

變更高速公路中壢及內壢交流道附近
特定區計畫(配合桃園國際機場聯外捷
運系統 A21 車站周邊土地開發計畫)案

擬定機關：桃園縣政府
中華民國九十八年六月

桃園縣變更都市計畫審核摘要表

項 目	說 明	
都市計畫名稱	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(配合桃園國際機場聯外捷運系統A21車站周邊土地開發計畫)案	
變更都市計畫法令依據	都市計畫法第27條第1項第4款	
變更都市計畫機關	桃園縣政府	
本案公開展覽起訖日期	公開展覽	
	說明會	
人民團體對本案之反映意見		
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	縣 級	
	部 級	

目 錄

壹、緣起.....	4
一、計畫緣起	4
二、法令依據	5
三、計畫位置與範圍	5
貳、上位及相關計畫.....	9
一、上位計畫	9
二、相關計畫	15
三、現行都市計畫	21
參、發展現況分析.....	28
一、自然環境分析	28
二、社經環境分析	34
三、實質環境分析	37
肆、發展課題與對策.....	47
伍、發展定位、目標與構想.....	50
一、發展定位與目標	50
二、規劃構想	55
陸、變更理由及內容.....	58
柒、變更後計畫內容.....	61
一、計畫年期與計畫人口	61
二、土地使用計畫	61
三、交通系統計畫	65
四、都市防災計畫	67
捌、實施進度及經費.....	71
一、開發方式與主體	71
二、實施範圍與進度	71
三、經費需求及實施方式	71

圖目錄

圖 1	計畫位置(一)示意圖	6
圖 2	計畫位置(二)示意圖	7
圖 3	計畫範圍示意圖	8
圖 4	一點多心網絡佈局示意圖	10
圖 5	北部區域空間發展構想示意圖	11
圖 6	桃園航空城區域計畫功能分區示意圖	14
圖 7	桃園機場捷運線各車站位置示意圖	15
圖 8	桃園都會區捷運系統路網方案示意圖	17
圖 9	A21 車站規劃設計平面示意圖	20
圖 10	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(第三次通盤檢討) 土地使用示意圖	25
圖 11	老街溪河川區域線示意圖	29
圖 12	活動斷層分布示意圖	30
圖 13	桃園縣災害暨敏感環境分布示意圖	33
圖 14	A21 車站周邊土地土地使用現況示意圖	38
圖 15	A21 車站周邊土地建物結構現況示意圖	39
圖 16	A21 車站周邊土地建物樓層現況示意圖	40
圖 17	A21 車站周邊土地地籍權屬現況示意圖	42
圖 18	A21 車站周邊土地公告現值現況示意圖	43
圖 19	交通系統現況示意圖	46
圖 20	桃園縣空間機能佈局示意圖	52
圖 21	機場捷運翡翠珠鍊發展遠景示意圖	53
圖 22	發展定位示意圖	54
圖 23	計畫目標與策略架構示意圖	55
圖 24	規劃構想示意圖	57
圖 25	變更主要計畫示意圖	60
圖 26	土地使用計畫示意圖	64
圖 27	交通系統計畫示意圖	66
圖 28	防(救)災計畫示意圖	70
圖 29	區段徵收範圍示意圖	74

表 目 錄

表 1	高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫歷次變更一覽表.....	21
表 2	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫土地使用面積 統計表	24
表 3	高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫使用分區建蔽率及 容積率彙整表	26
表 4	桃園縣、中政經地區及中壢市歷年人口成長統計表	34
表 5	中壢市歷年戶數戶量與性比例統計表	35
表 6	中壢市歷年人口年齡組成變遷情形統計表	35
表 7	民國 90 年、95 年桃園縣及中壢市工商產業總數表	36
表 8	A21 車站周邊土地土地使用現況分析表	37
表 9	A21 車站周邊土地地籍權屬現況分析表	41
表 10	A21 車站周邊土地各區間公告現值土地面積一覽表	41
表 11	A21 車站周邊土地聯外道路系統分析表	45
表 12	A21 車站周邊土地大眾運輸系統現況表	45
表 13	變更內容明細表	58
表 14	高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫變更前後面積對照表	59
表 15	A21 車站周邊土地開發計畫土地使用計畫面積對照表	63
表 16	區域防災分析表	68
表 17	A21 站周邊土地開發計畫徵收開發成本分析表	72
表 18	A21 站周邊土地開發計畫區段徵收土地處分方式表	72

壹、緣起

一、計畫緣起

桃園縣位居國門之都，扮演全球接軌、在地行動的國家門戶，更擔任北台區域整合的關鍵角色。桃園縣城鄉發展政策綱領(97年4月)提出了「全球接軌、在地行動的國家門戶」、「北臺區域整合的關鍵角色」、「建構三生平衡的永續家園」三大發展願景，配合「桃園國際機場特別條例」推動，整合國際機場營運需求與周邊地區發展，打造兼具工商會展、觀光休閒、消費及旅客和貨物轉運機能的桃園航空城；建構綠色運輸系統，營造健康便捷的都會生活圈；整合都市計畫，促進城鄉永續發展並以桃園特有埤圳濕地水路紋理，打造空間美學風貌，期以打造優質新桃園，以面對全球競爭。

行政院於民國93年3月9日院臺交字第0930011092號函核定之「桃園國際機場聯外捷運建設計畫」(以下簡稱桃園機場聯外捷運計畫)係行政院「挑戰2008：國家發展重點計畫」項下之重點工作，路線自台北車站附近經桃園國際機場二期航、高鐵桃園車站至中壢中豐路與環北路口，全長約51.47公里，共設22座車站及2處機廠，其中有15座車站及2處機廠屬桃園縣轄區(詳圖1)。三重至中壢路段(長約47.4公里)之土木工程及全線機電系統工程由交通部高鐵局辦理，預定102年2月完工，102年6月商業運轉；三重至臺北車站特定專用區路段(長約4.1公里)之土木工程，則由交通部委託臺北市政府捷運工程局辦理，完成後交由高鐵局接續施作軌道、機電設施並作系統測試，預定103年8月完工，103年10月商業運轉。全計畫竣工期限預定為104年10月。

桃園機場聯外捷運計畫在運輸角色上扮演聯繫桃園及臺北市之首要動脈，更為桃園航空城、桃園市與中壢市的串連主軸。惟桃園縣轄內A7、A10、A11、A15、A16、A20及A21等七處車站，多位屬都市計畫農業區或非都市土地，隨著桃園縣第一條捷運的動工，也意味著桃園步入了捷運導向發展(TOD)時代，捷運車站周邊土地的發展須不同於既有舊都市之空間結構，應結合捷運導向發展(TOD)與綠色運輸(Green Transport)理念，引導都市更新活化，塑造有品味、有特色的都市發展空間。

桃園機場聯外捷運計畫A21車站位屬高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫及中壢平鎮都市擴大修訂計畫。本案係配合A21車站設置，以其周邊土地進行規劃及變更，冀促進車站周邊土地使用發展並落實使用管制，進而活絡地方經濟，都市得以永續發展。

二、法令依據

依據都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款。

三、計畫位置與範圍

桃園機場聯外系統計畫 A21 車站周邊土地開發計畫範圍以民權路、新生路、環北路，中山高速公路旁綠地用地所圍地區，面積約 32.42 公頃；其中位於高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫區部份，西以民權路為界、東以新生路為界、南以高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫邊界線為界，北以高速公路綠地用地為界，變更計畫面積為 20.70 公頃，詳圖 2 及圖 3。

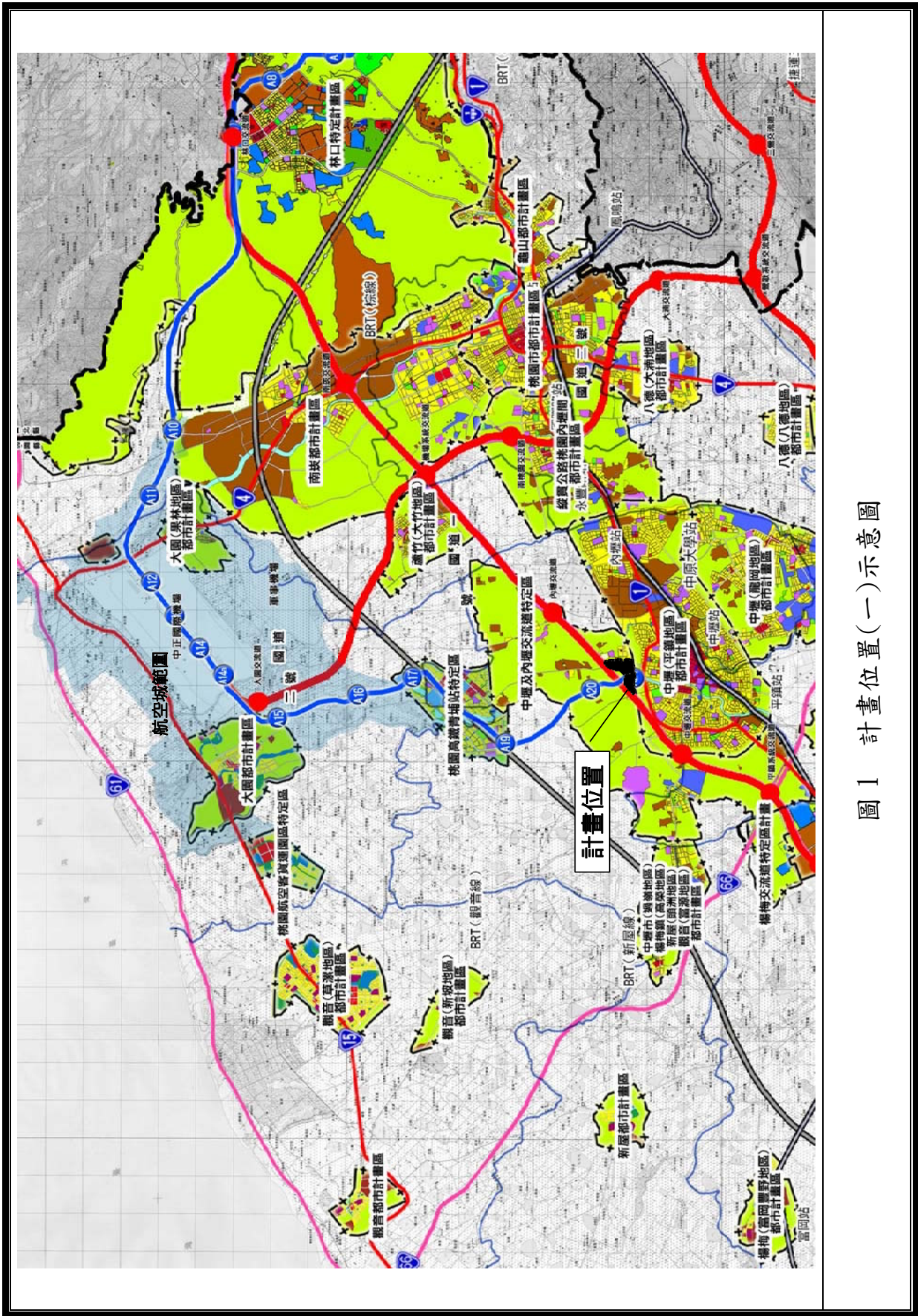


圖 1 計畫位置(一)示意圖

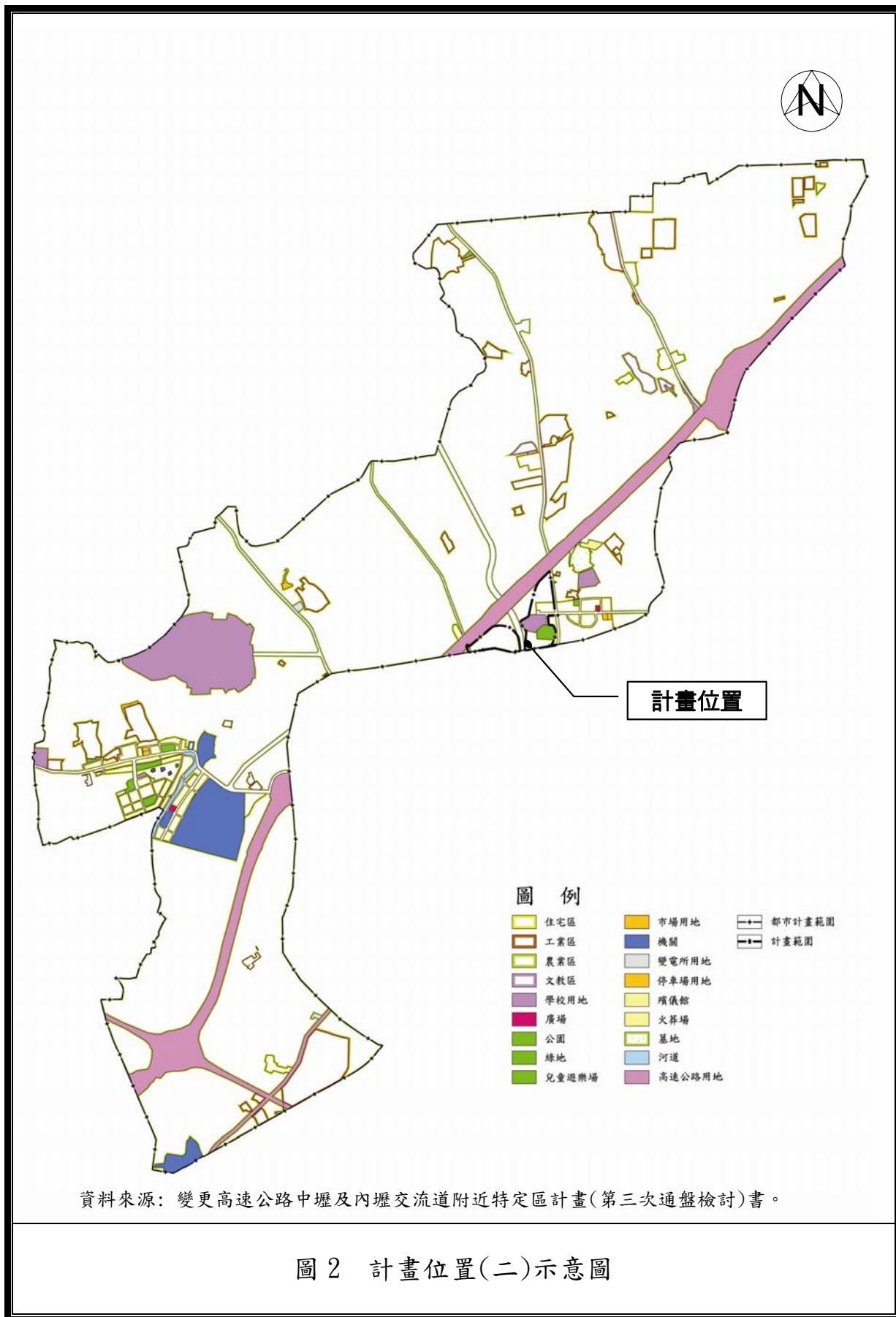
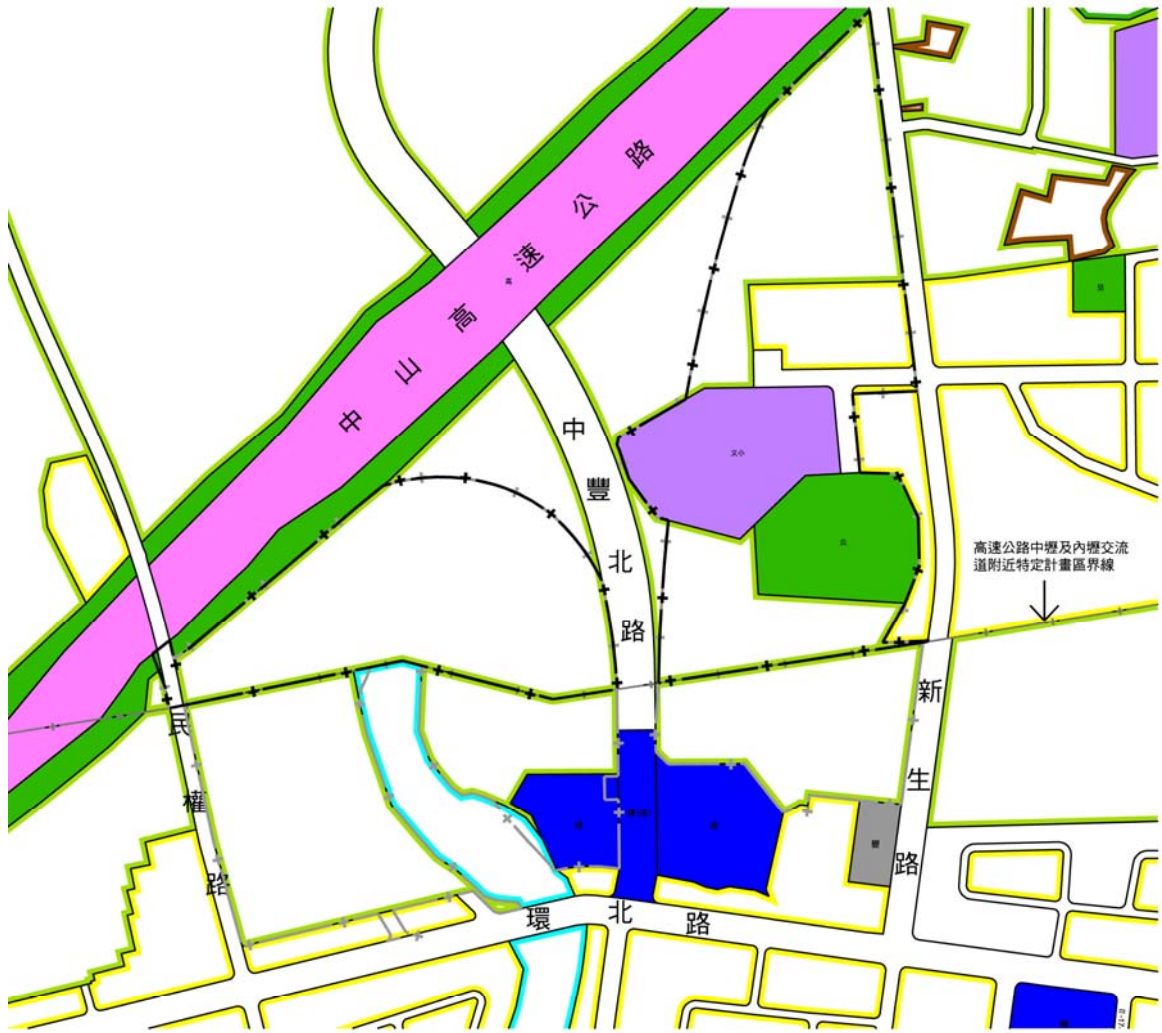


圖 2 計畫位置(二)示意圖



圖例

- | | | |
|----------|---------|-----------------|
| 住宅區 | 公園用地 | 捷運車站用地 |
| 農業區 | 綠地用地 | 捷運車站用地(兼供道路使用) |
| 零星工業區 | 兒童遊樂場用地 | 高速公路用地 |
| 河川區 | 變電所用地 | 道路用地 |
| 學校(文小)用地 | 機關用地 | 計畫範圍 |
| | | A21車站周邊土地開發計畫範圍 |
| | | 都市計畫區界線 |

圖 3 計畫範圍示意圖

貳、上位及相關計畫

桃園機場捷運線不僅擔負著串連桃園縣重點發展地區都市機能的角色，其沿線連結台北車站、桃園機場、高鐵桃園車站等重要交通樞紐，更兼具北台區域生活住宅、工商產業、路網交通、觀光遊憩等機能整合之效益，未來對於北台區域成為國際運籌中心具正面價值，對於桃園縣機場捷運車站周邊土地的未來發展方向，相關上位計畫指導及相關計畫影響，分別說明分析如下。

一、上位計畫

(一) 國土空間發展願景及空間發展架構(行政院經濟建設委員會，民國 98 年 3 月)

行政院經濟建設委員會(以下簡稱「經建會」)於民國 98 年 3 月提出「國土空間發展願景及空間發展架構」，規劃宗旨在確認國土當前所面臨發展課題，進而擘劃未來國土空間發展願景及發展構想，並擬定產業、運輸通訊、城鄉永續發展、環境及資源保育之空間發展及空間治理未來改造方向及策略綱領，以作為政府推動種大施政計畫及愛台十二建設之空間依據。

國土空間發展計畫屬原則性及指導性的策略方向，該計畫目的在於「以國土為基礎」的策略，協調、整合不同部門政策間的競合，促進國土空間秩序有效安排，改善資源分配的無效率，減少區域發展差距。依循該計畫目標，將國土空間結構及發展構想依循空間尺度分為四個階層：

