

新竹縣變更都市計畫審核摘要表

項目	說明	
都市計畫名稱	變更高速鐵路新竹車站特定區計畫（第一次通盤檢討）案	
擬定都市計畫法令依據	都市計畫法第二十六條	
擬定都市計畫機關	新竹縣政府	
自擬細部計劃或申請變更都市計畫之機關名稱或土地權利關係人姓名	無	
本案公開展覽之起訖日期	<p>公開展覽：自民國九十三年六月七日至民國九十三年七月六日止</p> <p>刊登民國九十三年六月七日皇家時報第 3 版、民國九十三年六月八日皇家時報第 5 版、民國九十三年六月九日皇家時報第 5 版</p> <p>再公開展覽：自民國九十四年九月三十日至民國九十四年十月二十九日止</p> <p>刊登民國九十四年九月三十日皇家時報第 5 版、民國九十四年十月一日皇家時報第 4 版、民國九十四年十月二日皇家時報第 4 版</p> <p>公開說明會：民國九十三年六月二十五日 下午二時於新竹縣政府大禮堂</p> <p>再公開說明會：民國九十四年十月十九日 下午二時於忠孝堂</p>	
人民團體對本案之反映意見	詳人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	縣 級	新竹縣都委會第 192 次會議
	內政部	內政部都市計畫委員會第 614 次會議

第一章 緒論

第一節 計畫緣起

民國 85 年為配合高速鐵路興建計畫，依都市計畫法第十二條及第十六條規定辦理擬定特定區都市計畫。民國 88 年 10 月新竹縣政府公佈高速鐵路新竹車站特定區。實行至今已屆滿五年（88 年至 92 年），根據都市計畫法第二十六條規定：「都市計畫經發布實施後，不得隨時任意變更。但擬定計畫之機關每三年內或五年內至少應通盤檢討一次，依據發展情況，並參考人民建議作必要之變更。對於非必要之公共設施用地，應變更其使用。」，故理應進行通盤檢討，特定區內除道路用地外，其餘公設用地及土地使用大部分均尚未施工完畢，本計畫考量高鐵新竹車站特定區未來因應璞玉計畫及新竹縣綜合發展計畫之整合需求，並參酌機關、團體或人民建議，檢討原來土地之使用計畫，促進地區產業科技發展及居住品質，誘導土地有效利用及健全發展，提出本次高速鐵路新竹車站特定區計畫第一次通盤檢討案如下，是為本計畫之緣起。

第二節 計畫位置

本特定區由西北側竹北(斗崙)都市計畫區為界，向東南延伸至頭前溪隘口堤防段，東西向約 2500 公尺寬，南北向約 1500 公尺長，形狀略呈長方形，地勢上東側略高而西側較低，高程差約 10 公尺，區內地形大致平坦，目前高鐵工程進行中，除原有少數舊有聚落外，區內呈施工中狀態。本特定區隸屬新竹縣竹北市，總基地面積為 309.22 公頃（範圍圖見圖一），西有中山高竹北交流道距新竹市區約八公里，西北以 60 公尺寬計畫園道聯繫竹北斗崙都市計畫區且鄰近新竹縣多處計畫區（見圖二），園道距竹北市公所及新竹縣治約三公里，東向聯繫北二高竹林交流道，可通往芎林、橫山地區。

第三節 法令依據分析

都市計畫發佈實施後，因實質環境的變遷及社會型態的改變與經濟發展的需要，將導致計畫窒礙難行，遂於都市計畫法第二十六條明定：「都市計畫經發布實施後，不得隨時任意變更。但擬定計畫之機關每三年內或五年內至少應通盤檢討一次，依據發展情況，並參考人民建議作必要之變更。對於非必要之公共設施用地，應變更其使用。」高速鐵路新竹車站特定區計畫自民國 88 年發布至今，已將屆滿五年，因此雖高鐵尚未完成興建工程，仍應針對開發現況，作計畫的檢討。為使各級地方政府辦理都市計畫通盤檢討有所依據，內政部公布「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」(最新修正日期文號為 91 年 11 月 14 日內政部台內營字第 0910086674 號令)，規定就每一都市計畫區之實質、社會、經濟等現況及未來發展需要，並參酌民眾意見，對原計畫內容加以檢討。

第二章 原都市計畫概述

第一節 發布實施經過

台灣西部走廊城際運輸之高速鐵路建設係結合計畫、工程、資訊及管理科技，提供國人具速度快、安全性高、準點、舒適及運量大之高品質的旅運服務。其直接效益為提高運輸效能、節省能源、減少空氣污染及交通事故，間接效益為增加社會生產時間、休閒時間、擴大國人活動空間、提昇經濟效率。另高速鐵路之興建完成，對於人口、產業、都市空間結構及土地使用型態將產生重組，使台灣西部走廊形成「巨帶都會區」，進一步可整合當前國家經濟力量，並串連台鐵及都市捷運，構成高效率大眾運輸網路，促使各類運輸系統重新調整，貫徹「大眾運輸為主，私人運輸為輔」的政策目標。

準此，為規範並促進車站及其鄰近地區發展，交通部乃申請「擬定高速鐵路新竹車站特定區計畫」，案經行政院民國 85 年 2 月 27 日內字第 05467 號函核示：「請照內政部研商結論辦理」。嗣經內政部營建署（前台灣省政府住宅及都市發展處）依內政部所頒「新訂或擴大都市計畫執行要點」規定重新調整計畫範圍及區段徵收面積，呈報內政部區域計畫委員會民國 87 年 10 月 23 日第 66 次會議審查後，並報奉行政院同意在案。本案已完成都市計畫法定程序並經新竹縣政府於民國 88 年 10 月 1 日以 88 府建都字第 111184 號公告自民國 88 年 10 月 4 日發佈實施。

