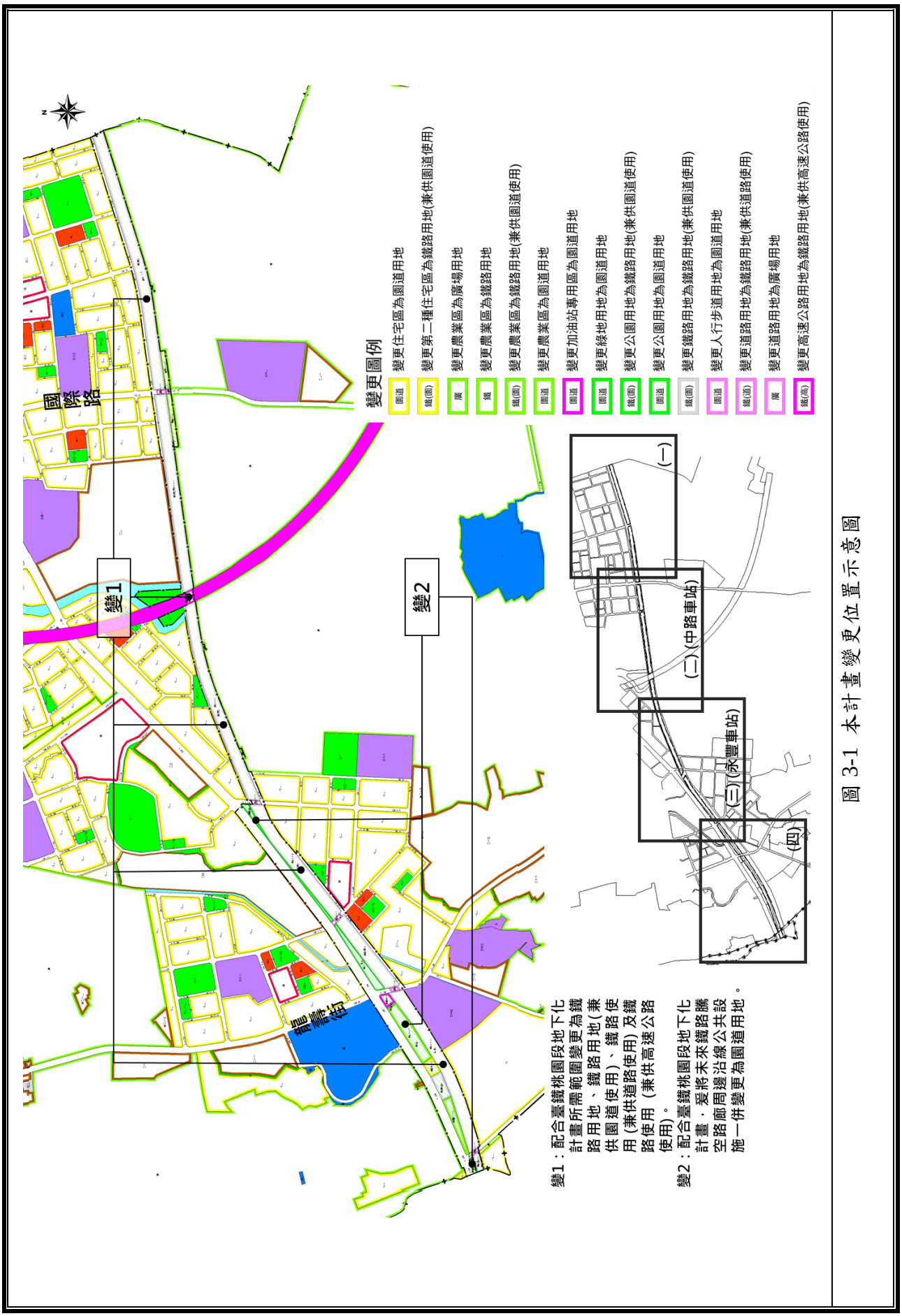
表 3-1 變更內容明細表

編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
變 1	位於縱貫鐵路周邊地區	鐵路用地(3.51)	鐵路用地(兼供園道使用)(3.51)	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,變更為鐵路用地。	1-1-1
		鐵路用地(2.53)	鐵路用地(兼供園道使用)(2.53)		1-1-2
		鐵路用地(2.59)	鐵路用地(兼供園道使用)(2.59)		1-1-3
		鐵路用地(1.86)	鐵路用地(兼供園道使用)(1.86)		1-1-4
		鐵路用地(1.23)	鐵路用地(兼供園道使用)(1.23)		1-1-5
		鐵路用地(2.44)	鐵路用地(兼供園道使用)(2.44)		1-1-6
		鐵路用地(0.13)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.13)		1-1-7
		公園用地(0.01)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.01)		1-1-8
		農業區(0.0002)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.0002)		1-1-9
		農業區(0.01)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.01)		1-1-10
		農業區(0.0028)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.0028)		1-1-11
		農業區(0.0022)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.0022)		1-1-12
		第二種住宅區(0.01)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.01)		1-1-13
		道路用地(0.05)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.05)		1-2-1
		道路用地(0.04)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.04)		1-2-2

編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
		道路用地(0.05)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.05)		1-2-3
		道路用地(0.04)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.04)		1-2-4
		道路用地(0.03)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.03)		1-2-5
		農業區(0.01)	鐵路用地(0.01)		1-3-1
		農業區(0.03)	鐵路用地(0.03)		1-3-2
		高速公路用地(0.11)	鐵路使用(兼供高速公路使用)(0.11)		1-4-1
		道路用地(0.02)	廣場用地(0.02)		1-5-1
		農業區(0.01)	廣場用地(0.01)		1-5-2
		農業區(0.21)	廣場用地(0.21)		1-5-3
		農業區(0.28)	廣場用地(0.28)		1-5-4
變 2	位於縱貫鐵路周邊地區	綠地用地(0.40)	園道用地(0.40)	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，改善省道臺 1 線現況交通擁塞問題。	2-1-1
		農業區(0.54)	園道用地(0.54)		2-1-2
		人行步道用地(0.01)	園道用地(0.01)		2-1-3
		變電所用地(0.31)	園道用地(0.31)		2-1-4
		公園用地(0.04)	園道用地(0.04)		2-1-5
		加油站專用區(0.15)	園道用地(0.15)		2-1-6
		農業區(0.86)	園道用地(0.86)		2-1-7
		農業區(0.44)	園道用地(0.44)		2-1-8
		農業區(0.02)	園道用地(0.02)		2-1-9
		住宅區(0.21)	園道用地(0.21)		2-1-10
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)	考量桃園市政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 3-1 本計畫變更位置示意圖

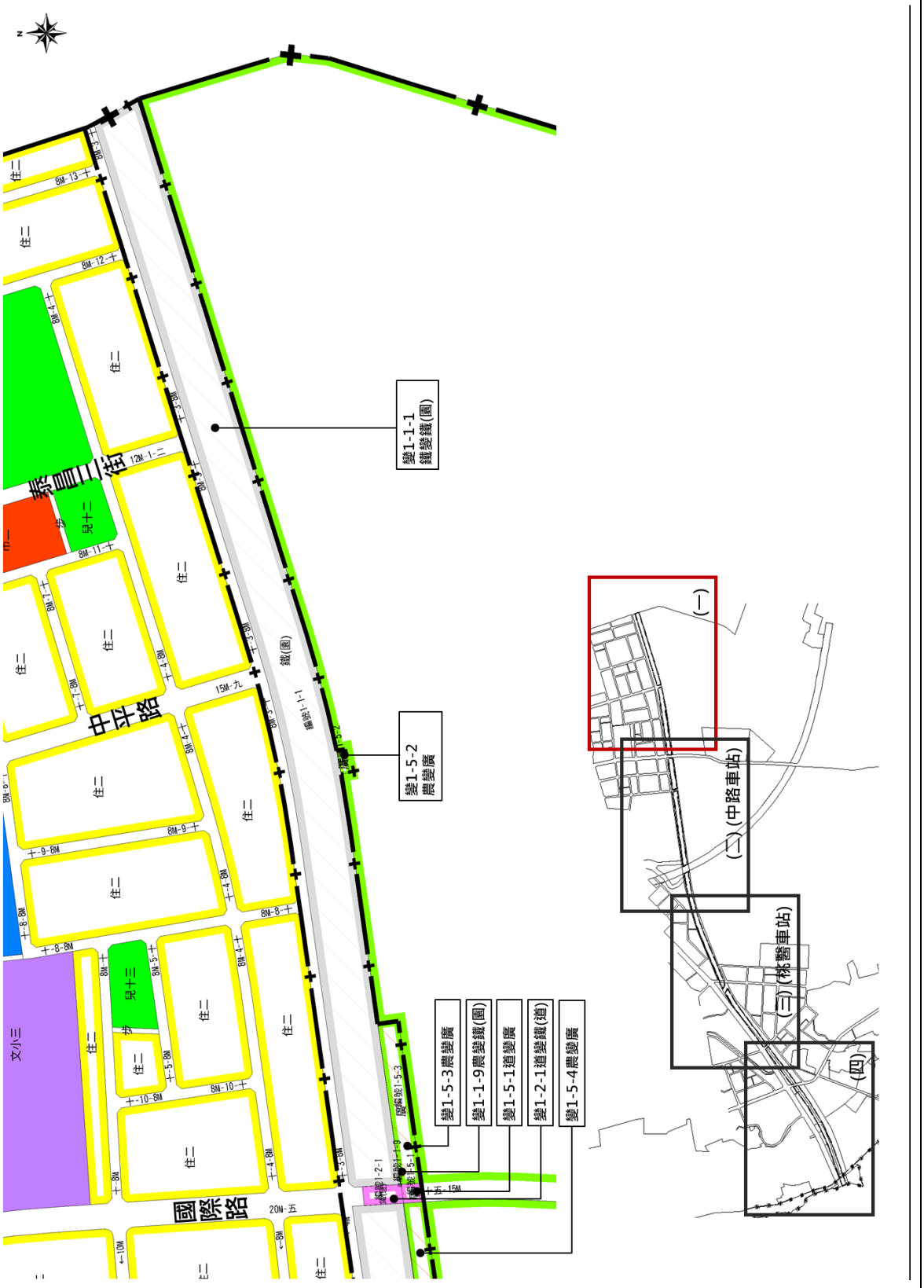


圖 3-2 變更內容示意圖(一)

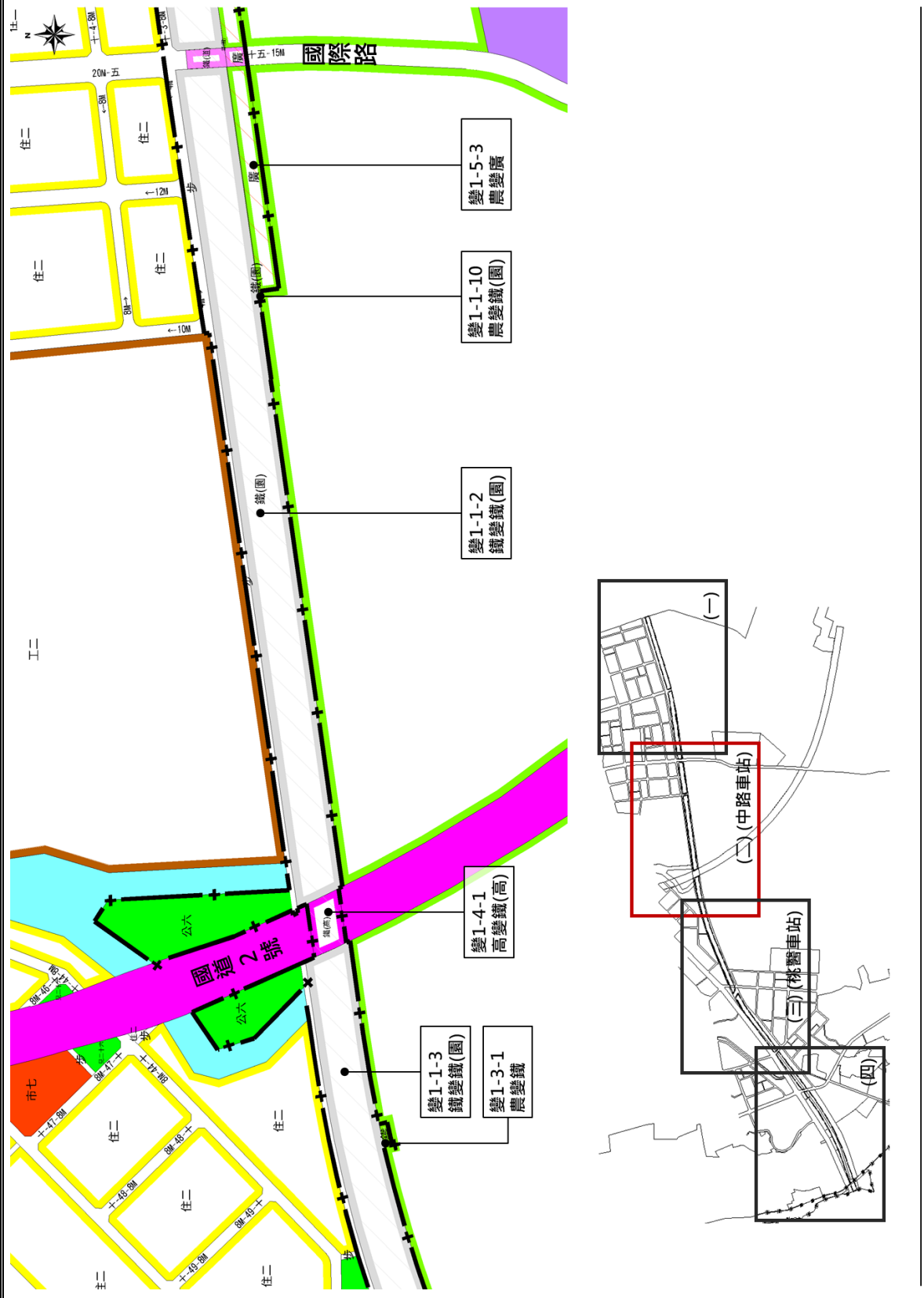


圖 3-3 變更內容示意圖(二)

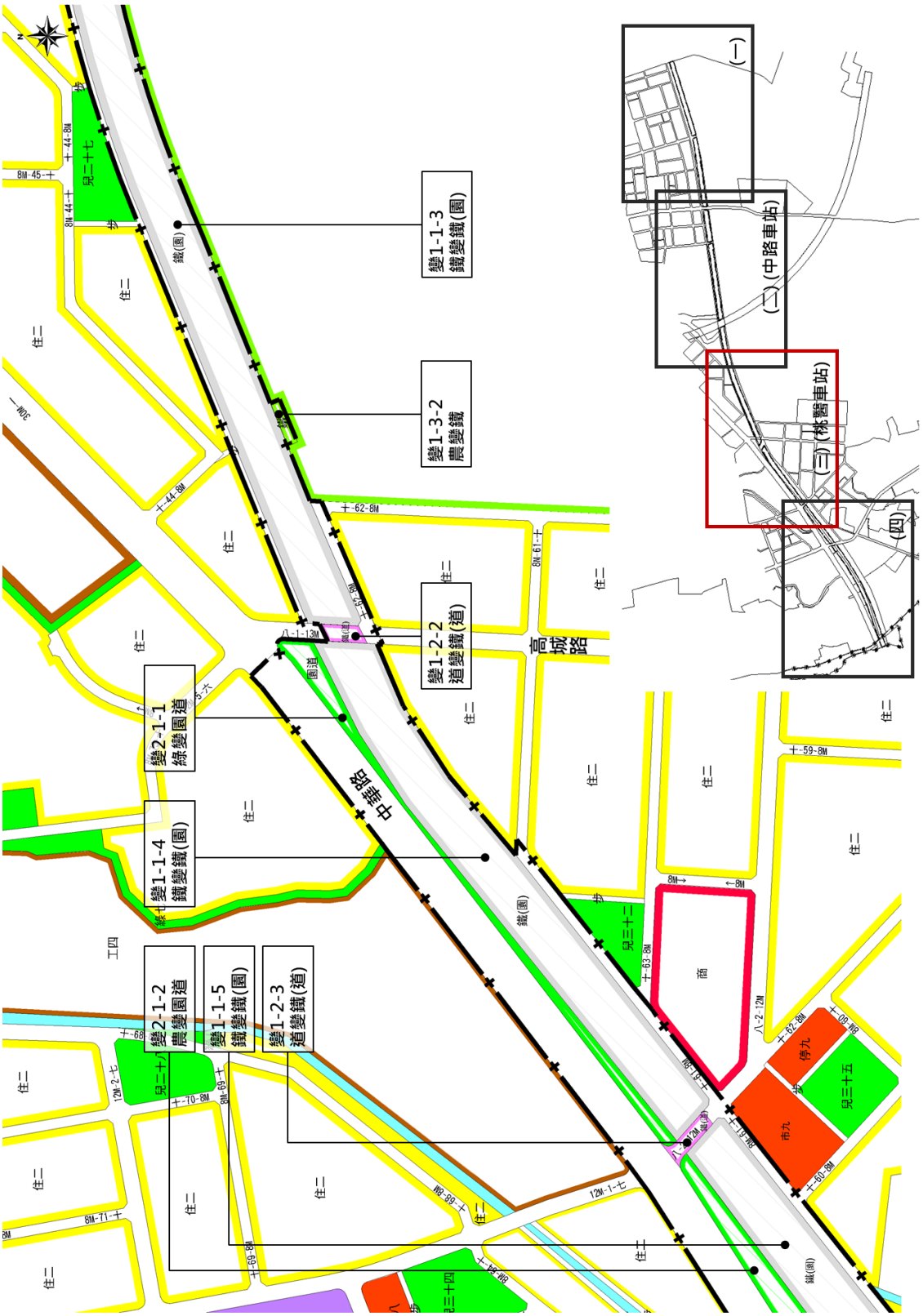


圖 3-4 變更內容示意圖(三)

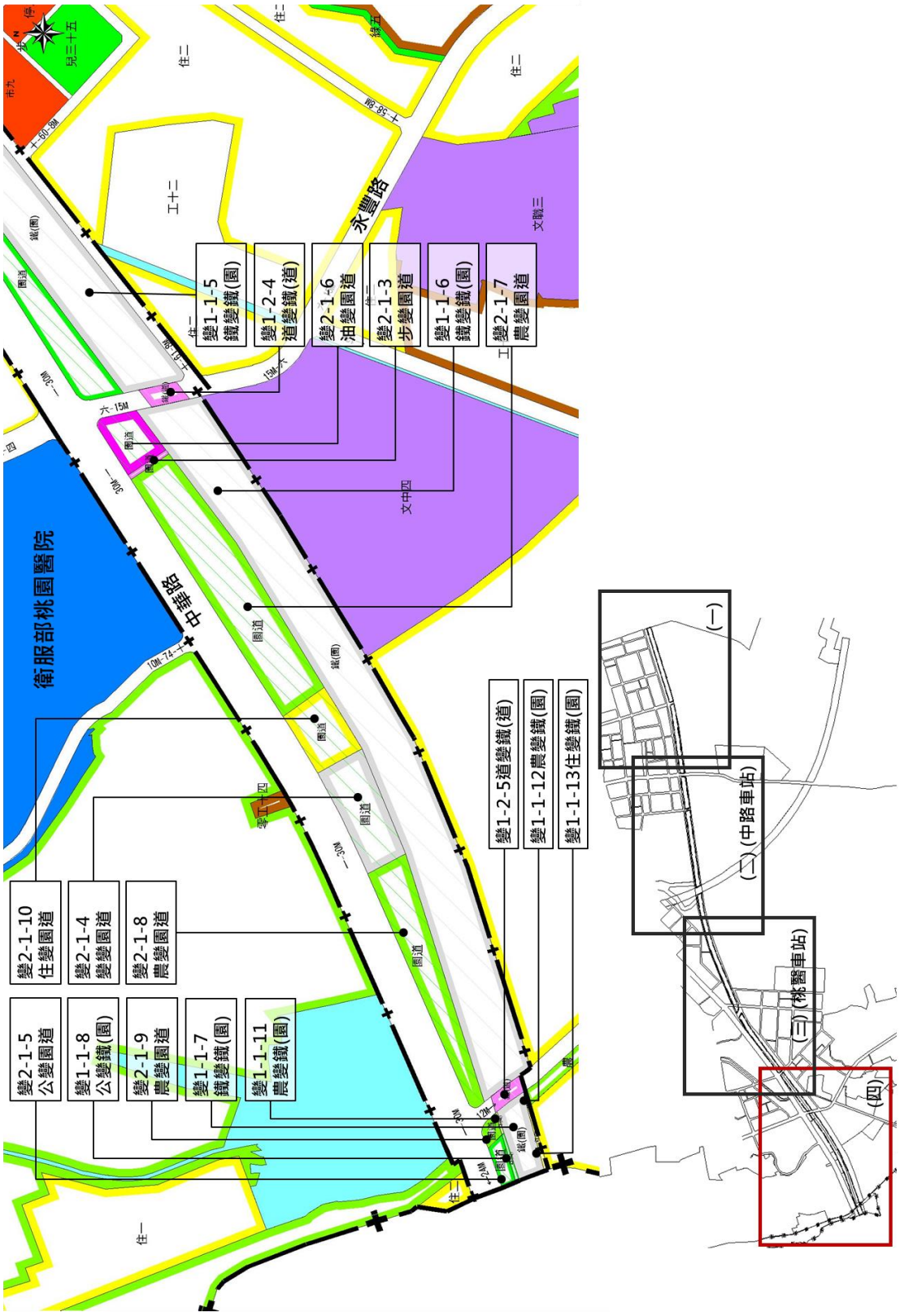


圖 3-5 變更內容示意圖(四)

二、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。鐵路地下化工程範圍內而未變更之土地，屬桃園市政府管有土地部分，由桃園市政府無償提供交通部臺鐵局鐵路地下化使用。私有土地部分取得方式詳下說明：

(一)私有土地採一般徵收方式取得為原則。

(二)考量桃園市政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。

(三)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。

(四)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。

貳、土地使用分區管制要點

表 3-2 訂定縱貫公路桃園內壢間都市計畫(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案

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會 決議
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。	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。	照專案小組初步建議意見通過。
二、住宅區： (一)第一種住宅區之建蔽率不得大於百分之 60，容積率不得大於百分之 180。 (二)第二種住宅區之建蔽率不得大於百分之 60，容積率不得大於百分之 240。	二、住宅區： (一)第一種住宅區之建蔽率不得大於百分之 60，容積率不得大於百分之 180。 (二)第二種住宅區之建蔽率不得大於百分之 60，容積率不得大於百分之 240。	照專案小組初步建議意見通過。

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會 決議
三、商業區之建蔽率不得大於百分之80，容積率不得大於百分之380。	三、商業區之建蔽率不得大於百分之80，容積率不得大於百分之380。	照專案小組初步建議意見通過。
四、乙種工業區及零星工業區之建蔽率不得大於百分之 60，容積率不得大於百分之210。	四、乙種工業區及零星工業區之建蔽率不得大於百分之 60，容積率不得大於百分之210。	照專案小組初步建議意見通過。
五、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)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(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)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。桃園醫院站及中路站區範圍之地下並得供餐飲、旅遊服務與停車等相關附屬設施使用。 (二)地上、下供園道及其相關附屬設施使用。 (三)除高城路至文化二路路段間之園道用地、鐵路用地(兼供園道使用)(合併路權)範圍經都市設計審議通過，得設置附屬設施之突出物外，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。	照專案小組初步建議意見通過。
六、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、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。	照專案小組初步建議意見通過。
七、為確保車站及鐵路廊帶景觀風貌及機能，本計畫鐵路用地(兼供園道使用)應提送桃園市都市設計審議委員會(或審查小組)審議通過後，始得核發建造執照及興建。	七、為確保車站及鐵路廊帶景觀風貌及機能，本計畫鐵路用地(兼供園道使用)應提送桃園市都市設計審議委員會(或審查小組)審議通過後，始得核發建造執照及興建。	照專案小組初步建議意見通過。
八、建築退縮規定： (一)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。	八、建築退縮規定： (一)高城路至文化二路路段間之鐵路用地(兼供園道使用)(合併路權)南側臨可建築用地部分，應自園道境界線至少退縮 4 公尺留設單向通行車道，提供車輛進出通行使用。 (二)臨接鐵路用地(兼供園道使用)之	照專案小組初步建議意見通過。

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會決議
(二)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。 (三)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。	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。 (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。	
–	九、中路車站指定留設車站出入口使用規定(詳圖 2)： 除臺鐵車站站區範圍內出入口外，為便利各車站周邊人行進出，另指定留設出入口位置(位置得依實際情形酌調)，由交通部納入鐵路地下化工程施作，屬桃園市政府管有土地部分，無償供交通部臺鐵局作出入口使用。	照專案小組初步建議意見通過。
九、鐵路用地(兼供園道使用)及園道用地之設計原則 (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。	十、鐵路用地(兼供園道使用)及園道用地之設計原則 (一)鐵路用地(兼供園道使用)及園道用地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。~~ (二)鐵路用地(兼供園道使用)應配合設置自行車休憩停留區，設置適量之自行車停放架。 (三)鐵路用地(兼供園道使用)至少達 50%之綠覆率。 (四)兩側臨道路部分應設置 4 公尺人	照專案小組初步建議意見通過。

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會 決議
(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。	行步道，並種植大型喬木。	
十、增額容積相關規定：(詳圖 2) (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。	十一、增額容積相關規定：(詳圖 3) (一)增額容積適用範圍為位於臺鐵車站中心點半徑 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)前述臨接計畫道路路寬條件，若計畫道路臨接鐵路地下化騰空路廊，且屬整體規劃之園道系統，則該計畫道路寬度得與園道系統合併計算。 (三)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。 (四)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。	照專案小組初步建議意見通過。
十一、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。	十二、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。	照專案小組初步建議意見通過。

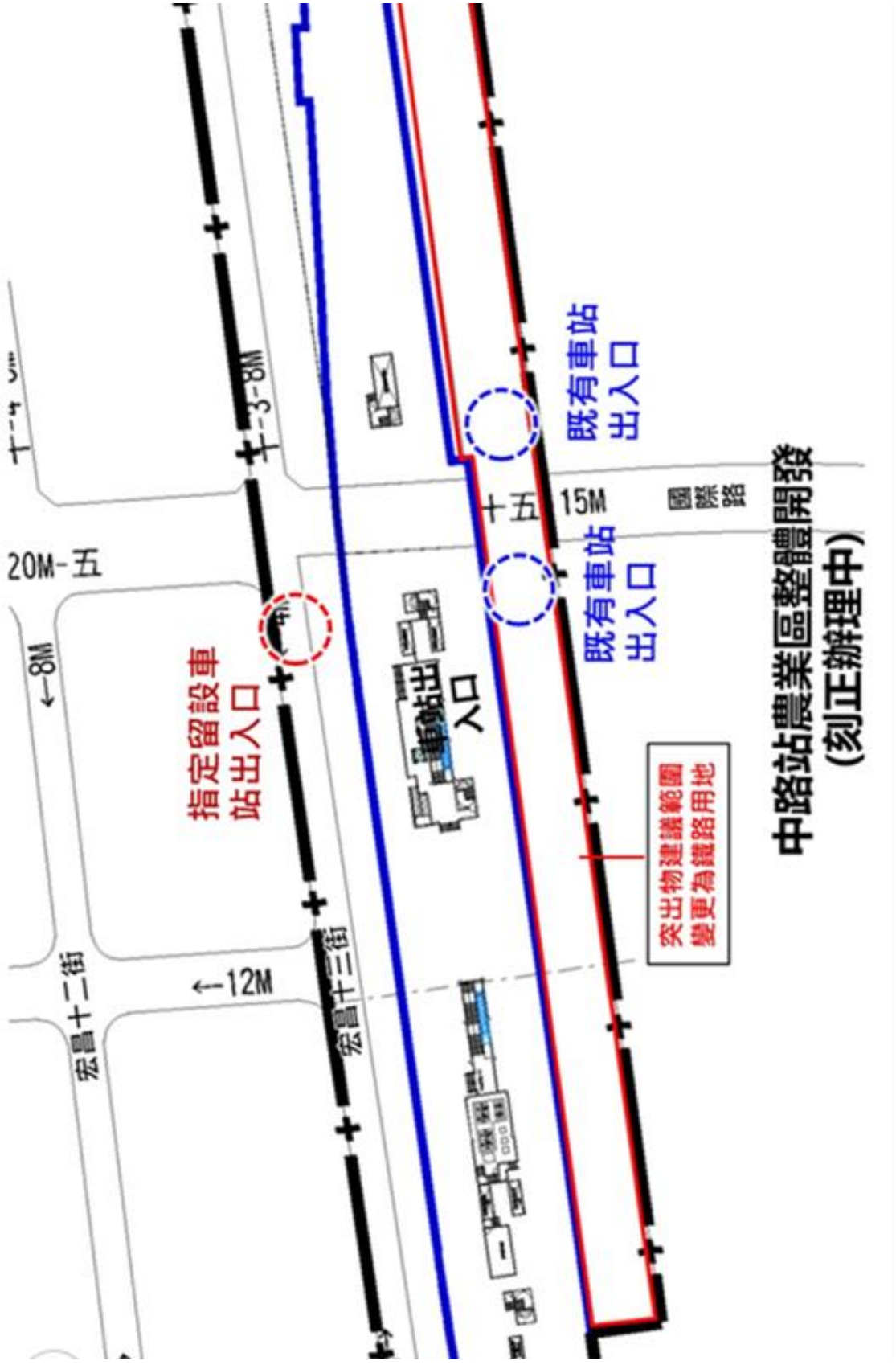
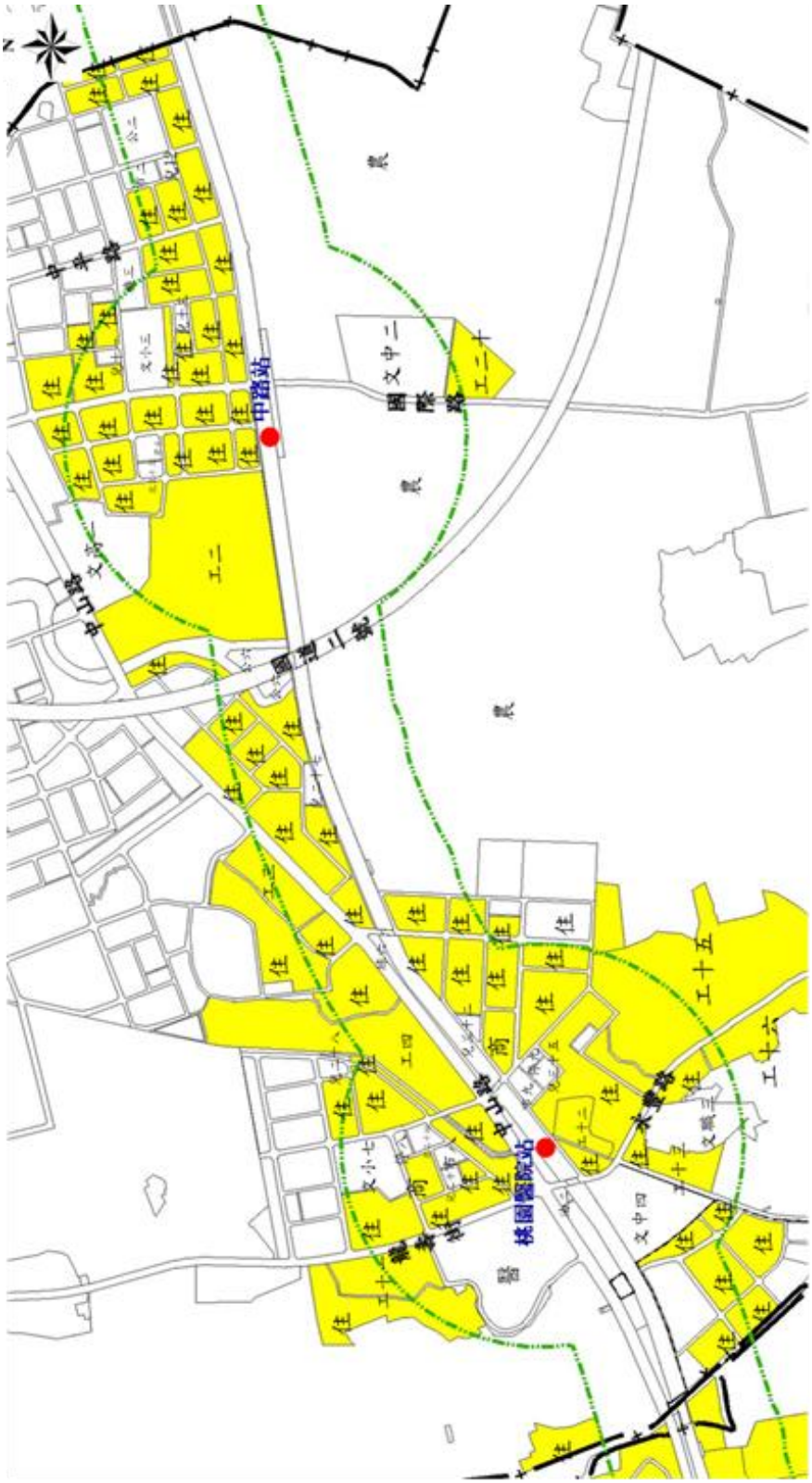


圖 3-6 中路車站周邊指定留設車站出入口示意圖



註：上圖係彙整相關都市計畫成果繪製，實際應以都市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。

圖 3-7 本計畫增額容積實施範圍示意圖

表 3-3 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)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會決議
為促進土地之合理利用及提升本計畫區生活環境品質,本計畫依都市計畫法第 22 條、第 32 條、都市計畫法臺灣省施行細則第 35 條及同法桃園市施行細則第 39 條規定訂定之。	為促進土地之合理利用及提升本計畫區生活環境品質,本計畫依都市計畫法第 22 條、第 32 條及同法桃園市施行細則第 39 條規定訂定之。	照專案小組初步建議意見通過。
一、土地使用分區及強度 本計畫所劃定之住宅區依其使用強度不同劃設之住宅區(住一)及第二種住宅區(住二),其使用強度應依下列規定: 第一種住宅區：建蔽率不得大於 50%,容積率不得大於 180%。 第二種住宅區:建蔽率不得大於 50%,容積率不得大於 240%。	一、土地使用分區及強度 本計畫所劃定之住宅區依其使用強度不同劃設之住宅區(住一)及第二種住宅區(住二),其使用強度應依下列規定: 第一種住宅區：建蔽率不得大於 50%,容積率不得大於 180%。 第二種住宅區:建蔽率不得大於 50%,容積率不得大於 240%。	照專案小組初步建議意見通過。
二、公共設施用地 本計畫所劃設之文教用地應依下列規定: (一)文教用地其容許使用項目,以供下列使用為主： 1.藝術館、博物館、社教館、圖書館、科學館及紀念性建築物。 2.國中、國小。 3.體育場所、集會所。 4.其他與文教有關,並經市政府審查核准之設施。 (二)文教用地其建蔽率不得大於 50%,容積率不得大於百分之一百五十;文教用地之開放空間應供公眾使用,如有設置圍籬需要,其透空率應達 70%。 (三)文教用地應比照「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」之學校用地之規定,多目標做停車場使用。	二、公共設施用地 本計畫所劃設之文教用地應依下列規定: (一)文教用地其容許使用項目,以供下列使用為主： 1.藝術館、博物館、社教館、圖書館、科學館及紀念性建築物。 2.國中、國小。 3.體育場所、集會所。 4.其他與文教有關,並經市政府審查核准之設施。 (二)文教用地其建蔽率不得大於 50%,容積率不得大於百分之一百五十;文教用地之開放空間應供公眾使用,如有設置圍籬需要,其透空率應達 70%。 (三)文教用地應比照「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」之學校用地之規定,多目標做停車場使用。	照專案小組初步建議意見通過。
三、申請建築最小基地規模 本計畫為符合整體開發精神,規定於申請建築執照時,除第一種住宅區之街廓外,第二種住宅區街廓規定最小建築基定申請規模,至少須為 2,000 平方	三、申請建築最小基地規模 本計畫為符合整體開發精神,規定於申請建築執照時,除第一種住宅區之街廓外,第二種住宅區街廓規定最小建築基定申請規模,至少須為 2,000 平方	照專案小組初步建議意見通過。

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會 決議
公尺。	公尺。	
四、退縮建築 本細部計畫之各種土地使用分區及公共設施用地，均應退縮留設公共開放空間，以提升公共環境品質，其規定如下： (一)計畫內各使用分區臨接 12 公尺計畫道路應自道路境界線至少退縮 7 公尺建築，其餘臨接 10 公尺及 8 公尺計畫道路之各使用分區應至少退縮 5 公尺建築。退縮留設公共開放空間，以提升公共環境品質部分得計入法定空地；該退縮部分應留設 2 公尺寬之人行步道，其餘部分應植栽綠化並沿道路境界線配置。 (二)臨接 6 公尺寬計畫道路應至少退縮 3.5 公尺留設公共開放空間。	四、退縮建築 本細部計畫之各種土地使用分區及公共設施用地，均應退縮留設公共開放空間，以提升公共環境品質，其規定如下： (一)計畫內各使用分區臨接 12 公尺計畫道路應自道路境界線至少退縮 7 公尺建築，其餘臨接 10 公尺及 8 公尺計畫道路之各使用分區應至少退縮 5 公尺建築。退縮留設公共開放空間，以提升公共環境品質部分得計入法定空地；該退縮部分應留設 2 公尺寬之人行步道，其餘部分應植栽綠化並沿道路境界線配置。 (二)臨接 6 公尺寬計畫道路應至少退縮 3.5 公尺留設公共開放空間。	照專案小組初步建議意見通過。
五、鐵路穿越之道路用地，其上方得供鐵路設施使用。	五、鐵路穿越之道路用地，其上方得供鐵路設施使用。	照專案小組初步建議意見通過。
六、建築物附設停車空間 本計畫住宅區之建築基地於申請建築時，其建築樓地板面積在 250 平方公尺(含)以下者，應留設一部小客車及一部機車停車空間，超過部分每 150 平方公尺應增設一部小客車及一部機車停車空間。	六、建築物附設停車空間 本計畫住宅區之建築基地於申請建築時，其建築樓地板面積在 250 平方公尺(含)以下者，應留設一部小客車及一部機車停車空間，超過部分每 150 平方公尺應增設一部小客車及一部機車停車空間。	照專案小組初步建議意見通過。
七、本基地不適用開放空間及增設停車空間獎勵之規定。	七、本基地不適用開放空間及增設停車空間獎勵之規定。	照專案小組初步建議意見通過。
八、綠化植栽及景觀計畫 (一)建築基地內之法定空地應留設二分之一以上種植花草樹木，其植物種類以原生種為原則。 (二)公共管線之美化 公共管線應以地下化為原則，若管線暴露於公共主要道路線上時，應加以美化處理。	八、綠化植栽及景觀計畫 (一)建築基地內之法定空地應留設二分之一以上種植花草樹木，其植物種類以原生種為原則。 (二)公共管線之美化 公共管線應以地下化為原則，若管線暴露於公共主要道路線上時，應加以美化處理。	照專案小組初步建議意見通過。
九、本計畫區可建築基地面積達 1,500 平方公尺以上之住宅區須經都市設計審議通過後始得核發建造執	九、本計畫區可建築基地面積達 1,500 平方公尺以上之住宅區須經都市設計審議通過後始得核發建造執	照專案小組初步建議意見通

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會 決議
照；變更建造執照時亦同，但未變更外觀、建物配置及建築面積者，不在此限。都市設計審議委員會必要時得依本管制要點精神另訂更詳確之都市設計管制事項，以為審議時之依據。	照；變更建造執照時亦同，但未變更外觀、建物配置及建築面積者，不在此限。都市設計審議委員會必要時得依本管制要點精神另訂更詳確之都市設計管制事項，以為審議時之依據。	過。
十、增額容積相關規定： (一)位於臺鐵車站中心點半徑 500 公尺範圍及鐵路沿線 200 公尺範圍涵蓋到之細部計畫街廓，使用分區為住宅區、商業區者，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。	十、增額容積相關規定： (一)增額容積適用範圍為位於臺鐵車站中心點半徑 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)前述臨接計畫道路路寬條件，若計畫道路臨接鐵路地下化騰空路廊，且屬整體規劃之園道系統，則該計畫道路寬度得與園道系統合併計算。 (三)增額容積最高以住宅區基準容積率之 10%為限，商業區基準容積率之 20%為限。 (四)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。	照專案小組初步建議意見通過。
十一、園道用地之設計原則 (一)園道用地設計應與周邊鐵路用地(兼供園道使用)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)園道用地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)園道用地至少達 50%之綠覆率。	十一、園道用地之設計原則 (一)園道用地各路段設計應與周邊鐵路用地~~(兼供園道使用)~~、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。~~ (二)園道用地應配合設置自行車休憩停留區，設置適量之自行車停放架。 (三)園道用地至少達 50%之綠覆率。 (四)兩側臨道路部分應設置 4 公尺人行步道，並種植大型喬木。	照專案小組初步建議意見通過。
十二、本要點未規定者，依相關法令規定。	十二、本要點未規定者，依相關法令規定。	照專案小組初步建議意見通過。



圖例

- 主要計畫範圍
- 本細部計畫範圍
- 本細部計畫範圍內符合增額容積實施標準之街廓
- 本細部計畫範圍內未符合增額容積實施標準之街廓
- 捷運綠線實施增額容積街廓

註：上圖係彙整相關都市計畫成果繪製，實際應以都市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。

圖 3-8 本計畫增額容積實施範圍示意圖(桃園醫院站周邊)