1. 國際階層

採「一點多心」網絡佈局模式，發展台灣成為全球網絡中重要的節點(node)，台灣內部為大小與功能不一緊密結合的許多核心(center)，並透過運輸與資訊緊密結合。主要規劃策略為：

- (1)健全海空門戶的國際接軌功能。
- (2)強化運輸系統的網絡功能。
- (3)強化區域成長極的競爭力。
- (4)集結資源落實優勢產業空間佈局。
- (5)善用高鐵建設重整西部走廊的空間結構與秩序，建構空間分工互補的公共基礎建設架構。
- (6)善用自然與人文資產強化地區獨特性。

2. 全國階層

分為中央山脈保育軸、西部成長管理軸、東部策略發展軸、

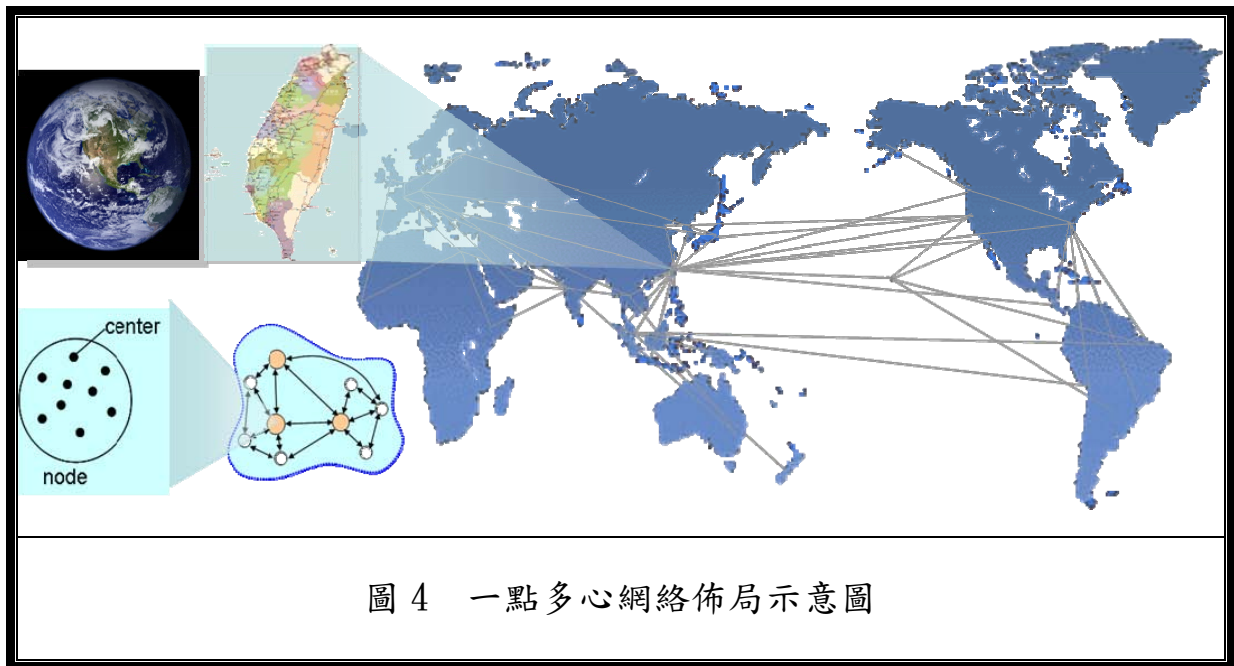
離島生態觀光軸、海洋環帶。桃園縣位於西部成長管理軸，以展現地區競爭力為主要發展目標。

3. 都會階層

桃園縣屬北台城市區域，其發展定位為國家門戶、經貿核心、創研與文化國際都會、ICT 高科技產業帶。

4. 地方階層

透過各地方政府對基礎建設及公共設施的規劃，型成優質的生活圈型態，提供民眾良好的生活環境。



(二) 台灣北部區域計畫

1. 第一次通盤檢討(內政部營建署，民國 84 年 11 月)

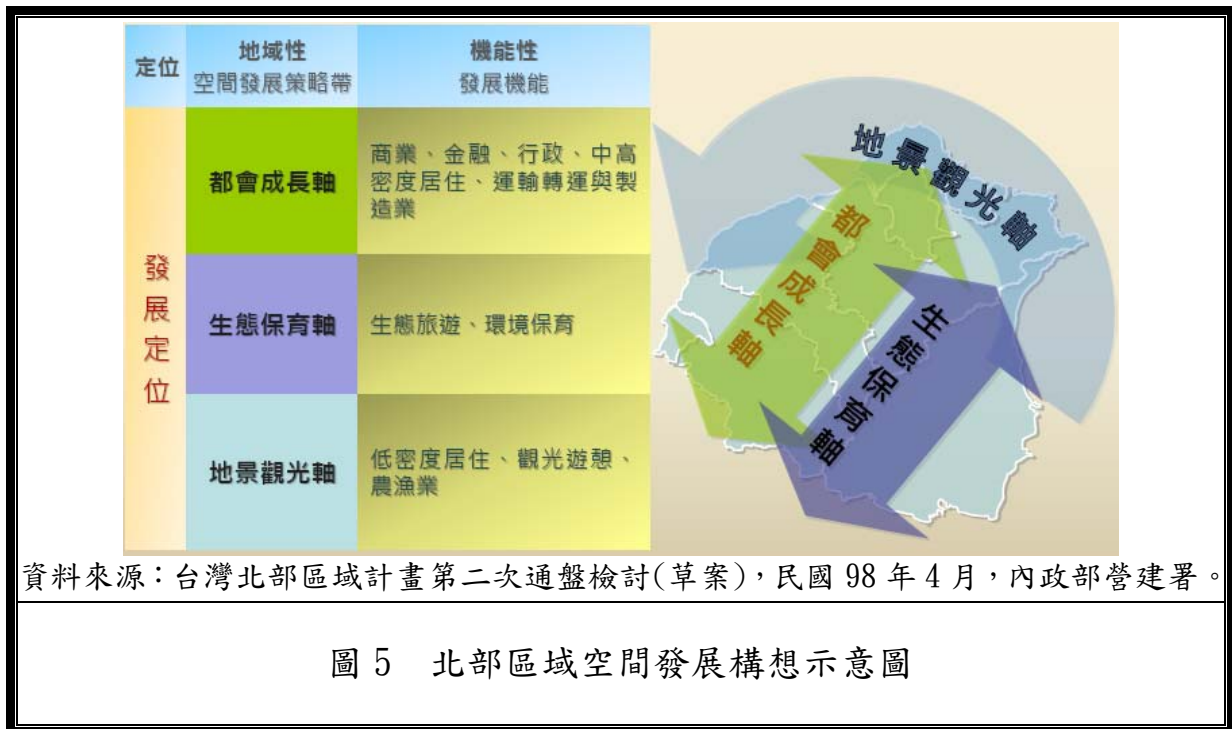
台灣北部區域計畫(第一次通盤檢討)於民國 84 年 11 月 24 日由內政部發布實施，其計畫範圍包括台北市、基隆市、新竹市、台北縣、桃園縣、新竹縣、宜蘭縣等七個縣市，全部之行政區域合計七十個市鄉鎮，區分為五個生活圈，分別為基隆、台北、桃園、新竹、宜蘭生活圈。其中，台北市為區域中心，基隆市、台北市、桃園市與中壢市、新竹市、宜蘭市等為各生活圈之中心都市，其餘鄉鎮市為一般市鎮。

桃園國際機場為北部區域中重要交通設施，該計畫針對桃園國際機場本身擴展及其附近地區土地使用規劃與產業發展訂定明確指導策略，建設成為台灣空運中心；配合空運中心計畫之發展構想，桃園國際機場周邊的土地使用規劃將朝向「國際運銷中

心」進行規劃，建設桃園為航空客貨轉運中心，並整體規劃為航空城，推動區域產業發展與成長，並整合周邊公路系統及軌道系統(台鐵與高速鐵路)，構成航空城運輸系統路網。

2. 第二次通盤檢討(草案)(內政部營建署，民國 98 年 4 月)

北部區域是台灣政治金融聚集之都會核心，擁有最重要海運雙港(台北港+基隆港)及國際空運門戶(桃園國際機場)、完備的都會捷運網絡及生態觀光資源，為因應全球區域競爭造成產業結構轉型並兼顧國土永續經營理念，「台灣北部區域計畫(第二次通盤檢討)」係以「永續的、創新的、效率的領先都會區域帶領台灣與全球接軌，避免邊緣化」為宗旨，將北部區域定位為三大空間發展策略軸，即為「國際都會經貿樞紐」、「國際科技交流中心」、「國際生態保育示範」區域。



3. 對本計畫之指導或影響

指出桃園中壢地區可朝向居住及遊憩等功能發展建設。包含以下兩個重點：

- (1) 本計畫區位屬北部區域計畫所劃定臺北都會區之都會次核心區，將定位為商業、金融、行政、居住(中、高密度住宅)之功能，並建立都市更新協助機制，改善居住環境。
- (2) 強調提升產業經濟發展、改善生活品質等面向。應配合成長管理策略，提高大眾運輸運具使用率，並將土地使用集中發

展於原有都市中心地區，以提高土地再利用效率，以建立優質生活環境。

(三)修訂桃園縣綜合發展計畫(桃園縣政府，94年1月)

1. 計畫年期

計畫目標年民國110年，中短期時程訂為民國100年。

2. 相關內容概要

本計畫區位屬北運籌及中政經區塊，其位處空間結構發展構想中之城市發展帶，未來定位發展為國際航空城、國際會議中心、物流轉運中心等。發展重點包含：

- (1)依自然與實質環境特徵(海、田、城、山)，由西至東將全縣分為濱海、產業、城市與觀光等四個空間發展帶，並規劃各發展帶之主要發展概念，勾勒全縣整體發展空間格局。
- (2)桃園縣空間角色除「國家的門戶」外，更要配合大台北都會區的擴張、重大交通建設的整合(如高速鐵路、捷運系統、快速道路、二高內環線等)及豐富的觀光遊憩資源，成為一個工商發達且能提供優良居住環境之新城市。
- (3)全縣未來發展願景，係發展一個海空中心(桃園國際航空城及桃園國際港)、二個都市核心(桃園及中壢)、三個T產業(運輸 Transportation、觀光 Tourism 與科技 Technology)、四個藝文園區(客家文化園區、部落文化園區、文化藝術園區與漁港休閒園區)及五個發展面向(北運籌、中政經、東遊憩、南研發與西港產)。
- (4)全縣未來發展理念，說明如下：
 - A. 面向國際，區域整合：桃園為落實北部區域整合之重要關卡。
 - B. 利用利基，發展潛力：擁有國際機場、鄰近台北、新竹都會區、全國科技產業產值最高、豐富觀光資源，四通八達交通網路。
 - C. 綜合考慮，重點發展：著重於促進產業發展與改善生活品質，產業以發展附加價值高者為優先，生活品質著重於創造居住品質佳之環境。

3. 對本計畫之指導或影響

擘劃全縣之空間架構，採跨區域性規劃理念，以創造聚集效益；本計畫可配合其發展理念「綜合考慮，重點發展」，塑造優

質生活環境空間，並服務全縣其他發展核心之支援機能。

(四) 桃園縣城鄉發展政策綱領(桃園縣政府，97年4月)

1. 相關內容概要

配合人口數快速成長，在準直轄市的預備前提下，訂定桃園縣城鄉發展政策綱領，以指導相關重大建設及城鄉空間土地使用，並提出「全球接軌、在地行動的國家門戶」、「北台區域整合的關鍵角色」、「建構三生平衡的永續家園」之發展願景。政策綱領摘述如下：

- (1) 打造桃園航空城，啟動新一波機場經濟發展，打造兼具工商會展、觀光休閒、消費及旅客和貨物轉運機能的桃園航空城。
- (2) 建構綠色運輸系統，串聯桃園都會生活圈、高鐵站、桃園國際機場，以及台北捷運新莊線、台北捷運三鶯線、台鐵高架捷運化和桃林鐵路捷運化，營造健康便捷的北台都會生活圈。
- (3) 以城鄉管理策略整合重點發展地區之都市計畫，促進城鄉永續發展。
- (4) 結合埤圳濕地水路紋理的重要生態景觀與文化價值，打造空間美學風貌。

2. 對本計畫之指導或影響

政策綱領係規範全縣之空間發展原則，指導本計畫之發展內涵，以創造優質環境為目的。

(五) 桃園航空城區域計畫(桃園縣政府，民國98年6月)

1. 相關內容概要

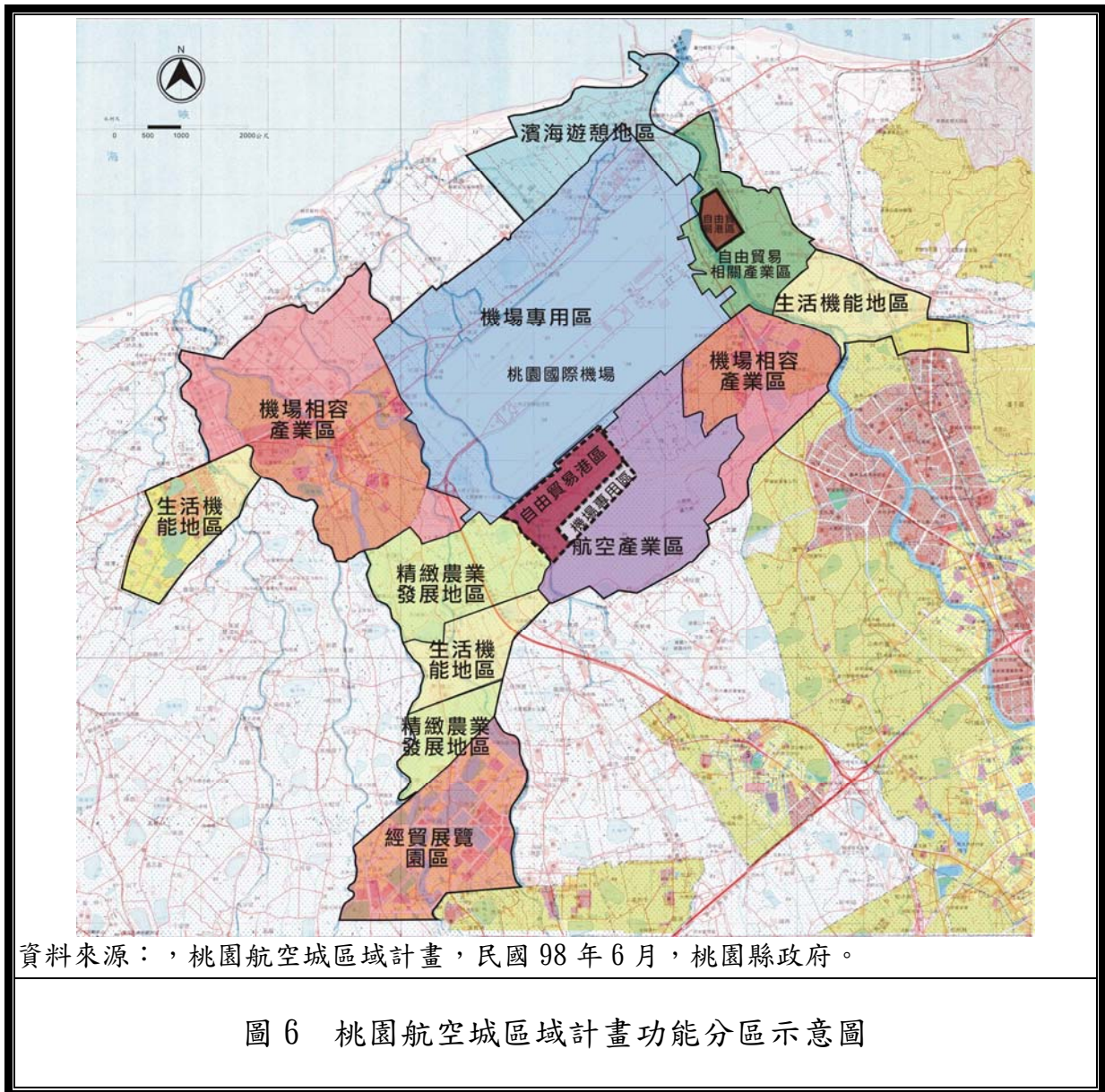
因應「國際機場園區發展條例」已完成立法，桃園縣政府刻正積極以國際機場用地為核心，結合周邊土地整體規劃「桃園航空城區域計畫」，於98年5月完成桃園縣區域計畫委員會審議，並於98年6月報請內政部核定。

桃園航空城主要以桃園國際機場周邊土地為規劃範圍，總開發面積達6,150公頃，包含各項發展機能。規劃以「1、6、8」為目標：招商投資金額超過1兆、年產值超過6千億、超過8萬個就業機會，期望即時轉型革新，成為亞太地區主要運籌樞紐之機場。

桃園航空城不僅是推動各項實質建設，有關土地使用管制之彈性、基盤設施之供應、產業發展及區域治理之界面整合，航空

城區域計畫與桃園縣、北部區域及國土規劃之關聯性均須有一個指導方針做為發展之指引，以接軌國土空間發展策略。

為因應瞬息萬變的全球化環境，冀以更具時效性與彈性之策略式規劃，在上位計畫之指導下提出桃園航空城發展目標，達到台灣的國家競爭力提昇，進而帶動區域產業及經濟繁榮之目標。



2. 對本計畫之指導或影響

本計畫未來將配合航空城之發展規劃土地使用及交通路網系統，健全地區的生活機能，創造優質的生活環境。

二、相關計畫

綜整相關計畫及其內容，並據以分析其對本計畫之相關指導與影響。

(一)桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫(交通部高速鐵路工程局，民國 93 年)

1. 計畫內容概要

本線原長 35.7 公里，自臺北車站至桃園機場。由於政府計畫興建桃園捷運藍線(自桃園機場至龍岡，將行經高速鐵路桃園站與中壢市；桃園機場至中壢中豐路、環北路口段預定優先辦理)，因此將兩條路線予以銜接，總長為 51.5 公里。捷運路線以桃園國際機場二期航站大廈為分界點，東達臺北車站附近，往南經高鐵桃園車站至中壢中豐路與環北路口，全長約 51.5 公里(高架段長約 35.5 公里，地下段長約 16 公里)，共設 22 個車站(15 座高架車站，6 座地下車站以及 1 座機場旅館地下車站)，1 處緊急停靠月台及蘆竹與青埔 2 座車輛調度維修機場。全線分二階段通車，預訂於民國 101 年全線完工通車。

2. 對本計畫之指導或影響

機場聯外捷運系統建設完成後，國際航線與臺北、中壢市區交通網路可緊密結合。



(二)桃園都會區捷運路網檢討評估及優先路線規劃(桃園捷運系統，民國 97 年 8 月)

1. 計畫緣起

近年來桃園縣工商發展迅速，人口顯著成長，連帶造成交通問題愈顯重要，為因應未來運輸需求成長，並提升大眾運輸使用率，目前桃園縣政府正委託台北市政府捷運工程局辦理「桃園都會區捷運路網檢討評估及優先路線規劃」，期引進捷運系統，提供便捷的交通服務，將桃園縣建構為永續發展之大都會。

2. 計畫內容概要

桃園捷運系統包括捷運藍線、紅線、綠線、橘線及棕線，其中藍線自桃園國際機場第二航廈站(A13 站/B1 站)至中壢市區環北站(A21 站/B8 站)已進入施工階段，預計民國 102 年完工，主辦機關為交通部高速鐵路工程局。紅線屬「台鐵都會區捷運化-桃園段高架化建設計畫」範圍，刻正進行設計作業，預計民國 102 年底完工，主辦機關為交通部台灣鐵路管理局。

桃園捷運系統整體路網之可行性研究及工程規劃已於民國 97 年 4 月完成，另依據桃園縣政府委託台北市政府捷運工程局所辦理「桃園都會區大眾捷運系統路網評估暨分期發展計畫」(修正初稿，民國 97 年 8 月)，建議之捷運路網包括藍線、紅線、綠線、棕線、橘線，系統遴選採以地下及高架混合方式之獨立路權中運量系統或輕軌系統，推動時程上則建議以捷運藍線、紅線、綠線及棕線作為初期路網，除了已有實際進程之捷運藍線及紅線外，桃園捷運路網之設計興建將以捷運藍線中壢市區段(B8～B10)、捷運綠線及捷運棕線為優先推動路線，捷運橘線、捷運藍線中壢～八德段及其他延伸之輕運量路線(BRT 新屋線及大桃科線)則為後續辦理路線。

