

台北縣都市計畫委員會第三二七次會會議紀錄

一、 時間：九十三年二月廿六日下午二時

二、 地點：本府廿八樓都委會會議室

三、 主席：林副主任委員錫耀

記錄彙整：王美瑤

四、 出席委員：詳如簽到簿。

五、 出席單位：詳如簽到簿。

六、 主席致詞：略。

七、 報告事項：

(一)、宣讀第三二六次會議紀錄。

決議：准予備查。

(二)、主辦單位工作報告：

決議：洽悉。

八、 審議案：

(一)、變更三峽都市計畫（配合三峽河治理基本計畫）案。

(二)、變更平溪都市計畫（部分農業區為道路用地）案。

(三)、變更台北水源特定區計畫南國小三用地為文教區（供私立康橋國中小使用）暨變更台北水源特定區計畫（大台北華城）細部計畫學校用地為文教區（供私立康橋國中小使用）案。

(四)、變更淡水（竹圍地區）都市計畫（部分工業區及人行步道為自來水事業用地及商業區）細部計畫（變更第二種商業區發展定位及部分土地使用分區管制要點）案。

以上審議案決議詳如后提案單決議欄。

九、散會：下午十七時卅分。

案由	變更三峽都市計畫（配合三峽河治理基本計畫）案	辦理機關	臺北縣政府
類別	審議案	案號	第一案
說明	<p>一、擬定機關：臺北縣政府。</p> <p>二、申請單位：臺北縣政府。</p> <p>三、法令依據：</p> <p>（一）都市計畫法第二十七條第一項第四款。</p> <p>（二）臺北縣政府依內政部八十八年八月二十五日台八八內營字第八八七四二七九號函認定係配合縣興建之重大設施。</p> <p>四、計畫緣起：</p> <p>「三峽河水道治理計畫用地範圍」前奉經濟部八十年十一月二十二日經（80）水字第0五八二二四號函核定並經前臺灣省政府以八十一年二月十七日（81）府建水字第一五五三八七號公告在案，其中於三峽都市計畫範圍段加註：「本段水道治理計畫用地範圍以三峽都市計畫內行水區域線【靠市區邊緣側】為準」。嗣因該都市計畫行水區之範圍（業於八十四年發布實施之變更三峽都市計畫（第二次通盤檢討）案中變更為河川區）並未一致，前臺灣省政府水利處爰報奉經濟部八十六年五月二十日經（86）水字第八六二六0五一號函核定，並經前臺灣省政府以八十六年十一月二十五日（86）水字第一六九一一六號公告第一次修訂，註銷前開原核定內容之註記文字。為配合該修訂內容，便於後續河川治理整治與維護管理工作，經濟部水利署特委託三峽鎮公所，針對河道治理用地範圍與現行都市計畫不符部份進行都市計畫變更工作，以利後續有效至哩，保障民眾生命財產安全。茲因本案都市計畫變更具時效性，爰依都市計畫法第二十七條第一項第四款規定辦理個案變更。</p> <p>五、變更位置及範圍：</p> <p>依據公告核定之「三峽河水道治理計畫用地範圍」位於三峽都市計畫段，將治理計畫用地範圍河川圖籍與現行都市計畫河川區範圍不符部份辦理變更，故本案變更位置係沿三峽河兩岸，並以水道至計畫所需用地為變更範圍，面積計為 1.0809 公頃（詳如后圖一）。</p> <p>六、變更理由：</p> <p>為配合「三峽河治理基本計畫」中「三峽河水道治理計畫用地範圍」第一次修訂之內容，辦理都市計畫變更，俾利後續整治工程之需</p>		

	<p>要，以保護沿岸居民生命財產安全。</p> <p>七、變更內容：</p> <p>三峽都市計畫內三峽河範圍已劃設為河川區，兩側並已劃設為堤防兼道路用地，惟該範圍與三峽河水道治理計畫用地範圍未完全吻合，本次變更係依都市計畫現地檢測樁位後與河川圖籍比對，未符合處酌予調整變更。變更原則如下：</p> <p>(一) 以河川圖籍為準，套繪結果屬水道治理計畫用地範圍內之土地，除堤防兼道路用地及道路用地外，均予變更為河川區，其使用與管制依水利法相關規定辦理。</p> <p>(二) 套繪結果，屬水道治理計畫用地範圍外之土地，如屬原河川需或堤防兼道路用地，均維持原計畫暫不變更，嗣辦理通盤檢討時再配合鄰近分區變更。</p> <p>(三) 本次變更內容係套合結果，考量都市計畫圖與都市計畫樁及現地發展之誤差情形，未來執行應以河川圖籍分割成果為執行依據。</p> <p>本次變更內容如下（詳如表一變更內容綜理表）：</p> <p>(一) 變更農業區為河川區，面積 0.5846 公頃。</p> <p>(二) 變更住宅區為河川區，面積 0.1678 公頃。</p> <p>(三) 變更商業區為河川區，面積 0.0823 公頃。</p> <p>(四) 變更機關用地為河川區，面積 0.0079 公頃。</p> <p>(五) 變更兒童遊樂場用地為河川區，面積 0.1053 公頃。</p> <p>(六) 變更廣場兼停車場用地為河川區，面積 0.0430 公頃。</p> <p>(七) 變更學校用地為河川區，面積 0.0900 公頃。</p> <p>八、事業及財務計畫：</p> <p>本案三峽河治理工程實施計畫未來將爭取由中央分年補助進行整治工程，公有土地部分辦理撥用，私有土地部分將以徵收方式取得（詳如后表二事業及財務計畫表）。</p> <p>九、辦理經過：</p> <p>本案自九十三年元月五日起辦理公開展覽三十天，並於九十三年元月十九日上午十時假三峽鎮公所辦理公開展覽說明會。公開展覽期間未接獲人民或團體陳情意見。</p> <p>十、以上提請大會公決。</p>
初核	<p>一、查本次變更範圍均以「堤防兼道路用地」與現有河川區相隔，形成「河—堤(道)—河」之現象，考量變更後之河川區未來係預定辦理新、改</p>

意見	<p>建堤防等工程，爰請經濟部水利署評估本案是否併同變更為堤防兼道路用地，以符實際。</p> <p>二、本案變更範圍內部分地區現有合法建物，爰請經濟部水利署說明該合法建物未來處理方式，俾提會討論。</p>
決議	<p>請縣府水利及下水道局邀集經濟部水利署第十河川局、縣府教育局等相關單位就本案變更範圍內現有合法建物之後續處理原則，及其適宜之土地使用分區等事項妥為研處後，再續提本會審議。</p>

案由	變更平溪都市計畫(部分農業區為道路用地)案	辦理機關	台北縣政府
類別	審議案	案 號	第二案
說明	<p>一、擬定機關：台北縣政府。</p> <p>二、申請單位：台北縣政府。</p> <p>三、法令依據：</p> <p>都市計畫法第二十七條第一項第四款。</p> <p>四、計畫緣起：</p> <p>縣道一〇六線連接台二丙線，為平溪鄉、雙溪鄉、貢寮鄉及東北角海岸風景區觀光對外重要聯絡幹道，且為本縣天燈節活動對外主要幹道。縣道一〇六線61K+200附近路段原都市計畫寬度為十公尺，因尚未應現況地形將上下邊坡擋土措施所需寬度納入考量，故目前供通行使用之道路係依原有道路加封維持兩線道通行，惟本路段若依原都市計畫路線辦理拓寬，則必需往山側拆除原有通往五戶民眾之唯一村道（高六至八公尺），勢必造成住戶通路之阻礙及形成縣道一〇六線之交通瓶頸，且據交通部公路總局第一區養護工程處景美工務段來函表示：「本案路段目前完成之路線較都市計畫路線為佳、因而本路段目前交通狀況良好，尚無改善之必要。」，故本路段原都市計畫擬配合現況路形調整。</p> <p>五、變更理由：</p> <p>（一）縣道一〇六線61K+200附近路段為應現況地形及維護原有通往五住戶之通行使用權益，需配合現況路形辦理都市計畫變更，以維護交通順暢。</p> <p>（二）因應「臺灣臺北地方法院民事判決八十五年訴字第二八九八號判決」縣道一〇六線佔用私地之拆路還地事宜，以取得現供道路使用之土地。</p> <p>六、變更位置及範圍：</p> <p>本案變更位置在平溪鄉都市計畫平溪國中東側之農業區（縣道一〇六線 61K+200 旁）內。（變更範圍及位置詳如圖一及圖二）</p> <p>七、變更內容：</p> <p>變更農業區 0.0553 公頃為道路用地，本案變更面積包含寬約 4 公尺之道路及護坡等道路相關設施面積。（詳后附變更內容明細表）。</p>		

註解 [T1]:

八、事業及財務計畫：

本案所需開辦總經費為新台幣四十一萬元，由台北縣政府統籌款或編列年度預算支應。(詳后附事業及財務計畫表)

九、辦理經過：

本計畫前於九十三年一月十九日起辦理草案公開展覽三十天(刊登於九十三年一月十九日、一月二十日及一月二十一日經濟日報)，並於九十三年二月五日上午十時假平溪鄉公所舉辦說明會，公開展覽期間未收到任何人民或團體陳情意見。