參、公民或團體陳情意見

表 3-4 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）案公民或團體陳情意見綜理表

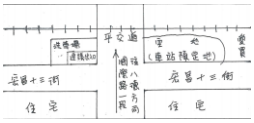
編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
1	陳◯欽 土地標示：皮寮段 2 地號	1. 遷移原先中油埋設高壓天然管線至他處 (1)(埋設地點桃園市桃園區國際路 1 段 975 巷)因有危害鐵路地下化(公安)附件一。 (2)租賃以屆滿租賃關係，即行消滅(附件二，第九條) 2. 盡速開工，以利桃園市之都市發展，不要像桃捷開發太久。 3. 一般徵收可以為重大工程(如高鐵開發、地主可領錢或領回土地) 4. 區段徵收案且一併通過(可有安置拆遷戶),Ex 區段徵收(農業區之徵收須一併通過)可以先安置拆遷戶，至少給 1. 民有住的需求，期程 2-3 開發完成。(如憲法保障人民住的精神)	1. 原先台鐵租賃中油之高壓天然管線遷移他處，因恐有如板橋、高雄氣爆危險之虞(附件一)，且租賃期已屆滿(如附件二、九條、三條租賃期 2 年) 2. 鐵路地下化，附近之都市縫合計劃須配合配套一併開發(不要像機捷車站前還有在放牛，簡直是笑話)且市政及台鐵均可取得大面積土地，且帶求相關稅，區段徵收土地可進行拍賣、撥用土地、增加稅收及國庫收入等，一舉數得。	1. 有關遷移中油高壓天然管線事宜，無涉本案都市計畫變更內容，已轉請台灣中油股份有限公司及交通部臺鐵局酌處。 2. 市府配合鐵路地下化建設計畫，刻正辦理中路車站周邊農業區區段徵收整體開發之都市計畫變更，所陳情內容非屬本案都市計畫辦理範疇。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。
2	鄒◯仁 土地標示：國際段 198、198-1、198-2 地	貴府已於民國 98.6 依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款變更縱貫公路桃園內壢間都市計畫(配合臺鐵捷運化桃園	現業經改為地下化，中路車站周邊開發仍請依上述計畫案變更內容示意圖，盡速變更擬定。	有關陳情中路車站周邊開發變更事宜，非屬本案都市計畫辦理範疇，後續由市府另案辦理車站周邊農業區整體開發。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
	號	段高架化建設計畫)案				
3	衛生福利部桃園療養院李◯民院長 土地標示：雙龍段 373、350、528、529 地號、高明段 80、81 地號 門牌號碼：桃園區龍山里 10 鄰龍壽街 71 號	桃園療養院為精神醫療專科醫院，自民國 69 年迄今守護桃園市之精神醫療不遺餘力，對桃園市之精神醫療照護，善盡公立醫療機構之社會責任。期間本院為提供病人更足夠的門診、急診及病房空間，雖業已於民國 92 年 12 月完成啟用新大樓，但為因應社會之需要，醫療團隊擴大對藥癮、性侵害、家庭暴力與自殺等弱勢族群個案，提供醫療、衛教、心理治療及追蹤輔導，截至 107 年 12 月止，平均占床率為急性病床 98.93%與慢性病床 99.13%，皆已呈現滿溢狀態。近來更為配合政府推動長照政策，成立失智症及高齡精神病患日間照護單位，設立失智症護理之家及精神護理之家，服務社區精神病患，實刻不容緩；惟本院現有空間均已用罄，在空間使用上已明顯捉襟見肘，為覓得失智症護理之家、精神護理之家之可用建地，盼請貴府辦理訂定縱貫公路桃園內壢間都市計畫(臺鐵都會區捷運化桃	於訂定本計畫時，請同時檢討放寬本院醫院用地之建蔽率，得以比照地一種住宅區之建蔽率不得大於 60%。	陳情土地屬現行縱貫公路桃園內壢間都市計畫之醫院用地，非屬本案都市計畫辦理範疇，有關建蔽率放寬之意見，建議納供通盤檢討整體考量。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
		園段地下化建設計劃車站周邊及沿線地區)細部計畫時，能一併檢討放寬本院醫院用地之建蔽率。				
4	衛生福利部桃園醫院徐◯年院長 土地標示：桃園區雙龍段 350、373、528、529、515、520、521、535、536、537、538、542 地號、八德區高明段 80、81 地號等 56 筆 門牌號碼：桃園市桃園區中山路 1492 號	衛生福利部桃園醫院開辦初期，僅有一幢地下一層及地上六層之綜合醫療大樓，病床 200 床，由於醫療業務發展迅速，醫療大樓工程於 88 年 7 月搬遷啟用，門急診新建工程亦於 95 年 10 月完成啟用，使本院成為現代化醫院，病床擴充至目前 974 床，現有主要醫療作業多集中於設備與空間均較新與寬敞之醫療大樓及門急診中心。 本院為提供更佳的醫療環境、增加醫療服務量並配合長照 2.0 政府政策，整合規劃本院醫療發展，急需新建大樓，以提升本院醫療服務量能。 惟本院現有空間均已用罄，且建蔽率及容積率皆已用盡無法於原建物增建或新建大樓，盼請貴府辦理訂定縱貫公路桃園內壢間都市計畫(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)細部計畫時，能一併檢討放寬本院醫院用地之建蔽率，以利	於訂定本計畫時，請同時檢討放寬本院醫院用地之建蔽率，建議得以比照地一種住宅區之建蔽率不得大於 60%。	同人陳 3 案。	同人陳 3 案。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
		興建新建物並提升本院醫療服務量能。				
5	交通部鐵道局	有關桃園鐵路地下化路廊永久軌及臨時軌之都市計畫使用分區變更部分，桃園市政府本次均變更為鐵路用地(兼供園道使用)一節，因永久軌及臨時軌二者之使用性質不同，臨時軌未來無任何臺鐵局之鐵路設施， 以鐵路用地為主要之都市計畫使用分區，恐造成都市地區土地使用上之誤解，以及未能符合管用合一之原則。	1. 有關永久軌及臨時軌之都市計畫使用分區變更部分，因永久軌及臨時軌二者之使用性質不同，臨時軌未來無任何鐵路設施，仍建議應區隔出來，永久軌範圍變更為鐵兼園為原則，俾利都市計畫變更後辦理逕為分割等作業，臨時軌部分依未來使用變更為適當用地；另永久軌之取得以徵收為主，由鐵道局依法辦理取得作業。臨時軌所需用地則由鐵道局以租用或徵用辦理，未來如擬供園道使用建議變更為園兼鐵，由桃園市政府負責取得。 2. 另查內政部98年9月4日台內地字第0980162261號函，徵用土地或土地改良物時，無須檢附有無妨礙都市計畫證明文件，爰未來鐵道局工程期間之臨時軌用地應無須配合都市計畫辦理變更，如未來臨時軌用地桃園市政府有規劃為園道永久	建議不予採納，理由如下： 本案業經108年5月16日市府拜會交通部軌道相關議題會議決議維持變更為鐵路用地(兼供園道使用)，由鐵道局及本府分別依各自權責辦理永久軌及園道(臨時軌)用地取得。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			使用之計畫，應以永久使用之園道項目為分區之主要功能，方能符合管用合一之原則。			
6	交通部鐵道局		「臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫」綜合規劃目前於期末報告階段；旨案各計畫書關於突出物皆規劃設計於騰空路廊以外，與目前期末報告通勤車站除中路站之突出物設置於南側路權範圍外用地，其餘通勤站皆設置於路權內之規劃顯有不同，建請依本局 108 年 2 月 19 日鐵道土字第 1080001915 號函送車站範圍調整資料配合修正。	建議酌予採納，理由如下： 本案公展草案係依鐵道局 107 年 10 月檢送之地下化工程範圍辦理都市計畫變更，經檢視與鐵道局 108 年 2 月版本差異部分處理原則如下： 1. 桃園站、內壢站、中壢站無涉及都市計畫調整，同意依鐵道局 108 年 2 月份版本套繪路權範圍。 2. 桃園醫院站 107 年 10 月份車站出入口與市府 50 米寬園道規劃相衝突，未納入本案公展方案，同意依鐵道局 108 年 2 月份版本套繪路權範圍。 3. 中原站公展方案車站出入口與市府中原營區整體開發案規劃相衝突，同意依鐵道局 108 年 2 月份版本套繪路權範圍，並請鐵道局參考中原營區整體開發案規劃內容調整車站設施物、出入口位置。 4. 中路站鐵道局第 8 次專案小組會議中所提修正後版本，符合騰空路廊整體規劃設計及中路站周邊整體開發案規劃內容，惟因位於整體開發範圍內，為避免劃設為鐵路用地，於鐵路地下化工程徵收交予交通部台鐵局後，	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
				後續辦理區段徵收須再向台鐵局取得，建議依修正後版本變更為廣場用地，由市府取得後，無償提供台鐵局使用。另位於同一整體開發案範圍內 2 處供突出物使用之鐵路用地，依同一原則一併辦理變更為廣場用地。 5. 平鎮站公展方案車站出入口位置屬台鐵局管有土地，考量周邊住宅區實際出入便利性，建議維持公展方案。		
逾 1	葉◯雄 門牌號碼： 桃園區宏昌十二街 62 號 8 樓		國際路一段為 20 米寬道路，基於安全考量且車流量大、車速快，建議車站出入口應建在鐵路平交道兩側，而非單側。一來民眾無需穿越馬路，二來民眾可以就近進入車站搭車避免單邊出入口人員壅塞。	建議予以採納，理由如下： 1. 陳情建議新增出入口位置係變更為鐵路用地(兼供園道使用)，未來併同鐵路地下化後之騰空路廊整合設計為林蔭園道，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。 2. 另依交通部鐵道局刻辦理之綜合規劃內容，已於中路站規劃二處主要出入口，本案另於國際路與宏昌十三街口新增指定一處出入口。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。
逾 2	陳◯胤 土地標示：皮寮段 462-16/688/690/852	1. 適逢市府正籌劃辦理鐵路地下化之期，陳情人多次與毗鄰會議達到共識，陳情人僅代表毗鄰陳情，本區土地坐落於中路站與桃園醫院站之間，緊臨市府籌劃徵	1. 陳情市府參考都市計畫農業區審議規範，總則篇第二條第四項各級政府整體開發而變更者，藉此次鐵路地下化一併討論，讓本區段農地有參與機會。	有關陳情中路車站周邊開發變更事宜，非屬本案都市計畫辦理範疇，後續由市府另案辦理車站周邊農業區整體開發。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
		收地範圍且捷運系統亦環繞本區，考量市容之觀瞻，通往八德方向之交通疏導，達到市府籌劃全方位功能，祈許市府能採納市井之民建議，以達到事半功倍效益。 2. 市府僅徵收部分鐵路地下化農地，殘留農地日後農作範圍更為縮小，恐造成本區段農地荒廢不適農作，恐日益嚴重。	2. 如礙於徵收費用龐大亦可鼓勵自辦市地重劃讓人文、交通能達到共振效益。			
逾 3	林◯然 土地標示：八德區高明段 117、116 地號 門牌號碼：八德區茄苳里中華路 421 號	我是屋主林浩然，目前我地址中華路 421 號在聯邦銀行、裕隆公司、賓士公司的對面。 理由：我要強烈的發言，政府給我們限建了 50 年，但我們還是很認真的經營我們自己的家，此次的徵收，給我們感覺好像往後馬上變成了沒有家的感慨。	強調的理由： 1. 我們要知道政府給我們此次徵收，但我們也要知道政府給我們做了甚麼樣的相對平等的補償。 2. 徵收了，我們的感覺好像即將面臨流離失所，無家可歸的感觸。 3. 希望政府單位，馬上給我們有知的權利，補償多少、怎麼補償、怎麼領取。我們要有屬於我們自己的家，我們要生存，不要讓我們原有好好的家，一躍而成為真正的遊民，這是我們的申覆的最根本的所在。	建議不予採納，理由如下： 1. 經查陳情土地，於民國 68 年擬定都市計畫時即為公共設施用地，本變更案係併同鐵路地下化騰空路廊整合規劃設計為林蔭園道。 2. 市府配合鐵路地下化建設計畫，刻正辦理中路車站周邊農業區整體開發，為配合鐵路地下化通車目標期程及保障騰空路廊與兩側公保地土地所有權人權益，本案土地取得方式以公有地採撥用，私有土地採一般徵收為原則，並得提供土地使用同意書保留參與區段徵收之權益。 3. 有關土地徵收補償事宜非屬都市計畫辦理範疇，後續依土地徵收條例及相關規定辦理。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
逾4	交通部台灣鐵路管理局		1. 舊路廊作為都市計畫變更跨區回饋標的：請以臺南鐵路地下化計畫為案例，以價值平衡為原則，站區外地下化騰空土地（含桃林鐵路）及隧道上方土地列為變更回饋標的。舊路廊回饋超過應回饋比例部分，則由貴府與本局協商有償撥用。 2. 中路、永豐、中原及平鎮站等新增車站變更為車站用地：為利新增車站之商業使用及本局資產之活化利用，請以臺南鐵路地下化計畫為案例，將新增通勤站之土地使用分區劃設為車站用地，並於土管要點載明得作餐飲、旅遊服務及停車等相關附屬設施使用。 3. 騰空鐵路廊帶下方非作永久軌路權使用部分（約10公尺），考量永久軌及臨時軌用地取得單位不同，為明確區分土地下方利用方式及配合騰空廊帶設置之目的（提供便利多元之園道系統及車站旅客聯外通行功能等需求），應以園道用地為主	(一)第 1 點建議酌予採納，理由如下： 1. 本案於 108 年 6 月 19 日桃園市 108 年第 2 次重大交通建設溝通平台會議已達成共識，決議為：交通部臺鐵局原則同意桃園鐵路地下化以價值平衡模式將臺鐵局騰空路廊臨時軌全部、永久軌 1/2 用地、桃林鐵路路廊土地納入臺鐵車站站區變更開發回饋項目，回饋比例計算在40%以下時，不互相找補，回饋比例計算超過 40%時，超過比例部分的路廊土地，其產權仍由臺鐵局管有，並同意無償供桃園市政府使用。 2. 另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，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，爰建議台鐵	1. 台鐵局第 1 點意見：考量台鐵局就其管有之鐵路沿線兩側公共設施保留地（道路、綠地等）並無法實質運用，且本案亦已配合台鐵局訂定相關多元開發利用規定，基於公有土地整體有效利用，以及本案鐵路地下化騰空路廊綠園道整體規劃設計需求，爰依市府研析意見通過。 2. 台鐵局其餘意見：依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			要功能分區，建議土地使用分區變更為園道用地或園道用地（兼供鐵路使用）。	局管有之鐵路沿線兩側公共設施保留地一併納入車站站區變更開發回饋項目，並依上開回饋比例原則辦理。 (二)第 2 點建議酌予採納，理由如下： 1. 考量桃園醫院站、中原站、中路站及平鎮站為地下車站，基於鐵路地下化變更一致性，建議仍維持劃設為鐵路用地(兼供園道使用)。 2. 考量旅客服務需求，同意於土管新增上開車站站區範圍得供餐飲、旅遊服務與停車等相關附屬設施使用規定。 (三)第 3 點建議酌予採納，理由如下： 本案業經 108 年 5 月 16 日市府拜會交通部軌道相關議題會議決議維持變更為鐵路用地(兼供園道使用)，由鐵道局及本府分別依各自權責辦理永久軌及園道(臨時軌)用地取得。		

表 3-5 訂定縱貫公路桃園內壢間都市計畫(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案公民或團體陳情意見綜理表

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
1	交通部鐵道局		中路、中原、桃園醫院及平鎮站等通勤站變更為鐵路用地(兼園道使用)，惟鐵路用地(兼園道使用)依都市設計準則之規定，限制「地面上不得設有地下化工程及相關附屬設施之突出物」，考量未來仍有站體所需之必要設施，如：出入口等可結合園道利用，故建議放寬相關規定並承諾提供用地，以利後續設置相關突出物設施。	建議酌予採納，理由如下： 1. 高城路至文化二路路段間之園道(合併路權)及平鎮車站之出入口及相關設施：考量騰空路廊寬度足夠，出入口及相關設施設置後不影響騰空路廊車輛通行，本局將增訂容許使用規定，並廢除鐵路用地之變更。 2. 中路站與中原站：本府刻正辦理中原營區整體開發案及中路站農業區整體開發案，後續將由市府取得廣場用地無償供臺鐵局使用。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。
逾1	交通部臺灣鐵路管理局		中路、永豐、中原及平鎮站等新增車站變更為車站用地：為利新增車站之商業使用及本局資產之活化利用，請以臺南鐵路地下化計畫為案例，將新增通勤站之土地使用分區劃設為車站用地，並於土管要點載明得作餐飲、旅遊服務及停車等相關附屬設施使用。	建議酌予採納，理由如下： 1. 考量桃園醫院站、中原站、中路站及平鎮站為地下車站，基於鐵路地下化變更一致性，建議仍維持劃設為鐵路用地(兼供園道使用)。 2. 考量旅客服務需求，同意於土管新增上開車站站區範圍得供餐飲、旅遊服務與停車等相關附屬設施使用規定。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

表 3-6 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)細部計畫土地使用分區管制要點(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

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
逾1	交通部臺灣鐵路管理局		桃園車站大後站計畫、內壢車站棕地轉型計畫、以及變更中壢平鎮都市計畫(原工一、工二變更為住宅區)細部計畫土地使用分區管制要點案…等共計 8 處都市計畫變更案，似與地下化建設無涉，請貴府評估後續影響程度，避免陳情案件致都市計畫變更拖延，影響地下化建設之推進，宜脫鉤、另案辦理。	建議不予採納，理由如下： 1. 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，同步將車站周邊現況閒置工業區整體規劃，同時配合市府大後站發展計畫，將後站地區老舊、閒置、低度利用之住宅區檢討變更為商業區，以創造後站地區都市再生動能。 2. 本次細部計畫內容包含訂定新增用地土地使用管制內容以及增額容積實施規定，屬必要辦理範疇。 3. 考量桃鐵地下化建設計畫工程用地取得急迫，為避免影響後續工程進度，本案都市計畫變更將採分階段發布實施。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

附件 4 變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案等 9 案

壹、變更內容與位置(依市都委會決議修正)

一、變更內容

表 4-1 變更內容明細表

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(0.19)	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)
		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2	位於鐵路地下化路權範圍內地區	公園用地(0.10)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.10)	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，變更為鐵路用地。	2-1-1
		廣場用地(0.03)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.03)		2-1-2
		鐵路用地(1.02)	鐵路用地(兼供園道使用)(1.02)		2-1-3
		住宅區(0.01)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.01)		2-1-4
		工業區(0.0004)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.0004)		2-1-5
		鐵路用地(3.51)	鐵路用地(兼供園道使用)(3.51)		2-1-6
		工業區(0.01)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.01)		2-1-7
		廣場用地(0.0048)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.0048)		2-1-8
		道路用地(0.03)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.03)		2-1-9
		住宅區(0.0031)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.0031)		2-1-10
		營區(0.0008)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.0008)		2-1-11
		營區(0.03)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.03)		2-1-12
		文小用地(0.16)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.16)		2-1-13

編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
		鐵路用地(1.86)	鐵路用地(兼供園道使用)(1.86)	4.為建構中壢車站站區環狀道路系統,依中新地下道路權範圍,變更部分商業用地、綠地用地、停車場用地及鐵路用地為道路用地與鐵路用地(兼供道路使用);另為串連鐵路地下化騰空路廊園道系統與中壢車站站區環狀道路系統,變更部分綠地用地及河川區為園道用地及園道用地(兼供河川使用)。	2-1-14
		住宅區(0.03)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.03)		2-1-15
		工業區(0.30)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.30)		2-1-16
		工業區(0.11)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.11)		2-1-17
		鐵路用地(1.55)	鐵路用地(兼供園道使用)(1.55)		2-1-18
		工業區(0.08)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.08)		2-1-19
		機關用地(0.12)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.12)		2-1-20
		工業區(0.07)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.07)		2-1-21
		工業區(0.19)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.19)		2-1-22
		綠地用地(0.41)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.41)		2-1-23
		農業區(0.0050)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.0050)		2-1-24
		文教區(0.0002)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.0002)		2-1-25
		文大用地(0.0027)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.0027)		2-1-26
		文大用地(0.0034)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.0034)		2-1-27
		綠地用地(0.10)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.10)		2-1-28
		住宅區(0.22)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.22)		2-1-29
		綠地用地(0.05)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.05)		2-1-30
		住宅區(0.0024)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.0024)		2-1-31
		鐵路用地(0.61)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.61)		2-1-32
		住宅區(0.29)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.29)		2-1-33
		綠地用地(0.23)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.23)		2-1-34

編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
		綠地用地(0.15)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.15)		2-1-35
		工業區(0.06)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.06)		2-1-36
		綠地用地(0.02)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.02)		2-1-37
		綠地用地(0.01)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.01)		2-1-38
		鐵路用地(1.33)	鐵路用地(兼供園道使用)(1.33)		2-1-39
		綠地用地(0.12)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.12)		2-1-40
		住宅區(0.0007)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.0007)		2-1-41
		綠地用地(0.03)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.03)		2-1-42
		綠地用地(0.01)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.01)		2-1-43
		住宅區(0.0019)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.0019)		2-1-44
		商業區(0.01)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.01)		2-1-45
		綠地用地(0.08)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.08)		2-1-46
		機關用地(0.0001)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.0001)		2-1-47
		鐵路用地(0.15)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.15)		2-1-48
		綠地用地(0.01)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.01)		2-1-49
		停車場用地(0.04)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.04)		2-1-50
		鐵路用地(1.07)	鐵路用地(兼供園道使用)(1.07)		2-1-51
		綠地用地(0.01)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.01)		2-1-52
		停車場用地(0.05)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.05)		2-1-53
		綠地用地(0.04)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.04)		2-1-54
		綠地用地(0.24)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.24)		2-1-55

編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
		鐵路用地(1.25)	鐵路用地(兼供園道使用)(1.25)		2-1-56
		綠地用地(0.05)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.05)		2-1-57
		農業區(0.01)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.01)		2-1-58
		綠地用地(0.01)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.01)		2-1-59
		綠地用地(0.0011)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.0011)		2-1-60
		綠地用地(0.05)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.05)		2-1-61
		農業區(0.0018)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.0018)		2-1-62
		農業區(0.36)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.36)		2-1-63
		文小用地(0.01)	鐵路用地(0.01)		2-2-1
		工業區(0.03)	鐵路用地(0.03)		2-2-2
		農業區(0.0017)	鐵路用地(0.0017)		2-2-3
		文教區(0.0006)	鐵路用地(0.0006)		2-2-4
		文大用地(0.0003)	鐵路用地(0.0003)		2-2-5
		住宅區(0.03)	鐵路用地(0.03)		2-2-6
		工業區(0.01)	鐵路用地(0.01)		2-2-7
		綠地用地(0.01)	鐵路用地(0.01)		2-2-8
		體育場用地(0.0018)	鐵路用地(0.0018)		2-2-9
		住宅區(0.07)	鐵路用地(0.07)		2-2-10
		住宅區(0.01)	鐵路用地(0.01)		2-2-11
		道路用地(0.08)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.08)		2-3-1
		道路用地(0.0014)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.0014)		2-3-2

編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
		道路用地(0.0010)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.0010)		2-3-3
		道路用地(0.0013)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.0013)		2-3-4
		道路用地(0.02)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.02)		2-3-5
		道路用地(0.05)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.05)		2-3-6
		道路用地(0.01)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.01)		2-3-7
		道路用地(0.04)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.04)		2-3-8
		綠地用地(0.01)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.01)		2-3-9
		停車場用地(0.0004)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.0004)		2-3-10
		鐵路用地(0.03)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.03)		2-3-11
		綠地用地(0.01)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.01)		2-3-12
		道路用地(0.0012)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.0012)		2-3-13
		道路用地(0.01)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.01)		2-3-14
		道路用地(0.06)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.06)		2-3-15
		道路用地(0.0002)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.0002)		2-3-16
		道路用地(0.0023)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.0023)		2-3-17
		道路用地(0.20)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.20)		2-3-18
		道路用地(0.05)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.05)		2-3-19
		道路用地(0.18)	鐵路用地(兼供道路使用)(0.18)		2-3-20
		河川區(0.01)	鐵路用地(兼供園道及河川使用)(0.01)		2-4-1
		河川區(0.02)	鐵路用地(兼供園道及河川使用)(0.02)		2-4-2

編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
		河川區(0.01)	鐵路用地(兼供園道及河川使用)(0.01)		2-4-3
		河川區(0.03)	鐵路用地(兼供園道及河川使用)(0.03)		2-4-4
		河川區(0.09)	鐵路用地(兼供園道及河川使用)(0.09)		2-4-5
		綠地用地(0.04)	園道用地(0.04)		2-5-1
		綠地用地(0.04)	園道用地(0.04)		2-5-2
		河川區(0.09)	園道用地(兼供河川使用)(0.09)		2-6-1
		綠地用地(0.10)	道路用地(0.10)		2-7-1
		商業區(0.0009)	道路用地(0.0009)		2-7-2
		停車場用地(0.01)	道路用地(0.01)		2-7-3
		綠地用地(0.03)	道路用地(0.03)		2-7-4
		鐵路用地(0.02)	道路用地(0.02)		2-7-5
變3	內壢車站南側	工業區(0.51)	商業區(附一)(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。另將乙種工業區(乙工三)變更為車站專用區、商業區、住宅區及綠地、道路等公共設施用地，透過公辦市地重劃方式，活化現況閒置工業區。	3-1-1
		工業區(0.08)	綠地用地(0.08)		3-2-1
		工業區(0.18)	住宅區(0.18)		3-2-2
		工業區(0.46)	住宅區(0.46)		3-2-3
		工業區(0.36)	道路用地(0.36)		3-2-4
		工業區(1.30)	商業區(附二)(1.30)		3-2-5
		工業區(0.02)	車站專用區(0.02)		3-2-6
		廣場用地(0.51)	車站專用區(0.51)		3-3-1
		廣場用地	道路用地		3-3-2

編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
		(0.09)	(0.09)		
變4	中壢車站私有土地	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。	4-1-1
		鐵路用地(0.62)	商業區(0.62)		4-1-2
		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
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
		捷運車站用地(0.07)	停車場用地(兼供捷運系統使用)(0.07)		6-1-2
變7	鐵路騰空路廊周邊公共設施用地	公園用地(0.15)	園道用地(0.15)	配合臺鐵桃園段地下化計畫，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，可提供綠化空間及道路功能，並可藉由騰空廊道變更之園道系統	7-1-1
		廣場用地(0.26	園道用地(0.26)		7-1-2
		綠地用地	園道用地		7-1-3

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)	串連各開放空間，建構綠化都市景觀。	
		綠地用地(0.04)	園道用地(0.04)		7-1-4
		綠地用地(0.12)	園道用地(0.12)		7-1-5
		綠地用地(0.01)	園道用地(0.01)		7-1-6
		綠地用地(0.06)	園道用地(0.06)		7-1-7
		綠地用地(0.04)	園道用地(0.04)		7-1-8
		綠地用地(0.06)	園道用地(0.06)		7-1-9
		綠地用地(0.05)	園道用地(0.05)		7-1-10
		綠地用地(0.27)	園道用地(0.27)		7-1-11
		綠地用地(0.11)	園道用地(0.11)		7-1-12
		綠地用地(0.10)	園道用地(0.10)		7-1-13
		綠地用地(0.14)	園道用地(0.14)		7-1-14
		綠地用地(0.05)	園道用地(0.05)		7-1-15
變8	原鐵路兩側綠地用地及道路用地	道路用地(0.01)	綠地用地(兼供道路使用)(0.01)	1. 考量鐵路地下化後騰空路廊將規劃設計為具道路服務機能之人本綠園道，可取代鐵路沿線兩側道路用地功能，且已無劃設隔離綠帶之必要，以及私有土地部分已建築使用，為建構合理道路系統並保障民眾居住權益，將鐵路地下化工程範圍外尚未徵收取得之私有道路及綠地檢討變更為適當分區，並基於社會公平原則訂定相關附帶條件。 2. 另與園道橫交路段調整直接連通園道，變更部分住宅區為道路用地，並為保障現有建物居住權益，不予劃設道路截角。 3. 自立段部分 752、部分 755、部分 755-1、部分 775 等地號須	8-1-1
		道路用地(0.05)	住宅區(0.05)		8-2-1
		綠地用地(0.04)	住宅區(0.04)		8-2-2
		道路用地(0.06)	住宅區(0.06)		8-2-3
		綠地用地(0.02)	住宅區(0.02)		8-2-4
		住宅區(0.0009)	道路用地(0.0009)		8-3-1
		住宅區(0.0023)	道路用地(0.0023)		8-3-2
		住宅區(0.0040)	道路用地(0.0040)		8-3-3

編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
				依住宅區(附帶條件)規定辦理。 4.中北段部分 1、部分 4、部分 5、部分 9、部分 13、部分 14、部分 15、部分 19、部分 20、部分 21、部分 22、部分 23、部分 24、部分 25、部分 26、部分 27、部分 28、部分 29、部分 30、部分 31、部分 33、部分 34、部分 35、部分 36、部分 37、部分 38、部分 39、部分 40、部分 105、部分 107、部分 108、部分 109、部分 110、部分 111、部分 112、部分 113、部分 114 等地號須依住宅區(附帶條件)規定辦理。 5.延平段部分 267、379-1、392 等地號須依住宅區(附帶條件)規定辦理。 6.延平段部分 444-1、部分 445-1、部分 446-1、部分 447-1、部分 448-1、部分 449-1、部分 450-1、部分 451-1、部分 452-1、部分 453-1、部分 454-1、部分 455-1、部分 456-1、部分 457-1、部分 458-1、部分 459-1、部分 460-1、部分 461-1、部分 462-1、部分 463-1、部分 464-1、部分 465-1 地號須依住宅區(附帶條件)規定辦理。	
變 9	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)	考量桃園市政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。

2.凡本次變更未指明變更部分均依原計畫為準。

變1：配合臺鐵桃園段地下化計畫建設所需範圍變更為車站專用區。
變2：配合臺鐵桃園段地下化計畫建設需求，變更所需範圍為鐵路用地、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)、園道用地、園道用地(兼供河川使用)及道路用地。
變3：配合臺鐵桃園段地下化計畫後空間再造及站區周邊TOD導向發展，變更內壢車站周邊部分土地為住宅區、商業區、車站專用區、鐵路用地(兼供園道使用)、綠地用地及道路用地。
變4：中壢車站私有土地，考量車站整體規劃並提升重建開發效益，變更為商業區、車站專用區。
變5：配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫，以及中壢車站出入口位置，檢討站區周邊廣場用地範圍。
變6：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)。
變7：配合臺鐵桃園段地下化計畫，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。
變8：配合人民陳情意見變更沿線私有公共設施保留地。

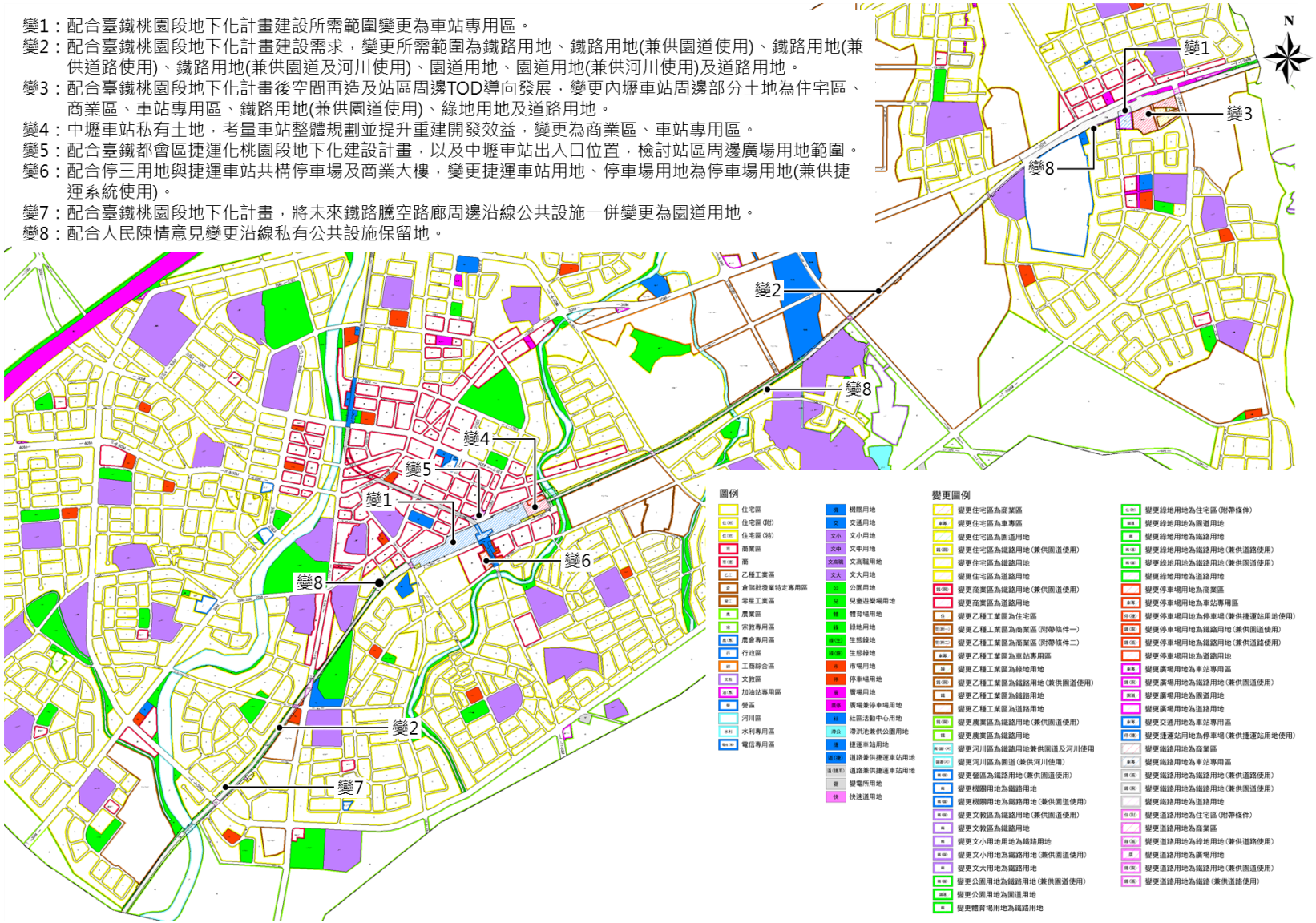


圖 4-1 本計畫變更位置示意圖

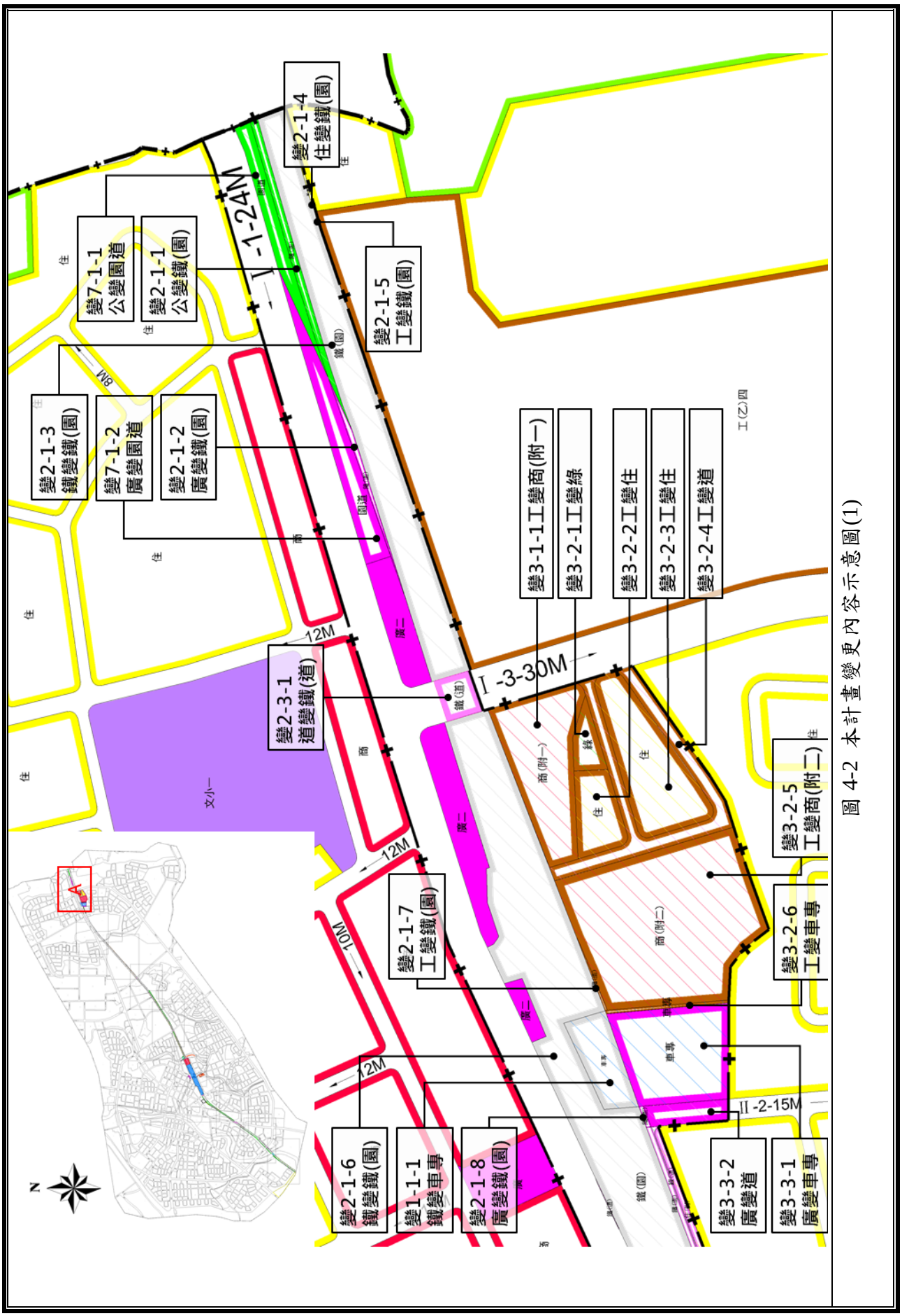


圖 4-2 本計畫變更內容示意圖(1)

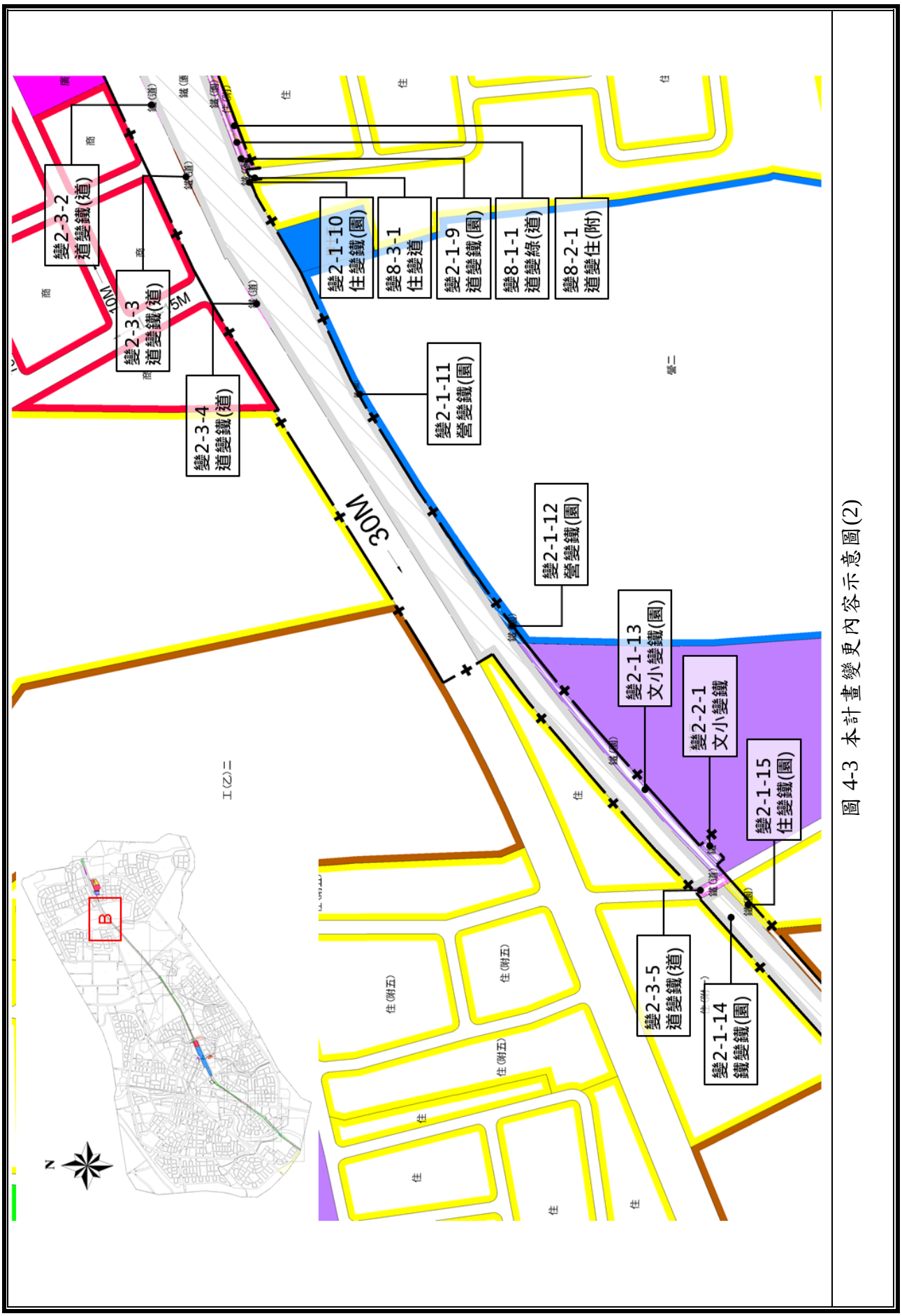


圖 4-3 本計畫變更內容示意圖(2)

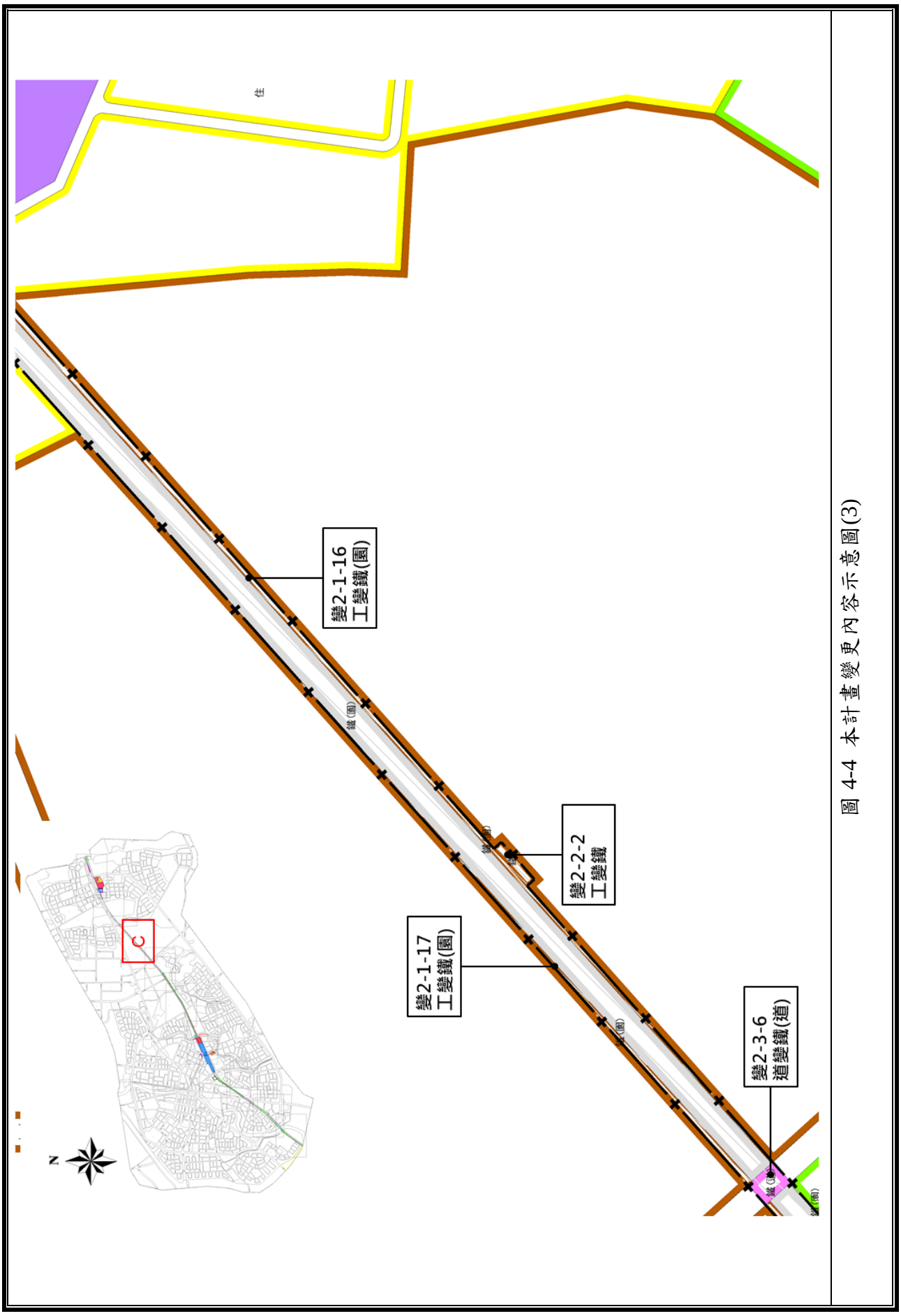


圖 4-4 本計畫變更內容示意圖(3)

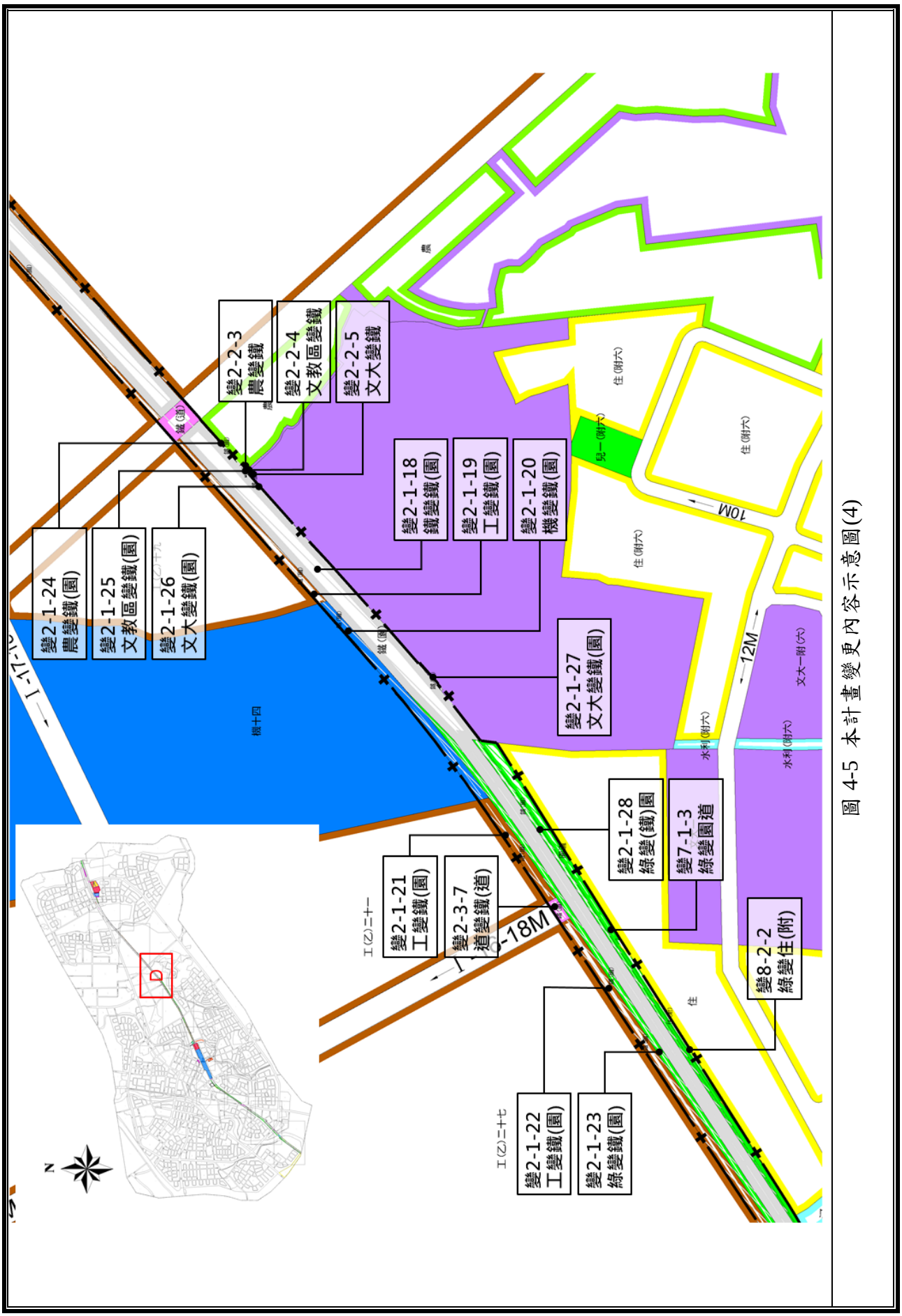


圖 4-5 本計畫變更內容示意圖(4)

