

# 臺北市都市計畫委員會第 680 次委員會議紀錄

時間：中華民國 104 年 12 月 28 日（星期一）上午 9 時 30 分

地點：市政大樓 8 樓西南區本會委員會議室

主席：林兼主任委員欽榮

彙整：蔡立睿

出席委員：（詳簽到表）

列席單位人員：（詳簽到表）

案件一覽表：

## 壹、審議事項

- 一、變更臺北市文山區指南段二小段 80 地號土地保護區為休閒農業特定專用區主要計畫案暨擬定臺北市文山區指南段二小段 80 地號土地休閒農業特定專用區細部計畫
- 二、變更臺北市中正區公園段一小段 19 地號等 15 筆土地部分地區商業用地、人行步道用地及道路用地為綠地用地、道路用地及地區商業用地暨修訂土地使用分區管制細部計畫案
- 三、變更臺北市信義區吳興段三小段 171-3 地號等 200 筆土地部分第三種住宅區(特)(遷)為道路用地、部分道路用地為第三種住宅區(特)(遷)暨修訂土地使用分區管制細部計畫案

## 審議事項 一

案名：變更臺北市文山區指南段二小段80地號土地保護區為休閒農業特定專用區主要計畫案暨擬定臺北市文山區指南段二小段80地號土地休閒農業特定專用區細部計畫

說明：

### 一、計畫緣起：

本市文山區「貓空」地區因具原始自然環境，並有水土保持、維護自然資源及保護生態等功能，為因應保護區環境面臨衝擊，並結合貓空地區自然及文化精華，提供優質休閒環境，市府前以97年3月19日府都綜字第09701148400號公告「變更臺北市文山區指南里、老泉里部分保護區為機關用地(供休閒農業服務設施使用)、停車場用地及擬定可申請開發許可範圍主要計畫案」擬定「貓空地區」可申請開發許可範圍，明訂申請開發許可時，由申請人自行擬具主要計畫、細部計畫說明書，並依都市計畫法相關規定辦理都市計畫變更事宜。申請人應依市府97年8月22日府都綜字第09733868200號公告「變更臺北市文山區指南里、老泉里部分保護區為機關用地(供休閒農業服務設施使用)、停車場用地及擬定可申請開發許可範圍細部計畫案」之「開發許可審查原則」，擬具開發計畫並提送臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議。

另依市府102年1月15日府都規字第10103960000號及102年4月24日府都規字第10232551200號公告實施之計畫，受理開發許可期限至100年8月22日。

本計畫案為市府於開發許可申請期限內受理之案件，業依前開主要計畫、細部計畫之規定提出開發計畫，提經104年3月25日臺北市都市設計及土地使用開發許可審議幹事會會議審查修正後送請專案委員會審議。

二、法令依據：都市計畫法第27條第1項第4款。

三、公展計畫範圍及內容：詳公展計畫書。

四、公展期間：本案市府自104年11月4日起至104年12月3日止公開展覽30天，並以104年11月3日府都規字第10437938403號函送到會。

五、公民或團體書面意見：無。

### **決議：**

本案貓空地區申請開發許可案件為申請人於申請時限內依法申請案件，經充分討論，委員對於安全防災、交通動線規劃、以及建築型體、配置等尚有疑慮，故本案退回市府，由都發局主政，產業局、交通局及大地工程處基於輔導的立場與申請人協調，依以下幾點修正計畫書並提出補充說明資料後，再依程序提會審議。

一、本案為利委員瞭解基地開發歷程，請檢具包括：(一)基地未整地前之原自然地形圖、(二)民國100年申請農路時進行坡度順平之地形圖、(三)基地未來重新規劃設計時其地形如何調整等資料，供審議參考。

二、本案屬開發許可，須經由本委員會對開發內容認可後方能通過，開發承諾內容也將做為都市設計審議之依據；本次所送開發模擬圖有誤，請申請人依建蔽率、樓高限制、GL線認定重新規劃設計，且此處GL線之認定並非單指建管法規上的認定，而是依開發許可容許的開發量而訂定之GL線，以達建築減量、環境適應及生態保育的目地。

三、基於鼓勵搭乘貓空纜車、公車等大眾運輸工具，並兼顧餐廳等業者營運需求，請交通局提供貓空地區交通改善措施，仿效陽明山花季交通管制的做法，針對本案假日停車需求、出入道路安全防護等提出建議。

四、基地雖非位於山崩潛勢高的地區，但因周邊鄰近山崩潛勢高、中高地區，為因應極端氣候、防止災害發生，本開發案對於邊界地區應審慎處理，並於計畫內容中表明因應方式。

**委員發言摘要：**

**郭委員城孟：**

(一) 本案應回歸到貓空地區整體計畫，纜車的設置原是為了疏導貓空觀光人潮，但市府除了纜車之外又開闢了許多道路，這是有所衝突的。

(二) 從生態的觀點，提供一張從大屯山往觀音山拍攝陽明山群峰的照片，可看出清朝時官方為了防止盜採硫磺曾放火燒山，經過 300 年，陽明山群山森林已重新生長出，但山頭仍只是草原尚未恢復森林植被，這張照片表達出山脊線生態的脆弱性。本案位於臺北郊山山脊線上，目前地表已經過人為處理，這是我們審查本案時需正視的事情。

**喻委員肇青：**

(一) 從等高線來看，本案基地已整地過，從開發的角度而言山脊線的視野當然是最好的，但我們應回歸到大的環境來檢視本案的開發。

(二) 本案通過都市設計審查幹事會，但尚未提大會審議，建築設計不在本會討論範圍，但應該討論山脊線如何保護的問題。

(三) 基地範圍沿著山脊線平坦地形劃設，申請的出入道路是筆直一條，應該考慮的是基地是否為了符合貓空的開發許可而如此劃設，而在此一重要的山脊線是否仍要如此

開發。

(四)申請業者若為貓空原列管輔導的營業業者，應由產發局輔導合法營業，而非新的開發申請，合理懷疑當初申請寬大筆直的農路是為了往後的開發，走到今天是一步步安排好的，我們已在劇本中。

陳委員亮全：

(一)個人很擔心臺北整體發展的狀況，今年蘇迪勒颱風把大台北地區搞得一蹋糊塗，而且這種極端氣候將成為一種常態，且會越來越嚴重。極端降雨比率可能高達40%，因此山坡地將接受更強烈的衝擊，我們對山坡地的開發也應該更審慎。

(二)對於開發許可時我們都只審視基地本身條件，但更重要的是到達基地的道路開發，根據調查研究，山坡地道路的開闢導致坡地災害增加3-10倍，台灣中央山脈的災害多發生在道路開闢時將山坡地坡腳剷除引發山崩地滑等災害，而非開發的本體，但台灣的山坡地管理未針對道路開發管理。本基地部分平坦，但仍有部分坡度較陡不適宜開發，本案規劃建築師提到可能利用到這些較陡的地區，這樣的開發行為造成的災害並非只是基地本身，而是周邊較陡地形，如果一塊基地不屬環境敏感區，但周圍都是環境敏感區，則會受到該基地開發的影響，這樣的基地是否還要容許它變更及開發，這是在未來氣候變遷下，都市計畫要重新思考的問題。

(三)本基地的開發許可是對台北郊山開發的一個大方向，基地中間部分地形平坦但兩側均是挖填方，這樣的基地開發若允許會造成其他山坡地基地跟進。防災計畫並不只針對火災，此區最大的問題是坡地災害。

(四)貓空纜車現在營運不佳，但本案鄰近貓空纜車站又新闢道路讓人開車上山，這樣的政策是矛盾的，若要維持貓空的景觀，對這樣的開發行為要再思考。

(五) 目前的規劃將 GL 線拉這麼高是為了要做地下室，依現行法規地下室不計入樓高，本案 GL 線應要重新審視訂定。

(六) 本案聯外道路是以農路申請，農路是供農業使用行為需要設置，現提出開發許可申請做餐廳使用似有違農業使用需求與前提。

**黃委員台生：**

(一) 此地區的開發許可應輕量化，儘量保持原有地貌，目前規劃的量體太大，地下室建議以立柱形式維持地貌並保持通透性。

(二) 不要影響周圍自然環境整體景觀，儘可能縮小量體與高度，也請考量是否只蓋 2 層樓就好。

**黃委員志弘：**

(一) 基地座落在山脊線，在開闢農路時略為整平，我們關切的是由都市計畫書的土地使用管理到實際上建築開發（包括水保、雜照及建照）時會產生怎樣的落差，亦即如果在此山脊線同意開發，依建築法規做出來的通常是 RC 構造、筏式基礎此一系列的建築開發，如果此基地出現的是日式宿舍式的建築，大家應該就覺得可以接受，這就是都市計畫與建築法規在接榫時要思考的。建物基礎形式是否融合地形地貌、GL 線認定後，地下室開挖產生巨大牆面對景觀的衝擊、及對大地更大的擾動等問題，都是本委員會審議此一開發許可時必須審視的。

(二) 本案另一個關切的問題是景觀問題，如果建物是 2、3 層樓高，周圍有喬木包圍則尚可接受，但目前建築規劃似乎無此考量，基地也沒有餘裕，其他與景觀有關的是廢汙水處理問題，也應一併考量。

**李委員永展：**

(一) 基地是新的開發案，貓空地區和行義路溫泉特定區很

相似，開發許可的原意應是希望將既有的使用納入管理，使其使用對土地更友善，但本案屬新開發案，則應思考貓空及行義路地區以開發許可方式將保護區變更為特定專用區，是否准予新開發申請案件，應審慎思考。

- (二) 本基地現況平坦，但已經過整地，應以未整地前的圖資，做為判斷是否為可開發地區的基礎資料。
- (三) 雖然基地規劃是在較平坦地區建築，但整個基地平均坡度達 33.3%，山坡地開發受災區通常不是開發區本身，而是周邊地區，此基地兩側均為山崩潛感中高度地區，開發的擾動將易對其造成災害。
- (四) 基地出入僅依靠一條緊急避難道路有安全上的疑慮，應再考量。
- (五) 貓空開發許可制雖已於 100 年 8 月申請截止，目前受理 12 件，並有 8 案審查程序中，本案是其中一家，而遭駁回申請的 49 家則多為既有、營業中的餐廳，貓空開發許可應是輔導既有業者以對環境更友善的方式經營，但此一申請案係新開發申請案件，對於此種新開發申請應有不同的衡量尺度與規定，應以保護區的角度發想，否則產業局振興貓空產業的構想無法達成，卻造成保護區的過度開發；針對開發許可案，本委員會的角色是開發許可之准否，唯有在開發疑慮都釐清並同意的情況下才能進行後續都市設計審議。

#### 張委員勝雄：

- (一) 贊同本案不須如此大的量體。
- (二) 本基地的交通需求分析，停車位留設嚴重不足，計畫書對停車位的檢討適用於都市化地區，不適用於郊區餐廳，指南路三段 38 巷狹窄，沒有任何可供路邊停車的空間，如果要提供停車位應由基地完全內化設置。
- (三) 停車空間設計於基地東南側，地勢較陡並不適合設置，建議將停車空間置於主建築物地下室，以非封閉空間

形式融入景觀設計，並降低業者將地下室做為餐廳營業的可能。

**焦委員國安：**

- (一) 貓空為臺北重要風景地區，此一基地開發與貓空地區的關係並未說明。
- (二) 現場照片顯示基地過於平坦，不像只是開發一條農路順便拓寬，政府單位是否有整平的申請紀錄，若無則表示業者自行整地，則此將涉及是否私自整地後即可依整地後之地形申請開發的議題。
- (三) 開發後整地一定會擾動到基地兩邊較陡區域，若因基地地形平坦准予進行開發，但對基地兩側陡峭地形地區可能引發的災害不予以正視，則未來開發後可能發生的災害，山崩的可能性大於火災。而不論是火災或山崩，僅一條聯外道路是不足的。
- (四) 貓纜車站到本案基地走路約 5 分鐘可達，貓纜有營業時間限制，依估算本案規劃的停車位數量不足，但我們如果允許業者於基地內提供停車，則造成民眾還是開車上山比較方便，反而造成塞車或亂停車的現象，故本案若允許開發，則建議除營業車輛外不允許提供消費者停車，以配合纜車營運。

**黃委員麗玲：**

- (一) 計畫書所附資料中都市設計審議幹事會對基地GL線有些疑慮，請補充說明，提供多一些資訊供判斷。
- (二) 由山崩潛感圖可以看出基地位於最平坦的地方，但周圍地區山崩潛感是「中高」及「高」，聯外道路所在地山崩潛感很高，若遇山崩災害則有救災疑慮。

## 審議事項 二

案名：變更臺北市中正區公園段一小段 19 地號等 15 筆土地部分地區商業用地、人行步道用地及道路用地為綠地用地、道路用地及地區商業用地暨修訂土地使用分區管制細部計畫案

說明：

### 一、計畫緣起：

本計畫範圍（即更新單元）內之土地權利關係人依都市更新條例相關規定，辦理更新事業計畫。因更新單元內之 4 公尺寬計畫道路（中山北路 1 段 26 巷），自 82 年 9 月 6 日公告「擬（修）訂臺北車站特定專用區細部計畫案」劃設至今，仍未完成徵收，且該計畫道路現況全長僅約 60 公尺，現況與周邊道路系統無法連貫，僅供基地範圍之鄰里通行使用。為利於更新單元之整體開發，爰變更部分計畫道路為地區商業用地；另為完善街廓內消防救災及車行動線，於部分 4 公尺寬計畫道路拓寬 2 公尺，另於基地南側留設等面積之綠地用地，以提升地方居民鄰里休閒活動品質。調整後之計畫區內公共設施用地總面積與變更前一致。本計畫依據都市更新條例第 20 條規定，配合都市更新事業計畫，辦理都市計畫細部計畫變更。

