

## 第七章 發展課題與對策及計畫構想與執行策略

### 壹、發展課題及對策

**課 題 一：**如何改善及提升竹東火車站周邊地區整體環境品質。

**說 明：**

1. 早期竹東鎮產業活動核心集中於竹東火車站，目前地方產業轉型，竹東火車站周邊地區建物新舊雜陳、公共設施及開放空間較為不足，應研擬配套措施予以改善。
2. 隨著「竹東之心」、「台鐵內灣支線轉型」及「台灣漫畫夢工場計畫」等重大建設陸續投入，從都市發展結構及配合中央推動都市更新等政策，實有必要檢討竹東火車站周邊地區整體土地使用計畫及相關配套開發機制。

**對 策：**

1. 依據「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」第 12 條、都市更新條例第 6 條、第 7 條及相關規定，於竹東火車站周邊地區勘選適當範圍，劃定為都市更新地區範圍。
2. 配合竹東火車站周邊重大建設陸續投入，應檢討竹東火車站周邊土地使用機能，透過都市更新與相關開發策略，提升竹東火車站周邊地區整體環境品質。

**課 題 二：**計畫區內工業區發展率僅 33.47%，工業區土地閒置，應研擬活化再生策略。

**說 明：**

1. 本計畫區內之工業區分佈於計畫區之東側、北側、南側及鐵路以東地區，係為早期都市計畫所劃設，因地方資源枯竭、產業轉型及勞力匱乏，其中較大型之廠區包括中油鑽機保養廠及台灣玻璃公司均已停止生產，其餘工業使用均屬較零星之使用或未開闢使用，發展率僅為 33.47%；且就竹東鎮之發展願景係朝向「人文、科技、新家園」3 大主軸為目標，且工業區整體規劃再利用，係屬竹東鎮公所施政方針之一，故應配合產業結構變遷及都市發展政策方向，予以適度調整其發展機能。

2. 隨著全球旅遊市場轉型，新竹縣政府擬於本計畫區原竹東台泥廠東側設置「旅遊展演中心」(客家土樓)，提供旅遊需求相關服務設施，使得竹東鎮旅遊服務系統臻於完善，惟「旅遊展演中心」(客家土樓)周邊鄰接非工業使用之工業區，然從都市發展結構，實有必要檢討本計畫區內工業區整體土地使用計畫及相關配套開發機制。

**對 策：**

1. 工業區之檢討變更應依據「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」第 30 條、「都市計畫工業區檢討變更審議規範」及相關規定辦理，建議優先朝向非工業使用檢討之範圍詳圖 7-1。
2. 惟因應旅遊市場發展趨勢及推動政策，本次檢討擬設置「旅遊展演中心」(客家土樓)周邊工業區之土地使用機能，透過本次通盤檢討都市計畫變更與相關開發策略，調整都市發展結構，活化工業區土地使用機能。

**課 題 三：針對現行計畫中暫予保留案及規定應以附帶條件方式開發或回饋之案件，應重新檢討其執行策略之可行性。**

**說 明：**本計畫區內現有暫予保留案共計 11 案，其中 2 案已完成附帶條件公告發布實施在案，另 4 案納入本次通盤檢討變更內容，故仍有 5 案維持原計畫，應重新檢討其擬變更內容及附帶條件是否可行。另第二次通盤檢討迄今，明訂需以附帶條件之規定辦理整體開發或回饋者，共計 11 案，其中 5 案已依附帶條件之規定執行；1 案縣都委會審議中(細部計畫)，故維持原計畫，其餘 5 案皆納入本次通盤檢討變更內容，已重新考量其可行性並予以調整附帶條件之規定或恢復為原分區。

