

檔 號：

保存年限：

## 內政部 開會通知單

受文者：營建署新市鎮建設組(1科、2科、3科)

發文日期：中華民國103年2月11日

發文字號：內授營鎮字第1030801205號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：普通

附件：如備註一（附件另寄，議程請至：<http://edoc.cpami.gov.tw>下載）

開會事由：召開內政部淡海新市鎮特定區計畫都市設計審查小組第151次會議

開會時間：103年2月13日（星期四）上午9時30分

開會地點：本部營建署105會議室（台北市八德路2段342號）

主持人：丁委員兼召集人育群

聯絡人及電話：吳品燕（87712713）

湯玉霜（87712714）

羅凱臻（87712718）

出席者：許委員兼副召集人文龍、洪委員兼執行秘書啟源、謝委員偉松、盛委員筱蓉（新北市政府工務局）、張委員記恩（新北市政府城鄉發展局）、錢委員學陶、張委員清烈、黃委員台生、董委員娟鳴、張委員容瑛、蘇委員瑛敏、王委員小璘、林委員文欽、何委員天河

列席者：中華民國都市計劃學會、鴻築建設股份有限公司、閻康聯合建築師事務所、宏盛建設股份有限公司、周文斌建築師事務所、聿盛建設有限公司、廖錦盈建築師事務所、新北市政府交通局、新北市政府工務局、本部營建署建築管理組、營建署都市計畫組

副本：本部營建署署長室、秘書室（警衛室）、營建署新市鎮建設組(1科、2科、3科)

備註：

- 一、檢附議程1份及報告書3本，敬請攜帶與會。
- 二、依規定出席委員須過半數，敬請撥冗參加。
- 三、請設計單位於會中簡報10分鐘，必要時得展示模型以利審查。
- 四、本部營建署停車位有限，請儘量搭乘大眾運輸前往。

# 內政部

訂

線

# 內政部淡海新市鎮特定區計畫都市設計審查小組 第 151 次會議議程

## 壹、確認第 149、150 次會議紀錄

## 貳、報告事項

### 第 1 案：淡海新市鎮第 1 期細部計畫地區騎樓暨停車彎課題說明報告案（請中華民國都市計劃學會報告）

#### 一、報告事由

淡海新市鎮第 1 期細部計畫地區規定住宅區作商業使用需設置騎樓，致部分住宅區有騎樓不連續情形；另第 1 期細部計畫地區原規劃且施工完成之停車彎，部分位於公車路線未經過之次要道路，致公有人行道寬度縮減，前述 2 項課題經本部營建署委託之規劃單位（中華民國都市計劃學會）匯整現行案例並研提解決對策及方案（詳附件 1），擬提陳本審查小組會議報告。

#### 二、擬辦

擬依本審查小組會議決議辦理後續相關法規修訂事宜。

## 參、討論事項

### 第 1 案：「淡海新市鎮第 1 期發展區第 2 開發區公司田段 36 地號集合住宅大樓新建工程」都市設計審議案

說明：

#### 一、基地概要：

本基地位於淡海新市鎮特定區第 1 期發展區第 2 開發區，土

地使用分區屬第 5 種住宅區，面積約為 1,350.91 平方公尺，法定建蔽率為 35%，容積率為 320%，本案未申請容積獎勵，為地下 4 層、地上 15 層、屋突 2 層之建築物。基地東側及南側臨綠地，西側臨 10 公尺計畫道路，北側臨第 5 種住宅區。

## 二、都市設計內容：詳如都市設計審議報告書。

### 第 2 案：「淡海新市鎮第 1 期發展區第 1 開發區淡海段 149、150 地號宏盛建設日常用品零售業及集合住宅大樓新建工程」都市設計審議案

說明：

#### 一、基地概要：

本基地位於淡海新市鎮特定區第 1 期發展區第 1 開發區，土地使用分區屬第 5 種住宅區，面積約為 20,388.51 平方公尺，法定建蔽率為 35%，容積率為 320%，本案未申請容積獎勵，為地下 3 層，地上 20~26 層，屋突 3 層之建築物。基地東側及南側臨第 5 種住宅區，北側臨 20 公尺新市三路、西側臨 20 公尺崁頂五路。

