



桃園市南崁地區都市計畫

- 組別成員：邱暉玲、王麒杰、洪廷瑋、楊程宇
- 報告人：邱暉玲、王麒杰、洪廷瑋、楊程宇
- 報告日期：2016/01/15
- 指導教授：莊翰華 教授

目錄(I)

- 計畫書—變更南崁地區都市計畫
 - 變更南崁地區都市計畫
 - 壹、計畫緣起
 - 貳、目的
 - 參、上位及相關計畫
 - 肆、經國特區整體開發計畫內容
 - 伍、發展現況分析

目錄(2)

- 英文報告內容—
How Planning Authorities Can Improve
Quality through the Design Review
Process: Lessons from Edinburgh
 - 摘要 Summary
 - 介紹 Introduction
 - 結論 Conclusions



計畫書—變更南崁地區都市計畫

前言

桃園市近年人口快速成長及蘆竹南崁地區蓬勃發展衍生竹交界之南崁交流道工業使用，反而成為市土地資源合理有效書法規擬定「經國特





變更南崁地區都市計畫

壹、計畫緣起

桃園縣都市發展係以桃園市、中壢市為重心的雙核心結構，除都市計畫工業區面積(3,500 公頃)居全國之冠，為傳統工業之大縣外，近年來人口成長快速，截至98 年底全縣人口為1,978,782 人，成為全國第三大縣。

由於交通地位的重要性，桃園縣都市成長與北部區域發展息息相關，隨著都市結構轉變，早期都市計畫規劃大量之傳統工業區，與環境現況發展產生衝擊，都市計畫有必要重新檢討，以促使土地使用轉型與再生。



本案位於南崁都市計畫區之中央偏南側，緊鄰南崁交流道，為連結桃園市區、蘆竹市區之重要區位。

由於交通地位的重要性，早期都市計畫規劃為工業區，提供傳統產業發展使用，但因整體經濟環境變遷及都市發展結構之改變，住宅及商業使用需求日增，已不適作工業區使用。為配合門戶核心轉型，本案已列入「桃園縣都市計畫工業區空間發展政策白皮書」之**優先轉型發展地區**。

(2) 法令依據

都市計畫法第27 條第1 項第4 款。

四、為配合中央、直轄市或縣（市）興建之重大設施時。

前項都市計畫之變更，內政部或縣（市）（局）政府得指定各該原擬定之機關限期為之，必要時並得逕為變更。

(3) 計畫範圍及面積

本計畫區位於南崁新市鎮都市計畫區之中央偏南側，高速公路南崁交流道以南地區，計畫範圍東以春日路為界，西、南以南崁溪及南平路為界，北至有恆街及經國路止與長榮貨櫃場相望，計畫面積約61.60 公頃(如圖1、2)。

表 2 土地使用分區管制要點修正條文對照表

原條文內容					本次增(修)訂條文內容					理 由																																																																																								
(一)為促進土地之合理利用及維護計畫區內之生活環境品質，依都市計畫法之規定，特訂定本要點。					維持原條文。																																																																																													
(二)本要點依都市計畫法第 22 條及都市計畫法台灣省施行細則第 35 條之規定訂定之。					維持原條文。																																																																																													
(三)本計畫區內各土地使用分區及公共設施用地之建蔽率及容積率不得大於下列之規定：					(三)本計畫區內各土地使用分區及公共設施用地之建蔽率及容積率不得大於下列之規定， <u>未規定者依「都市計畫法臺灣省施行細則」之規定</u> ：					1. 將使用強度原未明訂者回歸「都市計畫法臺灣省施行細則」之規定，以資明確。 2. 為確保都市保水性能並兼顧建築基地開發合理性，明定住宅區及商業區之建築基地開挖率上限。 3. 為保存本計畫內既有之民間信仰場所，並避免與「土地徵																																																																																								
<table><tr><th colspan="2">項 目</th><th>建蔽率</th><th>容積率</th><th>備 註</th></tr><tr><td rowspan="2">土地使用分區</td><td>住宅區</td><td>50%</td><td>200%</td><td></td></tr><tr><td>商業區</td><td>80%</td><td>274%</td><td></td></tr><tr><td rowspan="7">公共設施用地</td><td>公園用地</td><td>公 1</td><td>10%</td><td>得供既有土地公廟<u>拆遷安置</u>，惟應整體規劃設計。</td></tr><tr><td>兒童遊樂場用地</td><td></td><td>—</td><td></td></tr><tr><td>綠地</td><td></td><td>—</td><td></td></tr><tr><td>廣場用地</td><td></td><td>—</td><td></td></tr><tr><td>廣場用地(兼供道路使用)</td><td></td><td>—</td><td></td></tr><tr><td>廣場用地(兼供停車使用)</td><td></td><td>—</td><td>1. 地下層限作公共停車使用。 2. 開挖率不得超過 70%。</td></tr><tr><td>停車場用地</td><td></td><td>80%</td><td>480%</td><td><u>得作立體多目標並設置</u></td></tr></table>					項 目		建蔽率	容積率	備 註		土地使用分區	住宅區	50%	200%		商業區	80%	274%		公共設施用地	公園用地	公 1	10%	得供既有土地公廟 <u>拆遷安置</u> ，惟應整體規劃設計。	兒童遊樂場用地		—		綠地		—		廣場用地		—		廣場用地(兼供道路使用)		—		廣場用地(兼供停車使用)		—	1. 地下層限作公共停車使用。 2. 開挖率不得超過 70%。	停車場用地		80%	480%	<u>得作立體多目標並設置</u>	<table><tr><th colspan="2">項 目</th><th>建蔽率</th><th>容積率</th><th>備 註</th></tr><tr><td rowspan="2">土地使用分區</td><td>住宅區</td><td>50%</td><td>200%</td><td><u>開挖率上限不得超過 70%。</u></td></tr><tr><td>商業區</td><td>80%</td><td>274%</td><td><u>開挖率上限不得超過 90%。</u></td></tr><tr><td rowspan="7">公共設施用地</td><td>公園用地</td><td>公 1</td><td>10%</td><td>得供既有土地公廟<u>遷建</u>，惟應整體規劃設計。</td></tr><tr><td>兒童遊樂場用地</td><td></td><td>—</td><td></td></tr><tr><td>綠地</td><td></td><td>—</td><td></td></tr><tr><td>廣場用地</td><td></td><td>—</td><td></td></tr><tr><td>廣場用地(兼供道路使用)</td><td></td><td>—</td><td></td></tr><tr><td>廣場用地(兼供停車使用)</td><td></td><td>—</td><td>1. 地下層限作公共停車使用。 2. 開挖率<u>上</u></td></tr><tr><td>停車場用地</td><td></td><td>80%</td><td>480%</td><td></td></tr></table>					項 目		建蔽率	容積率	備 註	土地使用分區	住宅區	50%	200%	<u>開挖率上限不得超過 70%。</u>	商業區	80%	274%	<u>開挖率上限不得超過 90%。</u>	公共設施用地	公園用地	公 1	10%	得供既有土地公廟 <u>遷建</u> ，惟應整體規劃設計。	兒童遊樂場用地		—		綠地		—		廣場用地		—		廣場用地(兼供道路使用)		—		廣場用地(兼供停車使用)		—	1. 地下層限作公共停車使用。 2. 開挖率 <u>上</u>	停車場用地		80%	480%	
項 目		建蔽率	容積率	備 註																																																																																														
土地使用分區	住宅區	50%	200%																																																																																															
	商業區	80%	274%																																																																																															
公共設施用地	公園用地	公 1	10%	得供既有土地公廟 <u>拆遷安置</u> ，惟應整體規劃設計。																																																																																														
	兒童遊樂場用地		—																																																																																															
	綠地		—																																																																																															
	廣場用地		—																																																																																															
	廣場用地(兼供道路使用)		—																																																																																															
	廣場用地(兼供停車使用)		—	1. 地下層限作公共停車使用。 2. 開挖率不得超過 70%。																																																																																														
	停車場用地		80%	480%	<u>得作立體多目標並設置</u>																																																																																													
項 目		建蔽率	容積率	備 註																																																																																														
土地使用分區	住宅區	50%	200%	<u>開挖率上限不得超過 70%。</u>																																																																																														
	商業區	80%	274%	<u>開挖率上限不得超過 90%。</u>																																																																																														
公共設施用地	公園用地	公 1	10%	得供既有土地公廟 <u>遷建</u> ，惟應整體規劃設計。																																																																																														
	兒童遊樂場用地		—																																																																																															
	綠地		—																																																																																															
	廣場用地		—																																																																																															
	廣場用地(兼供道路使用)		—																																																																																															
	廣場用地(兼供停車使用)		—	1. 地下層限作公共停車使用。 2. 開挖率 <u>上</u>																																																																																														
	停車場用地		80%	480%																																																																																														