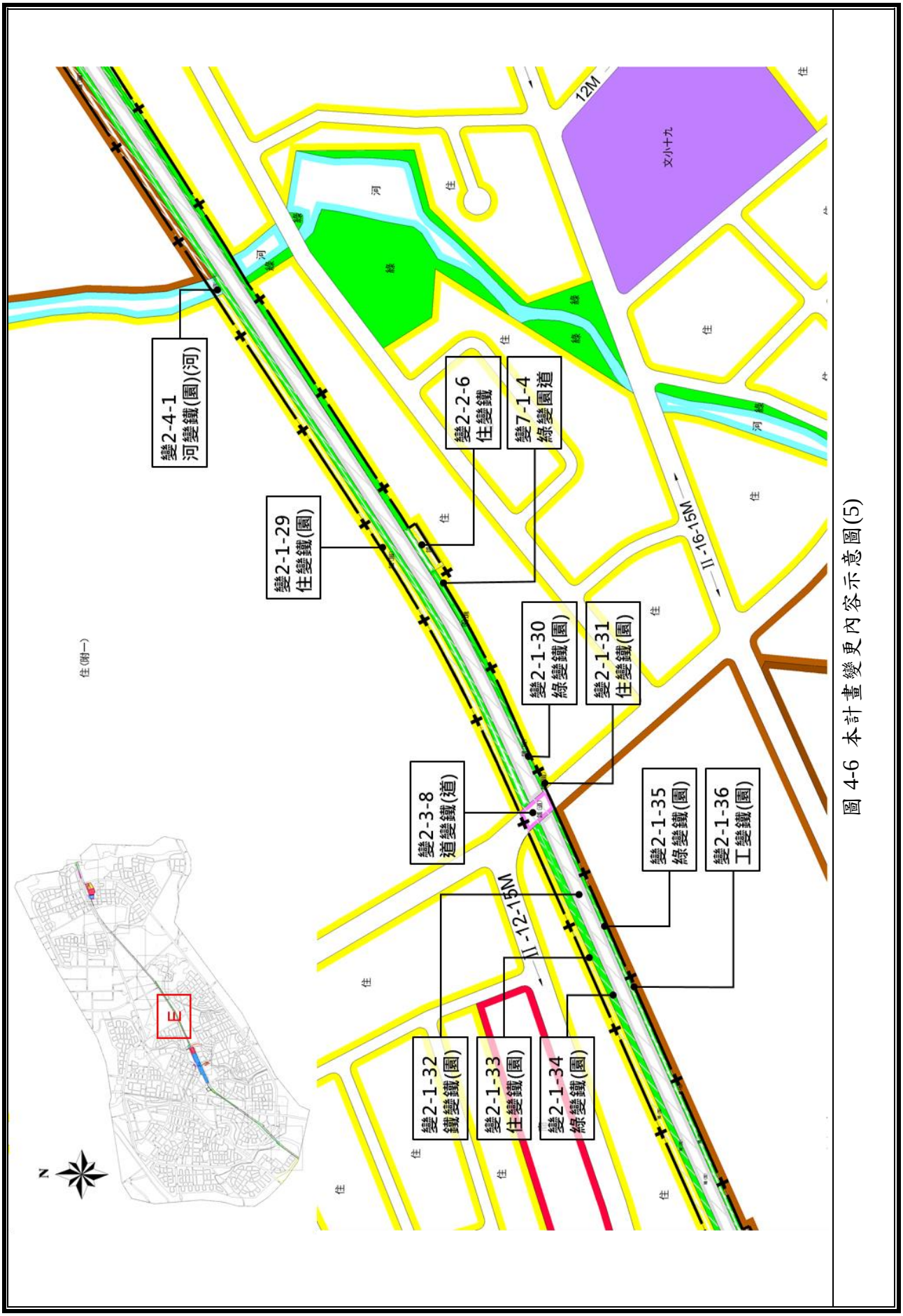


圖 4-6 本計畫變更內容示意圖(5)

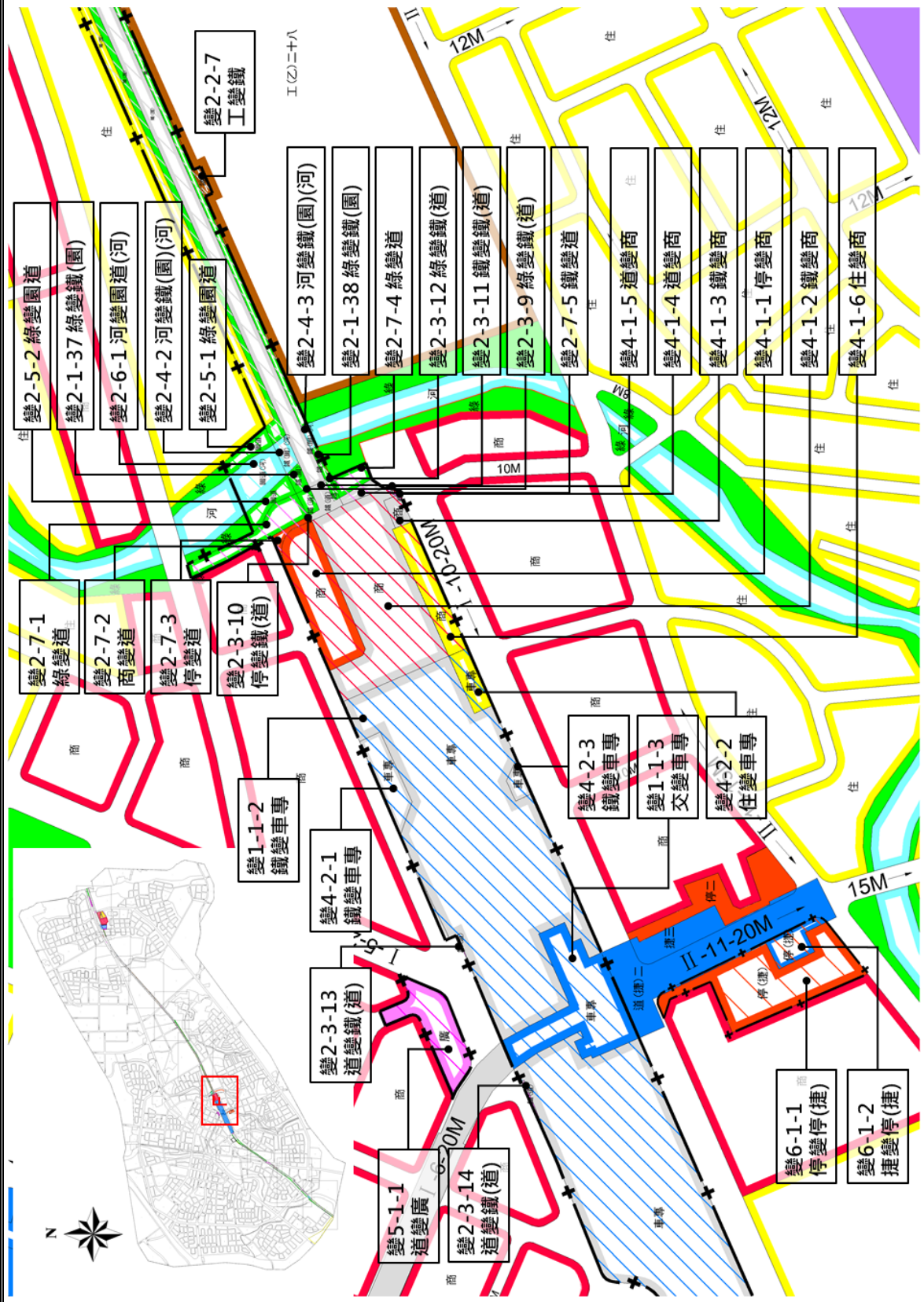


圖 4-7 本計畫變更內容示意圖(6)

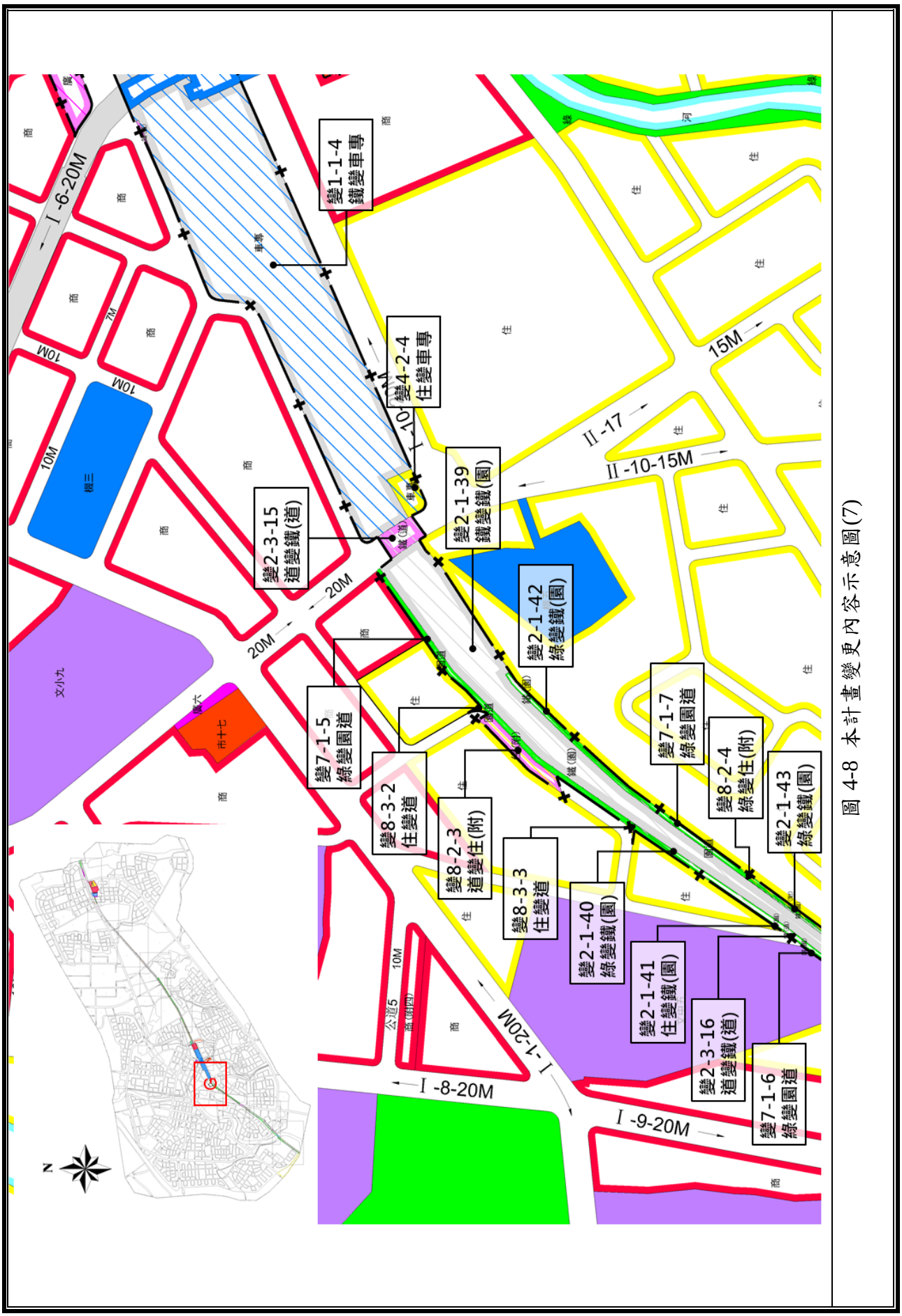


圖 4-8 本計畫變更內容示意圖(7)

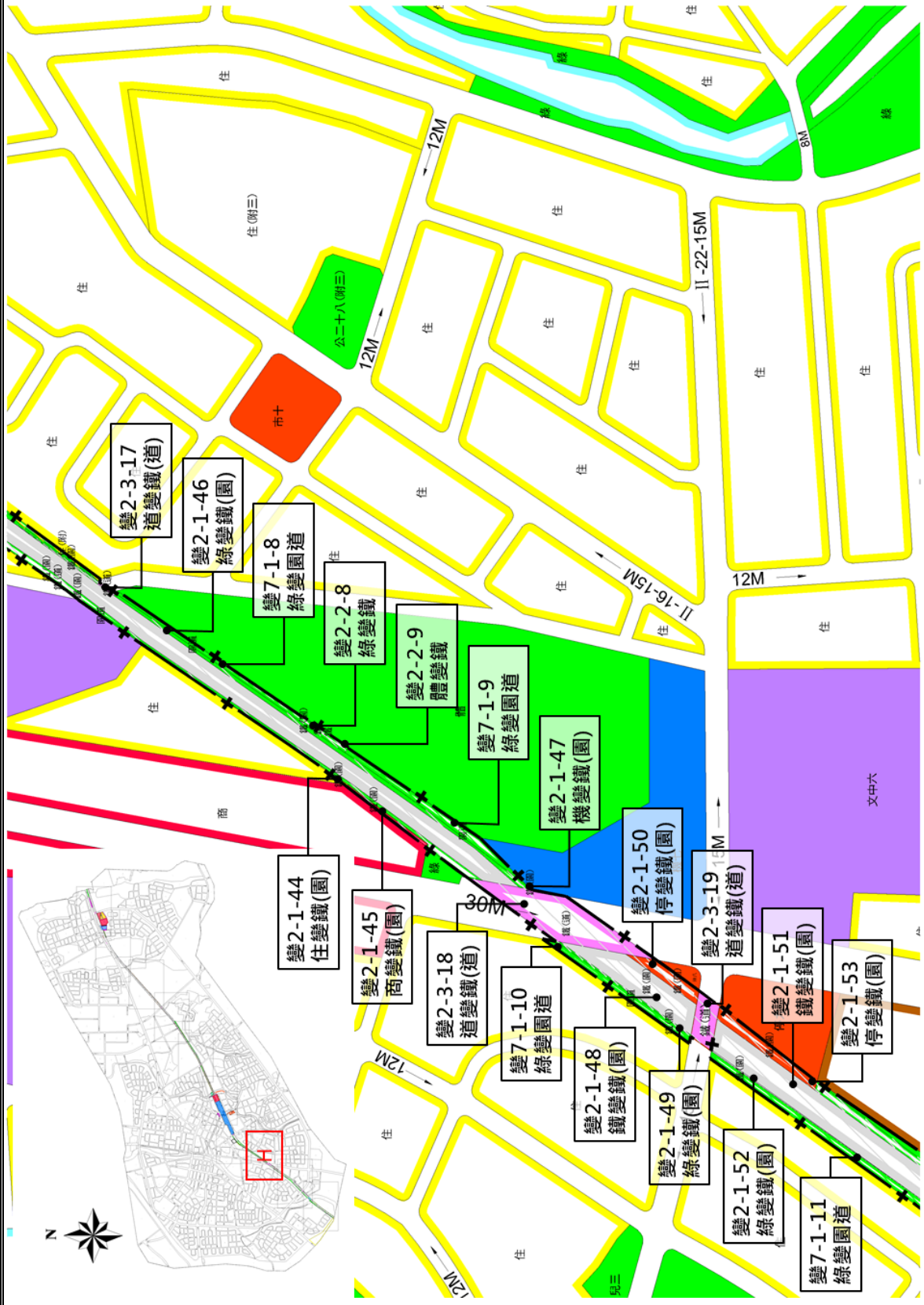


圖 4-9 本計畫變更內容示意圖(8)

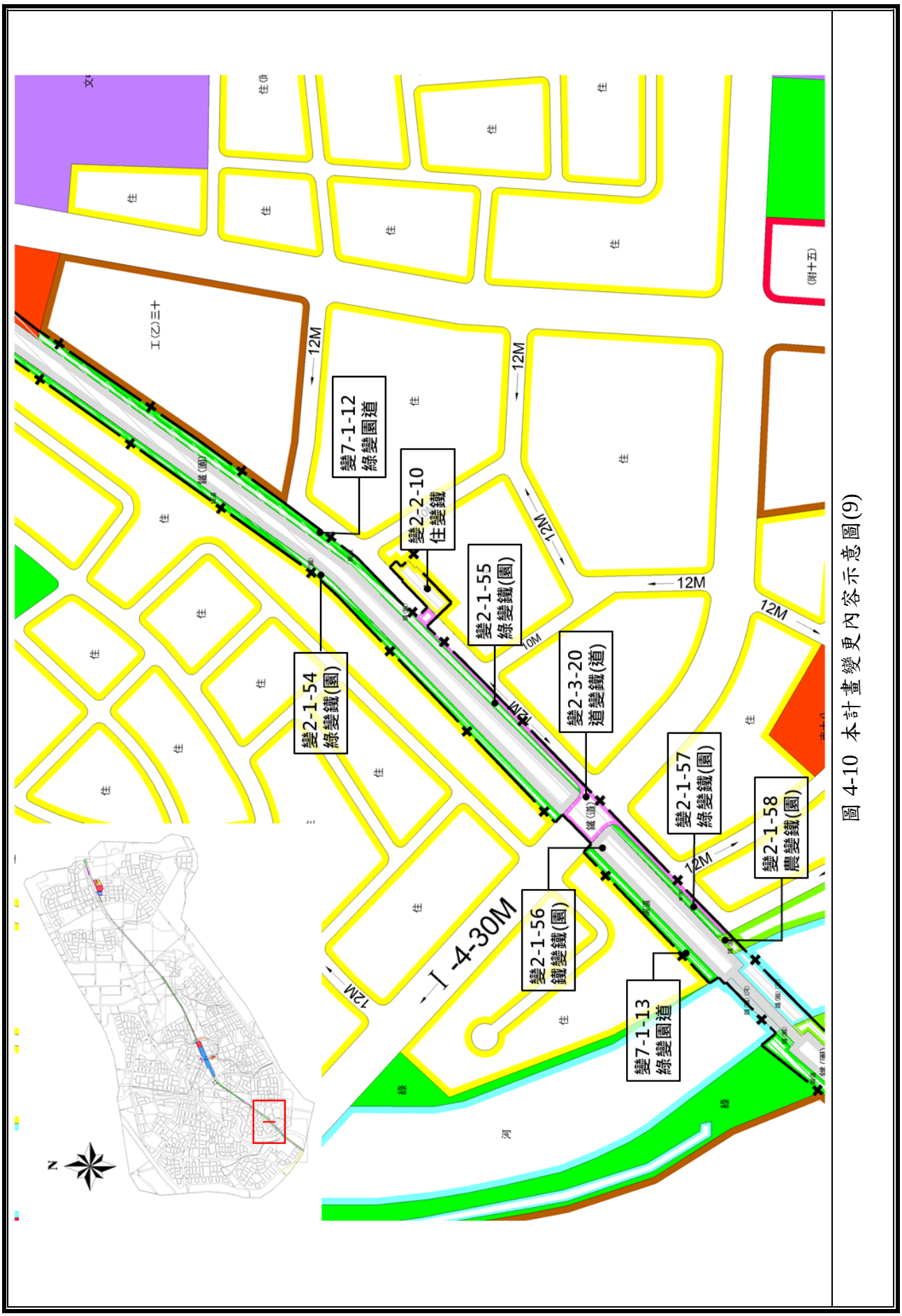


圖 4-10 本計畫變更內容示意圖(9)

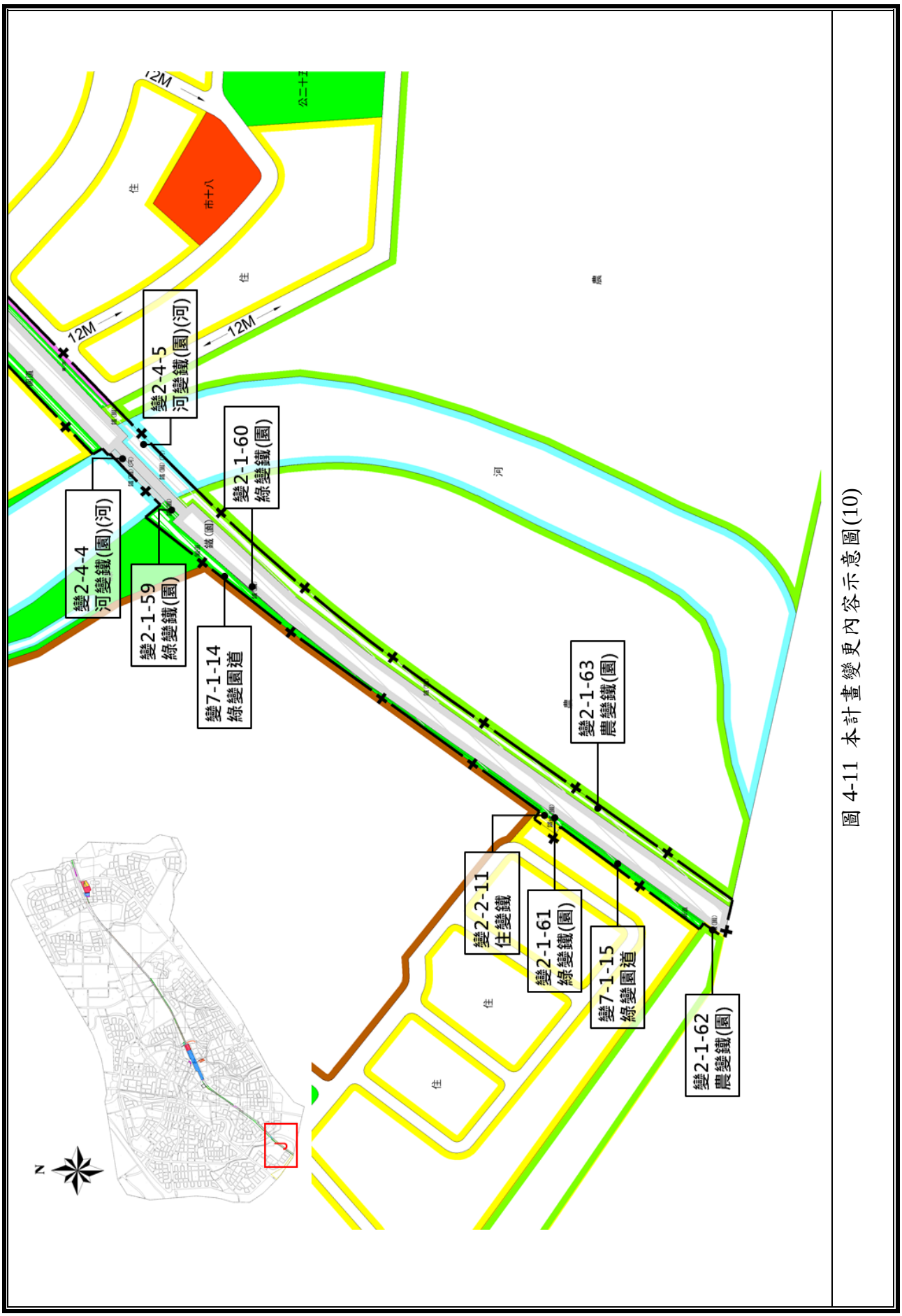


圖 4-11 本計畫變更內容示意圖(10)

二、整體開發及回饋規定

(一)變 1 案整體開發及回饋規定(中壢車站、內壢車站)

為配合臺鐵車站多元化經營方針，提高車站專用區使用強度及放寬容許使用，故訂定整體開發及回饋規定如下：

1. 交通部臺鐵局應將其管有之騰空路廊臨時軌全部與永久軌 1/2 用地、桃林鐵路路廊全部用地及鐵路沿線公共設施保留地等值回饋予桃園市政府。
2. 上開回饋土地價值佔桃園、內壢、中壢三車站專用區價值比例超過 40%時，超過比例部分的回饋土地，其產權仍由交通部臺鐵局管有，並無償供桃園市政府使用。
3. 現行交通用地性質與車站專用區相似，本次變更為車站專用區免予回饋。



圖 6-1　變 1 案整體開發範圍示意圖(內壢車站部分)

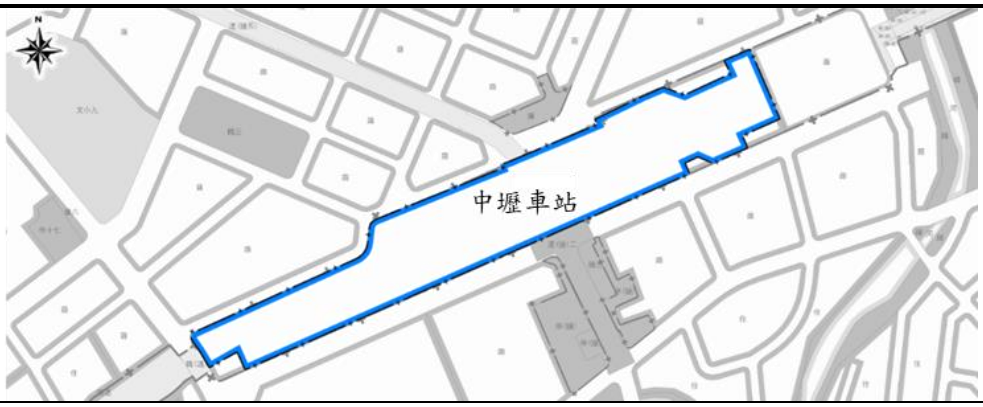


圖 6-2　變 1 案整體開發範圍示意圖(中壢車站部分)

(二)變 3 案整體開發及回饋規定

1. 廣三用地(桃園市政府管有)變更為車站專用區(變 3-3-1)，應與周邊交通部臺鐵局管有鐵路用地(兼供園道使用)等值互撥，並應併同變 1-1-1 交通部臺鐵局管有車站專用區整體開發及設站。

2. 工業區東北側既有建物變更為商業區，並比照都市計畫工業區檢討變更審議規範回饋比例 40.5%，惟為減輕既有建物住戶負擔，以降低容積率為 226%方式取代回饋，倘土地所有權人同意以其土地市價總額 40.5%折算代金，於申請建築執照時繳交予桃園市政府，則其土地得適用商業區之容積率 380%（附一）。

3. 其餘工業區土地依下列原則採公辦市地重劃整體開發及回饋：

(1)變更回饋及市地重劃共同負擔合計比例為 45%。

(2)車站專用區應優先由交通部臺鐵局配回。

(3)住宅區應優先作為變更回饋與市地重劃抵付共同負擔之可建築用地。

(4)車站專用區(變 3-2-6)應與毗鄰車站專用區整體開發，惟如毗鄰車站專用區開發時，變 3 案市地重劃尚未完成，經桃園市政府同意後得不受整體開發之限制。

(5)商業區須完成市地重劃及變更回饋之住宅區土地捐贈予市府後，始得發照建築；另地面第 1～3 層限作商業使用。

(6)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。

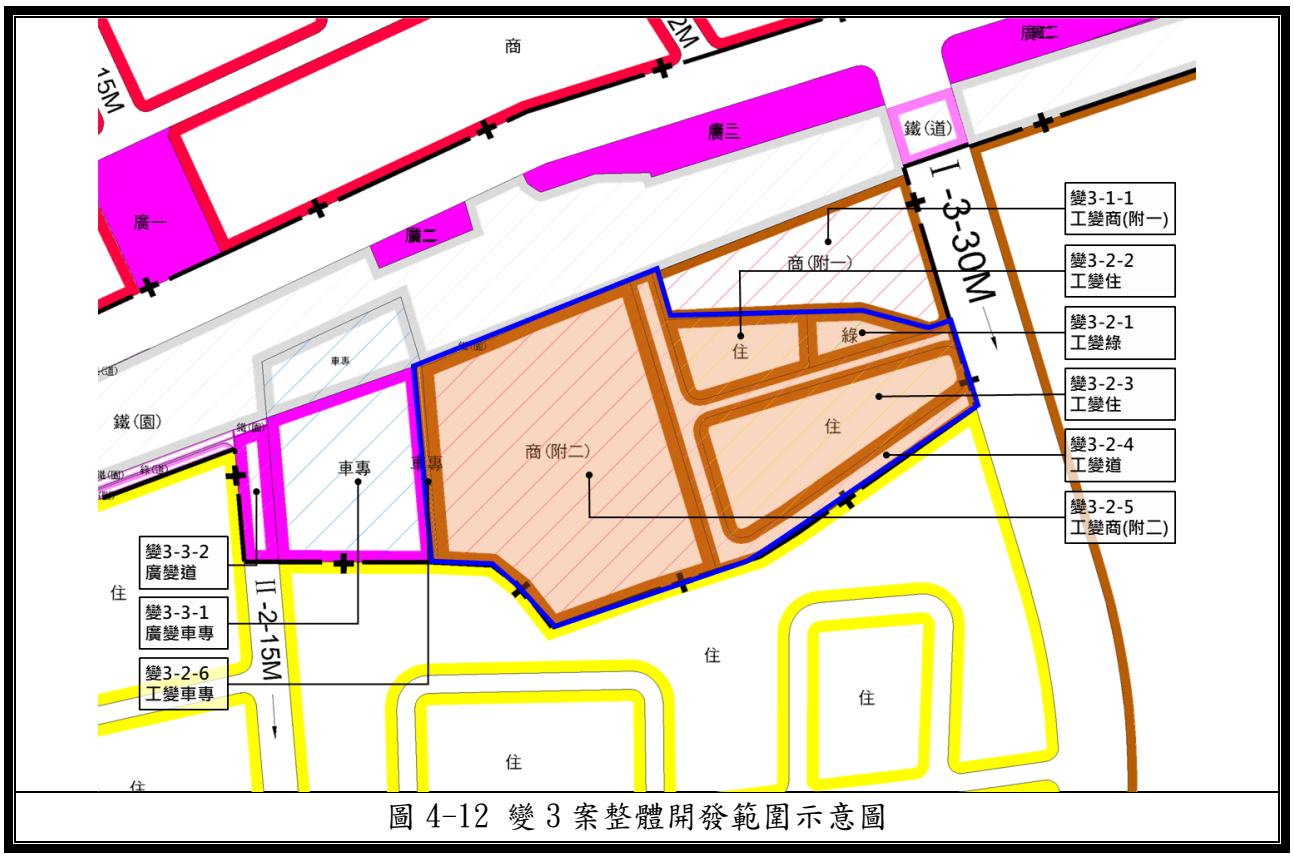


圖 4-12 變 3 案整體開發範圍示意圖

(三)變 4 案整體開發及回饋規定

1. 考量交通部臺鐵局中壢車站周邊夾雜私有鐵路用地及住宅區，不利車站整體規劃設計，且住宅區土地平均深度僅 13-14 公尺，不利未來重建利用，為利車站專用區整體規劃型塑站區意象，並提升私有土地重建開發效益，爰將中壢車站周邊停車場用地、部分鐵路用地(含交通部臺鐵局管有及私有)、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，計畫面積 1.2493 公頃。

2. 都市計畫變更回饋比例規定如下，桃園市政府取得之都市計畫變更回饋土地共同參與權利變換：

(1)住宅區範圍變更回饋 10%。

(2)東南側鐵路用地(變 4-1-3 案)、道路用地(變 4-1-5 案)因現況民房與其西側住宅區民房(變 4-1-6 案)，於民國 60、61 年均已開始納稅。惟民國 72 年公告實施「變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫(通盤檢討)案」內，並未將本變更範圍土地併同西側民房變更為住宅區，考量計畫公平性，比照變 4-1-6 案住宅區變更回饋 10%。

(3)停車場用地、鐵路用地(私有；不含變 4-1-3 案範圍)及道路用地範

圍(不含變 4-1-5 案)變更回饋 40%。

(4)鐵路用地(交通部臺鐵局管有)變更回饋併入變 1 案計算。

3. 交通部臺鐵局管有土地於權利變換時，優先配回車站專用區土地，剩餘權利價值再與實施者、其他公有土地及私有土地所有權人共同參與權利變換。

4. 鐵路地下化軌道及月台之使用空間不計入容積率，並應供交通部臺鐵局無償使用。

5. 商業區建築開發應徵詢鐵路主管機關確認無礙鐵路地下化軌道及月台之使用。

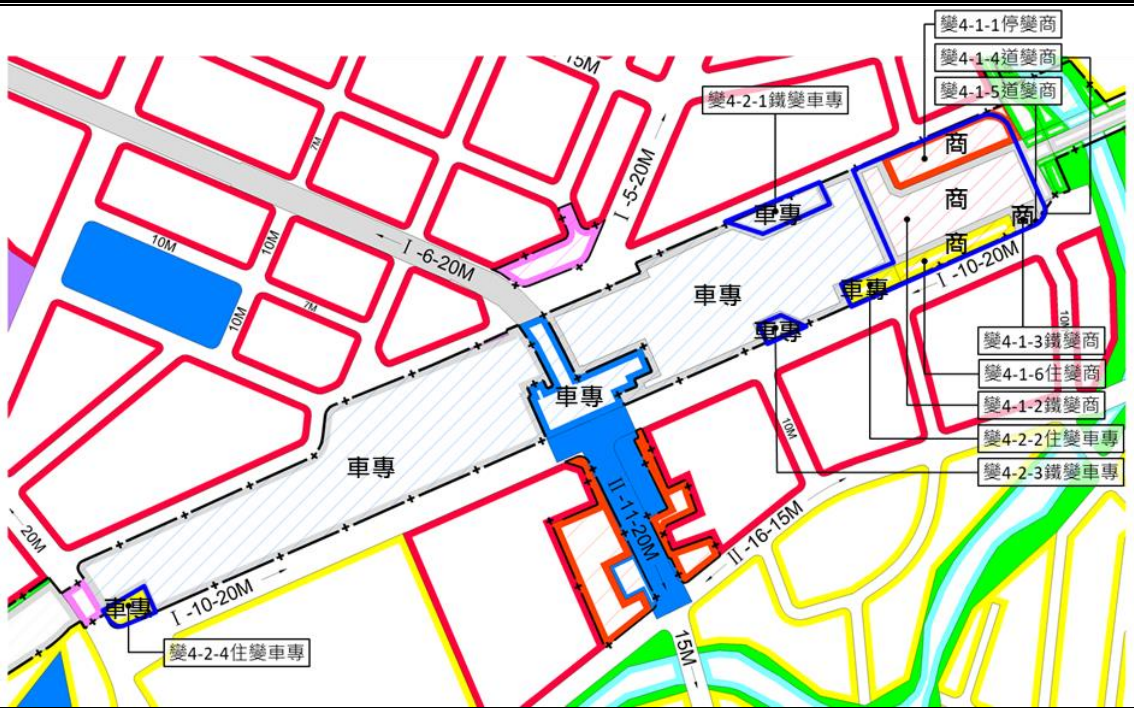


圖 4-13 變 4 案整體開發範圍示意圖

四、變 8 案住宅區(附帶條件)

1. 基於社會公平原則，參依本市公共設施專案通盤檢討通案性原則，訂定回饋比例為 45%，惟為減輕土地所有權人負擔，以降低容積率為 110%方式取代回饋。

2. 倘土地所有權人同意以其土地市價總額 45%折算代金，於申請建築執照時繳交予市府，則其土地得適用住宅區之容積率(200%)。

3. 上開代金之計算及繳交方式依照「桃園市都市計畫土地變更負擔回饋審議原則」辦理。

三、開發方式

本案除變 1、變 3、變 4 案依指定開發方式辦理，其餘土地開發方式說明如下：

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。鐵路地下化工程範圍內而未變更之土地，屬桃園市政府管有土地部分，由桃園市政府無償提供交通部臺鐵局鐵路地下化使用。私有土地部分取得方式詳下說明：

(一)私有土地採一般徵收方式取得為原則。

(二)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。

(三)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。

(四)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。

貳、土地使用分區管制要點及都市設計準則

表 4-2 訂定中壢平鎮都市擴大修訂計畫(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(土地使用分區管制要點部分)

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會決議
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。	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。	照專案小組初步建議意見通過。
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：	二、車站專用區之使用強度與容許使用規定如下： (一)建蔽率不得大於 50%，容積率不得大於 380%，~~容許使用~~其餘相關規	照專案小組初步建議意見通過。

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會決議
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。	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。~~ 1.如有規劃跨街人工平台或其他類似增進公共使用，經都市設計審議通過者，建蔽率可放寬最高至70%。 2.考量車站專用區建築規劃之整體配置與樓層使用之合理效益，鐵路、捷運及其他大眾運輸之軌道及月台之樓地板面積得不計入容積率。 (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~~容許使用規定如下： ~~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。~~ 1.供鐵路、捷運及其他大眾運輸之路線、車站及相關附屬設施使用。 2.得依商業區容許使用規定開發。 (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	

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會決議
	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%。	三、內壢車站南側為原地保留工業區內既有建物劃設之商業區(附帶條件一)，建蔽率不得大於 80%，容積率不得大於 226%；土地所有權人於申請建照前完成繳納土地市價總額 45%代金予桃園市政府，基準容積得適用一般商業區之容積率 380%。有關代金之計算及繳交方式依照「桃園市都市計畫土地變更負擔回饋審議原則」辦理。	同會議決議第四點(三)。
–	四、內壢車站南側商業區(附帶條件二)之建蔽率不得大於 80%，容積率不得大於 380%；商業區地面第 1～3 層限作商業使用。	照專案小組初步建議意見通過。
–	五、中壢車站南側停車場用地(兼供捷運使用)之使用強度與容許使用規定如下：建蔽率不得大於 10%、容積率不得大於 20%，作為立體使用時建蔽率不得大於 80%、容積率不得大於 960%。	照專案小組初步建議意見通過。
–	六、原鐵路兩側由綠地用地、道路用地變更之住宅區(附帶條件)，建蔽率不得大於 60%，容積率不得大於 110%；土地所有權人於申請建照前完成繳納土地市價總額 45%代金予桃園市政府，基準容積得適用一般住宅區之容積率 200%。有關代金之計算及繳交方式依照「桃園市都市計畫土地變更負擔回饋審議原則」辦理。	照專案小組初步建議意見通過。
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。	七、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。中原站及平鎮站區範圍之地下並得供餐飲、旅遊服務與停車等相關附屬設施使用。 (二)地上、下供園道及其相關附屬設施使用。 (三)除高城路至文化二路路段間之園道用地、鐵路用地(兼供園道使用)(合併路權)及平鎮站範圍經	照專案小組初步建議意見通過。

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會 決議
	都市設計審議通過，得設置附屬設施之突出物外，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。	
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。	八、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。	照專案小組初步建議意見通過。
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	九、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~~併中和路、美樂路~~拓寬為~~留設東西向共 20 公尺寬~~之道路~~通道作為通行車道：站區東側以中和路北側計畫道路境界線往南 20 公尺深度、東西平行延伸至中新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。 (3)車站專用區內指定留設通道由交通部納入鐵路地下化工程興闢後交由桃園市政府維護管理。 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)車站專用區中央南北向 20 公尺寬通行車道西側 20 公尺深度範圍(街廓編號 3)、東側 40 公尺深度範圍(街廓編號 4~~、~~	內壢車站站區周邊「指定留設通道供通行車道使用」部分，同會議決議第四點(三)，餘照專案小組初步建議意見通過。

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會 決議
(街廓編號 3)，並應與複合性商業大樓共構規劃設計。 (二)內壢車站站區周邊(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)。	~~5~~)。 (2)前述規定如經都市設計審議同意者，得不適用指定留設廣場式開放空間之一部或全部規定。 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。~~ (1)車站專用區中央南北向 20 公尺寬通行車道西側街廓編號 2 範圍。 (2)上開範圍指定供桃園市政府設置大眾運輸路線、場站及相關附屬設施，依桃園市政府提出之使用空間需求，與複合性轉運站大樓整體規劃設計，區位以本指定空間西側為原則，並由桃園市政府洽交通部臺鐵局租用或協議使用。 (二)內壢車站站區周邊(包含鐵路用地(兼供園道使用)、車站專用區及商業區)(詳圖 3)： 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)內~~，~~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，連接至 50 公尺園道(中華路)。 (2)車站專用區~~東側指定留設南北向 10 公尺寬通道及~~內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內之西側指定留設南北向 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。 (4)車站專用區東側至興仁路鐵路用地(兼供園道使用)內之	

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會 決議
	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 公尺寬通道及 10 公尺計畫道路連接至 50 公尺園道(中華路)，各指定留設南北向 10 公尺寬通道作為通行車道。 (5)車站專用區內指定留設通道由交通部納入鐵路地下化工程興闢後交由桃園市政府維護管理。 2.指定留設廣場式開放空間(得計入法定空地)： (1)50 公尺園道南側、車站專用區東側及興仁路以西之鐵路用地(兼供園道使用)，除指定留設供通行車道使用以外~~之~~全部範圍~~(街廓編號 2、3)~~。 (2)前述規定如經都市設計審議同意者，得不適用指定留設廣場式開放空間之一部或全部規定。 (三)內壢、中原、平鎮車站指定留設車站出入口使用規定(詳圖 4、5、6)：除臺鐵車站站區範圍內出入口外，為便利各車站周邊人行進出，另指定留設出入口位置(位置得依實際情形酌調)，由交通部納入鐵路地下化工程施作，屬桃園市政府管有土地部分，無償供交通部臺鐵局作出入口使用。	
七、建築退縮留設公共開放空間規定： (一)中壢車站站區周邊(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	十、建築退縮留設公共開放空間規定： (一)中壢車站站區周邊(詳圖 7)： 1.車站專用區~~、車站用地、交通用地~~及~~停車場用地~~商業區應自計畫道路、指定通行車道之道路境界線及臨~~住宅~~商業區界線至少退縮 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	照專案小組初步建議意見通過。

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會 決議
景觀道路意象。 (二)內壢車站站區周邊(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。	景觀道路意象。 (二)內壢車站站區周邊(詳圖 8)： 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，該街角廣場留設長寬比至少 3：2，自計畫道路境界線起至少留設 4 公尺寬人行步道。 (四)高城路至文化二路路段間之鐵路用地(兼供園道使用)(合併路權)南側臨可建築用地部分，應自園道境界線至少退縮 4 公尺留設單向通行車道，提供車輛進出通行使用。 (五)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。 (六)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。 (七)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、6)	十一、增額容積相關規定：(詳圖 9、	照專案小

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會決議
(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。	10) (一)增額容積適用範圍為位於臺鐵車站中心點半徑 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)前述臨接計畫道路路寬條件，若計畫道路臨接鐵路地下化騰空路廊，且屬整體規劃之園道系統，則該計畫道路寬度得與園道系統合併計算。 (三)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。 (四)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。	組初步建議意見通過。
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。	十二、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。	照專案小組初步建議意見通過。