## 二、都市設計內容：詳如都市設計審議報告書。

### 第 3 案：「淡海新市鎮第 1 期發展區第 1 開發區新市段 164 地號聿盛建設日用品零售或服務業及集合住宅大樓新建工程」都市設計審議案

說明：

#### 一、基地概要：

本基地位於淡海新市鎮特定區第 1 期發展區第 1 開發區，土地使用分區屬第 6 種住宅區，面積約為 1,778.12 平方公尺，法定建蔽率為 35%，容積率為 400%，本案未申請容積獎勵，為地下 3 層，地上 15 層，屋突 3 層之建築物。基地東側及西側臨第 6 種住宅區，南側臨 10 公尺囊底路，北側臨 40 公尺新市二路三段。

## 二、本案審查經過：

本案前經本部「淡海新市鎮特定區計畫都市設計審查小組」102 年 11 月 21 日召開之第 145 次會議審查未通過，設計單位業依上開會議決議及作業單位初審意見修正，爰再提會審議。

## 三、都市設計內容：詳如都市設計審議報告書。

## 肆、臨時動議

## 伍、散會

## 淡海新市鎮第 1 期細部計畫地區騎樓暨停車彎課題

中華民國都市計畫學會

### 壹、淡海新市鎮特定區計畫一期細部計畫區範圍內住宅區設置騎樓不連續之課題及建議解決對策方案

#### 一、臺灣地區規定建築物留設騎樓之由來及原意

臺灣騎樓特色最初係因日據時期，於民國 25 年公布之臺灣都市計畫令第 33 條規定，都市計畫區域內凡沿行政官廳所指定之道路，二側建築物應依規定設置騎樓。

後於民國 36 年首次公布，並於民國 54 年修正公布「臺灣省建築管理規則」規定，商業區面臨 7 公尺寬以上計畫道路之建築基地，應一律設置騎樓，否則應讓出其寬度退後建築。同時亦規定騎樓所佔之面積，計算空地比率時，得不計入基地面積及建築面積，具鼓勵興建騎樓之作用。

騎樓功用有二：一是在私人土地上留行人通道，可減省道路上再設人行道之必要，節省政府道路建築費用；二是因應臺灣高溫多雨氣候，騎樓上之遮蓋，可使行人免除遭受日曬雨淋之苦。

#### 二、淡海一期發展區建築物留設騎樓說明

##### (一)騎樓相關法令規定

##### 1.淡海新市鎮第一期細部計畫地區都市設計審議規範(100.07.08.)(以下簡稱都市設計審議規範)規定內容

依都市設計審議規範「第三章 人行空間及步道系統」第五點規定：「人行空間及步道系統包括：道路二側人行道、公共設施用地開放空間內人行步道、建築基地指定留設開放空間內人行步道、騎樓及頂蓋式通廊系統、人行穿越道、連通頂蓋式通廊之天橋、人行天橋及地下道。」可知，騎樓屬人行空間及步道系統之範疇。

騎樓設置依都市設計審議規範第五點第(五)項內容辦理，相關內容如後：「騎樓及頂蓋式通廊、人行穿越道、連通頂蓋式通廊之天橋之位置如附圖四所示，其規定如下：「

##### 1.通則

(1)騎樓、頂蓋式通廊系統、人行穿越道及連通頂蓋式通廊之天橋與相鄰基地之人行道、主要或次要人行動線及最近之緊急避難路線之連結應完整及安全。

...

(3)中心商業區、政商混合區、郵政專用區內指定留設之騎樓或頂蓋式通廊自退縮建築線至建築物地面層外牆面淨寬不得小於六公尺，至樑底之淨高不得小於三公呎，且其應可直接連通建築物室內公共空間。

(4)鄰里商業區內指定留設之騎樓或頂蓋式通廊自退縮建築線至建築物地面層外牆面淨寬不得小於四公尺；至樑底之淨高不得小於三公呎。

(5)住宅區作淡海新市鎮第一期細部計畫建築物及土地使用分區管制要點規定之第十組、第十二組、第十四組、第十六組及第十七組之建築物及土地使用者，需依照鄰里商業區規定留設騎樓。