**對 策：**配合實際需求、重製作業變更、土地所有權人意願並依據「都市計畫整體開發地區處理方案」研議妥適處理機制或恢復原來使用分區。

**課 題 四：研擬加速取得公共設施保留地之策略，以維護私有地主之權益。**

**說 明：**本計畫區內目前尚有許多公共設施保留地尚未取得，後續除以一般徵收、容積移轉方式辦理外，仍應適度檢討其他可行之用地取得策略。

**對 策：**

1. 全面檢討公共設施保留地之必要性，針對無保留必要或可縮小面積的公共設施用地，依「新竹縣都市計畫地區土地使用變更回饋審議原則」之相關規定或併入整體開發區辦理。

2. 對於檢討後仍有保留必要之公共設施用地，除以容積移轉方式取得外，應逐年編列預算予以取得，以加速取得公共設施保留地，避免影響私有地主之權益。

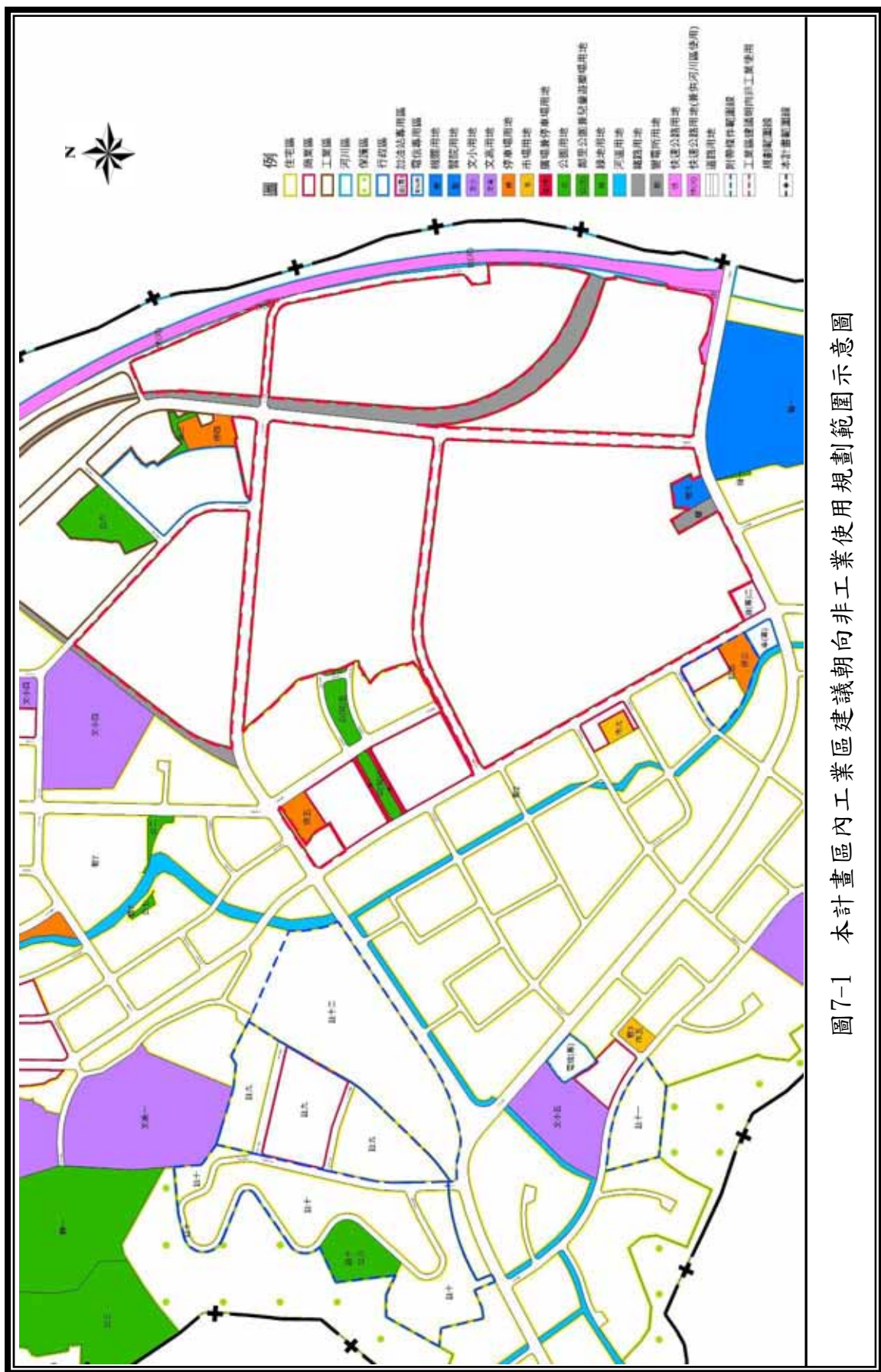


圖 7-1 本計畫區內工業區建議朝向非工業使用規劃範圍示意圖

## 貳、發展願景

### 一、竹東的優勢與契機

竹東鎮位居新竹縣中心位置，自日治時期即有工業城鎮之都市規模，成為周邊鄉鎮日常生活商業活動集散中心，計畫區內擁有台鐵內灣支線及東西向快速公路—南寮竹東線(台 68 線)，對外聯絡周邊鄉鎮市，具有交通條件的優勢，而為因應全球旅遊市場轉變，新竹縣政府投入重大建設，創造竹東觀光旅遊之契機，竹東鎮遂漸由往昔之工業城鎮轉型升為住、商、觀光旅遊及藝文之城鎮。

#### (一)新竹縣城市競爭力表現出色

新竹縣之城市競爭力從各項統計指標及知名媒體(遠見雜誌、天下雜誌等)調查結果顯示，民國 98 及 99 年榮獲九個第 1(居住適合度、住宅自有率、汽車持有率、粗出生率、每戶受雇人員報酬、失業率最低、總體競爭力-經濟表現、總體競爭力-科技指標、網際網率上網率)、五個第 3(人口增加率、每戶所得收入、每戶可支配所得、每戶最終消費支出、房屋自有率)，可見其近十年在城市競爭中表現相當出色。

#### (二)便利交通建設路網

中豐公路(台 3 線)、南清公路(縣 122)、朝陽路(縣 123)提供計畫區對鄰近鄉鎮之便捷交通幹道，另東西向快速公路—南寮竹東線(台 68 線)於民國 84 年通車，台鐵內灣線新增竹北六家站，並於民國 100 年 11 月 11 日復駛，提供本計畫區通往新竹市、竹北市及新竹科學工業園區等地區快速便利交通網路。