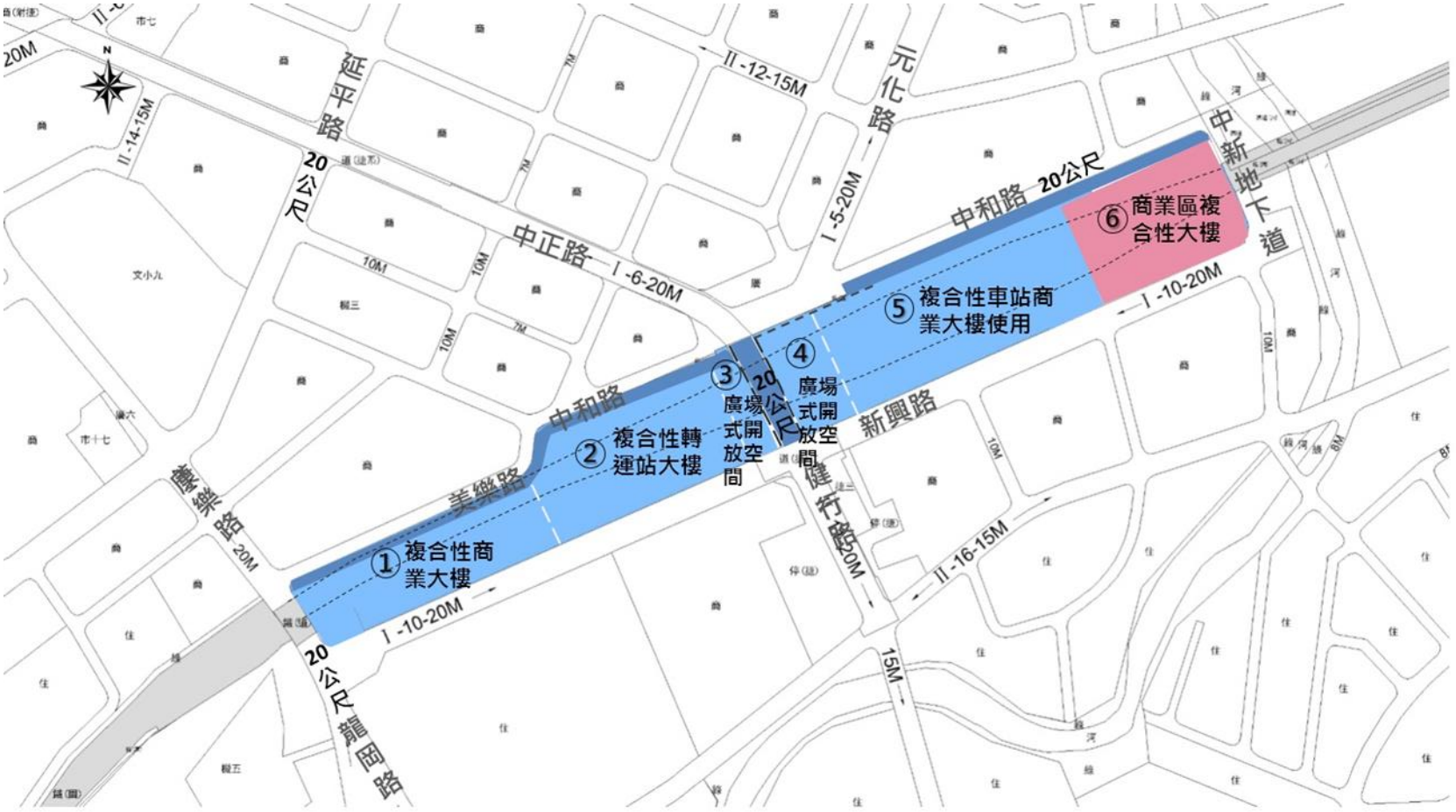


圖 4-14 中壢車站周邊指定留設空間(平面部分) 示意圖

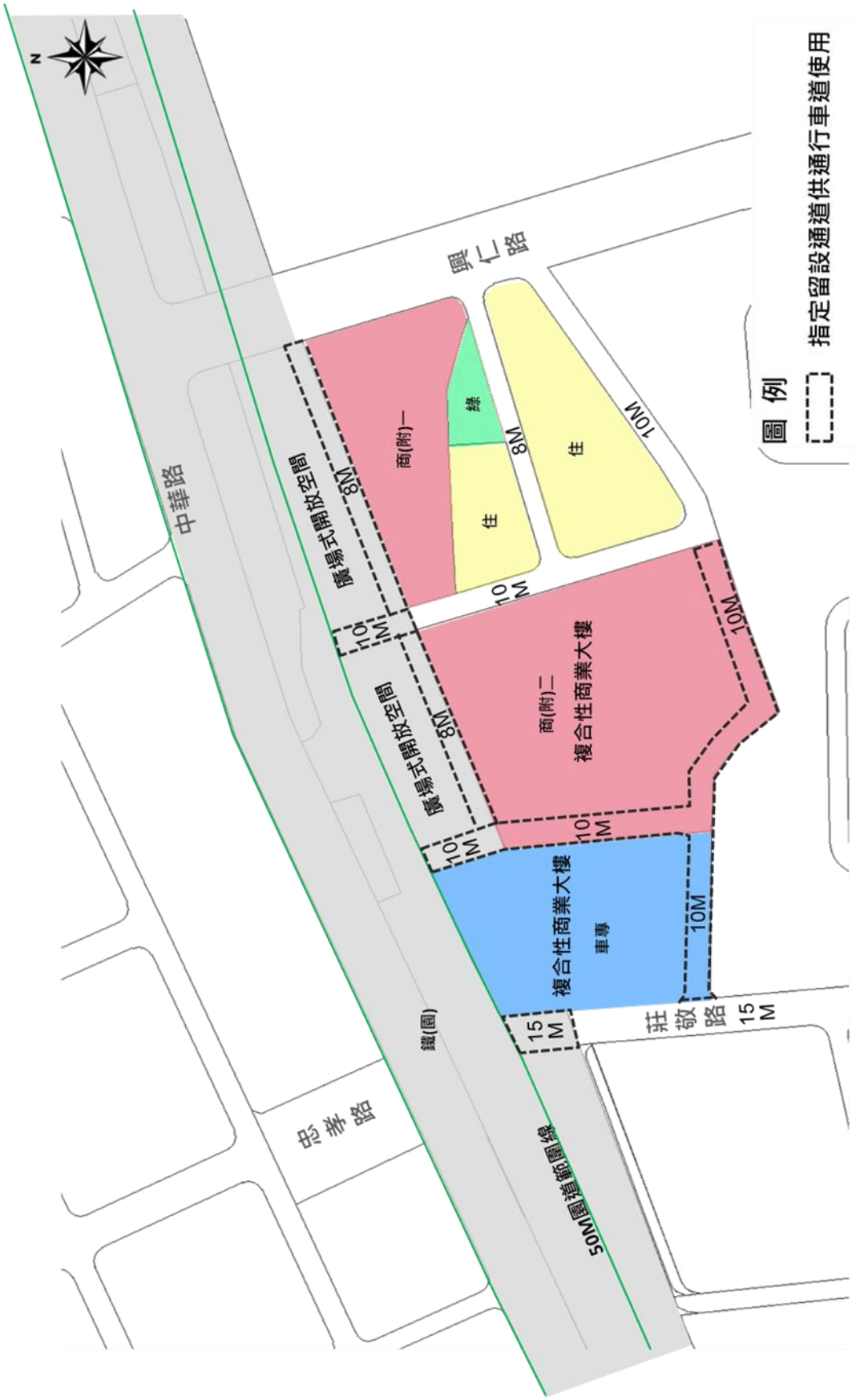


圖 4-15 內壢車站周邊指定留設空間(平面部分)示意圖

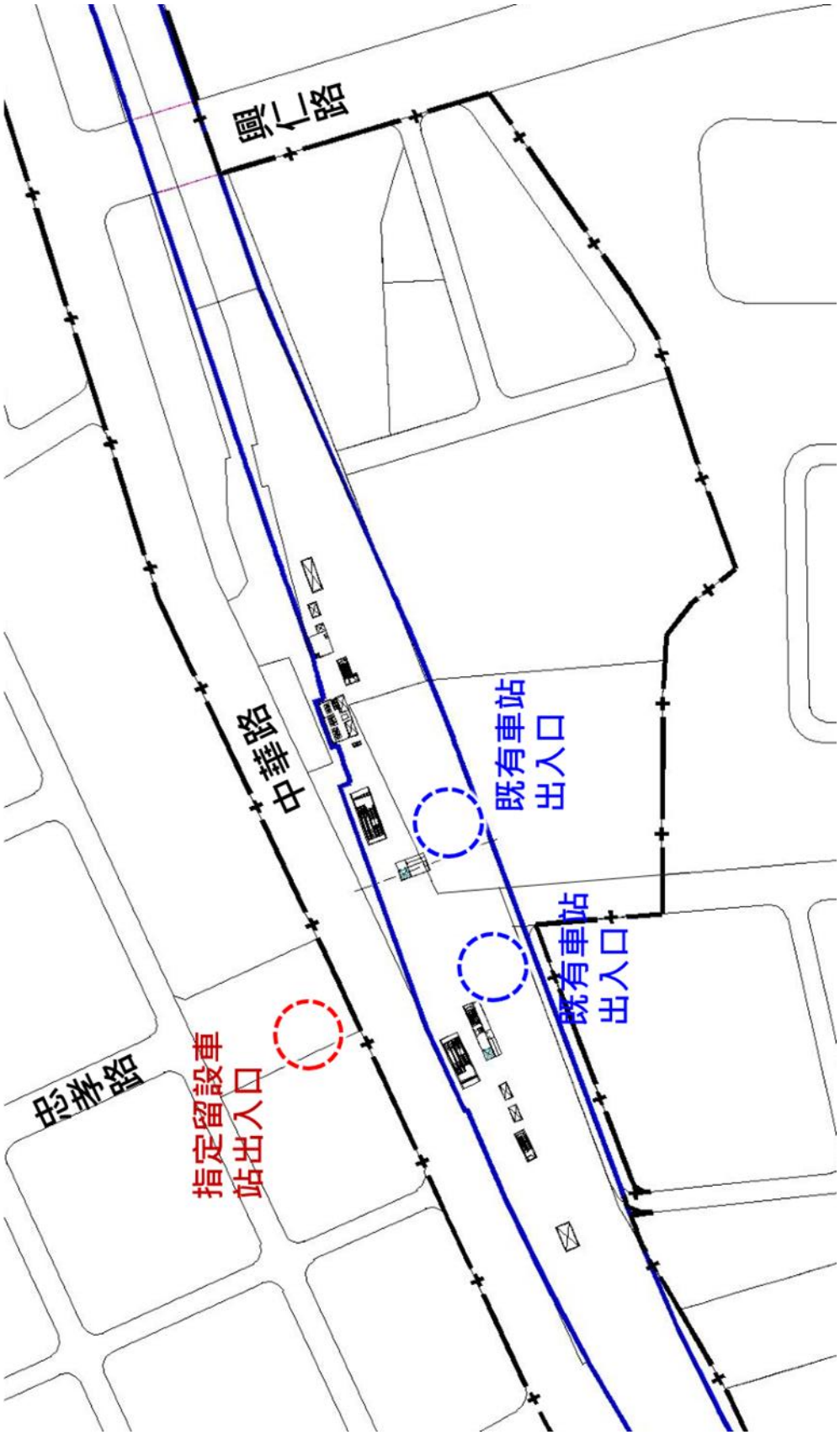


圖 4-16 內壢車站周邊指定留設車站出入口使用規定

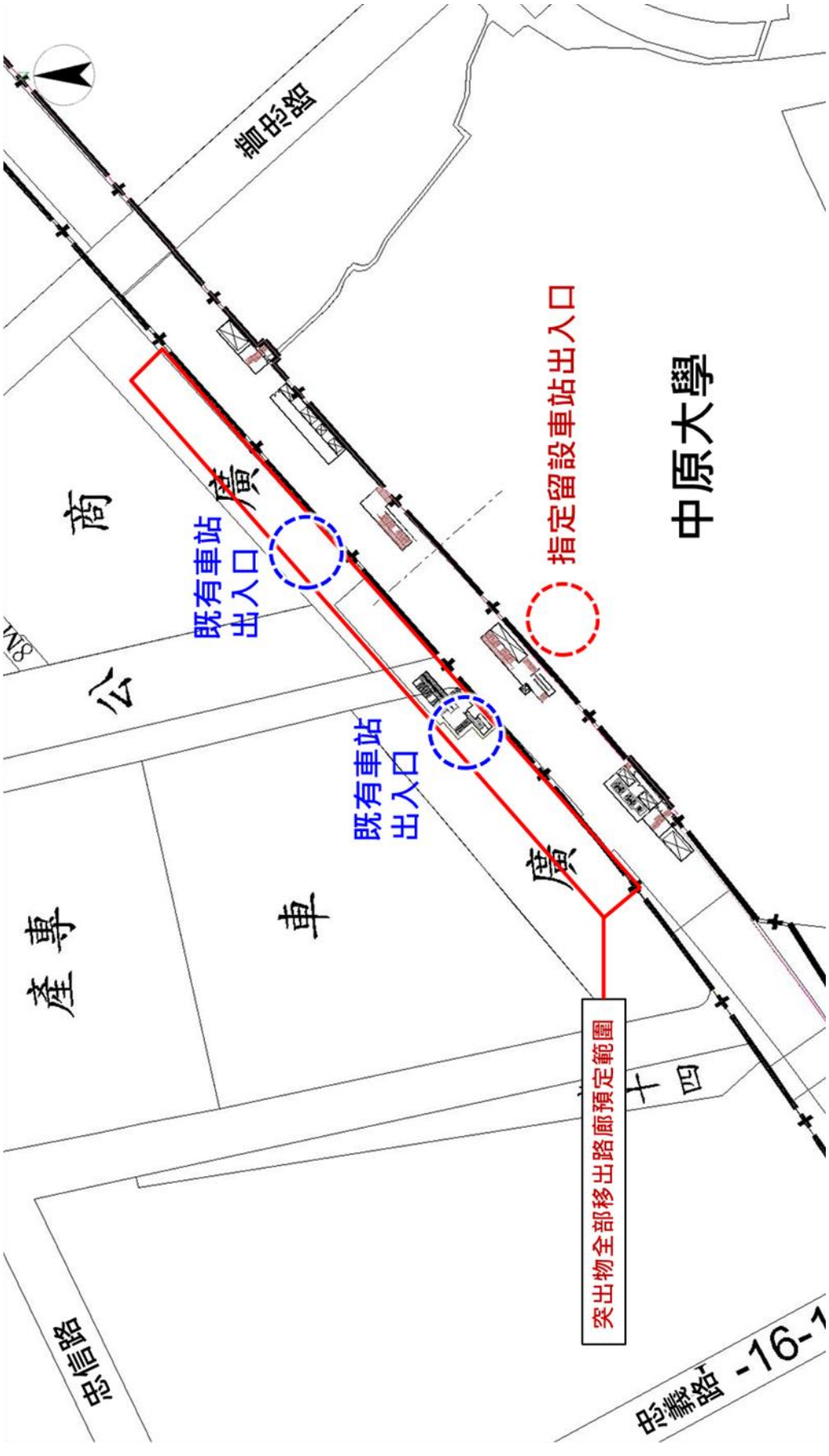
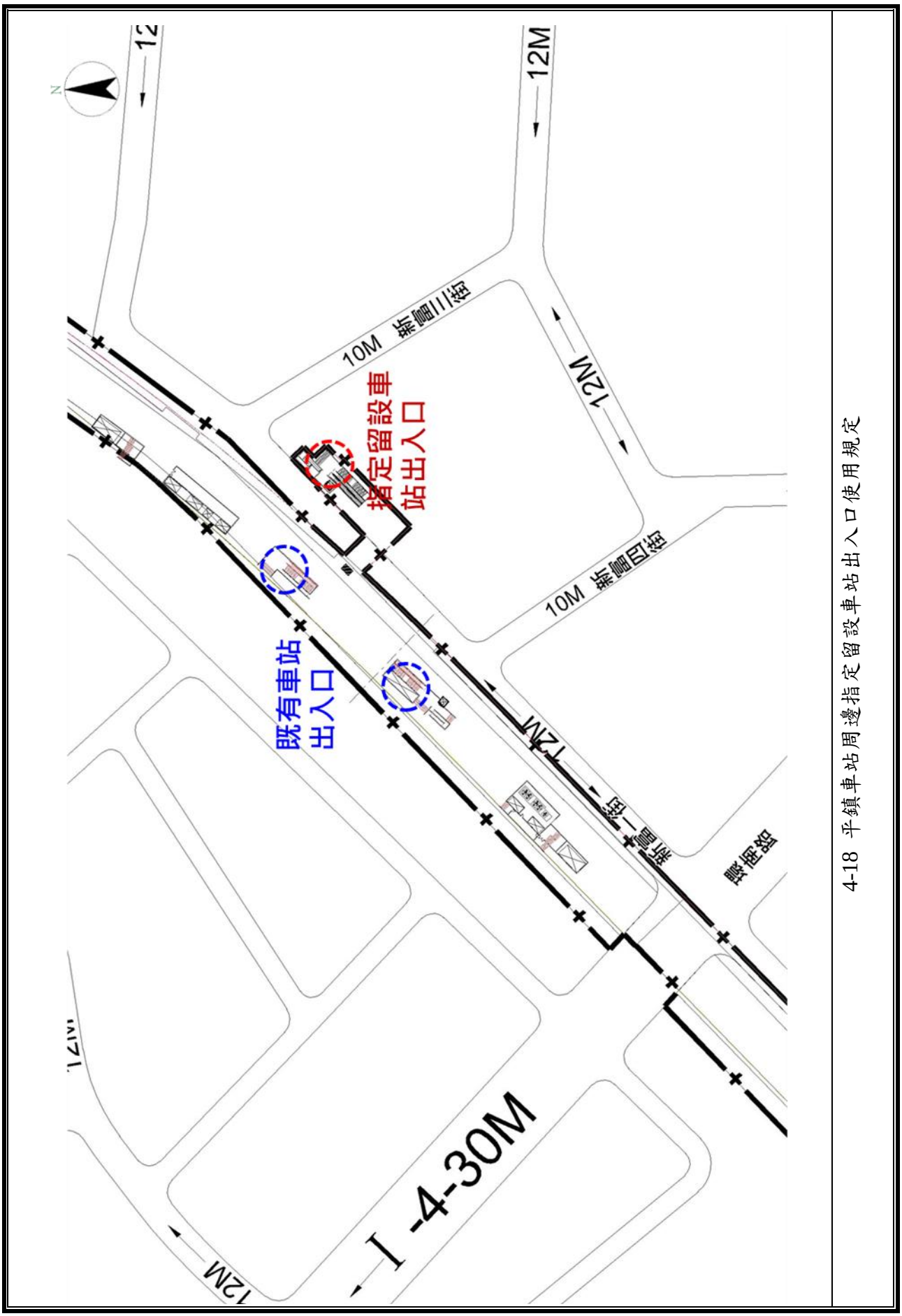
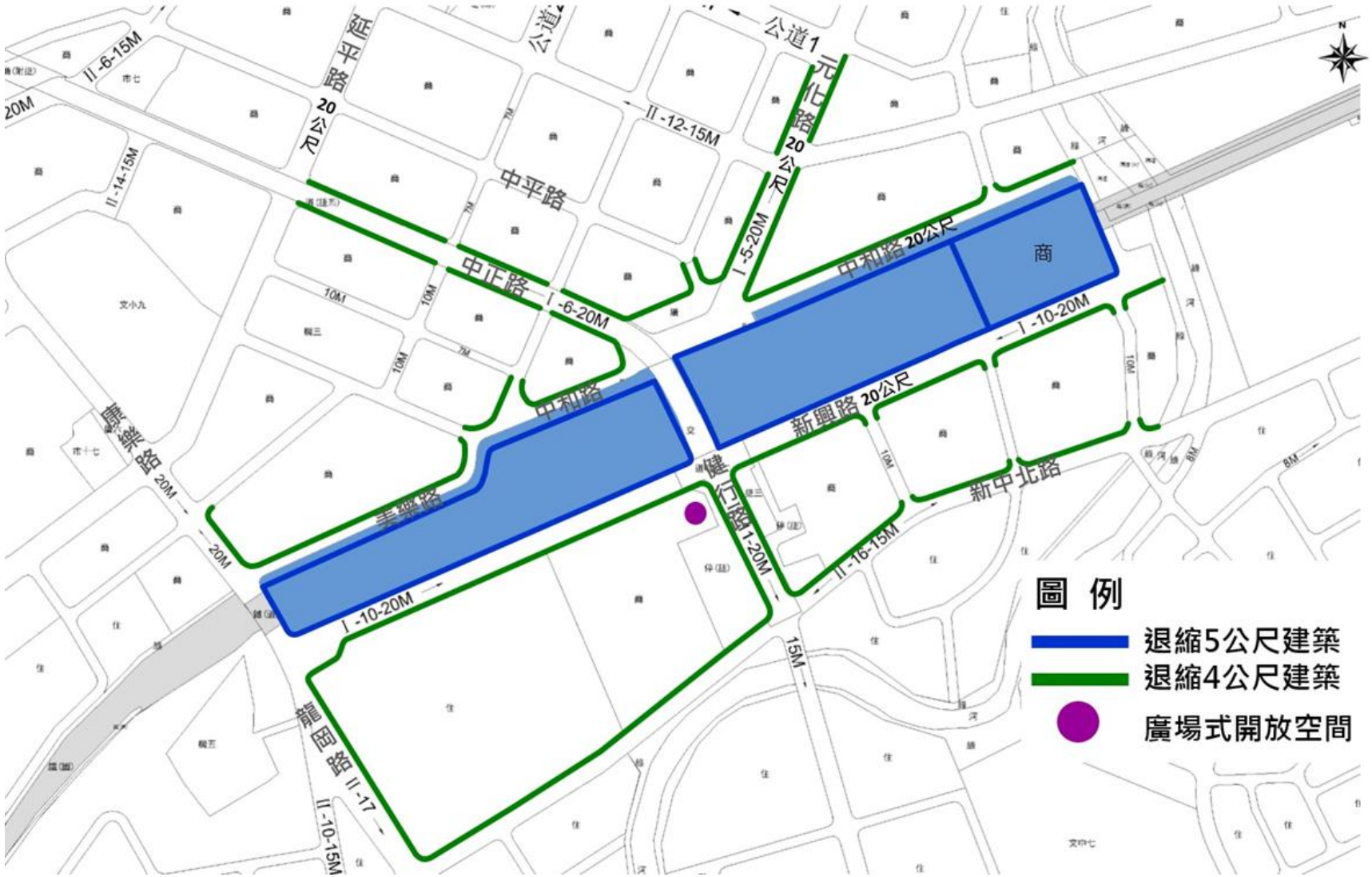


圖 4-17 中原車站周邊指定留設車站出入口使用規定



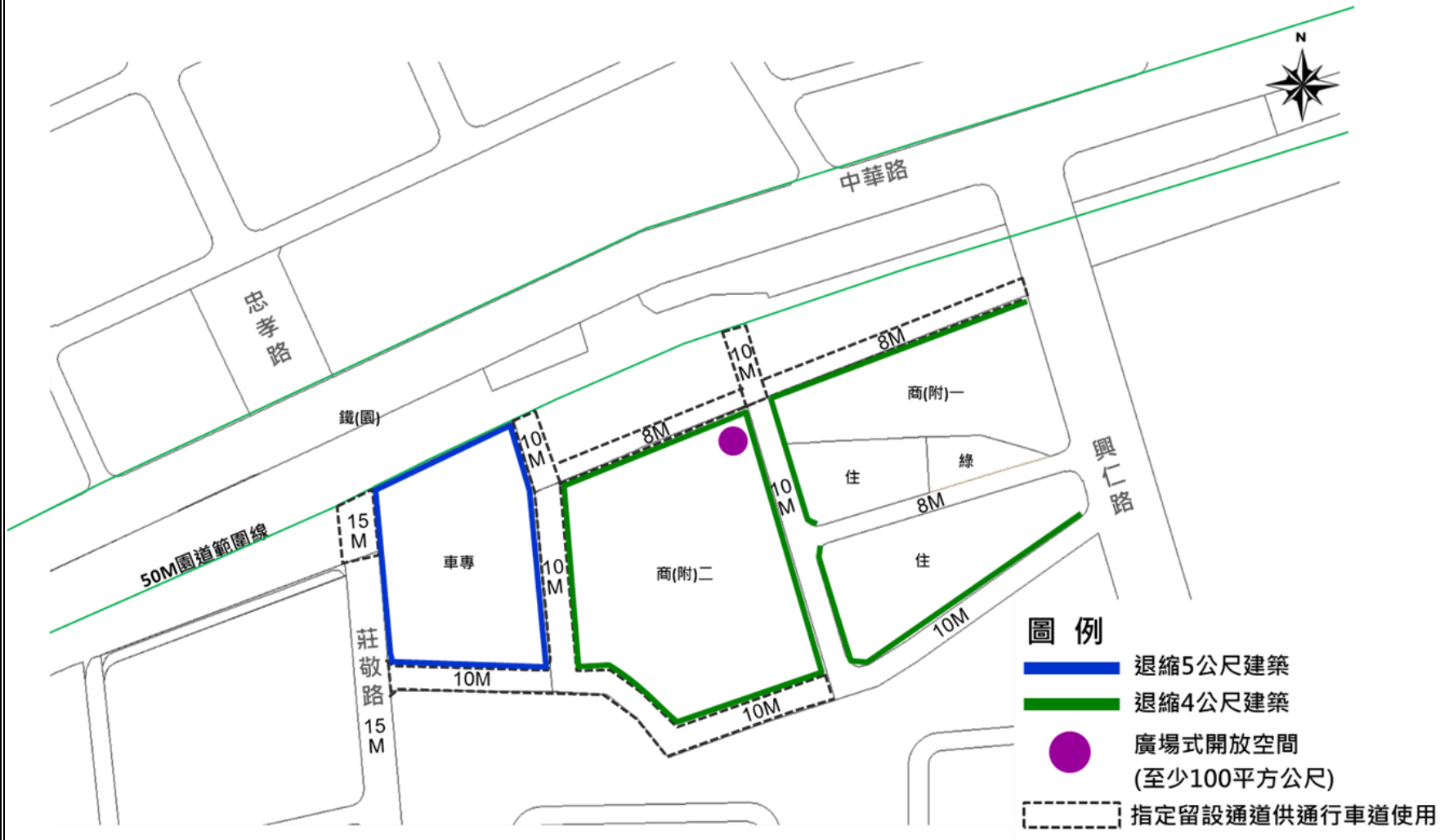
4-18 平鎮車站周邊指定留設車站出入口使用規定



註：未標示建築退縮之街廓逕依所屬都市計畫建築退縮規定辦理。

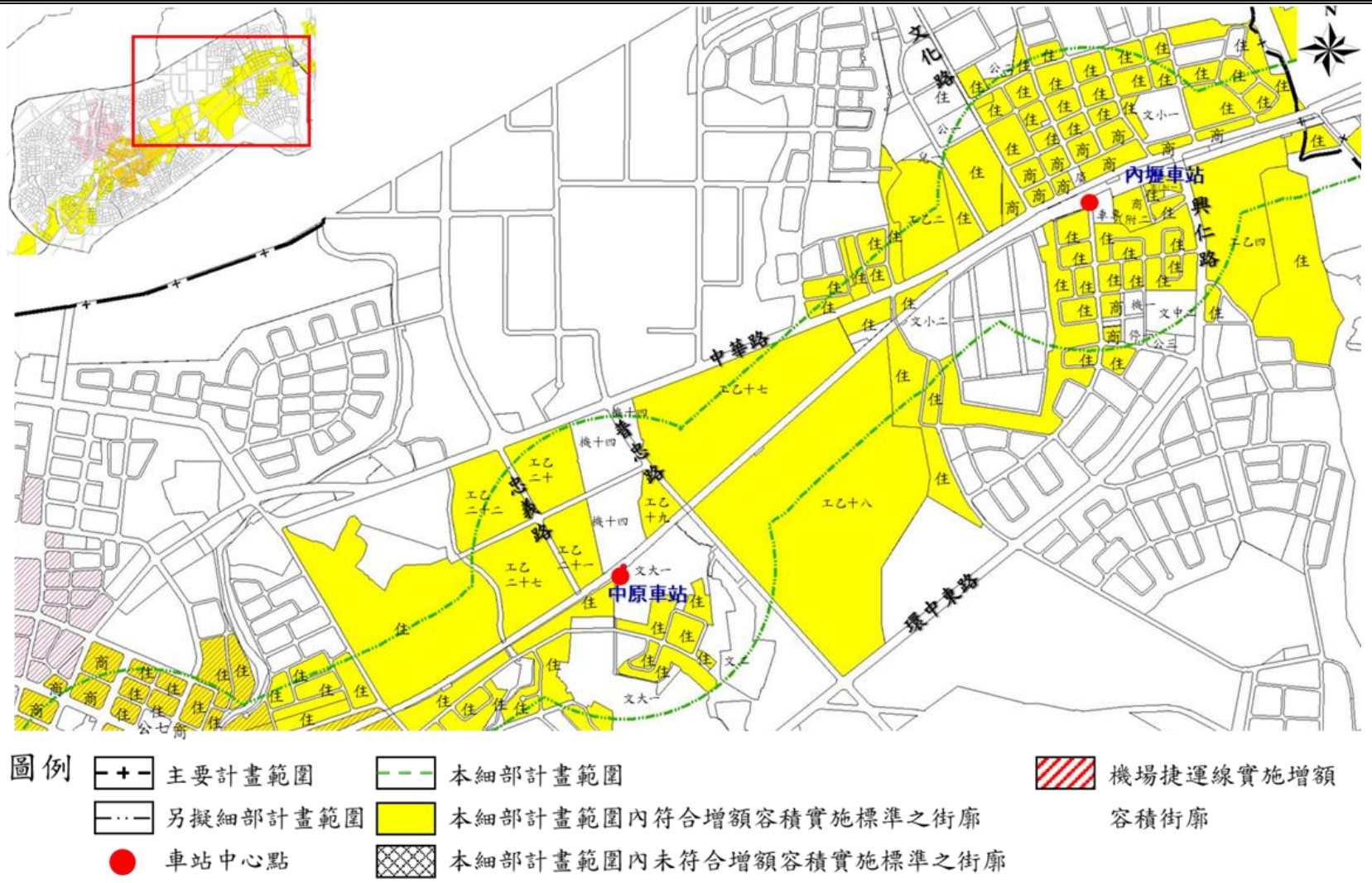
（臨接計畫道路未達 15 公尺者，至少退縮 3.5 公尺建築，臨接 15 公尺(含)以上者，至少退縮 4 公尺建築。）

圖 4-19 中壢車站周邊建築退縮管制示意圖



註：未標示建築退縮之街廓逕依所屬都市計畫建築退縮規定辦理。
（臨接計畫道路未達 15 公尺者，至少退縮 3.5 公尺建築，臨接 15 公尺(含)以上者，至少退縮 4 公尺建築。）

圖 4-20 內壢車站周邊建築退縮管制示意圖



註：上圖係彙整相關都市計畫成果繪製，實際應以都市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。

圖 4-21 本計畫區實施增額容積範圍示意圖(一)



註：上圖係彙整相關都市計畫成果繪製，實際應以都市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。

圖 4-22 本計畫區實施增額容積範圍示意圖(二)

表 4-3 訂定中壢平鎮都市擴大修訂計畫(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(都市設計準則部分)

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會決議
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。	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。	照專案小組初步建議意見通過。
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。	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，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。 ~~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。~~	照專案小組初步建議意見通過。
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、~~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。	照專案小組初步建議意見通過。

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會 決議
(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。	(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，且坡度不得大於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。	四、鐵路用地(兼供園道使用)、園道用地及綠地用地(兼供道路使用)之設計原則 (一)鐵路用地(兼供園道使用)、園道用地及綠地用地(兼供道路使用)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。~~ (二)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。 (三)鐵路用地(兼供園道使用)至少達50%之綠覆率。 (四)~~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~~兩側道路應設置~~至少~~4 公尺寬人行步道，並種植大型喬木。	照專案小組初步建議意見通過。
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。	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。	照專案小組初步建議意見通過。

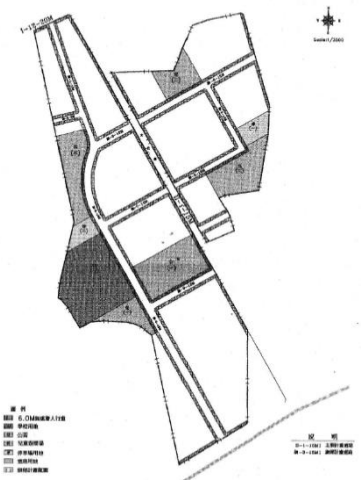
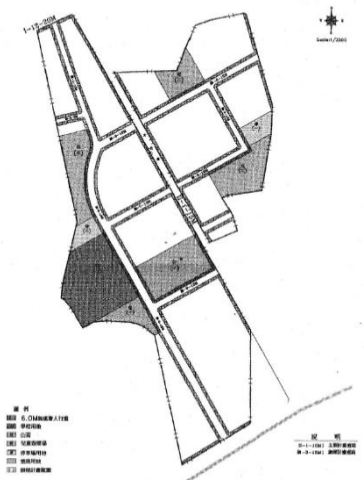
公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會決議
(四)綠化及綠覆率計算依據「桃園市建築基地綠化自治條例」辦理。	(四)綠化及綠覆率計算依據「桃園市建築基地綠化自治條例」辦理。	
六、配合鐵路地下化後必要之突出物設計原則 計畫區內所有鐵路地下化相關突出物如出入口、通風口及冷卻塔的配置，應整合造型、分佈秩序化、系統化，使行人得以清晰辨認。 (一)透空：在不妨礙突出物既有機能原則下，應儘量透空其量體。 (二)輕化：在不妨礙突出物既有機能原則下，應儘量輕化其量體，以逐漸輕巧、半透明的上部構造現象，減少對行人的壓迫感。 (三)複合設計：在不妨礙突出物既有機能原則下，結合周邊景觀之設計，並與其他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。	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。	照專案小組初步建議意見通過。

表 4-4 變更中壢平鎮都市計畫(原工一、工二變更為住宅區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會決議
一、本要點依都市計畫法第 22 條、第 32 條、同法臺灣省施行細則第 31 條及同法桃園市施行細則第 39 條規定訂定之。	一、本要點依都市計畫法第 22 條、第 32 條~~、同法臺灣省施行細則第 31 條~~及同法桃園市施行細則第 39 條規定訂定之。	照專案小組初步建議意見通過。
二、土地使用分區管制事項 (一)住宅區建蔽率不得大於 60%，容積率不得大於 260%。 (二)學校用地建蔽率不得大於 50%，容積率不得大於 150%。 (三)停車場用地做立體停車場使用時期建蔽率不得大於 80%，容積率不得大於 250%。 (四)公園兼兒童遊樂場、學校運動場地下得依「都市計畫公共設施用地多目標使用方案」做多目標使用。	二、土地使用分區管制事項 (一)住宅區建蔽率不得大於 60%，容積率不得大於 260%。 (二)學校用地建蔽率不得大於 50%，容積率不得大於 150%。 (三)停車場用地做立體停車場使用時期建蔽率不得大於 80%，容積率不得大於 250%。 (四)公園兼兒童遊樂場、學校運動場地下得依「都市計畫公共設施用地多目標使用方案」做多目標使用。	照專案小組初步建議意見通過。
三、建築管制事項 (一)為鼓勵基地之整體合併建築使用及設置公益性設施，訂定下列獎	三、建築管制事項 (一)為鼓勵基地之整體合併建築使用及設置公益性設施，訂定下列獎	照專案小組初步建議意見通

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會決議
勵措施： 1. 建築基地設置公共開放空間獎勵部分，依內政部訂定「實施都市計畫地區建築基地綜合設計鼓勵辦法」規定辦理。 2. 建築物提供部分樓地板面積供左列使用者，得增加所提供之樓地板面積。但以不超過基地面積乘以基地容積率之 30%為限。 (1)私人捐獻或設置圖書館、博物館、藝術中心、兒童青少年、勞工、老人等活動中心、景觀公共設施廣場等供公眾使用；其集中留設之面積在 100 平方公尺以上，並經目的事業主管機關核准設立公益性基金管理營運者。 (2)建築物留設空間與天橋或地下道連接供公眾使用，經交通主管機關核准者。 (3)凡建築物增設停車空間且提供公眾使用者，得依「臺灣省建築物增設停車空間鼓勵要點」規定增加興建樓地板面積。 (二)法定空地與公共開放空間 1. 依「實施都市計畫地區建築基地綜合設計鼓勵辦法」申請之建築案件，必要時可將法定空地與申請或指定留設之公共開放空間以圍牆予以分隔，並於公共開放空間設立明顯標示牌公告予公眾使用。 2. 地面層非供住宅使用之建築物得不受前款設置圍牆限制。 (三)私設通路 1. 基地內以私設通路連通建築線及建築物出入口者，除按建築技術規則第 163 條規定外，建築物牆面應於私設通路境界線退縮 2 公尺建築，退縮部分亦僅能供作人行專用步道。 2. 私設通路及其兩側退縮部份得計入法定空地計算，並得不予認	勵措施： 1. 建築基地設置公共開放空間獎勵部分，依內政部訂定「實施都市計畫地區建築基地綜合設計鼓勵辦法」規定辦理。 2. 建築物提供部分樓地板面積供左列使用者，得增加所提供之樓地板面積。但以不超過基地面積乘以基地容積率之 30%為限。 (1)私人捐獻或設置圖書館、博物館、藝術中心、兒童青少年、勞工、老人等活動中心、景觀公共設施廣場等供公眾使用；其集中留設之面積在 100 平方公尺以上，並經目的事業主管機關核准設立公益性基金管理營運者。 (2)建築物留設空間與天橋或地下道連接供公眾使用，經交通主管機關核准者。 (3)凡建築物增設停車空間且提供公眾使用者，得依「臺灣省建築物增設停車空間鼓勵要點」規定增加興建樓地板面積。 (二)法定空地與公共開放空間 1. 依「實施都市計畫地區建築基地綜合設計鼓勵辦法」申請之建築案件，必要時可將法定空地與申請或指定留設之公共開放空間以圍牆予以分隔，並於公共開放空間設立明顯標示牌公告予公眾使用。 2. 地面層非供住宅使用之建築物得不受前款設置圍牆限制。 (三)私設通路 1. 基地內以私設通路連通建築線及建築物出入口者，除按建築技術規則第 163 條規定外，建築物牆面應於私設通路境界線退縮 2 公尺建築，退縮部分亦僅能供作人行專用步道。 2. 私設通路及其兩側退縮部份得計入法定空地計算，並得不予認	過。

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會 決議
定為公共開放空間，惟依「實施都市計畫地區建築基地綜合設計鼓勵辦法」申請者仍需將該私設通路及其退縮部分開放予公眾使用。 (四)圍牆 本地區建築基地僅准建造高度 2 公尺以下透空欄杆(透空部分達 70%以上)之圍牆，欄杆之牆基不得高於 120 公分。 (五)廣告物 1. 廣告物僅得設置於計畫道路兩側，基地內私設通路側不得設置廣告物招牌。 2. 供純住宅使用之建築物不得設置廣告物、招牌。 3. 非供住宅使用之建築物設置招牌廣告物之高度不得超過第2層之窗臺，且其面積不得大於地面層正面總面積之八分之一。 (六)停車空間 法定停車空間應予室內化或地下化，不得設置於法定空地。 (七)交通動線 1. 建築基地面積超過3,000平方公尺以上或停車數量總和達150部以上者，需設置 2 個以上汽車出入口。 2. 建築基地之汽車出入口，除基地條件限制外，不得設置於下列道路及場所： (1)自道路或重劃區留設道路交叉截角線、人行穿越道、斑馬線距離 5 公尺範圍內。 (2)學校校門口距離 10 公尺範圍內。 (3)丁字路及其他有礙公共安全及公共交通之道路、路段或場所。 (八)最小建築基地規模 本計畫區住宅區之最小建築基地面積以不得低於500平方公尺為原則，惟經主管機關許可者，不在此限。	定為公共開放空間，惟依「實施都市計畫地區建築基地綜合設計鼓勵辦法」申請者仍需將該私設通路及其退縮部分開放予公眾使用。 (四)圍牆 本地區建築基地僅准建造高度 2 公尺以下透空欄杆(透空部分達 70%以上)之圍牆，欄杆之牆基不得高於 120 公分。 (五)廣告物 1. 廣告物僅得設置於計畫道路兩側，基地內私設通路側不得設置廣告物招牌。 2. 供純住宅使用之建築物不得設置廣告物、招牌。 3. 非供住宅使用之建築物設置招牌廣告物之高度不得超過第 2 層之窗臺，且其面積不得大於地面層正面總面積之八分之一。 (六)停車空間 法定停車空間應予室內化或地下化，不得設置於法定空地。 (七)交通動線 1. 建築基地面積超過 3,000 平方公尺以上或停車數量總和達150部以上者，需設置 2 個以上汽車出入口。 2. 建築基地之汽車出入口，除基地條件限制外，不得設置於下列道路及場所： (1)自道路或重劃區留設道路交叉截角線、人行穿越道、斑馬線距離 5 公尺範圍內。 (2)學校校門口距離 10 公尺範圍內。 (3)丁字路及其他有礙公共安全及公共交通之道路、路段或場所。 (八)最小建築基地規模 本計畫區住宅區之最小建築基地面積以不得低於 500 平方公尺為原則，惟經主管機關許可者，不在此限。	

<table>
<tr><th>公展條文</th><th>依專案小組初步建議意見
修正條文</th><th>市都委會
決議</th></tr>
<tr><td>四、都市設計與防災管制事項
(一)公共開放空間
本計畫區指定留設之公共開放空間，其性質、位置及規模如圖 3，且得於申請建築時計入建築基地法定空地。
 
(二)綠覆標準
本計畫區公共設施、公共開放空間及建築基地法定空地之綠覆率、植栽數量及設置標準應依下表規定：
<table><tr><td>項目</td><td>最小綠覆率(%)</td><td>植栽數量及設置標準</td><td>備註</td></tr><tr><td>公園</td><td>60</td><td>每滿 50 平方公尺，栽植喬木一棵</td><td></td></tr><tr><td>兒童遊樂場</td><td>60</td><td>每滿 50 平方公尺，栽植喬木一棵</td><td></td></tr><tr><td>人行道</td><td>40</td><td>每滿 64 平方公尺，栽植喬木一棵</td><td>含指定及另行留設之開放空間。</td></tr><tr><td>法定空地</td><td>50</td><td>每滿 64 平方公尺，栽植喬木一棵</td><td>不含指定及另行留設之開放空間</td></tr></table></td><td>四、都市設計與防災管制事項
(一)公共開放空間
本計畫區指定留設之公共開放空間，其性質、位置及規模如圖 3，且得於申請建築時計入建築基地法定空地。
 
(二)綠覆標準
本計畫區公共設施、公共開放空間及建築基地法定空地之綠覆率、植栽數量及設置標準應依下表規定：
<table><tr><td>項目</td><td>最小綠覆率(%)</td><td>植栽數量及設置標準</td><td>備註</td></tr><tr><td>公園</td><td>60</td><td>每滿 50 平方公尺，栽植喬木一棵</td><td></td></tr><tr><td>兒童遊樂場</td><td>60</td><td>每滿 50 平方公尺，栽植喬木一棵</td><td></td></tr><tr><td>人行道</td><td>40</td><td>每滿 64 平方公尺，栽植喬木一棵</td><td>含指定及另行留設之開放空間。</td></tr><tr><td>法定空地</td><td>50</td><td>每滿 64 平方公尺，栽植喬木一棵</td><td>不含指定及另行留設之開放空間</td></tr></table></td><td>照專案小組初步建議意見通過。</td></tr>
<tr><td>五、增額容積相關規定：
(一)位於臺鐵車站中心點半徑 500 公尺範圍及鐵路沿線 200 公尺範圍涵蓋到之細部計畫街廓，使用分區為住宅區者，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。
(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</td><td>五、增額容積相關規定：
(一)增額容積適用範圍為位於臺鐵車站中心點半徑 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)前述臨接計畫道路路寬條件，若計畫道路臨接鐵路地下化騰空路廊，且屬整體規劃之園道系統，則該計畫道路寬度得與園道系統合併計</td><td>照專案小組初步建議意見通過。</td></tr>
</table>

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會決議
市政府另訂之。	算。 (三)增額容積最高以住宅區基準容積率之10%為限。 (四)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。	
六、本要點未規定事項，應依其他有關法令辦理。	六、本要點未規定事項，應依其他有關法令辦理。	照專案小組初步建議意見通過。



註：上圖係彙整相關都市計畫成果繪製，實際應以都市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。

圖 4-23　本計畫增額容積實施範圍示意圖(內壢站周邊)