...」

此意即商業區(含政商混合區及郵政專用區)及住宅區作商業使用時，應設置騎樓。

## 2. 淡海新市鎮特定區第一期細部計畫建築物及土地使用分區管制要點(以下土管要點)

土管要點第七點規定「在第 4、5、5-1 及 6 種住宅區內得為下列各組之建築物及土地使用，但供第十組、第十二組、第十四組、第十六組、第十七組經都市設計審查小組審查通過使用時，應依「淡海新市鎮第一期細部計畫地區都市設計審議規範」規定設置騎樓、臨時停車及裝卸車位，但第十六組、第十七組位於建築物 2 樓(含)以上，得不設置騎樓。...」

### (二)住宅區留設騎樓現況

淡海一期發展區內住宅區建築開發情形及設置騎樓情形詳參圖 1。由圖可知，目前住宅區內經都設審查小組審查通過之案件中，有設置騎樓之建築開發案屬少數，共有 13 個住宅區街廓內有設置騎樓之建築開發案件，又進一步檢視，此 13 個街廓內，有 3 個街廓(文中 9 北側住五街廓、文中 5 西側住六街廓及公 7 南側住五之一街廓)各僅有 1 件設置騎樓之建築開發案，其餘建築基地均尚未開發；而另 1 街廓(公 6 北側住五之一街廓)共有 7 筆土地，其中 4 筆土地已建築開發，均有留設騎樓；另有 3 個街廓(綠 7 北側住三街廓、綠 9 西側住五街廓及綠 10 北側住五街廓)已全部建築開發，僅部分有留設騎樓；其餘 6 個街廓內，建築開發情形複雜，部分已建築開發有留設騎樓，部分則無。

另實際調查，目前有許多住宅區內 1 樓實際有設置零售商店，但均無設置騎樓。



1 樓實際有設置零售商店，  
但均無設置騎樓之情形。

### (三)問題分析

整體而言，設置騎樓雖有前述優點，但亦造成都市建築型態之刻板劃一，故民國 71 年修正之建築技術規則第 28 條，補充規定「退縮騎樓地未建築部分計入法定空地」，以平衡興建騎樓與退縮騎樓地建築之權益差別，使建築物之配置富有變化。

此外，騎樓最主要之負面問題，最為人詬病的部分，亦屬最難改善部分，包括機車、攤販及違建等佔用之使用管理問題；另亦有細部設計之地面高低落差及無法全面平順銜續之問題。



而在淡海一期開發區之住宅區內會形成騎樓不連續之原因，除前述騎樓相關法令規定，即 1 樓供商業使用時，須設置騎樓，故各毗鄰之建築開發案因各自之考量不同，係主要形成主要騎樓不連續之原因外，尚有下列原因：

#### 1. 留設側院及鄰幢間距規定

淡海一期發展區在規劃之初即於「淡海新市鎮特定區第一期細部計畫建築物及土地使用分區管制要點」(以下簡稱土管要點)中有完整之規劃留設側院規定，在住宅區部分，每棟(幢)住宅之兩側均須設置寬度不得小於 3 公尺之側院，且側院僅得設置免計入建築面積之陽臺、屋簷、雨遮及遮陽板。故毗連建築基地即便建築物沿街面均全面設置騎樓，亦因側院之關係形成騎樓之不連續；甚至同一建築基地內，亦將因設置多幢建築物，而騎樓不連續。

