

臺北市都市計畫書

配合臺北市捷運信義線東延段工程
變更住宅區為捷運開發區
主要計畫案

臺北市政府

中華民國 104 年 9 月 16 日府都規字第 10408246900 號公告實施

案 名：配合臺北市捷運信義線東延段工程變更住宅區為捷運開發區

主要計畫案

申請單位：臺北市政府（捷運工程局）

計畫範圍：如計畫圖示

類 別：變更

法令依據：都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款

詳細說明：

壹、計畫緣起

捷運信義線規劃報告書於86年11月奉行政院核定，其路線起於羅斯福路上新店線之中正紀念堂站，由南側往東穿越金華街、愛國東路、杭州南路一帶後，沿信義路至信義計畫區，止於中強公園，路線全長約6.4公里，均採地下方式興建，沿線共設7個地下車站，由西向東分別為中正紀念堂站、東門站、大安森林公園站、大安站、安和路站、世貿中心站、象山站。由於當時係考量臺北斷層之走向與捷運路線概略重疊，經評估若將信義線繼續向東延伸，甚或設置機廠，於工程技術上有很大之風險，故而信義線乃止於臺北斷層邊緣之中強公園旁，設置一端點象山站，並於站後設置尾軌供儲車及調度使用。

基於經濟部中央地質調查所於89年10月將臺北斷層自臺灣活動性斷層之列移除，斷層疑慮解除，又因應信義路六段底、福德街一帶民眾之需求，殷切期盼信義線向東延伸並增設車站，業經本府捷運工程局評估該地區居民密集，為促進地區發展且信義線延伸服務可擴大營運效益，故有其興建必要性及可行性。

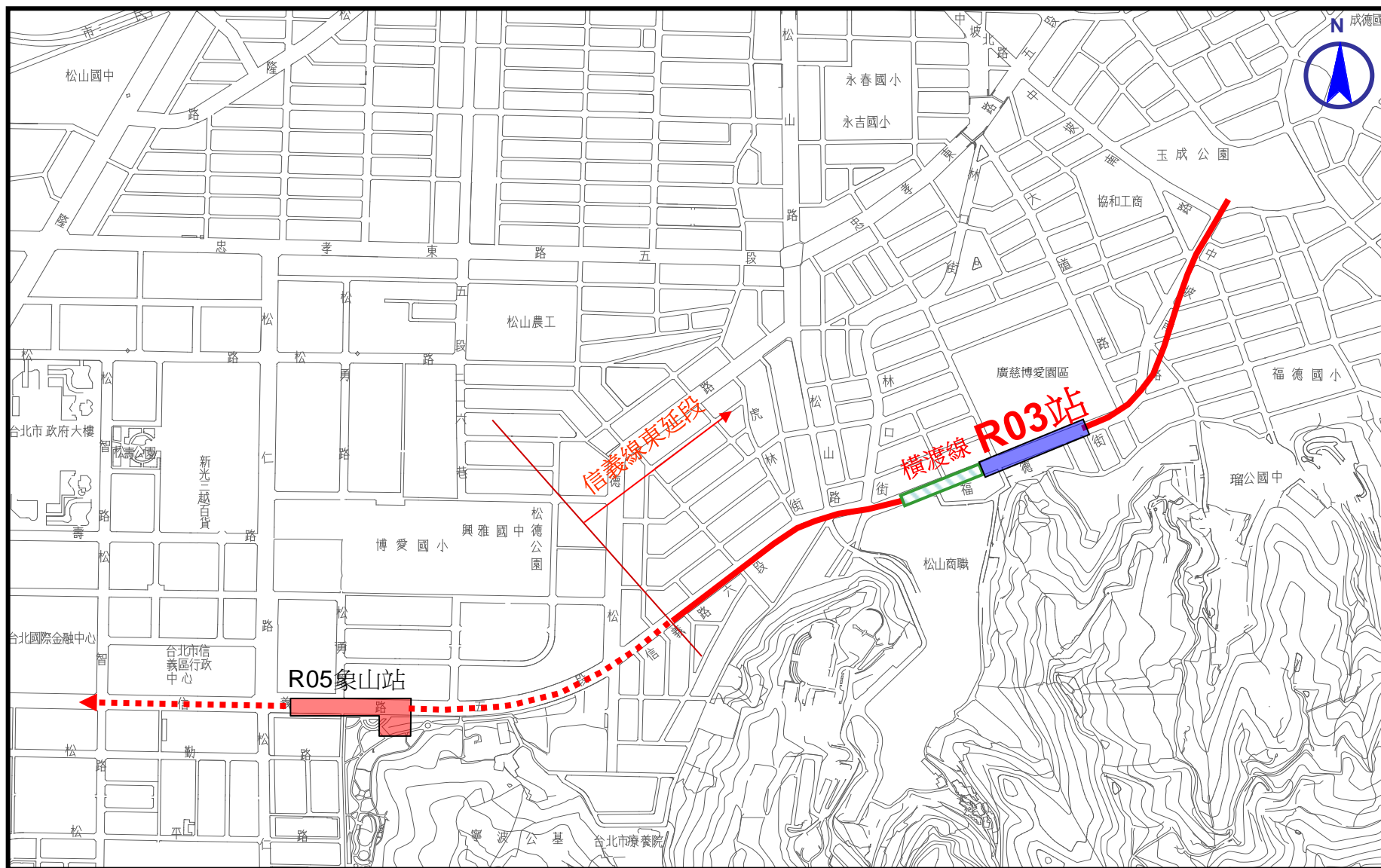
捷運信義線東延段工程係接續信義線象山站（R05）尾軌東端以高運量系統地下化向東延伸至廣慈博愛園區，沿信義路六段於26巷至76巷間增設R04車站、廣慈博愛園區前福德街增設R03車站與前端橫渡線