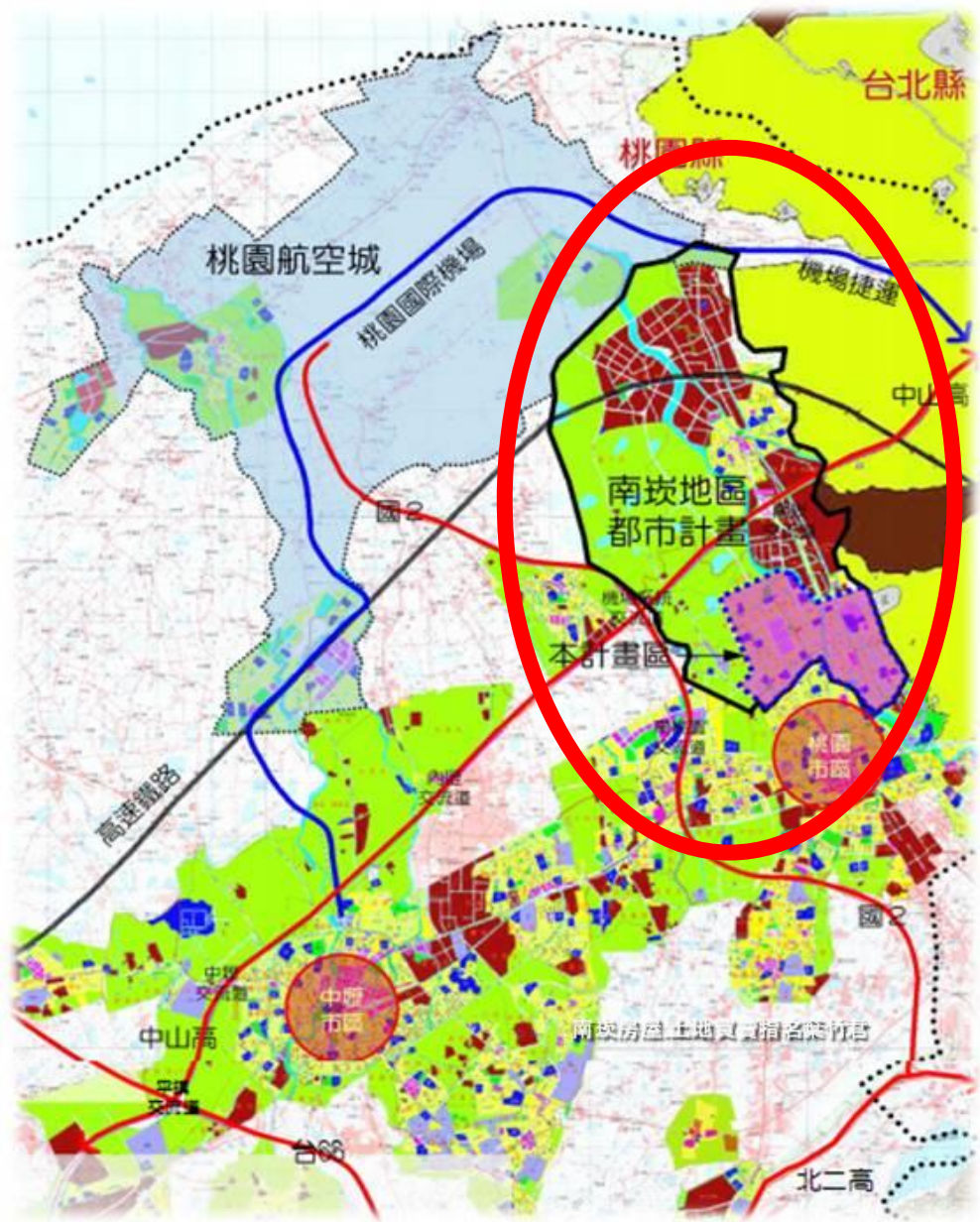


圖 1 計畫位置示意圖

貳、目的

(一)發展願景

藉由都市計畫之整體開發，促進產業轉型與再生，建設成為桃園新門戶與副都心，確保桃園未來之繁榮發展。

(二)功能定位

1.經國特區之先期發展地區

期藉由細部計畫之擬定及具體可行的財務計畫，以加速地區之開發建設，並作為帶動「經國特區」全區發展之火車頭。

2.促進產業轉型與再生

計畫區為連結大台北都會區之重要節點，具有聯外交通便捷之優勢，具備發展後勤產業、科技等相關支援性產業之潛力。為促進計畫區傳統產業升級，定位以創新研發、技術升級、全球運籌為發展方向，並引導科技相關產業進駐。