3. 對本計畫之指導或影響

因應桃園地區近年來工商及人口成長快速，運輸需求提升，桃園縣政府配合機場捷運之作業，可促進沿線地區之都市更新與活化再造，加速場站周邊土地整體開發，有效提昇土地利用價值。

計施工期程約需 9 年，工程總經費約為 308.45 億元。

2. 對本計畫之指導或影響

有效改善市區交通，並增加市區之道路及休憩景觀之空間，並指導本計畫高架橋下騰空土地及沿線土地資源之規劃原則。

(四) 臺鐵桃園段高架捷運化都市縫合暨都市計畫變更案(研擬中，桃園縣政府，民國 98 年 6 月)

1. 計畫內容概述

為積極配合「桃園都會區鐵路高架化建設計畫」之推動，桃園縣政府已與臺鐵局達成共識，由桃園縣政府主導橋下空間利用，擬於高架橋下路段規劃 50 至 60 公尺寬之「園林大道」，除配置雙向六車道外，另搭配綠帶、服務設施、自行車道及人行道等設計，可有效疏導台一線交通，提升地面之交通功能，沿線利用植栽綠地作景觀美化，以降低高架化鐵路所產生震動與噪音，提升土地利用價值，並推動車站周邊及鐵路兩側土地縫合發展。

另在大眾運輸導向都市發展的目標與策略下，利用各臺鐵車站整合不同運具(捷運、公車)，提供其他運具的轉運空間，構成大眾運輸路網聯繫的功能，擴大運輸系統的服務範疇。並透過適宜之開發方式促進沿線土地及車站周邊轉型發展。

2. 對本計畫之指導或影響

透過大眾運輸導向之都市發展策略，促進桃園-中壢沿線周邊地區的轉型發展，可與本計畫區周邊土地連結，提升中壢地區發展效益。

(五) 中山高五股楊梅高架拓寬案(交通部高速公路局，民國 94 年)

1. 計畫內容概要

國道一號五股楊梅段拓寬計畫係由國道高速公路局辦理，本案工程起於五股交流道迄於楊梅收費站，中壢戰備道以北路段單向增設 3 車道，戰備道以南路段單向增設 2 車道，沿線設置機場系統交流道，初估經費約需新台幣 548 億元，本案於 97 年 2 月 13 日進入環保署專案小組實質審查，97 年 4 月 23 日獲環保署環評會附帶建設條件通過，未來可讓長、短程車流分離，以紓解中山高車流，提高行車速度。

為改善國道 1 號桃園路段常態性壅塞，建議沿線增設機場系統交流道及中豐路交流道，其中，中豐路交流道將銜接中豐北

路，考量桃園國際機場捷運在此處為地面、地下佈設，因此將採全苜蓿葉型式佈設。

2. 對本計畫之指導或影響

增設交流道，提高桃園縣之可及性與便利性，同時健全本計畫區交通路網系統。

(六)中正國際機場聯外捷運系統—B8 轉運站規劃設計(桃園縣政府，民國 95 年)

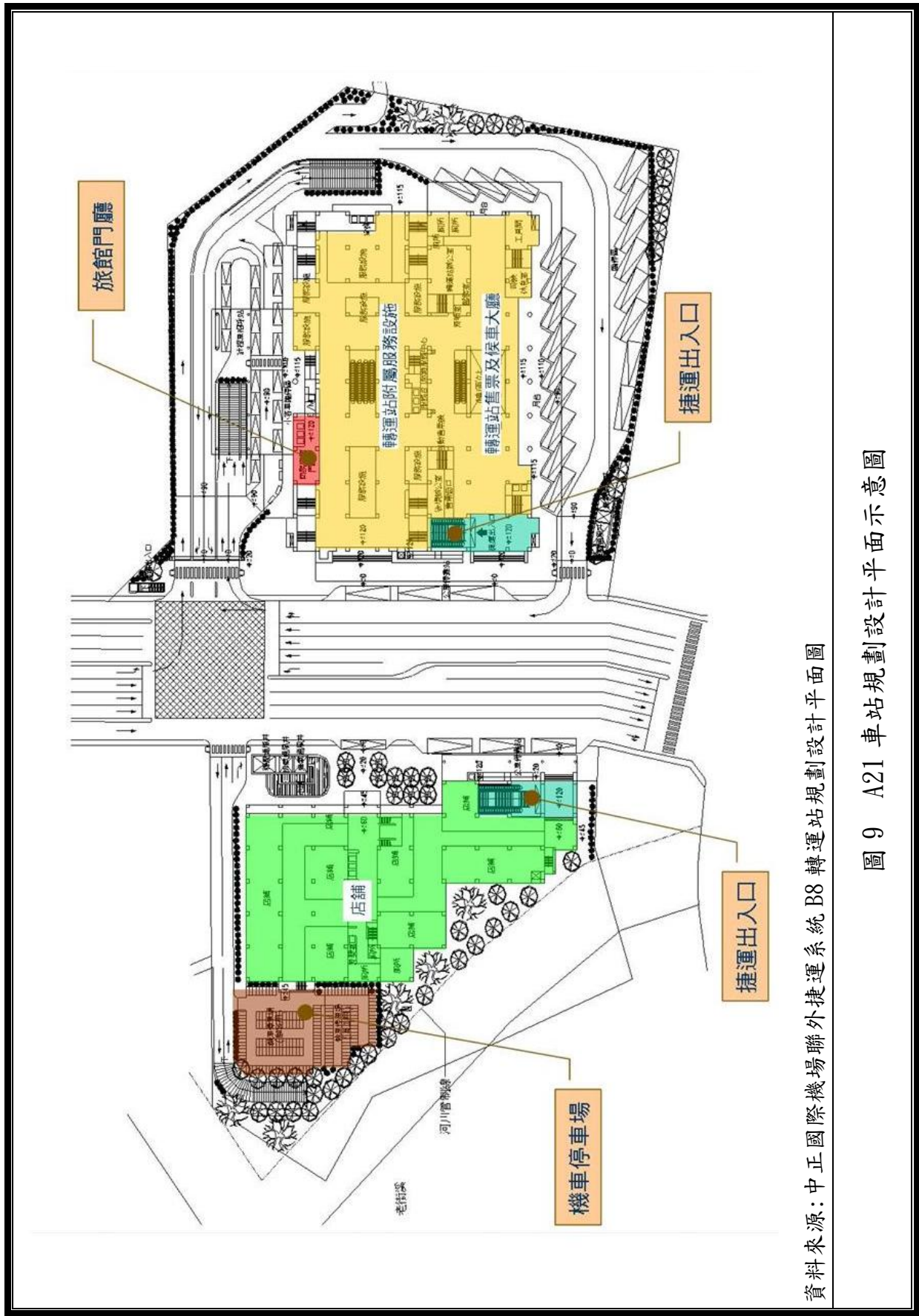
1. 計畫內容概要

以中壢市為服務範圍，並以機場捷運 A21 車站之捷運用地為轉運站之設計範圍，規劃捷(一)、捷(二)用地分別配置 A 棟及 B 棟 2 棟樓高 20、10 層之主體建築物，除捷(一)用地由高鐵局預計民國 96 年完成徵收並計畫於 1F 設置轉運站，其他樓層規劃商場及旅館外，捷(二)用地則由桃園縣政府辦理後續徵收作業，計畫其於 1~2 樓層設置一般商店、其他樓層提供辦公室使用，其計畫目的說明如下：

- (1)配合機場捷運 A21 車站規劃為端點站，提供接駁服務。
- (2)規劃中壢市區國道客運之轉運站，減輕中壢市區交通負荷。
- (3)評估民間投資興建(BOT)之可行性，研擬轉運站開發方案。
- (4)因應中壢轉運站之設置，研擬執行計畫與配套措施。

2. 對本計畫之指導或影響

配合 A21 車站之規劃設計，作為地區發展定位之基礎，並考量車站機能調整周邊土地使用，以達地區整體發展之效用。



資料來源：中正國際機場聯外捷運系統 B8 轉運站規劃設計平面圖

圖 9 A21 車站規劃設計平面示意圖

三、現行都市計畫

(一)發實施經過

高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫於民國 68 年 6 月 2 日公告實施，計畫圖比例尺為三千分之一；第一次通盤檢討於民國 75 年 5 月 7 日公告實施；第二次通盤檢討於民國 84 年 6 月 28 日公告實施；第三次通盤檢討於民國 95 年 6 月 23 日公告實施。自第三次通盤檢討後曾辦理四次個案變更，其辦理歷程詳表 1。

表 1 高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫歷次變更一覽表

編號	變更內容	發日期文號
一	高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫案	民國 68 年 6 月 2 日桃府建都字第 56619 號
二	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部份農業區為零星工業區)案	民國 71 年 5 月 22 日府建都字第 61193 號
三	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(通盤檢討)案	民國 75 年 5 月 7 日府建都字第 54445 號
四	擬定高速公路中壢及內壢交流道附近特定區(興南國中附近地區、雙連坡附近地區)細部計畫並配合變更主要計畫案	民國 76 年 11 月 20 日府建都字第 169196 號
五	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部分農業區為機關用地)案	民國 79 年 5 月 24 日府工都字第 74585 號
六	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部分農業區為電信用地)案	民國 79 年 8 月 21 日府工都字第 127814 號
七	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部份農業區為機關用地)案	民國 80 年 1 月 14 日府工都字第 207908 號
八	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部分農業區為學校用地)案	民國 80 年 7 月 13 日府工都字第 127163 號
九	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部分農業區為市場及道路用地)案	民國 82 年 5 月 27 日府工都字第 103882 號
十	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部分農業區為變電所用地)案	民國 82 年 7 月 8 日府工都字第 126153 號
十一	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部分農業區、零星工業區、工業區、綠地、道路用地為快速公路用地)(東西向快速公路-觀音大溪線)案	民國 82 年 12 月 2 日府工都字第 240865 號
十二	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部分農業區、零星工業區為道路用地)案	民國 83 年 1 月 7 日府工都字第 259361 號
十三	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(第二次通盤檢討)案	民國 84 年 6 月 28 日府工都字第 117978 號
十四	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部分農業區為工商綜合專用區及生態綠地)案	民國 86 年 5 月 29 日府工都字第 90523 號

編號	變更內容	發日期文號
十五	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部分工業區為工商綜合專用區及生態綠地)案	民國 86 年 7 月 3 日府工都字第 117625 號
十六	擬定高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(原工業區為工商綜合專用區及生態綠地)細部計畫案	民國 86 年 8 月 19 日府工都字第 149243 號
十七	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部分農業區、綠地為高速公路用地)案	民國 88 年 9 月 30 日府工都字第 206461 號
十八	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(配合高速鐵路桃園站區聯外道路(青埔-中壢)快速道路新闢工程)案	民國 89 年 3 月 24 日府工都字第 53823 號
十九	擬定高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫貨物轉運中心細部計畫案	民國 91 年 9 月 2 日府城鄉字第 9101891522 號
二十	「變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(雙連坡附近地區)細部計畫(第一次通盤檢討)及變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(興南國中附近地區)細部計畫(第一次通盤檢討)」等二案	民國 91 年 10 月 21 日府城鄉字第 9102197122 號
二一	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部份農業區為文教區)案	民國 91 年 11 月 18 日府城鄉字第 9102522832 號
二二	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部分農業區變電所用地)	民國 92 年 3 月 25 日府城鄉字第 9200578452 號
二三	變更高速公路中立及內壢交流道附近特定區計畫(部分農業區為住宅區、道路用地、公園用地、綠地、社教用地)案	民國 92 年 7 月 22 日府城鄉字第 9201668142 號
二四	擬定高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部分農業區為住宅區、道路用地、公園用地、綠地、社教用地)細部計畫案	民國 92 年 10 月 22 日府城鄉字第 9202431781 號
二五	變更高速公路中壢及內壢交流道特定區計畫(配合中正國際機場聯外捷運系統建設計畫)案	民國 93 年 5 月 13 日府城鄉字第 09301137241 號
二六	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(第三次通盤檢討)案	民國 95 年 6 月 23 日府城鄉字第 0950175656 號
二七	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部分住宅區、工業區及農業區為道路用地暨部分道路用地為農業區)	民國 96 年 1 月 10 日府城鄉字第 09600076121 號
二八	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(配合桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫第二次變更)案	民國 96 年 1 月 18 日府城鄉字第 0960024184 號
二九	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部分農業區、零星工業區為道路用地)	民國 97 年 5 月 8 日府城規字第 0970140824
三十	變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(部分農業區為污水處理廠用地)案	民國 97 年 7 月 1 日府城規字第 0970205120 號

(二)計畫內容概述

1. 計畫範圍與面積

因應高速公路而劃設，其範圍跨中壢、平鎮北部地區，計畫範圍東至「中壢、平鎮都市擴大修訂計畫」界線，南至新光纖維公司南側，西至中央大學西側，北至大江紡織公司北側，面積 2,196.30 公頃。行政轄區包括中壢市興和里與水尾里全部及內定里、永福里、忠福里、青埔里、芝芭里、永光里、五權里與三民里之部分地區；在平鎮市為高雙里全部及復旦里、雙連里與宋屋里之部分地區。

2. 計畫年期：民國 100 年。

3. 計畫人口與密度：計畫人口 30,000 人，居住密度為每公頃 400 人。

4. 土地使用計畫

現行土地使用分區包含住宅區、工商綜合專用區、乙種工業區、零星工業區、貨物轉運中心區、行政區、文教區、宗教專用區、殯葬設施專用區及農業區，其中又以農業區劃設面積居多。有關各分區劃設面積與比例詳表 2。

5. 公共設施計畫

高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫劃設之公設包括機關用地、學校用地、社教用地、鄰里公園用地、兒童遊樂場用地、綠地用地、生態綠地、零售市場用地、停車場用地、廣場用地、變電所用地、電路鐵塔用地、殯葬用地、火葬場用地、墓地、溝渠用地、垃圾場用地、高速公路用地、快速道路用地及道路用地等，有關各公共設施劃設面積及比例詳表 2。

表 2 變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫土地使用面積
統計表

項 目	計畫面積 (公頃)	估計畫總面積 比例(%)	佔都市發展用 地比例(%)	備註	
土地 使用 分區	住宅區	56.19	2.56	11.74	--
	工商綜合專用區	5.33	0.24	1.11	--
	乙種工業區	65.53	2.98	13.69	--
	零星工業區	29.86	1.36	6.24	--
	貨物轉運中心區	32.60	1.48	6.81	--
	行政區	0.27	0.01	0.06	--
	文教區	7.32	0.33	1.53	--
	宗教專用區	0.50	0.02	0.10	--
	殯葬設施專用區	1.54	0.07	0.32	--
	農業區	1,713.96	78.04	--	--
	小計	1,913.10	87.11	41.60	--
公共 設施 用地	機關用地	10.59	0.48	2.21	--
	學校用地	65.80	3.00	13.74	--
	社教用地	0.26	0.01	0.05	--
	鄰里公園用地	8.09	0.37	1.69	--
	兒童遊樂場用地	0.61	0.03	0.13	--
	綠地用地	18.38	0.84	3.84	--
	生態綠地	2.98	0.14	0.62	--
	零售市場用地	1.13	0.05	0.24	--
	停車場用地	3.39	0.15	0.71	--
	廣場用地	0.54	0.02	0.11	--
	變電所用地	0.80	0.04	0.17	--
	電路鐵塔用地	0.02	0.01	0.00	--
	殯葬用地	1.06	0.05	0.22	--
	火葬場用地	0.60	0.03	0.13	--
	墓地	3.53	0.16	--	--
	溝渠用地	3.18	0.14	0.66	--
	垃圾場用地	4.16	0.19	0.87	--
	高速公路用地	72.71	3.31	15.19	--
	快速道路用地	28.70	1.31	5.99	--
	捷運車站用地 (兼供道路使用)	0.44	0.02	0.09	--
	捷運車站用地	0.10	0.01	0.02	--
道路用地	47.53	2.16	9.93	--	
污水處理場用地	8.60	0.39	1.80	--	
小計	283.20	12.89	58.40	--	
合計	都市計畫總面積	2,196.30	100.00	--	--
	都市發展面積	478.81	--	100.00	--

註：1. 表內面積來源詳「變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(第三次通盤檢討)書」及迄今歷次個案變更計畫書，惟仍應依據核定圖實地分割測量面積為準。

2. 都市發展面積不包括農業區之面積。

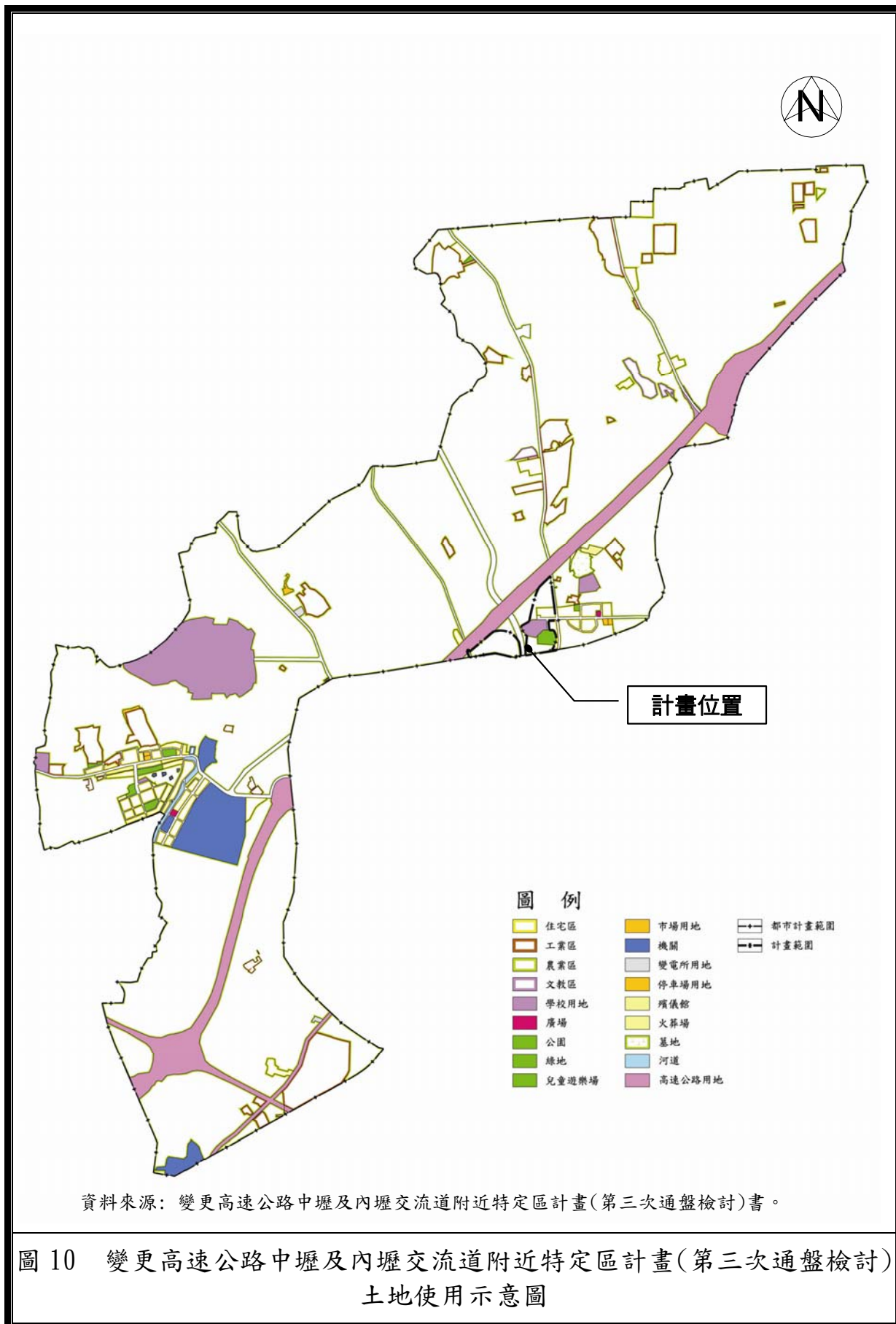


圖 10 變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(第三次通盤檢討) 土地使用示意圖

6. 土地使用分區管制要點

高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫各分區建蔽率容積率及相關規定，詳表 3。

表 3 高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫使用分區建蔽率及容積率彙整表

使用分區		建蔽率	容積率	備註
住宅區		60%	200%	住宅區於申請建築時，其建築總樓地板面積在 250 平方公尺(含)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。
第一種工商綜合專用區	工商綜合專用區一	60%	360%	--
	工商綜合專用區二之一	80%	650%	--
	工商綜合專用區二之二	80%	650%	--
第二種工商綜合專用區	工商綜合專用區一	60%	360%	--
	工商綜合專用區二之一	50%	250%	--
	工商綜合專用區二之二	--	--	供道路使用
乙種工業區		70%	210%	含零星工業區
貨物轉運中心		70%	210%	--
行政區		50%	250%	--
文教區		50%	250%	--
宗教專用區		60%	160%	--
機關用地		50%	250%	--
學校用地	國中以下	50%	150%	--
	國中以上	50%	250%	--
零售市場用地		60%	200%	--
變電所用地		50%	250%	--
殯儀館用地		60%	150%	--
火葬場用地		60%	180%	--