#### 2. 建築設計特色

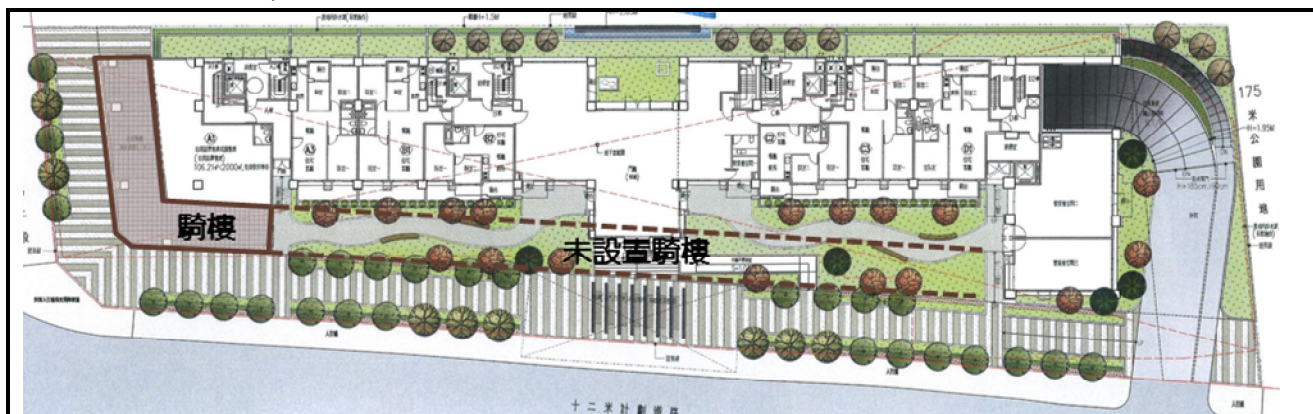
淡海一期發展區內之建築物均須通過內政部淡海新市鎮都市設計審查小組(以下簡稱都設審查小組)審查通過，整體而言，建築設計均有一定品質，而逐漸形成各建築開發案強調具特色設計之風氣，即使單棟建築物，即可能因立面凹凸變化等設計考量，而僅有部分沿街面設置騎樓(如部分建築物於車道進出口即不設置騎樓)。



