

第五章 商業開發與建築計畫

第一節 商業開發

一、基地使用說明

(一)變更都市計畫後允許使用項目

依據現行都市計畫內容，中壢車站為鐵路用地，為配合鐵路高架化及共構大樓之建設，刻正辦理「變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫(配合臺鐵捷運化桃園段高架化建設計畫)(草案)」，調整鐵路用地為交通用地，建蔽率 70%、容積率 380% (供鐵路、捷運設施使用部分及地下停車場不計入容積)，容許使用項目為供鐵路路線、場、站及相關附屬設施使用；供捷運路線、場、站及相關附屬設施使用；供道路使用；交通用地辦理土地開發時，其使用管制應依都市計畫法臺灣省施行細則有關商業區之規定辦理。

(二)本案規劃提供之使用項目

依據基地現況、發展願景與功能定位，規劃提供購物商場、觀光旅館、辦公空間、休閒會展之使用。此外基地內更強調留設開放空間、提供市區客運或停車場，除了提升土地使用效益之外，亦降低開發對環境之衝擊。



圖5-1 基地商業使用項目示意圖

資料來源：本計畫彙整。

二、容積獎勵與建築量體

(一)容積獎勵

依據「桃園縣都市更新建築容積獎勵核算基準」規定，建築設計以符合地方發展特性、提供開放空間與人行道，且開發基地具規模，以一般情境概估申請更新獎勵值為 24%(保守值為 21.85%，樂觀值為 28.30%)。其中，考量計畫範圍提供社區使用之公益設施維護管理不易，因此目前評估未納入申請獎勵。

此外，依據現行「變更中壢平鎮都市計畫(土地使用分區管制要點)」規定，申請設置公益設施與留設連通空間，以一般情境概估獎勵值 7%(保守值為 4%，樂觀值為 10%)。

以一般情境概估，上述兩項獎勵值合計為 31%，以此供後續開發參考，若開發者與主管機關認為申請獎勵具可行性，得以實際設計與配置依規定申請相關獎勵值。現階段考量獎勵值申請需經過審議，不確定性過高恐影響招商，故本案以無申請任何獎勵值情況下評估後續開發效益。

表5-1 基地申請容積獎勵試算表(依據都市更新建築容積獎勵辦法)

條次	獎勵項目	上限值	申請獎勵值 (一般情境)
#4	提供社區使用之公益設施	15%	-
#5	開闢或管理周邊公共設施或捐贈都市更新基金	15%	-
#6	保存維護更新單元內具歷史性、紀念性、藝術價值之建築物	15%	-
#7	整體規劃設計對於都市環境品質、無障礙環境、都市景觀、都市防災、都市生態具有正面貢獻，或採智慧型建築設計，其標準高於法令規定	20%	9%
#8	建築基地及建築物採綠建築設計並取得綠建築標章(銀級以上)	10%	-
#9	政府劃定更新地區公告後六年內申請實施都市更新事業	10%	5%
#10	更新單元為一完整街廓或面積達三千平方公尺以上	15%	10%
#11	處理占有他人土地之舊違章建築戶	20%	-
#12	維持更新後住宅單元達平均居住水準之獎勵	未定	-
	小計	-	24%

表5-2 基地申請容積獎勵試算表(依據桃園縣規定)

◆ 桃園縣都市更新建築容積獎勵核算標準							
獎勵項目		上限值	獎勵值				
			保守	一般	樂觀		
ΔF1	原建築容積高於法定容積		—	—	—	—	
ΔF2	更新後分配之建築物樓地板面積不及當地平均居住水準獎勵		—	—	—	—	
ΔF3	提供社區使用之公益設施		不予計算容積	—	—	—	
ΔF4	更新時程獎勵	政府劃定更新地區公告後三年內	7%	—	—	7%	
		其餘在所訂時程內申請	5%	5%	5%	—	
ΔF5	規劃設計獎勵	符合地方發展特性	色彩量體與環境調和	5%	3%	4%	5%
			配合重大建設	委員決定	—	—	—
		開放空間廣場(法定空地外增設)	200 平方公尺以上	2%為上限	—	—	—
			300 平方公尺以上	4%為上限	—	—	—
			400 平方公尺以上	6%為上限	—	—	—
			500 平方公尺以上	8%為上限	0.25%	0.50%	0.90%
		人行步道(沿街留設 6 公尺)	—	—	3.6%	4.5%	5.4%
		保存經核定具歷史性、紀念性藝術價值之建築物	—	—	—	—	—
更新單元規模	完整街廓	5%	—	—	—		
	三千平方公尺以上	以 3%核計，每增加 1,000 平方公尺增加 1%，最高與前項相加以法定容積 10%為限。	10%	10%	10%		
ΔF6	舊違章建築戶		—	—	—	—	
小計			—	21.85%	24%	28.30%	
◆ 變更中壢平鎮都市計畫(土地使用分區管制要點)							
第 12 條	1.公共開放空間		—	—	—	—	
	2-1 私人捐獻或設置圖書館、博物館、藝術中心、活動中心等集中留設面積達 100 平方公尺		30%	4%	7%	10%	
	2-2 建築物留設空間與天橋或地下道連接供公眾使用		—	—	—	—	
合計(更新獎勵+土管獎勵)			—	25.85%	31%	38.30%	

資料來源：本計畫彙整。

(二) 建築量體

以計畫範圍進行開發，依據刻正辦理變更都市計畫(草案)內容，擬變更鐵路用地為交通用地，以建蔽率 70%、容積率 380%，計算法定容積面積為 52,960.76 平方公尺(因交通用地內部分私有土地有待取得，依據目前審議討論原則，需扣除私有土地後計算開發法定容積)，分析無申請容積獎勵之建築量體情形，建物採鋼骨鋼筋混凝土(SRC)結構。

依據土地使用分區管制要點，商業區停車空間計算係以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(含)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 1 部停車空間，本案以概估興建面積，計算法定停車位數量約需 1,701 個(表 5-3)。

表5-3 基地開發面積分析

項目	設計內容
使用分區	交通用地 (依循刻正辦理之都市計畫規定，暫以目前審議版本評估)
基地面積(m ²)	54,172.76 (以交通用地面積評估)
建蔽率(%) / 建築面積(m ²)	70% 37,920.93
計算法定容積面積(m ²)	52,960.76 (因交通用地內部分私有土地有待取得，依據目前審議討論原則，私有土地不計開發法定容積)
容積率(%) / 法定容積(m ²)	380% 201,250.89
是否申請獎勵	考量獎勵申請具高度不確定性，易影響招商及開發時程，以無申請容積獎勵(0%)估計
允建容積(m ²)	201,250.89
法定汽車/機車停車位(個)	1,701

資料來源：本計畫彙整。

第二節 建築計畫

由於已委託進行中壢車站量體之細部設計，為避免規劃與設計衝突，以細部設計內容為配置基礎，惟細部設計仍有部分內容涉及政府決策與協調，尚未定案，故依現階段細部設計最新成果，提出相關構想。

一、基地配置構想

計畫範圍位於中和路(北側)、新興路(南側)、中新地下道(東側)、龍岡路(西側)之間，計畫範圍長度約 720 公尺，寬度約 85 公尺，屬狹長的基地形狀。以現階段細部設計內容，基地設計規劃以三區塊配置。

1. 配合北側計畫道路，於計畫範圍採建國路向南延伸至新興街，設置寬 20 公尺車行道路。
2. 於元化路與中正路交接圓環延伸至健行路，設置 20 公尺車行道路，且配合站前商業區設置及車站出入口處，考量屬人潮進出重要動線，兩側留設人行活動空間設計。
3. 配合地區紋理，於計畫範圍採中山路 75 巷與新興街 194 巷之延伸，留設人行活動通道以連通前後站。
4. 配合周邊人、車行動線暢通，中和路(北側)留設 12 公尺道路及新興路(南側)留設寬 20 公尺道路。

二、基地使用規劃

(一)提供多元性使用，強化建築配置舒適性

1. 建築物強調簡潔、俐落之地標建築意象，將站區打造「創意商業綠核心」，並進行綠建築設計。
2. 為強化地區縫合，塑造人潮活動據點，以降低建蔽率為設計原則，並集中留設開放空間。
3. 計畫範圍中央建物，配合使用機能，提供商務辦公空間，單純使用空間與動線，保障企業工作品質。
4. 計畫範圍東側建物，低樓層提供百貨商場(包括美食街、主題餐廳)，高樓層提供觀光旅館、休閒會展空間(包括政府提供公益設施)為主，以提供具連續性商業空間。
5. 計畫範圍西側建物，設置市區公車站及立體停車場，以達集中管理，提供舒適轉乘空間。於立體停車場低樓層設置商場與轉運空間，高樓層提供停車空間，不僅增加轉乘消費便利性，亦使商業使用能自共構大樓延伸至立體停車場。
6. 為提升地區空間串連與減少壓迫感，除了提高計畫範圍內建築物間鄰棟間距外，亦需與計畫範圍南側住宅區建物保留適當距離。