#### (三)位居交通門戶具觀光服務潛力

竹東鎮位於新竹平原與山地接壤的山麓地帶，因地方富含礦物、木材及天然氣等資源，發展甚早，日治時期日人於此架設輕便軌道，興建南清公路及中豐公路，讓竹東成為進入山區觀光帶之關東育樂休閒走廊，以及峨眉觀光系統之交匯門戶，應運用此區位潛力，提供觀光旅遊之服務。

#### (四)重大建設投入帶動整體都市發展

因應旅遊市場環境，縣府擬於竹東設置旅遊展演中心(客家土樓)，提

供多功能休閒中心，規劃旅遊服務中心、住宿旅館、藝文展覽表演中心等。另配合內灣線支線通車，縣府規劃以一線九驛打造「台灣漫畫夢工廠」計畫，提升竹東鎮競爭力，型塑藝文及觀光旅遊大鎮。

#### (五)藍綠軸帶提供開放休憩空間

頭前溪畔竹東河濱公園兼具休閒遊憩及環保教育意義之功能，結合西側竹東公園等據點，串聯成為本計畫區內綠色系統，再搭配中興河塑造的藍帶系統，建構出遊憩、生態、自然之藍綠軸帶開放空間，為本計畫環境之一大優勢。

#### (六)富涵歷史人文色彩

竹東過去產業發展重點之一在於林、農業的發展，竹東圳、林業展示館、蕭如松藝術園區等地皆為竹東代表性之人文歷史文化資源，未來可進一步結合地區之歷史建物、形象商圈、文化館舍、風景區及相關遊憩景點，使其發展成為一個完整之文化休閒遊憩網絡。

## 二、竹東發展限制

#### (一)西側鄰山、東側鄰溪，發展腹地受限

本計畫區西側鄰山坡地、東側鄰頭前溪，都市發展腹地受限，故建議應具體針對計畫區內閒置土地再利用及發展，提出整體規劃策略。

#### (二)閒置工業區阻礙都市再生之契機

本計畫區內工業區之發展率僅 33.47%，意即現階段將近 50 多公頃之工業區土地並未妥適予以開發利用。另工業區之主要分布範圍係佔據竹東鎮東南側地勢平坦地區，此情形一方面限制舊市中心向南擴張發展，另一方面則造成適宜發展之都市土地閒置或低度利用。爰此，針對部分閒置工業區應擬具土地活化再利用之策略，以利竹東鎮永續發展。