表 4-5 變更中壢平鎮都市擴大修訂主要計畫(原市場用地(市三)變更為商業區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會決議
第一點:本要點依都市計畫法第 22 條、第 32 條、同法臺灣省施行細則第 31 條及同法桃園市施行細則第 39 條規定制定之。	第一點:本要點依都市計畫法第 22 條、第 32 條~~、同法臺灣省施行細則第 31 條~~及同法桃園市施行細則第 39 條規定制定之。	照專案小組初步建議意見通過。
第二點: 一、商業區內建築物之建蔽率不得大於 70%,容積率不得大於 300%。 二、將來申請建築時,應自道路境界線至少退縮 5 公尺建築(如屬角地且兩面道路寬度不一時,應以較寬道路為退縮面,而兩面道路寬度相同者,擇一退縮面臨人行步道部分,應自人行步道境界線至少退縮 2 公尺建築,退縮部分得計入法定空地,建築樓地板面積在 100 平方公尺以下者,應留設一部停車空間,如超過 100 平方公尺者,則超過部分每超過 150 平方公尺應增設一部停車空間。	第二點: 一、商業區內建築物之建蔽率不得大於 70%,容積率不得大於 300%。 二、將來申請建築時,應自道路境界線至少退縮 5 公尺建築(如屬角地且兩面道路寬度不一時,應以較寬道路為退縮面,而兩面道路寬度相同者,擇一退縮面臨人行步道部分,應自人行步道境界線至少退縮 2 公尺建築,退縮部分得計入法定空地,建築樓地板面積在 100 平方公尺以下者,應留設一部停車空間,如超過 100 平方公尺者,則超過部分每超過 150 平方公尺應增設一部停車空間。	照專案小組初步建議意見通過。
第三點: 一、有關設置公共開放空間獎勵部分依內政部訂定「實施都市計畫地區建築基地綜合設計鼓勵辦法」之規定辦理。 二、建築物提供部分樓地板面積供下列使用者,得增加所提供之樓地板面積。但以不超過基地面積乘以該基地容積率之 30%為限。 1. 私人捐獻或設置圖書館、博物館、藝術中心、兒童、青少年、勞工、老人等活動中心、景觀公共設施等供公眾使用,其集中留設之面積在 100 平方公尺以上並經目的事業主管機關核准設立公益性基金管理營運者。 2. 建築物留設空間與天橋或地下道連接供公眾使用,經交通主管機關核准者。	第三點: 一、有關設置公共開放空間獎勵部分依內政部訂定「實施都市計畫地區建築基地綜合設計鼓勵辦法」之規定辦理。 二、建築物提供部分樓地板面積供下列使用者,得增加所提供之樓地板面積。但以不超過基地面積乘以該基地容積率之 30%為限。 1. 私人捐獻或設置圖書館、博物館、藝術中心、兒童、青少年、勞工、老人等活動中心、景觀公共設施等供公眾使用,其集中留設之面積在 100 平方公尺以上並經目的事業主管機關核准設立公益性基金管理營運者。 2. 建築物留設空間與天橋或地下道連接供公眾使用,經交通主管機關核准者。	照專案小組初步建議意見通過。
第四點:本計畫區內依都市計畫法臺灣	第四點:本計畫區內依都市計畫法臺灣	照專案小

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會決議
省施行細則第 16 條第 1 項第 10 款、第 11 款所列舉者不得設置使用。	省施行細則第 16 條第 1 項第 10 款、第 11 款所列舉者不得設置使用。	組初步建議意見通過。
第五點:建築基地內之法定空地應留設二分之一以上種植花草樹木。	第五點:建築基地內之法定空地應留設二分之一以上種植花草樹木。	照專案小組初步建議意見通過。
第六點：增額容積相關規定： 一、位於臺鐵車站中心點半徑 500 公尺範圍及鐵路沿線 200 公尺範圍涵蓋到之細部計畫街廓，使用分區為商業區者,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、增額容積最高以商業區基準容積率之 10%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。	第六點：增額容積相關規定： 一、增額容積適用範圍為位於臺鐵車站中心點半徑 500 公尺及鐵路沿線 200 公尺範圍涵蓋到之細部計畫街廓，使用分區為商業區者，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、前述臨接計畫道路路寬條件，若計畫道路臨接鐵路地下化騰空路廊，且屬整體規劃之園道系統，則該計畫道路寬度得與園道系統合併計算。 三、增額容積最高以商業區基準容積率之 ~~10%~~20%為限。 四、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。	照專案小組初步建議意見通過。
第七點：本要點未規定事項，應依其他有關法令辦理。	第七點：本要點未規定事項，應依其他有關法令辦理。	照專案小組初步建議意見通過。



圖例

- 本細部計畫範圍
- 車站中心點
- 增額容積實施涵蓋範圍
- 涵蓋範圍內符合增額容積實施標準之街廓
- 涵蓋範圍內未符合增額容積實施標準之街廓

註：上圖係彙整相關都市計畫成果繪製，實際應以都市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。

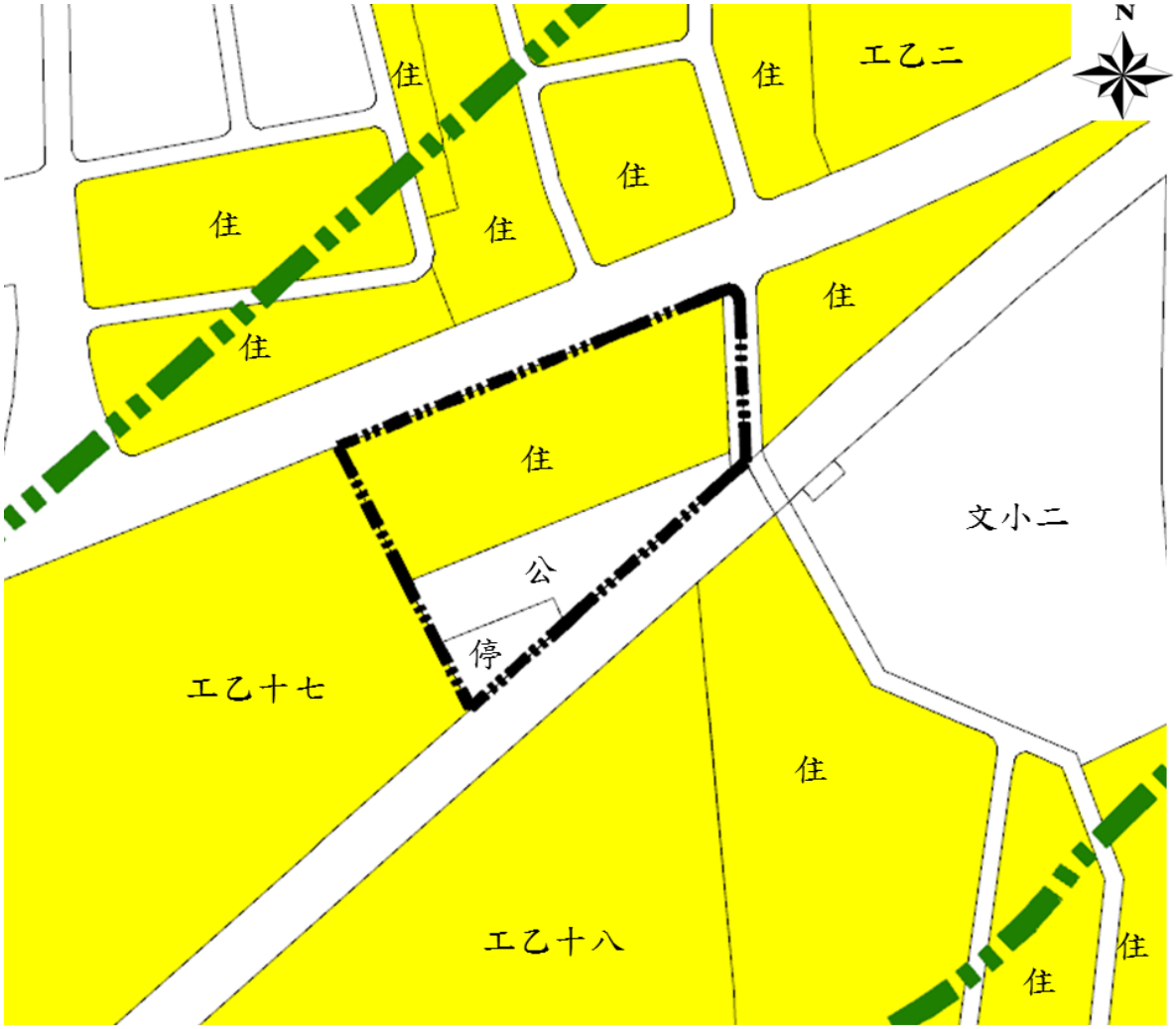
圖 4-24　本計畫增額容積實施範圍示意圖(內壢站周邊)

表 4-6 變更中壢平鎮都市計畫(原工十七部份地區變更為住宅區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會決議
一、本要點依都市計畫法第 22 條、第 32 條、同法臺灣省施行細則第 35 條及同法桃園市施行細則第 39 條規定訂定之。	一、本要點依都市計畫法第 22 條、第 32 條~~、同法臺灣省施行細則第 35 條~~及同法桃園市施行細則第 39 條規定訂定之。	照專案小組初步建議意見通過。
二、土地使用分區管制事項 (一)住宅區建蔽率不得大於 60%，容積率不得大於 260%。 (二)停車場用地作為立體使用時，其建蔽率不得大於 80%，容積率不得大於 240%。 (三)住宅區作非住宅使用之樓地板面積不得大於總容積五分之二，且任一純住宅使用樓層以上不得非住宅使用。	二、土地使用分區管制事項 (一)住宅區建蔽率不得大於 60%，容積率不得大於 260%。 (二)停車場用地作為立體使用時，其建蔽率不得大於 80%，容積率不得大於 240%。 (三)住宅區作非住宅使用之樓地板面積不得大於總容積五分之二，且任一純住宅使用樓層以上不得非住宅使用。	照專案小組初步建議意見通過。
三、建築管制事項 (一)為鼓勵基地之整體合併建築使用及設置公益性設施，訂定下列獎勵措施： 1. 建築基地設置公共開放空獎勵部分，依內政部訂定「實施都市計畫地區建築基地綜合設計鼓勵辦法」規定辦理。 2. 建築物提供部分樓地板面積供下列使用者，得增加所提供之樓地板面積。但以不超過基地面積乘以基地容積率之 30%為限。 (1)私人捐獻或設置圖書館、博物館、藝術中心、兒童青少年、勞工、老人等活動中心、景觀公共設施廣場等供公眾使用；其集中留設之面積在 100 平方公尺以上，並經目的事業主管機關核准設立公益性基金管理營運者。 (2)建築物留設空間與天橋或地下道連接供公眾使用，經交通主管機關核准者。 (3)凡建築物增設停車場空間且提供公眾使用者，得依「台灣省建築物增設停車空間鼓勵	三、建築管制事項 (一)為鼓勵基地之整體合併建築使用及設置公益性設施，訂定下列獎勵措施： 1. 建築基地設置公共開放空獎勵部分，依內政部訂定「實施都市計畫地區建築基地綜合設計鼓勵辦法」規定辦理。 2. 建築物提供部分樓地板面積供下列使用者，得增加所提供之樓地板面積。但以不超過基地面積乘以基地容積率之 30%為限。 (1)私人捐獻或設置圖書館、博物館、藝術中心、兒童青少年、勞工、老人等活動中心、景觀公共設施廣場等供公眾使用；其集中留設之面積在 100 平方公尺以上，並經目的事業主管機關核准設立公益性基金管理營運者。 (2)建築物留設空間與天橋或地下道連接供公眾使用，經交通主管機關核准者。 (3)凡建築物增設停車場空間且提供公眾使用者，得依「台灣省建築物增設停車空間鼓勵	照專案小組初步建議意見通過。

<table>
<tr><th>公展條文</th><th>依專案小組初步建議意見
修正條文</th><th>市都委會
決議</th></tr>
<tr><td>要點」規定增加興建樓地板面積。
(二)法定空地與公共開放空間
(1)依「實施都市計畫地區建築基地綜合設計鼓勵辦法」申請之建築案件，必要時可將法定空地與申請或指定留設之公共開放空間以圍牆予以分隔，並於公共開放空間設立明顯標示牌公告予公眾使用。
(2)地面層非供住宅使用之建築物得不受前款設置圍牆限制。
(三)停車空間
法定停車空間應予室內化或地下化，不得設於法定空地。</td><td>要點」規定增加興建樓地板面積。
(二)法定空地與公共開放空間
1.依「實施都市計畫地區建築基地綜合設計鼓勵辦法」申請之建築案件，必要時可將法定空地與申請或指定留設之公共開放空間以圍牆予以分隔，並於公共開放空間設立明顯標示牌公告予公眾使用。
2.地面層非供住宅使用之建築物得不受前款設置圍牆限制。
(三)停車空間
法定停車空間應予室內化或地下化，不得設於法定空地。</td><td></td></tr>
<tr><td>四、都市設計與防災管制事項
(一)公共開放空間
本計畫區建築基地座自計畫道路兩側退縮 6 公尺建築，退縮部分得計入法定空地，應退縮部份自建築線起 4 公尺應作為人行步道；其餘 2 公尺應植栽喬木行人道樹。
(二)綠覆標準
本計畫區公共設施、公共開放空間及建築基地法定空地之綠覆率、植栽數量及設置標準應依左表規定：
<table>
<tr><th>項目</th><th>最小綠覆率(%)</th><th>植栽數量及設置標準</th><th>備註</th></tr>
<tr><td>公園</td><td>80</td><td>每滿 50 平方公尺，栽植喬木一顆</td><td></td></tr>
<tr><td>法定空地及開放空間</td><td>50</td><td>每滿 64 平方公尺，栽植喬木一顆</td><td>含指定及另行留設之開放空間</td></tr>
</table></td><td>四、都市設計與防災管制事項
(一)公共開放空間
本計畫區建築基地座自計畫道路兩側退縮 6 公尺建築，退縮部分得計入法定空地，應退縮部份自建築線起 4 公尺應作為人行步道；其餘 2 公尺應植栽喬木行人道樹。
(二)綠覆標準
本計畫區公共設施、公共開放空間及建築基地法定空地之綠覆率、植栽數量及設置標準應依左表規定：
<table>
<tr><th>項目</th><th>最小綠覆率(%)</th><th>植栽數量及設置標準</th><th>備註</th></tr>
<tr><td>公園</td><td>80</td><td>每滿 50 平方公尺，栽植喬木一顆</td><td></td></tr>
<tr><td>法定空地及開放空間</td><td>50</td><td>每滿 64 平方公尺，栽植喬木一顆</td><td>含指定及另行留設之開放空間</td></tr>
</table></td><td>照專案小組初步建議意見通過。</td></tr>
<tr><td>五、增額容積相關規定：
(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，使用分區為住宅區者，得申請增額容積，但前述街廓臨接計畫道路路寬皆未</td><td>五、增額容積相關規定：
(一)增額容積適用範圍位於臺鐵車站中心點半徑 500 公尺及鐵路沿線 200 公尺範圍涵蓋到之細部計畫街廓，使用分區為住宅區者，得申請增額容積，但前述街廓臨接</td><td>照專案小組初步建議意見通過。</td></tr>
</table>

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會決議
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。 (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。	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)前述臨接計畫道路路寬條件，若計畫道路臨接鐵路地下化騰空路廊，且屬整體規劃之園道系統，則該計畫道路寬度得與園道系統合併計算。 (三)增額容積最高以住宅區基準容積率之 10%為限。 (四)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。	
六、本要點未規定事項，得適用其它相關法令規定。	六、本要點未規定事項，得適用其它相關法令規定。	照專案小組初步建議意見通過。



圖例

- 本細部計畫範圍
- 增額容積實施涵蓋範圍
- 涵蓋範圍內符合增額容積實施標準之街廓
- 涵蓋範圍內未符合增額容積實施標準之街廓

註：上圖係彙整相關都市計畫成果繪製，實際應以都市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。

圖 4-25　本計畫增額容積實施範圍示意圖

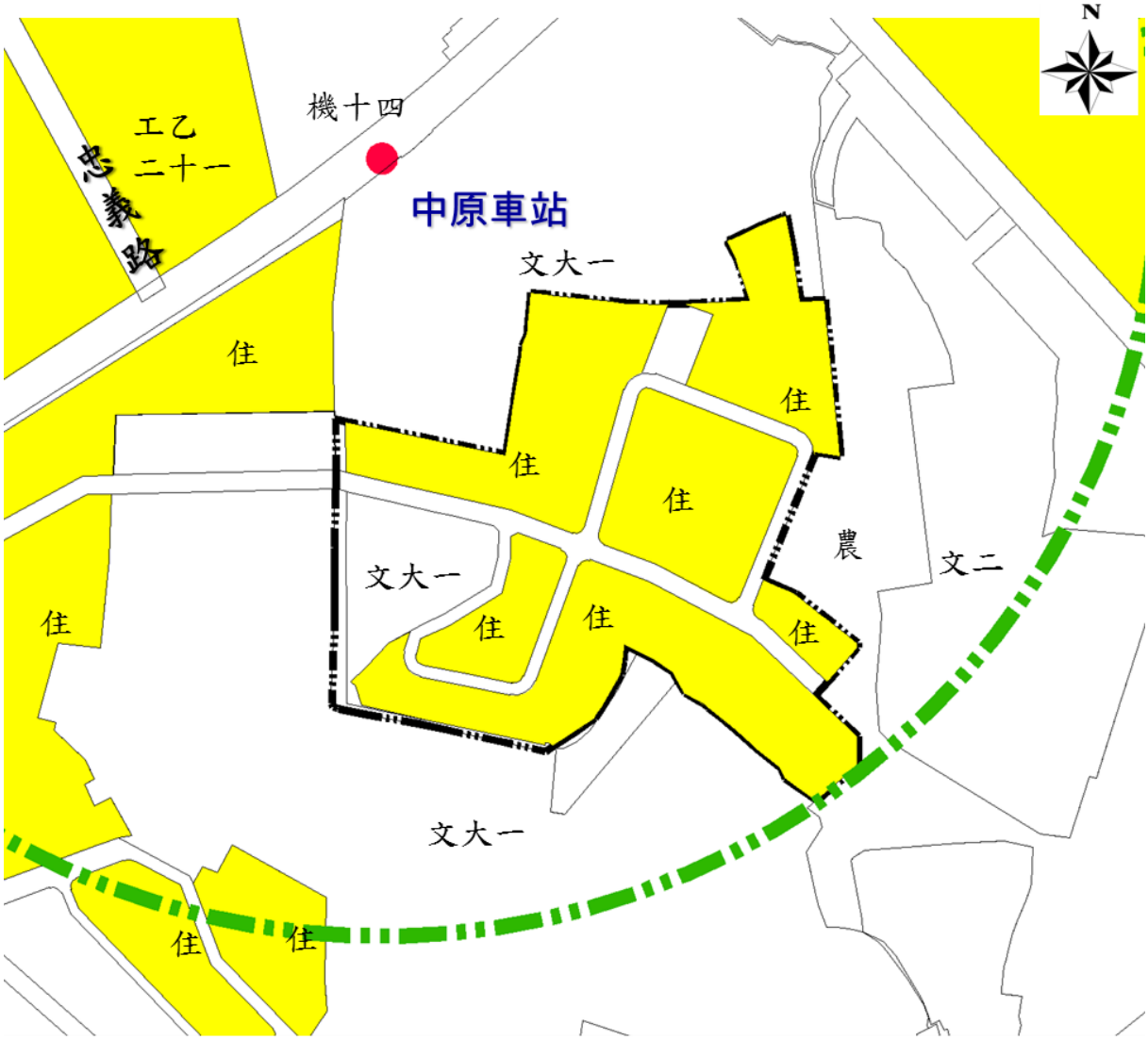
表 4-7 變更中壢平鎮都市擴大修訂主要計畫(新中北路中原大學附近地區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案

<table>
<tr><th>公展條文</th><th>依專案小組初步建議意見
修正條文</th><th>市都委會決議</th></tr>
<tr><td>一、本要點依都市計畫法第 22 條、第 32 條、同法臺灣省施行細則第 35 條及同法桃園市施行細則第 39 條規定訂定之。</td><td>一、本要點依都市計畫法第 22 條、第 32 條~~、同法臺灣省施行細則第 35 條~~及同法桃園市施行細則第 39 條規定訂定之。</td><td>照專案小組初步建議意見通過。</td></tr>
<tr><td>二、住宅區與住宅(再發展)區內建築物之建蔽率及容積率不得大於下表之規定：
<table><tr><th>使用分區</th><th>建蔽率</th><th>容積率</th></tr><tr><td>住宅區</td><td>50%</td><td>200%</td></tr><tr><td>住宅(再發展區)</td><td>50%</td><td>120%</td></tr></table></td><td>二、住宅區與住宅(再發展)區內建築物之建蔽率及容積率不得大於下表之規定：
<table><tr><th>使用分區</th><th>建蔽率</th><th>容積率</th></tr><tr><td>住宅區</td><td>50%</td><td>200%</td></tr><tr><td>住宅(再發展區)</td><td>50%</td><td>120%</td></tr></table></td><td>照專案小組初步建議意見通過。</td></tr>
<tr><td>三、水利事業專用區之使用依水利法及相關子法辦理。</td><td>三、水利事業專用區之使用依水利法及相關子法辦理。</td><td>照專案小組初步建議意見通過。</td></tr>
<tr><td>四、為促進地方發展、增進都市環境品質，住宅(再發展)區符合下列規定之申請建築基地，得獎勵容積，下列規定不得同時適用。
(一)捐獻代金
1. 依周邊已辦理完竣之市地重劃區平均重劃負擔比例 25%計算建築基地回饋土地面積，再依申請建築基地當期平均公告土地現值加成換算捐獻代金(公告土地現值之「加成」依桃園縣地價評議委員會評定當期土地徵收之「加成」標準為準)。
2. 建築基地之建蔽率為 50%及容積率為 200%。
(二)併同捐贈公共設施用地之整體開發
1. 申請基地面積達 250 平方公尺。
2. 捐贈項目：限於本計畫區內所劃定之公共設施用地。
3. 捐贈原則：應優先將建築基地鄰接之主要道路及其他公共設施用地，納入其整體開發範圍。
4. 獎勵內容：採併同捐獻公共設施用地之整體開發土地，其建蔽率及容積率除依前述個別建築之</td><td>四、為促進地方發展、增進都市環境品質，住宅(再發展)區符合下列規定之申請建築基地，得獎勵容積，下列規定不得同時適用。
(一)捐獻代金
1. 依周邊已辦理完竣之市地重劃區平均重劃負擔比例 25%計算建築基地回饋土地面積，再依申請建築基地當期平均公告土地現值加成換算捐獻代金(公告土地現值之「加成」依桃園縣地價評議委員會評定當期土地徵收之「加成」標準為準)。
2. 建築基地之建蔽率為 50%及容積率為 200%。
(二)併同捐贈公共設施用地之整體開發
1. 申請基地面積達 250 平方公尺。
2. 捐贈項目：限於本計畫區內所劃定之公共設施用地。
3. 捐贈原則：應優先將建築基地鄰接之主要道路及其他公共設施用地，納入其整體開發範圍。
4. 獎勵內容：採併同捐獻公共設施用地之整體開發土地，其建蔽率及容積率除依前述個別建築之</td><td>照專案小組初步建議意見通過。</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>公展條文</th><th>依專案小組初步建議意見
修正條文</th><th>市都委會
決議</th></tr>
<tr><td>建蔽率及容積率規定外，並可獲得獎勵容積，其容積獎勵方式如下：
(1)獎勵增加興建樓地板面積＝所捐贈土地面積之 3 倍x(捐贈土地平均公告現值÷申請建築基地平均公告現值)。
(2)獎勵後可興建樓地板面積÷建築基地面積≦210%。
(三)採自辦市地重劃
為加強地籍重整增進整齊市容，得選擇適當範圍面積達 2,500 平方公尺或剩餘未辦理市地重劃地區，以自辦市地重劃方式開發，其容積率得依下列獎勵規定開發建築。
容積率獎勵額度公式：
V＝[V0/(1-V1)]*(1＋V1)
V：獎勵後之容積率(但不得大於 210%)
V0:基準容積率(住宅(再發展)區容積率訂為 120%)
V1：重劃計畫書所載重劃總負擔比例</td><td>建蔽率及容積率規定外，並可獲得獎勵容積，其容積獎勵方式如下：
(1)獎勵增加興建樓地板面積＝所捐贈土地面積之 3 倍x(捐贈土地平均公告現值÷申請建築基地平均公告現值)。
(2)獎勵後可興建樓地板面積÷建築基地面積≦210%。
(三)採自辦市地重劃
為加強地籍重整增進整齊市容，得選擇適當範圍面積達 2,500 平方公尺或剩餘未辦理市地重劃地區，以自辦市地重劃方式開發，其容積率得依下列獎勵規定開發建築。
容積率獎勵額度公式：
V＝[V0/(1-V1)]*(1＋V1)
V：獎勵後之容積率(但不得大於 210%)
V0:基準容積率(住宅(再發展)區容積率訂為 120%)
V1：重劃計畫書所載重劃總負擔比例</td><td></td></tr>
<tr><td>五、本計畫區區內道路用地，除第三點規定之取得方式外，得採徵收方式取得。</td><td>五、本計畫區區內道路用地，除第三點規定之取得方式外，得採徵收方式取得。</td><td>照專案小組初步建議意見通過。</td></tr>
<tr><td>六、住宅區之建築基地於申請建築時，其建築總樓地板面積在 250 平方公尺以下者，應留設一部停車空間，如超過 250 平方公尺者，超過部分每 150 平方公尺應增設一部停車空間。</td><td>六、住宅區之建築基地於申請建築時，其建築總樓地板面積在 250 平方公尺以下者，應留設一部停車空間，如超過 250 平方公尺者，超過部分每 150 平方公尺應增設一部停車空間。</td><td>照專案小組初步建議意見通過。</td></tr>
<tr><td>七、為提昇本計畫區整體生活品質，創造良好之居住環境，特訂定都市設計管制事項。
(一)開放空間系統
1.為塑造計畫區內優良的人行通路及公共空間，指定退縮建築。
<table>
<tr><th>分區及用地別</th><th>退縮建築規定</th><th>備註</th></tr>
<tr><td>住宅區住宅</td><td>1.臨接計畫道路未達 15 公尺者，至少退縮 3.5 公尺建築，臨接15</td><td>1.退縮建築之空地除留設人行步道外其餘部分綠</td></tr>
</table></td><td>七、為提昇本計畫區整體生活品質，創造良好之居住環境，特訂定都市設計管制事項。
(一)開放空間系統
1.為塑造計畫區內優良的人行通路及公共空間，指定退縮建築。
<table>
<tr><th>分區及用地別</th><th>退縮建築規定</th><th>備註</th></tr>
<tr><td>住宅區住宅</td><td>1.臨接計畫道路未達 15 公尺者，至少退縮 3.5 公尺建築，臨接15</td><td>1.退縮建築之空地除留設人行步道外其餘部分綠</td></tr>
</table></td><td>照專案小組初步建議意見通過。</td></tr>
</table>

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會 決議
公尺(含)以上者，至少退縮 4 公尺建築。 2. 申請建築基地面積達 1,500 平方公尺者，應自道路境界線至少退縮 4 公尺建築。 覆率應達 50%，並得計入法定空地。 2. 臨接二條以上計畫道路均應退縮。	公尺(含)以上者，至少退縮 4 公尺建築。 2. 申請建築基地面積達 1,500 平方公尺者，應自道路境界線至少退縮 4 公尺建築。 覆率應達 50%，並得計入法定空地。 2. 臨接二條以上計畫道路均應退縮。	
2. 建築基地依上列各項規定所指定留設之開放空間，均應考慮都市夜間照明及都市安全，設置適當之照明設備，夜間照明設備應避免產生炫光。	2. 建築基地依上列各項規定所指定留設之開放空間，均應考慮都市夜間照明及都市安全，設置適當之照明設備，夜間照明設備應避免產生炫光。	
3. 建築基地依上列各項規定所指定留設之開放空間，地坪應為連續鋪面並應考慮透水性，設置上除應略高於相鄰道路邊界處 12 公分至 20 公分，向道路境界線方向設置洩水坡外，且應與相鄰基地公共人行道地坪高程齊平。	3. 建築基地依上列各項規定所指定留設之開放空間，地坪應為連續鋪面並應考慮透水性，設置上除應略高於相鄰道路邊界處 12 公分至 20 公分，向道路境界線方向設置洩水坡外，且應與相鄰基地公共人行道地坪高程齊平。	
4. 建築基地依上列各項規定所指定留設之開放空間，應提供作為公共使用，不得搭蓋棚架、建築物或為其他私人之使用；建築基地之起造人並應依據公寓大廈管理條例之規定，擬具住戶規約草約，並於規約草約中載明本點各項內容為公共開放空間或設施管理維護之相關規定。	4. 建築基地依上列各項規定所指定留設之開放空間，應提供作為公共使用，不得搭蓋棚架、建築物或為其他私人之使用；建築基地之起造人並應依據公寓大廈管理條例之規定，擬具住戶規約草約，並於規約草約中載明本點各項內容為公共開放空間或設施管理維護之相關規定。	
(二)圍牆設置規定 建築基地僅准建高度 2 公尺以下之圍牆，其基座不得高於 45 公分，且圍牆透空部分(不含基座)應不少於 80%。	(二)圍牆設置規定 建築基地僅准建高度 2 公尺以下之圍牆，其基座不得高於 45 公分，且圍牆透空部分(不含基座)應不少於 80%。	
(三)建築基地內之法定空地應留設 1/2 以上予以植栽綠化，每 25 平方公尺至少種植喬木一株，樹型應完整，枝下高離地面應大於 2 公尺。	(三)建築基地內之法定空地應留設 1/2 以上予以植栽綠化，每 25 平方公尺至少種植喬木一株，樹型應完整，枝下高離地面應大於 2 公尺。	
八、增額容積相關規定： (一)位於臺鐵車站中心點半徑 500 公尺範圍及鐵路沿線 200 公尺範圍涵蓋到之細部計畫街廓，使用分區為住宅區者，得申請增額容積，	八、增額容積相關規定： (一)增額容積適用範圍為位於臺鐵車站中心點半徑 500 公尺及鐵路沿線 200 公尺範圍涵蓋到之細部計畫街廓，使用分區為住宅區者，得	照專案小組初步建議意見通過。

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會決議
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。 (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。	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)前述臨接計畫道路路寬條件，若計畫道路臨接鐵路地下化騰空路廊，且屬整體規劃之園道系統，則該計畫道路寬度得與園道系統合併計算。 (三)增額容積最高以住宅區基準容積率之 10%為限。 (四)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、本要點未規定事項適用其他法令規定。	九、本要點未規定事項適用其他法令規定。	照專案小組初步建議意見通過。



圖例

- 本細部計畫範圍
- 車站中心點
- 增額容積實施涵蓋範圍
- 涵蓋範圍內符合增額容積實施標準之街廓
- 涵蓋範圍內未符合增額容積實施標準之街廓

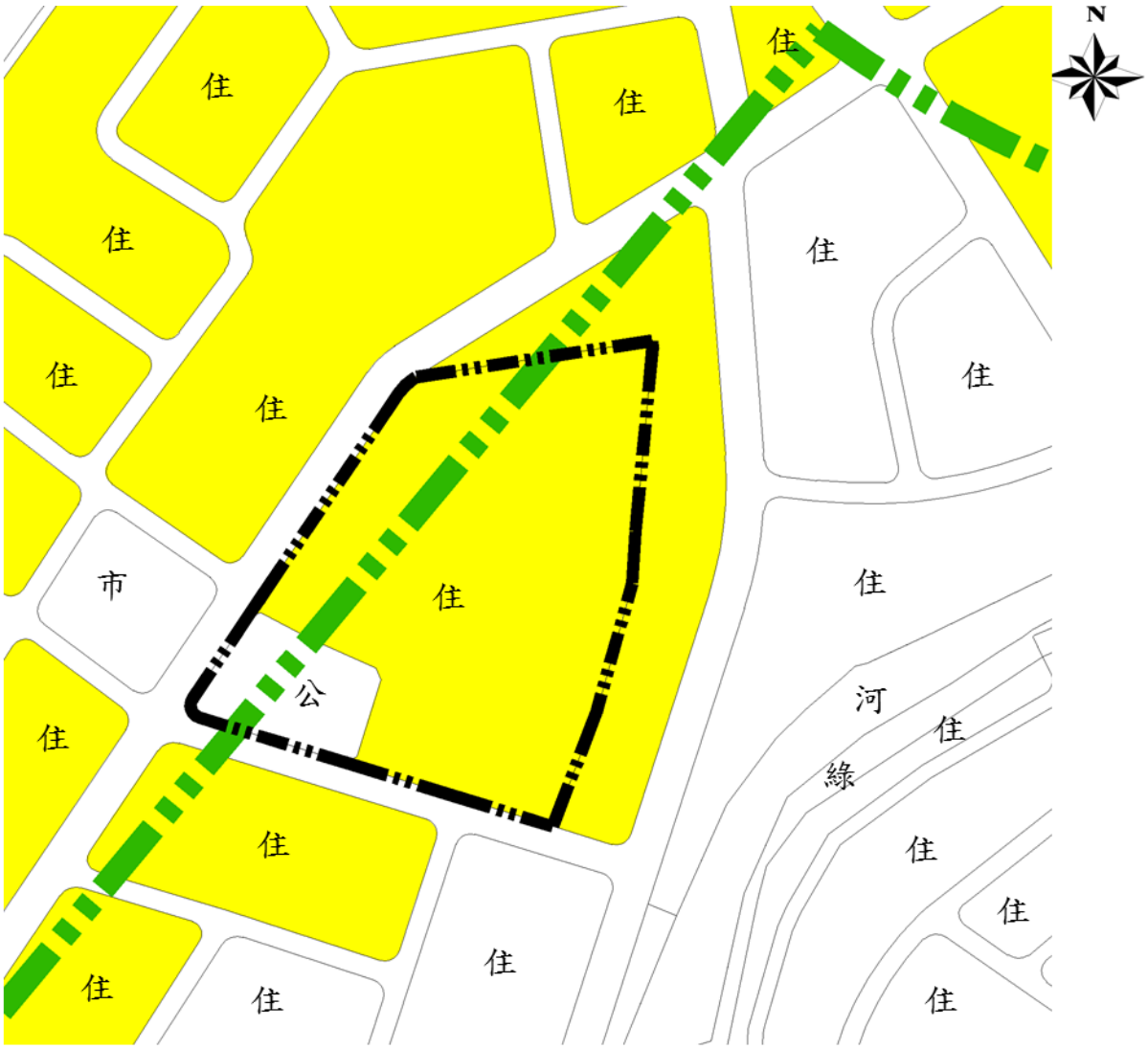
註：上圖係彙整相關都市計畫成果繪製，實際應以都市計畫發布實施內容為準，並依土地使用分區管制要點文字認定；後續如有都市計畫變更，亦同。

圖 4-26　本計畫增額容積實施範圍示意圖(中原站周邊)

表 4-8 變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫(原文小十六學校用地變更為住宅區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案

<table>
<tr><th>公展條文</th><th>依專案小組初步建議意見
修正條文</th><th>市都委會
決議</th></tr>
<tr><td>第一點：本要點依據都市計畫法第 22 條、第 32 條、同法臺灣省施行細則第 31 條及同法桃園市施行細則第 39 條之規定訂定之。</td><td>第一點：本要點依據都市計畫法第 22 條、第 32 條~~、同法臺灣省施行細則第 31 條~~及同法桃園市施行細則第 39 條之規定訂定之。</td><td>照專案小組初步建議意見通過。</td></tr>
<tr><td>第二點：住宅區以供住宅使用為主，建築物之建蔽率、容積率不得大於下列之規定：
<table><tr><th>類別</th><th>建蔽率</th><th>容積率</th></tr><tr><td>第一種住宅區(註)</td><td>60%</td><td>120%</td></tr><tr><td>第二種住宅區</td><td>60%</td><td>200%</td></tr></table>註：併同捐獻公共設施用地之整體開發，其建築土地可獲得獎勵容積，其獎勵方式如下：
(一)每捐贈本區內 1 平方公尺公共設施用地，可增加 2 平方公尺之獎勵容積。公共設施用地，捐贈後土地權屬登記為桃園縣政府或平鎮市公所所有。
(二)捐贈建設經費予桃園市政府或平鎮市公所，其建築土地可獲得獎勵容積。獎勵容積額度以該捐贈建設經費除以擬建築基地土地公告現值加成（依桃園市地價評議委員會評定當年期之土地徵收加成補償標準加成)計算(以下稱代用地)，每 1 平方公尺代用地可增加 2 平方公尺之獎勵容積。
(三)第一種住宅區內建築基地獎勵後總容積不得大於 200%。</td><td>第二點：住宅區以供住宅使用為主，建築物之建蔽率、容積率不得大於下列之規定：
<table><tr><th>類別</th><th>建蔽率</th><th>容積率</th></tr><tr><td>第一種住宅區(註)</td><td>60%</td><td>120%</td></tr><tr><td>第二種住宅區</td><td>60%</td><td>200%</td></tr></table>註：併同捐獻公共設施用地之整體開發，其建築土地可獲得獎勵容積，其獎勵方式如下：
(一)每捐贈本區內 1 平方公尺公共設施用地，可增加 2 平方公尺之獎勵容積。公共設施用地，捐贈後土地權屬登記為桃園市政府或平鎮區公所所有。
(二)捐贈建設經費予桃園市政府或平鎮區公所，其建築土地可獲得獎勵容積。獎勵容積額度以該捐贈建設經費除以擬建築基地土地公告現值加成（依桃園市地價評議委員會評定當年期之土地徵收加成補償標準加成)計算(以下稱代用地)，每 1 平方公尺代用地可增加 2 平方公尺之獎勵容積。
(三)第一種住宅區內建築基地獎勵後總容積不得大於 200%。</td><td>照專案小組初步建議意見通過。</td></tr>
<tr><td>第三點：住宅區建築物附設小汽車及機車停車空間應依下列標準設置，並不得設於法定空地上：
1.每一居住單元應設置一部。
2.建築總樓地板面積在 250 平方公尺以下者，應留設一部停車空間，如超過 250 平方公尺者，超過部分每 150 平方公尺應增設一部停車空間。</td><td>第三點：住宅區建築物附設小汽車及機車停車空間應依下列標準設置，並不得設於法定空地上：
(一)每一居住單元應設置一部。
(二)建築總樓地板面積在 250 平方公尺以下者，應留設一部停車空間，如超過 250 平方公尺者，超過部分每 150 平方公尺應增設一部停車空間。</td><td>照專案小組初步建議意見通過。</td></tr>
<tr><td>第四點：住宅區臨接計畫道路未達 15 公尺者，至少退縮 3.5 公尺</td><td>第四點：住宅區臨接計畫道路未達 15 公尺者，至少退縮 3.5 公尺</td><td>照專案小組初步建</td></tr>
</table>

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會 決議
建築，臨接 15 公尺以上者，至少退縮 4 公尺建築，公共設施及公用事業用地，均應退縮 4 公尺以上建築，退縮部分得計入法定空地；該退縮部分應自計畫道路境界線留設 2 公尺寬之人行步道，其餘部分應植栽綠化。但基地情形特殊經提桃園市都市設計審議委員會審查同意者從其規定。	建築，臨接 15 公尺以上者，至少退縮 4 公尺建築，公共設施及公用事業用地，均應退縮 4 公尺以上建築，退縮部分得計入法定空地；該退縮部分應自計畫道路境界線留設 2 公尺寬之人行步道，其餘部分應植栽綠化。但基地情形特殊經提桃園市都市設計審議委員會審查同意者從其規定。	議意見通過。
第五點：建築基地內之法定空地應留設二分之一以上種植花草樹木。	第五點：建築基地內之法定空地應留設二分之一以上種植花草樹木。	照專案小組初步建議意見通過。
第六點：增額容積相關規定： 一、位於臺鐵車站中心點半徑 500 公尺範圍及鐵路沿線 200 公尺範圍涵蓋到之細部計畫街廓，使用分區為住宅區者，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。 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。	第六點：增額容積相關規定： (一)增額容積適用範圍為位於臺鐵車站中心點半徑 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)前述臨接計畫道路路寬條件，若計畫道路臨接鐵路地下化騰空路廊，且屬整體規劃之園道系統，則該計畫道路寬度得與園道系統合併計算。 (三)增額容積最高以住宅區基準容積率之 10%為限。 (四)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。	照專案小組初步建議意見通過。
第七點：本要點未規定事項，應依其他有關法令辦理。	第七點：本要點未規定事項，應依其他有關法令辦理。	照專案小組初步建議意見通過。



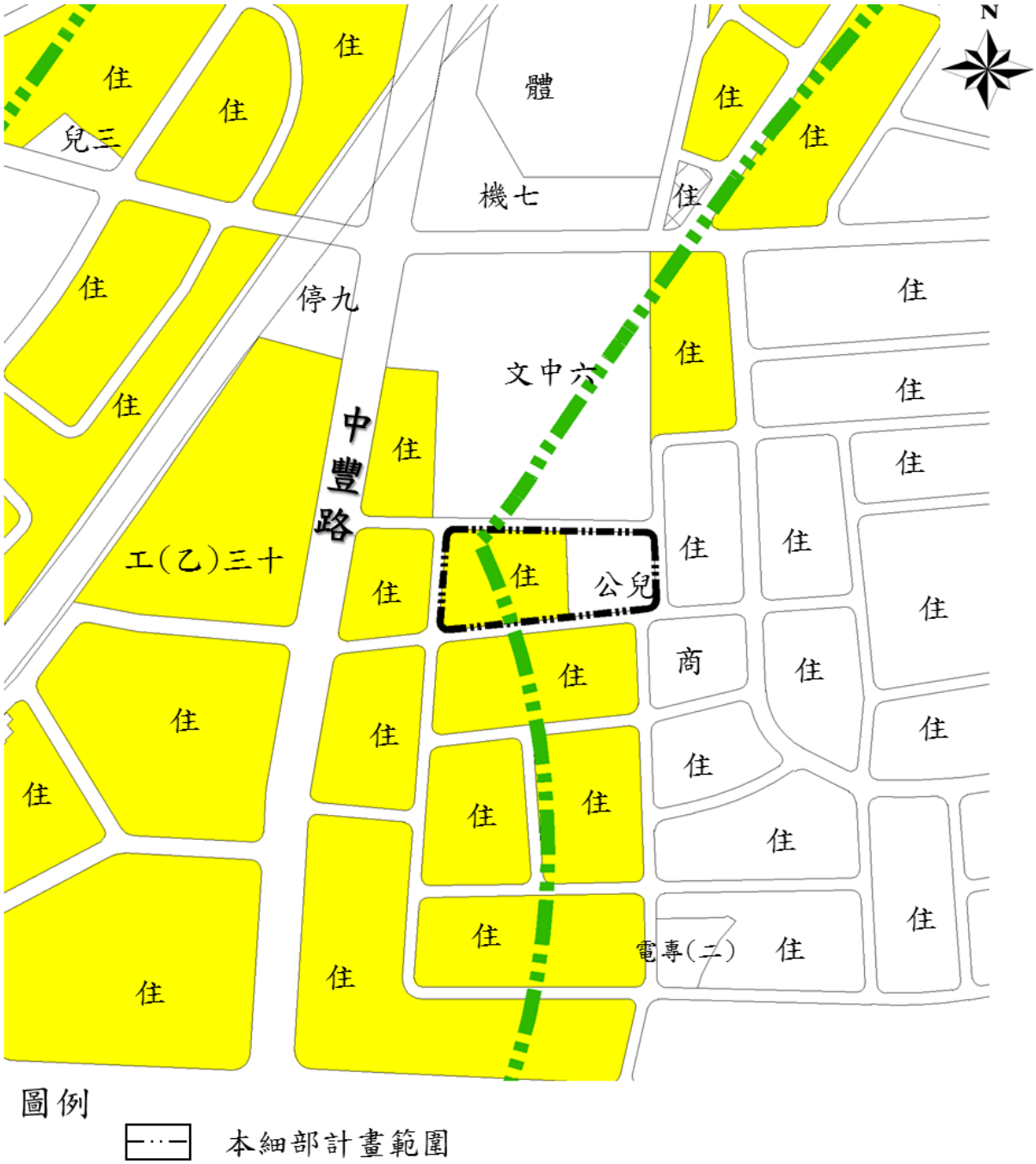
註：上圖係彙整相關都市計畫成果繪製，實際應以都市計畫發布實施內容為準，並依土地使用分區管制要點文字認定；後續如有都市計畫變更，亦同。

圖 4-27　本計畫增額容積實施範圍示意圖(平鎮站周邊)