嗣後，台灣高鐵公司基於安全考量擬於新竹車站特定區內車站岔段設置安全側線，需使用高速鐵路二側 20 公尺帶狀公園之上空權，交通部遂於民國 89 年 5 月 5 日以交鐵（二）89 局一字第 07747 號函請內政部准予辦理都市計畫逕為變更。案經內政部民國 89 年 5 月 23 日台 89 內營字第 890638 號函說明三：「本案土地屬區段徵收後之公有土地，如由都市計畫主管機關會同有關機關會勘後，確認不影響原有道路功能，有關高速鐵路設施與設備得依上所規定先行興建，並應於該地區辦理通盤檢討時，納入計畫書規定。否則，依前函略：『為配合高速鐵路建設計畫之執行。惟經檢討高鐵工程設計，原規劃部分地區仍須增加高鐵路權範圍』，本部同意依都市計畫法第二十七條第一項第四款規定，由各該都市計畫擬定機關（新竹縣政府、嘉義縣政府、台南縣政府）辦理都市計畫個案變更。」

第五章 檢討後計畫

第一節 計畫範圍

維持原計畫，本特定區位於新竹縣竹北市內，以高速鐵路新竹車站為中心，計畫範圍界線西與竹北斗崙都市計畫區相鄰，西至現行竹 20 號鄉道，北與 120 號縣道緊鄰，南迄頭前溪堤防。行政轄區隸屬竹北市中興里、十興里、隘口里、東海里及東平里等，計畫面積為 309.22 公頃。

第二節 計畫年期

維持原計畫，以民國 110 年為計畫目標年。

第三節 計畫性質

維持原計畫，為配合高速鐵路之興建而擬定之車站特定區計畫，且為主細計合併擬定之計畫。

第四節 計畫人口與密度

維持原計畫，計畫人口為 45,000 人，居住密度為每公頃 363 人。

第五節 土地使用計畫

一、 高鐵車站專用區

原計畫於車站地區規劃 14.76 公頃之高鐵車站專用區，區內配置有高鐵車站、路線、道路、廣場、停車場、轉運站等項目，其中含附屬事業用地（4.87 公頃）作為聯合開發等商業服務用途，以達到高鐵建設之自償性目標，而其主要服務對象係以高鐵旅客為主。營業項目以旅運服務、辦公大樓、會議中心、購物型商業等為主，其使用項目參見管制要點第四章「高鐵車站專用區土地使用管制暨都市設計管制事項規定」辦理。本次檢討仍維持原計畫。（見表十四、圖十九）

二、住宅區

原計畫劃設住宅區面積計有 104.55 公頃，佔總面積 33.81%，配合高鐵設站引入口及本車站之功能定位，於本車站特定區劃設四處住宅鄰里單元。本次檢討除配合新設社區及宗地分割需求變更部分住宅區為道路用地以增設八米巷道，此外配合調整 16 號道路南側區內服務道路動線調整，變更停四南側住宅區為道路用地，檢討後之住宅區共 102.99 公頃，佔總面積 33.31%。

三、商業區

原計畫之商業規劃功能分成二類，一為滿足高鐵旅客之服務需求及因應高鐵設站後所可能引進三級產業之發展需求，於高鐵車站專用區周邊劃設「商二」(主要商業區)，面積 15.37 公頃；二為服務住宅鄰里單元內居民之商業服務需求，劃設「商一」(鄰里性商業區)，面積 3.95 公頃。以上兩種商業區面積合計 19.32 公頃，佔總面積 6.25%。本次檢討仍維持原計畫。

四、宗教專用區

原計畫內現有三處較大型之伯公廟(龍福宮、廣福宮、福昌宮)，經考量地籍權屬及其現有規模等因素，劃設為宗教專用區，面積合計 0.11 公頃。本次檢討仍維持原計畫。

五、產業專用區

原計畫於特定區東北側劃設產業專用區一處，主要以引進高科技、文教休憩及相關工商服務等產業為限，並應由開發單位或高鐵主管機關擬訂整體開發計畫，其公共設施用地種類應依土地利用計畫及交通需求，予以適當配置，並由本專用區開發者自行興建、管理、維護及需無償提供登記為縣有，面積為 38.3 公頃。本次檢討仍維持原計畫。

六、加油站專用區

原計畫西北側之縣道 120 號沿線，現況有一處十興加油站，為配合特定區未來發展需求，並考量地籍權屬的規模，劃設加油站專用區乙處，面積為 0.11 公頃。本次檢討仍維持原計畫。

七、客家文化保存區

原計畫並未劃設客家文化保存區，經檢討過後為保存忠孝堂建物

及西河世第牌樓並配合活化計畫作相關設施使用，變更部分公園用地(公五)為客家文化保存區，供台灣客家文化中心及其相關設施使用，其建蔽率不得大於 60%，容積率不得大於 160%。變更後之面積為 0.82 公頃，佔總面積 0.27%。

本保存區未來規劃供台灣客家文化中心及其相關設施使用，並預計引入部分服務設施如簡易餐飲、便利商店等內容，未來所增加之量體相當有限，且本保存區兩側為 30m 計畫道路並鄰近 40m 自強南路，對外交通相當便利，其衍生之交通需求，應不致產生影響，於基地內即可解決自需停車需求，另協同交通大學客家文化學院之停車空間，亦可滿足假日遊客外需停車，對於該地區之交通衝擊及衍生停車需求無外部化之虞。