#### (三)計畫道路開闢情形及停車空間供給尚需改善

由於竹東鎮屬於建成環境發展歷程較為久遠之地區，部分計畫道路受限於既有都市空間紋理而無法開闢，現況停車場供給亦不足。後續應針對尚未開闢之計畫道路，配合鄰近既成巷道及既有建物之分布擇定優先開闢次序，並利用現有平面停車場予以立體化及配合本次新增整體開發區適當規劃停車場。

### 三、發展願景與定位

#### (一)都市計畫分工與立地條件

綜觀整個新竹縣市之都市空間結構，可看出本計畫區位居進入關東及峨眉山區觀光帶之交通隘口，為提供竹東平原地區及五峰、尖石、北埔、芎林、橫山、峨眉山區服務之地區中心，而隨著新竹高科技產業之蓬勃發展，亦是新竹都會之生活腹地，上位計畫亦指出竹東鎮位屬新竹都會生活圈，具有發展高科技產業衛星基地、科技發展支援區、人文光采市鎮、新竹東南都會區都市服務中心、內灣鐵道觀光帶服務核心等多元定位機能。

而從立地條件觀之，本計畫區依山傍水，開發歷史悠久、人文薈萃，為竹東鎮行政機關所在及商業中心，近年於二鐵及高、快道路之交通建設下，提升了交通可及性及便利性，人口持續成長；惟近年周邊如新竹市擴大都市計畫及新竹縣竹北、竹科園區、台灣知識旗艦等都市計畫陸續開發，雖帶動了整體大環境的競爭力，卻也促使都市間之競合關係更加明顯。爰此，未來竹東應由城市分工合作治理的觀點，朝向形塑優質環境及都市獨特魅力的目標邁進，將有助於強化其城市競爭力。

#### (二)發展願景—人文綠水相映、適居活力門戶

因應全球時代來臨及朝向永續環境、綠色運輸、節能減碳、安全防災、與文創魅力之都市規劃新思維，及綜觀本計畫區之立地時空環境，依循竹東鎮提出「人文、科技、新家園」的縣政願景，藉由都市計畫通盤檢討提出完整配套措施及前瞻性之策略規劃，本計畫於區域層面將可藉由大眾運輸及便利交通優勢，加強與新竹都會及山城間之雙向城市分工關係，汲取住宅、交通、資訊、休憩產業之發展契機；地區層面則藉由舊市區更新再生、工業區轉型新生，注入地區再發展動能，並透過串連藍綠帶狀開放空間及文化節點，形塑環境品質及地區魅力；交通層面結合內灣支線竹東車站及公車轉運，便利轉乘服務，構築綠色運輸系統；防災層面審視易致災害因子，降低環境風險；建構本計畫區為涵容人文特色、產業活力、綠色運輸、安全健康、與優質生活的永續發展都市，並以「人文水綠相映、適居活力門戶」為發展願景。



圖 7-2 本計畫區發展願景示意圖

## 參、發展構想與策略

### 一、整體發展構想

整體規劃概念主要分為兩個層次：首先藉由整體性資源的整合，建構計畫區「空間結構」，以作為各發展系統之整合基礎；其次則於「空間結構」下，分別發展得以有效反映定位願景之土地使用架構、開放空間架構、交通動線意象等實質構想。

#### (一)空間結構發展構想

整合計畫區豐富地景景觀風貌、現有的都市空間結構、多樣且深厚的歷史文化資源等，將計畫區空間特質歸納為山景空間、河景空間、觀光發展軸線、文化歷史軸線、鐵路交通核心、都市發展核心、都市再發展動能核心。後續藉由前述各空間結構元素為基礎，進行整體規劃構想研擬(詳圖 7-3)。