資料來源：變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(第三次通盤檢討)書(94.4.29)。

其他相關規定如下：

- (1)第(十四)之一條：捷運車站用地及捷運車站用地(兼供道路使用)之建蔽率不得大於 70%，容積率不得大 200%，並得作以下使用：

A. 車站及相關附屬設施。

B. 道路或快速道路。

前項第一款，亦得供下列附屬事業項目使用：餐飲業、休閒娛樂業(不得經營特種服務業)、百貨零售業、金融服務業、一般服務業、通訊服務業、運輸服務業、旅遊服務業、辦公室等及經主管機關核定許可設立之使用項目。

第一項供捷運設施(車站、通風口、出入口、轉乘設施)使用部分得不計入總樓地板面積；並得使用「建築技術規則」建築設計施工篇第十五章實施都市計畫地區建築基地綜合設計之相關規定。

- (2)第十六條：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。但以不超過計畫區面積乘以該計畫區容積率之百分之三十為限。
- A. 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。
 - B. 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)第十七條：計畫內各使用分區(農業區、保護區除外)，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，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。但計畫區情形特殊經提桃園縣都市設計審議委員會(或審查小組)審查同意者，從其規定。
- (4)第十八條：本計畫區可建築計畫區內之法定空地應留設 1/2 以上種植花草樹木。
- (5)第十九點：本要點未規定事項，依其他相關法令辦理。

參、發展現況分析

一、自然環境分析

(一)氣候

中壢市位處於臺灣北部潮濕亞熱帶季風氣候，夏熱冬寒，秋暖春和，氣候適中，年均溫約在 21~24℃ 之間，其中以六至九月氣溫最高，一、二月溫度最低，平均年雨量約在 1,500 毫米左右，主要之雨季以四、五月之梅雨季節及七至九月之颱風季節雨量較多，因受季風影響，雨量豐沛、降雨日數較長，全年相對溼度均維持 75% 上，年平均風速約 3.3 公尺/秒，年主要風向為東北方向。

(二)地形、地勢

中壢市屬於桃園、中壢臺地之一部份，桃園臺地占全縣總面積約 1/2，由南而北地形分別是東南山地、臺地及海岸沖積平原，構成依高度梯狀排列，形成臺地面自然天際線。本市屬於臺地堆積層，主要由大漢溪上源礫石堆積所形成，海拔約在 120~140 公尺，地勢由東南向西北以微斜坡度延伸，而本計畫區位於中壢市中心偏北，地形平坦，地勢大致由西北向東南緩斜。

(三)水文

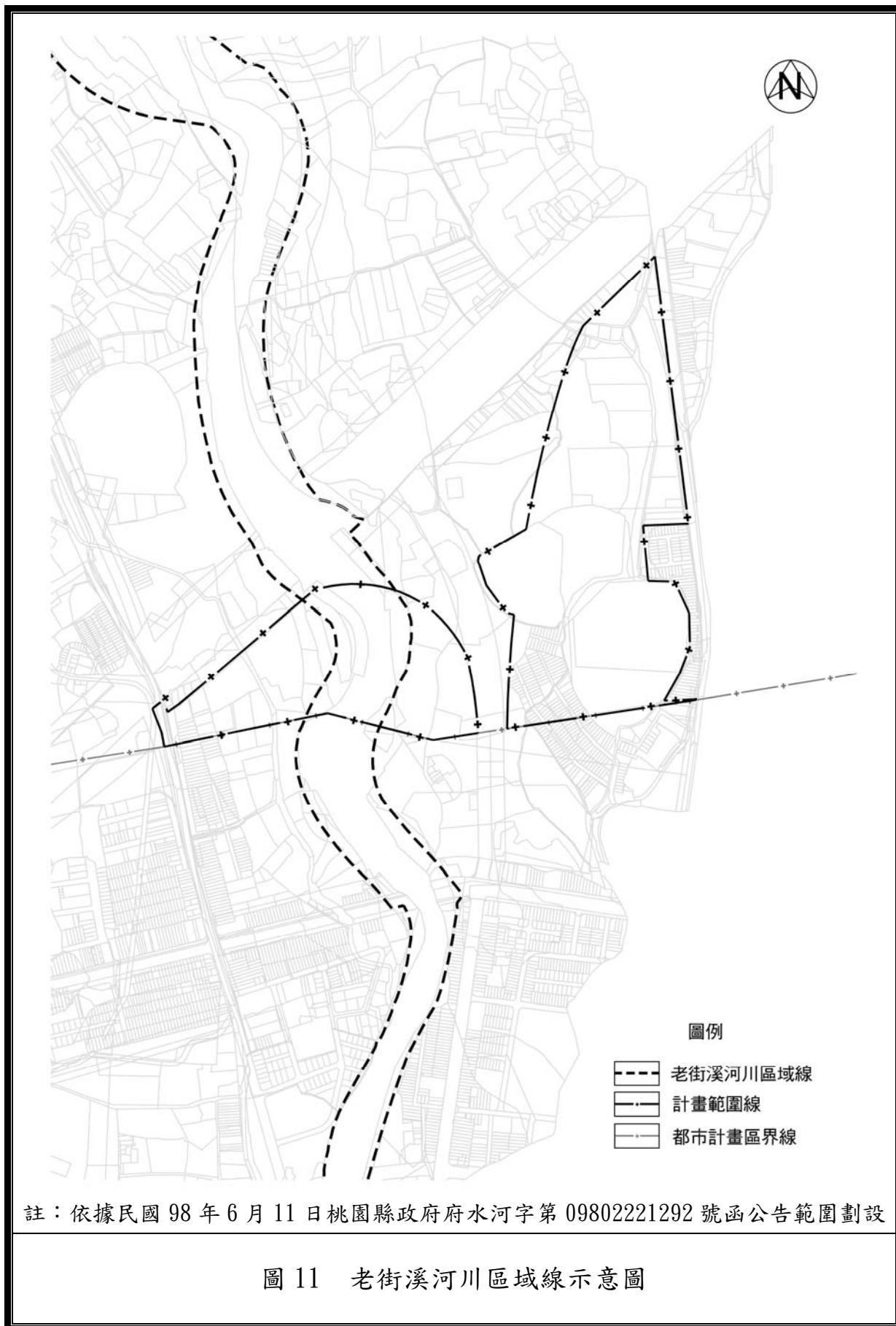
中壢市境內則有埔心溪、新街溪、老街溪及大崙溪等河川平行由東向西排列，除老街溪外，其餘皆短而小。市中心東西兩側有新街溪及老街溪貫穿，其中老街溪為桃園縣境內出海之第二大河。

本計畫區西側老街溪為桃園縣縣管河川，發源於龍潭鄉三角林西南，全長 24.25 公里由許厝港口出海，最新之河川區域線將依據民國 98 年 6 月 11 日桃園縣政府府水河字第 09802221292 號函公告範圍劃設，詳圖 11。

(四)斷層

依中央地質調查所出版的五十萬分之一台灣活動斷層分布圖顯示，距本計畫區最近為山腳斷層及南崁斷層，

山腳斷層位於台北盆地西緣，為台北盆地與林口台地接壤之斷層系統，而南崁斷層位於林口台地及沖積平原交界處，呈西北東南走向。兩斷層距本計畫區均大於 3 公里，預估對本計畫應無影響，詳圖 12。



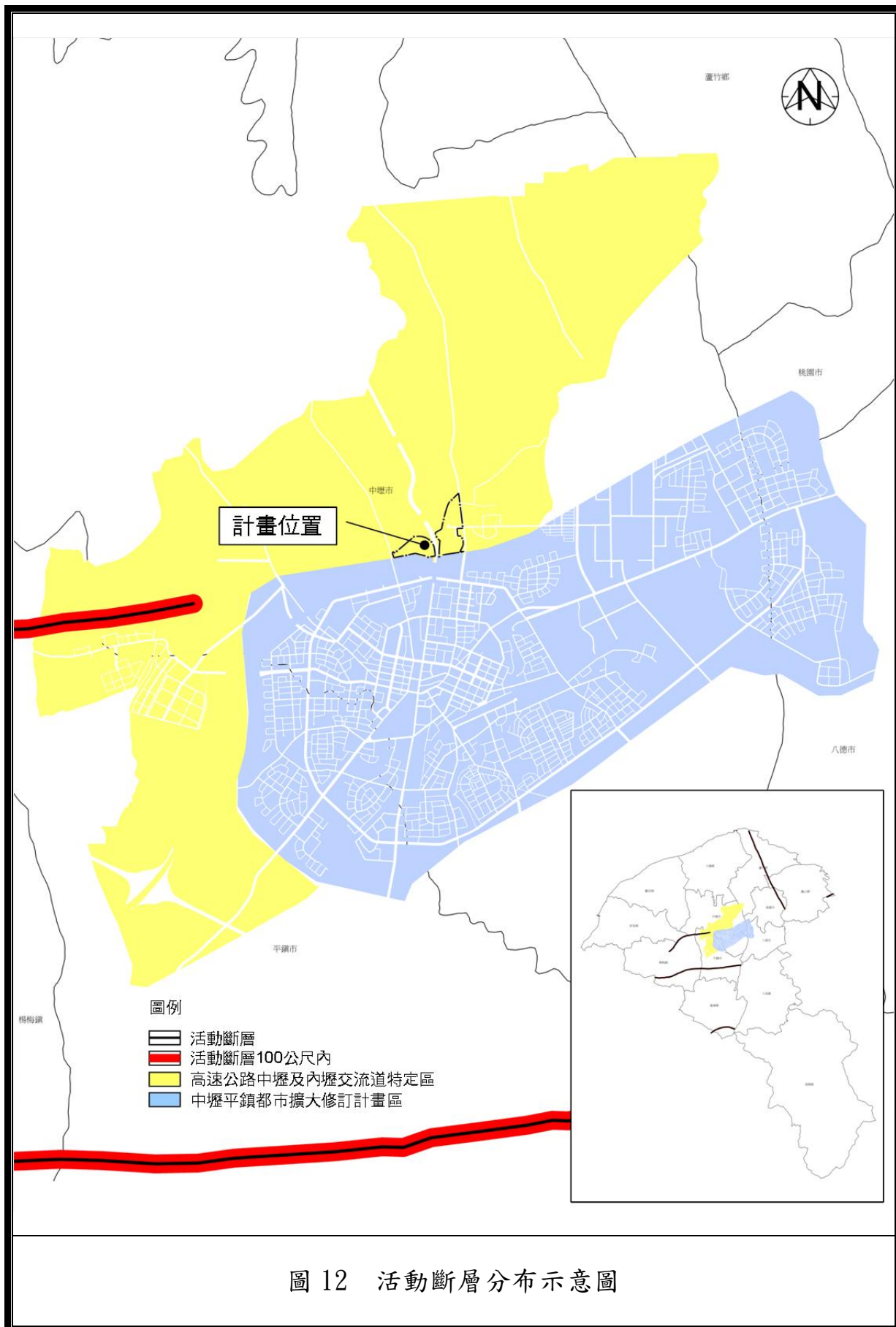


圖 12 活動斷層分布示意圖

(五) 災害環境分析

中壢市境內均為平地，地勢平坦，僅東南側較高，海拔高度約在 110~115 公尺之間，屬於桃園縣西北側之台地階地地形(桃園台地)，地形平緩、構造單純。參酌桃園縣綜合發展計畫及桃園縣非都市土地發展限制、潛力地區及處理方案之研究，彙整桃園縣相關限制開發地區及環境敏感地區包括，作為災害環境分析之基礎，其中分析項目包括：自然保留區、崩塌地、土石流區、活動斷層、保安林地、國有林自然保護區、國有林事業區、水庫集水區、自來水水質水量保護區、飲用水保護區、山坡地範圍及山坡地加強保育區、坡度限制發展區及 40% 以上地區、古蹟保存區、國防禁限建範圍等，茲將以上地區經由圖層之套疊後，可看出本計畫區內並無相關限制開發地區及環境敏感地區分布，詳圖 13。

將以上各分析項目歸納為以下五項，分述如下。

1. 洪害敏感地區

桃園縣之洪害災害地區，受季節性豪雨現象或颱風影響及水庫洩洪等因素，造成主要及次要河川之出海口與平原低窪地帶，容易成為洪害敏感地區，亦主要分布於大園、觀音以及新屋三鄉；中壢市境內除東北側有少部分地區屬洪害平原敏感地外，其它地區均無洪害敏感區域之分布。

2. 生態敏感地區

桃園縣少數河口或海邊之灘地及沼澤地之溼地地區，風貌上主要以紅樹林為主，因其具有特殊的適應性，主要以大園內海村與觀音保障村，及新屋溪出海口河段位於觀音鄉保生村與新屋鄉永興村交界處為主，其環境自然生態豐富，如白扇招潮蟹，角眼拜佛蟹及迴游性魚類均甚豐富，春夏季節覓食鳥類種繁多，並有少數黑面琵鷺蹤跡；中壢市內並無劃設生態敏感區域。

3. 地質災害敏感地

桃園縣山坡地之地質災害地區，主要以人為因素造成重大傷害為主，分布於龜山、楊梅以及復興鄉等地，其大量盜採以及濫墾砂石的情形嚴重，導致山崩坍方，威脅人民性命安全；中壢市內以無潛在災害地區為主，並有少部分屬於潛在災害不嚴重地區。

4. 水質水量保護區

就桃園縣而言，石門水庫為北部區域主要之水源水質水量保

護區及重要水庫集水區之一，屬於目的事業主管機關依特定目的劃設之重疊管制分區，區內土地使用管制除依原有區域計畫，都市計畫之分區管制外，還須遵守水源水質水量保護區之相關規定，目前桃園縣境內共有兩處水源水質水量保護區，一是板新給水廠水源水質；本計畫範圍內並無水質水量保護區之劃設。

5. 危險地與敏感地分布

桃園縣之危險與敏感地區主要屬山坡地之地質災害地區，分布於龜山、楊梅以及復興鄉等地，其大量盜採以及濫墾砂石的情形嚴重，導致山崩坍方，地質災害頻繁，甚至成為土石流之高危險區，威脅人民性命安全；本計畫範圍所在之中壢市則不屬於危險地與敏感地之分布地帶。

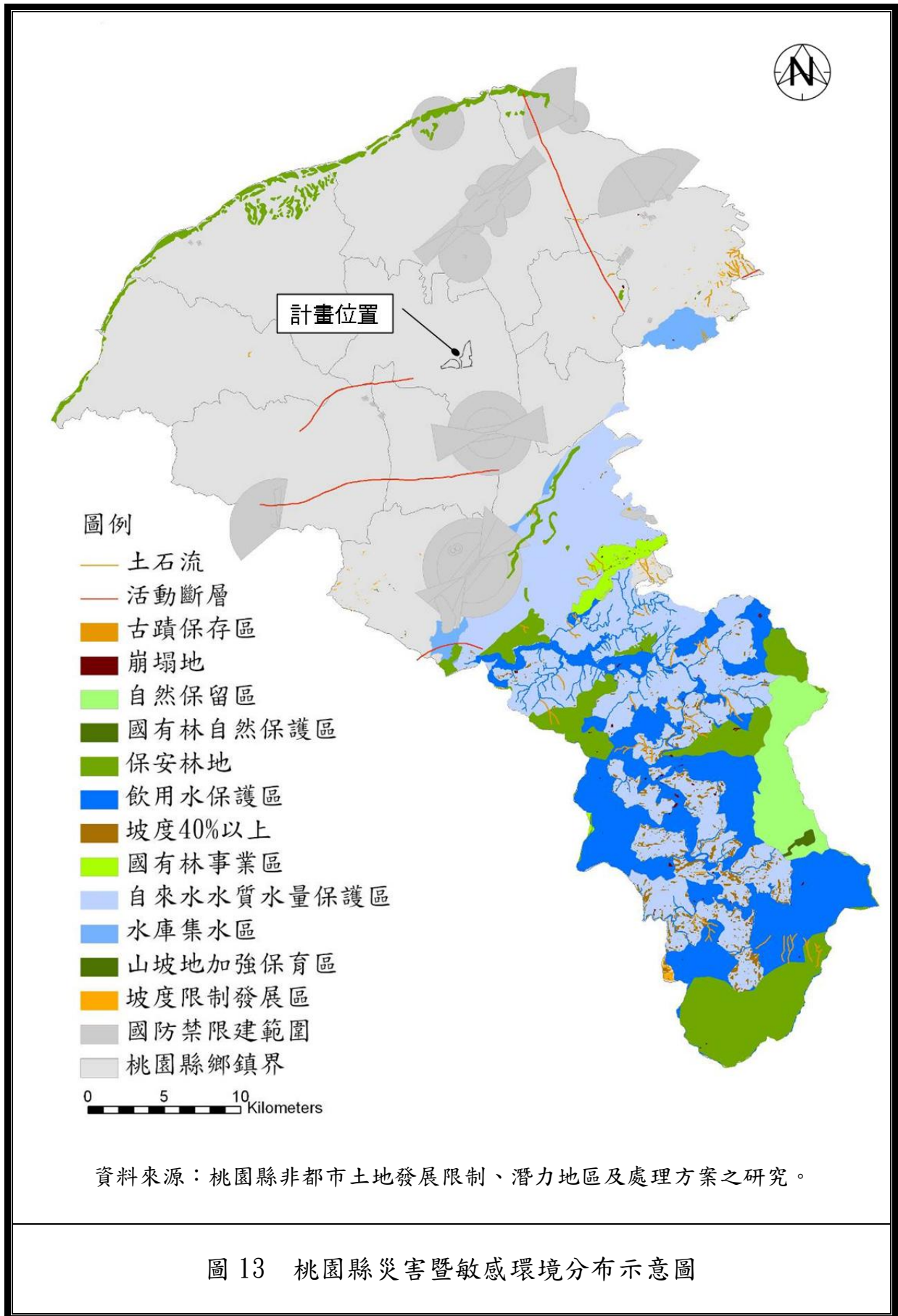


圖 13 桃園縣災害暨敏感環境分布示意圖

二、社經環境分析

(一)人口

1. 人口成長

(1)桃園縣、中政經及中壢市

桃園縣、中政經地區(包括桃園市、中壢市、平鎮市及八德市)及中壢市人口於近 10 年均呈現成長趨勢，桃園縣與中政經地區近 10 年人口成長率平均為 1.58%及 1.54%，顯示該地區之人口成長狀況將直接影響桃園縣全區之人口增減，相較於中政經地區，中壢市人口成長率平均為 1.36%，顯示其人口成長相對緩慢，尤其於民國 94 年後更有趨緩之現象，詳表 4。

表 4 桃園縣、中政經地區及中壢市歷年人口成長統計表

民國 (年)	桃園縣		中政經地區(註)		中壢市	
	人口數(人)	增加率 (%)	人口數(人)	增加率(%)	人口數(人)	增加率(%)
88	1,691,292	--	985,131	--	318,649	--
89	1,732,617	2.44%	1,010,566	2.58%	324,931	1.97%
90	1,762,963	1.75%	1,029,150	1.84%	329,913	1.53%
91	1,792,603	1.68%	1,045,336	1.57%	334,683	1.45%
92	1,822,075	1.64%	1,064,416	1.83%	339,586	1.46%
93	1,853,029	1.70%	1,082,965	1.74%	346,144	1.93%
94	1,880,316	1.47%	1,097,396	1.33%	350,981	1.40%
95	1,911,161	1.64%	1,112,538	1.38%	355,707	1.35%
96	1,934,968	1.25%	1,125,283	1.15%	358,656	0.83%
97	1,958,686	1.23%	1,136,831	1.03%	362,129	0.97%
平均	1,833,971	1.58%	1,068,961	1.54%	342,138	1.36%

註：中政經地區包括桃園市、平鎮市、八德市、中壢市。

資料來源：1. 民國 89~97 年都市及區域發展統計彙編。

2. 民國 96 年桃園縣統計要覽。

3. 中壢市戶政事務所網站。

(2)人口組成

從中壢市近年人口結構觀之(詳表 5 及表 6)，戶數穩定增長，戶量卻減少，顯示中壢市逐漸走向小家庭特性。另從中壢市歷年人口組成變遷顯示，幼年人口比例逐年下滑，佔總人口 19.16%，老年人口有微幅攀升之現況，目前佔總人口 8.4%，尚未達到老年化社會標準，至於青壯年人口則呈現穩