毗鄰之建築開發案因各自之考量不同，係主要形成主要騎樓不連續之原因。

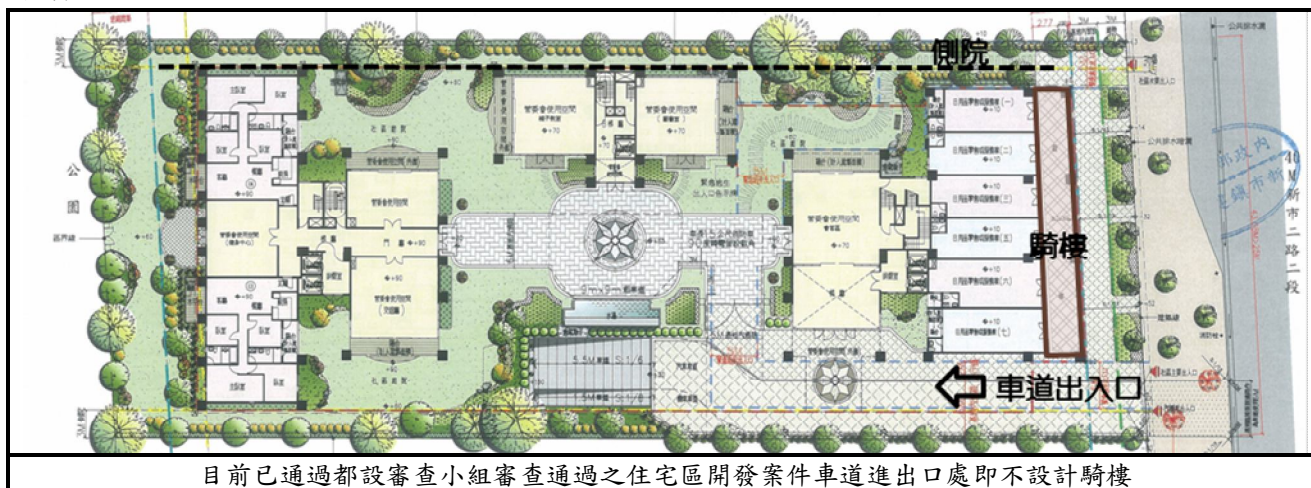


側院之留設及建築設計特色之考量，使騎樓非全部沿街面均有設置騎樓。



目前已通過都設審查小組審查通過之住宅區開發案件在臨 12 公尺寬道路側，僅部分沿街面有設置騎樓。





### 三、住宅區騎樓需求分析

- (一)住宅區之一樓部分從事商業使用時，將妨礙居住安全、安寧與環境品質，影響商業使用上層之住宅房價，故現在「純住宅」之社區形式儼然已成為高品質住宅之主流。雖淡海一期發展區內現有許多住宅區低樓層有許多便利商店、餐飲及洗衣店等之設置，但其主要係因應周邊鄰里商業區尚未開闢及一般步行可及距離範圍內周邊無賣店之情形而形成，當淡海一期發展區之發展日漸成熟時，「純住宅」之建築開發案件將逐漸增加，住宅區內騎樓不連續或無留設騎樓之情形，將在所難免。
- (二)住宅區顧名思義，非以供商業選逛為主，而應以住宅使用為主，故以住宅使用而言，步行旅次將以住家至公車站及未來將建設之捷運車站之上下班及上下學旅次為主，且以淡海一期開發區內之主要住宅鄰里單元與目前設置之公車站及規劃中之捷運站位置分析，皆位於步行 500 公尺範圍內，即便日曬雨淋也皆為短距離，設置騎樓之使用功能相對較低。
- (三)淡海新市鎮係以居住為主之新市鎮，並規劃有中心商業區以滿足地區商業與購物需求，住宅區一樓即便從事商業使用，主要為便利商店、餐飲店(如早餐店、麵包店等)、洗衣店等社區服務商店，其服務半徑小，非似中心商業區休閒選逛之活動性質，相對須設置騎樓之需求性低。
- (四)淡海新市鎮屬整體開發地區，原規劃時，道路系統即有完整之考量，此外在都市設計審議規範中，亦有完整之沿道路指定留設帶狀式開放空間及人行空間及步道系統規定，除在路權範圍內設置之道路二側人行道部分外，住宅區沿道路指定留設帶狀式開放空間在 3 公尺至 8 公尺之間，並規定應設置至少 2 公尺寬以上之人行步道與路權範圍內設置之道路二側人行道鄰接並應與周邊人行道及人行步道接齊順平，故並無當初臺灣地區規定建築物留設騎樓之原意要「減省道路上再設人行道之必要，節省政府道路建築費用」之需求。

#### 四、解決策略

為解決淡海一期發展區內住宅區騎樓不連續之問題，建議解決策略有二，即取消「住宅區一樓從事商業使用者，需留設騎樓」之規定或指定特定街廓或街廓內特定沿街面均應留設騎樓，詳細說明如下：

##### (一)取消「住宅區一樓從事商業使用者，需留設騎樓」之規定

由前述住宅區騎樓需求分析可知，就淡海一期發展區而言，住宅區設置騎樓之需求性較低，故得考慮取消於土管要點及都設審議規範中相關之規定，但取消之後除目前已通過都設審查小組審查通過之住宅區開發案件中，已有部分有設置騎樓個案將繼續存在外，未來仍有部分建築開發案因其設計規劃而仍有設置騎樓，故無論維持或取消土管要點及都設審議規範之相關規定，皆無法全面解決住宅區騎樓不連續之問題。

##### (二)指定特定街廓或街廓內特定沿街面均應留設騎樓

為解決淡海一期發展區內住宅區內騎樓不連續之問題，亦得考慮指定特定街廓或街廓內特定沿街面均應留設騎樓，但依前述淡海一期發展區之住宅區留設騎樓現況，目前可指定的街廓僅 4 個，即各僅只有 1 件有設置騎樓建築開發案之街廓及以建築開發案件均有留設騎樓之街廓(公 6 北側住五之一街廓)，方有其效益，但淡海一期發展區若欲修正現行都市設計審議規範，指定部分住宅街廓特定沿街面均應設置騎樓，仍有下列幾項無法解決之課題：

##### 1.住宅區因規定留設側院及鄰幢間距，致使騎樓仍無法延續。

依前述留設側院及鄰幢間距規定可知，即使新建建築物後續均配合留設騎樓，亦配合修正土管要點允許側院設置頂蓋式通廊以延續騎樓，惟已建築完成部分之側院亦無騎樓或頂蓋式通廊延續。

##### 2.住宅區一樓作住宅使用設置騎樓，降低居住空間私密性，且易產生使用管理困難。

若住宅區新申請建築案件，其 1 樓作住宅使用時，強制設置騎樓，將大幅降低 1 樓住戶之居住私密性，除造成居住之不適，易引起住戶佔用之可能。

##### 3.指定特定街廓或街廓內特定沿街面均應留設騎樓，有公平性之疑慮。

淡海一期發展區之都市計畫細部計畫進一步將主要計畫住宅區細分為第 1-1 種住宅區、第 2 種住宅區、第 3 種住宅區、第 3-1 種住宅區、第 4 種住宅區、第 5 種住宅區、第 5-1 種住宅區、第 6 種住宅區等 8 種，而指定應留設騎樓之住宅區街廓或街廓內特定沿街面，並非以同一種細分區作規範，且其理由係配合該街廓內先建築已留設騎樓之建築物一併留設，雖原都市設計審議規範即有類似特殊區位之特殊規定，但為特定已建築完成留設騎樓之建築物而指定全街廓或特定沿街面均應配合留設騎樓，仍恐有公平性之質疑。