1. 以現有之水文系統、主軸動線等為元素，串聯山景空間與河景空間；此外，以竹東公園作為俯瞰全市景觀風貌的重要視點空間，進而建構計畫區之兼具親山親水之視覺走廊系統。
2. 將鐵路交通核心(竹東站)為基礎，整合竹東既有之商業、行政核心，進而形塑機能完整之都市發展核心。
3. 有效發揮北興路、台 3 等向東進入山景觀光資源之動線潛力以及結合以內灣支線為主軸之「竹東之心」、「國際觀光魅力據點示範計畫/台灣漫畫夢工場計畫」等計畫，指認其作為觀光發展走廊。
4. 整合歷史人文資源，建構東林路、東寧路、惠昌街、康寧街等作為文化歷史廊道。
5. 指認東寧路、北興路、工業一路、工業二路間地區佈設住宅、商業、以及「旅遊休憩機能」，以作為都市再發展動能之發展核心；從而建構東寧路成為計畫區之特色商業活動主軸。
6. 藉由空間節點在土地使用、空間意象的塑造，作為各發展軸線整合連結的重要都市發展觸媒。

#### (二)土地使用架構發展構想

配合前述之空間結構概念，計畫區就未來之土地使用結構而言，將

藉由特色商業發展軸帶、文化觀光發展軸帶、都市(歷史文化/商業)核心機能、河景住宅發展軸帶、山景住宅發展軸帶、優質生活機能的建構，有效地反映計畫區「人文水綠相映、適居活力門戶」之定位(詳圖 7-4)。

1. 都市核心機能—整合歷史文化/商業/行政氛圍與機能之多層次都市核心：以竹東車站為發展端點，鎮公所圓環廣場、育樂公園(中興河道旁)為空間節點，以東林路、杞林路為串連動線，從而建構出層次豐富之都市核心景觀。整合旅遊休憩/商業機能之次都市發展核心：以既有之工業區調整為旅遊展演休閒專用區、住宅、商業機能，建構出計畫區發展主軸向南延伸之節點。
2. 產業文化觀光發展軸帶—產業文化、山景觀光潛力之吸納：計畫區內如林業展示館、新竹玻璃辦公室、運輸鐵路遺跡等豐富的產業文化資源，並配合計畫區作為進入山景觀光資源門戶之區位優勢(位於台 3、台 68、縣 122 之輻輳點)；此外，並進一步成為前述兩個都市核心的串連軸帶。
3. 特色商業發展軸帶—豐富歷史、文化資源與觀光發展之整合：以既有商業區之都市發展紋理為基礎，配合東寧路附近的歷史文化節點(如上、下隴西堂、商華市場)等，形塑具人文特色之都市商業發展軸帶；並藉由其帶狀元素的空間特質，形成串連都市節點(東寧路、朝陽路交口：兼具交通與水岸路徑節點)與次都市發展核心。
4. 河景住宅發展軸帶—工業機能之再發展定位：配合其面臨頭前溪之區位特質，將鐵路用地東側之工業區定位為河景住宅之發展腹地，除可有效提升土地使用之效率外，亦可同時強化計畫區作為河岸城市之特質。
5. 保育及山景住宅發展軸帶—兼具都市防災與環境景觀品質改善之再發展策略：就計畫區西側邊緣之住宅區而言，其地形呈現明顯的山坡地特徵，並且為計畫區內之相對高點，故未來應發展為低密度且配合地形地勢特色之低層住宅社區。

### (三)交通動線發展構想

除指認計畫區內之聯外動線、主軸園道、主要道路等之層級之外，並以其為基礎，配合意象塑造之策略，進而建構同時兼具都市視覺美感功能與道路層級自明性之街道景觀。

1. 動線意象發展構想：藉由不同之動線層級對應不同之景觀植栽形式、退縮尺度等，以有效地從視覺景觀的呈現效果來建立動線層級的視覺自明性。

2. 綠色運輸系統：主要發展兩個系統，一是沿著河岸空間並同時整合具文化景觀特色之動線串聯公園路之山水景觀自行車系統；其次則是以竹東鎮豐富的歷史建築、文化產業資源景點為節點之文化巡禮自行車系統。