定上升趨勢，佔 72.44%。本市之人口組成已逐年轉變成較具生產活力之人口結構。

表 5 中壢市歷年戶數戶量與性比例統計表

民國(年)	戶數(戶)	人口數			戶量 (人/戶)	性比例 (男/女*100)
		計	男	女		
88	93,775	318,649	162,901	155,748	3.40	104.59
89	96,780	324,931	165,740	159,191	3.36	104.11
90	99,535	329,913	168,042	161,871	3.31	103.81
91	102,551	334,683	170,191	164,492	3.26	103.46
92	105,677	339,586	172,405	167,181	3.21	103.12
93	109,156	346,144	175,538	170,606	3.17	102.89
94	112,123	350,981	177,420	173,561	3.13	102.22
95	114,508	355,707	179,325	176,382	3.11	101.67
96	116,831	358,656	180,279	178,377	3.07	101.07
97	120,139	362,129	181,591	180,538	3.01	100.58

資料來源：1. 民國 89~97 年都市及區域發展統計彙編。
2. 民國 96 年桃園縣統計要覽。
3. 中壢市戶政事務所網站。

表 6 中壢市歷年人口年齡組成變遷情形統計表

民國(年)	總人口	幼年人口 (15歲以下)A		成年人口 (15-64歲)B		老年人口 (65歲以上)C		扶養率 (A+C)/B*100
		人口數	百分比	人口數	百分比	人口數	百分比	
88	318,649	75,203	23.60%	219,257	68.81%	24,189	7.60%	45.33%
89	324,931	75,794	23.33%	224,577	69.12%	24,560	7.56%	44.69%
90	329,913	76,213	23.10%	228,784	69.35%	24,916	7.55%	44.20%
91	334,683	75,917	22.68%	233,369	69.73%	25,397	7.59%	43.41%
92	339,586	75,064	22.10%	237,444	69.95%	27,078	7.97%	43.02%
93	346,144	74,486	21.52%	244,211	70.55%	27,447	7.93%	41.74%
94	350,981	73,330	20.89%	249,462	71.08%	28,189	8.03%	40.70%
95	355,707	72,367	20.34%	254,295	71.49%	29,045	8.17%	39.88%
96	358,656	70,959	19.78%	258,134	71.97%	29,563	8.24%	38.94%
97	362,129	69,383	19.16%	262,341	72.44%	30,405	8.40%	38.04%

資料來源：1. 民國 89~97 年都市及區域發展統計彙編。
2. 中壢市戶政事務所網站。

(二) 產業活動

依桃園縣及中壢市之工商服務業統計資料(詳表 7)，桃園縣工商及服務業成長率平均高達 31.62%，其中工業部門成長率將近 26%，服務業成長率將近 34%，顯示近年來桃園縣整體發展是工業

及服務業並進；另中壢市工商服務業成長率平均 25.17%，其中工業部門成長率將近 17%，主要以營造業成長幅度最大，成長率達 43.91%。而服務業成長率超過 27%，以專業、科學及技術服務業成長幅度最大，成長率達 73.35%。再則為住宿及餐飲業、運輸、倉儲及通信業、金融及保險業，其他服務業等產業亦有超過三成之成長率，顯示中壢市產業結構正轉向以服務業為主。

表 7 民國 90 年、95 年桃園縣及中壢市工商產業總數表

項目		桃園縣			中壢市		
		90 年	95 年	成長率	90 年	95 年	成長率
		單位數(家)		%	單位數(家)		%
工業部門	礦業及土石採取業	21	17	-19.05	1	1	0.00
	製造業	12,772	14,082	10.26	1,665	1,642	-1.38
	營造業	4,020	6,593	64.00	772	1,111	43.91
	水電燃氣業 (95 年含污染整治業)	36	477	-	1	86	-
	小計	16,849	21,169	25.64	2,439	2,840	16.44
服務業部門	批發及零售業	28,708	36,777	28.11	6,343	7,631	20.31
	住宿及餐飲業	4,113	6,240	51.71	899	1,230	36.82
	運輸、倉儲及通信業	3,744	4,523	20.81	573	773	34.90
	金融及保險業	784	1,020	30.10	195	258	32.31
	不動產及租賃業	1,374	1,392	1.31	298	313	5.03
	專業、科學及技術服務業	1,609	2,815	74.95	379	657	73.35
	文化、運動及休閒服務業	838	1,355	61.69	258	319	23.64
	醫療保健業 (95 年含社會工作 服務業)	1,359	1,866	37.31	362	422	16.57
	其他服務業 (95 年含支授、強制性社會 安全及教育服務業)	5,661	8,450	49.27	1,307	1,895	44.99
	小計	48,190	64,438	33.72	10,614	13,498	27.17
合計	65,039	85,607	31.62	13,053	16,338	25.17	

資料來源：民國 90 年及 95 年台閩地區工商及服務業普查報告。

三、實質環境分析

因應 A21 車站周邊土地整體規劃考量，以下係針對 A21 車站周邊土地一併說明之。

(一) 土地使用現況

1. 土地使用現況

A21 車站周邊地區現況土地其居住活動多分布於道路兩側，尤以中豐北路及民權路東側最為密集。其它使用方面，區內除西南側有一處商業使用(汽車旅館及餐廳)及計畫區北側新生路旁一處加油站外，其他使用多屬農業使用或雜草空地，老街溪穿越本計畫區西側，詳圖 14、表 8。

表 8 A21 車站周邊土地土地使用現況分析表

使用別	面積(公頃)	百分比(%)
住宅使用	3.15	9.72
商業使用	0.99	3.05
住商使用	0.55	1.70
加油站使用	0.08	0.25
宗教寺廟使用	0.02	0.06
道路廣場使用	4.38	13.51
農業使用	14.49	44.69
空地	3.32	10.24
泥灘地使用	4.48	13.82
埤塘水道使用(含蓄水池)	0.96	2.96
合計	32.42	100.00

調查時間：民國 98 年 3 月。

2. 建物使用現況

A21 車站周邊土地建物主要以鋼筋混凝土建築為主，佔建物總數約 70%，鐵棚約佔 30%，磚造建物則呈零星分布狀態。樓層主要以 3 層樓以下建築為主，約佔 95%，4 樓以上建築則為少數，建物最高樓層為 13 樓，詳圖 15、圖 16。



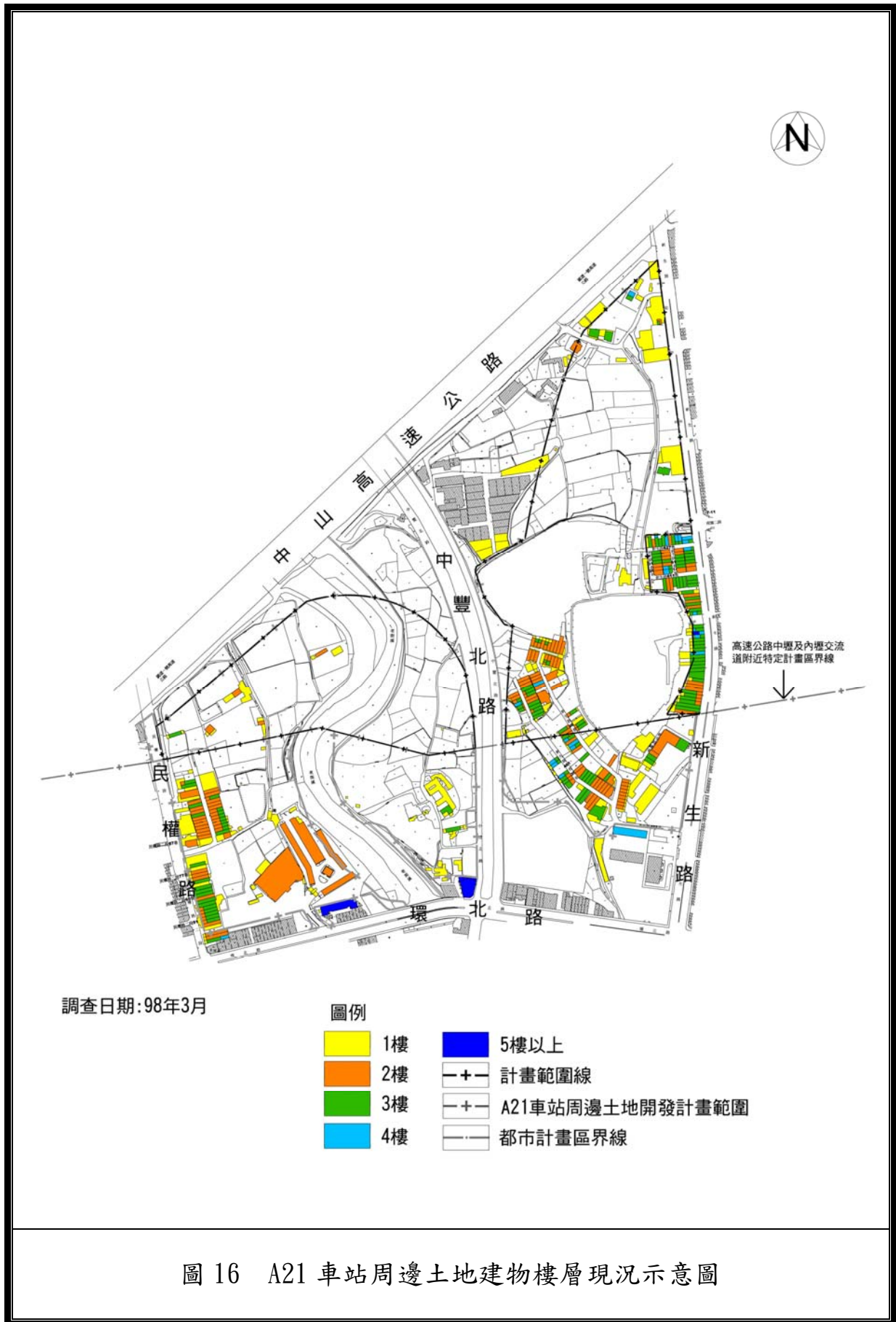


圖 16 A21 車站周邊土地建物樓層現況示意圖

(二)土地權屬現況

A21 車站周邊土地屬國有及縣市土地之面積約為 1.82 公頃，估計畫區土地 5.61%；私人土地方面，面積為 28.81 公頃，估計畫區土地 88.87%，其中屬台灣省石門農田水利會之土地面積為 1.16 公頃，估計畫區計畫區土地 3.58%；老街溪河川區域內多為未登記土地，其面積共計約有 1.79 公頃，估計畫區土地 5.52%，詳圖 17、表 9。

表 9 A21 車站周邊土地地籍權屬現況分析表

所有權人		項目	面積(公頃)	佔總面積比例(%)
公有	中華民國		1.68	5.18
	桃園縣		0.12	0.37
	桃園縣中壢市		0.02	0.06
私有	一般私人		27.65	85.29
	台灣省石門農田水利會		1.16	3.58
未登記			1.79	5.52
合計			32.42	100.00

(三)土地公告現值現況

A21 車站周邊土地之土地公告現值最低者為 2,400 元/平方公尺，最高者為 74,678 元/平方公尺，較高價土地集中於道路兩側、現有住宅及商業所在地。區內土地公告現值以落於 5,000 元/平方公尺至 10,000 元/平方公尺區間所佔比例最高，面積約 10.99 公頃，估計畫區內土地的 33.90%。各區間公告現值土地分布情形詳圖 18、表 10。

表 10 A21 車站周邊土地各區間公告現值土地面積一覽表

公告現值(元/m ²)	項目	面積(公頃)	佔總面積比例(%)
0~5000		1.60	4.94
5000~10000		10.99	33.90
10000~15000		6.59	20.33
15000~20000		7.4	22.83
20000~30000		3.67	11.32
30000 以上		0.38	1.17
未登記		1.79	5.52
合計		32.42	100.00

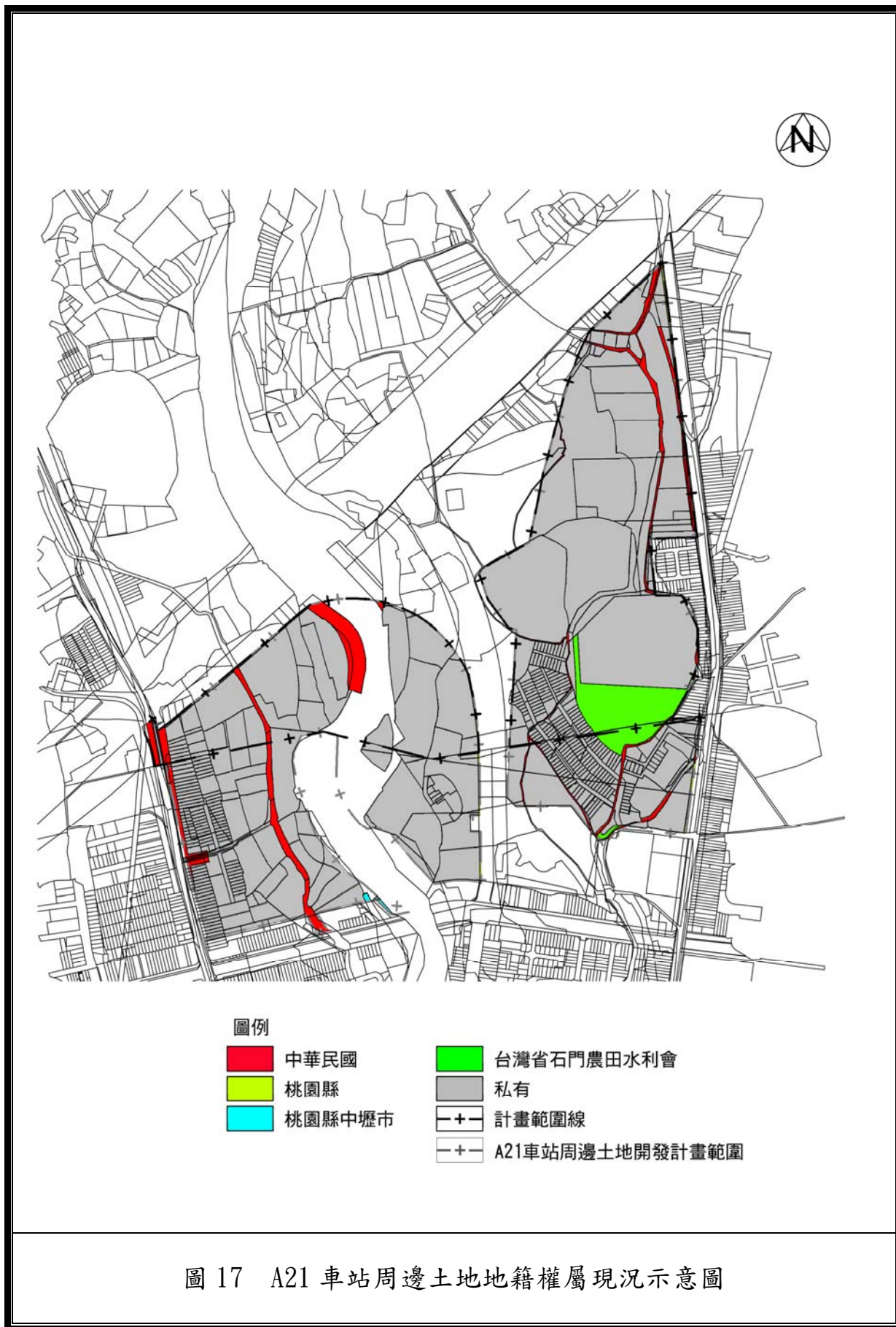


圖 17 A21 車站周邊土地地籍權屬現況示意圖

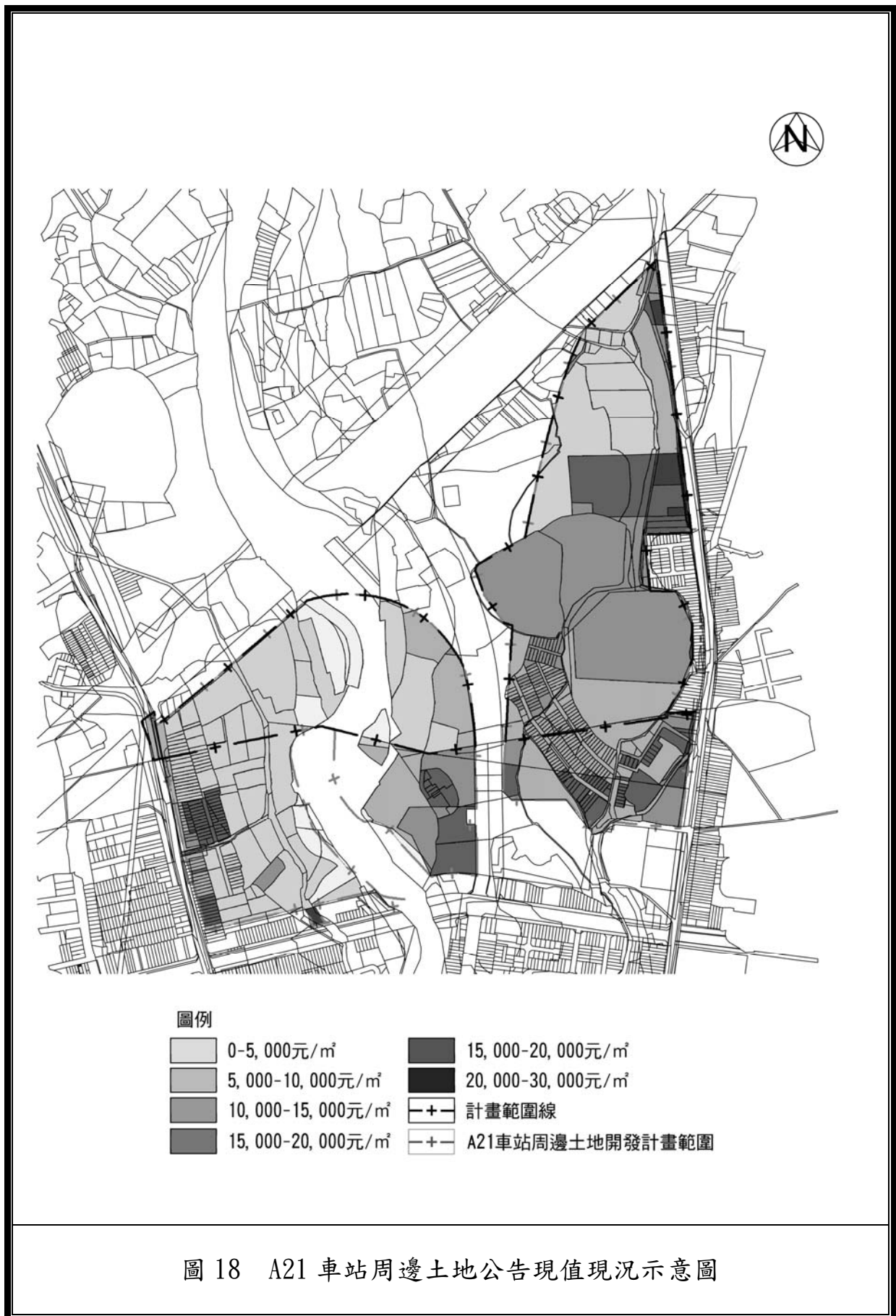


圖 18 A21 車站周邊土地公告現值現況示意圖

(四)交通運輸

1. 道路系統現況

桃園都會區現況高、快速道路系統以國道 1 號、國道 2 號、國道 3 號及台 66 線為主，形成一「井」字型交通動脈，環繞桃園、中壢、平鎮、八德等桃園主要發展地區。

A21 車站周邊土地主要道路及主要道路之道路實質條件與服務水準及現況說明如下。

(1)聯外道路

A. 台一線(環北路)

台 1 線於桃園縣轄境內通過桃園、中壢、平鎮及楊梅，以東西向於本計畫範圍南側通過，全長約 37.6 公里。道路配置中央分隔島分隔路型，寬度 30 公尺，雙向 4 車道，為中壢地區通往桃園市、平鎮市區之主要道路，為中壢地區之主要東西向聯絡道路。

B. 縣道 113 丙線(中豐北路)

縣道 113 丙線北起於高鐵橋下道路，南至中壢市環北路，本道路係聯絡中壢市區與高鐵桃園站的主要聯絡幹道，高鐵站區至環北路路段，寬度 40 公尺，配置為中央與快慢分隔的路型，為雙向 6 車道。