另亦可不調整現行騎樓規定，理由及說明如後：

淡海一期發展區在規劃之初，即為打造新市鎮典範，而有完整之都市設計審議規範，其中騎樓之規定屬人行空間及步道系統之一部分，而其他人行空間及步道系統尚包括：道路二側人行道、公共設施用地開放空間內人行步道、建築基地指定留設開放空間內人行步道、頂蓋式通廊系統、人行穿越道、連通頂蓋式通廊之天橋、人行天橋及地下道等。

在人行空間及步道系統建置部分，淡海一期發展區除路權範圍內設置之道路二側人行道部分外，住宅區沿道路指定留設帶狀式開放空間在 3 公尺至 8 公尺之間，並指定設置至少 2 公尺寬以上之人行步道與路權範圍內設置之道路二側人行道鄰接並應與周邊人行道及人行步道接齊順平，故就人行空間及步道系統中已有屬公有之人行道及私人留設之主要人行步道之系統可作串連。

如就上述內容而言，主要之步道系統已可連續，至於住宅區內騎樓是否應再檢討，配合已留設騎樓部分，指定全街廓或街廓內特定沿街面均應配合留設騎樓，則相對減少其必要性。



依現行都市設計審議規範規定，騎樓與人行步道及公有人行道均能串連並平順接齊。

## 五、結論

綜上，騎樓之設置雖有提供人行及遮風擋雨之功能，亦形成臺灣之建築特色，但也造成建築設計呆板之形象，亦有難解之佔用等使用管理課題。以淡海一期發展區而言，因土管要點及都市設計審議規範要點之規定，除商業區須設置騎樓外，住宅區內建築物 1 樓作商業使用時，亦須設置騎樓。而淡海新市鎮屬整體開發地區，在土地使用計畫、整體交通系統規劃及人行空間及步道系統部分均有整體之考量，在住宅鄰里單元周邊均有配合劃設鄰里商業區，加上「純住」之建築開發案已逐漸成為市場及規劃主流，且主要居住鄰里單元與公車站及未來之捷運站距離均位於步行 500 公尺範圍內，故相對於商業區民眾之逛選購物需求，住宅區騎樓設置之需求性低。

住宅區內騎樓不連續之情形，非屬修正土管要點及都市設計審議規範後即可全面解決；若配合現有經都設審查小組審查通過之案件有設置騎樓之建築開發案，指定特定街廓或街廓內特定沿街面均應留設騎樓，則因留設側院及臨幢間距之規定而亦無法全面解決騎樓不連續之問題，更會因住宅 1 樓作商業使用時應設置騎樓之規定，加上個別建築開發案因不同考量，而使得騎樓之設置雜亂無序外，另因規定特定沿街面 1 樓作住宅亦須設置騎樓，造成住宅所需之私密性降低，導致佔用之使用管理問題外，更恐將因配合少數而訂定之規範，遭受民眾對公平性之質疑。