## 二、開放空間構想

就開放空間系統而言，將以現有之中興河道及其兩側之停車場、公園等為核心架構，並指認北興路、工業一路、東寧路、中興路為主軸園道系統，從而整合出完整串聯之全鎮層級之開放空間基礎架構。此外，並配合具串聯公園、綠地功能道路與歷史意涵路徑等的指認，進一步串連計畫區內重要人文、歷史、景觀資源以及開放空間，以發展同時兼具「生活博物館」與連續性綠廊道之開放空間架構(詳圖 7-5)。

1. 主軸園道主要將利用中央分隔島、道路兩側，以及沿線建築物退縮建築空間之植栽綠化來塑造園道綠意盎然意象。
2. 利用道路兩側建築物之退縮建築空間做為人行步道空間，來架構得以串聯公園、綠地之開放空間系統。
3. 計畫區之工業區未來可配合整體開發之契機，在調整土地使用機能的同时，架構得以與主軸園道串聯之開放空間系統。
4. 計畫區內原作為工業區運輸用之鐵路用地在失去功能後，可調整為開放空間，以強化旅遊休憩/商業機能之次都市發展核心與歷史文化/商業/行政氛圍與機能之多層次都市核心的連結。
5. 流經各分區中之原有水路系統應作為街廓內部之開放空間元素，藉由其兩側建築退縮來架構兼具開放空間功能之藍帶網絡。