C. 縣道 113 線(新生路)

縣道 113 線北起於大園鄉台 15 線，經大園、中壢、平鎮至龍潭，縣轄境內全長 28.1 公里，本道路中壢市區與高鐵桃園站與平鎮、龍潭的主要聯絡幹道，高鐵站區至環北路路段，寬度 30 公尺，配置為中央分隔的路型，為雙向 4 車道。

表 11 A21 車站周邊土地聯外道路系統分析表

道路編號	路段起訖點	里程 (公里)	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	尖峰小 時服務 水準
台一線	桃圳橋 ~112 線交 岔路口	6.4	30	往東	2	4,058	1,829	0.45	B
				往西	2	4,058	2,084	0.51	B
113 丙縣道	高鐵站區 ~中壢	5.6	40	往北	3	6,024	1,192	0.20	A
				往南	3	6,024	1,190	0.20	A
113 縣道	高鐵站區 ~中壢	6.5	30	往北	2	4,058	1,004	0.25	A
				往南	2	4,058	857	0.21	A

資料來源：交通部 96 年度公路平均每日交通量調查統計表。

(2) 地區道路

A. 桃 45 線(民權路)

位於計畫區西側，北起於大園鄉桃 43 線，南起於平鎮市 110 甲縣道，為大園—中壢—平鎮之次要聯絡道路。

2. 大眾運輸系統

目前 A21 車站周邊土地之大眾運輸系統以桃園客運為主，行經路線客運路線主要目的均為連通中壢—大園地區，途中行經民權路或新生路之路線。

表 12 A21 車站周邊土地大眾運輸系統現況表

分類	路線(起訖點)	營運班次(班/日)	行經地標
桃園客運	中壢—下洽溪—大園	9	桃客中壢總站、中壢 SOGO 百貨、新明國小、芭里國小、洽溪活動中心
	中壢—桃園高鐵車站—中正機場	26	桃客中壢總站、興南國中、六和紡織、青埔社區、高鐵桃園站、中正機場
	中壢—桃園高鐵車站—大園	尖峰班距：10~15 分鐘 離峰班距：15~25 分鐘	桃客中壢總站、興南國中、六和紡織、青埔社區、高鐵桃園站
中壢客運	中壢—桃園高鐵車站	26	中壢客運中壢總站、興南國中、六和紡織、青埔社區、高鐵桃園站

資料來源：桃園汽車客運股份有限公司、中壢汽車客運股份有限公司。

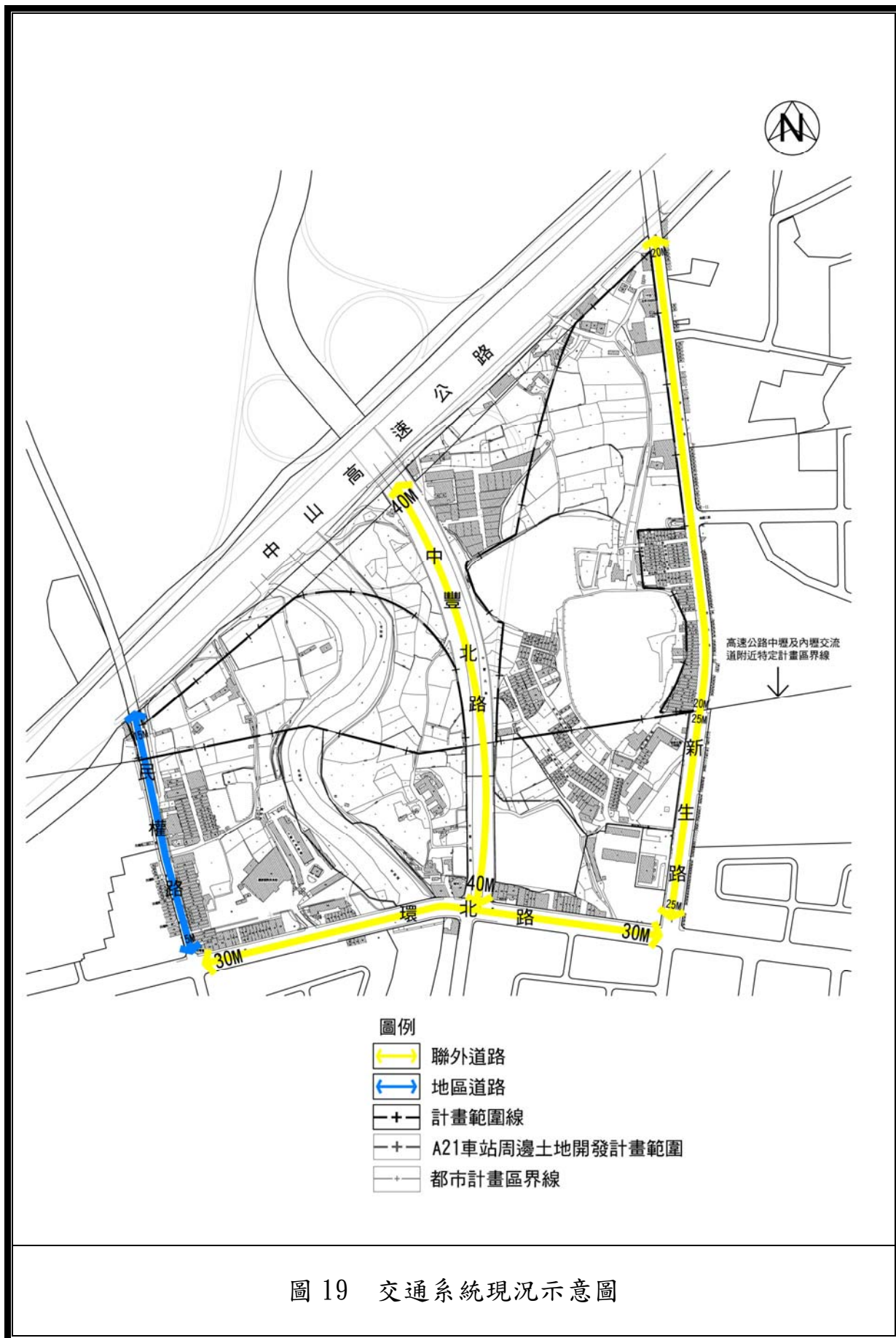


圖 19 交通系統現況示意圖

肆、發展課題與對策

依循前述對於計畫區環境現況及發展潛力與限制相關分析結果，提出本計畫區於後續規劃及開發階段可能遭遇之相關課題及相關因應對策，分述如下：

課題一：如何避免 A20、A21 兩車站及鄰近發展地區因相互競爭效應，而影響到各自發展效益？

說明：計畫區北距「高速鐵路桃園車站特定區」2.6 公里，南距中壢市中心 1 公里，且 A20、A21 兩車站間亦僅距 1.5 公里，若未能與鄰近發展地區明確區隔空間機能與定位，將導致未來開發時產生相互競爭效應，影響各自之發展效率，甚至導致既有發展地區產生發展衰退之現象。

對策：針對 A20 及 A21 兩車站在立地條件之差異與特色，應明確區隔其各自發展機能，並於開發期程上相互配合。在鄰近發展地區之競合關係部分，「高速鐵路桃園車站特定區」對 A20 車站周邊土地發展影響較大，應考量其主要發展定位及開發時程，避免與之重複；至於與中壢市中心區之關係，則可由 A21 車站周邊土地紓解中壢市都市發展腹地，並支援市中心區不足之服務機能。

課題二：如何配合路網轉運站機能之發展定位，規劃適宜的土地使用計畫。

說明：機場捷運 A21 車站及桃園捷運橘線與本計畫區交會，未來應透過地區發展定位，提供足夠轉運設施空間及規劃完善的交通動線系統，以形塑本計畫區之都市意象。

對策：本計畫區鄰近中壢市中心，機場捷運與桃園捷運橘線交會，另配合中豐交流道設置計畫(研擬中)，未來本計畫區將成為路網轉運重要核心；後續實質計畫應妥善規劃轉運設施空間，並藉道路系統以建構地區完善路網，以塑造本計畫區成為桃園地區路網轉運新都。

課題三：「中山高速公路五股至楊梅間高架拓寬計畫」設置中豐交流道尚未定案，將影響本計畫區土地使用。

說明：目前縣內多項重要交通建設陸續規劃當中，其中「中山高速公路五股至楊梅間高架拓寬計畫」預計將在本計畫區內增設中豐交流道(研議中)，雖尚未定案，然其不確定性對於周邊土地利用勢必造成影響。

對策：如「中山高速公路五股至楊梅間高架拓寬計畫」決議增設中豐交

流道，計畫區應配合中豐交流道之設置，研提合適之土地使用方案，以確保交通順暢。

課題四：計畫區內有老街溪穿越流過，如何適當規劃鄰接土地利用以形塑優質之水岸地景。

說明：本計畫區有老街溪穿越流過，具有重要功能及景觀，因應快速道路之通車及未來捷運系統之穿越，老街溪沿岸空間之保留及規劃，為本計畫區發展之課題及特色。

對策：規劃本計畫區土地使用計畫時，應結合區內水路及綠帶休閒空間並予以整體規劃，塑造桃園捷運藍線沿線兩側之景觀特色，創造捷運、道路兩側優質視覺景觀。另可參酌「高速鐵路桃園車站特定區計畫」，延續藍、綠帶休憩動線，使計畫區內「藍、綠帶」能符合桃園縣整體發展概念並與區外休憩系統能有所結合。

課題五、農業區現存既有聚落，如何透過其他開發方式，適當保留自然紋理之發展。

說明：本計畫區辦理區段徵收範圍雖以農業區為主，惟部份已發展之密集聚落，其土地、建物權屬複雜，以區段徵收辦理開發恐引起民眾異議，且龐大之建物補償費亦將阻礙區段徵收之可行性。

對策：原計畫農業區現況有多處建物密集發展之聚落，考量尊重自然紋理之理念下，實不宜全然納入區段徵收開發之範圍，故應評估保留之適宜性，同時制訂相關原則，將其排除於區徵範圍，透過開發方式之指定，劃設為再發展區，並受土地使用管制要點及相關建築法規管制，日後視實際發展情況辦理都市更新。

課題六：土地使用轉型引入大量居住人口，衍生基礎民生需求。

說明：計畫區未來面臨機能轉型，大量居住人口所衍生之民生基礎需求是否應規劃相關公共設施用地以符合計畫區所需，需加以評估。

對策：民生污水處理問題將牽涉計畫區內是否需劃設污水處理設施用地。A21 車站包含於「桃園縣中壢地區污水下水道系統 BOT 計畫先期計畫書」中之「中壢污水區污水下水道系統」範圍內；未來計畫區內辦理區段徵收工程設計時，於道路下方設置污水下水道銜接至「中壢污水區污水下水道系統」。

課題七：A21 車站周邊地區涵蓋「變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(興南國中附近地區)細部計畫(第一次通盤檢討)」範圍內之住宅區、道路用地、公園及文小用地，如何配合 A21 車站周邊地區整體開發。

說明：A21 車站北側於中豐路與新生路所夾地區，已劃設有部分住宅區、道路用地、公園及文小用地，其原係屬變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(興南國中附近地區)細部計畫(第一次通盤檢討)書範圍。該細部計畫之擬定係依據「變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(第一次通盤檢討)案」(75 年 5 月發布實施)之決議：「農業區變更為住宅區部分應予擬定細部計畫並辦理市地重劃後始准建築使用。」辦理。並指定細部計畫區公共設施用地面積佔 53.95%。因原主要計畫劃設之公共設施比例已達 53.95%，又已核准部分地區自辦市地重劃，其所負擔之公共設施面積比例又較原規定低，以致尚未辦理重劃地區所負擔之公共設施面積比例過高，致重劃工作無法順利進行，且部分地區又已建築使用，故在其第一次通盤檢討增列除已採「市地重劃」開發之地區外，其餘地區則以下列原則處理：(一)已辦理市地重劃地區建蔽率及容積率分別由原計畫之 60%及 170%提高與主要計畫一致為 60%及 200%。(二)尚未辦理市地重劃地區於需地機關未徵收前，可採個別建築、獎勵容積取得公共設施用地及市地重劃三種方式。

對策：考量前述興南國中附近地區細部計畫範圍內之公共設施(文小用地、公園用地及道路用地)未來仍視政府財務狀況編列預算取得，執行時程具不確定性；惟 A21 車站設置後，周邊地區之發展又刻不容緩，建議將新生路西側地區納入本次變更範圍，視 A21 車站發展定位一併整體規劃，並納入後續區段徵收範圍。

伍、發展定位、目標與構想

一、發展定位與目標

(一)發展定位

1. 桃園發展新契機

桃園位居北臺科技走廊中心位置，為國家門戶所在地、近年人口成長迅速，工業區及勞工人口全國最多，在既有優勢條件，面對全球時代的挑戰、兩岸互動關係發展、與桃園在地之地理空間特性，桃園縣城鄉發展政策提出了「全球接軌、在地行動的國家門戶」、「北臺區域整合的關鍵角色」、「建構三生平衡的永續家園」等藉由空港關聯產業接軌全球、積極整合入北臺城市區域人口及產業網絡、與提升生活品質發展願景。

(1)三核心發展的桃園

整合國際機場營運需求與周邊地區發展，打造兼具工商會展、觀光休閒、消費及旅客和貨物轉運機能的桃園航空城，帶動台灣的另一波經濟發展，亦是桃園重要核心的出現。加上桃園市及中壢市既有雙子城發展，面臨桃園縣空間結構重組契機，更須嚴謹審思縣內土地使用合理性及未來發展可能性。

(2)以 TOD 導向發展之都市產生

在高鐵、捷運等大眾運輸網絡計畫的形成，引導土地使用核心的空間轉移，引發都市擴張的可能；再加上台鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫，消弭既有的空間阻隔，縫合都市土地，增進了土地使用完整性及可及性。大眾運輸場站周邊土地，朝較高密度、多樣性及適居環境的規劃發展，為未來都市發展之重點。

2. 機場捷運沿線空間機能布局

桃園機場捷線在運輸角色上扮演聯繫桃園及臺北市之首要動脈，更為桃園航空城、桃園市與中壢市的串連主軸，其在空間發展的功能如下：

(1)生活機能層面：創造都會成長核心

- A. 帶動周邊地區發展，引導都市緊密發展：機場周邊地區與，將為桃園縣最具發展潛能之地區，提高捷運周邊土地使用強度及混合土地使用機能，重塑都市機能與活力，引導捷運各場站周邊朝向緊密都市發展。

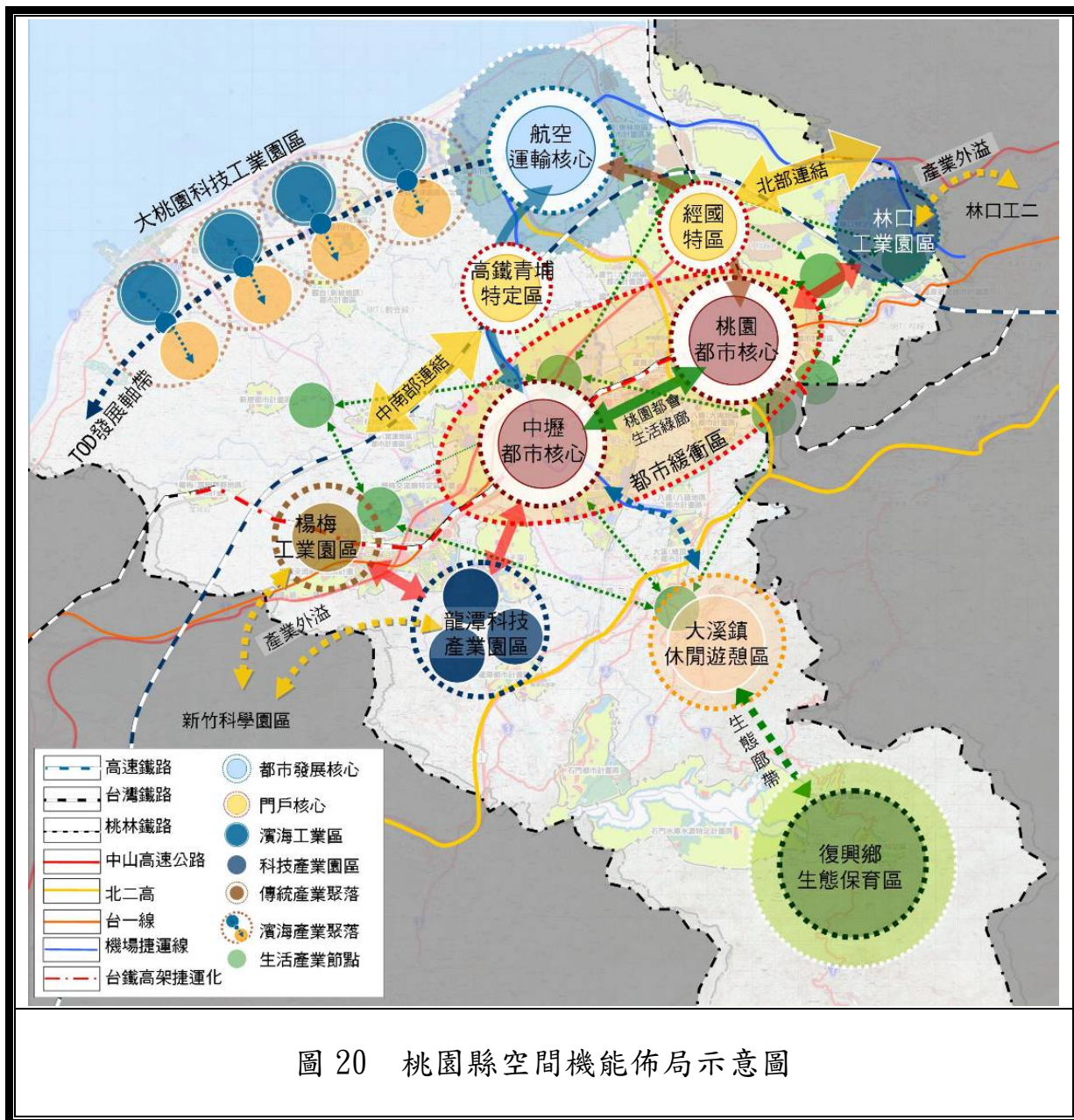
- B. 整合沿線都市機能，創造北台區域都會成長核心：利用機場捷運軌道系統，整合沿線都市機能，並與鄰近縣市相互結合，提供優質生活空間，發展都市多核心網絡，創造北台區域都會成長核心。

(2) 產業發展層面：串聯區域科技走廊

- A. 強化產業投資環境，引導經濟活動再升級：桃園縣具備國際門戶之優勢，結合航空產業相關需求，並利用機場捷運運輸便利性，整備產業發展用地、強化產業投資環境與增加就業機會，引導經濟活動再升級。
- B. 促進產業合作網絡，串聯北台區域科技走廊：北台區域具備產業發展優勢，以機場捷運縮短空間距離，吸引國際專業人才聚集、促進產學研合作、建構研發創新平台，以串聯北台區域科技走廊。

(3) 交通系統層面：扮演路網整合媒介

- A. 結合大眾運輸系統，降低城鄉發展差距：機場捷運沿線各場站經過地區區位條件迥異，發展程度不一，未來透過機場捷運，縮短時間與空間距離，促進人口及資源流通，以降低城鄉發展差距，塑造都市發展典範。
- B. 扮演路網整合媒介，提升國際接軌效率：機場捷運除連結桃園縣境內交通路網系統，更縮短北台區域時空距離，更增加桃園機場之易達性、出入境之便利性，提升台灣與國際接軌之效率。



3. 翡翠珠鍊發展遠景

結合 T.O.D. 規劃與綠色運輸(Green Transport)理念，桃園機場捷運週邊土地發展應不同於既有舊都市之空間結構發展；本規劃團隊提出「翡翠珠鍊－桃源綠活·人本綠行·永續綠都」之發展願景，由沿軌道運輸路線規劃 50-70 公尺景觀綠園道串連捷運沿線兩側埤塘、水圳、文教與開放空間資源，並在各場站周邊土地發展以「綠色人本」的都市空間，提供一個桃園生活新體驗。後續即以翡翠珠鍊發展遠景訂定機場捷運沿線場站發展定位與構想。

- (1)桃源綠活：發展總量管制、產業活動引入、適度提高土地使用密度及綠覆率、整合區域的防災體系等。
- (2)人本綠行：建構綠色運輸系統、建立人車分離的人行步道系統及自行車道系統、構築完善運輸系統、提供便利轉乘空間等。
- (3)永續綠都：保存在地人文空間、延續都市藍綠帶系統、埤塘生態公園等。