二、法令依據：都市計畫法第 27 條第 1 項第 3 款及都市更新條例第 20 條

三、公展計畫範圍及內容：詳公展計畫書圖。

四、公展期間：本案市府自 104 年 11 月 17 日起至 104 年 12 月 16 日止公開展覽 30 天，並以 104 年 11 月 16 日

府都規字第 10439316403 號函送到會。

五、公民或團體書面意見：30 件。

**決議：**

- 一、案經綜整各位委員及周邊相關權利人之意見，均非反對都市更新，而是依實施者所提擬變更整併計畫範圍內中山北路一段 26 巷道路用地及廢止 34 巷既成巷道後，經交通局、消防局及工務局等權管單位表示，其對車站地區整體交通系統和地區消防救災等具相當之影響，認為該區道路不宜逕為廢巷但道路係有調整空間，另該區都市更新涉及區內外民眾之權益，亦有整合之困難性。本案僅進行計畫範圍內 26 巷、34 巷的道路用地變更和整併仍有所不妥，故全案退回市府進行相關檢討後，再另依程序辦理。
- 二、本案究其原因在於缺乏都市更新計畫地區的計畫指導綱領，請市府行政部門主動就北平西路、中山北路一段、中山北路一段 8 巷所圍街廓優先提出地區行政指導：
  - (一) 明確表明都市更新地區的行政指導，包括交通、消防及上下水道管線的興闢等，如目前實施者所提更新計畫範圍如需先行實施，其有關附帶條件為何，應先行提列。
  - (二) 原則同意行政機關進行都市更新的分期、分單元執行計畫，並請詳列與環境相對應之準則和條件。
  - (三) 針對都更的環境設計準則及計畫條件，建議市府可考慮基於公共利益之必要，進行容積之調整及沿街騎樓設置之條件放寬或型式之變動。

三、公民或團體陳情意見審決同決議。

## 附帶決議：

前項依都市更新計畫所授權之行政指導計畫，請市府發展局於6個月內續提本會報告相關進度。

臺北市都市計畫委員會公民或團體所提意見綜理表

案名	變更臺北市中正區公園段一小段19地號等15筆土地部分地區商業用地、人行步道用地及道路用地為綠地用地、道路用地及地區商業用地暨修訂土地使用分區管制細部計畫案		
編號	1	陳情人	臺北市政府消防局
陳情理由	旨揭都市計畫規劃之道路用地，本局建議應拓寬為8公尺以上，以利緊急事故時，供救災救護車輛通行及操作。		
建議辦法			
市府回應說明	目前中山北路一段8巷計畫道路寬度僅4公尺，該計畫道路南北向路段，於本計畫範圍內自道路境界線退縮2公尺變更為道路用地，使道路用地寬度達6公尺，另於都市設計準則指定臨接計畫道路退縮2公尺寬與道路順平，以改善地區消防救災動線及車輛通行效率，另應再退縮至少3.64公尺無遮簷人行道供人行使用。		
委員會決議	公民或團體所提陳情意見審決同決議。		
編號	2	陳情人	溫靜、溫冀麟
陳情理由	主旨：懇請撤銷「逕為分割道路用地」恢復商業用地 說明：(一)此次召開說明會是要把部分都市更新細部計畫道路用地更改為商業及綠地用地，共15筆土地。 (二)這15筆土地本人就持有二筆數十年來原本就是商業用地，為配合都更民國89年6月26日劃定「台北車站東南側地區細部計畫」部分土地被「逕為分割道路用地」，而民國93年「台開土地開發建設公司」申請都更重畫土地，接著稅捐處寄來繳稅單列出地號34-1及49-1二筆土地免繳地價稅，		

	如今又要把這二筆土地恢復還原改為商業用地，而「逕為分割道路用地」主因消失，因此政府就要把「逕為分割道路用地」變更恢復商業用地，面積歸還原土地所有權人來參加「都市更新、權利變換」才合符「公平」「正義」「合理」。
<b>建議辦法</b>	
<b>市府回應 說明</b>	1. 查中山北路一段26巷係為本府67年2月21日府工二字第45662號公告實施「擬訂臺北火車站附近地區細部計畫暨配合修訂主要計畫」內劃為4公尺寬計畫道路迄今。 2. 都市更新權利變換價值係以權利變換計畫報核時所訂評價基準日之土地使用分區估算，有關權利價值計算係屬都市更新審議事項，不涉及本案計畫內容調整。
<b>委員會決議</b>	公民或團體所提陳情意見審決同決議。
<b>編號</b>	3   陳情人   溫敏
<b>陳情理由</b>	<p>1. 我們這塊地從幾十年前說要改建到現在好不容易今天有楊昇來整合到這麼高的比例這個案件從民國101年6月11日送件到今天104年12月3日，3年半的時間，然後我們的案件還拖這麼久到今天才要公開展覽，想請問各位市政府、都更處的官員難道依法核准一個案件的公開展覽有這麼困難嗎？你們是用什麼樣的效率在幫我們老百姓審核這些改建資料？</p> <p>根據中央通訊社今年2015年10月29日的報導指出，臺北市自民國100年來到今天台北市僅有26件完成的自辦都更案！而且這份報導說如果以這樣的速度推行都市更新，臺北市要花上1605年的時間才能完成老舊房子的改建。我想請問各位長官你們對這份報導提出的內容有什麼看法？難道這就是我們臺北市政府的行政效率嗎？</p> <p>2. 大樓外觀的部分我建議不設置騎樓，因為這塊基地對面就是行政院、監察院、臺大醫院等機關，也都没有騎樓，頂多就是退縮作成人行步道，然後種些行道樹，新的大樓也應該這樣設計，才有整體性。</p>

	<p>我聽說這塊基地旁邊屬台北市「西區門戶計畫」的地區，將推動北門、臺北車站廣場環境等的改造，所以這些東西應該要一起看，不應該作這一塊就只看這一塊，這樣是不對的，要全面考量會比較好。</p> <p>基於上面講的理由，所以我建議就作人行步道種些綠樹，不然就作成開放式的廣場給我們這些叔叔阿姨可以有地方散散步曬太陽，這樣大家都能用也比較好看。</p>
<b>建議辦法</b>	
<b>市府回應說明</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>查本更新案 103 年 12 月 9 日都市更新幹事會結論(略以)：「...俟都市計畫委員會與都市設計審議委員會審決，並依審決意見修正，於都市計畫委員會與都市設計審議委員會審決後 45 日內申請召開幹事複審會議。」，後續仍須經本市都市計畫委員會、本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會、本市都市更新及爭議處理審議會通過後才得以核定實施。</li> <li>次查本市土地使用分區管制自治條例第 87 條規定「商業區內臨接寬度達 8 公尺以上道路之建築基地，其建築物應設置騎樓，如自願退縮騎樓地，設置無遮簷人行道而不妨礙市容觀瞻者，其退縮部分得計入法定空地及院落之寬深度。」，另依本案細部計畫內都市設計管制準則規定：「本管制準則中部分『原則』性之規定，如申請案經『臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會』審議通過，得不受此『原則』性之規定限制」。</li> <li>同編號 5 市府回應說明 1</li> </ol>
<b>委員會決議</b>	公民或團體所提陳情意見審決同決議。
<b>編號</b>	4   陳情人   吳春誠
<b>陳情理由</b>	<p>1. 我住在這邊也幾十年了，看著這些建商、整合人、土地仲介一堆有的沒的人，在這塊區域裡面，聽到了各式各樣的興建計畫，但是到今天為止，這塊在臺北火車站前所謂的東南特區，還是一樣！環境破舊、破爛不堪！遊民一堆形成治安死角。一直到今天我家在這個楊昇的都更</p>

	<p>範圍內終於大家有比較高的共識度想來改建我們自己的房子，結果你市政府魄力在哪裡？案件流程該怎麼走就怎麼走嘛，一點魄力也沒有，人家鄰地陳情你們就不敢公展，該依法辦理就依法辦理嘛！一個公開展覽是要拖幾年。你們審個資料要審多久？</p> <p>2. 市府用強硬的手段，強制土地所有權人留設騎樓供公眾通行使用，成覺就是在剝奪我們人民財產權的粗魯行為。這個土地是私有的，我們應該有權利決定我們的未來想要怎麼樣的新大樓外觀，我也覺得應該設計成人行步道或開放廣場會比較符合我們的需求，而且週遭環境如果能設計開放廣場種些花草樹木不是很漂亮嗎？</p>
<b>建議辦法</b>	
<b>市府回應說明</b>	同編號3市府回應說明1及2。
<b>委員會決議</b>	公民或團體所提陳情意見審決同決議。
<b>編號</b>	5   陳情人   黃清埠
<b>陳情理由</b>	<p>主旨：反對鈞局辦理「變更臺北市中正區公園段一小段19地號等15筆土地部分地區商業用地、人行步道用地、及道路用地為綠地用地道路用地及地區商業用地暨修訂土地使用分區管制細部計畫」，並請予以撤銷。</p> <p>說明：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一、都市計畫為都市建設上位計畫，不得因建築規劃之便，讓都市計畫配合建築規劃。改善都市環境及景觀顧及國門之都市美觀，切莫淪為協助建商破壞都市發展之工具。</li> <li>二、A10、A11 各為完整都更單元卻被任意分割並將都市計畫道路變更為建地(中山北路一段26巷)。同時導致鄰地無法更新，以鄰為壑不符都市計畫及都市更新目的。</li> <li>三、本基地係貴府82年9月6日府都祕字第82061261號函公告「擬(修)訂台北車站特定專用區細部計畫案」內劃</li> </ul>

	<p>設又屬本府89年6月26日公告劃定中正區台北車站東南側更新地區範圍，本更新單元係屬台北車站特定區A10部分街廓及A11部分街廓，請按原計畫整區辦理都更。</p> <p>四、規劃範圍建築面積達數萬平方公尺，所需停車位數百部，而其出入口僅靠中山北路一段八巷之4公尺寬道路出入，其交通影響評估遠超出合理範圍。</p> <p>五、關於更新範圍之劃定請勿影響相鄰土地之開發權益，本件北側中本大樓及鄰近窳陋房屋、南側部分房屋亦均屏除在外已違反原都市計畫，亦侵犯鄰地開發權益</p> <p>六、細查該計畫範圍通篇未提及周遭環境考慮，只狹隘地考慮建商利益，實非合法合理之都市計畫變更案。綜上所陳該不符規定、不符實際、不符法令之變更案有予撤銷之必要。</p>
<b>建議辦法</b>	
<b>市府回應說明</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本計畫範圍位處本府82年9月6日府都秘字第82061261號公告實施「擬(修)訂臺北車站特定專用區細部計畫案」內，所在街廓(部分A10及部分A11)另位處本府89年6月26日府都四字第8904521800號公告實施「劃定臺北市都市更新地區案」之「臺北車站東南側更新地區」範圍，實施者於101年6月14日依都市更新條例相關規定逕送都市更新事業計畫報核，並於101年10月19日召開北側及東南側兩次鄰地協調會，皆未能順利整合，故未納入本案計畫及更新範圍。惟鄰地亦屬前開臺北車站東南側更新地區範圍內，後續仍得依更新劃定基準規定申辦都市更新。</li> <li>2. 本基地西側緊鄰中山北路一段，係屬主要道路，為減少對中山北路一段交通影響且建築物規劃配置等因素，故將建築物地下停車場車道出入口規劃於基地西側，連接4公尺寬計畫道路(中山北路一段8巷南北向路段)，另因該計畫道路北端順接人行步道用地，計畫道路為無尾巷，考量未來迴車功能，本案於都市設計管制準則內規範，基地西側</li> </ol>

	計畫道路與人行步道交界處設置迴車空間，且基地臨人行步道亦須依規定退縮 5.64 公尺寬之人行道。有關本計畫迴車空間與車道出入及人行步道相鄰，實施者擬配合將車道出入口退縮設置，或將車道出入口修正從中山北路一段進出，惟建築設計之修正內容，後續仍須經本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會、本市都市更新及爭議處理審議會通過後始得確認。		
委員會決議	公民或團體所提陳情意見審決同決議。		
編號	6	陳情人	吳瑀王蓮
陳情理由	<p>1. 中山北路一段26巷這條巷道從頭到尾的位置就在我們現在跟楊昇都更的範圍內，一般情況下除了我們改建基地內的人，誰會刻意從北邊或是南邊走到我們這條中間把26巷當作對外進出的主要道路？整天進進出出這條巷道的也就居住在這條巷道兩旁的居民占多數，這條26巷從頭到尾也不過120幾公尺然後跟8巷相接變成T字形的巷道。第一、汽車也根本不可能從這條道路走到北平西路或忠孝西路去，甚至到北平西路還有高低落差的問題。第二、頂多就是我們裡面有做生意的人開車從26巷口進去再倒車出來，連迴轉都不可能。</p> <p>這條26巷原本是我們地主通行的既成巷道現在被市政府劃成計畫道路後市政府既沒來徵收、現況也沒有四米來發揮計畫道路應有的功能！如果當初市政府做的這些規劃都無法達成，是不是應該把我們的計畫道路變回既成巷道就好了？不然我真的不懂這條道路當初劃設成計畫道路的用意何在？</p> <p>現在這個區域在改建基地的中山北路一段八巷整天亂停一堆機車，要是有什麼突發狀況現狀根本就有救災困難！這次好不容易透過都市更新的計畫跟道路變更計畫有機會能讓我們這一區的居住環境獲得改善還有讓巷道發揮應有的交通及救災功能，那麼至少目前我們跟楊昇一起改建的這個區域在同意比例跟共識這麼高的情況下，市</p>		