(三)計畫目標

1.創造桃園入口門戶意象

計畫區為外縣市進入桃園市的門戶，具備工作、居住與商業活動的多元化潛力，期透過市地重劃方式，加速本計畫區之整體開發建設。

2.形塑現代都市整體風格

透過都市設計管制，將計畫區主要動線、次要動線與空間活動系統予以結合，並增加開放空間，強化休憩與防災機能，以塑造計畫區整體都市風格及景觀特色。

3.提供高品質居住社區環境

藉由**南崁溪整治**長遠政策，規劃河濱公園綠地等開放空間，兼顧藍帶與綠帶系統之規劃，並妥善串接住宅單元，營造契合社區所需之高品質居住環境。

4.漸進改造傳統產業空間

因應未來都市發展需求，調整土地使用類別，**優先開發閒置土地**。

參、上位及相關計畫

A. 上位及政策計畫

(一) 國土空間發展策略規劃

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，發展臺灣成為全球網絡中重要的節點(node)，臺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。

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，形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(第二次通盤檢討)(草案)

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，辦理台灣北部區域計畫(第二次通盤檢討)作業，北部區域是國內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，故定位為「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。

本次通檢之空間發展策略為**指導都會區空間發展架構**，並**提供都會發展機盤設施**。並將北部區域分為三個發展軸帶，桃園縣屬於都會成長軸，其重點發展策略之一為建構台北-基隆及桃園航空自由貿易港區等自由經貿門戶。

(三)桃園縣綜合發展計畫

1.發展理念與願景

針對桃園縣既有利基與優勢條件，提出桃園縣未來之發展理念。

2.空間結構發展概念

(1)空間發展帶

依桃園縣自然與實質環境特徵--海、田、城、山，本計畫係將桃園縣由西至東分為濱海發展帶、產業發展帶、城市發展帶以及觀光發展帶四個空間發展帶，規劃各空間發展帶之主要發展概念，勾勒出桃園縣整體發展之空間格局，期以落實該計畫空間結構發展構想，作為後續各部門計畫提擬實質發展計畫之基礎規劃藍本，藉以強化北運籌、中政經、西港產、南研發及東遊憩五大分區之功能與特色。

(2)發展面向(詳圖3)

發展面向則考量地區特性予以定位，以有效利用公共資源之分配，達成區域聚集發展及形塑地區特色等實質效益。

A.北運籌：發展國際航空城、國際會議中心與物流轉運中心。

B.中政經：定位為桃園縣之政經金融中心及都市更新特區。

C.東遊憩：定位於觀光遊憩軸帶及民俗文化據點。

D.南研發：定位在發展科技研發中心。

E.西港產：利用其產業及濱海區位特性，定位在發展國際工商港化園區及濱海親水藍帶。

圖3：桃園縣5個面向發展重心及規劃



圖3 桃園縣空間發展面向示意圖

(四)桃園縣城鄉發展政策綱領

發展相輔相成，促進鄉村振興。桃縣積極推動各項建設，促進經濟發展。桃縣積極推動各項建設，促進經濟發展。

1.願景

- (1)扮演全球接軌、在地行動的國家門戶。
- (2)擔任全台區域整合角色分工的關鍵角色。
- (3)營造共榮生產、魅力生活、優質生態的永續桃園。

2.發展政策綱領

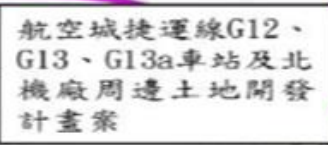
- (1)打造桃園航空城，啟動新一波機場經濟發展
配合「國際機場特別條例」推動，整合國際機場營運需求與周邊地區發展，打造兼具工商會展、觀光休閒、消費及旅客和貨物轉運機能的桃園航空城，帶動臺灣的經濟發展，朝亞太運籌中心的目標邁進。

(2)建構綠色運輸系統，營造健康便捷的都會生活圈

建構桃園都會區綠色大眾運輸系統，串聯桃園都會生活圈、高鐵站、桃園國際機場，營造健康、便捷的都會生活環境。進一步整合臺北捷運新莊線、臺北捷運三鶯線、臺鐵高架捷運化和桃林鐵路 捷運化，建構完整的北臺灣捷運路網，營造北臺都會生活圈。

(3)整合都市計畫，**促進城鄉永續發展**，以城鄉永續發展觀點，整體考量全縣現有**33** 個都市計畫，並優先整合桃園市、中壢市、八德市、平鎮市等重點發展地區之**12** 個都市計畫；其他都市計畫地區則規劃為特色發展地區。

(4)結合埤圳濕地水路紋理，打造空間美學風貌桃園台地上密佈綿延之埤圳濕地系統，擁有「**千塘之縣**」的美譽，更是景觀風貌重要特質。結合埤塘水圳的重要生態景觀與文化價值，打造水綠生態網絡交織的城鄉空間美學風貌。



	桃園國際機場聯外捷運		台鐵捷運紅線
	機場聯外捷運(桃園路段)		台北捷運新莊線
	桃園航空城捷運線(綠線)		台北捷運土城線
	桃園捷運藍線 (研究規劃中)		台北捷運萬大樹林線
	桃園捷運橘線 (研究規劃中)		台北捷運三鶯線 (研究規劃中)
	桃園捷運棕線 (研究規劃中)		交會轉乘站

3.與本案相關之發展策略

(1)大眾運輸發展策略

A.積極推動「桃園都會區捷運路網檢討評估及優先路線走廊研究案」，規劃桃園都會區「日字型」後續路網發展計畫。

B.建構先進公共運輸系統，包括軌道運輸及公車系統，促使都會公共運輸系統之完整化。

C.配合軌道運輸系統規劃，辦理周邊地區土地發展規劃，並進行都市計畫變更程序。

(2)城鄉成長管理策略

規劃桃園航空城(約**6150** 公頃)，以及高鐵、台鐵、及捷運等軌道運輸系統主要影響範圍之**12** 處都市計畫區為重點發展地區；其餘地區則依**地區發展特色**，規劃為特色發展地區，本計畫區屬重點發展地區。

4.優先推動之城鄉建設計畫

為因應成長需求，並配合中央建設計畫及本府主導重大計畫，本府將優先推動下列城鄉建設計畫，包括：桃園航空城區域計畫案、中路地區整體開發計畫案、變更南崁新市鎮都市計畫(經國特區第一期開發計畫)案、中壢龍岡運動公園整體開發計畫案、桃園縣機場捷運車站及周邊土地開發案、臺鐵桃園段高架捷運化都市縫合整體發展計畫案等，預計可新增建築土地約**402** 公頃，以因應未來發展需求。

肆、經國特區整體開發計畫內容

一、經國特區角色功能與定位

(一)角色功能

本計畫區位居桃北門戶，為連結大台北城市區域發展下之重要節點，地理區位上係鄰近桃園市區政經中心及人口稠密地區，未來相關交通重大建設系統網絡完成後，藉由聯外交通之便捷性，預期將更加緊密地連結桃園市及大台北地區都市機能；考量鑲嵌於大台北都會區及桃園市之都市定位及機能，經國特區之角色功能分析如下：