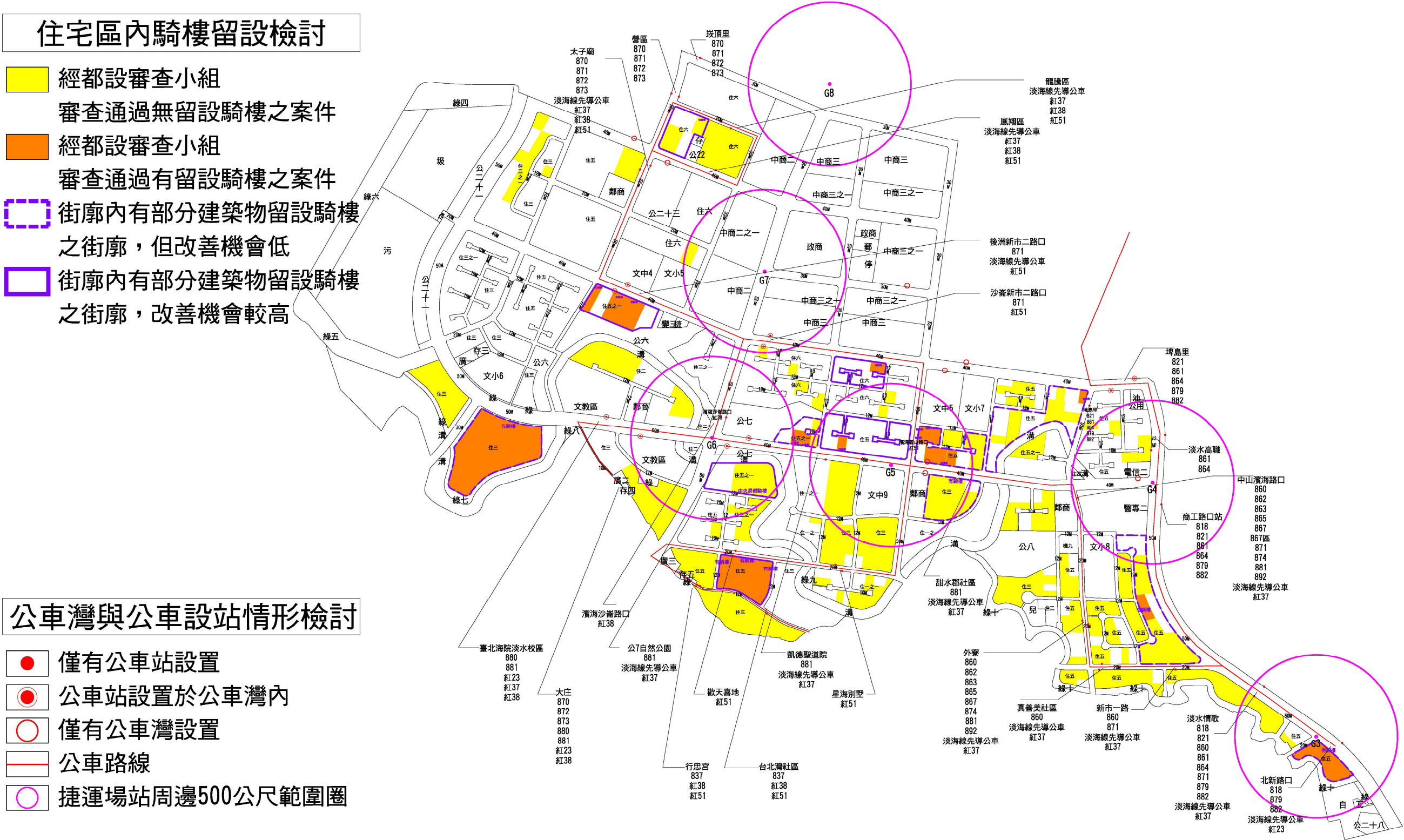


圖 1 淡海一期發展區內住宅區建築開發情形及設置騎樓情形與公車站及已完工公車灣分布情形示意圖

## 貳、淡海新市鎮特定區計畫一期細部計畫區範圍內部分已完工公車停車灣位於公車路線未經過，致公有人行道寬度縮減之課題及建議解決對策方案

### 一、淡海一期發展區已完工公車灣及公車站設置發展背景

淡海一期發展區在規劃之初，依當時都市設計內容，於公共工程之規劃及開闢時，即一併留設公車灣，而後因土地建築開發案件開發時程較為緩慢，且公車營運業者有其營運及路線規劃之考量，而導致實際設站位置與公車灣位置不盡相符，而致有部分不必要之公有人行道寬度縮減。



公有人行道寬度因設置公車灣而縮減。

### 二、淡海一期發展區之已完工公車灣及公車站分布情形

淡海一期發展區內公車站及已完工公車灣分布情形詳參圖 1。由圖可知，淡海一期發展區內設置之停車灣共 19 處，30 公尺寬以下道路即無設置停車灣，其中目前已設有公車站者計 11 處；另 8 處目前尚未設站，此 8 處公車灣大多位於目前尚未開發之中心商業區及與淡海二期發展區之交界，均為建築開發案件較少之區位。