	<p>政府就更應該扮演儘快協助去執行這個計畫的角色！而不是讓這個案子一直這樣拖下去，到最後如果哪天真的萬一發生了什麼急需要消防救災或甚至地震的時候，這些老房子撐得住嗎？巷道能發揮救災功能嗎？我想請問你老百姓的生命財產安全要由誰來負責？</p> <p>2. 我覺得在基地週邊、側邊留設騎樓。這種設計實在不符合現代的建築潮流、及景觀的規劃。應該規劃周遭人行步道或開放式的廣場空間然後種樹、花、草來美化我們這邊的環境，中山北路本來就蠻寬闊的，我們也剛好就在行政院的對面，規劃成開放廣場種些花草樹木跟對面行政院的路樹有個相互呼應，視覺上也比較舒服有整體性。而且也可以當作領頭羊的角色帶動台北車站附近的環境美化。例如：像一樣是中山北路二段晶華酒店前面的開放廣場也是市政府的公共設施用地啊，為什麼那邊可以規劃開放廣場那麼漂亮，而這邊這個台北車站特定專用區好不容易有了一個可以改造市容的機會，市政府卻硬要我們改成騎樓？</p>		
建議辦法			
市府回應說明	同編號3市府回應說明1及2。		
委員會決議	公民或團體所提陳情意見審決同決議。		
編號	<table border="1" style="width: 100px; margin-bottom: 5px;"> <tr> <td style="text-align: center;">7</td> <td style="text-align: center;">陳情人</td> </tr> </table> 公展說明會當日民眾陳情意見綜整(發展局 104.12.9函送)	7	陳情人
7	陳情人		
陳情理由	<p>有關當日民眾陳情意見綜整如下：</p> <p>(一) 現況及都市計畫變更內容：</p> <p>1、申請單位擬將現有計畫道路（本市中正區中山北路一段26巷）變更為地區商業用地一節，部分民眾表示該巷道為忠孝西路之替代道路，交通量頗大且有消防安全等疑慮，辦理更新及建築物改建並廢除中山北路一段34巷既有道路後，連同中央大樓等周邊地區既有交通旅次，地區交通系統恐難以負荷，更加重消防安全</p>		

	<p>顧慮，陳情撤銷本案都市計畫變更案。</p> <p>2、另有部分民眾表示當地為配合鐵路地下化，鄰近臺北車站地區地形較高，地區具有高差，且人行步道用地與地區未連接，該等巷道以地區居民使用為主。</p>
(二)整體規劃構想	<p>1、本地區為首都門戶周邊地區，另考量道路系統串聯、景觀協調一致性等因素，本地區應整體開發而非零碎街廓規劃，故應納入周邊街廓併同開發及規劃，道路、人行步道等都市設計規範始具整體性，強化首都門面意象。</p> <p>2、地區商業用地以地區民眾使用為主，未若全市性商業區需提供大量活動人潮使用之需求，另考量建築物規劃利用、美觀及消防救災等因素，陳情得免予設置騎樓。</p>
(三)都市更新相關程序	<p>1、部分民眾希望市府得協助加速本案都市更新程序。</p> <p>2、都市更新範圍得擴大，以增加道路系統串聯、景觀協調一致性等都市更新效益。</p>
建議辦法	
市府回應說明	<p>1. 本計畫範圍位於臺北車站特定專用區計畫範圍東南側，為本府公告劃定之都市更新地區且土地均為私有，原則由土地所有權人或實施者提出都市更新之申請，因街廓內皆為4公尺寬之計畫道路及人行步道用地，整體寬度不足，不利人車通行與緊急救災通行使用，爰擬透過都市更新配合申請都市計畫變更，重建交通系統並健全都市防災機能，另為因應西區門戶計畫之整體空間規劃，本案細部計畫內都市設計管制準則，規範留設騎樓、無遮簷人行道或人行步道，俾使本計畫區配合整體西區門戶計畫，提供良善人行系統，並維持區內聯外交通系統。</p> <p>2. 同編號1市府回應說明、編號3市府回應說明1及2。</p>
委員會決議	公民或團體所提陳情意見審決同決議。

編 號	8	陳情人	黃淑雲
<b>陳情理由</b>			
<p><b>一、台北車站東南側現況困境</b></p> <p>台北車站東南側地區位於北平西路、中山北路1段、忠孝西路1段之間。是公劃區、台北車站特定區內，且是西區門戶計畫範圍。東南側現況困境是計畫道路未開闢，道路狹小、路寬僅2至3米多，消防救災困難。區內最老舊窳陋房屋、海砂屋、鐵皮屋排除在本案都更單元範圍外。</p>			
<p><b>二. 26巷、34巷連貫中山北路1段8巷，供里民人行、車行(機車)交通分流</b></p> <p>中山北路1段26巷（計畫道路）及寬約2公尺之34巷（既有巷道）是日據時代就存在，並連貫區內路寬3.2至2.2公尺的中山北路1段8巷（計畫道路），維持環狀道路系統呈南北串聯（圖一），一直是區內所有里民和不特定公眾所通行之人行、車行（機車）通道。北平西路原順平的路，因台鐵地下化造成現在北平西路有高程差1米多，阻斷與台北車站的聯繫。在北平西路和忠孝西路禁行機車下，來往北平西路、中山北路和忠孝西路間之機車及來台北車站的機車都在26巷、34巷、8巷道中分流穿梭。</p> <p><b>三. 廢26巷、34巷變成8巷無尾巷，喪失交通環狀功能</b></p> <p>中山北路1段26巷係位於A10及A11區之分隔線及中心位置；忠孝西路與北平西路所夾區塊之3條巷道（8巷、26巷、34巷）之樞紐地位，皆因26巷與北平西路口或與中山北路口各保持適當距離，避免交通衝突。現在都市計畫中，本就規劃本區巷道維持環狀交通系統。在現況圖中明白標示8巷西側有地上物，計畫道路並未開闢，8巷無法直通忠孝西路1段29巷；8巷北側同樣地有地上物，無法直通北平西路（圖二）。實施者變更細部計劃，廢除計畫道路（26巷）及既有巷道（34巷），不僅沒有加強區域內原有之交通系統，還讓8巷變成僅餘單一通的無尾巷。原8巷現已負擔中央大樓停車場汽車及機車進出，現遇2台汽車會車就很困難，又如何負擔楊昇案汽車174輛、機車196輛進出及進出</p>			

忠孝西路的機車流量？

#### 四. 廢26巷、34巷製造消防救災困境

東南側區內所有計畫道路（中山北路1段8巷、中山北路1段26巷、忠孝西路1段29巷）均列為台北市搶救不易狹小巷道地區清冊（紅區）。楊昇僅開發A11部分街廓面積，街廓內臨8巷之46地號、47地號土地並未併入本案規劃，於8巷入口咽喉處實寬僅有三米二已不利人車通行（圖三）。

34巷是北平西路居民分往忠孝西路及中山北路行車（機車）巷道，同時是後門逃生系統。不應該為便利建商蓋豪宅而廢除26巷及34巷，罔顧周邊住民之權益，影響鄰地居民未來使用、交通動線及車輛進出，剝奪里民人行、車行的權利及危害公共安全。

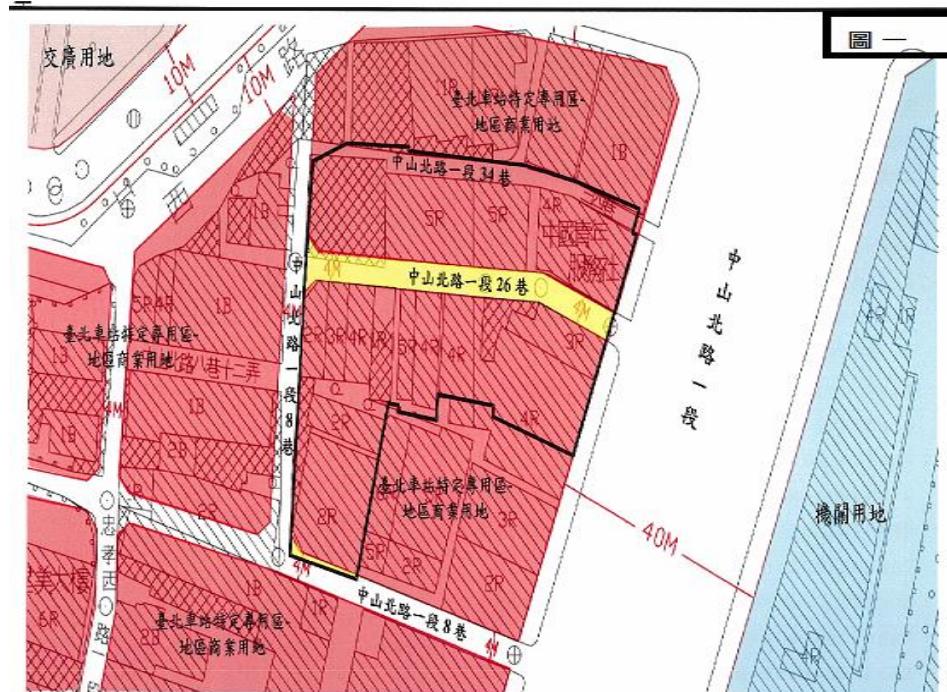
#### 五. 切割開發、道路不通、反對廢除中山北路1段26巷及34巷

因本案計畫道路用地的調整變更，缺乏交通系統性與合理性。反而不利東南側地區整體交通及消防救災動線，造成未來救災的困境，更增加區域內居住的危險及交通衝擊。本案的事業計畫是「建案式都更」（圖四），無視都市計畫街廓完整性，切割開發，沒有公共利益。一棟樓的都更看不見對此區域內交通建設、消防公安改善，反而開發後製造更大危機。

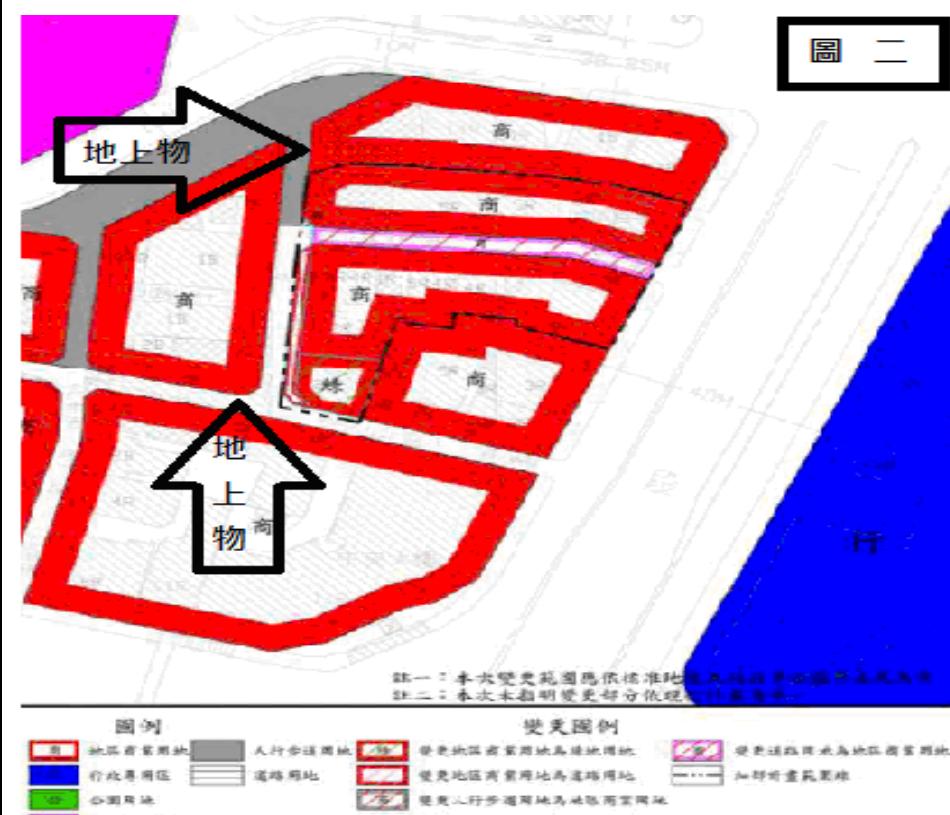
104年11月16日府都規字第10439316400號公告公開展覽所附「台北市都市計畫書」不實記載或與現況不符事項一覽表

頁數	都市計畫書記載內容	事實真相
1	壹、計畫緣起「-----，更新單元內之4公尺寬計畫道路（中山北路1段26巷），---，該計畫道路現況全長僅約60公尺，現況與周邊道路系統無法連貫，僅供基地範圍之鄰里通行使用。-----」	中山北路1段26巷透過中山北路1段8巷與中山北路1段34巷、中山北路1段8巷12弄、忠孝西路1段29巷等各巷道均能連貫，並非一死巷。（圖一）基地範圍內、外之行人、機車等均能透過該巷進出北平西路、中山北路及忠孝西路。