十、公民或團體陳情意見：詳后附人民或團體陳情意見綜理表。

十一、作業單位說明

- (一) 縣道一〇六線係屬七十九年十二月十八日發布實施「變更平溪都市計畫(第一次通盤檢討)」之一號道路，其計畫寬度十公尺，惟民國七十七年道路開闢時需考量地形於上下邊坡增設擋土措施，若依都市計畫全寬十公尺闢建，則擋土措施所需用地必需調整都市計畫道路寬度因應，故交通部公路總局第區養護工程處就原有道路加封維持兩線道通行。
- (二) 上開道路部分佔用私地，業經台灣台北地方法院民事判決八十五年訴字第2898號判決略以：「．．．部分面積一五二平方公尺之紅磚、柏油、水泥護欄等地上物拆除，並回復與道路落差二公尺之原狀後，將土地返還原告。被告應自民國七十九年一月一日起至八十年六月三十日止按年給付原告新台幣玖佰柒拾參元．．．」。
- (三) 前經九十二年七月十一日本府與債權人(土地所有權人)就前開判決執行命令進行協調，土地所有權人提出意見書乙份。該意見書第二點內容略以：「．．．請求被告進行協調處理，准予以地換地。」惟債權人要求交換之土地係屬國有財產局所有，前經本府(工務局)於九十二年十一月五日邀集相關單位至現場勘查，國有財產局表示該土地交換與國有財產法第五十二條之一第三項及「國有非公用不動產交換辦法」第二條、第九條等規定不合，且債權人要求更換之大部分土地屬於水地目，依據水利法第八十三條該土地不得私有及分割，故換地部分依法確屬不可行。(詳如附件一)
- (四) 又九十二年十一月十四日本府(工務局)與債權人(土地所有權人)協調價購事宜，請土地所有權人提供土地單價，以供辦

	<p>理後續事宜，惟土地所有權人遲遲未提出土地單價。本府於九十二年十二月三十日再度協調，土地所有權人提出每坪六十萬元之價購單價，與該土地公告現值每平方公尺五一〇元出入甚大，以致無法達成協議價購。(詳如附件二、附件三)</p> <p>(五) 本案於九十二年十二月三日簽奉一層核准依縣道一〇六線道路現況路形納入都市計畫個案變更，憑俾以一般徵收取得縣道一〇六線佔用私有土地。</p> <p>十二、以上提請大會公決。</p>
決議	照案通過。

變更平溪都市計畫(部分農業區為道路用地)案變更內容明細表

編號	位 置	變 更 內 容		變 更 理 由	縣 都
		原 計 畫 (公 頃)	新 計 畫 (公 頃)		
一	平溪國中東側之農業區(縣道一〇六線61K+200旁)內。	農業區 (0.0553公頃)	道路用地 (0.0553公頃)	<p>一、縣道一〇六線61K+200附近路段為應現況地形及維護原有通往五住戶之通行使用權益，需配合現況路形辦理都市計畫變更，以維護交通順暢。</p> <p>二、因應「臺灣臺北地方法院民事判決八十五年訴字第二八九八號判決」縣道一〇六線佔用私地之拆路還地事宜，以取得現供道路使用之土地。</p>	照案通過

註：本表所列增減面積僅供參考，實際變更面積應以實際地籍分割丈量面積為準。

變更平溪都市計畫(部分農業區為道路用地)案人民或團體陳情意見綜理表

編號	陳情人及 陳情位置	陳情理由	建議事項	縣都委會 決議
一	藍連招 平溪鄉石底 段石底小段 九六地號	<p>一、堅決反對此筆土地變更都市計畫徵購為道路用地。</p> <p>二、請尊重司法判決並遵行原道路規劃路線。</p> <p>三、此道路用地變更都市計畫案明顯圖利他人違法。</p> <p>四、不因外力介入使政府之原完善規劃設計走樣。</p>	請行政單位遵守行政原則，決行原道路規劃路線使交通更完善。	不予採納

案由	變更淡水（竹圍地區）都市計畫（部分工業區及人行步道為自來水事業用地及商業區）細部計畫（變更第二種商業區發展定位及部分土地使用分區管制要點）案	辦理機關	台北縣政府
類別	審議案	案 號	第四案
說明	<p>一、擬定機關：台北縣政府。</p> <p>二、申請單位：吳寶田先生。</p> <p>三、法令依據：</p> <p>（一）都市計畫法第二十四條：「土地權利關係人為促進其土地利用，得配合當地分區發展計畫，自行擬定或變更細部計畫，並應附具事業及財務計畫，申請當地直轄市、縣（市）（局）政府或鄉、鎮、縣轄市公所依前條規定辦理。」</p> <p>（二）本案係依據前述規定，土地權利關係人為促進土地利用，申請變更細部計畫內容以符合實際發展需求。</p> <p>四、計畫緣起：</p> <p>本計畫位置位於淡水鎮竹圍地區，省道台二線(登輝大道)與省道台二乙線(中正東路)之交叉點東側，原為淡水(竹圍地區)都市計畫之工業區及人行步道為配合「淡海新市鎮開發計畫」之用水需求，設置供應自來水水源所需之中繼加壓站乙處，乃依「配合國家建設六年畫辦理逕為變更都市計畫作業要點」辦理逕為變更。該都市計畫變更之「變更淡水(竹圍地區)都市計畫（部分工業區及人行步道為自來水事業用地及商業區）案」（以下簡稱原變更主要計畫案），已於84年9月8日84北府工都字第319533號發布實施。另配合主要計畫擬定之細部計畫為「擬定淡水(竹圍地區)都市計畫（部分工業區及人行步道為自來水事業用地及商業區）細部計畫案」（以下簡稱原擬定細部計畫案），亦業已於民國91年2月27日發布實施。</p> <p>原擬訂細部計畫案發布實施後，即辦理相關開發事項，本計畫商業區開發配合不動產市場發展，進行規劃設計，並經台北縣都市設計委員會多次審議後反應出原有細部計畫內容無法完全適用。另考量配合91年5月30日起發布實施之「變更淡水（竹圍地區）都市計畫（第二次通盤檢討）」內容，實有必要對原發布實施之細部計畫規定內容酌予修正，故研提本變更計畫。</p> <p>五、變更位置及範圍：</p> <p>（一）計畫位置：本細部計畫區位於淡水(竹圍地區)都市計畫區計畫範圍內之西北側，淡水鎮外環路省道台二線公路(登輝大道)與省道台二乙線公路(中正東路)之交叉點東側(詳后附圖一)。計畫區西側鄰接40公尺之四號道路(登輝大道)其餘南、北、東側皆面臨8公尺計畫道路。</p> <p>（二）計畫範圍：本計畫變更範圍為原擬定細部計畫案範圍內之商業區及廣場用地商業區面積為1.233公頃，經實際地籍分割後之面積為1.305853公頃；廣場用地面積為0.107公頃，經實際地籍分割後之面積為0.106999公頃(詳后附圖二)</p> <p>六、變更內容：</p> <p>本細部計畫變更內容包含發展定位、基地周邊地區都市設計目標、基地周邊都市設計實質構想、交通系統計畫及土地使用分區管制要點等，詳后附變更內容</p>		

綜理表（表一）。

八、事業及財務計畫：

- （一）自來水事業用地係由原擬定細部計畫之部分土地所有權人提供，業已捐贈予臺北縣，未來將由台灣省自來水公司編列經費購買興闢。至於第二種商業區及廣場用地之開闢則由開發事業主體籌措經費開發。
- （二）細部計畫公共設施（廣場用地）及建築線退縮四公尺人行步道之開發經費，由申請開發人自行負擔興建。
- （三）自來水事業用地之綠化植栽工程及四公尺人行通道興建經費，未來應由開發事業主管機關自行負擔並興建之。

九、辦理經過：

- （一）本案前於九十三年一月六日起辦理草案公開三十天（刊登於九十三年一月六日、一月七日及一月八日經濟日報），並於九十三年一月十六日上午十時假淡水鎮公所舉辦說明會，公展期間收到人民或團體陳情意見計有乙件，詳后附人民或團體陳情意見綜理表（表二）。
- （二）其後，本案於九十三年二月三日及二月十日提交本縣都委會專案小組召開二次研商會議（詳后附會議記錄），茲彙整二次研商會議結論如下：

1．九十二年二月三日專案小組第一次研商會議結論：

- （1）本案業已完成主要計畫及細部計畫作業，本次係由開發業者申請辦理變更細部計畫，為能了解全案辦理過程，請作業單位整理原案辦理情形及經過，提下次會議說明。
- （2）為了解原計畫有關獎勵容積規定之規劃原意，請作業單位於下次會提供原細部計畫草案、縣都委會決議及內政部都委會決議內容予本會專案小組參考。
- （3）本次開發業者所提出之變更內容龐雜，惟部分內容無涉實質計畫，請業者就本案變更內容再行逐項檢討是否確有實際變更需求後，提下次會議說明。
- （4）本次業者研提修正後之交通系統計畫，建請由縣府交通局協助先行審核後，方下次會議列席說明。
- （5）本案基地係位於法定山坡地上，按「建築技術規則」規定尚受建築高度限制，惟業者為能塑造都市景觀意象及留設開放空間，爰於草案土地使用分區管制要點內增訂放寬高度管制之規定，該管制條文於實際執行上是否確屬可行，請縣府建管單位表示具體意見供本會審議參考。

2．九十二年二月十日專案小組第二次研商會議結論：

- （1）有關草案研提於計畫書第四章第二節基地周邊都市設計目標與實質構想內增列本基地得提供住宅機能等內容，因商業區得逕依相關法令允許使用項目進行開發使用，爰本計畫不再另行增列其他容許使用項目。
- （2）有關土地使用分區管制要點第八點增訂留設公共開放空間及增設停車空間之容積獎勵規定，因考量下列因素爰不予適用，並維持原計畫規定，理由如下：

①留設公共開放空間獎勵部份：

本案係由工業區變更為商業區，原訂計畫即規定應以都市設計整體開發方式進行開發，並已覈實給予開發容積 400%，爰不再給予設置公共開放空間之容積獎勵。

②增設停車空間獎勵部份：

❶案係由工業區變更為商業區，原訂計畫即規定應以都市設計整體開發方式進行開發，並已覈實給予開發容積 400%，爰不再給予增設停車空間之容積獎勵。

❷本基地係位屬法定山坡地，依「台北縣建築物增設停車空間鼓勵要點」規定法定山坡地本不在適用範圍之列。

❸縣府訂於 93.2.13 召開「研商台北縣建築物增設停車空間鼓勵要點額外增加建築樓地板面積審議原則會議」，倘該次會議所獲結論得作為本案審議參考，則請作業單位將相關結論意見提交大會供參。