4. 計畫區發展定位－地區轉運新都

本計畫區鄰近中壢市中心，加上為桃園捷運橘線交會，具有交通轉運樞紐功能，未來透過農業區土地釋放，可紓解中壢市都市發展腹地受限、大型公共設施不足之壓力，以車站周邊立地條件及發展潛力，透過生活、休閒遊憩、交通轉運、支援服務等機能的串聯打造中壢市新興的發展核心，故本計畫區定位為「地區轉運新都」。

- (1) 規劃住宅區，配合土地使用管制及都市設計手法，創造優質生活空間。
- (2) 結合周邊都市資源，擴展休閒購物及支援服務機能，增加地區發展效益。
- (3) 規劃公共設施劃設，解決周邊都市計畫公共設施服務水準不足之問題。
- (4) 因應機場捷運及桃園捷運橘線交會，強化本區轉運功能，並規劃完善路網系統，提升地區交通系統層級。
- (5) 透過老街溪、開放空間形塑，提供都市休憩場所、創造生態永續空間。

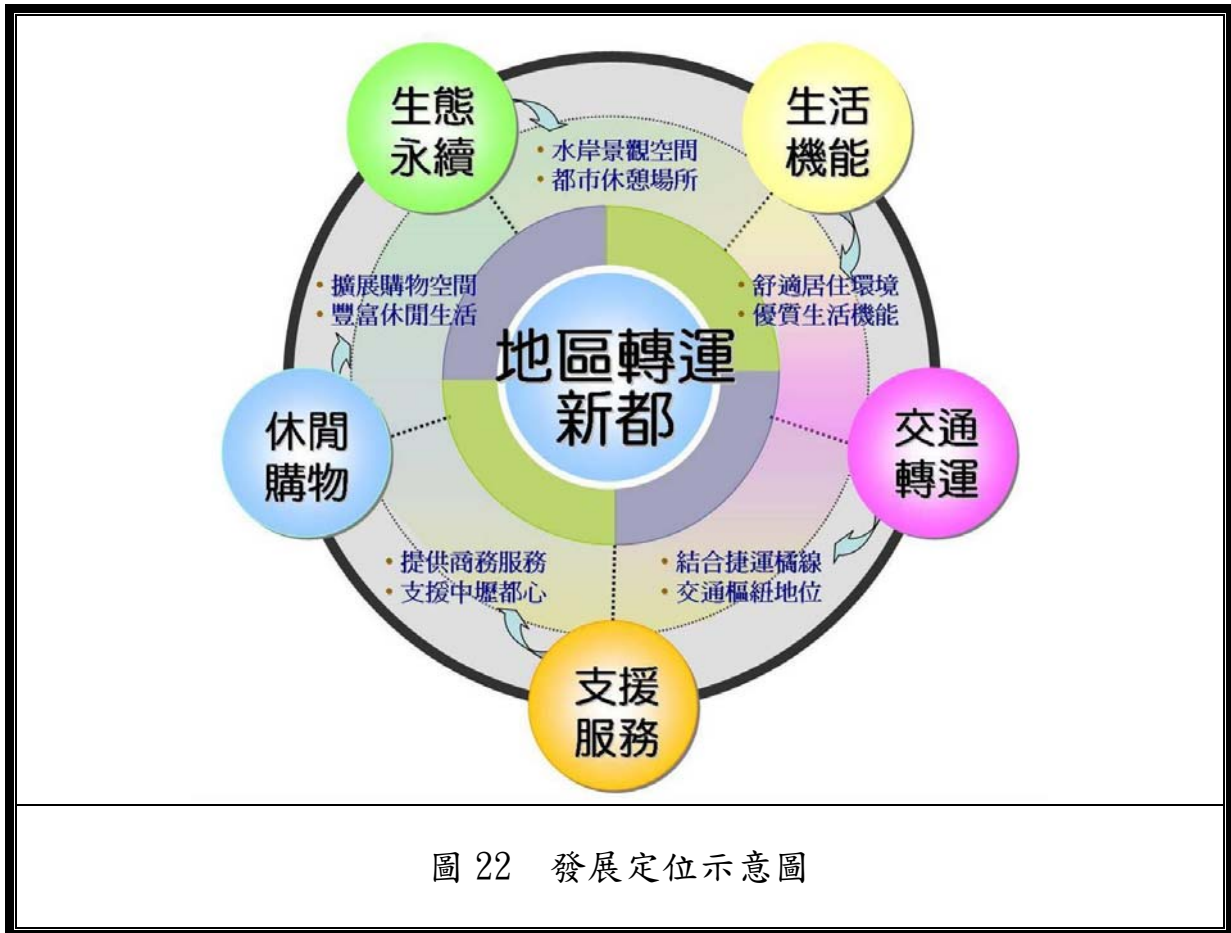
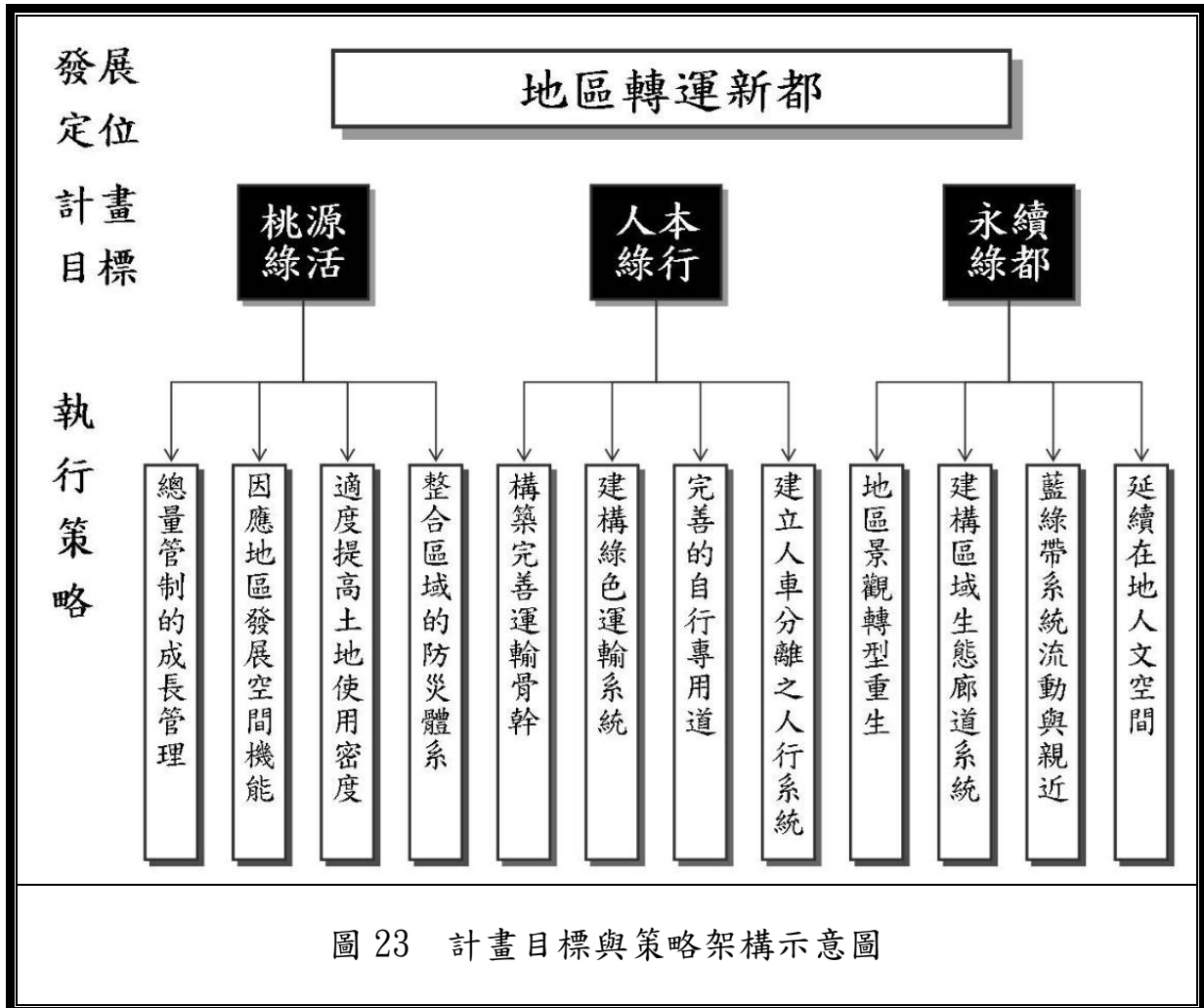


圖 22 發展定位示意圖

(二)計畫目標與策略

依本計畫「地區轉運新都」之發展定位，研提計畫目標及發展策略，以作為本計畫區整體規劃構想之指導依據，詳如下所示：



二、規劃構想

(一)土地使用規劃構想

本計畫區引入之活動系統及土地使用規劃構想，分述如后：

1. 依據本計畫區發展定位及未來人口成長趨勢，劃設充足之住宅鄰里單元及引入適當之活動機能。
2. 尊重地區既有自然紋理與歷史人文特色，納入後續空間規劃考量基礎。

(二)交通系統規劃構想

1. 配合中豐交流道設置計畫，留設適當需求用地，劃設農業區。
2. 增設聯外道路系統，增加計畫區之交通可及性與對外之連結性。

3. 配合捷運系統路網，強化主要動線功能以因應未來發展。
4. 考量交通發展需求，規劃全區之主要道路、次要道路與地區道路系統。

(三)公共設施

1. 依「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」之公共設施用地面積檢討標準及未來實際發展需求，規劃主要及鄰里性公共設施，建構完善公共設施服務系統。
2. 考量公共服務及公共設備用地需求，選擇適當地點劃設為機關及公共事業用地。

(四)水岸空間與生態公園規劃構想

本案為降低農業區開發後對周邊環境及生態系統的影響，未來除考量計畫區內生態資源本體的保存利用外，其周邊區域亦將一併劃設為公園綠地，以給予生態資源最妥適的保存空間，達到開發與保育並行共生之目標。

1. 塑造都市藍綠帶系統

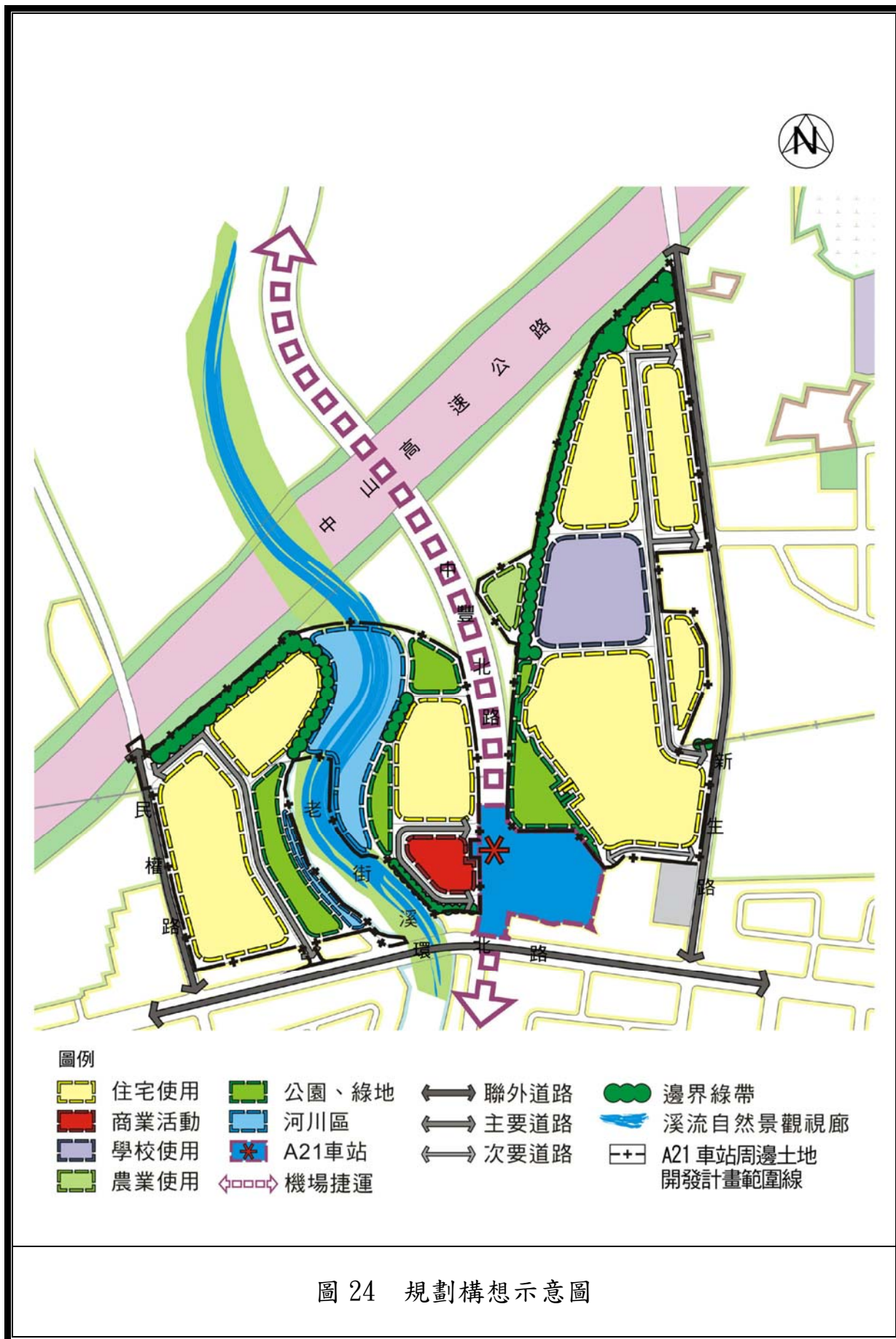
計畫區內坑子溪南側河岸盡可能留設綠帶，配合整體水岸藍帶建構出生態廊道，並於細部計畫訂定臨水岸分區相關退縮規定，營造開闊的水岸空間意象。

2. 串聯計畫區景觀與生態系統

建構完善的人行步道系統及自行車道系統，串聯計畫區內景觀與生態系統，以朝永續都市發展邁進。

(五)都市防災系統規劃

1. 道路系統之建構，應考量防災動線之需求。
2. 開放空間系統或機關、學校用地等公共空間之規劃，應參酌其可擔負之防災功能層級與服務半徑布設。
3. 地區防災應利用既有河川、主要幹道、公園及綠地，規劃防災隔離帶。



圖例

- | | | | |
|------|-------|------|------------------|
| 住宅使用 | 公園、綠地 | 聯外道路 | 邊界綠帶 |
| 商業活動 | 河川區 | 主要道路 | 溪流自然景觀視廊 |
| 學校使用 | A21車站 | 次要道路 | A21車站周邊土地開發計畫範圍線 |
| 農業使用 | 機場捷運 | | |

圖 24 規劃構想示意圖

陸、變更理由及內容

本案變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(配合桃園國際機場聯外捷運系統 A21 車站周邊土地開發計畫)案旨在配合機場捷運線 A21 車站之設置開發其周邊土地，以期符合機場捷運沿線車站機能定位之指導，達成發展遠景。

表 13 變更內容明細表

位置	變更內容				變更理由
	原計畫	面積(公頃)	新計畫	面積(公頃)	
A21 車站 車站周邊地區	住宅區	1.47	住宅區	1.27	1. 配合「桃園國際機場聯外捷運建設計畫」A21 車站設置，因應大眾運輸導向規劃理念，以車站周邊土地整體規劃，期藉由整體開發，提供地區商業、住宅區等發展機能，並配合必要之公共設施，提升地區環境品質，加速促進地方繁榮。 2. 配合桃園縣政府於民國 98 年所公告之老街溪河川區域線，調整土地使用分區，以符合實際發展需求。
			學校用地	0.02	
			綠地用地	0.03	
			道路用地	0.15	
			小計	1.47	
	農業區	13.84	住宅區	8.00	
			河川區	2.39	
			學校用地	0.10	
			公園用地	1.00	
			綠地用地	1.66	
			道路用地	0.69	
	小計	13.84			
	學校用地	2.66	住宅區	0.05	
			農業區	0.50	
			學校用地	1.89	
			綠地用地	0.22	
	小計	2.66			
	公園用地	2.03	住宅區	1.50	
			學校用地	0.33	
			道路用地	0.20	
小計			2.03		
道路用地	0.56	住宅區	0.06		
		學校用地	0.21		
		道路用地	0.29		
		小計	0.56		
合計	20.57	合計	20.57		
西北側 民權路 轉繪 疑義 調整	農業區	0.01	道路用地	0.01	北側民權路部分地區之計都法市計成移
	綠地用地	0.01	道路用地	0.01	
	道路用地	0.11	農業區	0.01	
			綠地用地	0.01	
			道路用地	0.09	
小計	0.11				
合計	0.13	合計	0.13		
合計			20.70		

註：1. 本計畫未敘明變更部分，均應以原計畫為準。表內面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。

2. 面積未達 0.01 公頃者，以 0.01 公頃計算。

表 14 高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫變更前後面積對照表

項目	本次變更 前面積(公 頃)	本次變更面 積(公頃)	本案變更後			
			變更後計畫面積 (公頃)	估計畫面積百分比 (%)	佔都市發展用地面 積百分比(%)	
土地 使用 分區	住宅區	56.19	9.41	65.60	2.99%	13.30%
	工商綜合專用區	5.33	--	5.33	0.24%	1.08%
	乙種工業區	65.53	--	65.53	2.98%	13.28%
	零星工業區	29.86	--	29.86	1.36%	6.05%
	貨物轉運中心區	32.60	--	32.60	1.48%	6.61%
	行政區	0.27	--	0.27	0.01%	0.05%
	文教區	7.32	--	7.32	0.33%	1.48%
	宗教專用區	0.50	--	0.50	0.02%	0.10%
	殯葬設施專用區	1.54	--	1.54	0.07%	0.31%
	農業區	1,713.96	-13.35	1,700.61	77.43%	--
	河川區	0.00	2.39	2.39	0.11%	--
	小計	1,913.10	-1.55	1,911.55	87.03%	42.28%
	公共 設施 用地	機關用地	10.59	--	10.59	0.48%
學校用地		65.80	-0.10	65.70	2.99%	13.32%
社教用地		0.26	--	0.26	0.01%	0.05%
鄰里公園用地		8.09	-1.03	7.06	0.32%	1.43%
兒童遊樂場用地		0.61	--	0.61	0.03%	0.12%
綠地用地		18.38	1.91	20.29	0.92%	4.11%
生態綠地		2.98	--	2.98	0.14%	0.60%
零售市場用地		1.13	--	1.13	0.05%	0.23%
停車場用地		3.39	--	3.39	0.15%	0.69%
廣場用地		0.54	--	0.54	0.02%	0.11%
變電所用地		0.80	--	0.80	0.04%	0.16%
電路鐵塔用地		0.02	--	0.02	0.00%	0.00%
殯葬用地		1.06	--	1.06	0.05%	0.21%
火葬場用地		0.60	--	0.60	0.03%	0.12%
墓地		3.53	--	3.53	0.16%	0.72%
溝渠用地		3.18	--	3.18	0.14%	0.64%
垃圾場用地		4.16	--	4.16	0.19%	0.84%
高速公路用地		72.71	--	72.71	3.31%	14.74%
快速道路用地		28.70	--	28.70	1.31%	5.82%
捷運車站用地(兼 供道路使用)		0.44	--	0.44	0.02%	0.09%
捷運車站用地		0.10	--	0.10	0.00%	0.02%
道路用地	47.53	0.78	48.31	2.20%	9.79%	
污水處理場用地	8.60	--	8.60	0.39%	1.74%	
小計	283.20	1.55	284.75	12.97%	57.72%	
合計(1)	482.34	--	493.30	--	100.00%	
合計(2)	2,196.30	--	2,196.30	100.00%	--	

註：1. 表內面積來源詳「變更高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫(第三次通盤檢討)書」及迄今歷次個案變更計畫書，惟仍應依據核定圖實地分割測量面積為準。

2. 合計(1)係指都市發展用地面積總合，合計(2)係指都市計畫面積總合。
3. 都市發展用地面積不含農業區、河川區。
4. 面積未達 0.01 公頃者，以 0.01 公頃計算。



圖 25 變更主要計畫示意圖

柒、變更後計畫內容

桃園國際機場聯外捷運系統 A21 車站周邊地區開發計畫，面積 32.42 公頃，其中位於高速公路中壢及內壢交流道特定區計畫區之面積為 20.70 公頃、位於中壢平鎮都市擴大修訂計畫區之面積為 11.72 公頃。由於 A21 車站周邊地區係以整體規劃考量，故以下係計畫內容係以 A21 車站周邊地區一併說明之。