	4	2.「中山北路1段34巷-----，屬現有巷道寬2至4公尺，-----，	34巷巷口寬約2公尺，汽車根本開不進來。
	4	4.「中山北路1段8巷-----，計畫道路寬4公尺，-----」	台北市消防局公布現況「8巷出口處寬約3.2公尺」，請問該出口將來如何能負擔中央大樓及實施者所建28層大樓所有車輛之進出？(圖三)
	8	圖二 計畫範圍都市計畫圖	現況圖標示，中山北路1段8巷西側及北側均有地上物，無法直通忠孝西路1段29巷及北平西路。(圖二)
	11	圖四 整體規劃構想示意圖	切割開發，變更細部計畫、廢除計畫道路及既有巷道，實施者建商意在以己之方便蓋豪宅(圖四)。破壞台北車站東南側交通動線及導致消防救災困境。



圖二



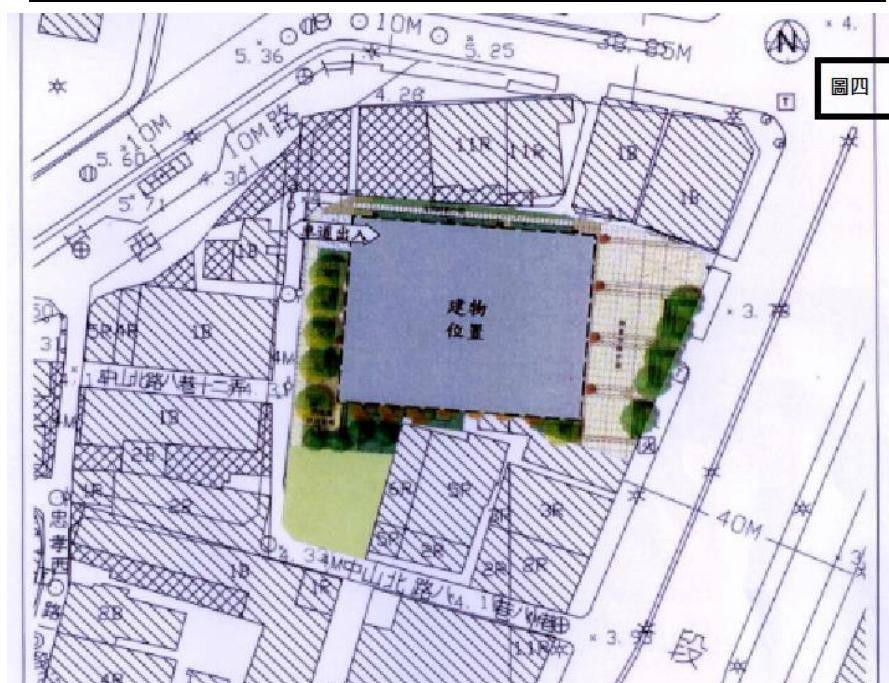
中正區中山北路一段8巷（紅區）建議劃設禁停紅線範圍示意圖

圖三



### 臺北市搶救不易狹小巷道地區清冊（紅區）

編號	行政區	分隊名稱	巷道名稱	寬度 (公 尺)	備註
3	中正區	城中分隊	中山北路1段8巷	2.8	<a href="#">R3.pdf</a>
4	中正區	城中分隊	中山北路1段26巷	2.6	<a href="#">R4.pdf</a>
6	中正區	城中分隊	忠孝西路1段29巷	3	<a href="#">R6.pdf</a>



### 建議辦法

全區整體開發，南側8巷配設8至10米道路進出，與忠孝西路1段29巷連貫，解決東南側整體救災困境；調整東南側與台北車站間地形高程差

將南側原8巷拓寬，配設8米至10米道路進出，與忠孝西路1段29巷連貫，可讓進出東南側區車輛車流加速，以改善原8巷與中山北路口距離過近之交通衝突。整體更新開發來調整東南側與台北車站間地形高程差。要提升台北車站東南側的都市機能，應以都市計畫為總體規劃。居民多次陳情唯全區整體開發及交通系統整體規劃，才能增進公共利益、解除東南側全區狹窄巷弄消防救災不易困境，來提升公共安全。

### 在全區整體開發、完整街廓下，恢復原商四容積率

東南側區忠孝西路的對面，僅一街之隔，其容積率是商四（圖五）。東南側區卻因台鐵地下化，造成高程差阻斷與台北車站間的聯繫及降低本

區原商四 800%容積率至商三 560%。這是舊時代不透明黑箱的決議，限縮本區發展及阻礙環境改善。在全區整體更新完整街廓開發下，請恢復原商四容積率。落實西區門戶計畫，請讓東南側區域改變成真！台北車站特定區東南側市容才能煥然一新，形塑國家新門戶意象。

**都市計畫使用分區-圖五**



**市府回應說明**

1. 本計畫範圍商業用地係為本府 67 年 2 月 21 日府工二字第 45662 號公告實施「擬訂臺北火車站附近地區細部計畫暨配合修訂主要計畫」劃定迄今，其定位主要以服務當地商業需求為主，容積率比照第三種商業區規定，另忠孝西路以北、中山北路以西、民權西路以南、環河北路以東所為區域，土地使用分區屬商業區者，多屬第三種商業區。
2. 同編號 1 市府回應說明及編號 5 市府回應說明 2。

**委員會決議**

公民或團體所提陳情意見審決同決議。

**編號**

9 陳情人 游莉盈

**陳情理由**

- 1、26 巷目前仍然有許多住戶利用行車與通行，不宜廢除。
- 2、目前 8 巷寬度不足 3 米，且有中央大樓車出入與機車通行。若有失火救災，消防雲梯車無法通行。

**建議辦法**

- 1、建議 26 巷保留，並紓解 8 巷交通及防火救災使用。
- 2、需要通盤全區一起規劃，才能讓此區繁榮。

<b>市府回應說明</b>	同編號1市府回應說明及編號5市府回應說明1。		
<b>委員會決議</b>	公民或團體所提陳情意見審決同決議。		
<b>編號</b>	10	<b>陳情人</b>	林國珍
<b>陳情理由</b>	<p>一、 反對廢除 26 巷及 34 巷，把 A10 及 A11 切割成三塊，進行非完整街廓的零星開發，很明顯的看見只聽從建商的開發規劃，促其被巷道分開的基地合併為完整局部更新的基地，而阻礙未參與更新的周邊老舊房屋，將來因為基地面積小進行開發更屬困難。</p> <p>二、 更違背都市計畫之原則，新舊建物並陳，對比性、差異性更大，無法提升這地區的市容、品質及重要的指標性地位。</p> <p>三、 廢巷之舉只顧全了建商的私利，對台北車站東南側地區開發之完整性，有害而無益！</p> <p>四、 中山北路1段 26 巷、34 巷，與之連接的 8 巷，數十年以來一直是全區里民行走，機車串連的通道，廢巷，限制了鄰里居民自由通行的權利。</p> <p>五、 變更拓寬巷道為 10 公尺，帶來汽車進出流量、噪音、空氣汙染，影響居住品質，故嚴正反對廢巷之舉，事關多數住戶權益，宜審慎為之。</p>		
<b>建議辦法</b>	<p>一、 紿予足夠分配使用的容積率，進行台北車站東南側更新地區全區開發之完整性，落實都市計畫更新宗旨，美觀市容。</p> <p>二、 改善此區破舊醜陋不整齊的市容，提升公共安全、消防設施、完備的交通動線。只做零星局部的變更，無益於改善現狀，反而局限了此區未來的發展。</p> <p>三、 寬限容積率使用，全盤性考量，鼓勵住戶參與全區的更新開發，創造地主、建商、市府三贏的局面。</p>		
<b>市府回應說明</b>	同編號1市府回應說明、編號5市府回應說明1、編號7市府回應說明1及編號8市府回應說明1。		
<b>委員會決議</b>	公民或團體所提陳情意見審決同決議。		

編號	11	陳情人	呂素珠
陳情理由	身為台北市最精華地區門面的代表，規劃上理應整體、景觀一致。		
建議辦法	市府應協助督導建商，對於 A11 區部份的所有權人，公平、合理的協商，未來做整體規劃，而非刻意的切割。這是不應該的事。		
市府回應說明	同編號 1 市府回應說明、編號 5 市府回應說明 1、編號 7 市府回應說明 1 及編號 8 市府回應說明 1。		
委員會決議	公民或團體所提陳情意見審決同決議。		
編號	12	陳情人	張燦榮
陳情理由	<p>一、本地區為商業用地且是首都「台北車站」首都西區門面，反對揚昇建設公司以抽心分割式的片面建築豪宅為主的更新改建，破壞了「台北車站東南側地區」完整街廓更新改建，要以商業用途為主更新改建，才能繁榮「台北車站」周邊地區的觀瞻，懇請審委多加考慮。</p> <p>二、不同意廢除巷道用地改為商業用地。</p>		
建議辦法	<p>一、凡是破壞本地區完整街廓的開發都不適宜都更全面性整建之要件。</p> <p>二、廢巷道用地改為商業建地是揚昇建設公司一己之利，應該業已買下中山北路一段 26 巷兩邊建地約 180 坪，又買下既成巷道用地約 180 坪(包括中山北路一段 8 巷 8 弄 12 弄和 26 巷全部)約把巷道用地改為商業用地該公司就可增值數倍。</p>		
市府回應說明	同編號 5 市府回應說明 1。		
委員會決議	公民或團體所提陳情意見審決同決議。		
編號	13	陳情人	陳自由
陳情理由	解決或改善本都更單元內中山北路一段8巷及本區其他巷道之交通及消防救災。其他請詳見附件。		

「變更台北市中正區公園段一小段 19 地號等 15 筆土地部分地區商業用地、人行步道用地及道路用地為綠地用地、道路用地及地區商業用地暨修訂土地使用分區管制細部計劃案」意見表

申請人： 陳自由  
地址：台北市中正區中山北路一段 26 巷 5 號

本人於 2015 年 12 月 3 日參加本案公展說明會並發言 現將個人意見綜合說明如下

### 一. 楊昇都市計劃變更案

建議：請相關單位協助 提供解決或改善交通及消防救災的辦法

本人為楊昇都更單元內的地主 目前尚未與楊昇簽約 本人贊成都更 也從來沒有反對楊昇都更 但我反對此都更案的都市計劃變更案 主因是都市計劃變更之後 可能會因為中山北路一段 8 巷臨中山北路一段大馬路的巷口部份只有約 4 米寬 可能會影響交通及消防救災 希望相關單位能協助 提供解決或改善的辦法

### 二. 實地測量中山北路一段 8 巷的巷寬

建議 1. 請相關單位實地專業丈量巷寬並立即改善本巷段及本區的交通及消防救災

建議 2. 將此巷段內之交通號誌"停"字牌改標於地面 並將巷段內電線桿去除 將電力配線改埋地下 以立即改善本巷及本區交通及消防救災

本人於 2015 年 12 月 3 日實地丈量中山北路一段 8 巷之巷寬 當日晚將初步丈量結果於公展說明會報告之後並依鄰地居民之意見 於 2015 年 12 月 7 日再度實地丈量 結果如下：

1. 中山北路一段 8 巷東西向之部份 即聯結中山北路一段大馬路的部份

A. 巷口(南側牆壁至北側牆壁)之巷寬約為 4.2 米

B. 本巷段南側離巷口 0.8 米處有一"停"之交通號誌牌 此交通號誌牌至北側牆壁淨寬約為 4.0 米 若將此號誌牌除去 改標示"停"字在地面 則巷口淨寬將改善為 4.2 米左右

C. 本巷段巷內北側 離巷口 6.2 米處有一電線桿 此電線桿至南側牆壁淨寬約為 3.77 米 若將電線桿去除 改將電力配線埋於地下 此處淨寬將改善為 4.2 米左右

D. 8 巷 1 號旁 47-1 號地 現有地主將其作為私人停車位 此處巷道淨寬約 4.2 米

E. 本巷段巷內南側中央大樓停車場入口處警衛室 至巷內北側電線桿 此處之淨寬約為 3.5 米 若將此電線桿除去 將電力配線改埋地下 以改善淨寬 從中央大樓停車場入口處警衛室量至 8 巷 1 號牆柱為止 此處淨寬將可改善為 4.9 米左右

F. 中央大樓停車場入口處警衛室後面的鐵門前緣東西向之平行線 與警衛室對面之電線桿東西 向之平行線 此兩條平行線間的淨寬約為 3.2 米 此處為本巷段之最窄處 此最窄處位於 8 巷 3 號前方 都更後此處淨寬將改善為 6 米以上

F. 本巷段北側最後一根騎樓柱位於 8 巷 5 號與 7 號前 此騎樓柱至本巷段南側牆壁之淨寬約為 4.4 米 都更後此處淨寬將改善為 6 米以上

2. 中山北路一段 8 巷南北向的部份

本巷東西向的部份到底以後向右轉(向北轉)即本巷南北向的部份  
此南北向巷段左邊第一戶為"中山北路一段 8 巷 10 號"此戶至該戶對面電線桿的淨寬約 2 米都更  
後此處淨寬應可改善為 8 米以上

巷寬的綜合意見:

- 建議 1. 本人非專業 請相關單位實地專業丈量巷寬並立即改善本巷段及本區的交通及消防救災
- 建議 2. 將 8 巷巷口之交通號誌"停"字牌改標於地面 並將巷內電線桿去除 將電力配線改埋地下 以立即改善本巷交通及消防救災