(3) 本案是否於土地使用分區管制要點內增訂建築物高度規定，而不受「建築技術規則」有關山坡地建築物高度之限制乙節，因本案係為台北縣都市計畫住宅區位屬法定山坡地申請放寬建築高度限制之首例，爰研提二方案併呈大會討論請大會審慎考量後予以公決：

方案一：維持原計畫

理由：依「建築技術規則」規定進行建築高度管制。

方案二：修正條文內容如下：「計畫區之高度管制應考量建築安全並配合整體環境品質之塑造，在安全無虞情形下，建築高度得不受建築技術規則第 268 條限制。」，並請補充下列資料，提會說明：

①內政部前於 90 年 10 月 23 日以台（90）內營字第 9085708 號函示：「…查都市計畫台灣省施行細則第三十五條之規定，擬定細部計畫時，得於都市計畫書中訂定土地使用分區管制要點，規定區內建築物高度等事項。本案山坡地若依前開規定，於其土地使用分區管制要點中，已有規定區內建築物高度者，基於都市計畫作為實施建築管理依據之精神，其建築物高度得不受建築技術規則建築設計施工編第 268 條有關山坡地建築物高度之限制。…」，經查本案係緣於南亞科技股份有限公司陳情函所作之函釋，請查明該案後續處理情形及辦理程序俾供審議本案參考。

②山坡地高度限制之放寬除考量塑造整體淡水河岸景觀風貌及提昇基地環境品質外，亦應慮及開發建築之安全性，爰請開發業者提會說明本案基地相關環境品質資料以及未來開發之安全性。

③針對本案擬透過都市計畫規定予以放寬建築高度限制，因事涉後續建築管理執行作業，爰請縣府工務局提供具體意見並於下次大會列席說明。

(4) 其餘詳后附本案變更內容綜理表及人民或團體陳情意見綜理表本會專案小組決議欄。

(三) 全案符合法定程序，提請大會審決。

決議	<p>本案除下列各點外，餘依本會專案小組決議通過。</p> <p>一、有關本案基地受「建築技術規則」對於法定山坡地高度限制部分，基於台北縣都市設計審議委員會為塑造淡水河岸整體景觀風貌及提昇基地環境品質之考量，同意放寬高度限制並依都市計畫法第三十五條規定於本細部計畫之土地使用分區管制要點內增訂建築物高度規定，如下：「計畫區之建築高度應考量建築安全並配合整體環境品質之塑造，在安全無虞情形下，高度不得超過一〇〇公尺。</p> <p>二、為能解決都市停車空間不足之問題，並創造優質之空間環境，同意本區得適用增設停車空間獎勵及留設公共開放空間獎勵規定，惟各項容積獎勵總和，不得超過基準容積之百分之二十五，並於土地使用分區管制要點內修訂相關條文規定，如下：</p> <p>1．修訂土地使用分區管制要點第八點如下：</p> <p>「為鼓勵基地設置公共開放空間、公益性設施及增設停車空間，訂定下列獎勵措施</p> <p>(一) 建築基地設置公共開放空間獎勵部份依建築技術規則之規定辦理。</p> <p>(二) 為鼓勵基地設置公益性設施，建築物提供部分樓地板面積供左列使用者，得增加所提供之樓地板面積。但以不超過基地面積乘以該基地容積率百分之二十為限。</p> <p>1. 私人捐獻或設置圖書館、博物館、藝術中心、兒童、青少年、勞工、老人等活動中心、景觀公共設施等供公眾使用，其集中留設之面積在一百平方公尺以上，並經目的事業主管機關核准設立公益性基金管理營運者。</p> <p>2. 建築物留設空間與天橋或地下道連接供公眾使用，經交通主管機關核准者。</p> <p>(三) 凡本計畫區內之建築物增設停車空間，且提供公眾使用者，得依『臺北縣建築物增設停車空間鼓勵要點』規定增加興建樓地板面積，不受該要點第二點之適用範圍不包括法定山坡地建築之限制。」</p> <p>2．增訂土地使用分區管制要點第九點：「建築基地符合前述各項獎勵條件，得同時適用之，各項獎勵面積之總和，不得超過基地面積乘以容積率之百分之二十五。</p>
----	--

表一 變更淡水(竹圍地區)都市計畫(部分工業區及人行步道為自來水事業用地及商業區)細部計畫(變更第二種商業區發展定位及部份土地使用分區管制要點)案變更內容綜理表

編號	變更內容		縣都委會專案小組決議	縣都委會決議
	原計畫	新計畫		
1	<p>第五章、實質配置計畫</p> <p>一、計畫範圍與面積</p> <p>本細部計畫區位於淡水(竹圍地區)都市計畫區計畫範圍內之西北側，台二線公路(中正東路)與淡水外環線公路(登輝大道)交叉點東側，基地範圍為一單純之完整街廓，西側鄰接四十米之四號道路，其餘南、北、東側皆面臨八米計畫道路，全區面積合計共 1.92 公頃。</p>	<p>第七章、變更後之計畫</p> <p>一、計畫範圍與面積</p> <p>本計畫變更範圍為原擬定細部計畫案範圍內之商業區及廣場用地，商業區面積為 1.233 公頃，經實際地籍分割後之面積為 1.305853 公頃；廣場用地面積為 0.107 公頃，經實際地籍分割後之面積為 0.106999 公頃。</p>	維持原計畫 理由： 未涉實質計畫內容，爰維持原計畫內容以保留彈性。	照專案小組決議通過。
2	<p>二、計畫性質</p> <p>本計畫區之主要計畫土地使用分區依民國八十四年七月公告之「變更淡水(竹圍地區)都市計畫(部份工業區及人行步道為自來水用地及商業區)案計畫說明書」劃設為商業區及自來水用地，並按其通過之附帶條件擬定本細部計畫。</p>	<p>二、計畫性質</p> <p>本計畫屬細部計畫變更。</p>	維持原計畫 理由：未涉實質計畫內容，爰維持原計畫內容以保留彈性。	照專案小組決議通過。
3	<p>三、計畫目標年</p> <p>淡水(竹圍地區)都市計畫期計畫目標年訂為民國八十五年，目前已逾計畫目標年，為配合地區現況發展並符合實際需求，本細部計畫將以民國一〇〇年為計畫目標年。</p>	<p>三、計畫目標年</p> <p>以民國一〇〇年為計畫目標年。</p>	維持原計畫 理由：未涉實質計畫內容，爰維持原計畫內容以保留彈性。	照專案小組決議通過。
4	--	<p>四、發展定位</p> <p>(一)上位計畫</p> <p>1. 修訂台北縣綜合發展計畫</p> <p>修訂台北縣綜合發展計畫中對淡水地區之發展定位如下：</p> <p>(1)提供大台北都會區居住與休閒服務機能</p> <p>以現有住宅社區及捷運交通便捷性作基礎，提昇生活環境品質，創造居民與遊客的雙</p>	刪除 理由：未涉實質計畫內容，爰不予增訂相關內容以保留彈性。	照專案小組決議通過。

		<p>贏。</p> <p>(2) 塑造高品質、有文化的居住空間 加強公私部門合作，推動社區自發性參與環境改造及各類活動。</p> <p>(3) 善用豐富的文化與自然資源，發展觀光休閒農業 輔導傳統產業轉型或引進觀光行銷手法，並以對地方「無污染」為目標。</p> <p>(4) 城鄉發展與自然生態的平衡 加強環境敏感地區之維護與保育，妥善規劃並控管非都市土地的發展。</p> <p>2. 變更淡水(竹圍地區)都市計畫(部分工業區及人行步道為自來水事業用地及商業區) 該計畫係為取得淡海新市鎮自來水加壓站用地，且為避免工業區破壞鄰近住宅區之居住品質以及自來水水源，故將工業區及人行步道變更為自來水事業用地及商業區，且變更商業區部分有附帶條件應提供適當比例之公共設施用地與擬具具體公平合理之事業與財務計畫。</p> <p>3. 變更淡水(竹圍地區)都市計畫(第二次通盤檢討) 該計畫以現有集居地區為基礎，並配合集居規模將全都市計畫區劃設為四個住宅鄰里單元，並分別給予不同之人口分布計畫，本次細部計畫範圍位於該計畫之第二分區內，並為該分區內唯一之商業區，除此之外該分區大部分為第二種住宅區(建蔽率 50%、容積率 225%)，依人口分布計畫分配比例及計畫人口推算，以計畫人口 58,000 人，分派比例 29%推計，則該分區之計畫人口推計為 16,820 人。</p> <p>4. 小結 依上位計畫之指導原則及計畫區現有之環</p>		
--	--	--	--	--

		<p>境條件，淡水(竹圍地區)係以發展居住及休閒為主要定位，惟其休閒機能係指結合遊憩所發展之地區商業型中心，依目前現況發展趨勢而言，以捷運淡水站及淡水老街一帶較具發展優勢，且依變更淡水(竹圍地區)都市計畫之定位，本計畫區為所屬住宅鄰里單元中唯一之商業區，應提供該分區之商業服務使用，並考慮其商業設施之層級與類型，及周邊環境已多為住宅集居社區之現況，應允許部分住宅使用，除滿足市場需求，並符合相關上位計畫之指導。</p> <p>(二)本計畫之發展定位</p> <p>1. 提供淡水及其周圍區域商業及休閒觀光服務業</p> <p>(1)商業</p> <p>省道台 2 線(中正東路)自關渡大橋後轉往北，一路沿著淡水河東側直行，直至本計畫區後分為兩條路線，省道台 2 線(登輝大道)繼續續行至北海岸地區；省道台 2 乙線(中正東路)則往西繞經淡水市區後再往北匯入登輝大道。計畫區位於中正東路與登輝大道之三叉路口東側，由於中正東路自關渡大橋往北後，腹地較為狹小，故都市計畫多劃設沿街式住宅區，僅於省道台 2 線東側捷運淡水線竹圍站、北勢里、本計畫區及其西側劃設商業區。</p> <p>淡水老街、淡江大學一帶，由於捷運淡水線之開通及傳統產業轉型，已逐漸發展為具地方特色之觀光休閒產業。而本計畫區一帶，由於省道台 2 線為台北市進入北海岸地區之主要路線之一，但腹地狹小，故目前尚未發展具規模之商業。</p> <p>未來台北縣在空間結構上擬建構多核心都會體系，以板橋、新莊、三峽、淡水、瑞芳、新店為台六大區域之核心，強化不同核心區之</p>	
--	--	---	--