表十四 變更高速鐵路新竹車站特定區計畫(第一次通盤檢討)土地使用計畫變更前後面積對照表
面積單位：公頃

項目	本次檢討前 計畫面積	本次檢討 變更面積	本次檢討後		備註		
			計畫面積	百分比(%)			
土地 使用 分區	住宅區	104.55	-1.56	102.99	33.31		
	商業區	商一	3.95		3.95	1.28	
		商二	15.37		15.37	4.97	
	高鐵車站專用區	14.76		14.76	4.77		
	產業專用區	38.3		38.30	12.39		
	宗教專用區	0.10		0.10	0.03		
	加油站專用區	0.11		0.11	0.04		
	天然氣設施專用區	0.12		0.12	0.04		
	自來水事業專用區	0.50		0.50	0.1		
	電信事業專用區	0.39		0.39	0.13		
	郵政專用區	0.00	+0.10	0.10	0.03		
	灌溉設施專用區	0.67		0.67	0.22		
	客家文化保存區	0.00	+0.82	0.82	0.27		
	小計	178.83	-0.64	178.19	57.63		
公共 設施 用地	高鐵用地	3.50		3.50	1.13		
	機關	2.29	-0.10	2.19	0.71		
	園道	9.75		9.75	3.15		
	文小	7.17		7.17	2.32		
	文中	5.89		5.89	1.90		
	文特	2.90		2.90	0.94		
	公園	13.31	-0.82	12.49	4.04		
	兒童遊樂場	4.66		4.66	1.51		
	停車場	3.19		3.19	1.03		
	體育場	6.29		6.29	2.03		
	變電所用地	1.25		1.25	0.40		
	電力設施用地	0.8		0.80	0.26		
	環保設施用地	0.22		0.22	0.07		
	綠地	4.84	+0.01	4.85	1.57		
廣場	0.12		0.12	0.04			
道路	64.21	+1.55	65.76	21.27			
小計	130.39	+0.64	131.03	42.37			
合計	309.22		309.22	100.00			

註：1. 表內面積應以核定圖實施分割測量面積為準。

第六節 公共設施用地計畫

一、 學校

(一) 文小

原計畫於計畫區東、南及西側各劃設一處國小用地，面積合計 7.17 公頃，於都市計畫定期通盤檢討實施辦法規定尚不足 1.83 公頃。本次檢討考量計畫區內尚有 2.90 公頃之文特用地及緊鄰計畫區西側 3.08 公頃之六家國小，應可彌補區內不足之文小用地，故仍維持原計畫。(見表十五)

(二) 文中

原計畫於高鐵路線用地西側及東側各劃設一處國中用地，面積合計 5.89 公頃，於都市計畫定期通盤檢討實施辦法規定尚不足 1.31 公頃。其中文中二用地內，現況有一處傳統建物「清河堂」，則指定保存規定未來用地單位應整體規劃設計以作為鄉土教材使用。本次檢討考量計畫區內尚有 2.90 公頃之文特用地，故仍維持原計畫。

(三) 文特

原計畫依據縣政府教育局 86 年 3 月 14 日 86 府教國字第 20920 號函建請規劃一所「特殊學校」用地，於計畫區西北側劃設一處文特用地，面積 2.90 公頃。本次檢討仍維持原計畫。

二、 機關

原計畫配合鄰里單元之配置共劃設機關用地四處，其主要功能係提供做為社區里民活動中心、郵政、醫療衛生、消防、警政等項目。其中機三用地內，現況有一處傳統建物「四知堂」，則指定予以保存並作為社區鄰里活動中心之用，面積合計 2.29 公頃。本次檢討為因應中華郵政股份有限公司需求，變更部分「機四」用地為郵政專用區，檢討後之機關用地共 2.19 公頃，佔總面積百分之 0.71。

三、 公園

原計畫於計畫區西側劃設社區公園一處，以提供休閒遊憩功能及塑造站區鮮明意象；另配合各鄰里單元內之環境、景觀特色及為有效隔離高鐵路線對相鄰分區之噪音污染而劃設，係屬鄰里性公園，計有十三處，以上面積合計 13.31 公頃。其中公二、公三、公

四、公九係為保存現有水圳、隘口水汴頭及番子寮水汴頭等景觀資源；公五係為保存早期建物「西河世第」及「忠孝堂」之建築風格。上述數處之保存處理原則詳參本特定區土地使用分區管制要點第十點規定辦理。本次檢討為保存忠孝堂建物及西河世第牌樓並配合活化計畫作相關設施使用，變更部分公園用地(公五)為客家文化保存區，檢討後之面積共 12.49 公頃，佔總面積之 4.08%，仍符合都市計畫定期通盤檢討實施辦法規定所需之面積。

四、 兒童遊樂場

原計畫於住宅鄰里單元中考量公園用地及水圳、水汴頭之區位，均衡配置兒童遊樂場位置，共劃設十二處，面積合計 4.66 公頃。其中兒五用地中，現況有一處傳統建物「問禮堂」，則指定予以保存並作為社區鄰里活動中心之用。本次檢討仍維持原計畫。

五、 體育場

原計畫於高鐵車站站區之北側劃設體育場一處，該用地內現況有一處伯公，應併同特定區內其餘多處田頭伯公，選擇適當之公園或兒童遊樂場用地予以遷移或就地保存，面積 6.29 公頃。本次檢討仍維持原計畫。

六、 停車場

原計畫劃設停車場用地七處，面積 3.19 公頃。其中停一至停五，係為滿足住宅鄰里單元內之停車需求，規定得做立體使用；另停六、停九，主要供主要商業區周邊停車需求，得作立體使用。以建蔽率 80%、容積率 400%計算時，共可提供 12.76 公頃之停車場用地。已可符合都市計畫定期通盤檢討實施辦法規定。若再加入其他公共設施用地做多目標使用提供之公共停車場，則應可滿足未來計畫區停車需求。故檢討後仍維持原計畫。

七、 電信事業專用區

原計畫為因應本計畫區未來開發之電信需求服務，於主要商業區周邊規劃電信事業專用區一處，面積 0.39 公頃。本次檢討仍維持原計畫。

八、 郵政專用區

原計畫並未劃設，本次檢討後為因應未來開發之郵政需求服務，於商一用地西側，變更原部分「機四」用地為郵政專用區，檢討後郵政專用區面積共 0.10 公頃，佔總面積 0.03%。

九、 變電所及電力設施用地

原計畫於特定區西北側及高鐵路線東南側各劃設變電所各一處；另劃設有電力設施用地五處，分布於本特定區東、西、南、北側，以因應未來本車站特定區之用电需求及高壓電線地下化所需連接站用地。面積分別為 1.25 公頃及 0.8 公頃。本次檢討仍維持原計畫。

十、天然氣設施專用區

原計畫現況南側臨頭前溪堤防防汛道路，為中油公司提供台灣北部地區之 12 吋與 16 吋天然氣輸氣幹線經過，且該幹線之自動開關站正位於未來計畫道路用地上，將來開發時勢必需配合遷移，故於現址附近沿既有管線路徑劃設天然氣設施專用區一處，以確保新竹以北地區之正常輸供氣及維護公共安全，面積為 0.12 公頃。本次檢討仍維持原計畫。