I.就北台灣都市分工層面(支援機能)：

台北都會區後勤產業支援及住宅腹地

以鄰近台北市及交通便利性之近便優勢，以及土地價格低於台北市之條件，本計畫區未來釋出之土地，可做為支援台北都會區之**後勤產業及住宅發展儲備腹地**，因應北部區域成長人口。

2.就桃園都市空間結構層面(接合機能)：

桃園新門戶及新都心

計畫區位於桃園縣總體發展之北運籌及中政經之中介地帶，亦為外縣市採陸運方式抵達桃園市首要入口，大量釋出之都市再發展用地，在評估規劃引入都市新機能同時，更可藉由桃林鐵路之綠色運輸系統，北連機場捷運線，進而連絡空港及北市，南抵桃園政經中心，建構完整的都市空間結構。

3.就產業轉換再利用層面(再生機能)：

都市新生綠心-都會公園

煉油廠的存在，見證了台灣石化工業的發展歷程；在國外眾多案例中，多數重工業區在遷移後，原本的產業文化資產並不會因而完全消滅；透過蛻變新生，更轉化新的都市地景。中油煉油廠占地約**475** 公頃，西側臨近春日路為平坦土地；其東側銜接林口台地為坡地地形，大部分地區坡度在四、五級坡以上，無法做為都市可建築用地。在此地形限制條件下，卻提供桃園縣可發展都市新生綠心之最佳區位，結合虎頭山遊憩系統，以都會公園概念搭配部分工業地景與博物館，成為獨具特色的桃園新綠心。



(二)未來發展定位：北部區域的衛星健康市鎮，其未來發展所需之都市機能應包含下列八點：

便捷、服務、安全、舒適、活力、文化、生態、永續，以符合健康市鎮之意涵。

二、經國特區整體規劃構想

(一)引入活動機能

期許本計畫在具有交通便捷區位環境中，成為生態、永續、國際觀的桃園門戶及副都心，定位發展為銜接桃、北都會區發展，以及本地區就業與居住的地區型生活支援機能，因此本計畫區引入之活動機能如下：

- 1.中心商業活動機能區：配合入口門戶意象、大眾運輸場站、區域服務機能，規劃中心商業區。
- 2.生活服務機能區：藉由長榮資源，引入藝文活動，豐富地區文化，成為地區發展之觸媒。
- 3.產業發展機能區：北部產業發展腹地，彈性容許產業進駐。
- 4.優質住宅機能區：分別就山、水等資源配置住宅使用。
- 5.都會生態休憩機能區：產業用地再生為生態公園，作為都市之肺，提供休閒遊憩功能。

(二)土地使用規劃構想

本計畫土地使用構想係將全區道路系統重整，建立完整**棋盤式路網**系統，且延伸中油桃園煉油廠內之北溝、南溝與南崁溪串聯，**塑造都市藍綠軸串聯**；其**使用機能改變**使住、商、工等機能分區鮮明，並以公園、學校、綠帶等，串聯成環狀公共設施與開放空間系統。各分區之規劃構想，分述如下：

1.中心商業活動機能區

經由桃林鐵路轉型為通勤電車，南向聯絡桃園市中心及台鐵，北向聯絡桃北鄉鎮及桃園機場捷運，進一步納入台北都會區大眾運輸系統，使具有提供台北都會區住宅使用之潛力，故於計畫區內新設桃林鐵路 通勤車站，作為進入計畫區之主要入口，塑造中心商業發展，建立新門戶意象。

中心商業區發展類型分為四種，分別為
產業服務商業發展、

門戶商業、

站前特色商業

及中心商業發展，並塑造50公尺主要商業園道系統，提供設置結合購物、運動、休閒娛樂、文化、飲食、展示、資訊等設施使用。

透過地區整體的環境改善，提升中心商業區及周邊地區的經濟價值，成為桃園地區的標誌性景觀區與副都心的都市消費娛樂區。

2.生活服務機能區

配合長榮貨櫃轉運中心區之轉型發展，與位處交流道門戶位置，及臨南崁溪水岸等特性，規劃提供藝文展演、休閒娛樂、商業、住宅及辦公等複合性機能，以長榮交響樂團為資源，提供古典學術展演空間，以充實南崁地區藝文及生活機能環境，並結合以流行文化為主軸，提供演藝活動空間之多功能藝文園區，打造桃園雙藝文核心，建立地區發展意象，強化門戶景觀與意象。

3.產業發展機能區

根據台灣經濟研究院定義，我國民國90～97年為產業創新導向時代、民國98～104年為產業全方位躍昇時代。

為促進桃園產業升級，將傳統製造業轉變為創新研發、技術升級、全球運籌等三個面向，提供高科技產業及其相關之研發、技術性諮詢與服務事業等設施使用。



本計畫區鄰近桃園國際機場，具有接合台北、新竹之空間優勢，具備發展後勤產業、科技等相關支援性產業之潛力。為促進計畫區傳統產業升級，將民生北路二側之乙種工業區，調整土地使用分區為科技產業區，定位以創新研發、技術升級、全球運籌為發展方向，並引導科技相關產業進駐。

4.優質住宅機能區

以鄰近台北市及交通便利性之近便優勢，以及土地價格較低之條件，本計畫區未來釋出之土地，可做為支援台北都會區之後勤產業及住宅發展儲備腹地。

計畫區西側緊鄰南崁溪，為難得之城市親水資源，而南崁溪於歷年之污染整治及復育後，將可形塑計畫區景觀，並為城市之生態、開放空間發展重要之元素。

本計畫將住宅區規劃為三種類型，分別為水岸住宅區、林蔭住宅區及山景住宅區，分述如下：

(I)水岸住宅區

依南崁溪綠美化工程之發展分區，本計畫位於南崁田園親水廊道發展分區內，發展具主題性之**水岸空間型態**，藉由南崁溪綠美化工程，本計畫將南崁溪沿岸之工六、工七及工九，規劃為水岸住宅區。

(2) 林蔭住宅區

沿桃林鐵路兩側，配合桃林鐵路沿線林蔭系統之設計，於周邊規劃林蔭住宅區。

(3) 山景住宅區

於中油桃園煉油廠廠區內，山坡地坡度**30%**以下地區規劃為山景住宅區，塑造低密度優質住宅區。

(三)綠色運輸規劃構想

I.桃林鐵路再利用

桃林鐵路為南北向大眾運輸系統，行經桃園市、虎頭山風景區、蘆竹鄉，未來更可銜接桃園機場捷運線，為計畫區重要捷運幹線；目前規劃設站位置為寶山站、南祥路站，距經國特區中心約兩公里之遙，未來應留設部分鐵路用地作為爭取區內設站之籌碼；