### 三. 設置騎樓的問題

建議: 基於客觀的立場 個人反對設置騎樓 設置騎樓可能不利消防車靠近大樓影響消防救災功效 設置騎樓對街道之美觀亦無助益

### 四. 全區開發訴求的問題

- 建議 1. 請鄰地地主與實施者各讓一步 重啟談判 個人希望最好能全區開發
- 建議 2. 若全區開發 可能有部分小坪數戶都更後無法分得都更法規定之最小坪數單元 若市政府認為應全區開發 請市政府出面協助解決小坪數戶問題

全區開發有許多好處 並創造雙贏 三贏 或多贏的局面 但這須要所有相關的人包括地主與實施者各退一步：

A. 南區鄰地 包括臨中山北路一段 5 店舖及一段 8 巷 1 號 未納入楊昇都更單元的部份:

本人聽該地段一位地主說 實施者楊昇最近曾經跟一位在 8 巷 1 號的地主連絡 希望能一起加入來都更 但這位地主說他原來想都更 但現在想賣地 希望楊昇買他的地 一坪 1200 萬 而且這是三年前有人出給某店面地主的價錢 又聽說 8 巷巷內有地主要求將來都更後能分到店面

個人希望都更單元南邊的地主能退一步：是不是原來不是店面的地主就不要求分店面 要賣地的話是不是價錢有彈性或者稍降一些 讓這點有商量的餘地 地主與實施者雙方不要堅持 各退一步

倘若當初地主與實施者雙方是因分配的問題沒談妥 請地主與實施者雙方各讓一步 重啟談判 如果不能 7/3 分 是不是可以 68/32 或 67/33 分等等？是不是可以各讓一步？

B. 北區鄰地 包括中本大樓等未包含在都更單元的部份

中本大樓的問題個人認為主要是容積率 基地約 100 坪 蓋了 11 樓 共約 1100 坪 更新的容積率為 560% 也就是說更新後只能 1100 坪換回 560 坪 都更後住家分回的面積將會縮小

中本大樓居民都希望能不花一毛錢 1 坪換回 1 坪 因為台開以前也是給這個條件

問題是台開放棄沒蓋 沒蓋的原因當然很多 但我猜想主因之一應是成本及利潤的問題 包括中本 1 坪換 1 坪的負擔 我個人希望中本也能退一步 是不是 1 坪換 0.9 或 0.8 或 0.7 坪等等 換新房當然要付代價才符合公平的原則

如果現在已經有人出面整合 答應中本地主將來 1 坪換 1 坪 那麼中本大樓以外的地主是不是將來也可以基於公平的原則 也要求不花一毛錢拿到新房住 或者要求整合者至少以 9/1 分 這樣子的話 整合的人有辦法負擔嗎？整合得成嗎？如果每一個人都不退一步 結果就是蓋不成 這個地方就這樣繼續擺下去 影響市容 影響居民都更的願望

中本大樓另外要面對的問題是小坪數戶的問題 都更有最小坪數戶的規定 就算是有人出面給中本 1 坪換 1 坪 有些地主可能都更後換回的坪數還是小於都更法所規定的最小坪數單元 最後可能必須兩個或 3 個地主共同擁有一戶 或者有些地主就會被迫賣房子 如果是這樣子的話 不知中本的地主還願意全區都更嗎？

	<p>中本這邊的問題也希望地主與實施者雙方也能各退一步希望中本地主再想一想萬一1坪換不回1坪基於使用者付費公平的原則你們願意全區開發1坪換0.9/0.8/0.7/06坪嗎？還有萬一的話你們願意全區開發全區都更後跟別的地主共同擁有一戶或搬遷或賣房子嗎？若市政府認為本區應全區開發亦懇請市政府協助規劃並盡速提出具體可行的解決方案包括解決小坪數戶的辦法</p> <p>全區開發的問題希望地主及實施者大家為全區開發能各退一步達成共識大家都退一步的話海闊天空大家都是贏家並懇請市政府相關單位提供必要的協助解決全區開發全區都更的困難</p>
<b>建議辦法</b>	請台北市政府相關單位提供協助解決或改善之辦法。 請詳見附件所載各項意見。
<b>市府回應說明</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>有關現況道路實際寬度及電力配線地下化等議題，無涉本次計畫變更內容，建議維持公展方案。</li> <li>同編號1市府回應說明、編號3市府回應說明1、2及編號7市府回應1。</li> </ol>
<b>委員會決議</b>	公民或團體所提陳情意見審決同決議。
<b>編號</b>	14 陳情人 林坤池
<b>陳情理由</b>	希望全體開發
<b>建議辦法</b>	
<b>市府回應說明</b>	同編號5市府回應說明1。
<b>委員會決議</b>	公民或團體所提陳情意見審決同決議。
<b>編號</b>	15 陳情人 吳活明
<b>陳情理由</b>	希望台北車站東南角都市更新能整體開發對首府市容觀瞻雄偉。
<b>建議辦法</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>揚昇建設公司對本地區切割式的都更破壞了本鑽石地段開發。</li> <li>本地區A10、A11、A12、A14同時都更(A14可劃為公園綠地使用)</li> </ol>
<b>市府回應說明</b>	同編號5市府回應說明1及編號7市府回應說明1。

<b>委員會決議</b>	公民或團體所提陳情意見審決同決議。		
編 號	16	陳情人	李嘉婕
陳 情 理 由	擬請全區整體開發為宜。		
建 議 辨 法	提高該特區之容積率。		
市 府 回 應 說 明	同編號 8 市府回應說明 1。		
<b>委員會決議</b>	公民或團體所提陳情意見審決同決議。		
編 號	17	陳情人	吳松會
陳 情 理 由	請全區開發。		
建 議 辨 法			
市 府 回 應 說 明	同編號 5 市府回應說明 1。		
<b>委員會決議</b>	公民或團體所提陳情意見審決同決議。		
編 號	18	陳情人	林碧秀
陳 情 理 由	希望整體開發提升市容美觀。		
建 議 辨 法			
市 府 回 應 說 明	同編號 5 市府回應說明 1。		
<b>委員會決議</b>	公民或團體所提陳情意見審決同決議。		
編 號	19	陳情人	曾妹
陳 情 理 由	以目前揚昇建設公司之都更設計計劃，把北平西路前排之建築物排除在外，那如何改變北平西路交通壅擠的問題。		
建 議 辨 法	A10、A11、A12、A14 同時都更，把靠北平西路前排的建築物往後移，拓寬北平西路才能解決北平西路目前和將來更嚴重的交通問題，希望各位審議委員能慎重考慮這問題。		
市 府 回 應 說 明	1. 拓寬北平西路事項非屬本次計畫範圍，建議維持公展方案。 2. 同編號 5 市府回應說明 1 及編號 7 市府回應說明 1。		
<b>委員會決議</b>	公民或團體所提陳情意見審決同決議。		
編 號	20	陳情人	林正流
陳 情 理 由	整區開發		

<b>建議辦法</b>			
<b>市府回應說明</b>	同編號5市府回應說明1。		
<b>委員會決議</b>	公民或團體所提陳情意見審決同決議。		
<b>編號</b>	21	陳情人	湯忠雄
<b>陳情理由</b>	我還沒跟建商談好，我是被欺騙者。請勿修訂，不然我們沒路走。		
<b>建議辦法</b>	都更是政府來辦比較公正。		
<b>市府回應說明</b>	本府刻正研擬公辦都更相關執行法規依據，後續依規定辦理。		
<b>委員會決議</b>	公民或團體所提陳情意見審決同決議。		
<b>編號</b>	22	陳情人	陳煥仁
<b>陳情理由</b>	<p>1、廢除現有巷道34巷及26巷請依照台北市現有巷道廢止或改道自治條例第四至第十條規定辦理。</p> <p>2、台北市政府辦理首都車站A10區及A11區周邊都市計畫變更應做好整體規劃為全區開發。</p> <p>3、本都更區因面臨中山北路面寬不足，以至於建物配置位置與鄰房太靠近、棟距不足，影響消防救災，噪音、日照、高程排水等細部計畫未考量。</p> <p>4、車輛出入口設於西北側距中山北路1段8巷主要出入口長達140公尺的無尾巷底，地下室規劃180部汽車不含機車，加上中央大樓的汽機車雙向的出入，交通流量未考量，建議於8巷底增設北平西路出入口。</p>		
<b>建議辦法</b>			
<b>市府回應說明</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>有關現有巷道之廢止，非屬都市計畫範疇，應另依臺北市現有巷道廢止或改道自治條例及相關規定檢視及辦理。</li> <li>同編號1市府回應說明、編號5市府回應說明1及2。</li> </ol>		
<b>委員會決議</b>	公民或團體所提陳情意見審決同決議。		
<b>編號</b>	23	陳情人	吳華敏
<b>陳情理由</b>	詳意見表附件		

## 意見表附件

### 建議位置圖

本次變更案包含將「地區商業用地」變更為「道路用地」，然此「地區商業用地」為人民私有土地，因此沿用原圖但做兩項修改：

1. 建議取消「地區商業用地」變更為「道路用地」之變更(即維持原「地區商業用地」使用分區)
2. 為了使公共設施面積一致，前項道路面積集中挹注至南側的綠地面積，綠地增加。



↑圖甲，圖即本人之意見，不再將「地區商業用地」變更為「道路用地」，且又擁有較多綠地

意見單附件(不應將「地區商業用地」變為「道路用地」)

- 1 -

上頁圖來自都更事業計畫書當中其中一張圖片。此都更案原始並無「地區商業用地」變更為「道路用地」之舉，本圖即為見證，而後方有此舉，結果是將人民的「地區商業用地」變更為「道路用地」，又減少了綠地面積，現在回到原案實際上是可以考慮的選項，緊急情境消防車進出以「邊緣與道路順平」即可解決，並非問題。

建議位置
一、土地標示：(由北而南)
中正區 公園段一小段 58、52、51、50、49 地號
二、門牌號(由北而南)
中正區中山北路一段 26 巷 14 號
中正區中山北路一段 26 巷 14-1 號
中正區中山北路一段 26 巷 14-2 號
中正區中山北路一段 8 巷 9 號
中正區中山北路一段 8 巷 7 號

建議理由	建議辦法
<p><b>主旨：</b></p> <p>中山北路 1 段 8 巷分為兩段，第一段是東西走向，第二段是南北走向 (以下簡稱「8 巷南北段」)。</p> <p>本次細計變更案欲將「8 巷南北段」拓寬 2 米，拓寬的方式並非一般的退縮，而是商業用地變更為道路用地，其中被變更的商業用地包括本人的土地(公園段一小段 58 地號)，這塊土地深度僅 5 米，為地區商業用地，拓寬 2 米將使商業用地僅餘 3 米寬，本人不能接受這種將商業用地變為道路用地的作法，而實際上<u>因為本案西臨另一個都更案，都更後環境變寬敞，道路拓寬的必要性已不如當年，莫以都更前的環境決定都更後的設計</u>，請各位長官委員撥冗閱讀以下說明。小民能力有限，無力請顧問公司審稿，內容無法完美，還請 諒察。</p>	<p>1. 取消「地區商業用地」變更為「道路用地」之變更(即維持原「地區商業用地」使用分區)</p> <p>2. 為了使公共設施面積一致，前項道路面積集中挹注至南側的綠地面積，綠地增加。</p>

意見單附件(不應將「地區商業用地」變為「道路用地」)

- 2 -

說明一：

8巷南北段被兩個都更案(皆含細計變更案)包夾，應通盤考量

8巷南北段東臨本細計變更案，然而8巷南北段西臨另一個都更案(擬訂臺北市中正區公園段一小段1-22地號等68筆土地都市更新案，以下簡稱西側都更案，此案亦有都計變更)，由於此段道路被兩個進行中的都更案包夾，建議市政府將這兩個都更案(及其都計變更案)通盤考量，而實際上因為兩個都更的退縮量均很可觀(容後述)，環境變得相當寬敞，挪用他人商業土地變更为道路用地實已不必要。

由於8巷南北段被兩個都更案(皆含細計變更案)包夾，建請委員將這兩個都更案(及其都計細計變更案)通盤考量。



↑圖 1-1, 8巷南北段被兩個都更案(皆含細計變更案)包夾，宜通盤考量

意見單附件(不應將「地區商業用地」變為「道路用地」)

- 3 -

另，依 104 年 4 月該案的公聽會簡報（下表），該案的同意比例已逼近同意門檻。

項目	土地部分		合法建物部分	
	面積 (m <sup>2</sup> )	所有權人數(人)	面積 (m <sup>2</sup> )	所有權人數(人)
全區總和 (A=a+b)	2,448	73	1,100.08	51
公有 (a)	708	2	0.00	0
私有 (b=A-a)	1,740	71	1,100.08	51
排除總和 (c)	172.04	2	11.62	2
計算總和 (B=b-c)	1567.96	69	1088.46	49
同意數 (C)	933.56	46	602.27	31
同意比例 (%) (C /B)	59.54%	66.67%	55.33%	63.27%