，並以潛盾隧道尾軌延伸至玉成公園，路線長約1.54公里，共設置2座地下車站及供營運調度使用之尾軌（詳圖一）。前揭建設計畫業經行政院99年2月12日院臺交字第0990092593號函核定（詳附錄一），另環境影響說明書定稿本於97年3月7日獲行政院環境保護署環署綜字第0970009185B號函同意備查（詳附錄二），其中R03車站北側之相關設施用地已納入「擬定臺北市信義區福德段二小段319地號等11筆土地社會福利設施用地、公園用地、商業區及道路用地細部計畫案」中辦理，並於95年11月29日發布實施。

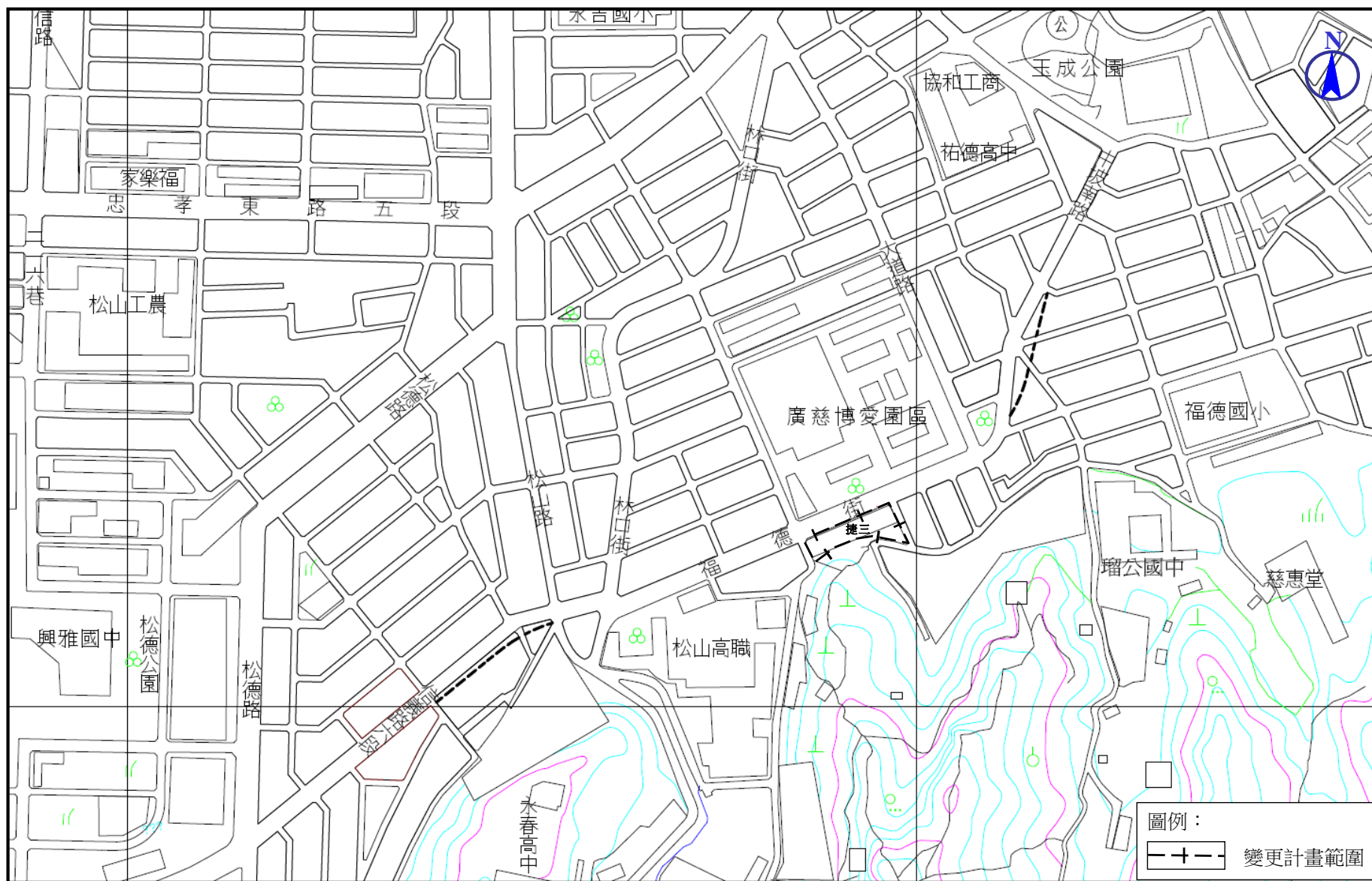
為配合捷運信義線東延段工程整體計畫時程，並考量都市景觀及人行動線、老舊社區與土地有效利用，爰依都市計畫法第27條第1款第4項辦理都市計畫變更（計畫範圍詳圖二，有關本路線段規劃與土地開發構想說明內容詳附冊），以利捷運用地之取得俾儘速進行後續捷運工程之推動，帶動當地發展及繁榮。