站體規劃街廓為**170 × 35** 公尺之街廓，視未來發展規模，可擴充站體建築至廣停區劃空間，目前鐵路用地應先由中油現址用地遷廠變更後提供。

同時鄰近站體之街廓深度不宜過短，避免造成多處路口及平交道形成之轉向交通衝擊，因此建議取消區內次要道路之連通，拉長街廓深度，有效降低衝突，預設站體位置及取消道路連通位置。

2.增設轉運站

在「國道1號五股楊梅段拓寬工程」計畫中，預定於中正路增設匝道，並規劃客運轉運站乙處，位於中正路延伸線之中正橋東側；惟僅設置二個匝道，未來使用並不足以完全解決南崁交流道周邊之客運需求，其出入動線勢必影響南崁交流道之服務水準，因此於經國特區整體規劃中，建議留設轉運站乙處，解決周邊客運轉運雜亂之課題。藉由工七、工九辦理市地重劃，無償取得停車場用地作多目標使用，並採**BOT**方式投資興建，以作為客運轉運站之預定地。

3.自行車系統

主要沿南崁溪水岸綠帶、高速公路隔離綠帶、鐵道綠軸、景觀道路、藍帶道路規劃，達成自行車專用道之可能，降低自行車與一般客車衝突，除串連計畫區內主要開放空間系統外，並進一步達到住宅區與藝文休閒、地區轉運、工作生產、山林休閒等機能結合之可能，推動綠色運輸成為民眾生活，達成「衛星健康市鎮之理念」。

4.人行系統

為整合地區各機能，強化彼此互動，須以各使用為核心，建立主要人行動線，串聯工作、交通、居住、消費、休閒、教育等六大機能，有助於提高大眾運輸使用率、形成步行生活圈，降低地區未來交通量。

三、經國特區分期分區發展計畫

本計畫就土地權屬之複雜度及開發難易度，分成四期開發，各區範圍及面積茲說明如下：

(一)第一期開發區

位於經國特區之西南側地區，即工六、工七、工九等工業區及周邊土地。開發範圍東以春日路為界、南至南平路、西鄰南崁溪、北以有恆街及經國路為界，面積約**62** 公頃。

(二)第二期開發區

位於經國特區之西側地區，即長榮貨櫃場現址。開發範圍東以經國路為界、南至有恆街、西鄰南崁溪、北以高速公路為界，面積約**26** 公頃。

(三)第三期開發區

位於經國特區之東側地區，即桃林鐵路以東之中油煉油廠土地，開發面積約**474** 公頃。

(四)第四期開發區

位於經國特區之中央偏西地區，即桃林鐵路以西土地。開發範圍東以桃林鐵路為界、南至健行路、西以春日路為界、北至高速公路，面積約**96** 公頃。

五、發展現況分析

一、人口成長與分布

桃園縣民國98 年底人口為1,978,782 人，自民國85 年到98 年間，平均人口成長率為1.86%，其中又以社會增加率之增長較為顯著(年平均值為1.17%)，顯示桃園縣就業機會多且都市發展程度高，足以吸引外來人口進駐。而其他鄉鎮市人口成長中以蘆竹鄉之年平均4.90%最為快速(社會增加率為4.02%)、桃園市則為2.79%(社會增加率為2.18%)、龜山鄉為1.94%(社會增加率為1.12%)。(詳見表2)

民國	桃園縣		桃園市		蘆竹鄉		龜山鄉	
	人口數 (千人)	成長率 (%)	人口數 (千人)	成長率 (%)	人口數 (千人)	成長率 (%)	人口數 (千人)	成長率 (%)
86 年	1,614	2.76%	294	3.84%	81	7.26%	108	2.62%
87 年	1,650	2.24%	304	3.30%	85	5.68%	110	1.36%
88 年	1,691	2.41%	316	3.73%	91	6.65%	112	1.66%
89 年	1,732	2.41%	328	3.82%	98	6.72%	114	1.94%
90 年	1,762	1.74%	338	2.88%	103	5.03%	115	0.94%
91 年	1,792	1.67%	347	2.57%	108	5.04%	117	2.14%
92 年	1,822	1.63%	357	2.98%	113	4.60%	119	1.58%
93 年	1,853	1.68%	368	3.06%	118	4.35%	122	2.36%
94 年	1,880	1.46%	377	2.30%	122	3.62%	125	2.02%
95 年	1,911	1.63%	384	1.96%	127	3.84%	129	3.63%

表2 桃園市、蘆竹鄉、龜山鄉歷年人口數與成長率一覽表

表3 南崁地區都市計畫之人口發展概況

行政轄區	民國98年底人口數(人)	佔該市(鄉)總人口比例
桃園市	148,807	37.10%
蘆竹鄉	82,529	59.49%
龜山鄉	4,057	2.99%
合 計	235,392	--

現行計畫人口(人)	150,000	人口發展率	156.93%
-----------	---------	-------	---------

二、產業發展

桃園縣整體產業結構以二、三級產業發展為主，其中服務業進10年逐年成長，顯示桃園縣逐漸邁向三級產業發展。以各級產業就業人口而言，農林漁牧業及工業之就業人口比例逐年下降，服務業則呈現逐年上升之趨勢。

表4 桃園縣各級產業就業人口統計表

	農林漁牧業 (一級產業)	工業 (二級產業)	服務業 (三級產業)	合計
民國	人數(千人)	人數(千人)	人數(千人)	人數(千人)
86 年	28	328	287	643
87 年	24	335	308	667
88 年	23	344	323	690
89 年	23	364	331	718
90 年	24	357	344	725
91 年	19	355	362	736
92 年	15	363	373	751
93 年	16	369	395	780
94 年	17	375	420	812
95 年	15	390	437	842