十一、環保設施用地

原計畫於計畫區西南側劃設環保設施用地一處，面積為 0.22 公頃，以利未來污水處理廠或垃圾處理場等相關設施使用。本次檢討仍維持原計畫。

十二、綠地

原計畫為避免宗教專用區之劃設所造成鄰近地區街廓畸零不整，以及保留特定區內之現有水圳，共計劃設綠地六處。其中綠地一位於「宗一」之南側，綠地二位於「宗三」之北側；綠地三及綠地四為 12 公尺寬的綠化軸帶，綠地五為 10 公尺寬的綠化軸帶，此三處綠化軸帶之中央則為水圳位置，其中綠地三、綠地五之水圳寬度及其景觀設計係由區段徵收開發單位整體考量規劃之，而綠地四之水圳則依現有水圳寬度及位置劃設為灌溉設施專用區，係農田水利會所有；另為使此三處綠化軸帶能整合為環狀親水性系統，劃設綠地六為 6 公尺寬，其目的是為設置跨越 1 號、2 號及 12 號道路之自行車道及自行車專用路橋，期能與頭前溪堤防河濱公園相聯繫成一綠地系統，以上面積共計 4.84 公頃。本次檢討配合 16 號道路南側區內服務道路之動線調整，變更部分道路用地為綠地，檢討後之面積共 4.85 公頃，佔總面積 1.57%。

十三、灌溉設施專用區

原計畫為使特定區現有水圳之原有風貌予以保留，以及考量特定區以西水圳下游地區之灌溉需求，將綠地四範圍內之水圳，依現況水圳寬度及原位置劃設為灌溉設施專用區，面積為 0.67 公頃。本

次檢討仍維持原計畫。

十四、自來水事業專用區

原計畫為因應特定區未來居住人口之引進，所產生日後正常供水調配之需要，台灣省自來水公司建請提供配水池用地規模 0.5 公頃，故於區內地形較高之區位，劃設自來水專用區一處，面積 0.5 公頃。本次檢討仍維持原計畫。

十五、廣場

原計畫為使較具特色之小型伯公及其附近植栽得就原地予以保存，共劃設 20 公尺見方之廣場用地三處，面積 0.12 公頃，另為使產業專用區內之伯公其公眾可達性提高，則規定應與留設道路通行。本次檢討仍維持原計畫。

十六、五項公共設施面積檢討

依都市計畫定期通盤檢討實施辦法規定，計畫區內五項公共設施面積需超過計畫區總面積之 10%，本保存區變更後剩餘五項公共設施總面積約 33.28 公頃，達計畫區總面積之 10.76%，仍符合檢討標準。

表十五 五項公共設施面積檢討表

項 目	變更前	增減面積	變更後
公園	13.31	-0.82	12.49
體育場所	6.29	-	6.29
綠地	4.84	+0.01	4.85
廣場	0.12	-	0.12
兒童遊樂場	4.66	-	4.66
園道(1/2)	4.88	-	4.88
小計	34.10	-0.81	33.29
計畫總面積	309.22	-	309.22
五項公共設施比例	11.03	-	10.77

表十六 變更高速鐵路新竹車站特定區計畫(第一次通盤檢討)公共設施明細表

項目	編號	面積 (公頃)	位置	備註
高鐵用地		3.5	高鐵路線	
機關	機一	0.53	公一北側	
	機二	0.66	十二號道路北側	
	機三	0.60	公十二西側	四知堂，供社區活動中心使用
	機四	0.40	宗二北側	
	合計	2.19		
學校	文小一	2.8	計畫區西側住宅鄰里單元	
	文小二	2.06	計畫區南側住宅鄰里單元	
	文小三	2.31	計畫區東側住宅鄰里單元	
	小計	7.17		
	文中一	2.63	公二北側	
	文中二	3.26	文小三東側	清河堂，供鄉土教學使用
	小計	5.89		
	文特	2.90	變一東側	
	合計	15.96		
公園	公一	3.25	高鐵車站專用區西側	兼供共同管道監控中心使用
	公二	0.86	文中一南側	
	公三	1.32	停四西側	番子寮伯公
	公四	0.34	變二東側	
	公五	<u>0.81</u>	二號道路西側	
	公六	0.31	停三東北側	
	公七	0.49	文小二西側	
	公八	0.49	天然氣設施用地北側	
	公九	0.96	計畫區東南側	水汙頭
	公十	0.41	體育場用地東側	
	公十一	0.36	公十東側	
	公十二	1.42	機三東側	
	公十三	1.47	機四西側	
	合計	<u>12.49</u>		
兒童遊樂場	兒一	0.67	文小一西側	
	兒二	0.19	文中一西側	
	兒三	0.39	停三東側	
	兒四	0.50	環保設施用地東側	
	兒五	0.37	綠地五南側	問禮堂，供社區活動中心使用
	兒六	0.61	文小二北側	
	兒七	0.27	文小二南側	
	兒八	0.13	公三東側	
	兒九	0.51	文小三北側	

續表十六 變更高速鐵路新竹車站特定區計畫(第一次通盤檢討)公共設施明細表

項目	編號	面積 (公頃)	位置	備註
兒童遊樂場	兒十	0.09	公四西側	
	兒十一	0.48	停五東側	
	兒十二	0.45	公一南側	
	合計	4.66		
體育場	體	6.29	高鐵車站專用區北側	
綠地	綠一	0.05	宗一南側	
	綠二	0.02	宗三北側	
	綠三	0.86	一號道路北側	
	綠四	2.02	一號道路南側	
	綠五	1.28	十二號道路南側	
	綠六	0.23	計畫區西側	
	綠七	0.13	園道與產專區相鄰附近	91年個案變更增設
	綠八	0.26	環保設施用地南側	91年個案變更增設
	合計	4.85		
停車場	停一	0.32	文小一東側	
	停二	0.36	公一西側	
	停三	0.31	兒三東側	
	停四	0.40	公三東側	
	停五	0.41	兒十一西側	
	停六	0.75	兒五北側公一南側	
	停九	0.64	兒七南側公一北側	
	合計	3.19		
變電所	變一	0.68	計畫區西北側	
	變二	0.57	高鐵用地東南側	
	合計	1.25		
電力設施用地	電力一	0.16	園道東側	
	電力二	0.16	兒七南側	
	電力三	0.16	文中二南側	
	電力四	0.16	環保設施用地北側	
	電力五	0.16	公十二西側	
	合計	0.80		
環保設施	環	0.22	計畫區西南側	
廣場用地	廣一	0.04	產業專用區內東側	
	廣二	0.04	產業專用區內南側	
	廣三	0.04	電信事業專用區北側	
	合計	0.12		
園道		9.75	計畫區北側	
道路		65.76		
總計		131.03		