表5-4 車站共構大樓商品規劃與經營策略

開發商品	區位	經營者	商品內容規劃	後續經營策略
辦公商務	考量建物設計使用情形，及縮短步行距離，規劃於鄰近捷運車站	臺鐵局或具有物業管理能力業者	辦公室、研發空間、地方機關使用、補習班等	以地區產業為主，配合金融業、機關等，提供便利的工作環境
百貨商場	考量鄰近捷運車站可提升使用效率，規劃於鄰近捷運車站	地區型百貨商場經營集團	1.時尚、設計與品味 2.生活用品與創意生活小物 3.流行性服飾配件 4.藝文展示空間 5.Outlet、免稅店	1.吸引旗艦商業進駐，強化品牌市場區隔 2.共同投資分散經營風險
觀光旅館	考量鄰近捷運車站可提升使用效率，規劃於鄰近捷運車站	以商務導向之國際飯店業者	1.星級飯店與會議空間 2.宴會廳與主題餐廳 3.地方特色商品販售	1.鎖定商務客與觀光客 2.以主題餐廳吸引在地顧客
休閒會展	考量使用性質屬休閒交流，規劃於鄰近水岸空間	臺鐵局	會議展覽中心、表演廳、活動中心、水族館、社區教室等	提供國際性會議空間，或地方產業、學生交流空間
市區客運或停車場	考量現況客運集中區位規劃於基地西側	縣政府或臺鐵局	提供車站周邊客運站乘車空間	將周邊客運匯集或提供停車場

資料來源：本計畫彙整。

(二)開放空間

1. 考量計畫範圍及車站北側為人潮往來頻繁，於元化路與中正路銜接圓環延伸至健行路之通道兩側，提供廣場式開放空間，作為停留、休憩、緩衝之多樣機能性空間，以縫合連結車站兩側地區。
2. 為串連計畫範圍外東側綠地及新街溪，提供活動緩衝空間，於計畫範圍東側留設開放廣場至少 500 平方公尺，創造開放空間自明性，提供舒適環境。
3. 為提供市區公車站及立體停車場之車輛出入口緩衝空間，於計畫範圍西側應適度提供開放空間。
4. 藉由公共開放空間、人行通道、預留天橋或地下道立體連通設施，銜接開放空間及商業、轉運機能，形成無縫式行人系統。

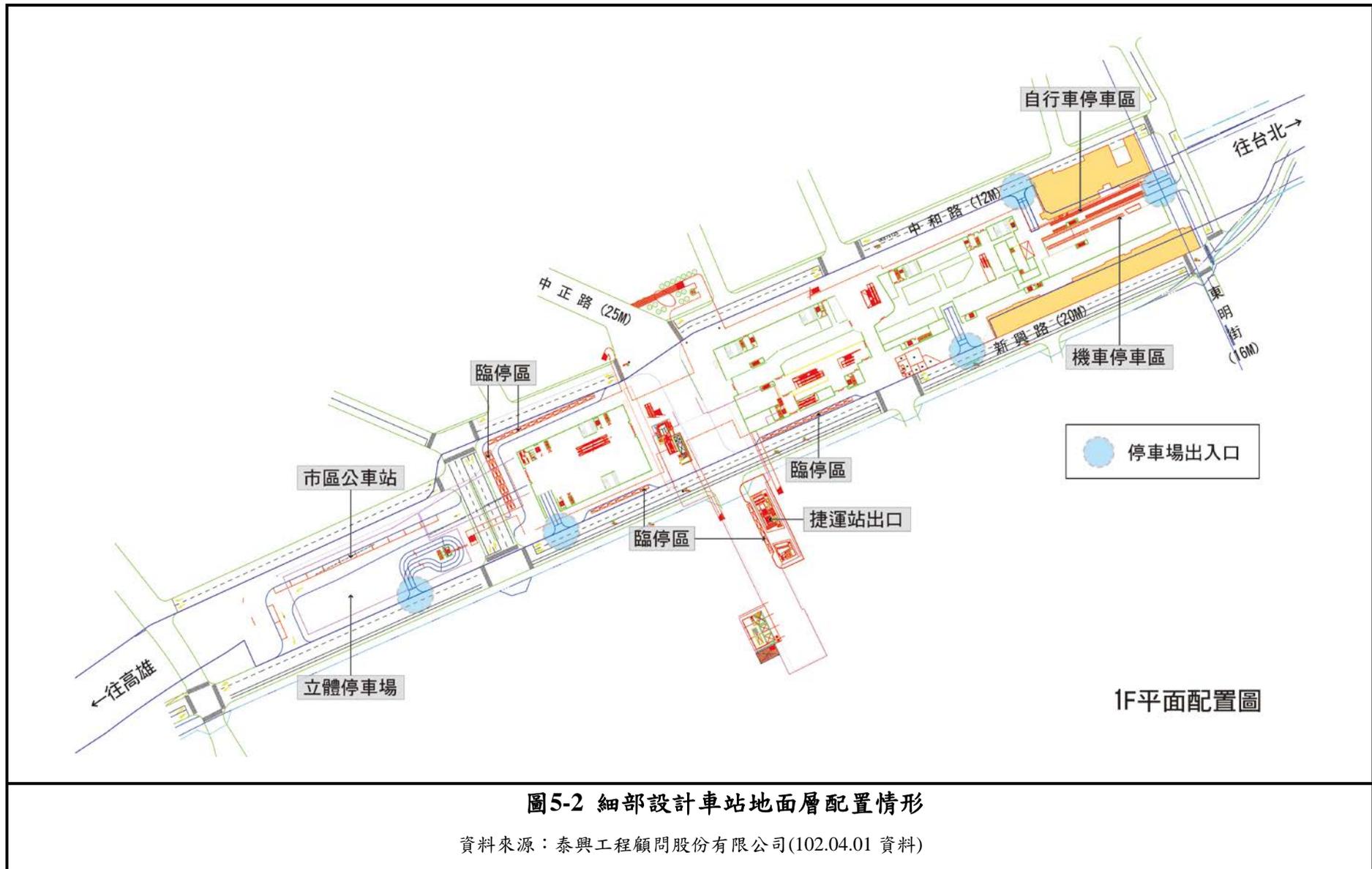
三、動線規劃

(一)人行動線

- 1.於地面層人行動線應具有連續性，於計畫範圍周邊以留設 6 公尺人行步道為原則，進行綠美化，並配置適當街道家具，以將動線與計畫範圍東側綠地與新街溪串連。
- 2.原本車站東側及站區內之人行地下道，將改為平面動線。
- 3.於中山路 75 巷與新興路 194 巷之延伸，留設連通前後站人行動線。
- 4.考量無縫轉乘，人行動線可自地下二層捷運設施搭乘電扶梯或電梯直接至地上二層進入臺鐵集客大廳。
- 5.於站區內地上第二層臨中和路設置人行空橋之外，人行空橋亦可設計連接共構大樓間，以及共構大樓與西側公車站之間，以提高建物間連結性。為提升第二地面層之使用效益，空橋可朝平臺形式設計。透過適度寬度的人工平台，結合平台活動空間，不僅可提供通行需要，亦可提供駐足、休憩空間。
- 6.建物設計應保留與周邊商業區建物施作立體通廊(空橋)連結之可行性。搭配周邊道路系統與交叉路口，提供路口緩衝與動線銜接。建議於靠近站前圓環兩側設置人行空橋或空中廣場，以連接前站商業區，避免站前人行與車行動線混亂。此外，可考量往南側延伸設置人行空橋，以連結捷運站出入口。

(二)車行動線

- 1.元化路與中正路交接圓環延伸至健行路，以及建國路延伸至新興路之動線，皆留設寬度 20 公尺車行動線，作為串連車站前後地區動線。
- 2.配合捷運施工，元化路銜接健行路地下道於民國 102 年會封閉，故檢討其他現有地下道(中新地下道、康樂路銜接龍岡路地下道)、陸橋之橫交路口恢復平面道路(平面交叉)之必要性。經會議確認，龍岡路地下道維持，無填平計畫。
- 3.依據現況，計畫範圍南、北側留有計程車停等區，建議保留，以維持行車之順暢。
- 4.市區公車站或停車場之車輛出入口設置於新興路為主，而康樂路、延平路為客運車行動線。
- 5.車站為重要交通轉乘樞紐，計畫範圍南、北側應妥善規劃留設汽機車臨停區，以及計程車排班上客區。
- 6.基於創造友善運輸環境，車站配置採人車分離、到離站車流與大眾運輸轉乘車流適度分離，減少車流交織混雜。
- 7.於地面第三層及第四層為臺鐵高架化之軌道，於地下一層及地下二層則有捷運設施。