		<p>專業特色，以共同滿足台北都會生活圈之各項活動需求，故本計畫區未來即屬北海岸地區之區域核心，再配合淡海新市鎮之開發完成，本地區之商業需求將會增加。</p> <p>綜合上述，定位本計畫區之商業區使用以淡水及其周圍區域之需求為主。</p> <p>(2)休閒觀光服務業</p> <p>本計畫區位於省道台 2 線上，為台北市進入北海岸地區之主要路線之一，由本計畫區西側之省道台 2 線(登輝大道)往北約 3 公里可至淡江大學校區；省道台 2 乙線(中正東路)往北約 2.5 公里可至淡水捷運站及其附近老街商圈；中正東路往南約 3.5 公里可至關渡，或經關渡大橋至對岸之八里鄉；基地北側之坪頂路往東可到陽明山國家公園及台北市北投區。故本計畫區在空間上為一節點位置。</p> <p>由於本計畫區鄰近之觀光休閒資源僅優美之景觀視野、淡水河沿岸及紅樹林保護區，故在發展休閒觀光服務業時須結合附近之觀光景點，如淡水老街商圈、關渡等。故本計畫區可在提供良好之景觀視野條件下，結合觀光休閒服務(如 SPA、運動健身、娛樂、餐飲、批發購物等)來發展。</p> <p>2. 提供大台北都會區居住與休閒機能</p> <p>本計畫區西北側為第二種商業區，部分已開發為住商混合之大樓；北側為第三種住宅區，已開發為住宅社區，再北側沿登輝大道兩側之住宅區，業已部分開發為住宅社區；東側為第一種住宅區，已部分開發為住宅社區；南側為第一種住宅區，尚未開發，再南側之工業區已開發為辦公室大樓。由本計畫附近之發展看來，主要仍是強調居住機能，依上位計畫位於淡水之發展定位，首先提到為提供大台北都會區居住與休閒服務</p>	
--	--	---	--

		<p>機能，故本計畫區在原有之商業使用下，維持對於其住宅使用之需求。</p> <p>本計畫位於捷運淡水線紅樹林站北側約1公里處，西側即為登輝大道及中正東路，交通便捷；計畫區西側隔中正東路即為紅樹林保護區及淡水河，視野景觀良好，可遠眺淡水河西岸之八里鄉及觀音山，故本計畫除提供淡水及其周圍區域商業及休閒觀光服務業，亦可提供作為住宅使用，成為各家戶對於第二棟住宅之選擇。</p>		
5	<p>第四章 週邊地區都市設計與細部計畫目標、規劃原則</p> <p>一、週邊地區都市設計目標與實質構想</p> <p>(一)基地週邊都市設計目標</p> <p>2. 關渡以北的一處區域性的商業、活動、休憩與服務中心</p> <p>淡水河沿線關渡以北地區包括關渡、竹圍、淡水、三芝等地，受限於地形或既有的城市的聚落發展，其商業活動模式多為傳統沿街面設置之中小規模形式的商家為主，較缺乏現代化、複合性、有效率的商業型態，而紅樹林地區發展現況而言大多土地上未開發，目前已有數棟廠辦大樓、休憩空間(紅樹林捷運站旁生態休憩公園、自行車道)、娛樂活動(保齡球館、KTV)等機能出現，配合捷運通車、商業區的開闢、人行系統的改善，該地區應有機會發展為區域性商業、休憩、活動中心。</p>	<p>第七章、變更後之計畫</p> <p>五、基地週邊地區都市設計目標</p> <p>(二)關渡以北的一處區域性商業、<u>住宅、休憩活動中心</u></p> <p>淡水河沿線關渡以北地區包括關渡、竹圍、淡水、三芝等地，受限於地形或既有的城市的聚落發展，其商業活動模式多為傳統沿街面設置之中小規模形式的商家為主，較缺乏現代化、複合性、有效率的商業型態，而紅樹林地區發展現況而言大多土地上未開發，目前已有數棟廠辦大樓、休憩空間(紅樹林捷運站旁生態休憩公園、自行車道)、娛樂活動(保齡球館、KTV)等機能出現，結合捷運通車、商業區的開闢、人行系統的改善，紅樹林地區應有機會發展為區域性商業、<u>住宿、休憩活動中心</u>。 <u>本基地所在區域為竹圍地區主要人口聚集地之一，然現況缺乏具獨特性、主題性及高品質之複合商場。未來本案擬於建物低樓層部分引入主題式商場，提供鄰近地區居民日常休閒生活所需之商業設施，並輔以美食廣場之設置，以建構完整服務。並且，考量本案市場競爭力及地區居民消費能力，未來消費層級將設定於</u></p>	<p>維持原計畫</p> <p>理由：商業區逕依相關法令允許使用項目進行開發使用，爰本計畫不再另行增列其他容許使用項目。</p>	照專案小組決議通過。

		<u>中等至中高層級，以符合地區市場需求。此外，由於本基地地理位置優越、交通便捷，故未來將配合上位計畫之指導與鄰近地區發展需求，引入部分居住機能與社區活動中心，以提升地區環境生活品質。</u>		
6	<p>(二)基地週邊地區都市設計實質構想</p> <p>1. 空間與景觀架構</p> <p>a. 中正東路與淡金路規劃四十米景觀大道(強化街道植栽與一樓活動)，成為重要的示範景觀通廊。</p> <p>b. 中正東路與淡金路東側沿街面配合捷運站、街道出入口規劃重要的活動與視覺節點，使得街面量體配置呈現跳躍式的量體佈局。</p>	<p>六、基地週邊都市設計實質構想</p> <p>(一)空間與景觀架構</p> <p>1. 中正東路與登輝大道規劃為 40 公尺之景觀大道(強化街道植栽與一樓活動)，<u>於道路兩側留設連續性之開放空間，作為人行步道及植栽綠化之公共性開放空間，使中正東路與登輝大道成為重要的示範景觀通廊。</u></p> <p>2. 中正東路與登輝大道東側沿街面配合捷運站、街道出入口規劃重要的活動與視覺節點，使得街面量體配置呈現跳躍式的量體佈局。</p> <p><u>3. 提高建物高度以留設更多地面之開放空間</u> <u>開放空間可提供作為室外活動及公共社交的場所，並可改善城市微氣候，維護日照、通風與採光，提供居住的品質，並可兼供都市防災、避難等功能。</u> <u>本計畫為考量整體河岸景觀並兼顧地區環境品質，且納入人行與開放空間之整體性規劃理念，配合鄰近地區發展，集中留設開放空間，以供鄰近地區民眾休憩之用，提高地區生活環境品質。</u> <u>本計畫區西北側之住商混合大樓，樓層高度約 20 層；北側之住宅社區，樓層高度約 19 層；南側之辦公室大樓，樓層高度約 25 層，顯示本地區之建築物為留設更多地面開放空間，在規劃設計時大多將建築樓層拉高之趨勢。本案商業區土地係屬法定山坡地，故其依「建築技術規則」關於建物高度之限制已有規定，惟依據內政部 90.10.23 台(90)內營字第 9085708 號函解釋：</u></p>	<p>除提高建築物高度部份詳綜合結論三外，餘維持原計畫。</p> <p>理由：未涉實質計畫內容，爰維持原計畫內容以保留彈性。</p>	<p>1. 有關建築物高度部份，除高度限制部分修正為「計畫區之建築高度應考量建築安全並配合整體環境品質之塑造，在安全無虞情形下，高度不得超過一〇〇公尺。」，餘照案通過。</p> <p>理由：基於台北縣都市設計審議委員會為塑造淡水河岸整體景觀風貌及提昇基地環境品質之考量，同意放寬建築物高度限制。</p> <p>2. 其餘部分維持原計畫。</p> <p>理由：未涉實質計畫內容，爰維持原計畫內容以保留彈性。</p>