統計截止日期：104年03月

註：

1. 表內同意面積與比例之計算均不包含公有土地。
2. 依都市更新條例第12條第一項第四款之規定，因假扣押土地、建物面積及人數均排除。

↑表 1-1，此為 104 年 4 月西側都更案的公聽會簡報，是對一般市民公開的最新資料，與現在時間已相差快一年，政府或者該都更案實施者應有較新資料

說明二：

因為尚未開闢至都市計畫寬度，所以現況狹窄

依照內政部《劃設消防車輛救災活動空間指導原則》，供救助六層以上建築物消防車輛通行之道路淨寬應達4米。

以現況來說，8巷南北段有部分路段無法通行消防車，但當然不是因為4米寬度不足以讓消防車通過，而是因為部分道路用地尚有建築物占用，這些建築物是西側都更案的都更範圍，目前落在道路用地上，這些建築物將隨西側都更案而消失，消失後8巷南北段便達到都市計畫4米寬度。

如果西側建物蓋在道路用地上不處理，卻反過來把東側**合法建地及合法建物**變更為道路用地，這哪是適當作法？

若認為現況狹窄，該做的是將8巷南北段依原都市計畫開闢至4米寬度



↑圖 2-1，此為台北市數值地形圖，8巷南北段四米計畫寬度上尚有建築物（圖中 T），這才是目前道路狹窄的原因，如果不處理這些在道路用地上的建築物，卻反過來把東側合法建地及合法建物變更為道路並非適當作法

說明三：

都更後新生大量地面空間，已非今日擁擠環境

依104年4月西側都更案的公聽會簡報，西側都更案臨路退縮甚多，且配合消防救災之需要與計畫道路順平且保持平坦，不能有妨礙車輛通行與操作之突出固定設施，因此可供消防車通行之寬度遠大於四米，並且又因建蔽率限制使得改建後的地面開放空間甚大，因此當緊急情況發生時，消防操作開展空間已比今日寬廣甚多，再拓寬兩米實無必要，這已非目前平房密布形成的擁擠環境，因此，已無必要再將人民私有的商業用地變更為道路用地，不如將此面積挹注在此細計變更案南側的綠地面積。

建議不再將人民私有的商業用地變更為道路用地，將此面積挹注至此細計變更案南側的綠地面積。

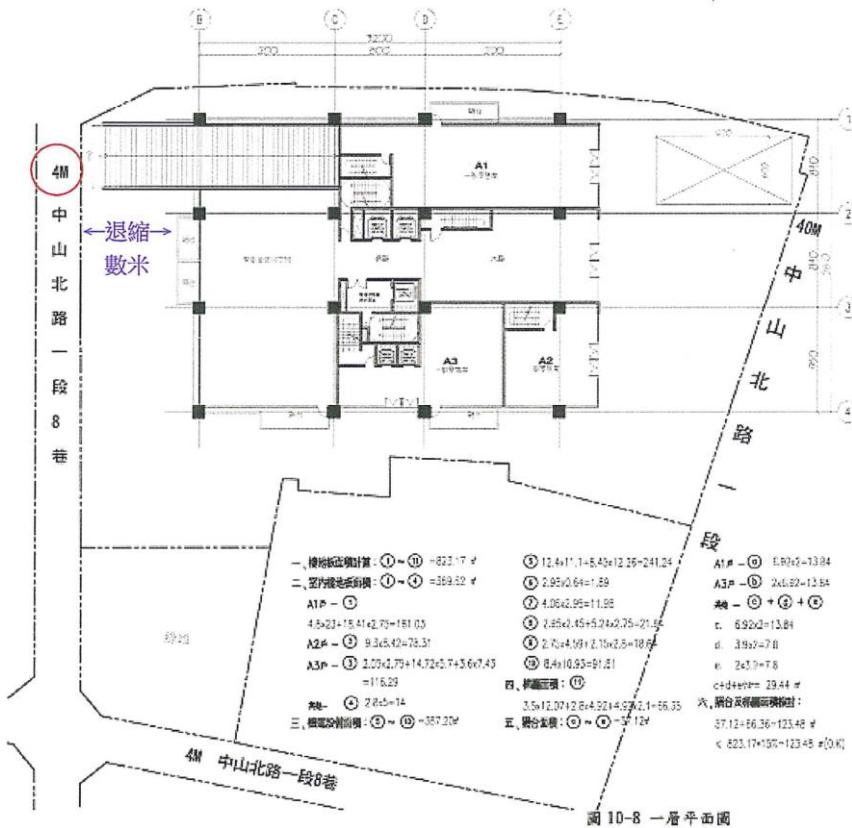


↑圖 3-1，西側都更案地面配置(取自 104 年 4 月公聽會簡報)，並且配合消

意見單附件(不應將「地區商業用地」變為「道路用地」)

- 6 -

防救災之需要與計畫道路順平且保持平坦，不能有妨礙車輛通行與操作之突出固定設施，此與現況消防車難以進入的擁擠環境已有天壤之別。



擬訂臺北市中正區公園段一小段 19 地號等 41 等土地都市更新商業計畫案

10-15

↑圖 3-2，東側都更案地面配置(即本次都計細計變更案範圍，取自都更事業計畫書)，由於建蔽率限制，建築物臨路同樣退縮了遠大於 2 米的空間，再取民地以將道路拓寬 2 米實無必要。

意見單附件(不應將「地區商業用地」變為「道路用地」)

- 7 -

#### 說明四：

##### 這條死巷幾乎是該大樓的專用車道，而非供公眾使用的道路

某些說法聲稱 8 巷南北段拓寬是為了方便「人、車出入」，但這恐怕是考慮不夠周詳的說法

**人：**

因東西兩個都更案的退縮均多，人行空間充足，因此行人應無需再像現況一樣走在柏油路上，拓寬柏油路對行人幫助有限

**車：**

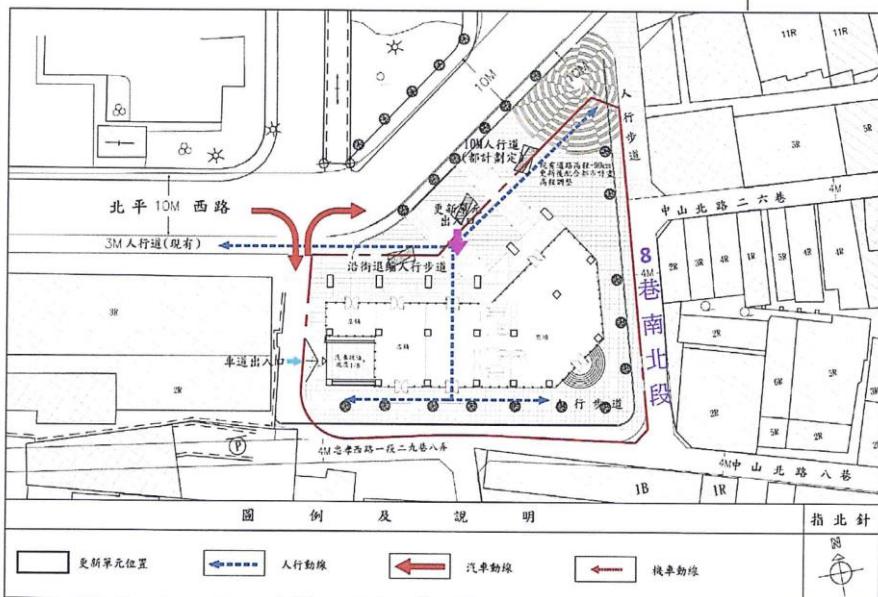
本次都計變更案將 8 巷南北段變更為一條死巷，因此公眾車輛不再經過；而且「西側都更案」的停車場將由北平西路進出，不須經由此死巷進出(詳下圖 4-1、圖 4-2、圖 4-3)，

於是本死巷幾乎只剩東側都更案停車場出入口所衍生的車流，

**這條死巷實質是該停車場進出用的車道。**

為了拓寬特定私有建築物停車場的進出車道，遂將他人商業土地變更為道路用地並非適當作法。

**建議 8 巷南北段維持原都市計畫寬度，私有建築物停車場的停車場出入需求由該建築物開發者自行處理，而非政府出面替其取得土地以拓寬道路。**



↑ 圖 4-1，西側都更案之停車場直接由北平西路進出，而非由 8 巷南北段進出，於是一旦 8 巷南北段改為死巷後，實質是東側都更案停車場進出用的車道，其他市民不需使用此死巷。圖片取自 104 年 4 月西側都更案公聽會

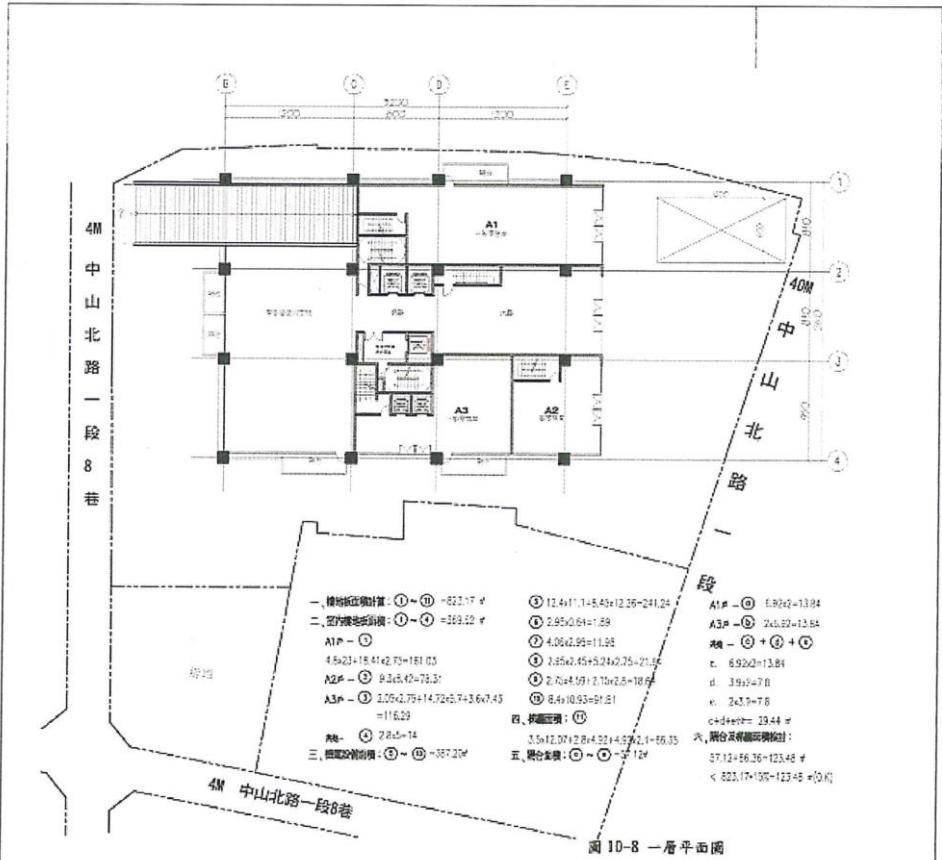
意見單附件(不應將「地區商業用地」變為「道路用地」)

- 8 -

簡報。此都更與 8 巷相鄰的部分直接退縮 2 米且不變更為道路用地。



↑圖 4-2，因西側都更案之車流未由 8 巷南北段進出，且 8 巷南北段又改為死巷，此死巷實質成為東側都更案停車場進出用的車道，其他市民不需使用此死巷。圖片取自本次都計細計變更書。



擬訂臺北市中正區公園段一小段 19 地號等 41 筆土地都更事業計畫案

10-15

↑圖 4-3，東側都更案(即本次都計細計變更案範圍)之停車場出入口位置說明，圖片取自都更事業計畫書。因西側都更案之車流未由 8 巷南北段進出，且 8 巷南北段又改為死巷，此死巷實質成為此停車場進出用的車道，其他市民不需使用此死巷。

意見單附件(不應將「地區商業用地」變為「道路用地」)

- 10 -

<b>建議辦法</b>	詳意見表附件		
<b>市府回應說明</b>	同編號 1 市府回應說明、編號 5 市府回應說明 1、2、編號 7 市府回應說明 1 及編號 7 市府回應說明 1。		
<b>委員會決議</b>	公民或團體所提陳情意見審決同決議。		
<b>編號</b>	24	陳情人	李卿華
<b>陳情理由</b>	1. 都更談了幾十年了，我們家連樹都長出來了，今天好不容易有一家建設公司已經整合看到希望可以蓋，結果整		

	<p>個都市更新改建的審核過程冗長不說，光一條道路的公展就拖幾年了。我想請問各位市政府的官員們，你們都是都更這個領域的菁英領納稅義務人的錢，可不可以做事情有效率一點？我們老百姓到底還要等多久才有新的房子住？</p> <p>2. 我不希望騎樓的面積來占到我大樓的容積，影響了我的權益，而且騎樓也不好看。不但有遊民、攤販、摩托車、腳踏車亂停，這些情形要如何去管理，這些其實都增加了很多無形的社會成本和問題。希望市政府都發局及都更處的長官能夠多用點心去了解我們住戶內心的想法。</p>
<b>建議辦法</b>	
<b>市府回應說明</b>	同編號3市府回應說明1及2。
<b>委員會決議</b>	公民或團體所提陳情意見審決同決議。
<b>編號</b>	25   陳情人   黃清埠
<b>陳情理由</b>	<p>主旨：反對鈞局辦理「變更臺北市中正區公園段一小段19地號等15筆土地部分地區商業用地、人行步道用地、及道路用地為綠地用地道路用地及地區商業用地暨修訂土地使用分區管制細部計畫」，並請予以撤銷。維持原訂都市計畫。</p> <p>說明：</p> <p>一、都市計畫為都市建設上位計畫，不得因建築規劃之便，讓都市計畫配合建築規劃。改善都市環境及景觀顧及國門之都市美觀，切莫淪為協助建商破壞都市發展之工具。</p> <p>二、A10、A11各為完整都更單元卻被任意分割並將都市計畫道路變更為建地(中山北路一段26巷)。同時導致鄰地無法更新，以鄰為壑不符都市計畫及都市更新目的。</p> <p>三、本基地係貴府82年9月6日府都祕字第82061261號函公</p>