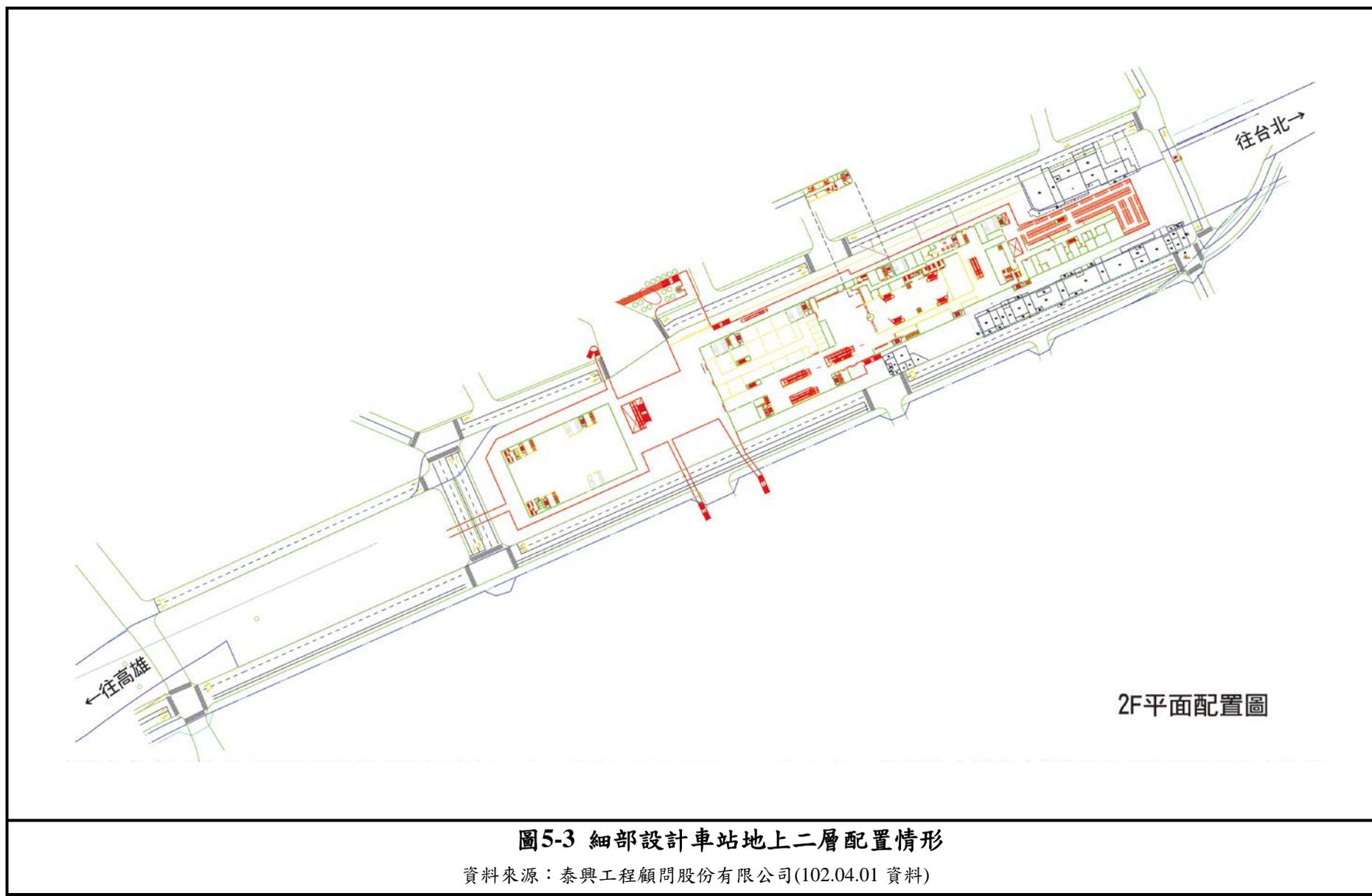
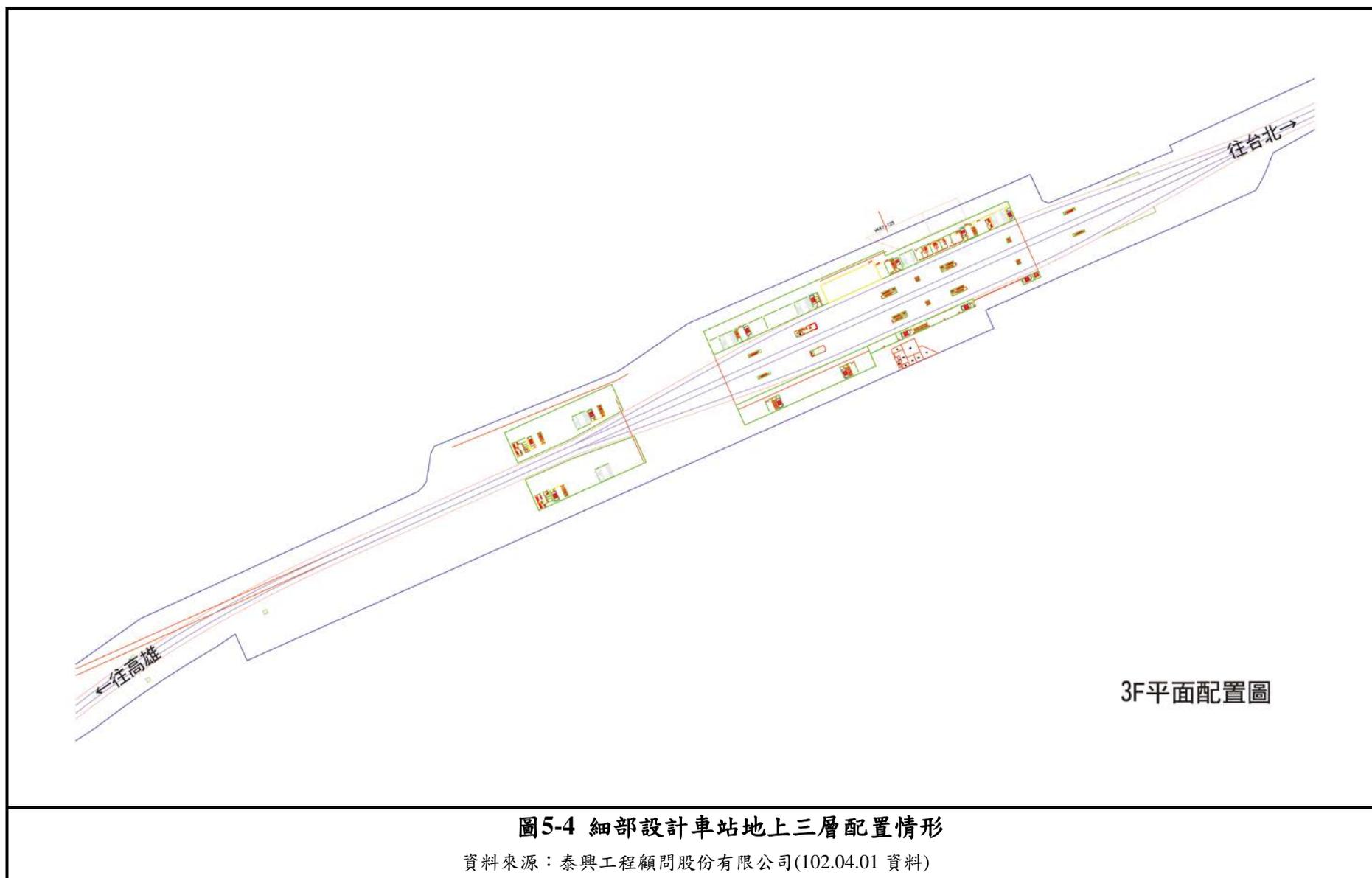