註：表內面積應依據核定計畫圖實施實地分割測量面積為準。

第七節 交通系統計畫

一、 高速鐵路系統

原計畫將高鐵車站專用區外之高鐵路線路權範圍，劃設為高鐵路線用地，面積為 3.5 公頃。本次檢討仍維持原計畫。

二、 道路系統

原計畫道路系統之功能層級區分為主要聯外道路、區內主要道路、區內次要道路及區內服務道路等四種。劃設面積共 64.21 公頃。本次檢討除配合新設社區及宗地分割需求增設 8m 巷道並配合 16 號道路南側區內服務道路動線調整，變更部分道路用地為綠地，部分住宅區為道路用地，檢討後面積共 65.76 公頃，佔總面積 21.27%。

(一) 主要聯外道路

1. 園道，計畫道路寬度 60 公尺，位於計畫區北側，為東西向道路，起自計畫區西側邊界 19 號道路，西與竹北斗崙都市計畫區之園道相接，東至高鐵車站專用區北側與縣道 120 號道路相接。
2. 1 號道路，計畫寬度 30 公尺，起自計畫區西側邊界 2 號道路，向東經高鐵車站專用區南側穿越計畫中央至計畫區東側，為區隔特定區北側與南側住宅鄰里單元之東西向道路，往西與竹北斗崙都市計畫區之 3-6 號道路相接。
3. 2 號道路，計畫寬度 30 公尺，沿特定區西、南、東側劃設之外環道，往北與縣道 120 號道路相接，往西則穿越經國橋橋下與頭前溪堤防北側防汛道路相接。

(二) 區內主要道路

1. 3 號道路，計畫寬度 30 公尺，位於計畫區西側，穿越特定區西北側與西南側之住宅鄰里單元，為南北向道路，北起園道，南至 2 號道路。
2. 4 號道路，計畫寬度 30 公尺，位於計畫區中央，為南北向道路，北起縣道 120 號道路，南至 2 號道路。
3. 5 號道路，計畫寬度 30 公尺，位於「公一」與「專一」之間，為南北向道路，北起園道，南至 1 號道路。

- 4 . 11 號道路，計畫寬度 20 公尺，位於特定區東北側住宅鄰里單元內，為東西向道路，東起九號道路，西與斗崙都計區 3-2 號道路相接。
- 5 . 12 號道路，計畫寬度 20 公尺，位於特定區西南側住宅鄰里單元內，為東西側道路，東起四號道路，西與斗崙都計區 5-18 號道路相接。
- 6 . 7 號道路，計畫寬度 30 公尺，位於「專一」與「專二」之間，為南北向道路，北起園道，南至 1 號道路。

(三) 區內次要道路

- 1 . 6-1 號道路，計畫寬度 20 公尺，位於「專一」北側，為 L 型道路，西起 4 號道路，東至高鐵車站專用區，並向北延伸至園道。
- 2 . 6-2 號道路，計畫寬度 20 公尺，位於「專一」南側，為 L 型道路，西起 4 號道路，東至高鐵車站專用區，並向南延伸至一號道路。
- 3 . 8 號道路，計畫寬度 20 公尺，東起 6-2 號道路，西至 19 號道路。
- 4 . 9 號道路，計畫寬度 20 公尺，位於特定區西北側住宅鄰里單元內，北起園道，南至 1 號道路。
- 5 . 10 號道路，計畫寬度 20 公尺，位於特定區西北側住宅鄰里單元內，東起 4 號道路，西至 9 號道路。
- 6 . 13 號道路，計畫寬度 20 公尺，位於特定區西南側住宅鄰里單元內，北起 1 號道路與 9 號道路相接，南至 2 號道路。
- 7 . 14 號道路，計畫寬度 20 公尺，位於特定區南側住宅鄰里單元內，西起四號道路與 12 號道路相接，東至高速鐵路用地橋下道路。
- 8 . 15 號道路，計畫寬度 20 公尺，位於特定區南側住宅鄰里單元內，為一弧型道路，東起機三南側之高速鐵路用地橋下道路，南至 2 號道路。
- 9 . 16 號道路，計畫寬度 20 公尺，位於特定區南側住宅鄰里單元內，北起一號道路，南至公三與 22 號道路。

- 1 0 . 17 號道路，計畫寬度 20 公尺，位於特定區東南側住宅鄰里單元內，北起 1 道路，南至 2 號道路。
- 1 1 . 18 號道路，計畫寬度 20 公尺，位於特定區東南側住宅鄰里單元內，東起 2 號道路，西至高鐵用地橋下道路。