告「擬(修)訂台北車站特定專用區細部計畫案」內劃設又屬本府89年6月26日公告劃定中正區台北車站東南側更新地區範圍，本更新單元係屬台北車站特定區A10部分街廓及A11部分街廓，請按原計畫整區辦理都更。

四、規劃範圍建築面積達數萬平方公尺，所需停車位數百部，而其出入口僅靠中山北路一段八巷之4公尺寬道路出入，其交通影響評估遠超出合理範圍。雖謂該四公尺計畫道路二旁各退二公尺，但該範圍並非該開發商控制範圍，即使達八公尺該地區僅一單項出口亦違交通規劃原則。

五、關於更新範圍之劃定請勿影響相鄰土地之開發權益，本件北側中本大樓及鄰近窳陋房屋、南側部分房屋亦均屏除在外已違反原都市計畫，亦侵犯鄰地開發權益。

六、細查該計畫範圍通篇未提及周遭環境考慮，只狹隘地考慮建商利益，實非合法合理之都市計畫變更案。該計畫A13 街廓與中央大樓及其旁邊窳陋房屋關係、與北側中本大樓關係(中本大樓面臨北平西路但高程比北平西路低一公尺)、與北側北平西路關係(北平西路與車站東側廣場高程差約一點五公尺且人行道十公尺僅開闢二公尺，其餘則降低一公尺)，忠孝西路不能通行機車，機車須繞行車站東側廣場等均未予考慮有失專業。

七、車站特定專用區擬定至今三十年，雜亂無章，政府毫無作為，今又任由開發商予取予求任意變更。建議政府盡速撤銷該計畫。

綜上所陳該不符規定、不符實際、不符法令之變更案有予撤銷之必要。

建議辦法

市府回應說明	同編號5市府回應1、2、編號7市府回應1及2。		
委員會決議	公民或團體所提陳情意見審決同決議。		
編號	26	陳情人	劉新豐
陳情理由	<p>主旨:請重視公共利益的大有為政府，尊重民意勿淪為圖利建商的幫兇。</p> <p>說明:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 廢巷</li> </ul> <p>中山北路一段26巷係一條已通行數十年是居民賴以逃生之主要計畫道路，中山北路一段8巷為死巷，一段34巷為狹小之既成道路，全部居民均以26巷都市計畫道路為唯一主要出入動線，如果同意廢除計畫道路，那將來居民的逃生誰來負責?是以堅決反對變更都市計畫廢除都市計畫道路。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 都市更新</li> </ul> <p>所有權人並沒有反對以都市更新方式開發，而是反對以廢除都市計畫道路，只圖自己利益，罔顧全區居民死活，破壞都市景觀的開發方式，所有權人贊成應以改善首善之都“台北市”門面的全區開發方式進行都市更新。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 鄰地協調時，居民多提出贊成全區都更，反對局部都更卻被斷章取義成不同意都更。顯有偽造文書之嫌。</li> <li>● 前幾次各種會議記錄皆與事實有差，偏頗一方，報載林欽榮副市長同意，以後開會皆可錄影錄音，我們希望每次開會主辦單位皆可提供會議記錄之光碟。</li> </ul>		
建議辦法			
市府回應說明	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 有關會議記錄方式，非屬本案範疇。</li> <li>2. 同編號1市府回應說明、編號5市府回應說明1及編號7市府回應說明1。</li> </ol>		
委員會決議	公民或團體所提陳情意見審決同決議。		
編號	27	陳情人	劉新豐、徐邱秋燕、周劉正、周智玲、周慧

		玲、呂素珠、游莉盈、曾妹、林碧秀、張仁克、陳煥仁、姚斌元、朱秀蘭、李嘉婕、張文隆、黃淑雲、張燦旭、張燦堂、張俊捷、林邱英招
		<p><b>意見書</b></p> <p>就台北市政府104年11月17日辦理『變更台北市中正區公園段一小段19地號等15筆土地部分地區商業用地、人行步道用地及道路用地為綠地用地、道路用地及地區商業用地暨修訂土地使用分區管制細部計畫案』公開展覽之計畫書圖，提出意見如下：</p> <p><b>一、就計畫內容「壹、計畫緣起」及「貳、原都市計畫情形及發展現況」之第四點內文道路...「現況與周邊道路系統無法連貫」，係為錯誤說明。</b></p> <p><b>說明：</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本區為日據時期發展之聚落，區域內現行供通行道路寬度約2-4公尺，但呈似『井』字環狀通路，尚屬通暢(詳附圖一)。</li> <li>2. 尚依本案變更後，破壞原有環狀通路，僅剩中山北路一段8巷(簡稱8巷)L型無尾巷。由計劃書p. 15可知，「設置迴車空間」可知8巷確為無尾巷。(詳圖二)</li> <li>3. 本計畫案之設計，變更了計畫巷道26巷、封閉了既成巷道34巷，讓本案相鄰居民陷入交通不通，生活於救災困難之險境。</li> <li>4. 是以本案變更後，本區周邊道路系統才會變成無法連貫。而非現況道路與周邊道路系統無法連貫。</li> </ol> <p><b>二、因未能全區整體開發，僅部分開發的結果，L形無尾巷8巷之路寬依然僅維持2-4公尺。而依照計畫內容p. 12，確謊稱要拓寬為6米。</b></p> <p><b>說明：</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 因8巷口46、47地號未參與開發，故巷口路寬依然僅維持2-4公尺。因A12街廓未併入開發，所以8巷沿A12街</li> </ol>
陳情理由		

廓南側、東側，皆存有現有建物未徵收開闢道路不通情況。

2. 若依本案計畫書圖二、四、五圖示，容易會讓人造成A12街廓南側業已開闢可供通行、東側8巷亦可維持4米通暢之錯覺。再者，依本計畫內容p. 12，謊稱8巷會拓寬為6米。
3. 想請問，這個僅有極小部分路段可能有拓寬6米的道路，可以負擔規劃之雙向通車的功能？還有消防救災功能？讓居民甚是擔憂。

### 三、提案人之建議內容，詳如國三。

本區屬台北車站特定計畫區，原計畫規劃有4-6米之計畫道路，惟截至目前為止，皆尚未辦理徵收開闢，部分開發顧此失彼，相互影響，惟有整體開發，才能通盤考量，建構合理適宜之規劃。

1. A10+A11 +A12 整體開發。
2. 拓寬8巷為8-10米寬雙向通車，北面臨北平西路之人行步道能變更為道路，分散部分車流。
3. 調整車站東側計程車排班、大巴繞行系統，建構台北車站到東南側間友善的人行步道及廣場系統。
4. 透過東南側整體開發，整合因為台北車站鐵路地下化造成之地形高差。有效引導台北車站人流到東南側，促進東南側這屬於台北車站特定區之地區商業區功能。
5. 美化車站東側廣場，改善遊民出沒聚集之情況，提昇東南側治安需求。

圖一



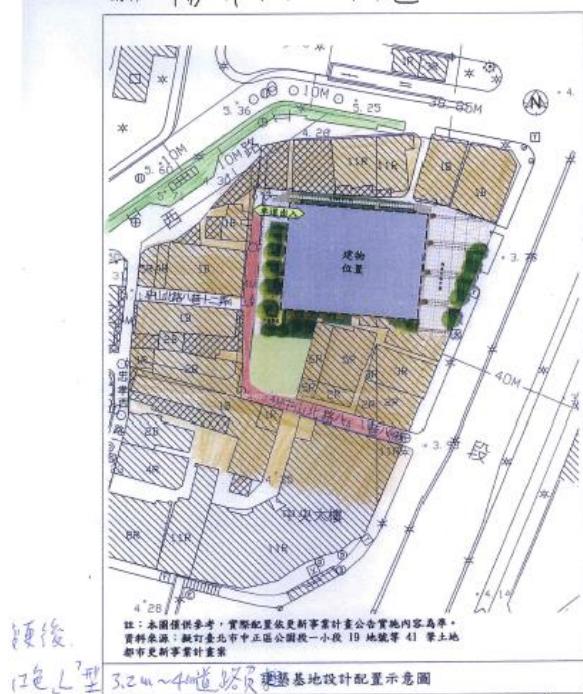
變更細部計畫後道路 圖二



圖二計畫範圍都市計畫圖

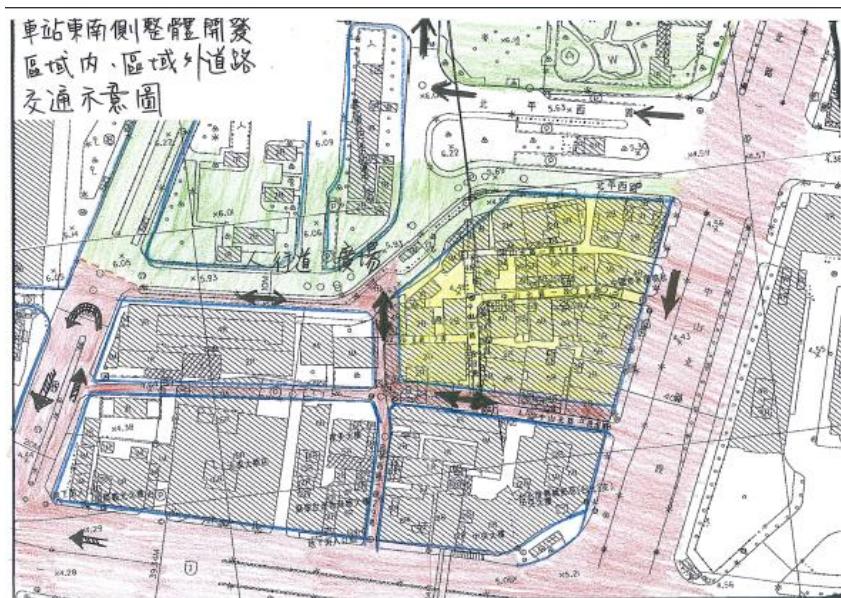
臺北市政府地政局  
黃色部分為變更範圍計畫後，未能全區開發情況下，產生閉塞的通路圖狀。

附件 楊昇都更後通路 圖三



圖四.

### 東南側整體開發及道路調整示意圖



<b>建議辦法</b>	
<b>市府回應說明</b>	同編號 5 市府回應說明 1、編號 7 市府回應說明 1、編號 19 市府回應說明 1。
<b>委員會決議</b>	公民或團體所提陳情意見審決同決議。

編 號	28	陳情人	黎明里辦公室鄭燕宗里長
<p><b>陳情理由</b></p> <p>主旨:里民陳情「變更臺北市中正區公園段一小段19地號等15筆土地部分地區商業用地、人行步道用地及道路用地為綠地用地、道路用地及地區商業用地暨修訂土地使用分區管制細部計畫案」意見，如說明，請查照。</p> <p>說明：</p> <p>一、依104年12月3日說明會里民陳情。</p> <p>二、旨揭變更計畫案位於本里，計畫範圍橫跨台北車站特定計畫區A10部分街廓及A11部分街廓，主張廢除中山北路一段26巷計畫道路、34巷既成巷道，依本里里民陳情內容及本人居住達50年觀察之現況及意見如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 中山北路一段8巷 台北市政府消防局於中山北路一段8巷1號前東西向路段，依台北市政府消防局記載道路現況僅有3.2米，除舊有房屋建築在逕為分割之道路上外，還須扣除沿街路燈路基、房屋冷氣室外主機等，實際路寬僅3.2米，與公告之計劃書內容說明現況不符。 廢除中山北路一段26巷、34巷，變更後規劃以入口寬度僅三米且屬無尾巷之中山北路一段8巷道為主要出入動線，除了負載原有人行、車行通行需求外，還要負擔楊昇開發後規劃設計之法定汽車174位及中央大樓50部汽車之進出，實在超出負荷。</li> <li>2. 中山北路一段8巷10號往西路段尚未開闢 中山北路一段8巷10號部分房屋位於細部計畫之道路用地上，尚未徵收開闢，所以，現況沿該屋到忠孝西路一段29巷之中山北路一段8巷不通，人車無法通行。所以連接中山北路及台北車站間，需要靠中山北路一段8巷12弄、26巷。</li> <li>3. 中山北路一段26巷為機車唯一通行道路 忠孝西路有不得騎行機車之規定，所以，忠孝西路一段7號至45號及天成大樓等住戶，騎行機車送貨往來等皆需要</li> </ol>			

通行26巷，才能到達所在位置。若車站東南側沒有整體開發，在考量原有鄰里通行需求的情況下，實在不宜廢除中山北路一段26巷。

#### 4. 中山北路一段34巷為北平西路通道、逃生出口

現況門牌為中山北路一段34巷住戶需要依賴34進出。34巷為北平西路2-10號中本大樓住戶逃生出口之逃生通道。同時34巷現況也需負擔26巷及34巷防火巷兼具逃生功能之通道。

三、開發的目的應該是要改善居住的安全及便利、消防救災的可及性、順暢的人行車行系統。本區因獨特之地理位置及環境，長久以來，區域內各街廓間相互依存、彼此影響，切割開發容易顧此失彼，造成不良影響。