		<p><u>「…擬定細部計畫時，得於都市計畫書中訂定土地使用分區管制要點，規定區內建築物高度等事項。山坡地若依前開規定，於其土地使用分區管制要點中，已有規定區內建築物高度者，基於都市計畫作為實施建築管理依據之精神，其建築物高度得不受建築技術規則建築設計施工編第 268 條有關山坡地建築物高度之限制。…」，故考量本地區未來環境之塑造，留設較多之開放空間，有關建築物高度之限制，未來於都市設計審議時，由都市設計委員會共同決議之。</u></p>		
7	<p>2. 土地利用</p> <p>a. 紅樹林週邊地區在土地利用發展的定位上，應可扮演提供淡芝地區較高層級的貨品或服務為主，展現現代化商業購物、商務辦公、觀光住宿、休憩娛樂等多元性機能為主。</p> <p>b. 土地使用管制宜考量立體化、複合式使用管制模式，以符合地區性發展需求。</p>	<p>(二)土地利用</p> <p>1. <u>本計畫區土地利用之規劃原則，在提供淡水及其周圍區域商業及休閒觀光服務業上</u>，應可扮演提供淡水及其周圍區域較高層級的貨品或服務為主，展現現代化商業購物、商務辦公、<u>住宅</u>、觀光住宿、休憩娛樂等多元性機能；<u>在提供大台北都會區居住與休閒機能上，亦在維持其商業需求服務的情形下，於空間上立體結合住宅及休閒之機能。</u></p> <p>2. 土地使用管制宜考量立體化、複合式使用管制模式，以符合地區性發展需求。</p>	<p>維持原計畫</p> <p>理由：商業區逕依相關法令允許使用項目進行開發使用，爰本計畫不再另行增列其他容許使用項目。</p>	照專案小組決議通過。
8	<p>3. 交通動線</p> <p>(1)交通現況說明</p> <p>a. 道路系統</p> <p>基地鄰近地區之主要道路為淡金路(登輝大道)、中正東路，各道路狀況分述如下：</p> <p>淡金路：路寬四十米，雙向各為四車道，為中央分隔島路型，基地附近路段未劃設紅線，可路邊停車，聯絡三芝與紅樹林間交通。</p> <p>中正東路：忠正東路與淡金路交接前路寬為四十米，雙向各為四車道，為中央分隔路型，基地附近路段未劃設紅線，可路邊停車；交接後往淡水方向路寬為三十米，雙向各為三車道，為中央分隔島</p>	<p>八、交通系統計畫</p> <p>(一)交通現況說明</p> <p><u>1. 路網特性</u></p> <p><u>基地位處狹長之淡水竹圍地區，故地區以通過性交通功能之道路系統為主。附近之道路以中正東路與登輝大道為主要聯外幹道。其餘鄰近道路除坪頂路外，均屬地區居民之出入道路。</u></p> <p>2. 主要道路幾何特性</p> <p>基地鄰近地區之主要道路為省道台二線(登輝大道)、省道台二乙線(中正東路)、以及坪頂路(鄉道北2線)，各道路狀況分述如下：</p> <p>(1)省道台二線(登輝大道)</p>	<p>維持原計畫</p> <p>理由：未涉實質計畫內容，爰維持原計畫內容以保留彈性。</p>	照專案小組決議通過。

<p>路型，基地附近路段未劃設紅線可路邊停車，中正東路往淡水方向有地下機車專用道，為下雨天時地下道容易積水無法通行。</p> <p>b. 主要路口</p> <p>基地鄰近地區最主要之交叉路口為淡金路、中正東路交叉口，目前以二時相號誌管制，主要流量在中正東路上，上下午尖峰雙向交通量均在 8000pcu 左右，顯示本路口負擔頗重。</p> <p>c. 大眾運輸</p> <p>本基地距捷運淡水線極近，最近的車站為紅樹林站，該站並有接駁公車(紅 23)行經登輝大道與淡海總站聯結。</p> <p>基地鄰近地區尚有數線公車如指南客運 2 路、指南客運 10 路、指南客運(北門-淡海)、指南客運(北門-淡江大學)、三重客運(淡海-板橋)、新店客運(淡海-新店)、新店客運(淡海-台北)。</p> <p>d. 人行系統</p> <p>淡金路(登輝大道)及中正東路兩側均無人行步道，行人若要步行僅能在路肩上行走，與混合車流併行非常危險。</p> <p>e. 停車現況</p> <p>由於基地附近目前開發程度不高，車流大部分屬通過性車流，並且道路兩旁均可路邊停車，基地對面空地亦有停車場，整體而言，停車需求並不大，秩序也頗為良好。</p> <p>(2)地區未來交通發展與相關課題</p> <p>未來本地區最重要的將通建設為「淡水河北側快速道路」，該道路由淡江大橋淡水端為起點經竹圍至台北市大業路口止，銜接洲美快速道路，主要服務台北、淡水間之通勤旅次，未來完工後，應可大幅降低中正東路之負擔。該道路在基地前設有匝道，由於匝道之配置將阻斷淡金路上對向車流進出本基</p>	<p>路寬 40 公尺，劃設雙向 6 車道，為中央分隔島路型，基地附近路段未劃設紅線，可路邊停車，聯絡三芝與紅樹林間交通。</p> <p>(2)省道台二乙線(中正東路)</p> <p>中正東路與登輝大道交接前路寬為 40 公尺，劃設雙向 6 車道，為中央分隔路型，基地附近路段未劃設紅線，可路邊停車；交接後往淡水方向路寬為 30 公尺，雙向各為三車道，為中央分隔島路型，基地附近路段未劃設紅線可路邊停車，中正東路往淡水方向設有地下機車專用道。</p> <p><u>(3)坪頂路(鄉道北 2 線)</u></p> <p><u>路寬八公尺，劃設雙向 2 車道，為標線分隔路型，兩側無人行道，未禁止路邊停車，但多數路段路邊停車困難。</u></p> <p><u>(4)登輝大道 16 巷</u></p> <p><u>路寬八公尺，劃設雙向 2 車道，為標線分隔路型，兩側無人行道，北側禁止路邊停車。</u></p> <p><u>(5)中正東路二段 5 巷</u></p> <p><u>路寬八公尺，無標線路型，兩側無人行道，南側禁止路邊停車。</u></p> <p>3. 現況道路交通量分析</p> <p>依據本計畫針對基地週邊所進行之交通量調查結果，並根據交通部運研所進行之「2001 年台灣地區公路容量手冊」評估方法，針對本計畫區範圍週邊道路進行現況交通量道路服務水準評估，表 7、表 8、表 9 詳本計畫書。</p> <p>4. 大眾運輸現況分析</p> <p>基地附近之大眾運輸包括捷運淡水線及公車，捷運紅樹林站距離本基地約 700 公尺，步行時間約為 6 分鐘使用堪稱方便。基地西南側與西北側台二線省道上亦設有多處公車站，主要行駛至淡海、三芝等地區，使用堪稱便利。</p>	
---	--	--

<p>地，因此匝道之高程及匝道下涵洞之配置對本基地車流的進出有一定程度之影響，應是未來本基地開發一項值得探討之課題。</p> <p>a. 因應快速道路之設置，原有道路功能之調整</p> <p>由於「淡水河北側快速道路」工程設計未未公告定案，未來俟其應可服務大部份通過性之車流，原淡金路與中正東路交叉口之平面道路部份可望由主要幹道降為地區性之聯絡道路，相關之路口槽化交通工程、號誌控制，未來應予以配合劃設。</p> <p>b. 快速道路在登輝大道之匝道配置</p> <p>『淡水河北側快速道路』在淡金路上設有上下之匝道出入口，造成基地東側車流及人行之阻隔，是否應在適當位置設涵洞，以便利人行及車流之通行，應可乘目前正在設計之便，一併檢討，以免造成未來地區上之交通問題。</p> <p>目前淡金路與中正東路交叉口之槽化配置，在未來『淡水河北側快速道路』完工後，應可調整其管制方式，並改變目前槽化之配置，以符合未來車行之需求。</p>	<table><tr><th>行經路段</th><th>站名</th><th>路線編號</th><th>起訖站名</th></tr><tr><td rowspan="4">淡金路</td><td rowspan="4">芊荊林</td><td>紅 23</td><td>捷運紅樹林站-淡海</td></tr><tr><td>淡水客運</td><td>捷運紅樹林站-三芝</td></tr><tr><td>淡水鎮</td><td>捷運淡水站-福德里</td></tr><tr><td>社區巴士</td><td></td></tr><tr><td rowspan="10">中正東路</td><td rowspan="10">捷運紅樹林</td><td>紅 23</td><td>捷運紅樹林站-淡海</td></tr><tr><td>淡水客運</td><td>捷運紅樹林站-三芝</td></tr><tr><td>淡水鎮</td><td>捷運淡水站-福德里</td></tr><tr><td>社區巴士</td><td></td></tr><tr><td>台北客運</td><td>板橋-萬里</td></tr><tr><td>運、淡水客運</td><td>中和-淡海</td></tr><tr><td>聯營</td><td>北門-淡海</td></tr><tr><td>指南5路</td><td>板橋-淡海</td></tr><tr><td>指南 10路</td><td></td></tr><tr><td>三重客運</td><td></td></tr></table>	行經路段	站名	路線編號	起訖站名	淡金路	芊荊林	紅 23	捷運紅樹林站-淡海	淡水客運	捷運紅樹林站-三芝	淡水鎮	捷運淡水站-福德里	社區巴士		中正東路	捷運紅樹林	紅 23	捷運紅樹林站-淡海	淡水客運	捷運紅樹林站-三芝	淡水鎮	捷運淡水站-福德里	社區巴士		台北客運	板橋-萬里	運、淡水客運	中和-淡海	聯營	北門-淡海	指南5路	板橋-淡海	指南 10路		三重客運			
行經路段	站名	路線編號	起訖站名																																				
淡金路	芊荊林	紅 23	捷運紅樹林站-淡海																																				
		淡水客運	捷運紅樹林站-三芝																																				
		淡水鎮	捷運淡水站-福德里																																				
		社區巴士																																					
中正東路	捷運紅樹林	紅 23	捷運紅樹林站-淡海																																				
		淡水客運	捷運紅樹林站-三芝																																				
		淡水鎮	捷運淡水站-福德里																																				
		社區巴士																																					
		台北客運	板橋-萬里																																				
		運、淡水客運	中和-淡海																																				
		聯營	北門-淡海																																				
		指南5路	板橋-淡海																																				
		指南 10路																																					
		三重客運																																					
<p>5. 人行系統</p> <p>登輝大道及中正東路兩側均無人行步道，行人若要步行僅能在路肩上行走，與混合車流併行，非常危險。</p> <p>6. 停車現況</p> <p>由於基地附近目前開發程度不高，車流大部分屬通過性車流，並且道路兩旁均可路邊停車，基地對面空地亦有停車場，整體而言，停車需求並不大，秩序也頗為良好。</p>																																							