(四) 區內服務道路

- 1 . 6—3 道路，計畫寬度 20 公尺，位於特定區中央之主要商業區內，為南北向道路，分為南北段，分別位於「公一」南側與北側。
- 2 . 6—4 號道路，計畫寬度 20 公尺，位於特定區中央之主要商業區內，為南北向道路，分為南北二段，分別位於「專一」南側與北側。
- 3 . 6—5 號道路，計畫寬度 20 公尺，位於產業專用區西側內，北起 7 號道路，南至 1 號道路。
- 4 . 19 號道路，計畫寬度 12 公尺，位於特定區西側範圍界邊，北起園道，南至 1 號道路。
- 5 . 20 號道路，計畫寬度 12 公尺，位於特定區西側範圍界邊，北起 1 號道路與 19 號道路相接，南至 2 號道路。
- 6 . 21 道路，計畫寬度 12 公尺，位於特定區南側住宅鄰里單元內，北起 1 號道路與 5 號道路相接，南至 2 號道路。
- 7 . 22 號道路，計畫寬度 12 公尺，位於特定區南側住宅鄰里單元內，北起停四東側高鐵路線橋下道路，南至 2 號道路。
- 8 . 23 號道路，計畫寬度 12 公尺，位於特定區東南側住宅鄰里單元內，東起 2 號道路，西至高鐵路線用地橋下道路與 22 號道路相接。
- 9 . 24 號道路，計畫寬度 12 公尺，位於園道北側，為南北向道路，北起縣道 120 道路，南至園道與 5 號道路相接。

1 0 . 25 號道路，計畫寬度 12 公尺，位於特定區西北側，北起縣道 120 道路，南至園道。

1 1 . 26 號道路，計畫寬度 10 公尺，位於高鐵車站專用區北側，公十西側之南北向道路。

1 2 . 27 號道路，計畫寬度 10 公尺，位於高鐵車站專用區北側，公十一東側之南北向道路。

1 3 . 28 號道路，計畫寬度 10 公尺，位於高鐵車站專用區南側，公十二西側之南北向道路。

1 4 . 29 號道路，計畫寬度 10 公尺，位於高鐵車站專用區南側，公十三東側之南北向道路。

餘計畫區內尚劃設有 8 公尺道路及 4 公尺之人行步道，做為本計畫區內之服務性道路。另為創造建築基地開放空間系統留設之整體性，規定各層級之道路系統應予退縮建築。

三、綠化步道系統

原計畫為達本特定區親水性之開放空間構想，配合現有水圳共劃設三條帶狀之綠化系統，依規劃構想，水圳將採明渠式構造，沿水圳兩側配置步道系統，其中自行車道納入步道系統中設計於水圳任一側。為使上述三條帶狀綠地系統能具連續性，故於特定區最西側劃設綠地六，並規定應設置能跨越 4 號、12 號、2 號計畫道路之自行車道及自行車專用路橋，俾利與頭前溪堤防河濱公園相連。此外，學校、機關等公共設施之規劃設計，應配合綠地、親水性設施等開放空間構想，於綠化系統端點或鄰接部份，配合留設開放性之綠化空間。本次檢討配合產業專用區整體設計，將公一與車站專用區之專一、專二用地及產業專用區作一連續性之開放空間，使本計畫之開放空間系統更加完整。

表十八 變更高速鐵路新竹車站特定區計畫(第一次通盤檢討)道路編號明細表

編號	起迄點	寬度 (公尺)	長度 (公尺)	備註	
主要 聯外 道路	園道	計畫區西北側至高鐵車站專用區北側	60	1,656	
	一	起自計畫區西側穿越計畫區中央至計畫區東側	30	2,267	
區 內 主 要 道 路	二	起自計畫區西南側，沿頭前溪堤防至計畫區東北側	30	3,422	外環道
	三	計畫區西側，北起園道，南迄於二號道路	30	1,178	
	四	北起縣道 120 號道路，南迄於二號道路	30	1,302	
	五	北起園道，南至一號道路	30	457	
	七	北起園道，南迄於一號道路	30	445	
	十一	東起九號道路，西與斗崙都計區 3-2 號道路相接	30	333	
	十二	東起四號道路，西與斗崙都計區 5-18 號道路相接	30	774	
區 內 次 要 道 路	六-1	位於「專一」北側，北起園道，西至四號道路	20	424	
	六-2	位於「專一」北側，北起園道，西至四號道路	20	469	
	八	東起四號道路，西至十九號道路	20	718	
	九	北起園道，南至一號道路	20	567	
	十	東起四號道路，西至九號道路	20	334	
	十三	北以一號道路，南至二號道路	20	517	
	十四	東起高鐵路線用地橋下道路，西至四號道路	20	833	
	十五	東起高鐵路線用地橋下道路，南至二號道路	20	704	
	十六	北起一號道路，南至廿二號道路	20	366	
	十七	北起一號道路，南至二號道路	20	557	
區 內 服 務 道 路	十八	西起高鐵路線用地橋下道路，東至二號道路	20	563	
	六-3	分為二段公一南側與北側	20	274	
	六-4	分為二段「專一」南側與北側	20	252	
	六-5	位於「專一」西側，北起七號道路，南至一號道路	20	560	
	十九	北起園道，南至一號道路	12	751	
	廿	北起一號道路，南至二號道路	12	476	
	廿一	北接五園道，南至一號道路	12	583	
	廿二	北起停四東側高鐵路線橋下道路，南至二號道路	12	473	
	廿三	東起二號道路，西至廿二號道路	12	472	
	廿四	北起縣道一二 道路，南至園道	12	225	
區 內 服 務 道 路	廿五	北起縣道一二 道路，南至園道	12	104	
	廿六	位於「專一」北側，公十四西側	10	231	
	廿七	位於「專一」北側，公十一東側	10	166	
	廿八	位於「專一」南側，公十二西側	10	705	
	廿九	位於「專一」南側，公十三東側	10	730	

第八節 都市防災計畫

原計畫之都市防災計畫，在規劃上主要係以道路系統做為緊急疏散及避難路線，並以三十公尺以上道路將計畫區區隔為數處災變區域，各災變區域內之災害疏散區係為綠化開放空間及公共設施用地，分別以機關、文中、文小、公園、兒童遊樂場等地區為主，亦可優先作為臨時性指揮救護處所之設置地點及救助物資、人力調度處。

本次檢討依據內政部建築研究所「都市計畫防災規劃手冊彙編」之指導，都市計畫防災空間系統劃設主要分為三大系統：1. 防災避難圈劃設、2. 防救災據點指定、3. 防救災動線系統劃設。本檢討針對此三系統之規劃，細分說明如後，檢討後之防災計畫見圖二十二至二十四：