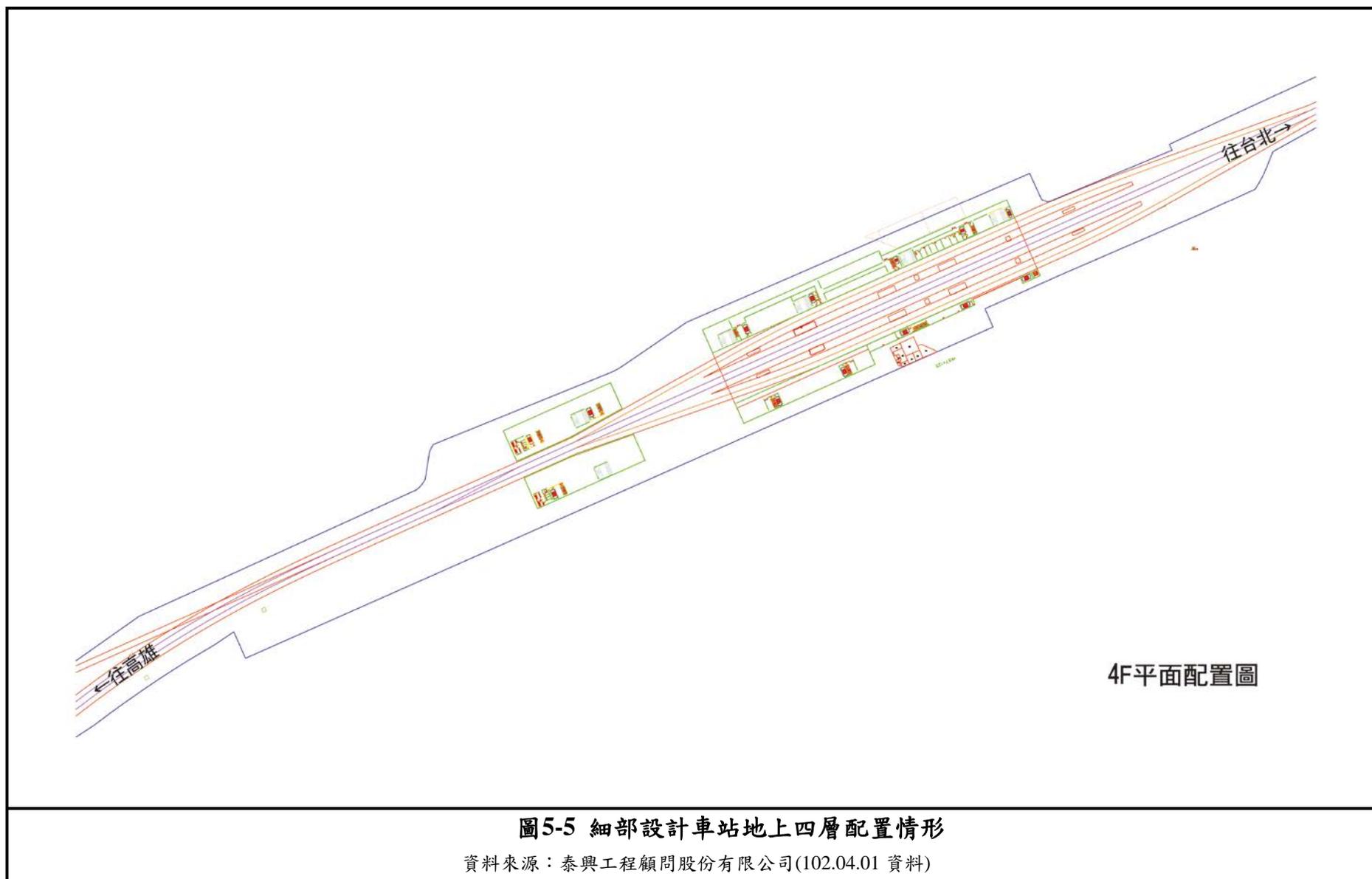
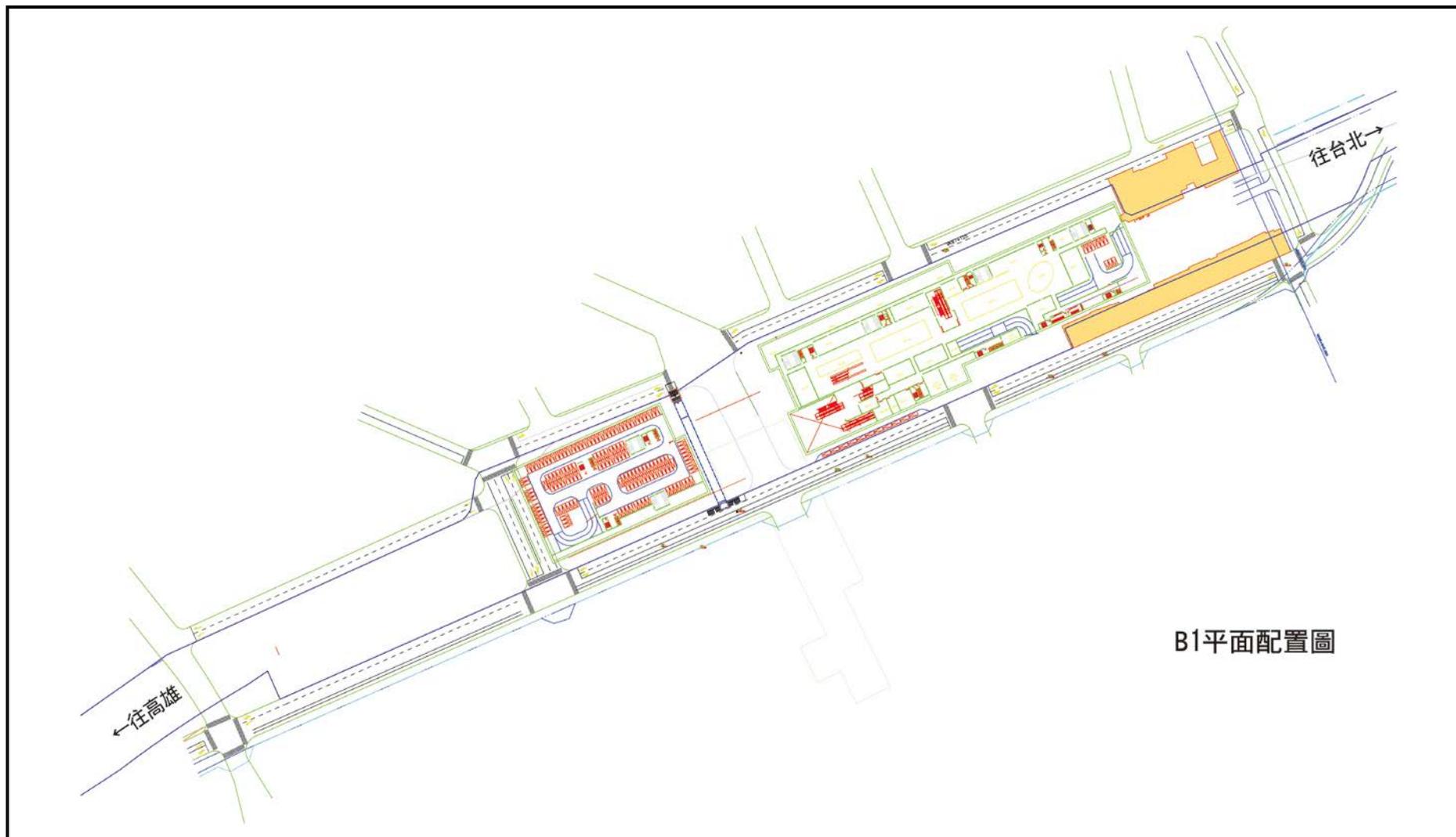