(3)進出基地動線與設施配置

本基地在土地使用上為一整體開發之商業區，未來將衍生相當之交通量，未來在停車位之設置，除依建築法規之規定設置外，亦需視實際建築計畫所衍生之實際停車需求來要求停車位之設置，同時相關之出入口、匝道長度亦需多加考量。~~以下將就基地依現行法規推估其運輸需求，再推導相關交通設施之需求後，繪製車輛及行人之進出基地動線。~~

a. 運輸需求推估

依據交通部運輸研究所 84 年「台灣地區都市土地旅次發生特性之研究」，並以「~~物流中心~~」之相關參數作為本基地運輸需求推估之基礎。

- 最高尖峰發生於平常日之昏峰。
- 尖峰時段進入~~1037~~人，離開~~1878~~人。
- 尖峰時段使用小行車~~680~~輛，機車~~942~~輛，公車~~6~~輛，計程車~~282~~輛。
- 合計衍生交通量~~1465~~PCU。
- ~~尖峰~~停車需求：小型車~~613~~輛，機車~~848~~輛。

表六 交通衍生需求推估參數表

1. 旅次產生平均值(每百平方公尺人旅次)

項目	假日		平常日	
	全日	尖峰小時	晨峰小時	昏峰小時
進入	24.73	2.01	1.47	3.04
離開	24.27	2.60	0.66	3.82

2. 順道旅次比例:10%

3. 運具使用比例(%)

	小客車	機車	計程車	公車
到達	38.8	36.9	7.5	5.6
離開	38.8	36.9	8.7	4.4
	貨車	腳踏車	步行	其他

(二)運輸需求推估

本基地在土地使用上為一整體開發之商業區，未來將衍生相當之交通量，停車位之設置，除依建築法規之規定設置外，亦需視實際建築計畫所衍生之實際停車需求來要求停車位之設置，同時相關之出入口、匝道長度亦需加以考量。

依據交通部運輸研究所 84 年「台灣地區都市土地旅次發生特性之研究—台北都會區混合土地使用旅次發生率之調查研究」，並以「第四群組(三峽鎮)商業區」之相關參數作為本基地運輸需求推估之基礎。

- 最高尖峰發生於平常日之昏峰。
- 尖峰時段進入1782人，離開1159人。
- 尖峰時段使用小客車264輛，機車1095輛，計程車18輛，公車6輛，小貨車57輛，腳踏車110輛。
- 合計衍生交通量704PCU。
- 法定停車需求：小型車 436輛，機車265輛。

表 12 交通衍生需求推估參數表

1. 旅次產生平均值(每百平方公尺人旅次)

項目	平常日	
	晨峰小時	昏峰小時
進入	1.35	2.87
離開	2.48	1.86

2. 運具使用比例(%)

	小客車	機車	計程車	公車
到達	15.35	43.85	1.02	7.38
離開	15.35	43.99	0.85	6.39
	貨車	腳踏車	步行	其他
到達	3.05	3.56	25.17	0.25
離開	3.07	3.93	26.09	0.34

到達	5.6	0	5.6	0
離開	5.6	0	5.6	0

4. 乘載率(人/車)

	小客車	機車	計程車	公車
到達	2.17	1.40	1.22	45
離開	2.106	1.5	1	45

3. 乘載率(人/車)

	小客車	機車	計程車	公車
到達	1.65	1.13	1.58	37
離開	1.81	1.27	1.75	37
	貨車	腳踏車	步行	其他
到達	1.4	1	-	-
離開	2	1	-	-

表七 交通衍生旅次推估結果

1. 旅次產生(人旅次)

項目	假日		平常日	
	全日	尖峰	晨峰	昏峰
進入	12157	1431	723	1037
離開	11031	1322	320	1878

2. 運具使用狀況(人旅次)

		小客車	機車	計程車	公車	貨車
晨峰	進入	281	267	54	40	40
	離開	124	118	28	14	18
		腳踏車	步行	其他	小計	
	進入	0	40	0	722	
昏峰	離開	0	18	0	320	
	進入	752	715	145	108	108
	離開	720	603	163	83	105
		腳踏車	步行	其他	小計	
	進入	0	108	0	1036	
	離開	0	105	0	1878	

表 13 交通衍生旅次推估結果

1. 旅次產生(人旅次)

項目	平常日		
	全日	晨峰	昏峰
進入	2620	838	1782
離開	2704	1545	1159

2. 運具使用狀況(人旅次)

尖峰時段	運具別人旅次(人次)					
	方向	小客車	機車	計程車	公車	貨車
晨峰	進入	129	369	9	62	26
	離開	237	680	13	99	47
		腳踏車	步行	其他	總計(人次)	
	進入	30	212	2	838	
昏峰	離開	61	403	5	1545	
	方向	小客車	機車	計程車	公車	貨車
	進入	275	784	18	132	55
	離開	178	510	10	74	36

			小客車	機車	計程車	公車	貨車
假日尖峰	進入	555	528	107	80	80	
	離開	513	488	115	58	74	
		腳踏車	步行	其他	小計		
	進入	0	80	0	1430		
	離開	0	74	0	1322		

			腳踏車	步行	其他	總計(人次)	
	進入	64	450	4	1782		
	離開	46	302	4	1159		

3. 運具使用狀況(車旅次)										
尖峰時段	運具別車旅次(輛)							交通量		
	方向	小客車	機車	計程車	公車	貨車	腳踏車	小計(輛)	PCU	
	晨峰	進入	78	326	5	2	18	30	460	210
		離開	131	535	8	3	24	61	761	342
	昏峰	進入	166	694	12	4	39	64	978	447
離開		98	401	6	2	18	46	571	257	

4. 基地開發停車供需檢討									
停車位供需					小客車		機車		
停車位需求估算					388		487		
法定停車位					436		265		
規劃停車位					789		663		

3. 運具使用狀況(車旅次)									
		小客車	機車	計程車	公車	貨車			
晨峰	進入	130	180	45	1	22			
	離開	57	70	28	1	8			
		腳踏車	步行	其他	小計				
	進入	0	0	0	378				

	離開	0	0	0	173	
		小客車	機車	計程車	公車	貨車
昏峰	進入	347	480	110	0	60
	離開	333	462	163	0	46
	小計	680	942	282	0	106
		腳踏車	步行	其他	小計	
	進入	0	0	0	1000	
	離開	0	0	0	1006	
	小計	0	0	0	2015	
		小客車	機車	計程車	公車	貨車
假日尖峰	進入	256	355	88	0	44
	離開	235	326	115	0	32
		腳踏車	步行	其他	小計	
	進入	0	0	0	745	
	離開	0	0	0	710	

4. 衍生交通量(PCU)

		小客車	機車	計程車	公車	貨車	小計
晨峰	進入	130	64	45	1.5	44	275
	離開	57	23.7	28	1.5	16	126
	小計	187	77.7	73	0	60	401
昏峰	進入	347	144	110	4.5	12	735
	離開	333	138.6	163	0	02	730
	小計	680	282.6	282	7.5	21	1465

	假日尖峰	進入	256	106.5	88	3	88	542
		離開	235	97.8	115	3	64	515
		小計	491	204.3	203	6	152	1057

5. 尖峰停車需求								
		小客車		機車				
晨峰	進入	117		162				
離開	52		72					
小計	169		234					
昏峰	進入	313		432				
離開	300		416					
小計	613		848					
假日尖峰	進入	232		320				
離開	212		204					
b 車行路線								
~~依據前述設施配置之建議，未來由於基地西側將興建『淡水河北側快速道路』，車流由台北方向進入基地不需繞行，而由淡水方向不論是由淡金路或是中正東路均需藉地區巷道些許繞行後再進入基地。而駛離基地時則相反，往台北方向需先藉地區巷道後，由坪頂路口轉向平面或高架道路駛離基地；往淡金路可順向右轉後即可，而往中正東路向淡水方向亦需藉巷道由坪頂路口橫越淡金路後向中正東路方向駛離；未導引駛離之車輛駛入正確的方向，未來可於停車場出口處設立告示牌。~~								
c 人行動線								
(四)動線規劃								
1. 車行動線								
依據前述設施配置之建議，未來本基地進場車輛將由基地南側中正東路二段5巷進入基地，出場車輛將由北側登輝大道16巷離開。並將於登輝大道轉進停車場處設立停車場入口告示牌，並於車輛轉出登輝大道處設置出車警告號誌，以維護行車安全。								
2. 人行動線								
由於目前基地四周開發程度較低，人行步道不但缺乏，亦無連續性。因此，未來基地鄰近地區應盡量留設人行設施。								