四、主張台北車站東南側各街廓開發須整體考量，才能有效同時改善區域內房屋窳陋、消防救災動線不良、人行及車行阻塞不通之窘狀

附：當區里民連署現況困境

簽文者：台北市都市計劃委員會

#### 台北車站東南側現況困境

林碧華  
鍾碧維  
吳詒印

李嘉建 姚成元 鍾余鴻  
鍾紹華

黎明里里長：劉新豐 徐仰秋燕

莊林鳳

台北市中山北路一段16弄 104年 12月 03日

曾妹

中華民國 104 年 12 月 03 日

游莉蓮

周劉正  
周智玲  
周慧玲

林正流  
林坤池  
昌素珠

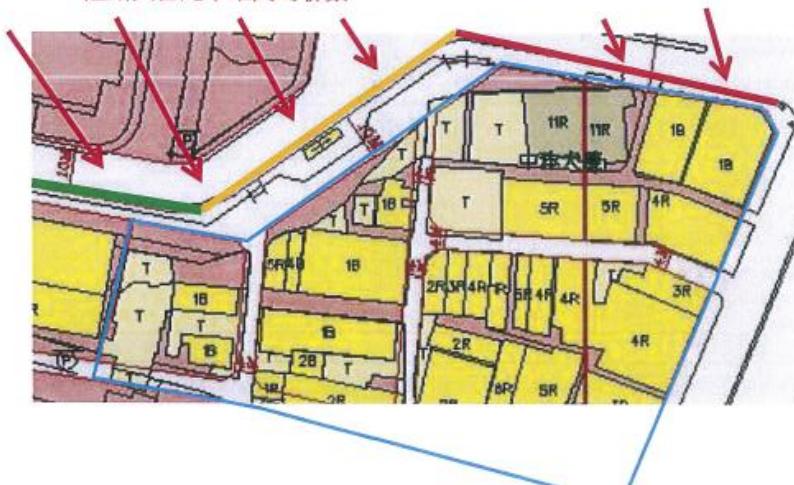
## 困境一：道路狹小

現況道路未開闢或僅2~3米，都市計畫道路為四米



## 困境二：與車站地形高差

阻斷與台北車站間的聯繫



### 困境三：車站排風嫌惡設施

空氣汙染、噪音汙染



p3

### 困境四：切割開發、道路不通

地形高差、計畫道路狹小→車行困難、消防救災困難  
切割開發→破壞原有通路，又無法改善環境



p4

## 困境五：房屋老舊

最老舊的房屋排除在都更範圍外



P.5

## 困境六：北平西路交通堵塞

配合台北車站地下化基地高差、停車場出入口，北平西路僅二線道，交通顛峰時間，阻塞嚴重



P.6

## 我們的主張

### 東南側整體都更開發、整體規劃

- 拓寬北平西路
- 改善東南側人行、車行動線
- 改善車站排風設施
- 改善東南側環境安全與綠化
- 爭取商業區用地容積由560%恢復原編定之800%

P.1

建議辦法			
市府回應說明	同編號1市府回應說明、編號3市府回應說明3、編號5市府回應說明2及編號7市府回應說明1。		
委員會決議	公民或團體所提陳情意見審決同決議。		
編號	29	陳情人	聯貿行
陳情理由	<p>陳情人:聯貿行 地號:公園段一小段36地號、36-1、36-2地號 所在門牌:台北市中正區中山北路一段24號 陳情內容:</p> <p>本人為都市更新事業計畫案範圍內地主，我要嚴正向市政府抗議！也請市政府重新正視這個問題！部分改建範圍外地主因個人一己之私利用都市更新細部計畫變更案（道路廢巷）公聽會議捏造與實情不符內容，不斷造謠強調本案可無上限透過向政府爭取提高容積率，利用陳情管道一而再再而三的向都更處陳情依法無據的不實言論，甚至危言聳聽企圖塑造財團打壓假象，利用我們的權益來做為跟建商談判的籌碼只為求取個人私利。而市政府就任憑不實的陳情意見滿天飛，能做的就是只能要求協商溝通說明，拖延我們改建的進行。難道我們自己要改建的權益就應該要這樣被少數有私心而且是改建範圍外居民綁架？難道我們依法申請的範圍是違法的？</p>		

應該要被這些不實的陳情意見一直拖延下去嗎？都更處、都發局、市政府到今天為止一貫的回覆就是讓建商跟地主繼續溝通協調。

台灣是個自由民主的法治國家，但今天都市更新的推行難道是依民意執法而非法律嗎？如果是這樣，請問我們的都市更新法源立法宗旨是為了什麼？又何須立法呢？

台北市都市更新案的執行方式就是任由建商跟地主永無止盡的站在各自的立場永遠沒有交集的溝通討論。台北市政府及相關主管機關所謂第三方公正立場沒有主動去輔導、協助，一點責任都沒有！我所看見的市政府就只是被動的等著民眾陳情然後永遠就是消極回應...「跟建商繼續溝通協調」。我想請問這幾十年都市更新這樣推動下來有什麼績效？有用嗎？就像報紙說台北市如果要推動完都市更新要花上千年時間，我想這就是目前台北市政府的效率！

整個都市更新案政府扮演的角色呢？如果是這樣的處理態度都市更新跟早期傳統合建有什麼兩樣？市政府的不做為甚至被動消極的態度只是創造了更多為牟私利的掮客跟釘子戶出現！是造成台北市都市更新停擺不前的最大因素。

如果都市更新只是市政府及官員隨便喊喊的口號卻又不努力去執行去改變做法，台北市違章建築、老舊房舍一大堆如果哪一天萬一發生什麼公安意外了，市政府相關單位難辭其咎！應該負最大的責任！

此外據我了解，中山北路一段26巷是市政府擅自把人民原有既成巷道規劃成計畫道路卻又不開闢也不徵收。造成我們的容積損失且至今為止沒有任何補償。市政府多年的不作為造成人民財產的損害，形同搶奪人民財產！如果這麼多年來對於這條計畫道路既沒有開闢也沒徵收補償，我現在強烈要求市政府還地於民、把計畫道路改回既成巷道！把容積歸還給我們這些住戶！

台北火車站週遭附近像8巷、26巷這樣的老舊狹窄巷道有多少？市政府當初要規劃成計畫道路有做過全盤的考量嗎？到

目前為止狹小的巷道有發揮應有的功能嗎？消防救災呢？就像這兩條規畫4米的巷道，現狀有到4米嗎？根本沒有！還停了一堆機車、擺放雜物，影響用路人權益，甚至救災安全！如果現狀沒有辦法發揮道路應該效用，難道不能藉由這次的都市更新案去改變這個現狀嗎？還是一定要繼續等？繼續等到整個台北車站做好所謂的全區開發，等到這一天才能改善我們的交通、改善我們的巷道安全、救災安全？然後再等幾十年！甚至可能我們終老一生也等不到這一天。

台北火車站有一堆計劃、西區門戶計劃、東南特區計畫、雙子星計劃...等等，每個案子應該要有不同的開發方向和策略。台北市的老舊建築物一大堆，難道台北市政府真的打算把都市更新當成重劃區規劃嗎？全區開發很好、理想也很大！但是這裡不是一大塊空地，隨便愛怎麼規劃就怎麼規劃，光台北火車站週遭有多少老舊建築物？有多少老弱婦孺住在這邊？還有多少需要考量的因素、政府相關單位如果要求全區開發我們還需要付出多少的時間成本，這當中耗費的人、事、物、時間成本除外，還有無法掌握的天災人禍因素，我們需要付出多少代價，市政府才能了解我們現在居住在這個環境裡的擔憂，我們只有一個想法，就是盡快讓我們可以住到新房子裡，把居住環境的安全跟救災機能規劃好這樣就足夠了！請市政府及相關單位能夠諒解、能夠站在居民的立場替我們想一想。

建議辦法			
市府回應說明	同編號3市府回應說明1。		
委員會決議	公民或團體所提陳情意見審決同決議。		
編號	30	陳情人	許傳昌
陳情理由	<p>1. 我反對並且抗議 無止境的要求「整區開發」的協商。「整區開發」只是個理想，本火車站東南側更新，歷經20多年協商，完全無法更新，已經呈現非常破舊危險的現況，台開建設曾費時多年企求「整區開發」，亦無法完成送件，可證</p>		

	<p>「整區開發」的困難。本區各區塊各有不同的更新條件，如中本大樓容積不足，不足以達成一坪換一坪，有面中山北路，不願參與都市更新而開高價求售的，無法整合不是建商單一的問題，本案非常不易才達到送件標準，若無造成鄰地畸零，請主管機關能盡力給予支持，協助設計出不影響市民安全及交通的規劃，讓本案能儘速完成更新，不要屈服於民代的關說，秉公處理。</p> <p>2. 我抗議主管機關將中山北路8巷及26巷的商業用地，「逕為分割」為道路。</p> <p>為何政府沒有補償及通知就逕行變更，此舉無異於強盜，為何我們地主要默默接受？</p> <p>3. 我反對設置「騎樓」。</p> <p>騎樓不僅不美觀，也容易引來攤販及遊民，我建議用人行步道及綠地來替代。</p> <p>請問要求設置「騎樓」有何法規依據？</p>
建議辦法	
市府回應說明	同編號3市府回應說明2、編號5市府回應說明1及編號7市府回應說明1。
委員會決議	公民或團體所提陳情意見審決同決議。

### 審議事項 三

案名：變更臺北市信義區吳興段三小段171-3地號等200筆土地部分第三種住宅區(特)(遷)為道路用地、部分道路用地為第三種住宅區(特)(遷)暨修訂土地使用分區管制細部計畫案

說明：

一、計畫緣起：

本計畫範圍地上建物多為三層以下加強磚造之老舊房屋，居住環境窳陋，有耐震及消防安全之顧慮。前經市府於97年2月29日以府都規字第09730017900號函「變更臺北市遷建住宅基地都市計畫暨劃定都市更新地區計畫案」公告劃定為都市更新地區，期透過都市更新手段重新開發建築。

本計畫範圍內更新實施者基泰建設股份有限公司，為利整體建築規劃設計及配置，擬將計畫範圍內道路用地進行調整，合併街廓開發，增進土地利用效益。

二、法令依據：都市計畫法第27條第1項第3款

三、公展計畫範圍及內容：詳公展計畫書圖。

四、公開展覽：本案市府自102年12月4日起至103年1月2日止公開展覽30天，並以102年12月3日府都規字第10237251703號函送到會。經提103年2月27日第655次委員會議決議（略以）：請市府予以協調整合後，再提委員會議審議。市府於104年12月3日函送資料到會續審。

五、公民或團體書面意見：10件。

### 決議：

一、本案依據都市更新條例調整基地內公共設施用地整併街廓開發之方式，本會予以支持。

二、有關整併後基地之開發，尚涉及（一）市有土地參與都市更新權利變換分配之規劃內容，非著重取得多少樓地板面積作公共住宅之用，而應以如何滿足地區公共設施為優先、降低基地開發對周邊環境之壓力。（二）吳興街538巷4弄應維持道路用地，以維繫周邊地區交通出入之需求。（三）本基地位於東西兩側保護區之山坡地交

界處，基地開放空間規劃應作為生態綠地串連，並將南側水路藍帶系統導入。以上幾項議題，請市府都市展局、都市更新處、交通局，水利工程處、公園路燈工程管理處與本案實施者予以審慎研處後，再提本會續審。

## 肆、散會(13時30分)

臺北市都市計畫委員會會議簽到表

會議名稱：臺北市都市計畫委員會第680次委員會議			
時間：104年12月28日（一）上午9時30分			
地點：市政大樓8樓西南區委員會議室			
主席：林兼主任委員欽榮	<u>林欽榮</u>	紀錄彙整：蔡立峯	<u>蔡立峯</u>
委員	簽名	委員	簽名
蘇兼副主任委員麗瓊	(請假)	黃委員世孟	<u>黃世孟</u>
王委員惠君	(請假)	黃委員麗玲	<u>黃麗玲</u>
王委員俊雄		喻委員肇青	<u>喻肇青</u>
李委員永展	<u>李永展</u>	焦委員國安	<u>焦國安</u>
林委員盛豐	(請假)	彭委員光輝	<u>彭光輝</u>
陳委員亮全	<u>陳亮全</u>	彭委員振聲	<u>彭振聲</u>
郭委員城孟	<u>郭城孟</u>	蘇委員建榮	<u>蘇建榮</u>
張委員勝雄	<u>張勝雄</u>	李委員得全	<u>李得全</u>
黃委員台生	<u>黃台生</u>	林委員崇傑	<u>林崇傑</u>
黃委員志弘	<u>黃志弘</u>	鍾委員慧諭	<u>鍾慧諭</u>

列席單位	姓名	列席單位	姓名
都市發展局	<u>劉惠雲</u>	產業發展局	<u>劉惠雲</u>
		交通局	
消防局	<u>吳尚欣</u>	環保局	<u>王蕙琴</u>
財政局	<u>蕭哲華</u>	更新處	<u>簡裕華</u>
新工處	<u>沈菊香</u>	大地處	<u>高鎮宏</u>
公燈處	<u>許文瑩</u>	政風處	
國有財產署 北區分署	(請假)		<u>謝秀玲</u> <u>謝明吟</u> <u>胡彥真</u>
民意代表	<u>陳慶欽</u>	本會	<u>董志偉</u> <u>陳錦煌</u> <u>蔡立峯</u> <u>黃志弘</u>

1

2