圖5-3 細部設計車站地上二層配置情形

資料來源：泰興工程顧問股份有限公司(102.04.01 資料)



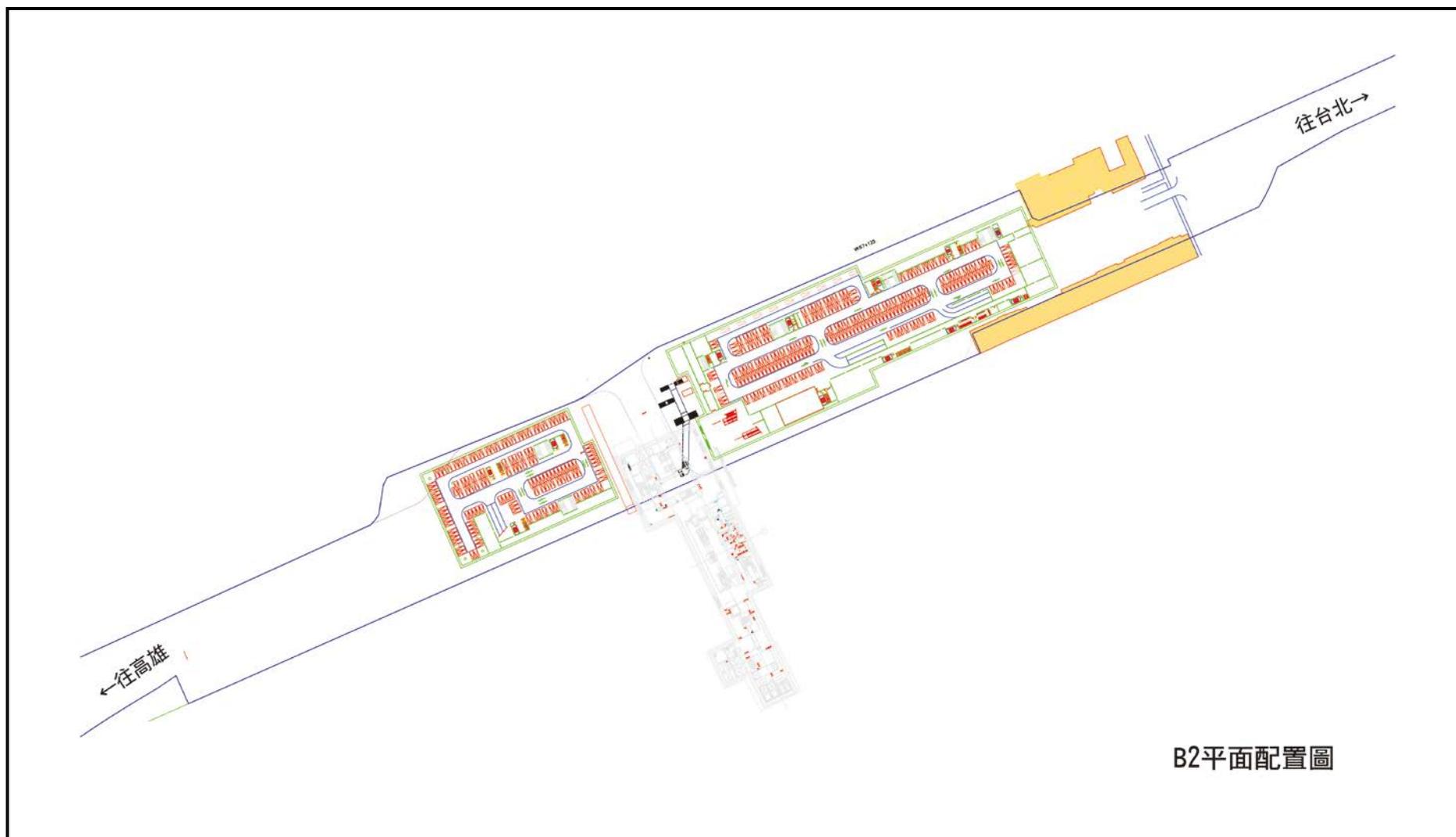




B1平面配置圖

圖5-6 細部設計車站地下一層配置情形

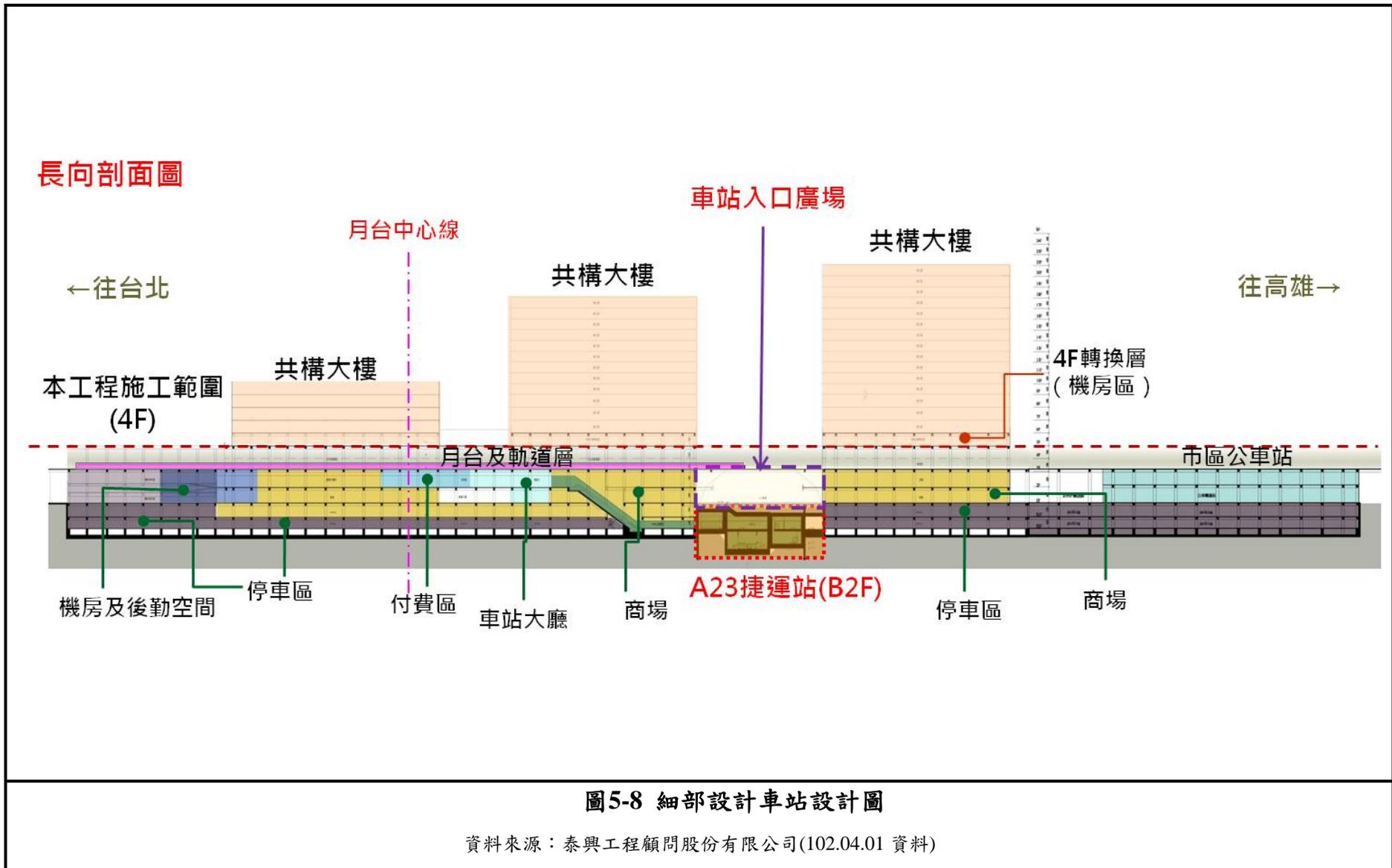
資料來源：泰興工程顧問股份有限公司(102.04.01 資料)



B2平面配置圖

圖5-7 細部設計車站地下二層配置情形

資料來源：泰興工程顧問股份有限公司(102.04.01 資料)



第三節 共構工程與施工規劃

本案因鐵路高架化與捷運建設交會，形成車站共構發展契機。因此，共構車站除了需整合鐵路、捷運等交通運輸工程之外，尚須考量後續共構開發引進之各項使用機能，以及引入的旅運量與動線系統，共構設計需提供適切、功能完善且符合經濟原則的車站設施，以服務旅客，同時維持不同性質的空間之間密切整合，但卻不互相干擾，使旅客能安心使用且感受各項服務之便利性與舒適感，形成高複雜度設計，但卻也要為後續開發者保留適度設計彈性，成為本案整合規劃重點之一。

一、規劃基本原則

(一)符合國內一般建築施工水平

採用建材與施工技術應符合國內一般建築施工水準，相關工法應有可靠實績參考，相關施工技術應採用國內廠商可在國內取得為原則。

(二)採用環保設計

結構體採用之建築建材，應優先考量環保建材，以降低對環境的衝擊，並減少二氧化碳的排放量。此外，考量地區發展之保水需求，軌道高架化將能提升保水設計，配合車站開發應強調基地保水。

(三)完善耐震、防噪音設計

因運輸軌道於高架及地下交錯行經，建築工程應首重減震、制震設計，除了具備足夠的韌性吸收設施引起之震動幅度，亦能有效吸收地震能量，降低地震對主體結構的損害與影響。

因為共構大樓尚規劃有商場、辦公室及旅館，為提供優良環境品質，建築設計上應避免設施產生噪音等負面影響。

二、規劃內容

中壢車站為南桃園重要交通樞紐，規劃將結合臺鐵車站、捷運車站、商場、辦公室、會展中心、旅館等多元機能，以服務地區居民、觀光旅客。由於共構大樓之開發將由後續招商階段徵選開發者，考量現階段有鐵路高架化工程及捷運建設之計畫推動時程，因此將車站站體與後續共構大樓開發分期分區處理。

(一)車站站體樓層使用

關於地面層部分，1樓為車站商場、車站入口廣場，且四周留設人行道，2樓為臺鐵車站集客大廳及車站商場，臺鐵車站月臺及軌道設置於3樓與4樓。於地下層部分，B1提供商場及停車場，B2則為捷運轉乘區及停車空間。

表5-5 細部設計車站站體各樓層使用表

樓層數		使用內容
第五層以上		本案提供建議使用項目，實際由後續開發者規劃
第四層		臺鐵車站月臺及軌道
第三層		
第二層		臺鐵車站集客大廳、車站商場
第一層		車站商場、車站入口廣場、四周留設人行道
地下層	一層	車站商場、地下停車空間
	二層	捷運轉乘區、地下停車空間

資料來源：本計畫彙整。

(二)共構大樓設計形式

於目前細部設計基礎下，共構大樓可設計形式多元，以下針對一般可配置方案進行分析，包括雙塔式、獨棟式與單側式。

1.方案 A：雙塔式的共構大樓

考量目前細部設計基礎，中間區塊建物單層狹長，以辦公室機能獨立配置。東側共構大樓以雙塔對稱配置，樓地板形狀方正、結構平穩，低樓層每層面積約可配置 4,000~5,000 平方公尺，高樓層每層面積約可配置 1,400~2,800 平方公尺，空間使用彈性佳。