一、區域性災害可能性

本計畫地屬平原地區，南側為頭前溪河濱公園，北側及東側屬非都市計畫地區之低度開發帶。

此外，本計畫西側緊臨竹北(含斗崙地區)都市計畫，透過本計畫區北側縣道 120 號道路及本計畫內之 60 公尺園道直達竹北縣治地區並連接中山高速公路，屬於都市化地帶。

依前述本特定區之相關災害史，本特定區可能發生之區域性災害如下表十九有風災、水災、震災及重大火災等。其中本計畫之震災可能性，由前述災害史可知本計畫附近並無斷層帶直接經過，且屬輕度地震地區，應不屬第一、二級防災地區，震災防災體系圖如圖二十二所示。

風災及水災因本計畫南臨頭前溪但無相關之災害史，應屬第三級防災地區，風、水災防災計畫圖如圖二十三所示。

至於重大火災之發生，除連外路線要求暢通外，本研究屬新設都市地區，應無老舊木造建築群，至於高層建築，各街廓均要求適當退縮建築，可有效防止火災延燒，且於都市設計審議之開發案，均要求於基地四周五十公尺範圍，設置消防栓乙處以利防救災。火震災防災計畫圖如圖二十四所示。

表十九 本特定區可能災害分類表

類型	重點災害類型	可能發生地區	可能災害結果	預警資料
自然現象類型	風災	計畫區全區	可能連續產生土石流災害、水災，造成公共基礎建設及建築物毀損、居民傷亡、農業損失。	氣象預報
	水災	計畫區南側臨頭前溪部分	可能造成公共基礎建設及建築物毀損、居民傷亡。	氣象預報、水災敏感地資料、洪氾監測
	震災	本區無活動斷層經過，計畫區全區皆屬輕震地區	可能造成公共基礎建設及建築物毀損、居民傷亡。	地質斷層資料
人為因素類型	重大火災	計畫區全區	都市重大火災除了危及居民生命財產，更可能影響都市未來發展。	老舊木造建築群、高層建築等分布資料

二、防災體系

依據新竹縣防救災體系圖(見圖二十二)，本計畫配合竹北市防災計畫劃設都市防災計畫，原計畫在規劃上主要係以道路系統做為緊急疏散及避難路線，並以 30 公尺以上道路將計畫區區隔為數處災變區域，各災變區域內之災害疏散區係為綠化開放空間及公共設施用地，分別以機關、文中、文小、公園、兒童遊樂場等地區為主，亦可優先作為臨時性指揮救護處所之設置地點及救助物資、人力調度處。

三、防災避難圈劃設

(一) 防災避難圈劃設原則

防災避難圈的劃設，除了作為避難救災的行政管理依據外，對於都市居民的避難導引與避難行為模式也有一定的助益。各區域內可以根據其本身的地理區位及空間設施條件，分別訂定適合的避難圈域，並作為相互支援的最小單位，有關防災避難圈劃設原則如下：

1. 防災避難圈其圈域內避難人員為三萬至四萬五千人，且可能的自發性避難範圍，盡可能控制在 300 公尺以內，所有人員在五到十分鐘可步行至避難場所為原則。
2. 避難圈之劃設方式應以都市的人口分佈、學區、鄰里

組織、道路系統、避難空間分佈...等相關資料一併考量劃設而成。

(二) 防災避難圈之劃設

本計畫內之防災避難圈域以主要計畫道路之分隔及不同生活分區為劃設標準，詳見圖二十三、二十四。

四、防救災據點指定

(一) 防救災據點指定原則

1. 避難生活據點：分別對應不同的避難人員可停留時間的長短，也對應了災害發生之不同時序列中扮演的角色，避難生活據點之劃設可分為四個層級：1. 緊急避難場所、2. 臨時避難場所、3. 臨時收容場所、4. 中長期收容場所等。
2. 醫療據點：臨時醫療場所為發揮機動醫療設施、急救的功效於都市中每一個可能的災區，配合臨時收容場所的劃設原則來加以指定；中長期醫療場所則以都市中現有附設病房之醫院為指定對象。
3. 物資支援據點：物資發放據點之設置，以臨時收容場所作為指定之對象；物資接收據點則以便於聯外之大型市場、車站或防災圈域內交通便利、區位適當且方便直昇機停放及車輛進出的大型公園為據點。
4. 消防據點：主要以消防分隊作為消防指揮所，並配合防災避難圈的單元劃分，分派每一消防分隊的服務範圍。
5. 警察據點：以現有之派出所擔負主要工作任務，同樣以防災避難圈的單元劃分，分派服務範圍，進行災害情報的發佈與蒐集。

(二) 防救災據點之指定

本計畫區內各項防救災據點之指定如下：

1. 緊急避難場所：指定對象以避難圈內現有之開放空間為主，包含建築基地內之空地、綠地、道路等。
2. 臨時避難據點：指定對象以避難圈內之鄰里公園、綠

地為主。

3. 臨時收容場所：指定對象主要以避難圈內中小學、一公頃以上之公園綠地為主，並同時兼做物資發放據點使用；計畫區內有文小一、文小二、文小三、文中一、文中二、文特、公三、公五、公九等用地，另計畫區北側之非都市農業區及南側之頭前溪河濱公園亦可供臨時收容使用。
4. 中長期收容場所：指定對象必須擁有較完善的設施及可供庇護場所以都市全市型之公園、高中、大學為理想的對象，計畫區內有公一用地可供指定。
5. 醫療據點：本計畫內未來產業專用區將做台大生醫園區使用，內設有醫療專區應可供指定為醫療據點使用。
6. 物資接受據點：本計畫內公一用地鄰近車站用地且面積達 3.25 公頃，且位於計畫中心地帶，交通便利，應可指定為物資接受據點。此外本計畫內體育場用地面積 6.29 公頃且面臨六十公尺圓道，交通便利，亦可作為物資接受據點。
7. 消防據點：本計畫之消防分隊設置於機三用地內，可指定為消防據點。
8. 警察據點：本計畫之警察據點設置於機三用地內，可指定為警察據點。