甜水郡社區站(文中 9 東北側)與公車灣雖於同一街廓，位置卻不相同。

淡海一期發展區內現有公車停靠車站共 52 站(雙向合計)，其中僅有 11 站停靠於公車灣內；其餘停靠位置並無公車灣，而其中僅甜水郡社區站(文中 9 東北側)與公車灣雖於同一街廓，位置卻不相同，其餘公車站位置周邊均無設置公車灣。

### 三、設置公車灣處與人行空間及步道系統(含自行車道)之整體規劃

今如欲維持人行空間及步道系統(含自行車道)完整性，不致因設置公車灣而導致人行空間及步道系統之阻隔，建議可採行之方案如下：

- (一)取得欲設置公車灣處之毗連土地所有權人同意，與沿道路指定留設帶狀式開放空間整體規劃調整

淡海一期發展區內因都市設計審議規範之規定私有土地應沿計畫道路留設帶狀式開放空間，並設置人行步道供公眾使用，故可參考沿道路指定留設帶狀式開放空間之規劃設計，作整體之規劃調整。

雖指定留設帶狀式開放空間其用途係供公眾使用，惟其土地所有權仍屬私人所有，故須與之協商，取得所有權人同意後，方為可行。



而因各建築開發案之規劃設計內容，均為經都設審查小組審查通過之案件，故沿道路指定留設帶狀式開放空間之變更，是否須再經審查，是否影響植栽數木及綠覆率檢討等課題，須有配套措施。

(二)視周邊建築開發情形，以分次調整施工方式執行

1.影響公車站設置位置之因素

就淡海一期發展區，將影響公車營運業者設置或調整公車站位置之因素如下：

(1)建築開發案件開發規模及位置

當使用需求及人口規模增加時，公車營運業者將會增加或調整營運路線與停靠車站。

(2)捷運之開發建設

淡海新鎮內現有公車營運路線與停靠車站係屬輕軌捷運未完工通車前之大眾運輸網絡，未來輕軌捷運(綠山線預計於民國 108 年完工)開發建設後，成為主要聯外交通工具，公車營運業者勢必配合捷運車站，重新調整營運路線與停靠車站，形成整合捷運網絡之公車接駁路線。

由上述內容可知，公車之營運路線在捷運建設完成及淡海新市鎮建築開發案件與人口達一定規模前，將持續為動態改變之狀況，故公車灣與周邊人行空間及步道系統(含自行車道)，不可能一次全部到位，應以分階段調整施工方式進行。

2.人行空間及步道系統(含自行車道)與公車灣分次施作方式

(1)初期周邊私有土地尚未建築開發時：路權範圍內，二側以設置人行與自行車混和道及綠帶。

(2)周邊私有土地建築基地開闢後：原人行與自行車混和道則變更為自行車專用道，人行動線部分，則使用私有土地內之人行步道。

(3)有設置停車灣需求時：取得私有土地所有權人同意，於毗連設置停車灣處，調整沿道路指定留設帶狀式開放空間中，部分綠帶設置之位置，並縮減人行步道寬度，將原設置於路權範圍內之自行車道引入。

人行空間及步道系統(含自行車道)與公車灣分次施作方式詳參圖 2 所示。

四、結論

淡海一期發展區因公車灣之工程施作皆在區段徵收開發時均已完成，而後因區內建築開發時程較慢，導致公車營運業者因應實際需求而設位置之公車站與公車灣位置不盡相符，惟目前公車停靠站址應屬短期需求，未來公車營運業者將配合輕軌捷運車站、區內人口進住與需求情形，逐次動態調整營運路線與停靠車站，最終形成整合捷運網絡之公車接駁路線。

基於淡海一期發展區目前仍持續開發中，故公車灣與周邊人行空間及步道系統(含自行車道)之設計，不可能一次全部到位，須依周邊私有土地尚未建築開發時、周邊私有土地建築基地開闢後，及有設置停車灣需求時三階段逐步調整，爰建議新設公車灣應先由公車業者協商取得私有土地所有權人(或社區管理委員會)同意後，依圖 2 方式設置，取消公車灣亦應由公車業者恢復原狀。