雙塔適度鄰棟間距提供視覺景觀的穿透性，使建築量體對於環境景觀的衝擊降至最低。

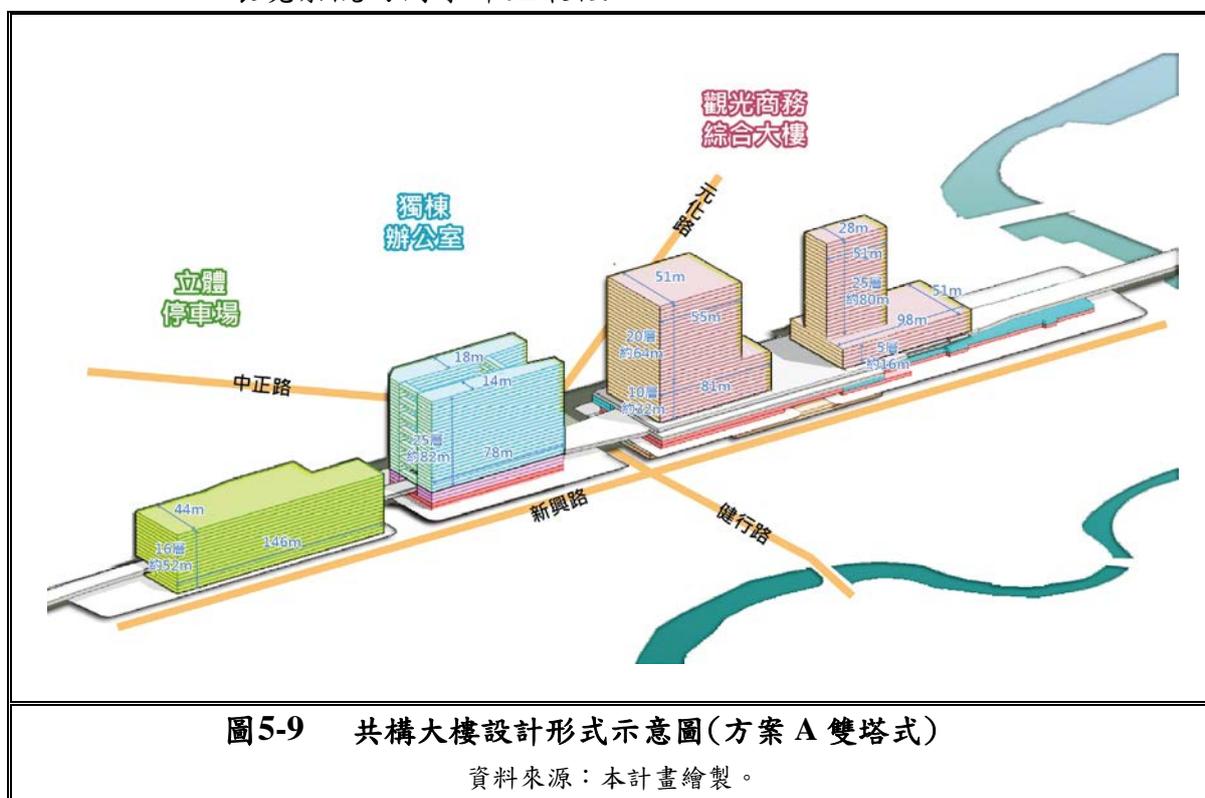
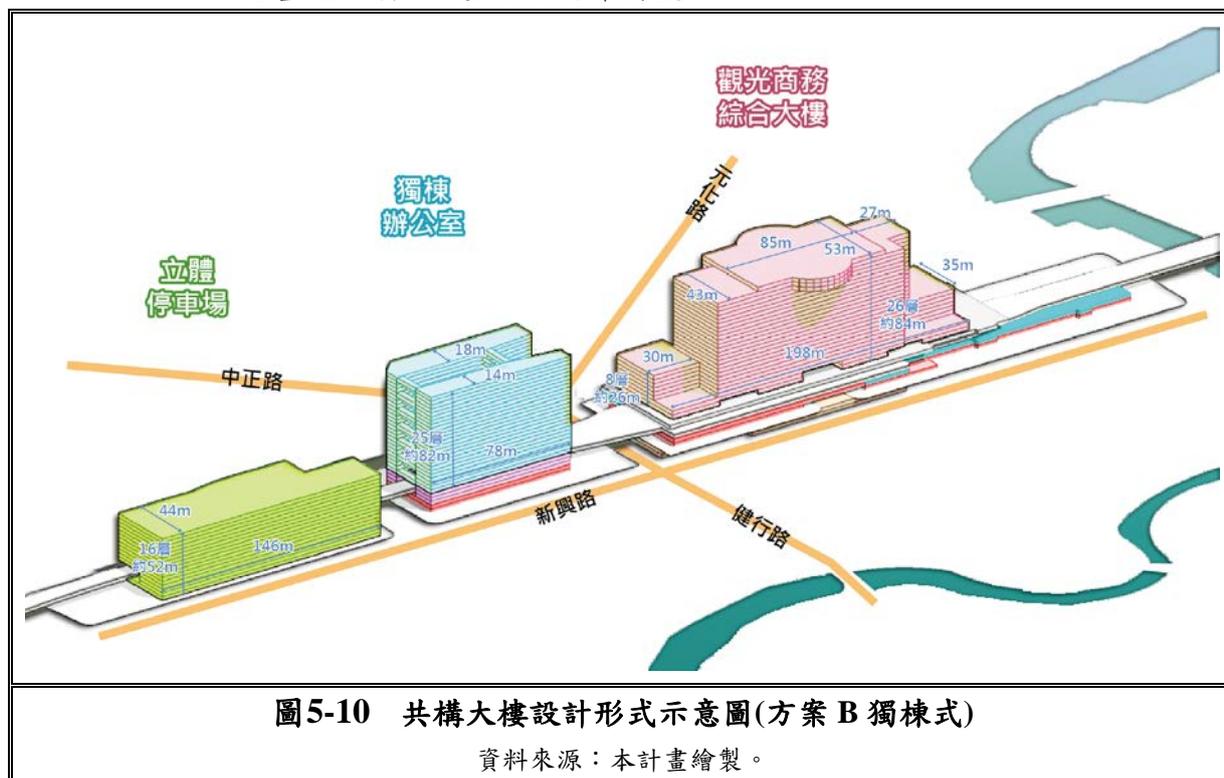


圖5-9 共構大樓設計形式示意圖(方案 A 雙塔式)

資料來源：本計畫繪製。

2.方案 B：獨棟式的共構大樓

考量目前細部設計基礎，中間區塊建物單層狹長，以辦公室機能獨立配置。東側共構大樓以獨棟集中方式配置，使單層樓地板面積最大化，空間使用布局彈性佳，結構載重平穩。缺點為基地形狀狹長，造成建築視覺景觀遮蔽問題，且量體多往低樓層集中，缺乏營造地標性建物之設計高度。



3.方案 C：單側式的共構大樓

考量目前細部設計基礎，中間區塊建物單層狹長，以辦公室機能獨立配置。東側共構大樓以單側集中方式配置，目的在於降低高架鐵道對建築結構影響，低樓層部份以最大樓地板面積配置，以圖降低總樓層高度，減少結構負擔；中高樓層部份則以側邊結構為基礎，避免直接承載於高架鐵道結構，有效分離車站與其他使用類別不同的結構承載需求。缺點為高架鐵道範圍外的結構跨距有限，中高樓層的空間布局因而受到侷限。

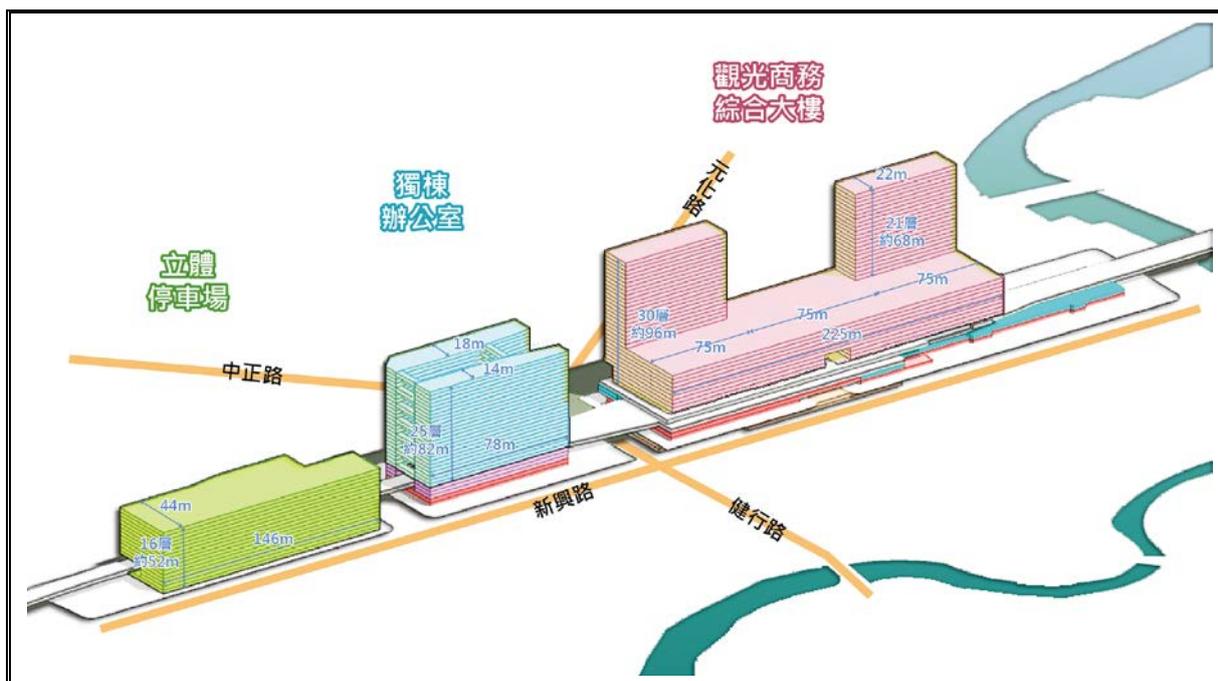


圖5-11 共構大樓設計形式示意圖(方案 C 單側式)