五、防救災動線系統劃設

(一) 緊急通道：

指定寬度 20 公尺以上之主要聯外道路為第一層級之緊急道路。災害發生後，為使搶救的工作順利進行，應對緊急道路之人員及車輛實施通行管制。

(二) 救援輸送通道：

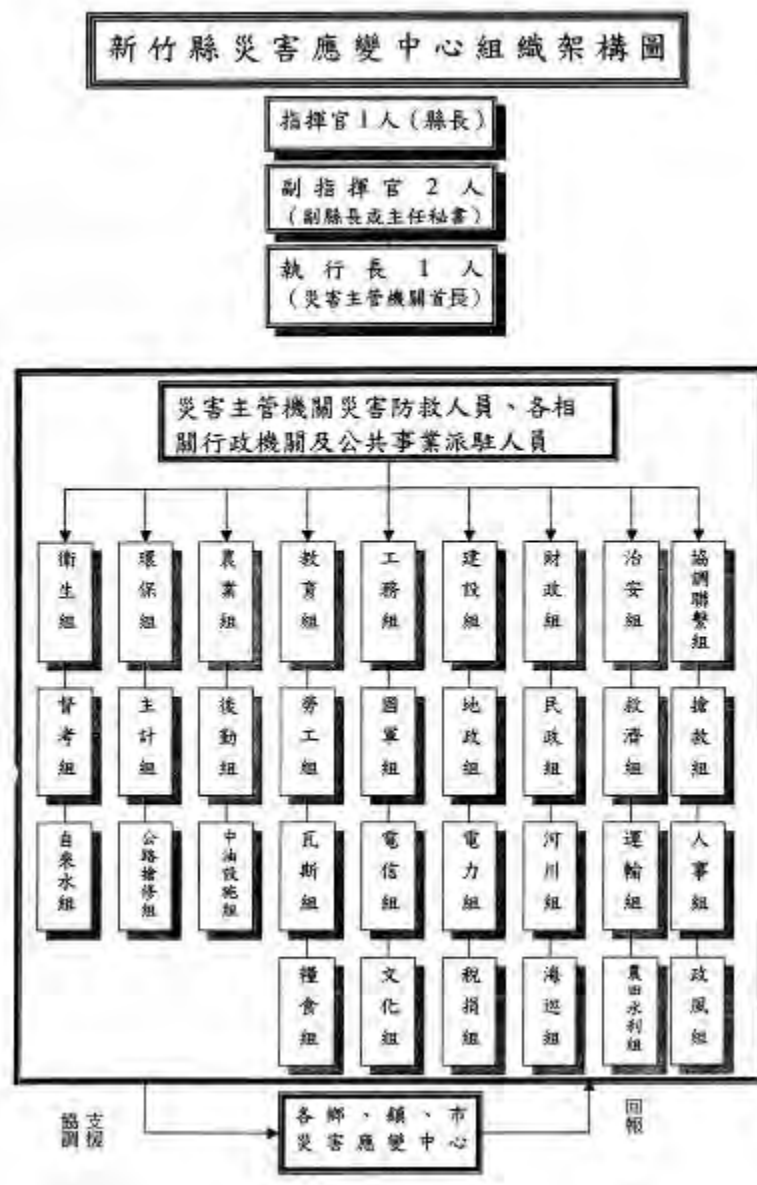
對於救援輸送道路必須維持在 15 公尺以上，配合緊急通道架構成完整之交通路網。此層級道路主要提供避難人員通往避難區之路徑，及車輛運送至各防災據點之機能。

(三) 消防通道：

考慮消防車輛投入滅火的活動，以區域內 8 公尺以上道路為指定對象。消防通道除保持消防車輛行進暢通與消防機具操作空間之確保外，所架構的路網還必須滿足有效消防半徑 280 公尺的要求。

(四) 避難通道：

以區域內 8 公尺以下道路為指定對象，此道路層級的劃設，主要作為在各個指定作為避難場所、防救災據點之設施無法臨接前三個層級之道路網時，而劃設一輔助性的路徑，以聯絡其他避難空間、據點或連通前三個層級道路時劃設。



圖二十二 新竹縣防救災體系圖

第九節 土地使用分區管制計畫

原計畫為確保都市生活環境品質，及促進土地資源之合理利用，對於本特定區各分區之使用強度予以管理，另依都市計畫法第 22 條及同法台灣省施行細則第 35 條之規定訂定土地使用分區管制要點，該要點內容包括土地使用分區管制，開發強度規定、都市設計管制事項及再發展地區開發管理規定等。本次檢討變更或新增管制要點內容者共 7 條，變更內容包括因應劃設客家文化保存區及郵政專用區變更或新增條文、增定公共設施用地多目標使用項目、配合劃設配合都市設計管制要點修訂條文等。檢討後之土地使用管制要點如附錄一。

第十節 都市設計

原計畫之都市設計管制事項，依本特定區土地使用分區管制要點第三章及第四章之規定辦理。其中都市設計之審議機制說明如下：

- 一、特定區除高鐵車站專用區以外之地區，係依管制要點第三章規定辦理都市設計，各項開發建築應於發照前經「新竹縣都市設計審議委員會」審議通過後為之，且必要時得依本管制事項精神另訂更詳確之都市設計管制事項，以為審議時之依據。
- 二、另為加速高鐵車站專用區之開發效率，則依管制要點第四章規定辦理都市設計，並應擬定站區整體計畫及分期開發計畫，提請「高鐵車站專用區都市設計審議小組」審議通過後，始得發照建築。

第十一節 事業及財務計畫

本次通盤檢討之事業及財務計畫表詳如表二十所示。

表二十 變更高速鐵路新竹車站特定區計畫(第一次通盤檢討)事業及財務計畫表

公共設施種類	面積(公頃)	土地取得方式					開闢經費(億元)			主辦單位	預定完成期限	經費來源
		徵購	土地重劃	區段徵收	公地撥用	獎勵投資	地上物補償費	整地費與工程費	合計			
道路用地	1.55			✓			0.08	1.19	1.27	交通部 高速鐵路工程局及新竹縣政府	93~95年	高鐵特別預算
綠地用地	0.01			✓			0	0.02	0.02	新竹縣政府	93~95年	高鐵特別預算