資料來源：桃園縣統計要覽。

一、二、三級產業就業比例

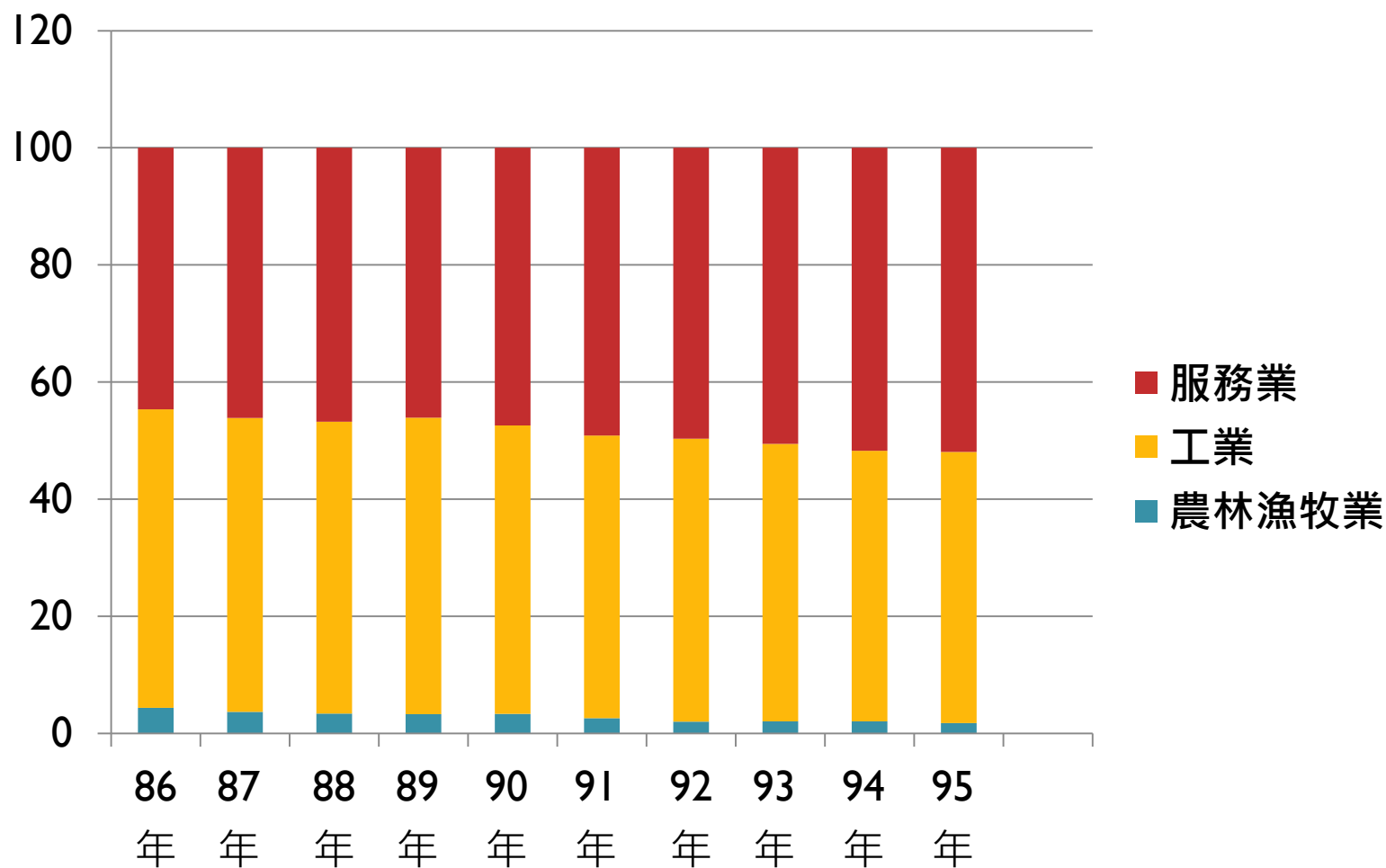


表5 桃園縣各級產業就業人口比例統計表

三、南崁地區都市計畫之推動內容

- 計畫範圍及面積

第一階段實施範圍東以春日路為界，西、南以南崁溪為界，北至有恆街止，計畫面積**29.39公頃**。

- 計畫年期

以民國110年為計畫目標年。

- 土地使用計畫(分為十一區)

(1)住宅區：計畫面積**520.19** 公頃，已發展使用面積為**405.35** 公頃，發展率為**78%**。低密度住宅區，為配合民國**72** 年省府辦理改善農民住宅計畫，計畫面積**0.97** 公頃，發展率為**100%**。

(2)商業區：計畫面積**26.47** 公頃，已發展使用面積為**12.89** 公頃，發展率為**49%**。

(3)工業區：計畫面積**779.91** 公頃(含零星工業區**6.54** 公頃)，工業區已使用面積為**618.39** 公頃，使用率為**80 %**，零星工業區使用面積為**6.38**公頃，使用率為**98%**。