	<p>由於目前基地四周開發程度較低，人行步道不但缺乏，亦無連續性，因次未來基地四周應盡量留設人行設施，同時亦因『淡水河北側快速道路』的阻隔，淡金路兩側人行的穿越亦有困難。</p>																														
9	<p>四、土地使用計畫</p> <p>(一)土地利用配置</p> <p>1. 符合主要計畫指示，於緊臨自來水事業用地西南策劃設十六米廣場用地，面積為 1070 平方公尺，為維護外部開放空間，本細部計畫商業區地下停車場之出入口應配合廣場用地設置，並不得佔用廣場用地面積。</p> <p>2. 主要計畫商業區扣除細部計畫須適當留設之必要性公共設施用地後，應以都市設計整體開發方式進行實質配置開發。但街廓內土地所有權人住址不詳之土地及不願合併建築之土地，其土地所座落位置集中，符合台北縣畸零地使用規則可單獨建築使用且不影響整體規劃者，不在此限。</p> <p>表十-擬定淡水(竹圍地區)都市計畫(原部份工業區及人行步道變更為自來水事業用地及商業區)細部計畫土地使用分區面積統計表</p> <table><tr><th>土地使用分區</th><th>面積(公頃)</th><th>百分比</th></tr><tr><td>商業區(二)</td><td>1.233</td><td>64.22%</td></tr><tr><td>自來水事業用地</td><td>0.580</td><td>30.21%</td></tr><tr><td>廣場用地</td><td>0.107</td><td>5.57%</td></tr><tr><td>小計</td><td>1.920</td><td>100.00%</td></tr></table> <p>備註：</p> <p>1. 表列面積係以千分之一地形量度及計算、實際面積應以測釘樁位地籍分割計算之面積為準。</p> <p>2. 為維護外部開放空間環境品質，本細部計畫商業區地下停車場之出口應配合廣場用地設置，並不得佔用廣場用地面積。</p>	土地使用分區	面積(公頃)	百分比	商業區(二)	1.233	64.22%	自來水事業用地	0.580	30.21%	廣場用地	0.107	5.57%	小計	1.920	100.00%	<p>七、土地使用計畫</p> <p>(一)土地利用配置</p> <p>1. 符合主要計畫指示，於緊臨自來水事業用地西南側劃設 16 公尺廣場用地，面積為 1069.99 平方公尺，為維護外部開放空間環境品質，本細部計畫商業區地下停車場之出入口應配合廣場用地設置，<u>並以不妨害廣場用地使用為原則。</u></p> <p>2. <u>本計畫之第二種商業區</u>應以都市設計整體開發方式進行實質配置開發。但街廓內土地所有權人住址不詳之土地及不願合併建築之土地，其土地所座落位置集中，符合台北縣畸零地使用規則可單獨建築使用且不影響整體規劃者，不在此限。</p> <p>表 6 變更淡水(竹圍地區)都市計畫(部分工業區及人行步道為自來水事業用地及商業區)細部計畫(變更第二種商業區發展定位及部份土地使用分區管制要點)之土地使用面積表</p> <table><tr><th>項目</th><th>面積(平方公尺)</th><th>百分比</th></tr><tr><td>土地使第二種用分區商業區</td><td>13058.53</td><td>92.43%</td></tr><tr><td>公共設廣場用施用地地</td><td>1069.99</td><td>7.57%</td></tr><tr><td>總計</td><td>13058.53</td><td>100.00%</td></tr></table> <p>註:為維護外部開放空間環境品質，本細部計畫商業區地下停車場之出口應配合廣場用地設置，<u>並以不妨害廣場用地使用為原則。</u></p>	項目	面積(平方公尺)	百分比	土地使第二種用分區商業區	13058.53	92.43%	公共設廣場用施用地地	1069.99	7.57%	總計	13058.53	100.00%	<p>除將<u>不得妨害廣場用地使用為原則</u>修正為<u>不得妨礙廣場用地使用為原則</u>外，餘維持原計畫。</p> <p>理由：</p> <p>1. 文字修正。</p> <p>2. 未涉實質計畫內容，爰維持原計畫內容以保留彈性。</p>	<p>照專案小組決議通過。</p>
土地使用分區	面積(公頃)	百分比																													
商業區(二)	1.233	64.22%																													
自來水事業用地	0.580	30.21%																													
廣場用地	0.107	5.57%																													
小計	1.920	100.00%																													
項目	面積(平方公尺)	百分比																													
土地使第二種用分區商業區	13058.53	92.43%																													
公共設廣場用施用地地	1069.99	7.57%																													
總計	13058.53	100.00%																													

註解 [T2]:

10	<p><u>(二)人車動線</u></p> <p>1. 配合大街廓整體開發模式，於細部計畫中不另行劃設出入道路。</p> <p>2. 於本計畫之土地使用分區管制要點中規範基地面臨八米以上道路部份，自指定之建築線起退縮四米供做人行通道使用，而面臨四十米道路部份自指定之建築線起退縮六米做人行步道使用，但面臨廣場及自來水事業用地之商業區建地部份，則不須再行退縮建築。而於該自來水事業用地與廣場用地緊臨八米道路部份指定退縮四米人行通道，以配合該基地週邊地區以及四十米道路沿街面人型系統的串連。</p>	<p><u>(二)沿街面開放空間</u></p> <p>1. 配合大街廓整體開發模式，於細部計畫中不另行劃設出入道路。</p> <p>2. 於本計畫之土地使用分區管制要點中規範基地面臨 8 公尺以上道路部份，自指定之建築線起退縮 4 公尺供做人行通道使用，而面臨 40 公尺道路部份自指定之建築線起退縮 6 公尺做人行步道使用，但面臨廣場及自來水事業用地之商業區建地部份，則不須再行退縮建築。而於該自來水事業用地與廣場用地緊臨 8 公尺道路部份指定退縮 4 公尺人行通道，以配合該基地週邊地區以及 40 公尺道路沿街面人行系統的串連。</p>	維持原計畫 理由： 未涉實質計畫內容，爰維持原計畫內容以保留彈性。	照專案小組決議通過。
11	<p>五、土地使用分區管制要點</p> <p>第五點：廣場用地以提供地區居民及商業區舉辦活動及人行徒步使用，不得作多目標使用，且商業區地下停車場之出入口應配合廣場用地設置，並不得佔用廣場用地面積。</p>	<p>九、土地使用分區管制要點</p> <p>第五點：廣場用地以提供地區居民及商業區舉辦活動及人行徒步使用，不得作多目標使用，且商業區地下停車場之出入口應配合廣場用地設置，<u>並以不妨害廣場用地使用為原則。</u></p>	修正通過，修正部份如下： 「…，並以不妨害廣場用地使用為原則。」 修正為「…，並以不妨害廣場用地使用為原則。」 理由：文字修正。	照專案小組決議通過。
12	<p>第八點、為鼓勵基地設置公益性設施，建築物提供部份樓地板面積供左列使用者，得增加所提供之樓地板面積。但以不超過基地面積乘以該基地容積率百分之二十為限。</p> <p>1. 私人捐獻或設置圖書館、博物館、藝術中心、兒童、青少年、勞工、老人等活動中心、景觀公共設施等供公眾使用，其集中留設之面積在一百平方公尺以上，並經目的事業主管機關核准設立公益性基金管理營運者。</p>	<p><u>第八點、為鼓勵基地之整體合併建築使用、設置公益性設施及增設停車空間，得於計畫書訂定左列獎勵措施：</u></p> <p><u>(一)建築基地設置公共開放空間部分得依下列規定享有容積獎勵。</u></p> <p><u>1. 建築基地為住宅區、文教區、風景區、機關用地、商業區或市場用地並符合下列規定者。</u></p> <p><u>(1)基地臨接寬度在 8 公尺以上之道路，其連續臨接長度在 25 公尺以上或達周界總長度六分之一以</u></p>	詳綜合結論二	修正通過，修正如下： 第八點、為鼓勵基地設置公共開放空間、公益性設施及增設停車空間，訂定下列獎勵措施： (一)建築基地設置公共開放空間獎勵部份依建築技術規則

<p>2. 建築物留設空間與天橋或地下道連接供公眾使用，經交通主管機關核准者。</p>	<p><u>上者。</u> <u>(2)基地面積在 1000 平方公尺以上者。</u></p> <p><u>2. 本辦法所稱之開放空間，係指建築基地內依規定留設達一定規模且連通道路供通行或休憩之下列空間：</u></p> <p><u>(1)沿街步道式開放空間：係指建築基地臨接道路全長所留設寬度 4 公尺以上之步行專用道空間，且其供步行之淨寬度在 1.5 公尺以上者。但沿道路已設有供步行之淨寬度在 1.5 公尺以上之人行道者，供步行之淨寬度得不予限制。</u></p> <p><u>(2)廣場式開放空間：係指前款以外符合下列規定之開放空間。</u></p> <p><u>任一邊之最小淨寬度應在 6 公尺以上。</u> <u>留設之最小面積在 100 平方公尺以上。</u> <u>至少有一段臨接道路或沿街步道式開放空間，其臨接長度應在 6 公尺以上。</u> <u>開放空間與基地地面或鄰接道路路面有高低差時，其高低差應在 7 公尺以內，且至少有二處以淨寬 2 公尺以上或一處淨寬 4 公尺以上之室外樓梯或坡道連接至道路或其他開放空間。</u> <u>前目開放空間與基地地面或道路路面之高低差在 1.5 公尺以上者，其全周長六分之一以上應臨接道路或沿街步道式開放空間。</u> <u>二個以上廣場式開放空間相互間之最大高低差在 1.5 公尺以內，以寬度 4 公尺以上之沿街步道式開放空間連接時，其所有相連之空間得視為一體之廣場式開放空間。</u> <u>前項開放空間得設頂蓋，其淨高度應在 6 公尺以上，深度應在高度四倍範圍內，且其透空淨開口部分占該空間立面周圍面積二分之一以上。</u> <u>前二項基地內供車輛出入之車道部分，不計入</u></p>	<p>之規定辦理。</p> <p>(二)為鼓勵基地設置公益性設施，建築物提供部分樓地板面積供左列使用者，得增加所提供之樓地板面積。但以不超過基地面積乘以該基地容積率百分之二十為限。</p> <p>1. 私人捐獻或設置圖書館、博物館、藝術中心、兒童、青少年、勞工、老人等活動中心、景觀公共設施等供公眾使用，其集中留設之面積在一百平方公尺以上，並經目的事業主管機關核准設立公益性基金管理營運者。</p> <p>2. 建築物留設空間與天橋或地下道連接供公眾使用，經交通主管機關核准者。</p> <p>(三)凡本計畫區內之建築物增設停車空間，且提供公眾使用者，得依「臺北縣建築物增設停車空間鼓勵要點」規定增加興建樓地板</p>
---	---	---