資料來源：本計畫繪製。

綜合各方案之設計形式分析，雙塔式的共構方式，使用機能佳、視覺景觀佳、有助於地標性建物設計，最符合設計需求，故後續建築設計與開發皆以方案 A 雙塔式形式進行相關分析。

表5-6 共構大樓設計形式方案分析

項目	方案 A 雙塔式	方案 B 獨棟式	方案 C 單側式
單層面積/ 使用機能	以集中雙塔配置，單層面積方正，即使較高樓層退縮，仍有充足使用空間	集中量體，單層面積最大，但因各層使用項目不同，未必使用效益佳	為使樓地板面積集中一側減少與軌道重疊，單層面積較為狹長，使用機能較差
視覺景觀	雙塔可滿足適當臨棟間距，使視覺景觀具有穿透性	單棟量體集中，缺乏穿透性，周邊空間較有壓迫感	集中側面配置區域有限，量體多向低樓層集中，穿透性較差
都市設計	透過退縮將建物設計至 35 層，營造地標性建物	相同容積能蓋建物高度較低，缺乏地標性建物設計感	側面配置較狹長，於建築設計與景觀營造較不易

(三)共構大樓樓層使用

規劃低樓層為商場、餐飲，高樓層為辦公空間、會展中心、觀光旅館。詳細使用項目與比例可由後續開發者評估市場供需及開發效益規劃之。此外，依據細部設計評估結果，考量提供開發者適度開發彈性，以優先興建車站主體為原則，後續開發者得以適當之工法處理，配合興建共構大樓。

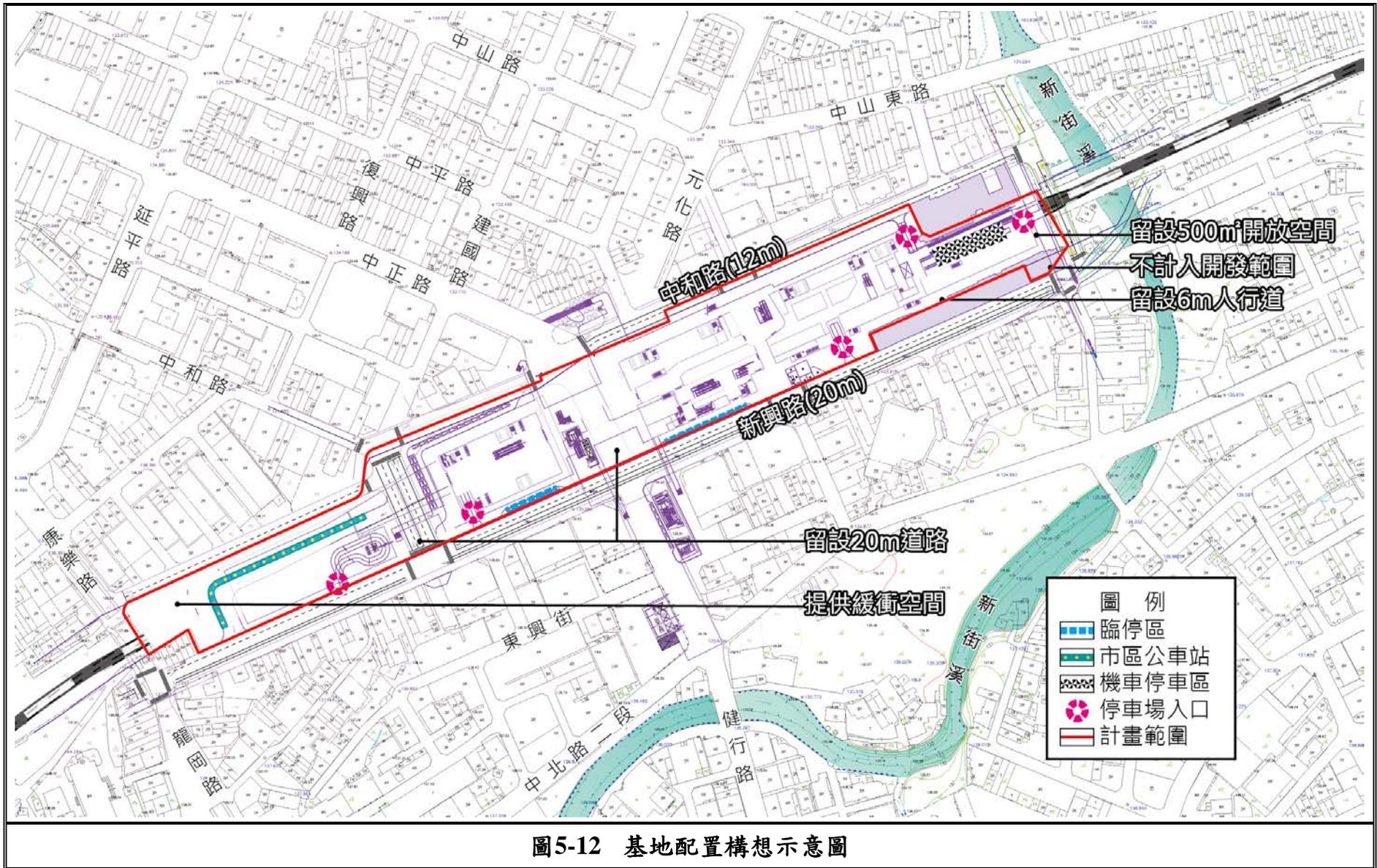
(四)停車位規定

建築物設計除了符合法定停車位規定，應滿足汽機車停車轉乘需求，並保留調整為自行車位之彈性。由於地下層開挖成本較大，於地下層設置停車位較缺乏效益，因此依據目前車站量體設計提供車站量體足夠之法定停車位(目前設計地下一層與地下二層)，後續共構大樓所需設置之法定停車位，以配置於基地平面層以上為考量，目前朝基地西側設置立體停車場方向規劃，且經細部設計單位初步評估，設置立體停車場為可行方案。

此外，旅館為共構大樓開發使用項目之一，因應旅館載運客需求，可於地面層南側增設大客車臨時停車位，以便捷旅客上下車，惟設置地點需考量整體交通動線規劃。考量旅館有長期停車或裝卸貨需求，應於地下停車場內進行相關作業，地下停車場應預留大客車停車空間，不得於路邊大客車臨時停車格進行作業，以避免增加道路負擔。

(五)動線設計

- 1.建物應提供由捷運出站後分別達地面一層入口廣場及直達臺鐵集客大廳之動線設計。
- 2.塑造地上第二層為完整動線串接平臺，將計畫範圍內建築物間透過室內動線及室外空橋方式串接，創造第二地面層活動空間，將都市活動能量向上提升。強化地上第二層之空間綠化與開放設計，提供便民設施，並增加與廣場空間之互動。
- 3.考量使用獨立性與便捷性，旅館於地面層應有獨立出入口，且考量旅客上下車、裝卸貨需求，旅館電梯應直通地下停車場。
- 4.辦公室使用之建物人潮活動時間較為規律，尖峰時刻人潮流量大且密集，需於地面層設置廣場式開放空間以利調節，舒緩密集人潮造成的交通壅塞。