(4)貨櫃貨運轉運中心區：計畫面積**26.61** 公頃，現況已開發完成，目前為長榮貨櫃場使用。

(5)工商綜合專用區：計畫面積**5** 公頃，現況已開發完成，目前為台茂南崁購物中心使用。

(6)行政區：計畫面積**2.03** 公頃，現況已開發完成，為台灣更生保護會使用。

(7)文教區：計畫面積**2.99** 公頃，位於計畫區之西南側，現況為新興國小使用，已發展使用面積為**1.35** 公頃，發展率為**45%**。

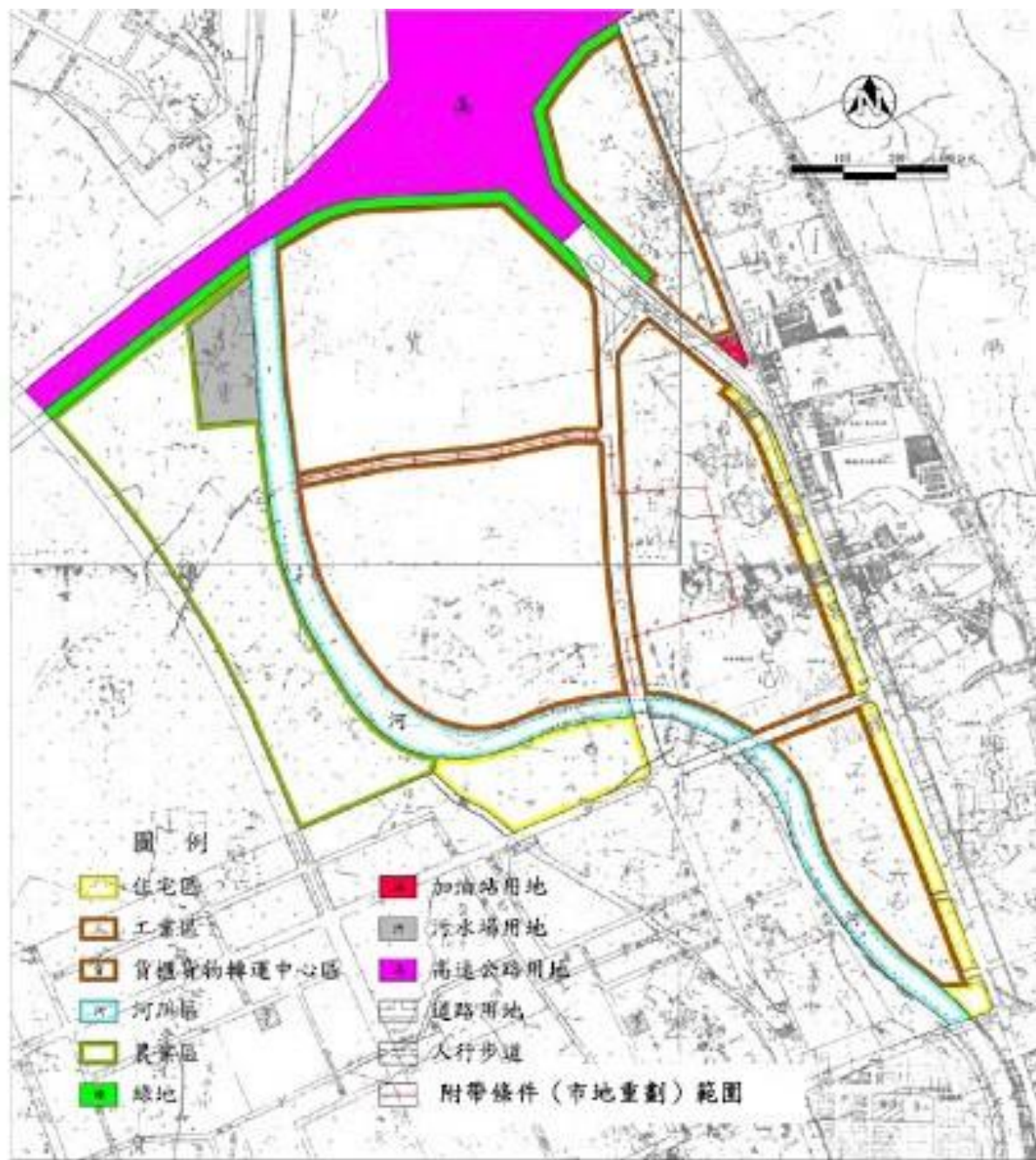
(8)保存區：計畫面積**0.4** 公頃，現況作寺廟(宏善寺)使用。

(9)河川區：計畫面積**84.64** 公頃，係為配合南崁溪河川整治計畫劃設。

(10)農業區：計畫面積**1,279.49** 公頃，現況多為農業使用，其間分布部分舊有部落。

(11)保護區：計畫面積**70.06** 公頃，位於計畫區之東北側。

南坎新市鎮都市計畫工七、工九工業區附帶條件(市地重劃範圍示意圖)



(五)公共設施計畫

包括公園用地、兒童遊樂場用地、綠地、廣場用地、廣場用地(兼供停車使用)、停車場用地及道路用地等公共設施用地。

配合桃園國際機場聯外捷運建設計畫，其計畫沿線於本計畫區北側設於A10 捷運車站，行經範圍以高架方式通過配合「臺灣桃園國際機場聯外捷運建設計畫」，於本計畫區北側設置捷運設施用地，面積1.71 公頃；捷運車站用地，面積0.92 公頃；捷運車站用地(兼供道路使用)，面積0.01 公頃。

表6 公共設施開闢情形表

用途用地	計畫面積 (公頃)	現況	開闢率
1.機關	25.99	已開闢面積23.03 公頃	89%
2.學校			
文小用地	33.92	已開闢面積32.46公頃	95.7%
文中用地	20.04	已開闢面積19.93公頃	99.45%
文高用地	11.23	僅少年輔育院開闢使用	
3.公園	14.66	已開闢面積為11.92公頃	81.31%
4.綠地綠帶	56.47	多為既成道路使用	0.23%
5.兒童遊樂場	5.54	已開闢面積0.16公頃	2.89%
6.藝文展演	5.29	計畫區南側劃設1 處藝文展演用地	100%
7.省立育幼院	1.59		
8.市場	0.48	市一用地已完全開闢使用	33.33%

用途用地	計畫面積 (公頃)	現況	開闢率
9.加油站	0.69		
10.停車場	0.21		
11.變電所	1.58		
12.電路鐵塔	0.01	計畫區西側劃設電路鐵塔用地	
13.河川	9.48	於南崁溪支流劃設河川用地	
14.溝渠	0.16	計畫區西南側劃設溝渠用地	
15.污水處理場	18.14		
16.殯儀館	0.89		
17.墓地	2.7		
18.道路	253.78	配設區內主要道路、次要道路、 出入道路及人行步道等	85.35%
19.鐵路	11.54	均已開闢使用	100%

表7 土地使用分區表

項目	計畫面積 (公頃)	使用面積 (公頃)	發展率/使用率
(1)住宅區	520.19	405.38	78%
低密度住宅區	0.97	0.97	100%
(2)商業區	26.47	12.89	49%
(3)工業區	773.37	618.39	80%
零星工業區	6.54	6.38	98%
(4)貨櫃貨運轉運中心區	26.61	26.61	100%

項目	計畫面積 (公頃)	使用面積 (公頃)	發展率/使用率
(5)工商綜合專用區	5	5	100%
(6)行政區	2.03	2.03	100%
(7)文教區	2.99	1.35	45%
(8)保存區	0.4	0.4	100%
(9)河川區	84.64	--	--
(10)農業區	1,279.49	--	--
(11)保護區	70.06	--	--
小計	2,798.76	1,079.37	39%

表8 公共設施用地表

項目	計畫面積 (公頃)	使用面積 (公頃)	發展率/使用率
1.機關用地	25.99	23.03	89%
2.學校用地	65.19	56.33	86%
3.公園	14.66	11.92	81%
4.綠地綠帶	56.47	0.13	0%
5.兒童遊樂場用地	5.54	0.16	3%
6.藝文展演用地	5.29	5.29	100%
7.省立育幼院用地	1.59	1.59	100%
8.市場用地	0.48	0.16	33%
9.加油站用地	0.69	0.45	65%
10.停車場用地	0.21	0.04	19%
11.變電所用地	1.58	0.23	15%

項目	計畫面積 (公頃)	使用面積 (公頃)	發展率/使用率
12.電路鐵塔用地	0.01	0.00	0%
13.河川用地	9.48	8.23	87%
14.溝渠用地	0.16	0.00	0%
15.污水處理場用地	18.14	0.00	0%
16.殯儀館用地	0.89	0.8	90%
17.墓地	2.7	2.54	94%
18.道路廣場用地	253.78	216.61	85%
19.鐵路用地	11.55	11.55	100%
鐵路用地 (供高速鐵路使用)	5.79	5.79	100%
鐵路用地 (供高速 鐵路兼道路使用)	3.72	3.72	100%

項目	計畫面積 (公頃)	使用面積 (公頃)	發展率/使用率
捷運設施用地	1.71	0.00	0%
捷運車站用地	0.92	0.00	0%
捷運車站用地 (兼供道路使用)	0.01	0.00	0%
小計	486.55	348.57	72%