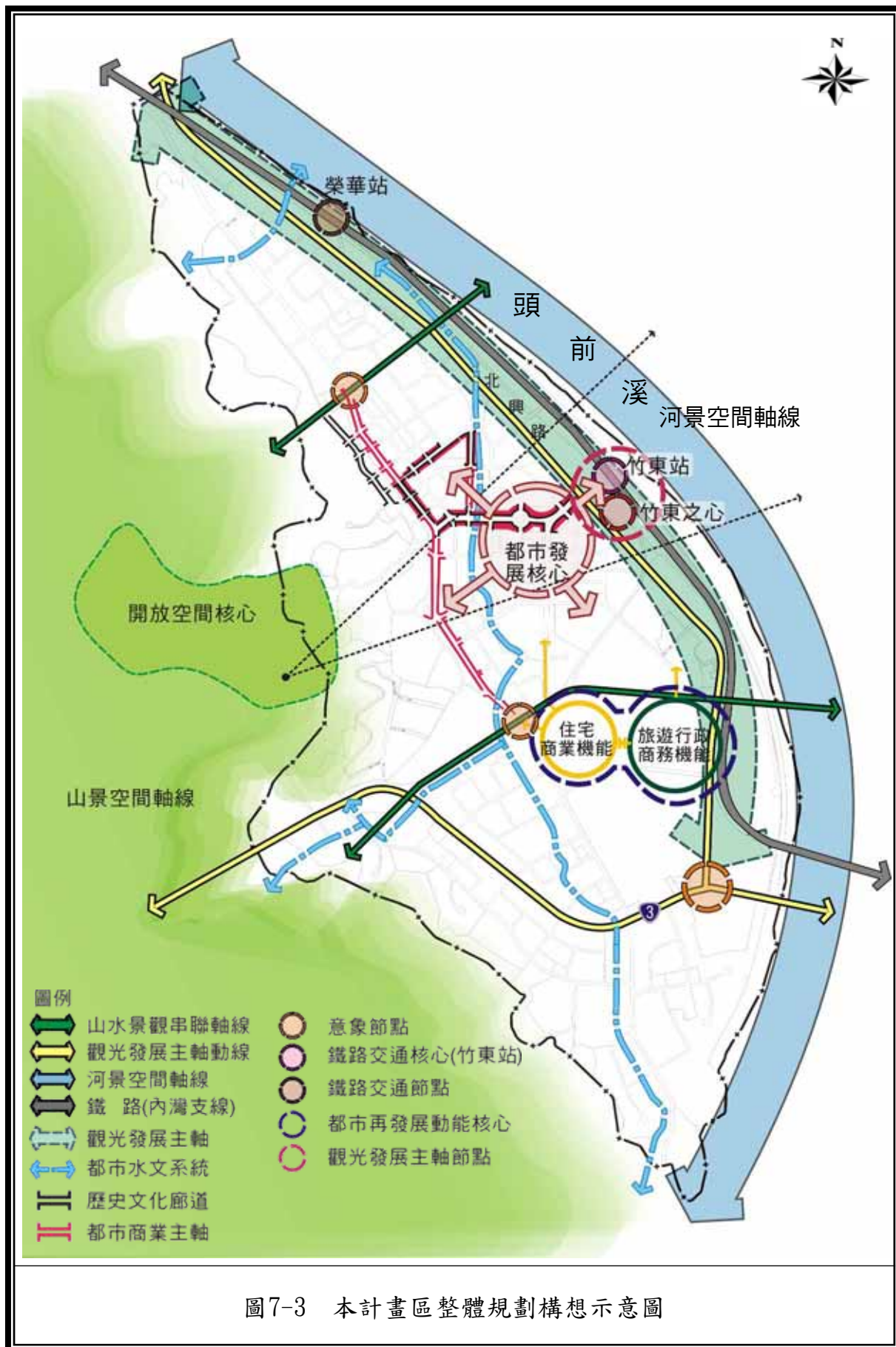


圖7-3 本計畫區整體規劃構想示意圖





### 三、綠色運輸系統構想

為實踐節能環保之新思維生活型態，打造發展綠色運輸之友善環境，本計畫依據現況既有交通設施與未來相關交通建設計畫，將本計畫區之綠色運輸系統依大眾運輸系統、自行車道系統以及人行系統等層級分層擘劃構建，各層級系統相互銜接配合，建構完整之綠色運輸系統，以提供民眾友善而便利之新型態通勤運輸網絡，具體實踐綠色運輸系統之理念。

#### (一)大眾運輸系統

台鐵內灣支線為本計畫區內最重要之大眾運輸系統，於本計畫區內設置有竹東以及榮華等車站，經台灣內灣支線可與新竹地區之台鐵新竹站以及竹北地區之高鐵新竹站相銜接，大幅提升竹東地區大眾運輸聯外可及性與便利性，本計畫區之大眾運輸系統架構即以台鐵內灣支線為主幹，輔以主要由新竹客運提供載客營運服務之公路客運運輸服務，組織為本計畫區大眾運輸系統對外聯繫周邊鄉鎮與國內各大都會區及生活圈之運輸框架。

#### (二)自行車道系統

竹東地區城市規模與尺度較小，本計畫規劃透過自行車道系統之構建，以承接聯外大眾運輸系統之綠色運輸功能，作為城區內部往來聯繫之主要綠色運具。本計畫區自行車道系統之構建，以串聯大眾運輸場站、城區生活空間與各休閒遊憩開放空間為主軸，建構完善的自行車道系統網絡，有效串聯各住宅社區、公園綠地、學校校園與大眾運輸場站等，以滿足民眾短途通勤與休閒遊憩之交通需求，並承繼大眾運輸場站與各旅次起訖點間之旅次流動，實現低碳環保之旅運環境。