一、計畫年期與計畫人口

(一)計畫年期

計畫年期為民國 110 年。

(二)計畫人口與居住密度

計畫範圍之計畫人口為 4,600 人。

二、土地使用計畫

(一)土地使用分區計畫

1. 住宅區

新劃設住宅區主要依現有住宅聚落及建物、既有交通設施與道路動線系統以及街廓縱深大小作為基礎劃分原則；本案劃設住宅區面積計 17.19 公頃，佔計畫面積 53.02%。

2. 商業區

新劃設商業區主要鄰接捷運車站；本案劃設住宅區面積計 0.75 公頃，佔計畫面積 2.31%。

3. 農業區

配合中山高速公路新設中豐交流道劃設為農業區，面積 0.51 公頃，佔計畫面積之 1.57%。

4. 河川區

河川區乃依循民國 98 年 6 月 11 日桃園縣政府府水河字第 09802221292 號函公告之老街溪河川區域線範圍劃設，位於河川區域範圍內部份皆劃設為河川區。本案劃設河川區 3.31 公頃，佔計畫區面積 10.21%。

(二)公共設施計畫

1. 文中用地

配合計畫區外東北側興南國中(鄰近殯葬設施)遷校所需，劃設文中用地一處，面積 2.57 公頃，估計畫面積之 7.93%。

2. 公園用地

配合老街溪沿岸劃設三處帶狀式公園用地，另高速公路旁、五揚交流道旁、社區社區之間共劃設公園，總計面積 3.42 公頃，估計畫面積之 10.55%。

3. 綠地用地

配合後續中山高速公路擴寬工程及中豐交流道設置計畫，劃設帶狀式綠地用地，並配合老街溪沿岸留設綠地，作為營造水岸景觀及隔離鄰避設施與空間之用；另部份使用分區邊緣畸零地亦劃設為綠帶用地以符實際使用需求。面積總計 2.09 公頃，估計畫區面積 6.45%。

4. 道路用地

配合計畫區交通系統計畫，劃設主要道路及地區道路系統，面積共 2.58 公頃，估計畫面積之 7.96%。

表 15 A21 車站周邊土地開發計畫土地使用計畫面積對照表

項目		變更後計畫						
		高速公路中壢及內壢交流道特定區計畫		中壢平鎮都市擴大修訂計畫		合計		
		面積(公頃)	估計畫面積比例(%)	面積(公頃)	估計畫面積比例(%)	面積(公頃)	估計畫面積比例(%)	佔都市發展用地比例(%)
土地使用分區	農業區	0.51	2.46%	0.00	0.00%	0.51	1.57%	--
	河川區	2.39	11.55%	0.92	7.85%	3.31	10.21%	--
	住宅區	10.88	52.56%	6.31	53.84%	17.19	53.02%	60.10%
	商業區	0.00	0.00%	0.75	6.40%	0.75	2.31%	2.62%
	小計	13.78	66.57%	7.98	68.09%	21.76	67.11%	62.72%
公共設施用地	學校用地(文中)	2.57	12.41%	0.00	0.00%	2.57	7.93%	8.99%
	公園用地	1.00	4.83%	2.42	20.65%	3.42	10.55%	11.96%
	綠地用地	1.92	9.28%	0.17	1.45%	2.09	6.45%	7.31%
	道路用地	1.43	6.91%	1.15	9.81%	2.58	7.96%	9.02%
	小計	6.92	33.43%	3.74	31.91%	10.66	32.89%	37.28%
合計	都市計畫面積	20.70	100.00%	11.72	100.00%	32.42	100.00%	--
	都市發展用地面積	17.80	--	10.80	--	28.60	--	100.00%

註 1:表內面積僅供參考，實際應依據核定圖實地分割測量面積為準。

註 2:表內屬中壢平鎮都市擴大修訂計畫部份以「變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫(配合桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫 A21 車站周邊土地開發計畫)案」之計畫內容為準。

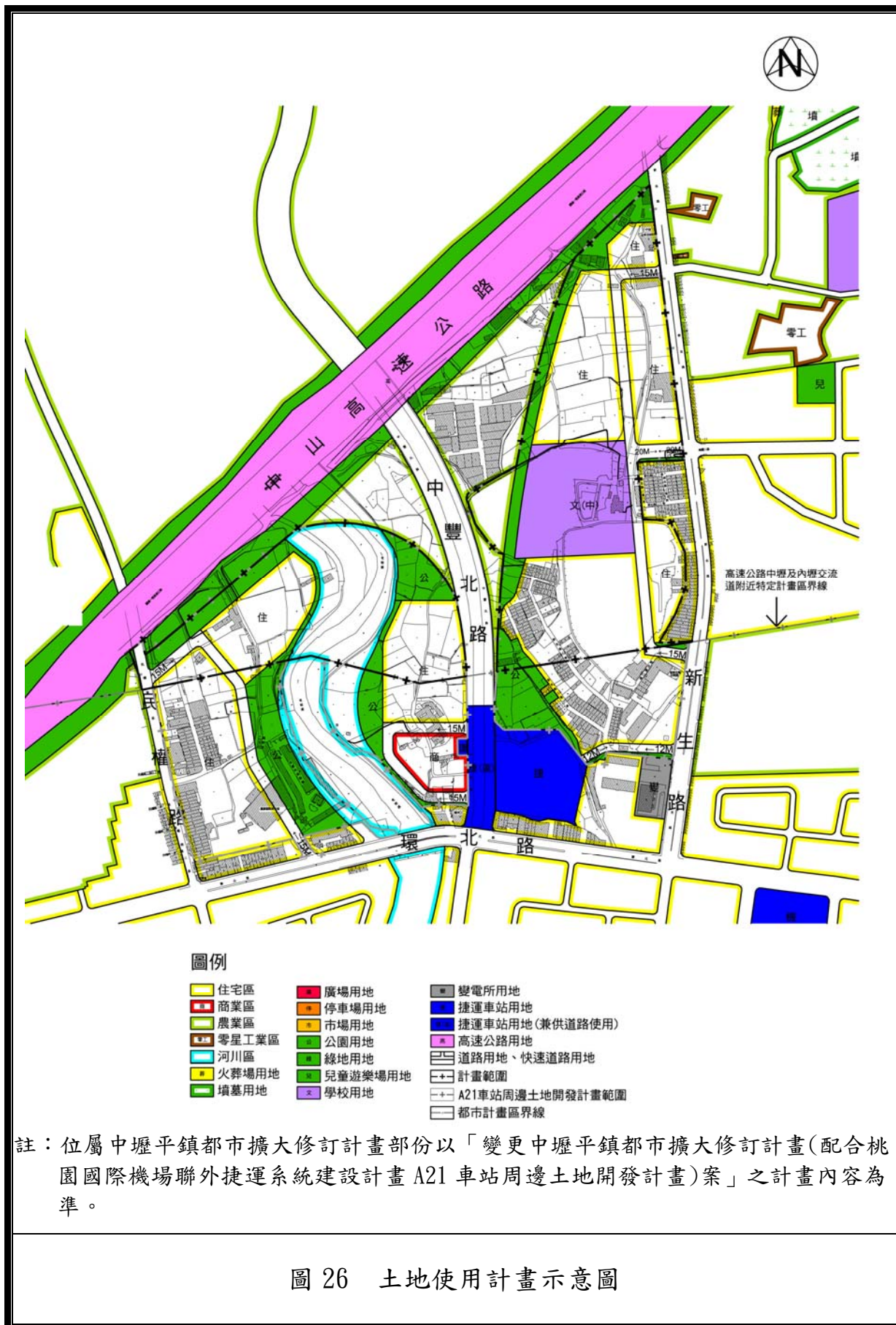


圖 26 土地使用計畫示意圖

三、交通系統計畫

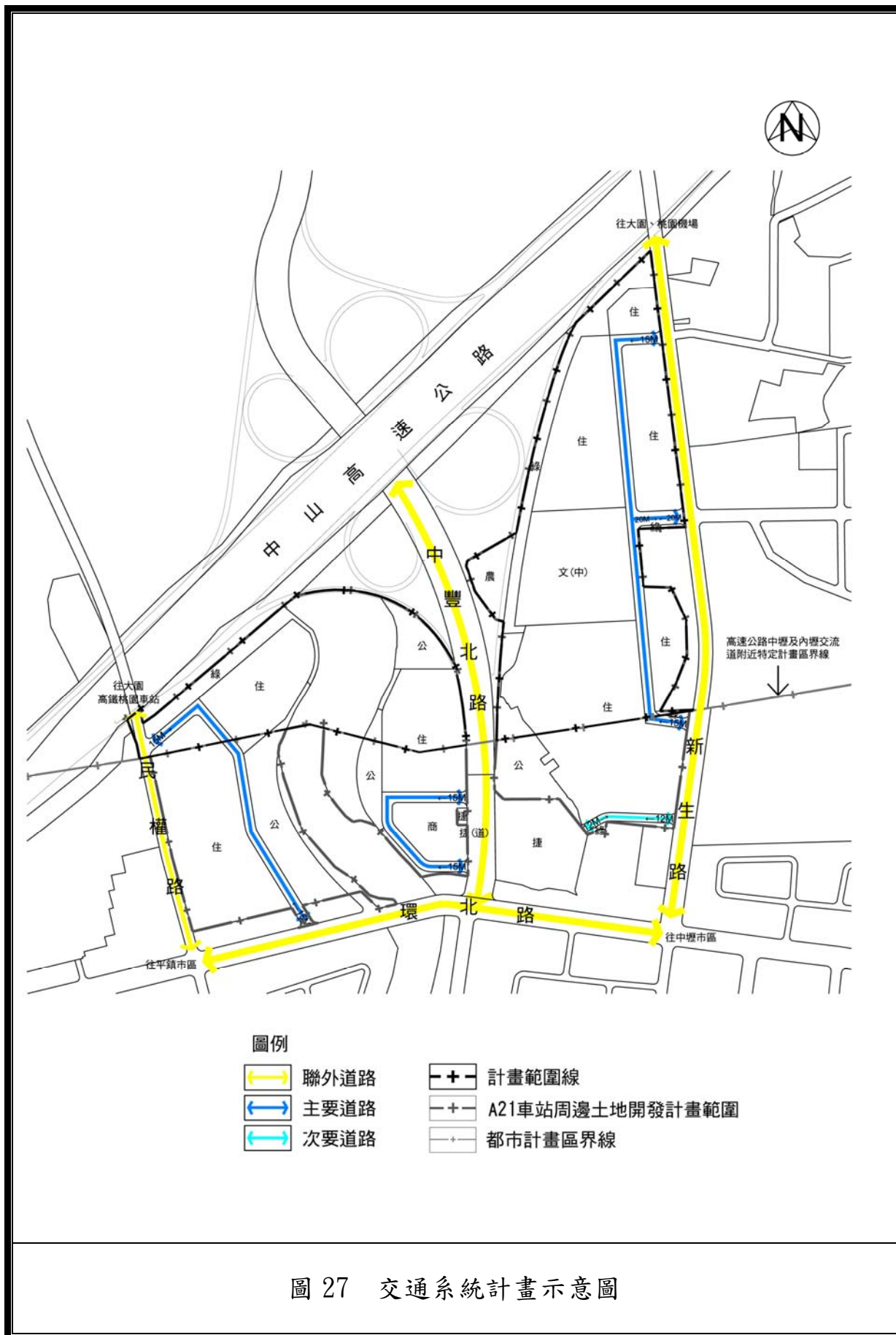
本計畫道路系統包括如下：

(一)主要道路：20 公尺及 15 公尺道路

配合各住宅社區鄰里、捷運場站及聯外道路系統，劃設 20 公尺及 15 公尺計畫道路作為本計畫之主要道路，以健全地區交通路網。

(二)地區道路：12 公尺道路

配合計畫區內既有聚落發展紋理，劃設 12 公尺計畫道路做為社區居民進出之地區道路。



- 圖例
- | | |
|------|-----------------|
| 聯外道路 | 計畫範圍線 |
| 主要道路 | A21車站周邊土地開發計畫範圍 |
| 次要道路 | 都市計畫區界線 |

圖 27 交通系統計畫示意圖

四、都市防災計畫

為減輕重大災害之損失，本計畫將都市防災計畫納入檢討，於規劃開發時將都市防災概念納入考量，並規劃適當防(救)災避難地區、防(救)災避難路線及火災延燒防止地帶，以維護公共安全。

(一)區域防災系統

桃園縣政府已於民國 92 年編訂「桃園縣地區災害防救計畫」，有關中壢地區防災空間包含消防救災體系(以消防隊為據點)、醫療服務據點(區域及地區醫院為據點)，說明如下：

1. 消防救災體系

於縣府設置桃園縣救災救護指揮中心，各鄉鎮市則以各公所為核心。全縣共設置四大救災救護大隊，其中本計畫區屬於第二大隊責任範圍，其涵蓋中壢市、楊梅鎮、新屋鄉。第二大隊距離本計畫區最近之分隊為興國消防分隊，距 A21 車站僅 600 公尺。

2. 派出所

距計畫區鄰近之派出所所有桃園縣警察局中壢分隊之中壢派出所、興國派出所及中福派出所，與計畫區之距離均在 3 公里以內，其中又以興國派出所最近，與桃園縣第二救災救護大隊興國消防分隊同樣位於計畫區南側中豐路與元化路交叉口，距 A21 車站僅 600 公尺。

3. 醫療服務據點

桃園縣計有 12 家桃園區域緊急醫療網所屬急救責任醫院，其中距計畫區半徑 5 公里範圍內共有三處，分別為平鎮市壠新醫院、中壢市天晟醫院及華揚醫院。壠新醫院層級為距離計畫最近之區域醫院，距 A21 車站約 3 公里；天晟醫院屬地區教學醫院，距 A21 車站僅 1 公里，為最近之急救責任醫院，可作為計畫區緊急醫療主要輸送據點；另有華揚醫院層級為地區醫院，距 A21 車站僅 2 公里，可作為輔助之緊急醫療輸送據點。另距 A21 車站南側約 1 公里處尚有中壢市衛生所可作為計畫區醫療服務據點。

表 16 區域防災分析表

項目		現況	規劃內容
區域 防災 系統	消防 救體 系	桃園縣第二救災救護大隊之興國分隊，距 A21 車站僅約 600 公尺。	現況均可利用桃園市、中壢市或平鎮市既有防災資源，未來則應視人口發展情形於高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫區設置
	派出 所	桃園縣警察局中壢分隊興國派出所，距 A21 車站僅約 600 公尺。	
	醫療 服務 據 點	1. 壠新醫院(區域醫院)：距 A21 車站 3 公里。 2. 天晟醫院(地區教學醫院)：距 A21 車站 1 公里。 3. 華揚醫院(地區醫院)：距 A21 車站 2 公里。 4. 中壢市衛生所：距 A21 車站 1 公里。	

(二)防(救)災路線

本計畫區之救災路線係以住宅單元設置防災區，並結合防災避難場所，同時利用道路交通系統串聯住宅單元與避難場所。依據火災及賑災之規劃設計，避免計畫區內未來出現因建築物倒塌與落下物的阻隔造成道路寬度不足，致使消防急救難車輛無法通過之因素，本計畫區之道路系統將依據服務功能及寬度加以區分為緊急避難道路、救援輸送道路和避難輔助道路三類，其分述說明如下：

1. 緊急避難道路

指定本計畫區 60 公尺園道及聯外道路為緊急避難道路，亦為第一層之主要防災道路，其可延續通達全市各區域。

2. 救援輸送道路

指定本計畫區寬度 15 公尺之道路為救援輸送道路，配合主要防災道路建構成完整救災路網，此層級道路主要作為消防及擔負便利車輛運送物資至各防災據點之機能為主，同時亦為避難人員通往避難地區路徑之用。

3. 避難輔助道路

指定區內街廓間 10 公尺以下道路為避難輔助道路，其主要功能乃作為各指定避難場所、防災據點之設施無法臨主要、次要防救災道路之路網時，必須藉由輔助性質的路進連結其他避難空間、據點或連通緊急道路、救援輸送道路之路網。

4. 火災延燒防止地帶

指定本計畫區之交通系統、開放空間及各隔離綠帶為火災延燒防止地帶，另配合於土地使用管制中規定建築物綠化與退縮，亦可作為火災延燒防止帶。

(三) 防災避難場所

本計畫區之防災避難據點係以各住宅單元設置防區劃設之。以公園、綠地、兒童遊樂場、廣場和道路等開放空間之公共設施用地，兼作避難防災場所及緊急疏散地區使用。

1. 臨時避難場所

臨時避難場所之劃設，係考量因空間阻隔或緊急事故，供作暫時避難空間使用。本計畫區內主要將公園及綠地等開放空間指定為臨時避難場所，足夠容納本計畫人口 4,600 人。

2. 中長期收容場所

中長期收容場所之劃設，除因應前項空間阻隔或緊急事故，供作暫時避難空間使用外，並提供較完善之設備和庇護場所，收容場主要為提供災後都市復建完成前，避難生活所需設施，並且為當地避難人員獲得各種資訊的場所，須提供較完善的設施及可供蔽護的場所。A21 周邊土地共劃設學校用地一處，足夠容納本計畫人口 4,600 人。

3. 防災設施

以興國派出所作為本計畫區防(救)災指揮中心。

捌、實施進度及經費

一、開發方式與主體

由桃園縣政府為開發主體，以「區段徵收」方式辦理開發，但因顧及區內現住居民之權益，計畫區內合法密集之住宅聚落將不列入區段徵收範圍，而採於細部計畫中另列為「再發展區」(第一種住宅區)方式辦理。

二、實施範圍與進度

1. 區段徵收範圍

本細部計畫徵收範圍以 A21 站周邊土地開發計畫範圍內土地做一整體考量，除配合老街溪河川區域線所劃定的河川區、農業區及認定不列入區段徵收範圍內之「再發展住宅區」外，其餘地區皆納入本次計畫區段徵收範圍中，其中位於高速公路中壢及內壢交流道特定區計畫區之面積為 16.91 公頃(屬於本計畫範圍)、位於中壢平鎮都市擴大修訂計畫區之面積為 8.79 公頃，面積共約 25.70 公頃。

2. 辦理時程

本計畫區辦理區段徵收作業辦理時程約 3 年、土地標售作業時程約 5 年，開發時程共計 8 年，惟實際進度主管機關得視實際狀況酌予調整之。

三、經費需求及實施方式

(一) 經費需求

區段徵收開發費用包括地價補償費、土地整理費用、公共工程費用、貸款利息等，合計約 27 億 2434 萬元，詳見徵收開發成本分析表。

表 17 A21 站周邊土地開發計畫徵收開發成本分析表

項次	項目	估算金額(萬元)
1	地價補償費(註)	130,989
2	土地整理費用	46,005
3	公共工程費用	56,471
4	貸款利息	38,969
開發總費用合計		272,434

註:1. 本表以領現金地價補償比例 30%計算開發總費用。

2. 本表係以假設狀況估算費用，估算結果僅供參考，實際區段徵收開發總費用依辦理時之法令規定及實際發生之費用為準。

(二)土地處分方式

1. 私有地所有權人領回抵價地比例依土地徵收條例第三十九條第二項辦理。發還土地所有權人之抵價地以住宅區及商業區為原則。
2. 屬土地徵收條例第四十四條第一項第二款所列之公共設施無償登記該管縣政府。本計畫學校(文中)用地、公園用地、綠地用地、廣場用地及道路用地等公共設施用地，無償登記為桃園縣政府所有。
3. 其餘可供建築土地，則依土地徵收條例第四十四條第一項第五款規定予以標售。

表 18 A21 站周邊土地開發計畫區段徵收土地處分方式表

項次	類別	內容	面積(公頃)
1	發還抵價地土地	住宅區、商業區	7.56
2	無償登記桃園縣政府之公共設施用地	學校(文中)用地、公園用地、綠地用地、廣場用地及道路用地	12.28
3	可供標讓售、有償撥用土地	扣除發還抵價地土地後之住宅區及商業區	5.86
合計			25.70

註：區段徵收抵價地之比例以 40%為估算財務計畫之依據，實際抵價地之比例以區段徵收主管機關報經核定之比例為準。

(三)財務效益分析

本案經財務分析結果，財務平衡標售價格約 15.37 萬元/坪，與周邊客觀條件相同之都市計畫區土地交易價格相近，故其財務尚屬可行。

(四)財源籌措

區段徵收屬自償性計畫，開發所需經費宜由桃園縣政府自行籌措或先向有關建設基金、平均地權基金...等先行借貸。