合計： 計畫面積：3,285.3公頃

心得與結論

- 桃園市因為地理與交通關係，目前正迅速發展，原本為一即將與台北松山機場結合的桃園國際機場，也因為現在的人口成長而確保其地位。也因人口成長，都市計畫了現在最重要的課題，從這個計畫書我們看到如何改進桃園現在零碎的工業區及住宅區的規劃，進而打造出一個擁有良好社區規畫及便捷的生活圈的新市鎮。



英文報告內容—

How Planning Authorities Can
Improve Quality through the
Design Review Process: Lessons
from Edinburgh

摘要 Summary

- As design has become a more prominent aspect of UK planning policy , the city of Edinburgh Council has pioneered various initiatives to improve the quality of new development.
- The aim of this paper is to analyze the effectiveness of initiatives that Edinburgh Council has put into place to raise the quality of design through the development management process.
- 由於設計已經成為英國規劃政策的一個較為突出的方面，愛丁堡市議會已率先展開各種措施，以提高新發展的品質。
- 本文的目的是分析的愛丁堡議會已投入到位，以提高設計質量，通過開發管理流程計劃的有效性。
- 藉由蘇格蘭市議會的成功案例，引以為台灣都市發展計畫的參考範例。

介紹 Introduction

- Following years of laissez-faire Conservative government policy, urban design has steadily risen up the public agenda in the UK since the 1990s. The planning etc. (Scotland) Act 2006 places a particular emphasis on the planning process to deliver high quality built environments. In response to the design debate, the CEC has been one of the most proactive in Scotland in promoting design quality by implementing a series of wide-ranging measures.
- 經過多年自由放任的保守黨政府的政策，城市設計逐漸增加，其中愛丁堡市議會（CEC）是最積極推動一系列高品質建築的單位。

Design as a Planning Issue

- Goals of design review generally are concerned with enhancing the quality of people's lives, preserving the uniqueness of a place, maintaining vitality, ensuring comfort and safety and making new development compatible with its surroundings (Scheer, 1993, p.3). However, the role of design review by some form of public gatekeeper has been a vexed issue, with a wide range of views veering between freedom and control(Plater-Zyberk, 1994,p. vii), and market forces remain a powerful force in determining the shape of development that actually takes place.
- 設計作為規劃中的議題是普遍關心如何提升人們生活品質，維護地方獨特性，並確保舒適性、安全性的使新的發展融入地方環境。
- 設計審查是一個長期受爭議的職位，其在實際狀況發生的爭議包括言論自由、政府控制和強大的市場力量。

Role of Design in UK Planning

- In Scotland , two seminal documents were published in 2001 , signaling the government's commitment to good design : Designing Places discusses the range of stakeholders in the design process and draws attention to the planning toolkit , including the importance of **local authority design policies** and **supplementary planning guidance** in the form of briefs frameworks , guides and masterplans.
- 總而言之，蘇格蘭在2001年所發表文件，具有著前所未有的開創性，標誌著政府的承諾，良好的設計，利益相關者在設計過程的範圍，並提請注意規劃之事項，其中包括**地方當局制定政策**和**補充規劃指導**的重要性、導向和總體規劃的形式。

Strong Civic Leadership

- The public sector has an important role to play in control and management of the quality of the public realm , streetscape and civic spaces . Outside of the enlightened client , local planning authorities and **committees** are the only agency that can demand high quality.
- The planning process could play a positive role in securing successful outcomes , including negotiation about planning applications and adequate policy guidance .
- 公共部門扮演著一個重要的角色，在於控制與管理，進而提升公共領域，如街景.....等的品質，除了客戶外，只有計畫當地的政府與**委員會**有權利要求高品質的管控。
- 在規劃的過程中，公民領袖扮演著監督的角色，監督著支出的控管，以及協議和政策指導。

Monitoring and Feedback

- To summarize the key principles governing design review , it has been established that planning plays a critical role in the process to ensure quality in the public interest , trying to resolve tension between developers , designers , local communities and other actors. Policies and written guidelines , whilst important , are not in themselves sufficient to insure quality.
- 監控和反饋在規劃過程中起了關鍵的作用，以確保計畫符合公眾利益，能有效解決開發人員、設計人員、當地社區和其他參與者之間緊張的關係。
- 政策和書面指引，本身並不足夠保證計畫品質。

Principles of Successful Design Review

- Design judgement should be place-specific and based on some set of clear policies or principles .Design review would be quickly discredited if it were based on personal subjective preference . However , good policy advice alone does not ensure **good design** and **a major factor in ensuring success** is **the skill** and **expertise of the reviewer**.
- The planning system which considers design issues should be an inclusive, participatory process, rather than an exclusive technical process to ensure maximum value to the public.
- 明確的標準、強大的市政領導、具技能與專業知識的審核人，都是愛丁堡計畫案會成功之處。
- 一個成功的設計審查原則需要**明確的標準**以及**具有技能與專業知識的審核人**、**強大的市政領導**最後要**監控跟省思**。
- 為達到一個好的規劃，需要的是包容性與參與性的過程，而不是一個獨特的技術工藝。

Case Study of CEC: Design Initiatives

- When assessed against the principles for successful design review set out earlier , it is clear that Edinburgh Council recognizes the importance of: strong political will; explicit policies encouraging quality, in conjunction with relevant stakeholders. Within this overall context, the following section analyses progress within the development application process.
- 愛丁堡市議會擁有設計的主動權，對於一個成功的設計案例提出問題是重要的，這樣能強化政治意願、清楚的政策執導、訓練、積極的鼓勵計畫品質能成為一個評論的角色、也能促使參與人提出最中肯的意見。

The Role of Design Officers and the Design Forum

- The Edinburgh Council experience affirms the importance of having suitably qualified staff with design skills and understanding. Having the right processes in place to ensure support, consistency, communication and links to other relevant staff encourage quality. Political decisions can lead to compromise. Good design takes time and requires resources. The Edinburgh case study confirms that investing in these does lead to improved quality over time.
- 以愛丁堡市議會的經驗，論壇具有正確性的過程，與確保支持、一致性，並鼓勵相關的工作人員，使作品品質提升。
- 政治決策可以促使妥協，好的設計需要時間和資源，愛丁堡的案例研究得到此證實，投資於此計畫並隨著時間的推移，能使計劃的品質得到改善。

結論Conclusions

- 規劃部門是如何考慮和完善的設計，通過設計審查是複雜抽象的話題有良好的設計沒有絕對的定義，這個過程涉及到各種不同的利益相關者。
- 設計審查由規劃部門可以作出寶貴的貢獻，但技能和評審的專業知識，高級管理人員的意見和領導層的一致性和政客們是關鍵因素。
- 要成為一個好的設計並不容易，其中會牽涉到許多方面，如：大眾利益、政策制定、專業人士的批評.....等，蘇格蘭這成功的案例，除了一開始計劃，到後來的回顧，都是相當成功的，我想這是台灣值得去學習的。