		<p><u>開放空間。</u></p> <p><u>3. 本辦法所稱開放空間有效面積，係指開放空間之實際面積與有效係數之乘積。有效係數規定如下：</u></p> <p><u>(1) 沿街步道式開放空間，其有效係數為一點五。</u></p> <p><u>(2) 廣場式開放空間：</u></p> <p><u>臨接道路或沿街步道式開放空間長度在該開放空間全周長八分之一以上者，有效係數為一點零。</u></p> <p><u>臨接道路或沿街步道式開放空間長度未達該開放空間全周長八分之一者，有效係數為零點六。</u></p> <p><u>前項開放空間設有頂蓋時，有效係數應乘以零點八。</u></p> <p><u>前二項開放空間與基地地面或鄰接道路路面有高低差時，有效係數應依下列規定乘以有效值。</u></p> <p><u>高低差在一點五公尺以下者，有效值為一點零。</u></p> <p><u>高低差超過一點五公尺至三點五公尺以下者，有效值為零點八。</u></p> <p><u>高低差超過三點五公尺至七公尺以下者，有效值為零點六。</u></p> <p><u>4. 建築物地面上各層樓地板面積合計之最大值 ΣFA，依下式計算：</u></p> <p><u>$\Sigma FA = FA + \triangle FA$</u></p> <p><u>$FA$：基準樓地板面積，實施容積管制地區為該基地面積與容積率之乘積；未實施容積管制地區為該基地依本編規定核計之地面上各層樓地板面積之和。</u></p> <p><u>$\triangle FA$：實施容積管制地區依第七條第一款核計允許額外增加之樓地板面積，且不得超過都市計畫容積率之零點三倍。</u></p> <p><u>前項基準樓地板面積之核計，均不包括屋頂突出物及地面層騎樓之面積。</u></p> <p><u>建築物每層陽台面積之和超過該層樓地板面積</u></p>	<p>面積，不受該要點第二點之適用範圍不包括法定山坡地建築之限制。</p> <p>理由：為能解決都市停車空間不足之問題，並創造優質之空間環境，同意本區得適用增設停車空間獎勵及留設公共開放空間獎勵規定。</p>
--	--	---	--

八分之一以上部分，於計算 ΣFA 時，應計入該層之樓地板面積。

(二)建築物提供部分樓地板面積供左列使用者，得增加所提供之樓地板面積。但以不超過基地面積乘以該基地容積率之 20% 為限。

1. 私人捐獻或設置圖書館、博物館、藝術中心、兒童、青少年、勞工、老人等活動中心、景觀公共設施等供公眾使用，其集中留設之面積在 100 平方公尺以上，並經目的事業主管機關核准設立公益性基金管理營運者。
2. 建築物留設空間與天橋或地下道連接供公眾使用，經交通主管機關核准者。

(三)凡建築物增設停車空間，且提供公眾使用者，得依「台北縣建築物增設停車空間鼓勵要點」規定增加興建樓地板面積。

1. 依本要點鼓勵增設停車空間之建築物，其樓地板面積合計之最大值按左列公式計算：

$$\Sigma FA = FA + \Delta FAu + \Delta FAd$$

(1)FA：建築基地基準樓地板面積

(2)FAu：地面層以上增設停車空間樓層之樓地板面積之和。但每輛停車空間換算樓地板面積最大不得超過 40 平方公尺。

(3)FAd：增設地下層之停車空間允許額外增加之樓地板面積，應計入核算法定停車空間。

$$FAd = 25 \times N \times M \leq 0.2FA$$

(4)N：增設停車空間之停車數量(設機械停車設備者每一停車空間以 0.6 輛計算，每層增設停車位數量小於 10 輛者，N 值以零計算。但採用符合國家標準之全自動昇降機械停車設備者，不在此限)。

(5)M：鼓勵係數，如下表：

		<table><tr><td><u>路寬 使用分區 鼓勵係數</u></td><td><u>住宅區、行政區、機關用地、工業區</u></td><td><u>商業區、市場用地</u></td></tr><tr><td><u>六公尺≤面臨道路寬度<八公尺</u></td><td><u>1/3</u></td><td><u>1/2</u></td></tr><tr><td><u>八公尺≤面臨道路寬度<十五公尺</u></td><td><u>1/2</u></td><td><u>2/3</u></td></tr><tr><td><u>十五公尺≤面臨道路寬度</u></td><td><u>2/3</u></td><td><u>1</u></td></tr></table> <p><u>2. 基地臨接兩條以上寬度不同之道路時，其鼓勵係數按最寬道路之係數計算。</u></p>	<u>路寬 使用分區 鼓勵係數</u>	<u>住宅區、行政區、機關用地、工業區</u>	<u>商業區、市場用地</u>	<u>六公尺≤面臨道路寬度<八公尺</u>	<u>1/3</u>	<u>1/2</u>	<u>八公尺≤面臨道路寬度<十五公尺</u>	<u>1/2</u>	<u>2/3</u>	<u>十五公尺≤面臨道路寬度</u>	<u>2/3</u>	<u>1</u>		
<u>路寬 使用分區 鼓勵係數</u>	<u>住宅區、行政區、機關用地、工業區</u>	<u>商業區、市場用地</u>														
<u>六公尺≤面臨道路寬度<八公尺</u>	<u>1/3</u>	<u>1/2</u>														
<u>八公尺≤面臨道路寬度<十五公尺</u>	<u>1/2</u>	<u>2/3</u>														
<u>十五公尺≤面臨道路寬度</u>	<u>2/3</u>	<u>1</u>														
13	無	<p><u>第九點、建築基地符合前述各項獎勵條件，得同時適用之，各項獎勵面積之總和，不得超過基地面積乘以容積率之 50%。</u></p>	<p>刪除</p> <p>理由：本案僅得適用設置公益性設施之容積獎勵。</p>	<p>修正通過，修正如下：</p> <p>第九點、建築基地符合前述各項獎勵條件，得同時適用之，各項獎勵面積之總和，不得超過基地面積乘以容積率之<u>25%</u>。</p> <p>理由：容積獎勵總和不得超過基準容積之 25%，以避免開發量體過大影響環境品質。</p>												
14	無	<p><u>第十點、計畫區之高度管制應配合整體環境品質之塑造，得依台北縣都市設計審議委員會決議辦理。</u></p>	<p>詳綜合結論三</p>	<p>修正通過，修正如下：</p> <p>第十點、計畫區之建築高度應<u>考量建築安全</u>並配合整體環境品質之塑造，在安全無虞情</p>												

				形下，高度不得超過一〇〇公尺。 理由：基於台北縣都市設計審議委員會為塑造淡水河岸整體景觀風貌及提昇基地環境品質之考量，同意放寬建築物高度限制。
15	第 九 點、本基地應先經台北縣都市設計審議委員會審議通過後方得申請建照。	改為第 十一 點	照案通過	照案通過
16	第 十 點、建築基地內之法定空地應留設二分之一以上植樹綠化。植樹綠化係指建築之起造人，應於其建築基地內，依指定之樹類或花草類，自行植樹、種草、栽花並妥為維護之，俾加強水土保持，綠化環境。	改為第 十二 點	照案通過	照案通過
17	第 十一 點、建築基地於申請建築時，其建築樓地板面積在一〇〇平方公尺以下者，應留設一部停車空間，如超過一〇〇平方公尺者，則超過部份每一五〇平方公尺應增設一部停車空間。	改為第 十三 點	照案通過	照案通過
18	第 十二 點、本要點未規定事項，應依其他相關法令辦理之。	改為第 十四 點	照案通過	照案通過
19	六、開發計畫 (一)開發方式 本細部計畫之開發由細部計畫區內土地所有權人(註二)同意概括承受主要計畫公共設施用地之捐贈，無償提供自來水事業用地給台北縣政府，俾使細部計畫得以完成開發建設及符合公平正義。 (註二)：此所指部份地主乃指淡水竹園地區海天段地號223-5、223-6、224-3、224-4、224-5、225、225-3、225-4、225-8、225-10、228-2、228-3、229-2、229-3、230-2、233、233-1、234、234-1、235、236、236-1、237、237-1等筆土地扣除應捐獻給政府之土地後的土	十、開發計畫 (一)開發方式 <u>依原擬定細部計畫案之內容，由原擬定細部計畫案之部分土地所有權人同意概括承受自來水事業用地之捐贈，無償提供給台北縣政府，俾使細部計畫得以完成開發建設及符合公平正義。另原擬定細部計畫案之部分土地所有權人亦同意捐贈緊鄰計畫區週邊之8公尺計畫道路，作為提供原計畫不足之公共設施。</u> <u>原擬定細部計畫案劃設之第二種商業區及廣場用地，皆由開發人自行規劃興闢。</u>	維持原計畫 理由： 未涉實質計畫內容，爰維持原計畫內容以保留彈性。	照專案小組決議通過。

<p>地所有權人。</p> <p>(二)事業及財務計畫</p> <p>1. 本細部計畫之事業及財務計畫因自來水事業用地係由部份土地所有權人(註二)提供，故無土地取得經費，俟自來水事業用地所有權捐獻給台北縣後由台灣省自來水公司後由其編列經費購買與開闢。</p> <p>另商業區及廣場用地之開闢由開發事業主體籌措經費開發。</p> <p>2. 細部計畫公共設施(廣場用地)及建築線退縮之四米人行步的開發經費，由部份土地所有權人自行負擔興建。</p> <p>3. 位於自來水事業用地之綠化植栽工程及四米人行通道的興建經費，未來應由開發事業主管機關自行負擔並興建之。</p>	<p>(二)事業及財務計畫</p> <p>1. <u>自來水事業用地係由原擬定細部計畫案之部份土地所有權人提供，已捐獻予台北縣政府，未來由台灣省自來水公司編列經費購買與開闢。</u></p> <p><u>第二種</u>商業區及廣場用地之開闢由開發事業主體籌措經費開發。</p> <p>2. 細部計畫公共設施(廣場用地)及建築線退縮之 4 公尺人行步道的開發經費，由<u>申請開發人</u>自行負擔興建。</p> <p>3. 位於自來水事業用地之綠化植栽工程及 4 公尺人行通道的興建經費，未來應由開發事業主管機關自行負擔並興建之。</p>		
--	---	--	--

表二 變更淡水(竹圍地區)都市計畫(部分工業區及人行步道為自來水事業用地及商業區)細部計畫(變更第二種商業區發展定位及部份土地使用分區管制要點)案人民或團體陳情意見綜理表

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	縣都委會專案小組決議	縣都委會決議
一	淡水鎮公所	本計畫商業區就目前毗鄰幹道而言，易成交通瓶頸，且竹圍都市計畫道路尚未開闢完成，交通不易，該地區空屋率仍高，設為住商混合無意義，與淡水景點過近無法吸引旅次。	本區設為商業區無意義。	不予採納 理由：所陳意見無涉本次變更內容。	照專案小組決議通過。