表 4-9 變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫(原「公二十二」公園用地變更為住宅區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會決議
一、本要點依據都市計畫法第 22 條、第 32 條、同法臺灣省施行細則第 31 條及同法桃園市施行細則第 39 條之規定訂定之。	一、本要點依據都市計畫法第 22 條、第 32 條~~、同法臺灣省施行細則第 31 條及~~及同法桃園市施行細則第 39 條之規定訂定之。	照專案小組初步建議意見通過。
二、住宅區之建蔽率不得大於 60%，容積率不得大於 260%。	二、住宅區之建蔽率不得大於 60%，容積率不得大於 260%。	照專案小組初步建議意見通過。
三、公(兒)用地之建蔽率不得大於 15%，容積不得大於 30%。	三、公(兒)用地之建蔽率不得大於 15%，容積不得大於 30%。	照專案小組初步建議意見通過。
四、本計畫區內之公共設施用地凡符合「都市計畫公共設施用地多目標使用方案」者得作多目標使用。	四、本計畫區內之公共設施用地凡符合「都市計畫公共設施用地多目標使用方案」者得作多目標使用。	照專案小組初步建議意見通過。
五、為鼓勵基地之整體合併建築使用及設置公益性設施，訂定下列獎勵措施： (一)建築基地設置公共開放空間獎勵部分依內政部訂定「實施都市計畫地區建築基地綜合設計鼓勵辦法」之規定辦理。 (二)建築物提供部分樓地板面積供下列使用者，得增加所提供之樓地板面積。但以不超過基地面積乘以該基地容積率之 30%為限。 1.私人捐獻或設置圖書館、博物館、藝術中心、兒童、青少年、勞工、老人等活動中心、景觀公共設施等供公眾使用，其集中留設之面積在 100 平方公尺以上並經目的事業主管機關核准設立公益性基金管理營運者。 2.建築物留設空間與天橋或地下道連接供公眾使用，經交通主管機關核准者。 (三)凡建築物增設停車空間，且提供公眾使用者，得依「台灣省建築	五、為鼓勵基地之整體合併建築使用及設置公益性設施，訂定下列獎勵措施： (一)建築基地設置公共開放空間獎勵部分依內政部訂定「實施都市計畫地區建築基地綜合設計鼓勵辦法」之規定辦理。 (二)建築物提供部分樓地板面積供下列使用者，得增加所提供之樓地板面積。但以不超過基地面積乘以該基地容積率之 30%為限。 1.私人捐獻或設置圖書館、博物館、藝術中心、兒童、青少年、勞工、老人等活動中心、景觀公共設施等供公眾使用，其集中留設之面積在100平方公尺以上並經目的事業主管機關核准設立公益性基金管理營運者。 2.建築物留設空間與天橋或地下道連接供公眾使用，經交通主管機關核准者。 (三)凡建築物增設停車空間，且提供公眾使用者，得依「台灣省建築	照專案小組初步建議意見通過。

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會 決議
物增設停車空間獎勵辦法」規定增加樓地板面積。	物增設停車空間獎勵辦法」規定增加樓地板面積。	
六、建築基地申請建築時，其建築樓地板面積為達 100 平方公尺者，應留設一部停車空間，如超過 100 平方公尺，則每超過 100 平方公尺或其零數應留設一部停車空間。	六、建築基地申請建築時，其建築樓地板面積為達 100 平方公尺者，應留設一部停車空間，如超過 100 平方公尺，則每超過 100 平方公尺或其零數應留設一部停車空間。	照專案小組初步建議意見通過。
七、建築基地內之法定空地應留設二分之一以上種植花草樹木。	七、建築基地內之法定空地應留設二分之一以上種植花草樹木。	照專案小組初步建議意見通過。
八、增額容積相關規定： (一)位於臺鐵車站中心點半徑 500 公尺範圍及鐵路沿線 200 公尺範圍涵蓋到之細部計畫街廓，使用分區為住宅區者，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。 (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。	八、增額容積相關規定： (一)增額容積適用範圍為位於臺鐵車站中心點半徑 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)前述臨接計畫道路路寬條件，若計畫道路臨接鐵路地下化騰空路廊，且屬整體規劃之園道系統，則該計畫道路寬度得與園道系統合併計算。 (三)增額容積最高以住宅區基準容積率之 10%為限。 (四)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。	照專案小組初步建議意見通過。
九、本要點未規定事項，應依其他有關法令辦理。	九、本要點未規定事項，應依其他有關法令辦理。	照專案小組初步建議意見通過。



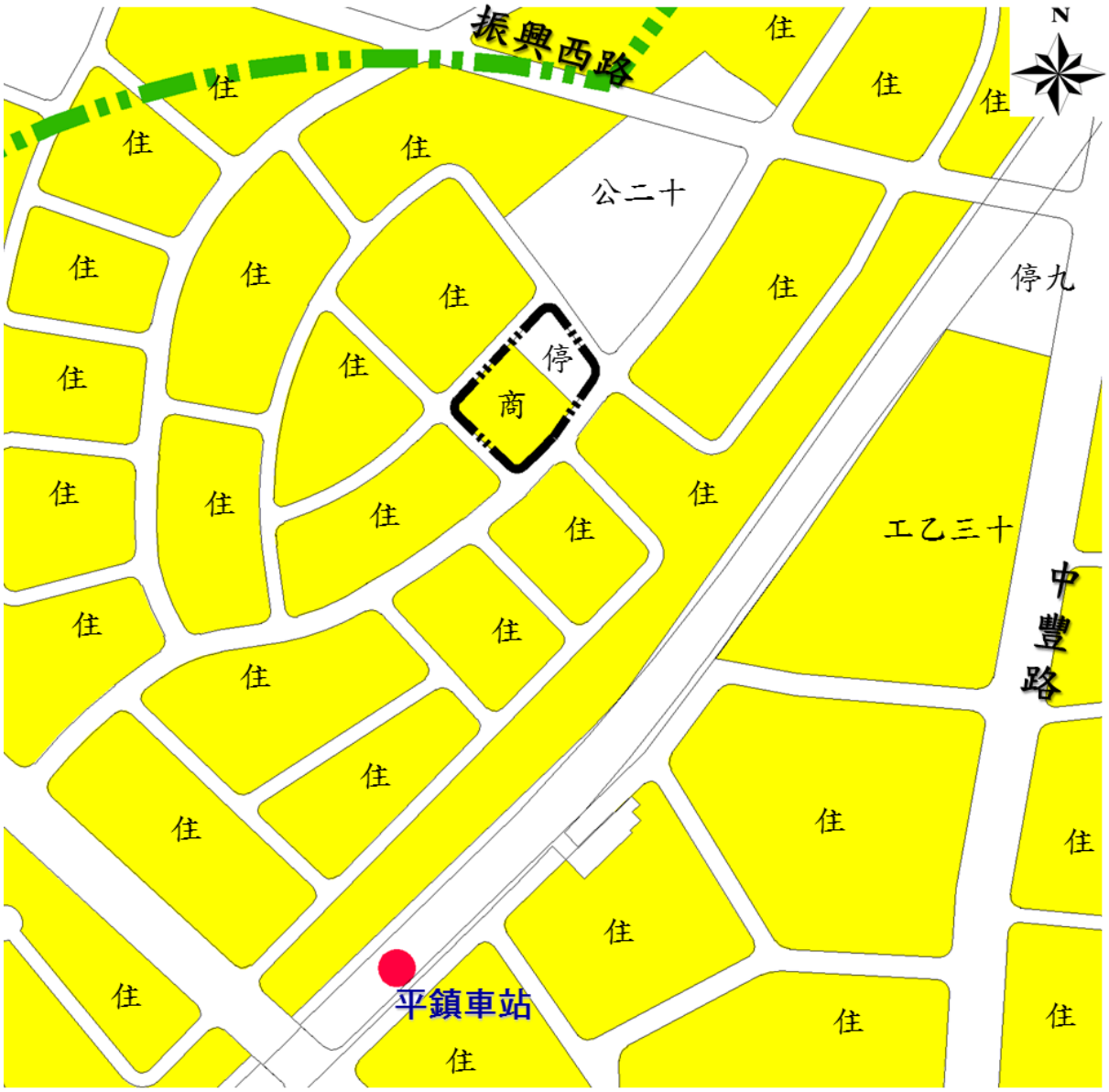
註：上圖係彙整相關都市計畫成果繪製，實際應以都市計畫發布實施內容為準，並依土地使用分區管制要點文字認定；後續如有都市計畫變更，亦同。

圖 4-28　本計畫增額容積實施範圍示意圖(平鎮站周邊)

表 4-10 變更中壢平鎮都市擴大修訂主要計畫(原市場用地(市十八)變更為商業區)細部計畫土地使用分區管制要點(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會決議
第一點：本要點依據都市計畫法第 22 條、第 32 條、同法臺灣省施行細則第 31 條及同法桃園市施行細則第 39 條之規定訂定之。	第一點：本要點依據都市計畫法第 22 條、第 32 條~~、同法臺灣省施行細則第 31 條~~及同法桃園市施行細則第 39 條之規定訂定之。	照專案小組初步建議意見通過。
第二點： 一、商業區內建築物之建蔽率不得大於 70%，容積率不得大於 300%。 二、將來申請建築時，應自道路境界線至少退縮 5 公尺建築(如屬角地且兩面道路寬度不一時，應以較寬道路為退縮面，而兩面道路寬度相同者，擇一退縮)，面臨停車場部分，應自停車場用地境界線至少退縮 2 公尺建築，退縮部分得計入法定空地。 建築樓地板面積在 100 平方公尺以下者，應留設一部停車空間，如超過 100 平方公尺者，則超過部分每超過 150 平方公尺應增設一部停車空間。	第二點： 一、商業區內建築物之建蔽率不得大於 70%，容積率不得大於 300%。 二、將來申請建築時，應自道路境界線至少退縮 5 公尺建築(如屬角地且兩面道路寬度不一時，應以較寬道路為退縮面，而兩面道路寬度相同者，擇一退縮)，面臨停車場部分，應自停車場用地境界線至少退縮 2 公尺建築，退縮部分得計入法定空地。 建築樓地板面積在 100 平方公尺以下者，應留設一部停車空間，如超過 100 平方公尺者，則超過部分每超過 150 平方公尺應增設一部停車空間。	照專案小組初步建議意見通過。
第三點： 一、有關設置公共開放空間獎勵部分依內政部訂定「實施都市計畫地區建築基地綜合設計鼓勵辦法」之規定辦理。 二、建築物提供部分樓地板面積供左列使用者，得增加所提供之樓地板面積。但以不超過基地面積乘以該基地容積率之 30%為限。 1. 私人捐獻或設置圖書館、博物館、藝術中心、兒童、青少年、勞工、老人等活動中心、景觀公共設施等供公眾使用，其集中留設之面積在 100 平方公尺以上並經目的事業主管機關核准設立公益性基金管理營運者。 2. 建築物留設空間與天橋或地下道連接供公眾使用，經交通主管機關核准者。	第三點： 一、有關設置公共開放空間獎勵部分依內政部訂定「實施都市計畫地區建築基地綜合設計鼓勵辦法」之規定辦理。 二、建築物提供部分樓地板面積供左列使用者，得增加所提供之樓地板面積。但以不超過基地面積乘以該基地容積率之 30%為限。 1. 私人捐獻或設置圖書館、博物館、藝術中心、兒童、青少年、勞工、老人等活動中心、景觀公共設施等供公眾使用，其集中留設之面積在100平方公尺以上並經目的事業主管機關核准設立公益性基金管理營運者。 2. 建築物留設空間與天橋或地下道連接供公眾使用，經交通主管機關核准者。	照專案小組初步建議意見通過。
第四點:本計畫區內依都市計畫法臺灣	第四點:本計畫區內依都市計畫法臺灣	照專案小

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會決議
省施行細則第十六條第一項第十款、第十一款所列舉者不得設置使用。	省施行細則第十六條第一項第十款、第十一款所列舉者不得設置使用。	組初步建議意見通過。
第五點:建築基地內之法定空地應留設 1/2 以上種植花草樹木。	第五點:建築基地內之法定空地應留設 1/2 以上種植花草樹木。	照專案小組初步建議意見通過。
第六點、增額容積相關規定： 一、位於臺鐵車站中心點半徑 500 公尺範圍及鐵路沿線 200 公尺範圍涵蓋到之細部計畫街廓，使用分區為商業區者,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、增額容積最高以商業區基準容積率之 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。	第六點、增額容積相關規定： 一、增額容積適用範圍為位於臺鐵車站中心點半徑 500 公尺及鐵路沿線 200 公尺範圍涵蓋到之細部計畫街廓，使用分區為商業區者，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、前述臨接計畫道路路寬條件，若計畫道路臨接鐵路地下化騰空路廊，且屬整體規劃之園道系統，則該計畫道路寬度得與園道系統合併計算。 三、增額容積最高以商業區基準容積率之 20%為限。 四、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。	照專案小組初步建議意見通過。
第七點：本要點未規定事項，應依其他有關法令辦理。	第七點：本要點未規定事項，應依其他有關法令辦理。	照專案小組初步建議意見通過。



註：上圖係彙整相關都市計畫成果繪製，實際應以都市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。

圖 4-29　本計畫增額容積實施範圍示意圖(平鎮站周邊)

參、公民或團體陳情意見

表 4-11 變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫(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

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
1	蔡○ 土地標示：變 4 案(中壢車站東南側既有建物變更為住宅區)	變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案中壢車站東南側道路用地既有建物，市政認為此既有建物雖在道路用地及鐵路用地內，但與其西側住宅區民房，皆已於民國 60、61 年開始繳納房屋稅為由，認定可比照西側逕為變更為住宅區(變 4 案)，經查中壢平鎮都市擴大修訂計畫於 61.02.26 公告實施，中壢車站東南側既有建物與其西側住宅區民房當時即被編定為鐵物用地及道路用地，惟中壢車站東南側既有建物其西側民房於民國 72 年公告實施「變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫(第二次通盤檢討)案」獲內政部都市計畫委員會審議通過由鐵路用地變更為住宅區。請問中壢車站東南側既有建物當年未獲同意變更為住宅區的原因為何? 另中壢車站東南側既有建物有繳納房屋稅，但是否為合法建物?	道路用地及鐵路用地要變更為住宅區需考量整體道路系統之完整性與替代性、相關土地需用單位之意願及市政府相同案例之一致性處理原則，另依都市計畫通盤檢討變更程序辦理，基於上述理由，市府不可將中壢車站東南側既有建物逕為變更為住宅區。	建議酌予採納，理由如下： 考量交通部臺鐵局中壢車站周邊夾雜私有鐵路用地及住宅區，不利車站整體規劃設計，且住宅區土地平均深度僅 13、14 公尺，不利未來重建利用，為利車站專用區整體規劃型塑站區意象，並提升私有土地重建開發效益，爰將中壢車站周邊停車場用地、部分鐵路用地(含交通部臺鐵局管有及私有)、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，並明訂鐵路地下化軌道及月台之使用空間不計入容積率，應供臺鐵局無償使用。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
		目前「變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫(第三次通盤檢討)案」仍在內政部都市計畫委員會審議中，中壢車站東南側既有建物在縣都委會審議時及未獲同意變更為住宅區，其原因為何?本次變更因使用需求亦將民國 72 年公告實施「變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫(第二次通盤檢討)案」變更為住宅區的中壢後站東西兩端土地再度變更為車站專用區，因此案中壢車站變 4 東南側既有建物原擬比照其西側民房變更為住宅區的理由也已不復存在，且道路用地及鐵路用地要變更為住宅區需考量整體道路系統之完整性與替代性、相關土地需用單位之意願及市政府相同案例之一致性處理原則，另依都市計畫通盤檢討變更程序辦理，基於上述理由，市府不可將中壢車站東南側既有建物逕為變更為住宅區。				
2	蔡○ 土地標示：部分變 3-1-1(乙工三東北側既有建物)	變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案乙工以公辦市地重劃方式辦理變更為住宅區，惟有東北側既有建物	基於相同案例一致性處理原則，並確保公平性、公益性、乙工三東北側既有建物逕為變更為住宅區(部分變 3-1-1)，宜參照都市計畫工業區檢討	建議不予採納，理由如下： 1. 陳情土地於民國 61 年中壢平鎮都市擴大修訂計畫案即劃設為工業區，考量地下化後車站周邊不宜維持工業區，且現況為住	依市府研析意見通過，並同人陳 4 案，將工業區改變更為商業區，以降低商業區容積率為 220%方式替代回	同會議決議第四點(三)。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
		逕為變更為住宅區(部分變 3-1-1)，以降低容積率為 120%方式取代回饋，請問其法令依據為何?此種作法不符合公平原則，既有建物的工業區土地逕為變更為住宅區，不用回饋土地，也不用繳納代金，只有以降低容積率為 120%方式取代回饋，這是在圖利特定人。	變更審議規範第 8 條第 1 款規定，以捐贈公共設施用地及可建築土地為原則，也就是和乙工三其他土地一起以公辦市地重劃方式辦理變更為住宅區，以避免圖利特定人。	宅使用，爰將工業區變更為住宅區，並依「都市計畫工業區檢討變更審議規範」規定，工業區變更為住宅區應捐贈 37%之公共設施用地及可建築土地。 2. 惟為減輕既有聚落財務負擔，改以降低住宅區容積率為 120%方式替代，得以繳納代金方式恢復原住宅區容積(200%)。	饋，且得以繳納代金方式恢復原商業區容積(380%)。	
3	蔡○ 土地標示：變 3 案(內壢車站周邊閒置工業區、廣三及部分廣二用地)	本次臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計劃所需用地共經過龜山、桃園市、縱貫公路桃園內壢間、中壢平鎮與高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫等五個都市計畫，針對騰空路廊及兩側公保地取得方式龜山都市計畫(變 2 案)、中壢平鎮都市擴大修訂計畫(變 8 案)與高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(變 2 案)、桃園市都市計畫(變 7 案)、縱貫公路桃園內壢間都市計畫(變 3 案)取得土地方式為一般徵收(得保留區段徵收權利 10 年)。 如果是針對八德高城路至內壢文化二路間，整合省道台 1 線與鐵路地下化騰空路廊，打造 50-100 公尺寬、	為公平起見，建議鐵路地下化路權範圍所需徵收的鐵路及車站用地，應統一以一般徵收方式取得土地，其他園道用地再以一般徵收(得保留區段徵收權利 10 年)方式取得土地，廣三及廣二用地地主不該享有特權。	建議不予採納，理由如下： 1. 經查所陳情位置位於變 3-2-1、變 3-2-2 及變 3-2-3 廣場用地變更為鐵路用地(兼供園道使用)。 2. 本案土地取得方式以公有地採撥用，私有土地採一般徵收為原則，並得提供土地使用同意書保留參與區段徵收之權益。 3. 另本案變 3 案(內壢車站周邊閒置工業區、廣三及部分廣二用地)，係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臺一線整併設計構想，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，並將內壢站東北、西北側既有建物坐落之廣二用地變更為鐵路用地(兼供園道使用)與園	依市府研析意見通過。	涉及廣二用地部分同會議決議第一點，餘照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
		2.5 公里長的林蔭大道所需用地則跨越縱貫公路桃園內壢間都市計畫及中壢平鎮都市擴大修訂計畫等二個都市計畫，並將其路廊所需用地變更為園道用地，取得方式為一般徵收；但卻獨厚中壢平鎮都市擴大修訂計畫廣三及廣二用地地主，不僅可併入內壢後站工業區市地重劃案分配土地，還將既有建物住戶以專案讓售方式，同等土地面積安置於工業區變更回饋予市府之住宅區?本次臺鐵桃園段地下化建設計劃所經過其他都市計劃的未徵收公保地也未有同樣的待遇，市府處理本件變更案並未基於相同案例之一致性處理原則，亦未確保公平性、公益性，獨厚廣三及廣二用地地主不僅可以參與市政重劃，還可以專案讓售。依現行法令，區段徵收和市地重劃發還土地比例並不相同，同樣是臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計劃所需徵收的公共設施保留地，市府卻有一般徵收、一般徵收(得保留區段徵收權利 10 年)、市地重劃與專案讓售等		道用地，以打造內壢地區 50-100 公尺寬人本綠意園道。 4. 考量當地居民之生活習慣，將部分廣二既有建物及土地所有權人由市府以專案讓售方式，就近安置於工業區變更回饋予市府之住宅區。		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
		四種不同取得土地方式，明顯是圖利特定人，為公平起見，鐵路地下路權範圍所需徵收的鐵路及車站用地，應統一以一般徵收方式取得土地，其他園道用地再以一般徵收(得保留區段徵收權利 10 年)方式取得土地。				
4	李○三，李○章代表 土地標示：自立段 0019-0000 地號 門牌號碼：中壢區自強里 1 鄰興仁路一段 20 巷 10 號	本區(變 3-1-1 工變住)土地標示地號係於民國 40 年買地建屋，自始都是民宅房屋使用，係住宅用地。後來都市計畫實施後將該等用地變更為工業用地。(始終都是住宅使用，從未使用工業用地)。現在鐵路地下化又將原本地號變更回原來住宅用地，這是合乎實際，但是依目前工業用地變更為住宅用地要回饋比例為 37%完全不合理。因為自始至終都是住宅用地使用。	請取銷回饋 37%，因為我們原先就是住宅用地在都市計畫時劃定為工業區(因為緊鄰嘉和麵粉廠及內壢雍興紡織廠當時就將本區零星住戶劃定為工業區，現在回歸原來住宅區又要回饋 37%是否依照過去的事實情況恢復住宅區而免除 37%回饋金。謝謝！(變 3-1-1 工變住)	建議酌予採納，理由如下： 1. 經查陳情土地於民國 61 年中壢平鎮都市擴大修訂計畫案時即劃設為工業區，因早期都市計畫劃設各種分區及用地時，部分未能妥適考量實際發展現況，此為全國通案性問題，依現行都市計畫變更一致性原則，土地由低強度使用變更為高強度使用時，均須配合一定比例回饋。 2. 配合內壢車站周邊高強度發展，並參考陳情人會中意見，修正公展草案，將工業區改變更為商業區，並基於公平性原則，原須依規定捐贈 40.5%之公共設施用地及可建築土地，惟為減輕既有聚落財務負擔，改以降低商業區容積率為 220%方式替代，且得以繳納代金方式恢復原商業區容積率(380%)。	依市府研析意見通過。	同會議決議第四點(三)。
5	黃○榮 土地標示：自立	中壢區(內壢)興仁路一段 20 巷靠近鐵軌旁透天，早期是	請取銷回饋 37%因為原本早期就是住宅用地。現在又變	同人陳 4 案。	同人陳 4 案。	照專案小組初步建議意見通

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
	段 0018-0000 地號 門牌號碼：中壢區興仁路一段 20 巷 8 號	自宅用地，幾拾年來一直都是住宅使用，後來被變更為工業用地。劃入同嘉和麵粉廠同地目，現在又要被規劃回歸原來的住宅地，但須降底容積率，不合理。(變 3-1-1 工變住)	更劃分為住宅區，降容積是不合理的。(變 3-1-1 工變住)			過。
6	蘇○田 土地標示：石頭段 42-1 地號	此地號為中壢車站(後站)新興路範圍，在此次變更範圍並無併入範圍內	建議將後站新興路併入徵收範圍內，減少私地公用之侵權行為	建議不予採納，理由如下： 陳情土地非屬本案必要變更範圍。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。
7	李○仁 門牌號碼：中壢區正義里中北路二段 437 巷 91 號 4 樓	經查詢中北路二段 437 巷一品居社區靠近鐵路路段一整排住戶，在不知情的狀況下跟建商購買了地上建物，今日中壢區公所說明會查詢告知地上物蓋在綠地用地處會涉及拆除部分建物，此現象將影響一品居整排住戶權益相當嚴重。懇請政府及相關單位查明或者進一步相互溝通協調如何處理。謝謝！	請務必回覆。謝謝！	建議不予採納，理由如下： 1. 依交通部綜合規劃需地範圍及調查資料，陳情土地部分位於工程必要範圍內，惟未涉及建物拆遷。 2. 實際相關設施拆遷範圍尚須待細部設計階段方能確定。	1. 依市府研析意見通過。 2. 請業務單位洽地政單位釐清私有土地產權範圍後告知民眾。	照專案小組初步建議意見通過。
8	馬○文 土地標示：新榮段 99 地號 門牌號碼：平鎮區榮興街 99 號	土地所有新榮段土地緊貼台鐵軌道高低落差約 2 米(從振興西路地下道至環南路地下道之間)。道路銜接和房屋出入造成障礙及落差。	鐵路地下化後整合上方周邊鐵路綠廊道路一併整平銜接(將落差 2 米整平)，榮興街和銜接巷弄可直接通行(人車)至鐵路綠廊大道。	建議不予採納，理由如下： 所陳情鐵路兩側高程差及出入口銜接等意見，未來將由交通部綜合規劃報告及細部設計階段成果施工，並轉請其納入妥善處理。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。
9	馬○文 土地標示：新榮段 99 地號	地主所有新榮段 99 號土地緊鄰台鐵軌道之間有 2 米落差(一路從振興西路地下道至環南路地下	1. 增加榮興街側出入口。 2. 鐵路地下化後，上方道路(鐵道綠廊園道)整合周邊交	同人陳 8 案。	同人陳 8 案。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
	門牌號碼：平鎮區榮興街 99 號	道之間)，道路和房屋和新規劃的鐵道綠廊大道的銜接和出入不能有障礙和落差。	通和住家使榮興街及其銜接巷弄可直通鐵路綠廊大道(彌平振興西路地下道至環南路地下道和鐵道間 2 米落差)			
10	陳○蘭 門牌號碼：中壢區中和路 27 號	本停車場用地已規劃二、三十年，但還未有任何整體評估與處理，影響所有權人之權益，地面建物已非常老舊又無法改建，不但建物漏水嚴重且有地震倒坍之風險，又影響市容。	1. 納入中壢車站之整體規劃 2. 市價徵收 3. 地目變更 4. 其他	建議酌予採納，理由如下： 考量交通部臺鐵局中壢車站周邊夾雜私有鐵路用地及住宅區，不利車站整體規劃設計，且住宅區土地平均深度僅 13、14 公尺，不利未來重建利用，為利車站專用區整體規劃型塑站區意象，並提升私有土地重建開發效益，爰將中壢車站周邊停車場用地、部分鐵路用地(含交通部臺鐵局管有及私有)、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，並明訂鐵路地下化軌道及月台之使用空間不計入容積率，應供臺鐵局無償使用。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。
11	馮○彰 土地標示：延平段 391，394 地號 門牌號碼：平鎮區北安里延平路 1 段 37 巷 8 號	延平段 391，394 使用區分屬綠地用地，依本計畫書所述”變 7 案(園道用地)：配合台鐵桃園段地下化計畫，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….”	此綠地用地(地號 391，394 屬私人所有)，自民國 61 年規畫至今都未徵收開闢，強烈建議藉此計畫一併徵收並開闢為園道。	建議予以採納，理由如下： 陳情土地自 61 年擬定中壢平鎮都市擴大修訂計畫劃設為綠地至今尚未徵收，現況作為通行便道使用，本次鐵路騰空路廊周邊沿線公共設施用地將納入鐵路地下化騰空路廊整體設計，併同徵收取得。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。
12	馮○璋 土地標示：延平段 379-	規劃構想： (四)鐵路地下化範圍路段兩側公共設施保留地及現況非	1. 地號 379-1 是道路用地是民國 61 年規劃的 8 米計畫道路，至今 47	建議酌予採納，理由如下： 1. 陳情土地 379-1 地號自 61 年擬定中壢平鎮	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
	1，391 地號 門牌號碼：平鎮區北安里延平路 1 段 37 巷 8 號	農使用之農業區一併整體規劃配合本次鐵路地下化建設計畫，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。 四、鐵路用地(兼供園道用地)之設計原則 (一)鐵路用地(兼供園道用地)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。	年仍未徵收開闢，地號 391 號是綠地用地(也是民國 61 年規劃)經說明會時查證，391 地號有在徵收範圍內，經說明會也查證地號 379-1 有部分在徵收範圍內。 2. 依上述計畫書的規劃構想與設計原則，建議 379-1 要一併做整體規劃，如果 47 年來都沒有開闢，表示沒有使用上的必要。況且鐵路地下化後，更減少此計畫道路開闢的合理性，建議將此 8 米計畫道路給廢除。	都市擴大修訂計畫劃設為道路用地至今尚未徵收，現況部分作為通行便道，部分作為住宅使用，其南側所臨之綠地用地，本次鐵路騰空路廊周邊沿線公共設施用地將納入鐵路地下化騰空路廊整體設計，併同徵收取得。 2. 考量鐵路地下化後騰空路廊將規劃設計為具道路服務機能之人本綠園道，可取代上開道路用地功能，且該道路用地尚未徵收之私人土地部分已建築使用，為建構合理道路系統並保障民眾居住權益，爰建議所陳U型計畫道路變更如下： (1)已建築使用之私有道路用地檢討變更為住宅區(附)，並參依本市公共設施專案通盤檢討通案性原則，訂定回饋比例為 45%，惟為減輕土地所有權人負擔，以降低容積率為 110%方式取代回饋，亦得以繳納代金方式恢復原住宅區容積率(200%)。 (2)道路用地已作為通行便道部分，為避免影響附近居民出入動線，維持道路用地。 (3)與園道橫交路段調整直接連通園道，變更部分住宅區為道路用地，並為保障現有建物居住權		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
				益，不予劃設道路截角。		
13	桃園市政府工務局	有關貴局辦理「變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案」，敬請協助將現況已開闢使用之中和路(中山東路—中新地下道段)併案納入檢討，以符實際使用，至紉公誼，請查照。	1. 中壢車站北側之中和路東西向路段為 10 公尺寬計畫道路，東側轉向北銜接至中山東路，往南銜接中新地下道穿越鐵道通往新興路。(詳附圖一) 2. 查前開中和路東側向北銜接至中山路路段，係先行租賃土地開闢為道路使用，目前仍屬都市計畫綠地及商業區(詳附圖二)，另查前開往南銜接中新地下道穿越鐵道往新興路段，目前刻正納入旨揭變更案檢討中(詳附圖三)，考量中和路東側轉向北銜接至中山東路段仍將長期存續，應予徵收以永久取得土地，爰函請一併將該路段土地檢討變更為道路用地，俾利本局辦理後續土地取得及維護管理作業。	建議予以採納，理由如下： 中壢車站之站區環繞道路動線包含中和路、美樂路、新興路，陳情位置同屬站區環繞道路動線之一，考量站區環繞道路動線之完整性，同意併入本案變更綠地用地及商業區為道路用地。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。
14	交通部鐵道局	有關桃園鐵路地下化路廊永久軌及臨時軌之都市計畫使用分區變更部分，桃園市政府本次均變更為鐵路用地(兼供園道使用)一節，因永久軌及臨時軌二者之使用性質不同，臨時軌未來無任何臺鐵局之鐵路	1. 有關永久軌及臨時軌之都市計畫使用分區變更部分，因永久軌及臨時軌二者之使用性質不同，臨時軌未來無任何鐵路設施，仍建議應區隔出來，永久軌範圍變更為鐵兼園為原則，俾利都市	建議不予採納，理由如下： 本案業經 108 年 5 月 16 日市府拜會交通部軌道相關議題會議決議維持變更為鐵路用地(兼供園道使用)，由鐵道局及本府分別依各自權責辦理永久軌及園道(臨時軌)用地取得。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
		設施，以鐵路用地為主要之都市計畫使用分區，恐造成都市地區土地使用上之誤解，以及未能符合管用合一之原則。	計畫變更後辦理逕為分割等作業，臨時軌部分依未來使用變更為適當用地;另永久軌之取得以徵收為主，由鐵道局依法辦理取得作業。臨時軌所需用地則由鐵道局以租用或徵用辦理，未來如擬供園道使用建議變更為園兼鐵，由桃園市政府負責取得。 2. 另查內政部 98 年 9 月 4 日台內地字第 0980162261 號函，徵用土地或土地改良物時，無須檢附有無妨礙都市計畫證明文件，爰未來鐵道局工程期間之臨時軌用地應無須配合都市計畫辦理變更，如未來臨時軌用地桃園市政府有規劃為園道永久使用之計畫，應以永久使用之園道項目為分區之主要功能，方能符合管用合一之原則。			
15	交通部鐵道局		1.「臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫」綜合規劃目前於期末報告階段;旨案各計畫書關於突出物皆規劃設計於騰空路廊以外，與目前期末報告通勤車站除中路站之突出物設置於南	(一)第 1 點建議酌予採納，理由如下： 本案公展草案係依鐵道局 107 年 10 月檢送之地下化工程範圍辦理都市計畫變更，經檢視與鐵道局 108 年 2 月版本差異部分處理原則如下：	1. 鐵道局第 1 點意見： 依市府研析意見通過。 2. 鐵道局第 2 點意見： 考量台鐵局就其管有之鐵路沿線兩側	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			側路權範圍外用地，其餘通勤站皆設置於路權內之規劃顯有不同，建請依本局108年2月19日鐵道土字第1080001915號函送車站範圍調整資料配合修正。 2. 有關桃園、中壢及內壢車站專用區之變更回饋比例，依「都市計畫國營事業土地檢討變更處理原則」回饋比例應介於15%-30%，本計畫規範回饋比例40%，請再檢視評估其合理性。	1. 桃園站、內壢站、中壢站無涉及都市計畫調整，同意依鐵道局108年2月份路權規劃版本。 2. 桃園醫院站107年10月份車站出入口與市府50米寬園道規劃相衝突，未納入本案公展方案，爰同意依鐵道局108年2月份版本刪除車站出入口用地。 3. 中原站公展方案車站出入口與市府中原營區整體開發案規劃相衝突，爰同意依鐵道局108年2月份版本刪除中原站北側出入口用地，並請鐵道局參考中原營區整體開發案規劃內容調整車站設施物、出入口位置。 4. 中路站鐵道局第8次專案小組會議中所提修正後版本，符合騰空路廊整體規劃設計及中路站周邊整體開發案規劃內容，惟因位於整體開發範圍內，為避免劃設為鐵路用地，於鐵路地下化工程徵收交予交通部台鐵局後，後續辦理區段徵收須再向台鐵局取得，建議依修正後版本變更為廣場用地，由市府取得	公共設施保留地(道路、綠地等)並無法實質運用，且本案亦已配合台鐵局訂定相關多元開發利用規定，基於公有土地整體有效利用，以及本案鐵路地下化騰空路廊綠園道整體規劃設計需求，爰依市府研析意見通過。	