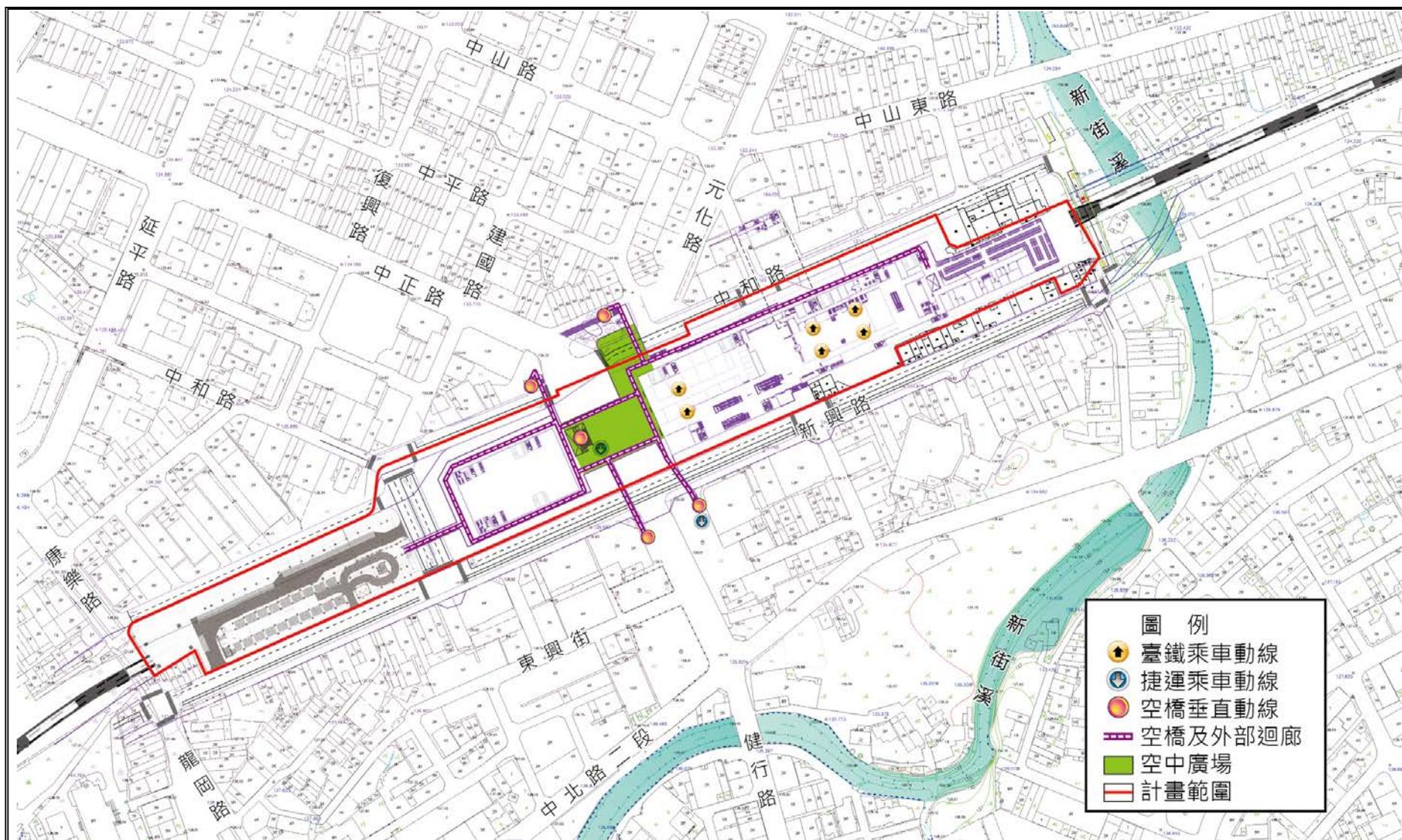


圖5-13 基地二層配置構想示意圖

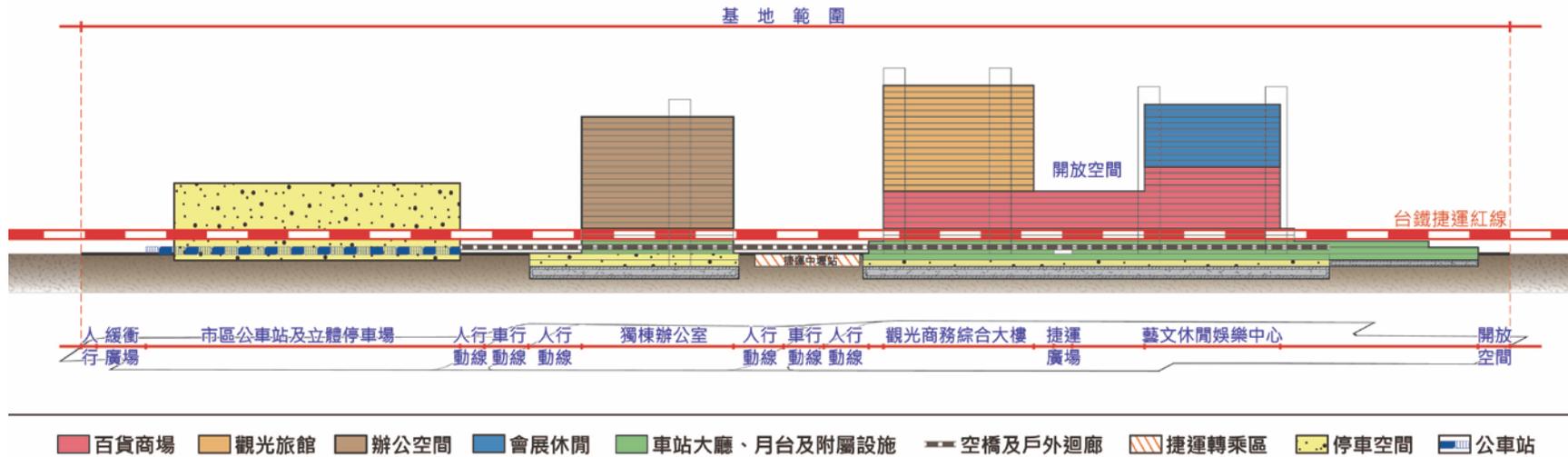


圖5-14 建物配置構想圖

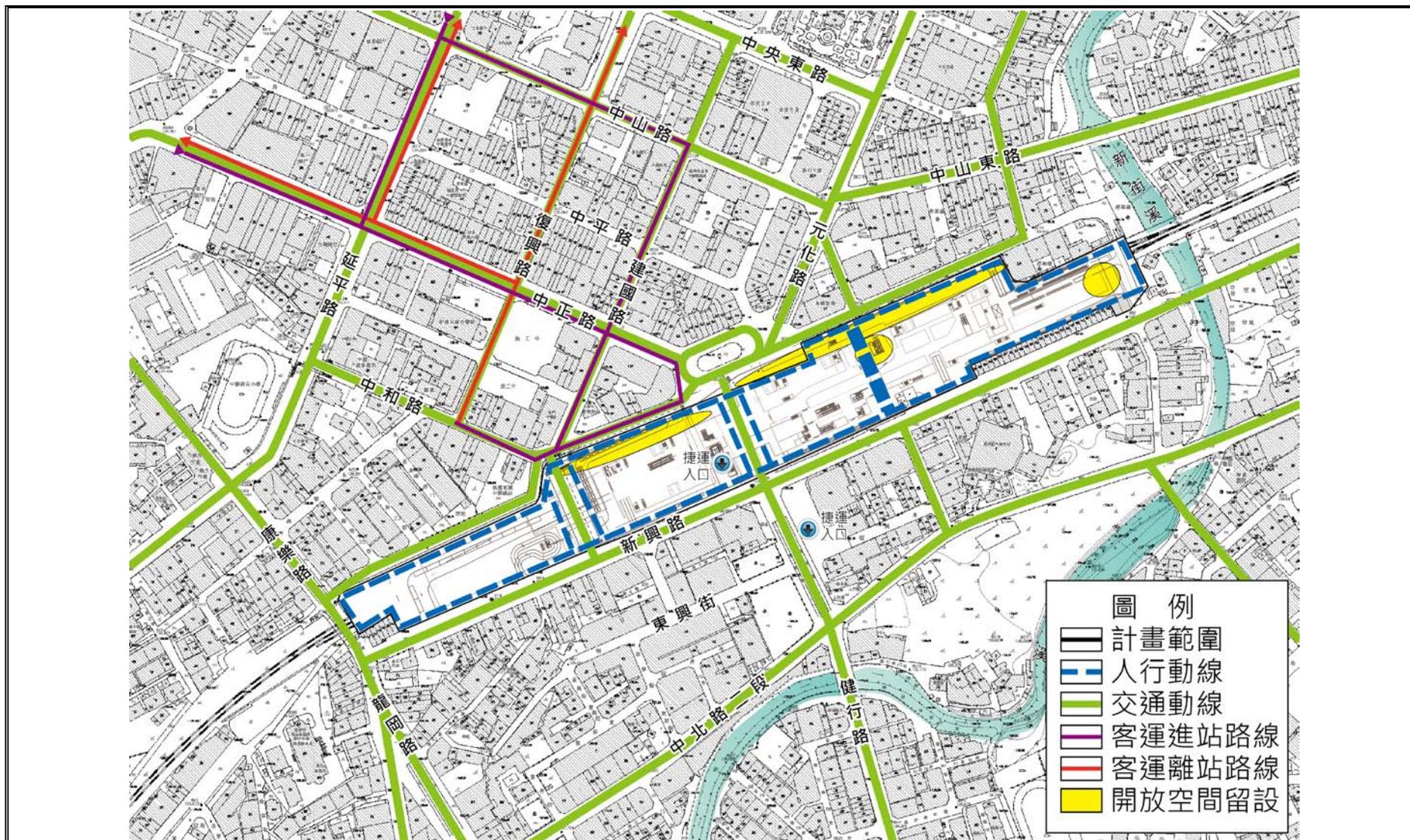


圖5-15 動線與開放空間示意圖



圖5-16 更新規劃發展構想圖