#### (三)人行系統

人行系統為本計畫區綠色運輸系統架構之最末稍，透過人行步道、騎樓以及建物退縮空間之留設，提供行人安全且暢通無礙之步行環境。

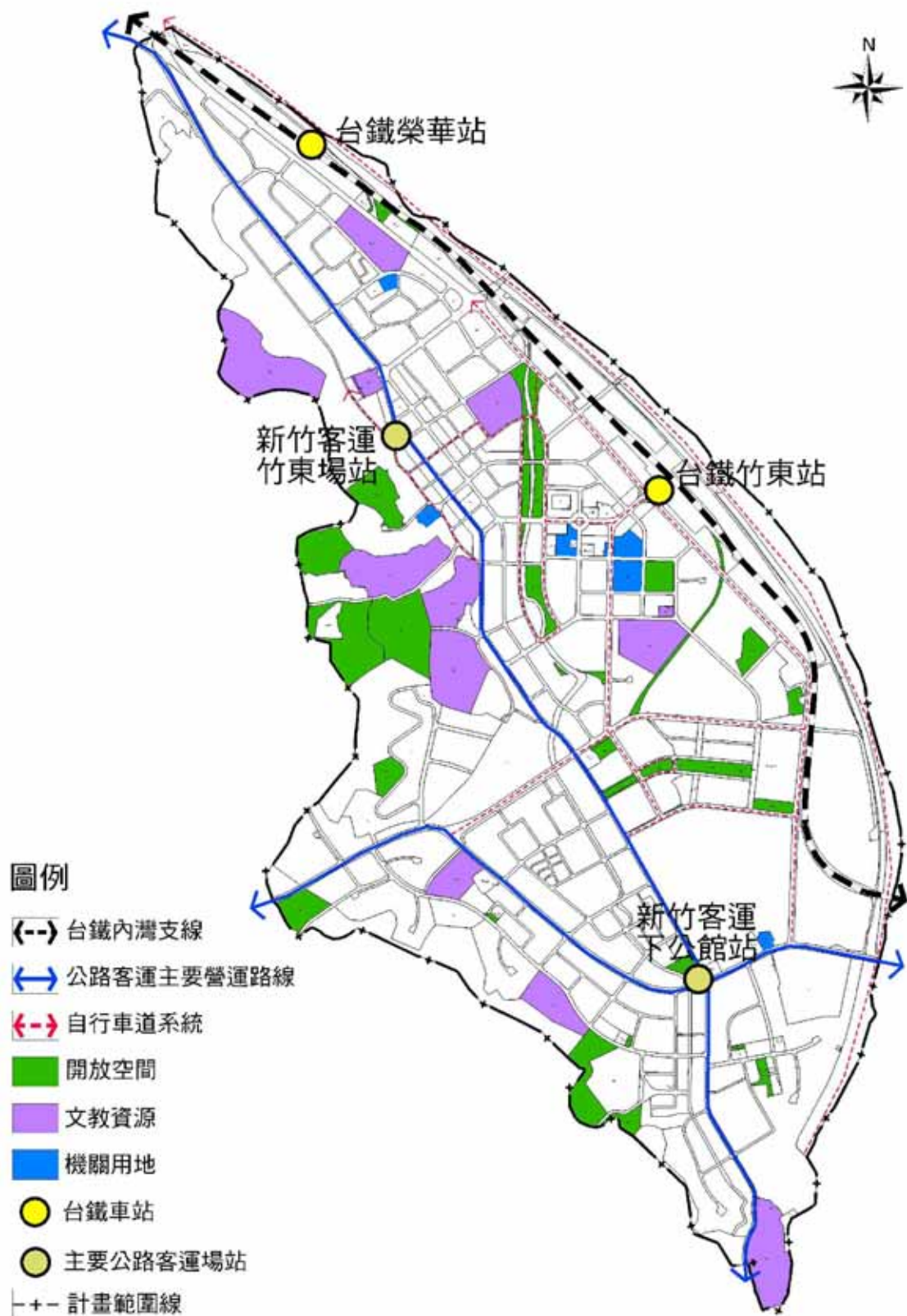


圖7-6 本計畫區綠色運輸系統構想示意圖

## **肆、執行策略**

### **一、竹東火車站周邊土地更新再發展**

竹東火車站周邊地區屬早期發展區，建物新舊雜陳，且因都市建成區之公共設施用地取得較為不易，造成開放空間不足及都市環境品質窳陋之問題，因此可透過都市更新之推動，改善老舊居住環境。

### **二、透過整體開發取得公共設施**

透過整體開發予以提供公園、綠地、兒童遊樂場、廣場及停車場用地等開放空間公共設施，以彌補公共設施不足情形，改善環境品質。

### **三、強化水與綠網絡鏈結**

本計畫區具有頭前溪及中興河道開放空間之基礎，加上部分灌溉排水溝渠，透過都市計畫規劃與其周邊公園綠地結合，以串連藍綠帶，創造優質環境空間，落實生態與永續都市環境之理念。

### **四、全面檢討公共設施保留地並加速公共設施開闢**

本計畫區經檢討尚有多處公共設施未取得開闢，影響人民權益及都市發展，故應對於不合時宜或已無需求之公共設施用地變更其使用性質。經檢討仍有存在必要之公共設施保留地除一般徵收外，則可透過容積移轉機制，加速公共設施開闢，提升居住環境品質。