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
				後，無償提供台鐵局使用。另位於同一整體開發案範圍內 2 處供突出物使用之鐵路用地，依同一原則一併辦理變更為廣場用地。 5. 平鎮站公展方案車站出入口位置屬台鐵局管有土地，考量周邊住宅區實際出入便利性，建議維持公展方案。 (二)第 2 點建議酌予採納，理由如下： 1. 本案於 108 年 6 月 19 日桃園市 108 年第 2 次重大交通建設溝通平台會議已達成共識，決議為：交通部臺鐵局原則同意桃園鐵路地下化以價值平衡模式將臺鐵局騰空路廊臨時軌全部、永久軌 1/2 用地、桃林鐵路路廊土地納入臺鐵車站站區變更開發回饋項目，回饋比例計算在 40%以下時，不互相找補，回饋比例計算超過 40%時，超過比例部分的路廊土地，其產權仍由臺鐵局管有，並同意無償供桃園市政府使用。 2. 另本次變更除		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
				配合桃鐵地下化建設計畫所需用地辦理變更外，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，爰建議台鐵局管有之鐵路沿線兩側公共設施保留地一併納入車站站區變更開發回饋項目，並依上開回饋比例原則辦理。		
逾 1	李○枝 土地標示： 石頭段 00420322 地號 門牌號碼： 中壢區東興里 2 鄰新興路 239 號	1. 全力支持鐵路地下化。 2. 順利推廣工程進度，請貴權責單位減少民怨，於鐵路用地，設計規劃施工。 3. 現有民宅原地原屋保留。		建議酌予採納，理由如下： 考量交通部臺鐵局中壢車站周邊夾雜私有鐵路用地及住宅區，不利車站整體規劃設計，且住宅區土地平均深度僅 13、14 公尺，不利未來重建利用，為利車站專用區整體規劃型塑站區意象，並提升私有土地重建開發效益，爰將中壢車站周邊停車場用地、部分鐵路用地(含交通部臺鐵局管有及私有)、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	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
				體開發範圍，採公辦都市更新方式辦理，並明訂鐵路地下化軌道及月台之使用空間不計入容積率，應供臺鐵局無償使用。		
逾2	郭○絹 門牌號碼： 中壢區東興里 1 鄰新興路 269 號	我們支持鐵路地下化重大建設，看公展資料將拆除部分房屋及徵收部分土地。陳情人目前經營買賣業，如後面房屋被拆除無法居住與營業，損失相當大。	陳情人仔細研究中壢火車站相關設計建設規劃等資料，陳情人房屋及土地位於邊界地帶，若不拆除徵收並不影響車站的規劃與建設，希望貴單位能體會小市民的心聲。	同人陳逾 1 案。	同人陳逾 1 案。	照專案小組初步建議意見通過。
逾3	許○ 門牌號碼： 中壢區東興里新興路 271 號	我們支持鐵路地下化重大建設，看公展資料將拆除部分房屋及徵收部分土地。陳情人目前經營買賣業，如後面房屋被拆除雖僅拆除一點點，但仍無法居住與營業，導致必須另租他處繼續生活與營業，所以損失相當巨大。	陳情人仔細研究中壢火車站相關設計建設規劃等資料，陳情人房屋及土地位於邊界地帶，若不拆除徵收並不影響車站的規劃與建設，希望在現有邊牆內規劃。	同人陳逾 1 案。	同人陳逾 1 案。	照專案小組初步建議意見通過。
逾4	許○明 門牌號碼： 中壢區東興里新興路 251 號	看公展資料將拆除部分房屋及徵收部分土地，後為避免民怨下述建議以供參考。	1. 全力支持鐵路地下化。 2. 順利推廣工程進度，請貴權責單位減少民怨，於鐵路用地，設計規劃施工。 3. 現有民宅原地原屋保留。 4. 國家興甚，人民幸甚。	同人陳逾 1 案。	同人陳逾 1 案。	照專案小組初步建議意見通過。
逾5	戴○珊 門牌號碼： 中壢區東興里新興路 267 號	1. 全力支持鐵路地下化。 2. 順利推廣工程進度，請貴權責單位減少民怨，於鐵路用地，設計規劃施工。	讓民宅原地原屋保留。	同人陳逾 1 案。	同人陳逾 1 案。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
		3. 現有民宅原地原屋保留。				
逾 6	林○國 門牌號碼： 中壢區福德里中華路一段 193 號 2 樓	本人在臺鐵地下化之都市計畫變更案規劃前就在此居住 50 年了，年經打拼多年才購得此透天店面一幢，退休後全家在此居住並依賴店面收入作生活開支，目前已經邁入 77 歲，剩下餘生確要面對老宅要被拆掉的問題，造成我們日日無法入眠造成血壓不斷上升影響健康，天天擔心自己餘生的生計及居住，希望政府能有更多體恤及愛民之舉動，勿做擾民之舉。	不要拆遷都市計畫前已有的透天房子，臺鐵地下化之都市計畫後應將原有道路兩邊透天房子規劃拉皮並配合臺鐵地下化之發展即可，才是愛民好政策。	建議不予採納，理由如下： 1. 廣二用地於 72 年變更中壢平鎮都市擴大修訂主要計畫(通盤檢討)案劃設，本次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臺一線整併設計構想，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，並將內壢站東北、西北側既有建物坐落之廣二用地變更為鐵路用地(兼供園道使用)與園道用地，以打造內壢地區 50-100 公尺寬人本綠意園道。 2. 考量當地居民之生活習慣，將部分廣二既有建物及土地所有權人由市府以專案讓售方式，就近安置於工業區變更回饋予市府之住宅區，並明訂有關優先承購方式、價金及申購書件等相關規定，由本府另訂之。	依市府研析意見通過。	同會議決議第一點。
逾 7	邱○斌 門牌號碼： 中壢區東興里 1 鄰新興路 275 號	1. 全力支持鐵路地下化。 2. 為順利推展工程進度,貴權責單位減少民怨於鐵路現有用地設計規劃施工。	現有民宅原地原屋保留。	同人陳逾 1 案。	同人陳逾 1 案。	照專案小組初步建議意見通過。
逾 8	邱○源 土地標示： 石頭段	1. 我全力支持鐵路地下化 2. 為順利發展工程進度，請政府、台	我在此買地買屋居住了 4、50 年，希望不要拆遷保有原有房子。以上這些	同人陳逾 1 案。	同人陳逾 1 案。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
	42-310、42-343 地號 門牌號碼： 桃園市中壢區東興里新興路 263 號	鐵局負責單位減少民怨，請維持鐵路現有用地設計規劃施工。 3. 現有民宅原地原屋保留。	請參考，拜託。			
逾 9	陳范○妹 土地標示： 延平段 458、458-1 地號 門牌號碼： 平鎮區北安里 12 鄰承德路 15 號	貴單位：我們全力支持鐵路地下化，為順利推廣工程進度，請貴權責單位減少民怨，於鐵路用地，設計規劃施工。因前面已有道路，現有民宅原地保留。		建議予以採納，理由如下： 1. 陳情土地自 61 年擬定中壢平鎮都市擴大修訂計畫劃設為綠地用地至今尚未徵收，本次鐵路騰空路廊周邊沿線公共設施用地將納入鐵路地下化騰空路廊整體設計，併同徵收取得。 2. 考量鐵路地下化後騰空路廊將規劃設計為具道路服務機能之人本綠園道，已無劃設隔離綠帶之必要，且私人土地部分已建築使用，為保障民眾居住權益，爰建議將鐵路地下化工程範圍外尚未徵收之私有綠地用地檢討變更為住宅區(附)，並參依本市公共設施專案通盤檢討通案性原則，訂定回饋比例為 45%，惟為減輕土地所有權人負擔，以降低容積率為 110%方式取代回饋，亦得以繳納代金方式恢復原住宅區容積率(200%)。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。
逾 10	陳○增 土地標示： 平鎮區延平段	1. 我全力支持鐵路地下化 2. 為順利發展工程進度，請政府、台鐵局負責單位減		同人陳逾 9 案。	同人陳逾 9 案。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
	457、457-1 地號 門牌號碼： 平鎮區北安里 12 鄰承德路 17 號	少民怨，請維持鐵路現有用地設計規劃施工。 3. 現有民宅原地原屋保留。 4. 平鎮現有二十公尺以上承德路因交通流量不大，安全島兩側規劃為停車格供民眾停車。 5. 將來鐵路地下化工程完工後，可將原有承德路復原為道路使用，解決交通問題。 6. 故現有鐵路用地就不需要再加一條平行的二十公尺以上的道路。因此不用徵收民地和拆民房。				
逾 11	黃謝◯嬌 土地標示： 石頭段 42-348 地號 門牌號碼： 中壢區東興里 1 鄰新興路 281 號	1. 我全力支持鐵路地下化 2. 為順利發展工程進度，請政府、台鐵局負責單位減少民怨，請維持鐵路現有用地設計規劃施工。	現有民宅原地原屋保留。	同人陳逾 1 案。	同人陳逾 1 案。	照專案小組初步建議意見通過。
逾 12	黃◯財 土地標示： 石頭段 42-162 地號 門牌號碼： 中壢區東興里 1 鄰新興路 277 號	國家重大建設，支持鐵路地下化。 閱覽建設圖冊後，發現房屋後面約 30-50 公分，可能要拆除，如要拆除，必造成整棟房屋整體結構的安全性，也間接影響居住生活，即本人在此經營數十年縫紉機維修和買賣上的	詳細看過車站整體規劃建設圖，陳情人的房屋後面屬於邊緣地帶，如不影響中壢車站的重大建設跪請都市發展局研究和協調(商)。 希望房屋後面邊牆界址內維持現狀，感激不盡。	同人陳逾 1 案。	同人陳逾 1 案。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
		困擾與擔憂。				
逾13	林○堂 門牌號碼： 中壢區正義村 18 鄰中山東路一段 232-1 號	中華民國 108 年 4 月 29 日 10 點 7、8 年前開會，鐵路高架，這段截彎取直拆不到房子。為何地下化，鐵路在地下，開馬路又要拆房子，原先截彎取直，為何又變了，呈請截彎取直不要拆人的房子，馬路直、少車禍，大路通順，路不需要開那麼大，對人們沒有好處。 呈請設計人員考慮改善，造福百姓人人高興的事，請幫忙		建議不予採納，理由如下： 陳情土地部分位於鐵路地下化工程必要範圍，爰建議維持公展方案。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。
逾14	陳○儀 土地標示： 門牌號碼： 中壢區中山東路一段 223 巷 99 號 1 樓和 103 號 6 樓	總共有 3 間於此，設立園林大道，導致店家門口無法通行	留個通道讓住戶方便機車通行	建議予以採納，理由如下： 1. 陳情土地部分位於鐵路地下化工程必要範圍，爰建議維持公展方案。 2. 所陳情留設通道通行意見，將轉請交通部臺鐵局於鐵路地下化工程施工期間妥適處理。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。
逾15	陳○信 土地標示： 石頭段 42-318 地號 門牌號碼： 中壢區東興里新興路 247 號	看公民資料將拆除部分居民及徵收土地後，為避免民怨，下述建議以供參考。	1. 全力支持鐵路地下化。 2. 為順利推展工程進度，請貴權責單位減少民怨，於鐵路現有用地設計規劃施工。 3. 現有民眾原地原屋保留。 4. 國家興盛，人民奉獻。	同人陳逾 1 案。	同人陳逾 1 案。	照專案小組初步建議意見通過。
逾16	鄒○宏 土地標示： 石頭段	1. 新興路 42-326 地號那一整排住宅區務必以不影響住屋”結構安	現有民宅原屋保留。	同人陳逾 1 案。	同人陳逾 1 案。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
	42-328 地號門牌號碼：中壢區新興路 227 號	全”施工。 2. 為順利推廣工程進度，請貴權責單位減少民怨，於鐵路現有用地設計規劃施工。				
逾 17	李○輝 門牌號碼：桃園市中壢區新興路 249 號	1. 全力支持鐵路地下化。 2. 為順利推展工程進度，請貴權責單位減少民怨，於鐵路現有用地設計規劃施工。 3. 現有民眾原地原屋保留。	1. 全力支持鐵路地下化。 2. 為順利推展工程進度，請貴權責單位減少民怨，於鐵路現有用地設計規劃施工。 3. 現有民眾原地原屋保留。	同人陳逾 1 案。	同人陳逾 1 案。	照專案小組初步建議意見通過。
逾 18	廖○政 土地標示：石頭段 42-347、42-900 地號 門牌號碼：中壢區東興里新興路 283 號	1. 全力支持鐵路地下化 2. 為順利推展工程進度，請貴權責單位減少民怨，於鐵路現有用地設計規劃施工。 3. 現有民眾原地原屋保留。	1. 全力支持鐵路地下化 2. 為順利推展工程進度，請貴權責單位減少民怨，於鐵路現有用地設計規劃施工。 3. 現有民眾原地原屋保留。	同人陳逾 1 案。	同人陳逾 1 案。	照專案小組初步建議意見通過。
逾 19	陳○真 土地標示： 門牌號碼：中壢區中華路一段 157 號	廣二土地變更園林大道的必要性。25 米的園林大道剝奪人民的財產，對交通實質卻沒有幫忙，鐵路地下化後，原鐵路就已經是改為道路，為改善台 1 線交通，實在是推託之詞，難道改為林蔭大道，就永遠不會再塞車?市府本次假借地下化之美名，行剝奪人民財產之實，目前中華路及嘉和麵粉廠，土地權利價值相差 3-4		同人陳逾 6 案。	同人陳逾 6 案。	同會議決議第一點。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
		倍，嘉和麵粉廠拿走精華商業用地，而原本中華路店面，卻只能分配嘉和麵粉廠剩餘不要的巷弄土地，權利價值縮水了到只剩不到一半的價值，變相剝奪人民的財產權及生存權，實無公益性及必要性。				
逾20	社團法人桃園文藝陣線 劉○遠 土地標示： 門牌號碼：中壢區中和路	1. 加強文化資產影響評估，以落實文化資產法環評調察，請確實做到。 2. 成立國家級鐵道文化、票務中心、博物館，將文化建設納入規劃。 3. 台鐵局簡報請提供。	1. 中壢、桃園、內壢車站周邊鐵路文化資產，如中壢、桃園及內壢鐵道倉庫與中壢票務中心之文化保存問題。 2. 中壢鐵道倉庫與票務中心極具文化價值。 3. 文博會台北鐵道文化廊道後續才在搶救保存，而我們現在就能開始。	有關中壢、桃園、內壢車站文化資產保存及建設問題，非屬本案都市計畫辦理範疇，另依市府文化局說明如下： 1. 桃園車站周邊鐵道倉庫業經文化資產審查程序，於 105 年 6 月 29 日公告登錄為本市歷史建築，名稱為「桃園車站舊倉庫」；另臺鐵桃園段沿線之內壢、中壢車站周邊鐵道倉庫，如已興建逾 50 年且所有或管理單位後續將進行處分，應依文化資產保存法第 15 條規定辦理文化資產價值評估程序。 2. 另交通部臺灣鐵路管理局票務中心（即中壢票務中心）保存事宜，市府文化局已依文資法第 14 條規定，於 105 年 1 月 26 日邀請本市文化資產審議委員辦理現地會勘，並作成不列冊之結論，依規定如無其他情事變更或新事證，自無法重新啟動相關評估及審查程序。 3. 本案業將計畫書圖公開展覽於桃園市政府	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
				及區公所，並將書圖、說明會簡報檔案上傳市府網頁供下載。		
逾21	黃○珠 土地標示： 延平段454、454-1 門牌號碼： 平鎮區北安里12鄰承德路23號	1. 本人於108年4月27日上午10點時參加說明會。 2. 支持鐵路地下化，支持國家重大建設。 3. 堅決反對不必要的拆遷與徵收 4. 綠地的劃設與逕為分割，內幕重重，爭議尤大。 5. 28 年前本人為隔離鐵路噪音，所以廚房、衛浴、供水及排水管均安排在房屋後段。若遭拆除，勢必無法居住與生活。	1. 既然臨時軌鋪設於承德路上，那四車道的公路就順勢規劃在承德路上，何必再拆除與徵收現有軌道旁住戶的房屋呢? 2. 鐵路地下化後，原有鐵路路廊即可規劃為綠地、人行道、自行車道、林道等等，根本不需要徵收及拆遷兩側的民宅與土地。 3. 承德路寬20公尺以上，現有鐵路寬15 公尺以上，兩者合計寬達35公尺以上，足夠車道及園道之使用。所以拆除民房與徵收民地，實屬擾民。	同人陳逾9案。	同人陳逾9案。	照專案小組初步建議意見通過。
逾22	蘇○田 土地標示： 石頭段42-1地號 門牌號碼： 中壢區	本人蘇木田之土地” 中壢區石頭段42-1”位於中壢區火車站後站之進出口，即是"中壢區新興路”而”新興路”緊鄰中壢區火車站後站，且每月達上百萬人進出，是為中壢區火車站後站唯一必經之進出口。況本人花費財產購得中壢區石頭段42-1之土地所有權實屬個人私有財產，但近三、四十年來本人蘇木田之私有土地經貴府劃為道路用地供大眾使用，政府卻無	誠請貴府體察民意，體恤民情。秉著公正、公道、公允之法理，還「理」於民，不失民心。請務必確定予以”徵收” ”徵收” ”徵收”，避免產生抗疫之爭、不甚感激。	同人陳6案。	同人陳6案。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
		任何補償，有強行使用之嫌，且十分不合理。私人財產而公有使用，再有失公正、公道、公。難服人心，實在令人難以接受。誠請貴府將心比心，還理於民。				
逾 23	馮○璋 土地標示： 延平段 379-1、391 地號 門牌號碼： 平鎮區北安里延平路 1 段 37 巷 8 號	規劃構想：(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 配合本次鐵路地下化建設計畫，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裳區低度利用，爰納入本次鐵路用地(兼供圍道使用)之變更，整體規劃考量。 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。	1. 請將 415 陳情的意見作廢(發文字號：桃都綜 1080011011 號)，以此陳情意見表為準，原因是因為與相關人員討論後，要廢除計劃道路困難重重。 2. 地號 379-1 是道路用地是民國 61 年規劃的 8 米計劃道路，至今 47 年仍未徵收開闢，地號 391 是綠地用地(也是民國 61 年規劃)，經此次鐵路地下化說明會時查證，此 391 地號全部在徵收範圍內，也查證地號 379-1 有少部分在徵收範圍內。 3. 依上述陳情理由鐵路地下化計劃書的規劃構想與設計原則，建議 379-1 計劃道路要與綠地用地 391 地號一併做整體規劃，目前此計畫道路的設計會拆到延平路一段 37 巷 8 號的房子約 1/2，去年我有陳情微調變更	同人陳 12 案。	同人陳 12 案。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			此道路，結果是在內政部都市計畫委員會 941 次會議紀錄中，專案小組建議"，請市政府配合未來鐵路地下化之計劃，全面檢視調整變更之可行性”，詳如附件，因為 391 地號的綠地用地已經被開闢成 5 米便道近 20 年，市民建議將此 5 米便道拓寬成 8 米，做為永久之計劃道路，好處是：1)市府可以減徵收土地之費用，2)可以不需要拆除民房，3)配合現有便道拓寬(此便道已經有路燈，衛生下水道監視器)，可以大幅減少開闢馬路的費用。 4. 此便道是北安里里長所開闢，已供公共行走超過 20 年，可見其必要性(里長在 107 年 10 月會勘時也希望市府開闢道路，如附件)，期盼藉此鐵路地下化建設計劃，將 379-1 地號土地與 391 地號做妥善之規畫，以不拆除民房方式來徵收開闢之。			
逾 24	鍾○芳 土地標示： 石頭段 42-305 地號	桃園鐵路地下化中壢區綜合細部規劃公告說明，新興路中新地下道至後火車站台鐵土地與民房交界圍牆外之房	新興路民房後面到台鐵土地交界圍牆地鐵施工寬度最大之一段不足影響地鐵整體施工規劃，且拆除民房面積不	同人陳逾 1 案。	同人陳逾 1 案。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
	門牌號碼：中壢區東興里新興路 273 號	子拆除、土地徵收，恐怕影響百姓民眾甚鉅徒生民怨困擾，持此陳情望政府體察民怨重新審視現場勘測規劃實感德便。	大，但損害房子修復費鉅大，普通百姓負擔不起更何況地鐵土地施工足足有餘，不須過度拆除民房懇求政府以實際需由，能不勞民傷財造成房子損害鉅額修復費用。			
逾 25	曾○財 土地標示：石頭段 42-420、42-534、42-143 地號 門牌號碼：中壢區東興里新興路 201 號	為了要做新興路在民國 59 年以前 109、201、203 的門前路中間搬到現址，政府給了大禮建築執照是「店鋪」不到 2 年來了公文「禁建」是倉庫用地變了變鐵路用地，又變車站用地，現在鐵路地下化了，往地下發展，為甚麼還要徵收我們的土地，請問我們住的權利何在?我們辛苦一輩子為了一家溫飽我必須住這，我老了也非常習慣住這裡，說什麼全民公享我來犧牲合理嗎?	請都用你自己的土地，請往地下發展才符合時代潮流，請讓人民安居樂業，請原地原屋保留。	建議酌予採納，理由如下： 考量交通部臺鐵局中壢車站周邊夾雜私有鐵路用地及住宅區，不利車站整體規劃設計，且住宅區土地平均深度僅 13、14 公尺，不利未來重建利用，為利車站專用區整體規劃型塑站區意象，並提升私有土地重建開發效益，爰將中壢車站周邊停車場用地、部分鐵路用地(含交通部臺鐵局管有及私有)、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，並明訂鐵路地下化軌道及月台之使用空間不計入容積率，應供臺鐵局無償使用。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。
逾 26	蔡○雄 土地標示：石頭段 42-143、24-27 地號 門牌號碼：中壢區東興里 2 鄰	本人年事已高，無力搬遷。	1. 請原地原屋保留。 2. 若無法保留請用土地交換方式，移往新興路南側或北側。	同人陳逾 25 案。	同人陳逾 25 案。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
	新興路 203 號(地號 42-490)					
逾 27	張○光 土地標示： 石頭段 42-423、42-533 地號 門牌號碼： 中壢區東興里新興路 199 號	本人年事已高，無力搬遷。	1. 請原地原屋保留。 2. 若無法保留請用土地交換方式，移往新興路南側或北側。	同人陳逾 25 案。	同人陳逾 25 案。	照專案小組初步建議意見通過。
逾 28	呂○堂	內壢區民眾對廣二土地不滿再度訴求先前向內政部營建署陳情被接受，並於 106 年中期通盤檢討後已改回商業區。鄭市長上任後於各鄰里市政報告中提出，地下化後舊鐵路將改設為綠廊大道或特色道路，內壢街上將成為雙邊店面，發展前景指日可待，這麼好的條件真感謝。 如今卻再規劃 50 米大道。前朝 50 米園林大道為何受議，就因都發局回函「非必要建設，損民太大。」長官知否?此案中民眾並未受惠，卻唯圖利沿路三大財團。 再來都更條件差到無可比喻，大路邊換巷道內，市府會不會賺太多？官員	交通提議： 縣府以拓寬道路解決塞車問題，但高速公路大又寬並未設紅綠燈上下班時間塞嗎?上下班時段中園路及國際路才是主要塞車段，若無法真的抓住有問題的位置，路拓寬再大也只是停車場。地下化後多了綠廊道後可與縱貫路設計雙向調撥車道，又無平交道更順暢，故還需進行區段拓寬嗎?再說此路段，本就不塞車。話說路擴寬是兩面平均，為何只拆單向不合理，不合法。 都更建議： 若真要都更互利是基本價值，市府給畸型地又巷道內，我們地區居民無法接受。 1. 鐵路山向周邊空	同人陳逾 6 案。	同人陳逾 6 案。	同會議決議第一點。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
		職為讓民眾安居樂業，保護財產，而不是天天擔心沒地方住，財產不保。對此廣二土地民眾已聯名共同聲明反對本次都更，名冊詳見附件。 附註： 廣二地目變更民眾並不知情。此區房舍、店面早於日據時代便有，甚早於都市法及建築法規之前，我們皆屬合法。煩請恢復原地目(證明文件早已提出)，行政單位亦可查詢歷史資料。 回饋金： 數十年來未獲得任何補償，但稅金照納，土地不便買賣借貸，商業用途受限。如今卻只改回原地目，因回饋金而民眾財產嚴重受損，沒道理。此案我們並非既得利益者，是受害者。非農工用地變更而得利，故此案嚴需考量。不要因早期政府疏失，受有權有力人士不當規劃，後再單向擴寬，現今卻要居民承擔高額的回饋金，相當不合理!	地、台鐵廢棄倉庫都是可考慮換地安置的地方。若蓋住商大樓亦可分配為國宅。是多利的。 2. 舊站區換新站區，站邊規劃之商業大樓才是對等條件。興建後我們再行搬遷才是適合，細節可再議，提醒長官們我們目前區段價值皆高於後方 3-5 倍，不要以我們現有價值換後方不可確認的未來價值，若非商業區換商業區，則我們決不考慮接受都更。 108 年 12 月 30 日補充意見： 一、以『改善台一線壅塞交通』為議題，規劃『拆除拆除目前的廣二商店街，擴寬道路 50 米』，此案不合時宜也不符合民情。目前周邊交通網路四通八達，國道一號及國道三號之間，已有五條以上的四線大道，且內壢段交通流量為 R 級，地下化去除平交道之後，交通將更為順暢。 1. 廣二住宅區是合法建築，於日據時代起便存在，在建築法規之前就有商業行為(證明文件已提出)。			

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			2.廣二住宅區目前是條商業街道非空地,廣三工業用地目前為空地,拆除商店街來成就廣三價值,這樣的規劃是否有圖利之行為?(道路要擴大、拓寬請使用空地處)。 3.106 年中期通盤檢討,市府已開公聽會說明恢復商業區,市長於近期的市府建設說明會上,再三強調鐵路地下化後,鐵道上方將為綠茵大道、特色道路。盧局長費心為民眾規劃排氣孔的方位,設想周到、有感於心。但這些承諾到哪去了呢?也讓居民產生了很多不好的聯想。 4.人民有保障生命及財產的權利,目前商店街位置尚可生存,都更之後的地點無法生活。為求生存,民眾將抗爭到底、決心不變。 二、居民訴求: 1.原地保留(對民眾較好)。 2.恢復地目(本屬商業用)。 3.免回績金(楊梅區有例可循)。 針對此案:全街居民一致強烈反對及抗議(聯合簽名冊已繳交)			
逾	邱卓○枝	一、本中北段 0034	配合臺鐵都會區捷	同人陳逾 9 案。	同人陳逾 9	照專案小

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
29	土地標示：中北段 34 地號 門牌號碼：中壢區新中北路 249 巷 11 弄 34 號	地號之建物於民國 65 年 12 月 7 日建造完畢，至今已使用 40 餘年，若予以拆除，可能危害建物之安全，並造成政府徵收經費之增加。	運化桃園段地下化建設計畫案之，中北路 0034 地號予以免拆。 建議將本計畫向鐵道方向偏移，或予以縮小。		案。	組初步建議意見通過。
逾 30	交通部台灣鐵路管理局		1. 車專區(桃園、內壢及中壢車站)開發強度應比照可行性規劃容積率為 380%、建蔽率為 70%，且不應有附帶條件：依行政院 106 年 7 月 31 日院臺交字地 1060023646 號函核定之「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」規劃容積率為 380%、建蔽率為 70%，惟本次計畫車站專用區之容積率、建蔽率、指定留設開放空間…等擬控管及取得之項目已於都市計畫中明確訂定，站區開發之開發強度(建蔽率、容積率)與使用內容卻仍待商議(附件 1)，有損本局權益之虞，仍請貴府依行政院 106 年 7 月 31 日核定之可行性研究為準，予以容積率 380%、建蔽率為 70%，且不應有附帶條件(開發許	(一)第 1 點建議予以採納，理由如下： 1. 考量車站原未能高強度開發利用，且屬公益性設施，爰規劃車站專用區至少提供 50%公共開放空間，以提供旅客及附近居民舒適的人行休憩空間。 2. 本案因車站由低強度使用變更為高強度使用，原因與台鐵局變更回饋內容未達成共識，為避免影響地下化整體期程，故訂定開發許可制，保留後續協商彈性。 3. 依 108 年 6 月 19 日桃園市 108 年第 2 次重大交通建設溝通平台會議決議紀錄，已明確界定回饋內容，爰同意配合修正相關文字。 (二)第 2 點建議不予採納，理由如下： 1. 考量內壢車站開發腹地狹長，不適宜興建車站大樓，市府遂提併原後站閒置工業區及	1. 台鐵局第 3、4 點意見： 考量台鐵局就其管有之鐵路沿線兩側公共設施保留地(道路、綠地等)並無法實質運用，且本案亦已配合台鐵局訂定相關多元開發利用規定，基於公有土地整體有效利用，以及本案鐵路地下化騰空路廊綠園道整體規劃設計需求，爰依市府研析意見通過。 2. 台鐵局其餘意見： 依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			可制)之規劃。 2. 內壢車站應劃設為車專區,且不宜併廣三用地整體開發:本局經管內壢車站之多數土地劃設為「鐵路用地(兼供園道使用)」等變更內容,已影響本局站區開發權益甚鉅,且與地下化建設工程範圍不符(連續壁施作);爰為避免影響地下化建設財務自償性、地下化建設工程推進及本局開發權益,內壢車站地下化站區範圍之本局管有土地應變更為「車站專用區」,且避免整合公私有地影響本局開發時程及效率,建請貴府以本局經管土地為主,排除私有土地於整體開發範圍,並重新訂定內壢車站之指定留設通道、廣場開放空間、建築退縮等土地使用分區管制規範。 3. 調降都市計畫變更回饋比例 40%為 20%:考量車專區須維持作軌道、車站、旅運或公益空間等公共運輸服務使用,並非全部是開發素地,爰請依「都市計畫國營事業土地檢討變更處理原則」規	廣二、廣三整體開發,除可增加開放空間及拓寬省道台 1 線為 50 公尺綠園道外,亦利提供完整車專區供臺鐵局開發。 2. 依 108 年 6 月 19 日桃園市 108 年第 2 次重大交通建設溝通平台會議決議,為達成市府內壢車站周邊地區都市機能再造目標,促進整體都市發展,並兼顧臺鐵局車站多元開發效益,內壢車站範圍依都市計畫公開展覽方案變更,臺鐵局因此減損之車站開發效益,以變更後市府管有車站專用區全部土地補償,交由臺鐵局開發利用。 (三)第 3、4 點建議酌予採納,理由如下: 1. 本案於108年6月19 日桃園市 108 年第 2 次重大交通建設溝通平台會議已達成共識,決議為:交通部臺鐵局原則同意桃園鐵路地下化以價值平衡模式將臺鐵局騰空路廊臨時軌全部、永久軌 1/2 用地、桃林鐵路路廊土地納入臺鐵車站站區變更開發回饋項目,回饋比例計算在 40%以下時,		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			定，國營事業土地變更為特專區回饋比例為 20%。 4. 舊路廊作為都市計畫變更跨區回饋標的：請以臺南鐵路地下化計畫為案例，以價值平衡為原則，站區外地下化騰空土地（含桃林鐵路）及隧道上方土地列為變更回饋標的。舊路廊回饋超過應回饋比例部分，則由貴府與本局協商有償撥用。 5. 中路、永豐、中原及平鎮站等新增車站變更為車站用地：為利新增車站之商業使用及本局資產之活化利用，請以臺南鐵路地下化計畫為案例，將新增通勤站之土地使用分區劃設為車站用地，並於土管要點載明得作餐飲、旅遊服務及停車等相關附屬設施使用。 6. 變更騰空路廊土地使用分區： (1)查鐵路地下化後沿線地面騰空廊帶空間（約 25 公尺），都市計畫土地使用分區主要變更為鐵路用地（兼供園道使用）部分，為配合貴府建構綠化	不互相找補，回饋比例計算超過 40%時，超過比例部分的路廊土地，其產權仍由臺鐵局管有，並同意無償供桃園市政府使用。 2. 另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，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，爰建議台鐵局管有之鐵路沿線兩側公共設施保留地一併納入車站站區變更開發回饋項目，並依上開回饋比例原則辦理。 (四)第 5 點建議酌予採納，理由如下： 1. 考量桃園醫院站、中原站、中路站及平鎮站為地下車站，基於鐵路地下化變更一致性，建議仍維持劃設為鐵路用地（兼供園道使用）。 2. 考量旅客服務需求，同意於土管新增上開車站站		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			都市景觀及串連道路系統，騰空鐵路廊帶下方作永久軌使用部分（約15公尺），同意配合變更為鐵路用地（兼供園道使用）或鐵路用地（兼供道路使用），並請貴府依前開跨區回饋方式辦理。 (2)騰空鐵路廊帶下方非作永久軌路權使用部分（約10公尺），考量永久軌及臨時軌用地取得單位不同，為明確區分土地下方利用方式及配合騰空廊帶設置之目的（提供便利多元之園道系統及車站旅客聯外通行功能等需求），應以園道用地為主要功能分區，建議土地使用分區變更為園道用地或園道用地（兼供鐵路使用）。 7. 桃園車站大後站計畫、內壢車站棕地轉型計畫、以及變更中壢平鎮都市計畫（原工一、工二變更為住宅區）細部計畫土地	區範圍得供餐飲、旅遊服務與停車等相關附屬設施使用規定。 (五)第6點建議酌予採納，理由如下： 本案業經108年5月16日市府拜會交通部軌道相關議題會議決議維持變更為鐵路用地(兼供園道使用)，由鐵道局及本府分別依各自權責辦理永久軌及園道(臨時軌)用地取得。 (六)第7點建議不予採納，理由如下： 1. 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，同步將車站周邊現況閒置工業區整體規劃，同時配合市府大後站發展計畫，將後站地區老舊、閒置、低度利用之住宅區檢討變更為商業區，以創造後站地區都市再生動能。 2. 本次細部計畫內容包含訂定新增用地土地使用管制內容以及增額容積實施規定，屬必要辦理範疇。 3. 考量桃鐵地下化建設計畫工程用地取得急迫，為避免影響後續工程進度，本案都市計畫變更將採分階		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			使用分區管制要點案…等共計 8 處都市計畫變更案，似與地下化建設無涉，請貴府評估後續影響程度，避免陳情案件致都市計畫變更拖延，影響地下化建設之推進，宜脫鉤、另案辦理。	段發布實施。		
逾 31	曾◯慧 土地標示：成功段 785 地號 門牌號碼；中壢區福德里中華路一段 169 號	1. 噪音危害及空氣污染，造成困擾及身心傷害。 2. 財物損失，沒有提升生活機能。	1. 假若政府為百姓福祉設想，符合公平正義，住戶樂觀其成。 2. 政府常說一套，做一套，鐵路地下化預估我們老死也看不到成果。 3. 若政府錢太多，應比照航空城住戶，補助隔音設施及空氣污染所造成的危害，噪音及空污已是住戶很大的夢魘及怨懟。	所陳情環境污染部分無涉及都市計畫變更內容，將轉請交通部台鐵局酌處。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。
逾 32	陳◯達 土地標示：成功段 785 地號 門牌號碼：中壢區中華路一段 169 號	1. 內壢火車站同側的房子是鐵路與縱貫公路最好的分隔區。 2. 園林大道落葉多阻塞水溝影響髒亂及登革熱。	1. 勿拆除鐵路火車站同側的房子，就不用浪費公帑，因拆了還要建樹林分隔島，直接以房子來分隔就不用花政府一毛錢，百姓房子的地方，自己會清除髒亂。 2. 民國 69 年時人民等曾去見當時的省主席林洋港省主席，就說拓寬道路 24 米，就不再拓寬了，何況鐵路地下化後更有另一條道路了，根本就足夠了。	同人陳逾 6 案。	同人陳逾 6 案。	同會議決議第一點。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			3. 浪費公帑。市政府已負債累累，切勿債留子孫。			
逾33	馬○強	1. 盡速施工，明挖、潛盾同時進行減少施工期，不要像機場捷運搞了近二十年，韓國首爾四年地鐵搞了二百公里，請尊敬施工人員辛苦，加油加強進度，安全第一。 2. 盡量同時明挖、潛盾一起施做，減少施工日期、便民。	增加工程人員薪資、人數，以好減少施工期擾民。好的國家工程公司人員皆被政客、奸商以民營化理由去除，如中華工程、榮民工程、有經驗的工程人員全解散，上次同事會聚，好多主管都嘆息。	有關地下化施工工法、工程人員薪資、人數等部分非屬本案都市計畫辦理範疇，另依交通部鐵道局研析如下： 由於地下化工程隧道覆土深度不足，如欲採潛盾施工則施工風險過大，以致地下化工程不易執行，爰規劃採明挖方式進行施工	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。
逾34	交通部臺灣鐵路管理局		1. 中壢車站之石頭段 42-922、42-932、42-933 等地號變更為車專區之土地係屬私有，石頭段 42-27 等 8 筆變更為車站用地之私有土地非位處地下車站範圍，後續面臨土地取得或徵收適法性之議題，建議評估該土地之適法性，建議變更為其他分區或排除於站區開發範圍。 2. 建議既有中壢車站範圍內之交通用地宜併同變更為車站專用區或納入整體開發範圍，以利後續站區整體意象形塑，及釐清中央南北向 20 公尺寬通路之開發及維管權責。 3. 依據 108 年 6 月 19 日貴府召開桃	(一)第 1 點建議酌予採納，理由如下： 考量交通部臺鐵局中壢車站周邊夾雜私有鐵路用地及住宅區，不利車站整體規劃設計，且住宅區土地平均深度僅 13、14 公尺，不利未來重建利用，為利車站專用區整體規劃型塑站區意象，並提升私有土地重建開發效益，爰將中壢車站周邊停車場用地、部分鐵路用地(含交通部臺鐵局管有及私有)、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，並明訂鐵路地下化軌道及月台之使用空間不計入容積率，應供臺鐵局無償使用。 (二)第 2 點建議予以採納，理由如下：	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			園市 108 年重大交通建設溝通平台會議決議內容，內壢車站該等變更回饋之車專區及廣三用地變更之車專區，將全數無償移轉產權予本局使用，爰土地取得及交付方式，請貴府研析並載明於說明書內。	考量現行交通用地之土地使用管制，建蔽率為 70%、容積率為 380%，且做車站時得申請多目標做商業使用，性質與車站專用區相似，為利中壢車站專用區整體規劃設計彈性，爰同意交通用地變更為車站專用區，且免予回饋。 (三)第 3 點建議予以採納，理由如下： 1. 考量內壢車站開發腹地狹長，不適宜興建車站大樓，市府遂提併原後站閒置工業區及廣二、廣三整體開發，除可增加開放空間及拓寬省道台 1 線為 50 公尺綠園道外，亦利提供完整車專區供臺鐵局開發。 2. 依 108 年 6 月 19 日桃園市 108 年第 2 次重大交通建設溝通平台會議決議，為達成市府內壢車站周邊地區都市機能再造目標，促進整體都市發展，並兼顧臺鐵局車站多元開發效益，內壢車站範圍依都市計畫公開展覽方案變更，臺鐵局因此減損之車站開發效益，以變更後市府管有車站專用區全部土地補償，交由臺鐵局開發利用。		

表 4-12 訂定中壢平鎮都市擴大修訂計畫(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公民或團體陳情意見綜理表

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
1	交通部鐵道局		1. 依公展之都市計畫僅能有益於都市景觀、建築藝術者，方得不適用都市設計準則之一部或全部，考量地下化工程涉及層面範圍廣，建議土地使用分區管制要點及都市設計準則有關「指定使用空間」、「建築退縮留設公共開放空間」、「鐵路用地(兼供園道使用)之設計原則」、「生態景觀及綠化」等內容增訂但書規定，以增加彈性及避免未來可能須重複變更都市計畫增加作業時間。 2. 桃園、中壢及內壢車站，已規範未來須提送整體開發計畫及應為單體地標性建築物等規定，建議刪除車站樓層數(五層)之原則規定，以保留車專區未來整體開發計畫彈性及車專區整體容積之調派使用。 3. 中路、中原、桃園醫院及平鎮站等通勤站變更為鐵路用地(兼園道使用)，惟鐵路用地(兼園道使用)依	(一)第 1 點建議酌予採納，理由如下： 1. 為減少車流交織混雜，確保站區動線順暢，爰於站區周邊指定留設通道供通行車道使用，以達到適度分離到離站車流及其他過境性車流之目的；另配合形塑站區開放空間系統及串聯前後站人行動線，配合留設廣場式開放空間，惟考量設計彈性，增訂如經都市設計審議同意者，得不適用指定留設廣場式開放空間之一部或全部規定。 2. 為形塑車站站區及騰空路廊整體景觀道路意象，以及舒適人行空間，爰於騰空路廊兩側及站區周邊訂定建築退縮規定，以留設足夠之公共開放空間，故有關土地使用分區管制要點中「建築退縮留設公共開放空間」部分，維持原內容。 3. 為打造人本綠意之綠色廊帶，並排除鐵路地下化	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			都市設計準則之規定，限制「地面上不得設有地下化工程及相關附屬設施之突出物」，考量未來仍有站體所需之必要設施，如：出入口等可結合園道利用，故建議放寬相關規定並承諾提供用地，以利後續設置相關突出物設施。 4. 桃園、中壢及內壢車站，車站專用區提供車站、路線及相關附屬設施使用之樓地板面積，為避免影響車站專用區之開發效益，建議不計入商業使用容積率380%。 5. 依變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案計畫書，中壢站車站專用區私有地變更為「車站用地」並不得依商業區容許適用項目，依土地徵收條例第56條規定，得於徵收計畫書載明以信託、聯合開發、委託開發、委託經營、合作經營、設定地上權或出租提供民間機構投資建設，以利未來結合民間投資參與開發，故並不須排除商業區	地上突出設施保留廊帶規劃最大彈性，爰訂定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、綠覆率至少達50%以及兩側臨道路部分應種植大型喬木等相關規定，故有關土地使用分區管制要點中「鐵路用地(兼供園道使用)之設計原則」部分，維持原內容。 4. 依本案都市設計管制準則已載明原則性規定，申請案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)第2點建議酌予採納，理由如下： 1. 桃園車站為以桃園命名，且臺鐵旅次運量全國第二之桃園重要門戶，為形塑獨特並具地方自明性之空間意象，應採獨立量體之車站設計，及避免商業型大樓之設計，以達打造獨特意象車站之目標，建議維持車站樓層數(五層)之原則規定，惟配合台鐵局彈性開發需求，刪除各樓層使用規定。 2. 中壢車站為配合台鐵局彈性開發需		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			之容許適用項目，請再檢視評估其合理性。	求，同意刪除車站樓層數(五層)及各樓層使用規定。 2. 內壢車站規劃則配合車站專用區整體規劃、高強度集中規劃，並無特別限制。 (三)第 3 點建議酌予採納，理由如下： 1. 高城路至文化二路路段間之園道(合併路權)及平鎮車站之出入口及相關設施：考量騰空路廊寬度足夠，出入口及相關設施設置後不影響騰空路廊車輛通行，本局將增訂容許使用規定，並廢除鐵路用地之變更。 2. 中路站與中原站：本府刻正辦理中原營區整體開發案及中路站農業區整體開發案，後續將由市府取得廣場用地無償供臺鐵局使用。 (四)第 4 點建議予以採納，理由如下： 考量車站專用區建築規劃之整體配置與樓層使用之合理效益，同意鐵路、捷運及其他大眾運輸之軌道及月台之樓地板面積得不計入容積率。 (五)第 5 點建議酌予採納，理由如下： 考量交通部臺鐵局中壢車站周邊夾雜私有鐵路用地及住宅區，不利車站整體規劃設計，且住宅區土地平均深度僅 13、14 公		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
				尺，不利未來重建利用，為利車站專用區整體規劃型塑站區意象，並提升私有土地重建開發效益，爰將中壢車站周邊停車場用地、部分鐵路用地(含交通部臺鐵局管有及私有)、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，並明訂鐵路地下化軌道及月台之使用空間不計入容積率，應供臺鐵局無償使用。		
2	林◯宗 土地標示：中壢區石頭段 39-368、39-370 地號 門牌號碼：中壢區中平路 1 號	1. 陳情基地(詳檢附圖表)使用分區為商業區，法定建蔽率為 80%，退縮 4 公尺建築將致基地無法達到法定建蔽率之上限，權益嚴重受損，且陳情基地所在地區非區段徵收或市地重劃尚未配地之地區，市府不應逕行規劃陳情基地退縮 4 公尺且無任何獎勵補償措施，市府此舉明憲有違憲法保障人民財產權之精神。(計畫書所訂實施增額容積條件不適用本基地) 2. 本基地所臨從元化路到中正路此區間之中和路段(詳見檢附圖表)將結合原站前圓環變更為廣場，即(變 5-1-1 道變廣	1. 取消從元化路到中正路間之中和路段建築退縮 4 公尺之管制。 2. 在(變 5-1-1 道變廣案)規劃行人步道。 詳見檢附地籍圖附圖(一)。	建議不予採納，理由如下： 1. 考量周邊整體退縮空間之連續性，建議臨廣場用地部分仍應退縮 4 公尺。 2. 陳情土地依現行規定既須退縮 4 公尺，本案維持退縮規定不致影響陳情人權益。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
		案)。此廣場用地面積寬廣,足規劃行人步道即形塑此路段之景觀道路意象,因此本基地所臨從元化路到中正路間之中和路段實無退縮建築 4 公尺之必要。				
逾 1	交通部臺灣鐵路管理局		1. 調升車專區(桃園、內壢及中壢車站)建蔽率 50%為 70%:依行政院 106 年 7 月 31 日院臺交字地 1060023646 號函核定之「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」,係規劃建蔽率為 70%,又考量車專區有設置月台、雨遮、遮陽棚等大面積遮蔽物之需求,為利站區之開發合理有效利用,仍請貴府依行政院 106 年 7 月 31 日核定之可行性研究,建蔽率調升為 70%。 2. 車專區(桃園、內壢及中壢車站)開發強度應比照可行性規劃容積率為 380%、建蔽率為 70%,且不應有附帶條件:依行政院 106 年 7 月 31 日院臺交字地 1060023646 號函核定之「臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫	(一)第 1 點建議酌予採納,理由如下: 1. 本府考量本案各車站專用區開發均已達一定規模,對周邊環境及交通將產生重大影響,並考量車站屬公益性設施,爰規劃車站專用區至少提供 50%之公共開放空間,以提供旅客及附近居民舒適的人行休憩空間,並確保對周邊環境的影響降至最低,建議維持建蔽率以 50%為原則。 2. 為兼顧臺鐵局站區跨街人工平台或其他類似增進公共使用空間之規劃設計彈性,適度放寬建蔽率最高可至 70%。 (二)第 2 點建議予以採納,理由如下: 1. 考量車站原未能高強度開發利用,且屬公益性設施,爰規劃車站專用區至少提供 50%公共開放空間,以提供旅客及附近居民舒適的人行休憩空間。 2. 本案因車站由低強度使用變更為高強度使用,原因與台	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			改採地下化可行性研究」規劃容積率為 380%、建蔽率為 70%，惟本次計畫車站專用區之容積率、建蔽率、指定留設開放空間…等擬控管及取得之項目已於都市計畫中明確訂定，站區開發之開發強度(建蔽率、容積率)與使用內容卻仍待商議(附件 1)，有損本局權益之虞，仍請貴府依行政院 106 年 7 月 31 日核定之可行性研究為準，予以容積率 380%、建蔽率為 70%，且不應有附帶條件(開發許可制)之規劃。 3. 內壢車站應劃設為車專區，且不宜併廣三用地整體開發：本局經管內壢車站之多數土地劃設為「鐵路用地(兼供園道使用)」等變更內容，已影響本局站區開發權益甚鉅，且與地下化建設工程範圍不符(連續壁施作)；爰為避免影響地下化建設財務自償性、地下化建設工程推進及本局開發權益，內壢車站地下化站區範圍之本局管有土地應變更為「車站專用區」，且避免整合	鐵局變更回饋內容未達成共識，為避免影響地下化整體期程，故訂定開發許可制，保留後續協商彈性。 3. 依 108 年 6 月 19 日桃園市 108 年第 2 次重大交通建設溝通平台會議決議紀錄，已明確界定回饋內容，爰同意配合修正相關文字。 (二)第 3 點建議不予採納，理由如下： 1. 考量內壢車站開發腹地狹長，不適宜興建車站大樓，市府遂提併原後站閒置工業區及廣二、廣三整體開發，除可增加開放空間及拓寬省道台 1 線為 50 公尺綠園道外，亦利提供完整車專區供臺鐵局開發。 2. 依 108 年 6 月 19 日桃園市 108 年第 2 次重大交通建設溝通平台會議決議，為達成市府內壢車站周邊地區都市機能再造目標，促進整體都市發展，並兼顧臺鐵局車站多元開發效益，內壢車站範圍依都市計畫公開展覽方案變更，臺鐵局因此減損之車站開發效益，以變更後市府管有車站專用區全部土地補償，交由臺鐵局開發利用。 (四)第 4 點建議酌予採納，理由如下：		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			公私有地影響本局開發時程及效率，建請貴府以本局經管土地為主，排除私有土地於整體開發範圍，並重新訂定內壢車站之指定留設通道、廣場開放空間、建築退縮等土地使用分區管制規範。 4. 中路、永豐、中原及平鎮站等新增車站變更為車站用地：為利新增車站之商業使用及本局資產之活化利用，請以臺南鐵路地下化計畫為案例，將新增通勤站之土地使用分區劃設為車站用地，並於土管要點載明得作餐飲、旅遊服務及停車等相關附屬設施使用。 5. 酌減桃園、中壢車站指定留設開放空間，並改以面積規範：依桃園、中壢車站車專區所屬之都設準則規定，係以指定街廓方式為之，留設大範圍之廣場式開放空間，其面積約高達車專區 1/2，倘扣除獨立車站及轉運站站體，本局賸餘之商業大樓開發基地已不及車專區 1/3，不僅壓縮站區實際可開發範圍，亦限	1. 考量桃園醫院站、中原站、中路站及平鎮站為地下車站，基於鐵路地下化變更一致性，建議仍維持劃設為鐵路用地（兼供園道使用）。 2. 考量旅客服務需求，同意於土管新增上開車站站區範圍得供餐飲、旅遊服務與停車等相關附屬設施使用規定。 (四)第 5 點建議酌予採納，理由如下： 1. 為減少車流交織混雜，確保站區動線順暢，爰於站區周邊指定留設通道供通行車道使用，以達到適度分離到離站車流及其他過境性車流之目的；另配合形塑站區開放空間系統及串聯前後站人行動線，配合留設廣場式開放空間，惟考量設計彈性，增訂如經都市設計審議同意者，得不適用指定留設廣場式開放空間之一部或全部規定。 2. 為形塑車站站區及騰空路廊整體景觀道路意象，以及舒適人行空間，爰於騰空路廊兩側及站區周邊訂定建築退縮規定，以留設足夠之公共開放空間，故有關土地使		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			縮後續建築設計及景觀規劃彈性，將嚴重影響本局開發效益，建請貴府酌予減少開放空間指定留設之範圍並改以「面積規範」為之，以維本局開發權益。	用分區管制要點中「建築退縮留設公共開放空間」部分，維持原內容。 3. 為打造人本綠意之綠色廊帶，並排除鐵路地下化地上突出設施保留廊帶規劃最大彈性，爰訂定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、綠覆率至少達 50%以及兩側臨道路部分應種植大型喬木等相關規定，故有關土地使用分區管制要點中「鐵路用地(兼供園道使用)之設計原則」部分，維持原內容。 4. 依本案都市設計管制準則已載明原則性規定，申請案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。		
逾 2	交通部臺灣鐵路管理局		1. 桃園車站及中壢車站站區周邊既有道路拓寬(如桃園車站之長壽街、中壢車站之中和路及美樂路等)，採站區內指定留設通道之方式辦理，建議於計畫書中載明該等通道之維管權責，以釐清權利義務。 2. 桃園、中壢站區與捷運車站共構，爰為鼓勵大眾運輸系統之使用，建議法定停車位得比	(一)第 1 點建議予以採納，理由如下： 1. 為減少車流交織混雜，確保站區動線順暢，爰於站區周邊指定留設通道供通行車道使用，以達到適度分離到離站車流及其他過境性車流之目的。 2. 考量站區指定留設通道均與周邊道路系統整合串連供公眾使用，且交通部臺鐵局與本府同屬公務機關，本於政府一體，為免後續	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			照臺北市案例予以減設,並於都市計畫說明書中載明相關規範。	衍生無謂維管爭議，明定由交通部臺鐵局興闢後，交由市府維護管理。 (二)第 2 點建議不予採納，理由如下： 考量本次大眾運輸路網尚未完備，評估旅客仍將利用私人運具至大眾運輸場站轉乘，建議仍應依現行規定留設足夠停車空間。		

表 4-13 變更中壢平鎮都市計畫(原工一、工二變更為住宅區)細部計畫土地使用分區管制要點(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

編號	陳情人及陳情位置	建議事項	陳情理由	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
逾1	交通部臺灣鐵路管理局	桃園車站大後站計畫、內壢車站棕地轉型計畫、以及變更中壢平鎮都市計畫（原工一、工二變更為住宅區）細部計畫土地使用分區管制要點案…等共計 8 處都市計畫變更案，似與地下化建設無涉，請貴府評估後續影響程度，避免陳情案件致都市計畫變更拖延，影響地下化建設之推進，宜脫鉤、另案辦理。		建議不予採納，理由如下： 1. 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，同步將車站周邊現況閒置工業區整體規劃，同時配合市府大後站發展計畫，將後站地區老舊、閒置、低度利用之住宅區檢討變更為商業區，以創造後站地區都市再生動能。 2. 本次細部計畫內容包含訂定新增用地土地使用管制內容以及增額容積實施規定，屬必要辦理範疇。 3. 考量桃鐵地下化建設計畫工程用地取得急迫，為避免影響後續工程進度，本案都市計畫變更將採分階段發布實施。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

表 4-14 變更中壢平鎮都市擴大修訂主要計畫(原市場用地(市三)變更為商業區)細部計畫土地使用分區管制要點(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

編號	陳情人及陳情位置	建議事項	陳情理由	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
逾1	交通部臺灣鐵路管理局	桃園車站大後站計畫、內壢車站棕地轉型計畫、以及變更中壢平鎮都市計畫（原工一、工二變更為住宅區）細部計畫土地使用分區管制要點案…等共計 8 處都市計畫變更案，似與地下化建設無涉，請貴府評估後續影響程度，避免陳情案件致都市計畫變更拖延，影響地下化建設之推進，宜脫鉤、另案辦理。		建議不予採納，理由如下： 1. 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，同步將車站周邊現況閒置工業區整體規劃，同時配合市府大後站發展計畫，將後站地區老舊、閒置、低度利用之住宅區檢討變更為商業區，以創造後站地區都市再生動能。 2. 本次細部計畫內容包含訂定新增用地土地使用管制內容以及增額容積實施規定，屬必要辦理範疇。 3. 考量桃鐵地下化建設計畫工程用地取得急迫，為避免影響後續工程進度，本案都市計畫變更將採分階段發布實施。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

表 4-15 變更中壢平鎮都市計畫(原工十七部份地區變更為住宅區)細部計畫土地使用分區管制要點(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

編號	陳情人及陳情位置	建議事項	陳情理由	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
逾1	交通部臺灣鐵路管理局	桃園車站大後站計畫、內壢車站棕地轉型計畫、以及變更中壢平鎮都市計畫（原工一、工二變更為住宅區）細部計畫土地使用分區管制要點案…等共計 8 處都市計畫變更案，似與地下		建議不予採納，理由如下： 1. 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，同步將車站周邊現況閒置工業區整體規劃，同時配合市府大後站發展計畫，將後站地	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	建議事項	陳情理由	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
		化建設無涉，請貴府評估後續影響程度，避免陳情案件致都市計畫變更拖延，影響地下化建設之推進，宜脫鉤、另案辦理。		區老舊、閒置、低度利用之住宅區檢討變更為商業區，以創造後站地區都市再生動能。 2. 本次細部計畫內容包含訂定新增用地土地使用管制內容以及增額容積實施規定，屬必要辦理範疇。 3. 考量桃鐵地下化建設計畫工程用地取得急迫，為避免影響後續工程進度，本案都市計畫變更將採分階段發布實施。		

表 4-16 變更中壢平鎮都市擴大修訂主要計畫(新中北路中原大學附近地區)細部計畫土地使用分區管制要點(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

編號	陳情人及陳情位置	建議事項	陳情理由	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
逾 1	交通部臺灣鐵路管理局	桃園車站大後站計畫、內壢車站棕地轉型計畫、以及變更中壢平鎮都市計畫（原工一、工二變更為住宅區）細部計畫土地使用分區管制要點案…等共計 8 處都市計畫變更案，似與地下化建設無涉，請貴府評估後續影響程度，避免陳情案件致都市計畫變更拖延，影響地下化建設之推進，宜脫鉤、另案辦理。		建議不予採納，理由如下： 1. 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，同步將車站周邊現況閒置工業區整體規劃，同時配合市府大後站發展計畫，將後站地區老舊、閒置、低度利用之住宅區檢討變更為商業區，以創造後站地區都市再生動能。 2. 本次細部計畫內容包含訂定新增用地土地使用管制內容以及增額容積實施規定，屬必要辦理範疇。 3. 考量桃鐵地下化建設計畫工程用地取得急迫，為避免影響後續工程進度，本案都市計畫變更將採分階段發布實施。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

表 4-17 變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫(原文小十六學校用地變更為住宅區)細部計畫土地使用分區管制要點(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

編號	陳情人及陳情位置	建議事項	陳情理由	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
逾1	交通部臺灣鐵路管理局	桃園車站大後站計畫、內壢車站棕地轉型計畫、以及變更中壢平鎮都市計畫（原工一、工二變更為住宅區）細部計畫土地使用分區管制要點案…等共計 8 處都市計畫變更案，似與地下化建設無涉，請貴府評估後續影響程度，避免陳情案件致都市計畫變更拖延，影響地下化建設之推進，宜脫鉤、另案辦理。		建議不予採納，理由如下： 1. 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，同步將車站周邊現況閒置工業區整體規劃，同時配合市府大後站發展計畫，將後站地區老舊、閒置、低度利用之住宅區檢討變更為商業區，以創造後站地區都市再生動能。 2. 本次細部計畫內容包含訂定新增用地土地使用管制內容以及增額容積實施規定，屬必要辦理範疇。 3. 考量桃鐵地下化建設計畫工程用地取得急迫，為避免影響後續工程進度，本案都市計畫變更將採分階段發布實施。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

表 4-18 變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫(原「公二十二」公園用地變更為住宅區)細部計畫土地使用分區管制要點(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

編號	陳情人及陳情位置	建議事項	陳情理由	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
逾1	交通部臺灣鐵路管理局	桃園車站大後站計畫、內壢車站棕地轉型計畫、以及變更中壢平鎮都市計畫（原工一、工二變更為住宅區）細部計畫土地使用分區管制要點案…等共計 8 處都市計畫		建議不予採納，理由如下： 1. 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，同步將車站周邊現況閒置工業區整體規劃，同時配合市府大後	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	建議事項	陳情理由	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
		變更案，似與地下化建設無涉，請貴府評估後續影響程度，避免陳情案件致都市計畫變更拖延，影響地下化建設之推進，宜脫鉤、另案辦理。		站發展計畫，將後站地區老舊、閒置、低度利用之住宅區檢討變更為商業區，以創造後站地區都市再生動能。 2. 本次細部計畫內容包含訂定新增用地土地使用管制內容以及增額容積實施規定，屬必要辦理範疇。 3. 考量桃鐵地下化建設計畫工程用地取得急迫，為避免影響後續工程進度，本案都市計畫變更將採分階段發布實施。		

表 4-19 變更中壢平鎮都市擴大修訂主要計畫(原市場用地(市十八)變更為商業區)細部計畫土地使用分區管制要點(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

編號	陳情人及陳情位置	建議事項	陳情理由	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
逾 1	交通部臺灣鐵路管理局	桃園車站大後站計畫、內壢車站棕地轉型計畫、以及變更中壢平鎮都市計畫（原工一、工二變更為住宅區）細部計畫土地使用分區管制要點案…等共計 8 處都市計畫變更案，似與地下化建設無涉，請貴府評估後續影響程度，避免陳情案件致都市計畫變更拖延，影響地下化建設之推進，宜脫鉤、另案辦理。		建議不予採納，理由如下： 1. 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，同步將車站周邊現況閒置工業區整體規劃，同時配合市府大後站發展計畫，將後站地區老舊、閒置、低度利用之住宅區檢討變更為商業區，以創造後站地區都市再生動能。 2. 本次細部計畫內容包含訂定新增用地土地使用管制內容以及增額容積實施規定，屬必要辦理範疇。 3. 考量桃鐵地下化建設計畫工程用地取得急迫，為避免影響後續工程進度，本案都市計畫變更將採分階段發布實施。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

附件 5 變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區都市計畫(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案等 2 案

壹、變更內容與位置(依市都委會決議修正)

一、變更內容

表 5-1 變更內容明細表

編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
變1	位於縱貫鐵路周邊地區	農業區(0.50)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.50)	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，部分快速道路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(兼供快速道路及園道使用)，以符後續相關主管機關管理維護之需求。	1-1-1
		乙種工業區(0.26)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.26)		1-1-2
		乙種工業區(0.08)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.08)		1-1-3
		農業區(0.09)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.09)		1-1-4
		零星工業區(0.02)	鐵路用地(兼供園道使用)(0.02)		1-1-5
		快速道路用地(0.07)	鐵路用地(兼供園道及快速道路使用)(0.07)		1-1-6
變2	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。

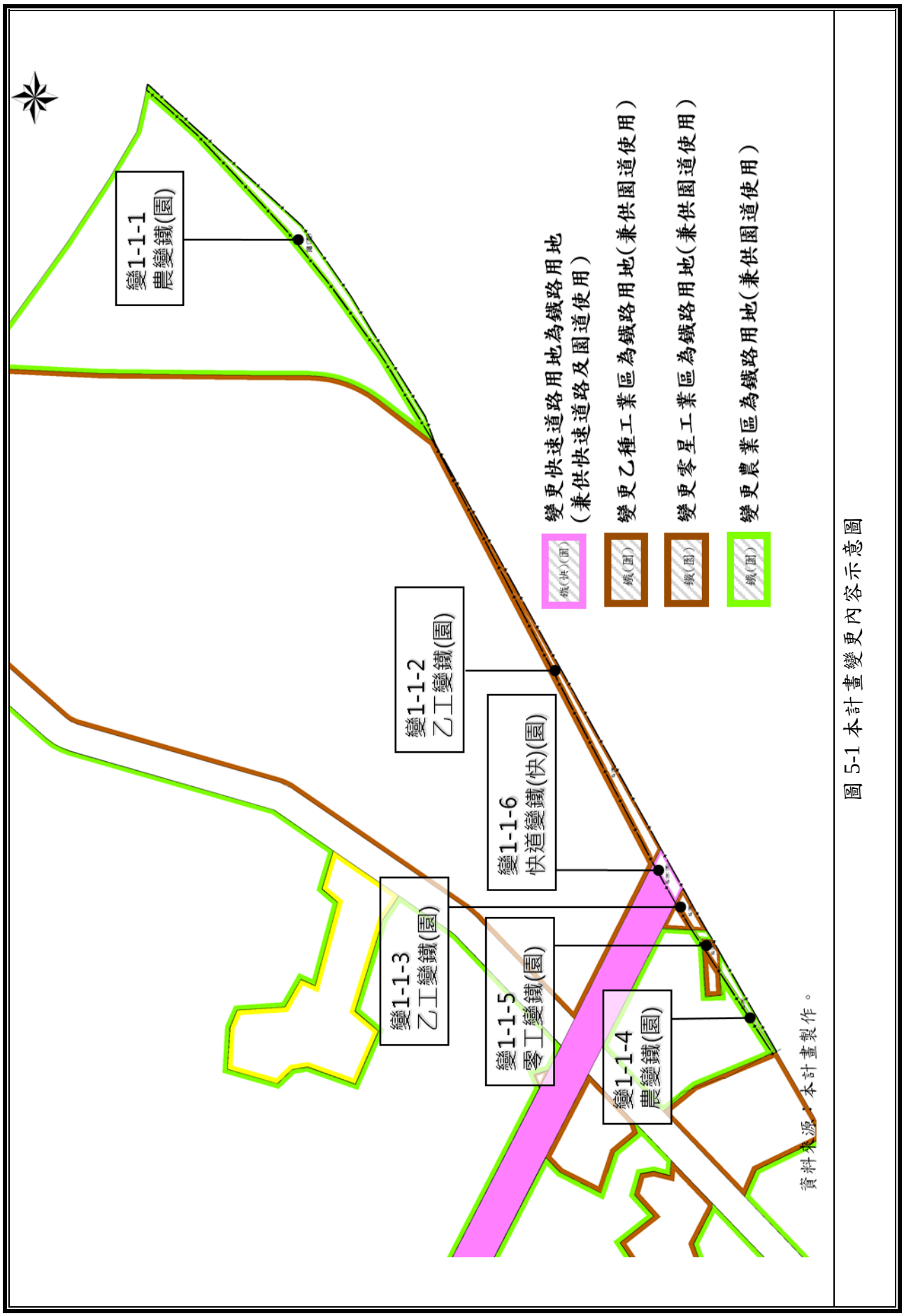


圖 5-1 本計畫變更內容示意圖

二、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。鐵路地下化路權範圍內而未變更之土地，屬市府管有土地同意無償提供交通部臺鐵局鐵路地下化使用。私有土地部分取得方式詳下說明：

(一)私有土地採一般徵收方式取得為原則。

(二)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。

(三)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。

(四)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。

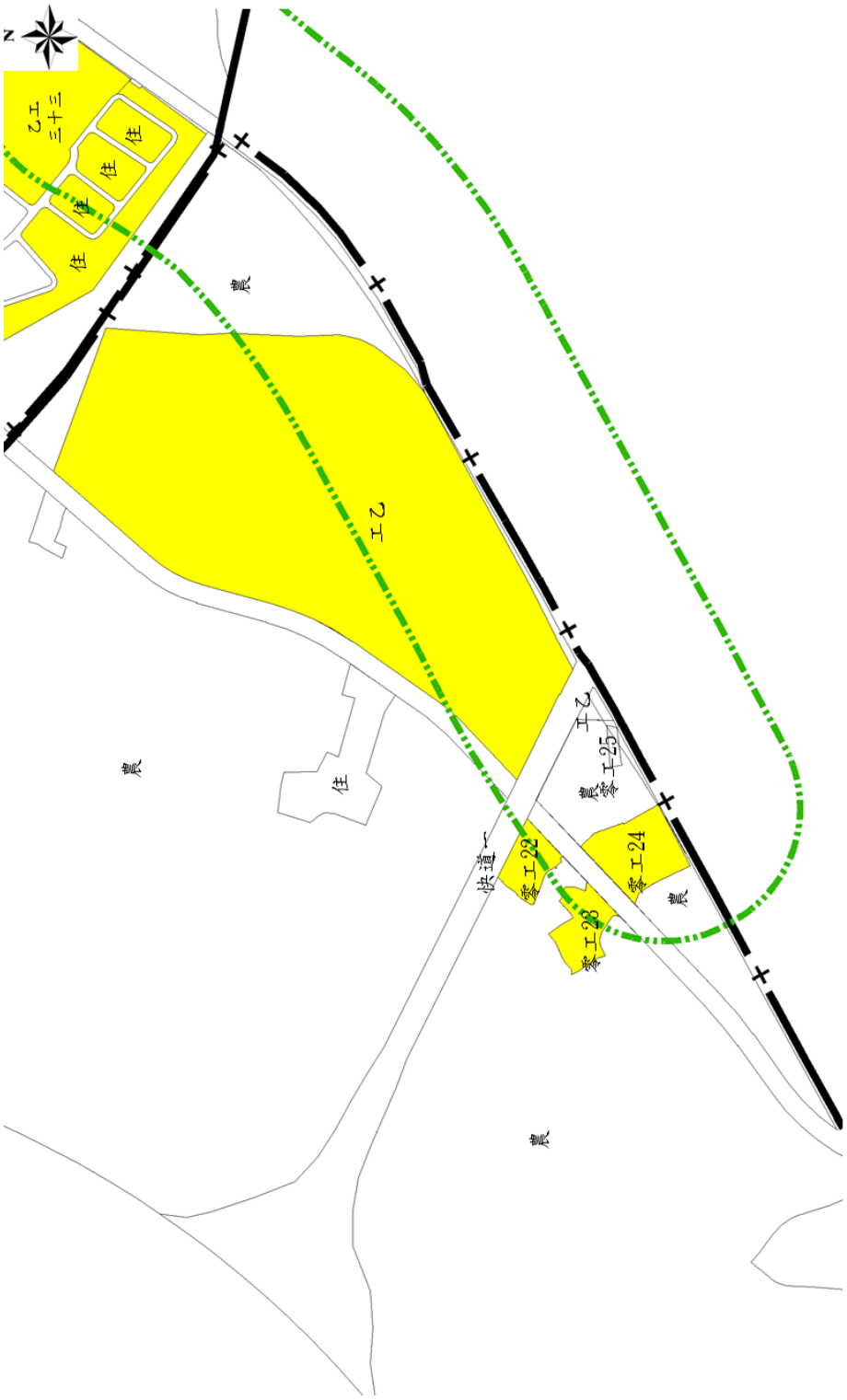
貳、土地使用分區管制要點

表 5-2 訂定高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(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案

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會 決議
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。	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。	照專案小組初步建議意見通過。
二、乙種工業區(含零星工業區)之建蔽率不得大於 70%，容積率不得大於 210%。	二、乙種工業區(含零星工業區)之建蔽率不得大於 70%，容積率不得大於 210%。	照專案小組初步建議意見通過。
三、鐵路用地(兼供園道使用)及鐵路用地(兼供快速道路及園道使用)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	三、鐵路用地(兼供園道使用)及鐵路用地(兼供快速道路及園道使用)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	照專案小組初步建議意見通過。

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會 決議
屬設施使用。 (二)地上、下供園道及其相關附屬設施使用。	屬設施使用。 (二)地上、下供園道及其相關附屬設施使用。 (三)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。	
四、為確保車站及鐵路廊帶景觀風貌及機能，本計畫鐵路用地(兼供園道使用)應提送桃園市都市設計審議委員會(或審查小組)審議通過後，始得核發建造執照及興建。	四、為確保車站及鐵路廊帶景觀風貌及機能，本計畫鐵路用地(兼供園道使用)應提送桃園市都市設計審議委員會(或審查小組)審議通過後，始得核發建造執照及興建。	照專案小組初步建議意見通過。
五、建築退縮規定 (一)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。 (二)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。 (三)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。	五、建築退縮規定 (一)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。 (二)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。 (三)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。	照專案小組初步建議意見通過。
六、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	六、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。~~ (二)鐵路用地(兼供園道使用)應配合設置自行車休憩停留區，設置適量之自行車停放架。	照專案小組初步建議意見通過。

公展條文	依專案小組初步建議意見 修正條文	市都委會 決議
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。	(三)鐵路用地(兼供園道使用)至少達50%之綠覆率。 (四)兩側臨道路部分應設置 4 公尺人行步道，並種植大型喬木。	
七、增額容積相關規定：(詳圖 2) (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，使用分區為工業區者，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)增額容積最高以工業區基準容積率之 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。	七、增額容積相關規定：(詳圖 2) (一)增額容積適用範圍為位於臺鐵車站中心點半徑 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)前述臨接計畫道路路寬條件，若計畫道路臨接鐵路地下化騰空路廊，且屬整體規劃之園道系統，則該計畫道路寬度得與園道系統合併計算。 (三)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。 (四)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。	照專案小組初步建議意見通過。
八、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。	八、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。	照專案小組初步建議意見通過。



註：上圖係彙整相關都市計畫成果繪製，實際應以都市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。

圖 5-2 本計畫增額容積實施範圍示意圖

參、公民或團體陳情意見

表 5-3 變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案公民或團體陳情意見綜理表

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
1	交通部鐵道局	有關桃園鐵路地下化路廊永久軌及臨時軌之都市計畫使用分區變更部分，桃園市政府本次均變更為鐵路用地(兼供園道使用)一節，因永久軌及臨時軌二者之使用性質不同，臨時軌未來無任何臺鐵局之鐵路設施，以鐵路用地為主要之都市計畫使用分區，恐造成都市地區土地使用上之誤解，以及未能符合管用合一之原則。	1. 有關永久軌及臨時軌之都市計畫使用分區變更部分，因永久軌及臨時軌二者之使用性質不同，臨時軌未來無任何鐵路設施，仍建議應區隔出來，永久軌範圍變更為鐵兼園為原則，俾利都市計畫變更後辦理逕為分割等作業，臨時軌部分依未來使用變更為適當用地；另永久軌之取得以徵收為主，由鐵道局依法辦理取得作業。臨時軌所需用地則由鐵道局以租用或徵用辦理，未來如擬供園道使用建議變更為園兼鐵，由桃園市政府負責取得。 2. 另查內政部98年9月4日台內地字第0980162261號函，徵用土地或土地改良物時，無須檢附有無妨礙都市計畫證明文件，爰未來鐵道局工程期間之臨時軌用地應無須配合都市計畫辦理變更，如未來臨時軌用	建議不予採納，理由如下： 本案業經108年5月16日市府拜會交通部軌道相關議題會議決議維持變更為鐵路用地(兼供園道使用)，由鐵道局及本府分別依各自權責辦理永久軌及園道(臨時軌)用地取得。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			地桃園市政府有規劃為園道永久使用之計畫，應以永久使用之園道項目為分區之主要功能，方能符合管用合一之原則。			
2	交通部鐵道局		「臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫」綜合規劃目前於期末報告階段；旨案各計畫書關於突出物皆規劃設計於騰空路廊以外，與目前期末報告通勤車站除中路站之突出物設置於南側路權範圍外用地，其餘通勤站皆設置於路權內之規劃顯有不同，建請依本局 108 年 2 月 19 日鐵道土字第 1080001915 號函送車站範圍調整資料配合修正。	建議酌予採納，理由如下： 本案公展草案係依鐵道局 107 年 10 月檢送之地下化工程範圍辦理都市計畫變更，經檢視與鐵道局 108 年 2 月版本差異部分處理原則如下： 1. 桃園站、內壢站、中壢站無涉及都市計畫調整，同意依鐵道局 108 年 2 月份版本套繪路權範圍。 2. 桃園醫院站 107 年 10 月份車站出入口與市府 50 米寬園道規劃相衝突，未納入本案公展方案，同意依鐵道局108年2月份版本套繪路權範圍。 3. 中原站公展方案車站出入口與市府中原營區整體開發案規劃相衝突，同意依鐵道局 108 年 2 月份版本套繪路權範圍，並請鐵道局參考中原營區整體開發案規劃內容調整車站設施物、出入口位置。 4. 中路站鐵道局第 8 次專案小組會議中所提修正後版本，符合騰空路廊整體規劃設計及中路站周	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
				邊整體開發案規劃內容，惟因位於整體開發範圍內，為避免劃設為鐵路用地，於鐵路地下化工程徵收交予交通部台鐵局後，後續辦理區段徵收須再向台鐵局取得，建議依修正後版本變更為廣場用地，由市府取得後，無償提供台鐵局使用。另位於同一整體開發案範圍內 2 處供突出物使用之鐵路用地，依同一原則一併辦理變更為廣場用地。 5. 平鎮站公展方案車站出入口位置屬台鐵局管有土地，考量周邊住宅區實際出入便利性，建議維持公展方案。		
3	新○合成纖維股份有限公司 土地標示：新光段 門牌號碼：平鎮區廣仁(里)延平路三段 223 號	1. 鐵路地下化工程之臨時軌道設置(新光路段)與本公司新光合纖中壢廠圍牆緊鄰，由於該區段圍牆邊緊貼本公司重要化學原料桶槽(乙二醇、PTA 等)，且無法遷移。若發生停工問題將導致全工廠生產停頓，損失難以計數。 2. 臨時軌道將伴隨建置電器火車所需的高壓電力，由於高壓電力緊鄰化學原料桶槽將有可能有下列問題發生的可能性：	1. 煩請明確告知如何確保鐵道高壓電力與本公司化學桶槽重要生產設備能有足夠的安全防護措施，避免造成重大損失。 2. 未來火車通過員工宿舍區域的噪音防制如何防護？亦煩請清楚說明。	建議酌予採納，理由如下： 1. 本案經桃園鐵路地下化綜合規劃顧問檢討評估，目前鐵路地下化需地範圍與貴公司廠房圍牆最大衝突僅有一處約 30cm，大部分衝突均在 5cm 以內，初步研判影響不大，但因全線需地範圍係依據相同基準訂定，故將於後續設計階段尺寸更為精細之形況下，檢討是否不需拆除圍牆。 2. 有關臨時軌高壓電是否會造成化學油槽危險，經檢討評估如下： (1)電車線距離貯存	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
		(1)靜電問題：若因靜電發生氣爆等情事，將嚴重影響工廠生存 (2)設備無法檢修：由於高壓電力周遭施工有一定範圍，該區域桶槽若有施工需求均須倚靠大型吊車，由於距離過近(臨時軌道圍牆僅相鄰5cm)恐發生磁吸效應導致嚴重危險發生。 (3)員工宿舍將大幅增加火車噪音問題：臨時軌道設置區域將直接緊鄰本公司員工宿舍，火車通過就在圍牆外，完全無緩衝區域，加上本公司人員屬三班制作業，火車通過到高噪音將影響住宿人員睡眠問題。		槽約 9.1m，已滿足「臨近電化鐵路設施防護辦法」距離大型金屬構造物 5m 之規定。 (2)後續施工廠商於施工前須調查及瞭解施工影響範圍內之環境設施，並擬妥鐵路沿線施工計畫，並依「電化鐵路設施防護辦法，設置周邊防護設施以維護建物及設備安全。 (3)為避免電氣設備距離貯存槽過近造成疑慮，後續細部設計時須考量將電力桿設置位置盡量遠離貯存槽，以及臨時軌於貯存槽正面之局部圍籬設立高度，宜考量高於電車線以產生更佳之遮蔽效果；另系統機電設計應進行電力干擾防護研析。 3.有關噪音防護部分，施工廠商於施工前須依環境保護相關法規、環境影響評估說明書承諾事項、工程及工地周邊環境特性，製訂「環境保護執行計畫」，並落實執行，施工時應慎選作業時段，並設置相關噪音防治措施		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
				如施工圍籬、隔音帆布或採用低噪音機具等，以將低工程期間噪音危害。 4. 前述施工安全維護及噪音防護相關措施將續納入後續設計及施工階段綜合考量後辦理。		
逾1	育○企業有限公司 土地標示：鎮安段 24、25、26 地號	本標的鎮安段 24 地號為都計內乙工，25、26 地號為都計內農業區，標的上均有地上物作為本育旌企業有限公司工業廠房及倉庫使用，市府目前徵收計畫將本廠部分劃入且阻斷本廠聯外道路，將來本廠完全無法生產亦無法使用。 另外鎮安段 21、22、23 地號為桃苗汽車(股)公司於 107.7.6 取得建照(字弟會平 00741 號)亦被部份徵收，實屬不合情理，不敷市府徵收成本，且意義何在。	本公司育旌企業有限公司不同意納入本次鐵路地下化徵收，請重視產業發展，若廠房拆成廢墟又無通路，根本不是補償或配地的問題，對向平房老舊且居住人口稀少，將更適合補償、配地，可使居民改善既有生活機能。亦或無徵收必要性，因為出口以於台 66 前結束。	建議不予採納，理由如下： 1. 有關工程徵收範圍經交通部鐵道局研析，鐵路地下化隧道係位於既有鐵道位置施工，而外側須設臨時軌維持鐵路正常營運，實際所需用地寬度及長度須涵蓋鐵路地下化隧道及臨時軌所需範圍，故實際工程範圍將大於鐵路地下化隧道寬度。 2. 陳情土地部分位於鐵路地下化工程必要範圍，爰變更為鐵路用地(兼供園道使用)，以一般徵收方式取得為原則。 3. 有關本案公共設施徵收地價補償、地上物補償及營業損失之查估，將依「桃園市興辦公共工程地上物拆遷補償自治條例」及「桃園市工廠與商業搬遷補助費救濟金及營業損失補償費查估基準」等相關規定辦理。	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。
逾2	交通部台灣鐵路管理局		騰空鐵路廊帶下方非作永久軌路權使用部分（約 10 公尺），考量永久軌及臨時軌用地取得	建議酌予採納，理由如下： 本案業經 108 年 5 月 16 日市府拜會交通部軌道相關議題會議決	依市府研析意見通過。	照專案小組初步建議意見通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	市府研析意見	專案小組初步建議意見	市都委會決議
			單位不同，為明確區分土地下方利用方式及配合騰空廊帶設置之目的（提供便利多元之園道系統及車站旅客聯外通行功能等需求），應以園道用地為主要功能分區，建議土地使用分區變更為園道用地或園道用地（兼供鐵路使用）。	議維持變更為鐵路用地(兼供園道使用)，由鐵道局及本府分別依各自權責辦理永久軌及園道(臨時軌)用地取得。		

桃園市都市計畫委員會第 43 次會議簽到簿

一、時間：108 年 12 月 30 日（星期一）上午 9 時 30 分

二、地點：本府 16 樓 1602 會議室

三、主持人：游主任委員建華

四、出席委員：

游主任委員建華	游建華	宋委員立垚	請假
李副主任委員憲明	請假	彭委員文惠	請假
盧委員維屏	盧維屏	白委員仁德	白仁德
陳委員錫禎	蕭子如代	賴委員碧瑩	賴碧瑩
賴委員宇亭	潘子儀代	賀委員士廉	請假
歐委員美鐶	蔡秀芳代	陳委員銀河	陳銀河
許委員阿雪	請假	葉委員呂華	葉呂華
簡委員裕榮	請假	韋委員多芳	韋多芳
董委員娟鳴	請假	李委員文科	李文科
何委員芳子	請假	李委員銘議	李銘議
曾委員憲嫻	請假		

五、列席單位及人員：

桃園市議會	
楊梅區籍市議員 (討論第 1 案)	
桃園區籍市議員 (討論第 2 案)	市議員蘇家明 [illegible] 中 阿源 簡智翔 議員 [illegible] 仲泰
龜山區籍市議員 (討論第 2 案)	
八德區籍市議員 (討論第 2、3 案)	
中壢區籍市議員 (討論第 2 案)	
平鎮區籍市議員 (討論第 2 案)	[illegible]
大園區籍市議員 (報告第 1 案)	
財政部國有財產署 (討論第 1 案)	
交通部鐵道局 (討論第 2 案)	鄧晉翔 張淑美 潘明儀

桃園市楊梅區公所 (討論第 1 案)	
桃園市桃園區公所 (討論第 2 案)	
桃園市龜山區公所 (討論第 2 案)	傅以承
桃園市八德區公所 (討論第 2、3 案)	
桃園市中壢區公所 (討論第 2 案)	陳春桃
桃園市平鎮區公所 (討論第 2 案)	徐淑月
桃園市大園區公所 (報告第 1 案)	
桃園市政府經濟發展局 (討論第 1 案)	蔣偉宏　劉映君
桃園市政府地政局 (討論第 1、2、3 案)	林坤希　游高哉　張允
桃園市政府環境保護局 (討論第 1 案)	沈明徵　吳怡貞
桃園市政府桃園市政府捷運工程局 (討論第 2、3 案)	[illegible]

桃園市楊梅區公所 (討論第 1 案)	
桃園市桃園區公所 (討論第 2 案)	
桃園市龜山區公所 (討論第 2 案)	
桃園市八德區公所 (討論第 2、3 案)	
桃園市中壢區公所 (討論第 2 案)	
桃園市平鎮區公所 (討論第 2 案)	
桃園市大園區公所 (報告第 1 案)	
桃園市政府經濟發展局(討論第 1 案、臨時動議第 1 案)	宋世述
桃園市政府地政局 (討論第 1、2、3 案)	
桃園市政府環境保護局 (討論第 1 案)	

桃園市政府交通局 (討論第 2 案)	鄭育菁、吳蔚樺
桃園市工務局 (討論第 3 案)	陳志清、范佩秦
桃園市政府農業局 (討論第 3、4 案)	余漢葉
桃園市政府住宅發展處 (討論第 3 案)	邱奕璽
桃園市政府文化局 (報告第 1 案)	蔣世振 李崇煊
桃園市政府原住民族行政局 (報告第 1 案)	
桃園市政府新建工程處 (報告第 1 案)	陳[illegible]、張華[illegible]
本府都市發展局 綜合規劃科 都市計畫科	黃香霖 李虹瑟 柯[illegible]亭

陳情人	陳國信
	吳文堂
	林[illegible]
	羅煥章
	陳[illegible]

六、會議結束時間：下午 12 時 20 分

討論第2案：審議「變更龜山都市計畫(配合臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫)案」等5案暨「訂定龜山都市計畫(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案」等13案

人民或團體陳情意見發言登記表

登記順序	陳情人或其代表	備註
1	呂文堂	
2	陳郁[illegible]	
3		
4		
5		
6		

備註：登記發言者由工作人員引導進入會場，經會議主席同意後始得發言，每人以不超過3分鐘為原則，經會議主席同意後始得延長發言時間，除回答委員詢問或經會議主席同意外，所有陳情人發言完畢後應立即退席。

抄　本

檔　　號：
保存年限：

桃園市政府　開會通知單

受文者：本府市長室、本府便民服務中心、桃園市政府都市發展局

發文日期：中華民國108年12月20日
發文字號：府都計字第1080312247號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：會議議程及提案說明

開會事由：桃園市都市計畫委員會第43次會議

開會時間：中華民國108年12月30日(星期一)上午9時30分

開會地點：本府16樓1602會議室

主持人：游主任委員建華

聯絡人及電話：柯佩婷03-3322101#5226

出席者：李委員憲明、盧委員維屏、陳委員錫禎、賴委員宇亭、歐委員美鐶、許委員阿雪、簡委員裕榮、董委員娟鳴、何委員芳子、曾委員憲嫻、宋委員立垚、彭委員文惠、白委員仁德、賴委員碧瑩、賀委員士廉、陳委員銀河、葉委員呂華、韋委員多芳、李委員文科、李委員銘議、財政部國有財產署(討論第1案)、交通部鐵道局(討論第2案)、桃園市楊梅區公所(討論第1案)、桃園市桃園區公所(討論第2案)、桃園市龜山區公所(討論第2案)、桃園市八德區公所(討論第2、3案)、桃園市中壢區公所(討論第2案)、桃園市平鎮區公所(討論第2案)、桃園市大園區公所(討論第4案)、桃園市政府經濟發展局(討論第1案)、桃園市政府地政局(討論第1、2、3案)、桃園市政府環境保護局(討論第1案)、桃園市政府捷運工程局(討論第2、3案)、桃園市政府交通局(討論第2案)、桃園市政府工務局(討論第3案)、桃園市政府農業局(討論第3、4案)、桃園市政府住宅發展處(討論第3案)、桃園市政府文化局(討論第4案)、桃園市政府原住民族行政局(討論第4案)、桃園市政府新建工程處(討論第4案)

列席者：

副本：桃園市議會、楊梅區籍市議員(討論第1案)、桃園區籍市議員(討論第2案)、龜山區籍市議員(討論第2案)、八德區籍市議員(討論第2、3案)、中壢區籍市議員(討論第2案)、平鎮區籍市議員(討論第4案)、大園區籍市議員(討論第4案)、桃園市政府都市發展局(副局長、主任秘書、專門委員)

備註：

一、出席委員隨文檢附會議議程及提案說明各1份，敬請親自出席（機關代表委員因故不能親自出席時，請指派代表出席）。

二、列席單位請指派熟悉業務相關人員列席說明，各區公所請指派課長級以上主管人員與會，會議議程及提案說明請至本府都市發展局(http://urdb.tycg.gov.tw/)「業務資訊—都市計畫科—桃園市都市計畫委員會—最新開會資訊」網站下載。

三、本次會議如有未及審議之都市計畫案件，留待下次會議繼續審議。

四、列席單位及陳情人於審議各該相關案件時始得進入會場，提前到場者請於本府16樓1601會議室等候。

五、本會議會場秩序依「桃園市都市計畫委員會會場秩序注意事項」規定辦理：

(一)本會開會時除出席委員、列席機關代表、工作人員外，其他人員須由工作人員通知始得進入會場。

(二)除工作人員外，其餘人員請勿攜帶攝影、錄音等相關器材進入會場。

(三)計畫內容如具爭議性，為確保委員審議發言不受干擾威脅之獨立性，必要時會議主席得要求申請單位離席。

(四)陳情人如需陳述意見，須先向工作人員申請登記發言並配帶識別證，由工作人員引導進入會場，並經會議主席同意後始得發言。會場內請保持肅靜，勿大聲喧嘩、鼓噪；如有妨礙會議進行，會議主席得要求離席，必要時得由警衛人員強制驅離。

(五)相同陳情意見由陳情人推派1至2人代表陳述意見，每人以不超過3分鐘為原則，經會議主席同意後始得延長發言時間，除回答委員詢問或經會議主席同意外，所有陳情人發言完畢後應立即退席。

附件五　112年2月21日內政部都市計畫委員會第1028次會議紀錄

檔　　號:
保存年限:

內政部 函

地址：540204 南投縣南投市省府路38號
(營建署)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112年3月17日
發文字號：內授營中字第1120803813號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如主旨 (1121060118_1120803813_112D2010938-01.pdf)

主旨：檢送本部都市計畫委員會112年2月21日第1028次會議審議「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」會議紀錄1份，請迅依決議辦理俾憑續辦，請查照。

說明：

一、復貴府111年5月20日府都綜字第1110121136號函。

二、案經本部都市計畫委員會第1028次會議審決（詳會議紀錄核定案件第7案）在卷。

正本：桃園市政府
副本：中部辦公室(營建業務) 電子公文交換章 2023/03/17 09:50:10

A060100_綜合規劃科 112/03/17

1120070982 有附件

內政部都市計畫委員會第1028次會議紀錄

一、時間：中華民國112年2月21日（星期二）上午9時30分。

二、地點：本部營建署601會議室。

三、主席：林兼主任委員右昌　　吳委員兼執行秘書欣修代

（本次會議由兼主任委員召集主持，進行核定案件第1案時，因有要公先行離席，兼副主任委員亦有要公不克出席會議，依各級都市計畫委員會組織規程第7條規定，由出席委員互推吳委員兼執行秘書欣修代理主席；核定案件第5案與王委員翠霖有利害關係，第7、8案與陳委員玉雯有利害關係，故依前開組織規程第11條規定自行迴避。）

紀錄彙整：王靜雯

四、出席委員：（詳會議簽到簿）。

五、列席單位及人員：（詳會議簽到簿）。

六、林兼主任委員右昌提示事項：（詳內文）

七、確認本會第1027次會議紀錄。

決　　定：確定。



審議案件一覽表

八、核定案件

第　1　案：雲林縣政府函為「變更高速公路斗南交流道附近特定區計畫(部分農業區為河川區兼供道路使用)(配合北港溪虎尾堤段(一期)改善工程)案」。

第　2　案：南投縣政府函為「變更八卦山脈風景特定區主要計畫(第三次通盤檢討)(南投縣部分)【第四階段】案」。

第　3　案：高雄市政府函為「變更高速公路楠梓交流道附近特定區計畫（鳳山厝部分）主要計畫（部分農業區為零星工業區）（配合銨隆企業股份有限公司擴廠計畫）案」。

第　4　案：高雄市政府函為「變更高雄市美濃都市計畫（配合原市一等六處附帶條件地區專案通盤檢討）案」再提會討論案。

第 5 案：臺中市政府函為「變更臺中市都市計畫主要計畫（第四次通盤檢討）（住宅區為商業區檢討變更機制）案」。

第 6 案：內政部為「變更林口特定區計畫（工五工業區西側部分農業區為住宅區）案」及「擬定林口特定區計畫（工五工業區西側部分農業區為住宅區、公園兼兒童遊戲場用地、綠地用地、停車場用地及道路用地）細部計畫案」。

第 7 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」。

第 8 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」。

第 9 案：嘉義縣政府函為「變更大林都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(第一階段)變更內容新編號第六、八案申請展延開發期程」再提會討論案。

第１０案：臺南市政府函為「變更仁德都市計畫（第三次通盤檢討）（暫予保留報部編號部人８）案」再提會討論案。

九、報告案件

第 1 案：為推動國家地理資訊系統之都市計畫書圖更新，請各地方政府於都市計畫案件報請本部核定時，預先上傳計畫書圖數值圖檔至該系統之報告案。

十、散會：下午 12 時 37 分

第 7 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」。

說　　明：

一、本案前經本會109年7月28日第973次會議及110年3月23日第987次會議審議通過，涉及永久軌工程所需用地部分，桃園市政府視實際發展需要並依上開會議紀錄分階段於110年6月30日公告發布實施「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)(第一階段)案」在案。

二、有關第二階段係涉及桃園車站專用區及周邊整體開發部分，因案情複雜，經簽奉核可，由本會洪前委員啟東(召集人)、彭前委員光輝、蘇前委員瑛敏、謝委員靜琪及王前委員靚琇組成專案小組，惟洪前委員啟東任期屆滿，另經簽奉核可，由本會謝委員靜琪(召集人)、邱委員英浩、彭前委員光輝、蘇前委員瑛敏及王委員成機組成專案小組，於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日召開5次專案小組會議，獲致具體建議意見，案經桃園市政府111年5月20日府都綜字第1110121136號函送依本會專案小組初步建議意見處理情形對照表及修正計畫書、圖到部，爰提會討論。

決　　議：本案除下列各點外，其餘准照本會專案小組初步建議意見(詳附錄)及桃園市政府111年5月20日府都綜字第1110121136號函送修正計畫書、圖通過，並退請該府依照修正計畫書、圖後，報由內政部逕予核定。

一、變更案編號第 4 案(臺銀土地整體開發)，依會中委員所

提意見，尚涉及變更之必要性與合理性、公有已開闢公共設施用地調整為其他使用之公益性、辦理第2次市地重劃目的及整體負擔合理性、住宅區變更為商業區之整體規劃定位與必要性、現況停車需求與交通管理改善具體配套措施、人本交通規劃策略以及社會福利設施或社會住宅使用之可行性等課題，案情複雜，有待進一步釐清，故退請桃園市政府詳為補充相關分析資料並研提具體可行方案，由本案原專案小組(成員簽請 兼主任委員核可)續審，俟獲致具體建議意見後，再行提會討論。

二、有關車站專用區調整為鐵路用地等配合工程設計調整部分，考量係屬未來鐵路地下化桃園車站工程必要範圍且具急迫性，故參採桃園市政府列席代表與交通部鐵道局所提變更內容，變更車站專用區為鐵路用地(面積約0.04公頃)。

三、考量本案回饋內容涉及捐贈等不同執行機制，故請市政府詳予補充並納入計畫書敘明；另有關簽訂協議書及回饋執行等規範，係屬地方政府權責，建議修改為依市政府所定之通案性規範辦理，無需納入主要計畫之規定，以利因地制宜並兼顧可行。

【附錄】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)(節錄本案)

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。

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，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。

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

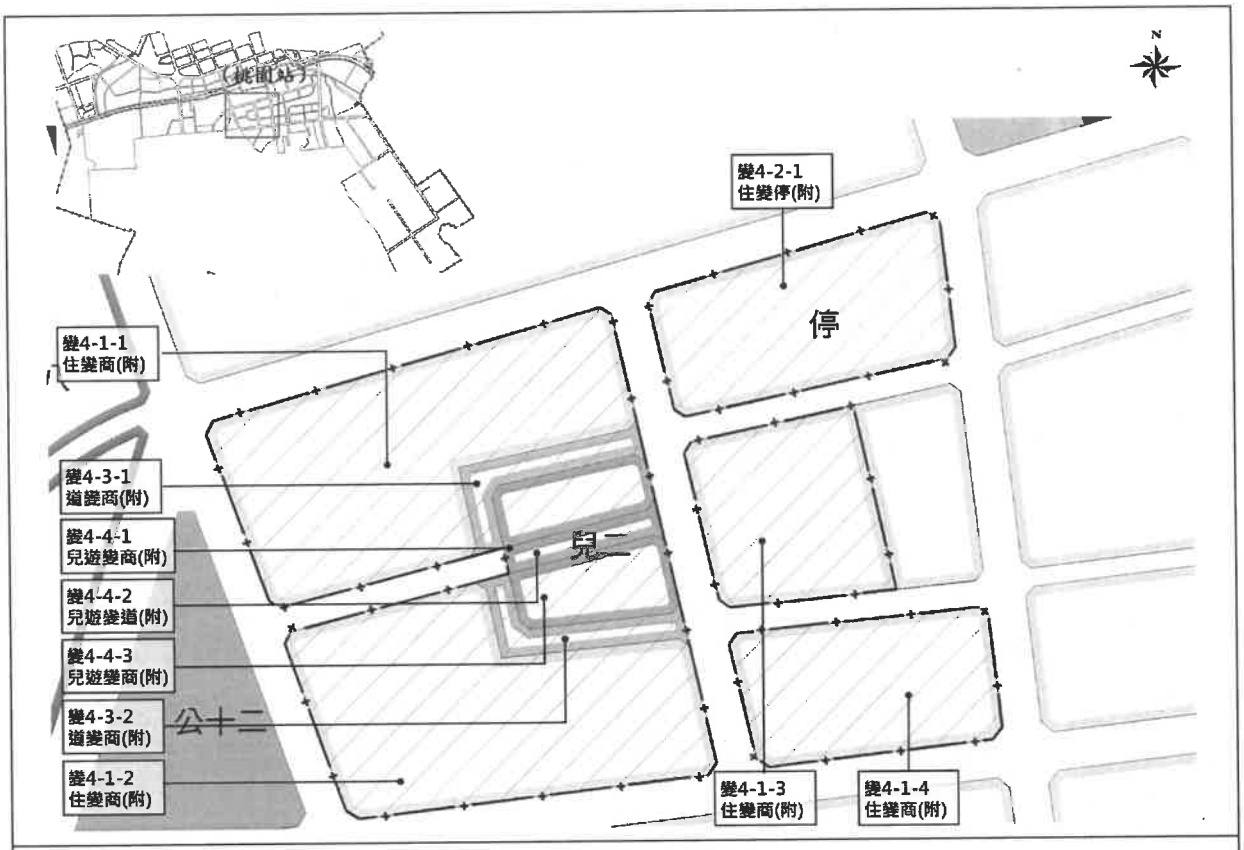
編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註	本會專案小組初步建議意見
		原計畫	新計畫			
變1	桃園車站周邊	鐵路用地(0.45)	車站專用區(0.45)	為利桃園車站站區未來多元開發營運，重新界定車站站區範圍，予以變更為車站專用區，允許多元開發經營。	1-1-1	照市政府核議意見通過。
變4	桃園車站西南側	住宅區(1.04)	商業區(1.04)	為落實桃園大後站計畫，並整合提供桃園車站周邊完善交通轉運機能，將桃園車站西南側臺灣銀行管有住宅區土地，併同周邊公共設施用地重新檢討規劃，變更為商業區、轉運站用地，以滿足旅客轉運需求，並創造後站地區都市發展動能，進而帶動前站更新發展，最終達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。		二

註：1.表內面積應依核定計畫圖實地分割測量面積為準。
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	桃園市政府研析意見	專案小組初步建議意見
桃園逕4	黃○峰/桃園市桃園區後站	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。 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？ 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	建議予以採納。 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%。	併綜合意見四。

編號	陳情人及陳情位置	陳情內容	桃園市政府研析意見	專案小組初步建議意見
		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。 詳細理由如下： 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。 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？ 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？ 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？ 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。 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。		

編號	陳情人及陳情位置	陳情內容	桃園市政府研析意見	專案小組初步建議意見
		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。		
桃園逕5	黃○峰/桃園火車站後站	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。 說明： 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? 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？ 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，這不是政府最希望看到景象不是嗎？也可以減少拆遷的困難度不是嗎？ 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，	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	桃園市政府研析意見	專案小組初步建議意見
		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？ 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？ 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。		

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

業務單位 主管	
業務單位 承辦人員	

桃園市政府

中華民國112年5月