本計畫案前於100年12月7日起公告公開展覽30天，並經臺北市都市計畫委員會103年7月24日第661次委員會議審議通過，嗣經提內政部都市計畫委員會103年10月28日第838次委員會議審議，因R04站出入口土地所有權人陳情反對，決議略以：「二、本案變更內容涉及私有土地，為兼顧地主權益及避免延宕捷運工程時程，建請市府於104年1月31日前與相關土地所有權人協商。如土地所有權人不願意參加大眾捷運系統土地開發時，建請市府考量工程可行性，研議縮減變更計畫範圍。」。

市政府依上開決議於104年3月10日辦理R04站北側及南側用地所有權人表達意見說明會及意願調查，根據調查結果，北側用地無人同意參與開發，南側用地同意參與開發人數與面積亦僅40%左右，且檢視土地所有權人意願表達非同意參與土地開發案者，係分散於各地號及建物，致捷運設施所需用地範圍，無法進行設施配置調整，因無足夠用地設置出入口及通風井設施，即使設站也無法提供服務，且檢討沿線並無其他適合公有地，故市政府無法設置R04站，爰配合縮減變更計畫範圍修正本案計畫書、圖內容，並於104年4月29日再報請內政部都市計畫委員會審議，復經104年6月2日第852次該委員會審議同意在案。



圖一 捷運信義線東延段路線示意圖



圖二 捷運信義線東延段工程變更都市計畫範圍示意圖

貳、原都市計畫情形及發展現況

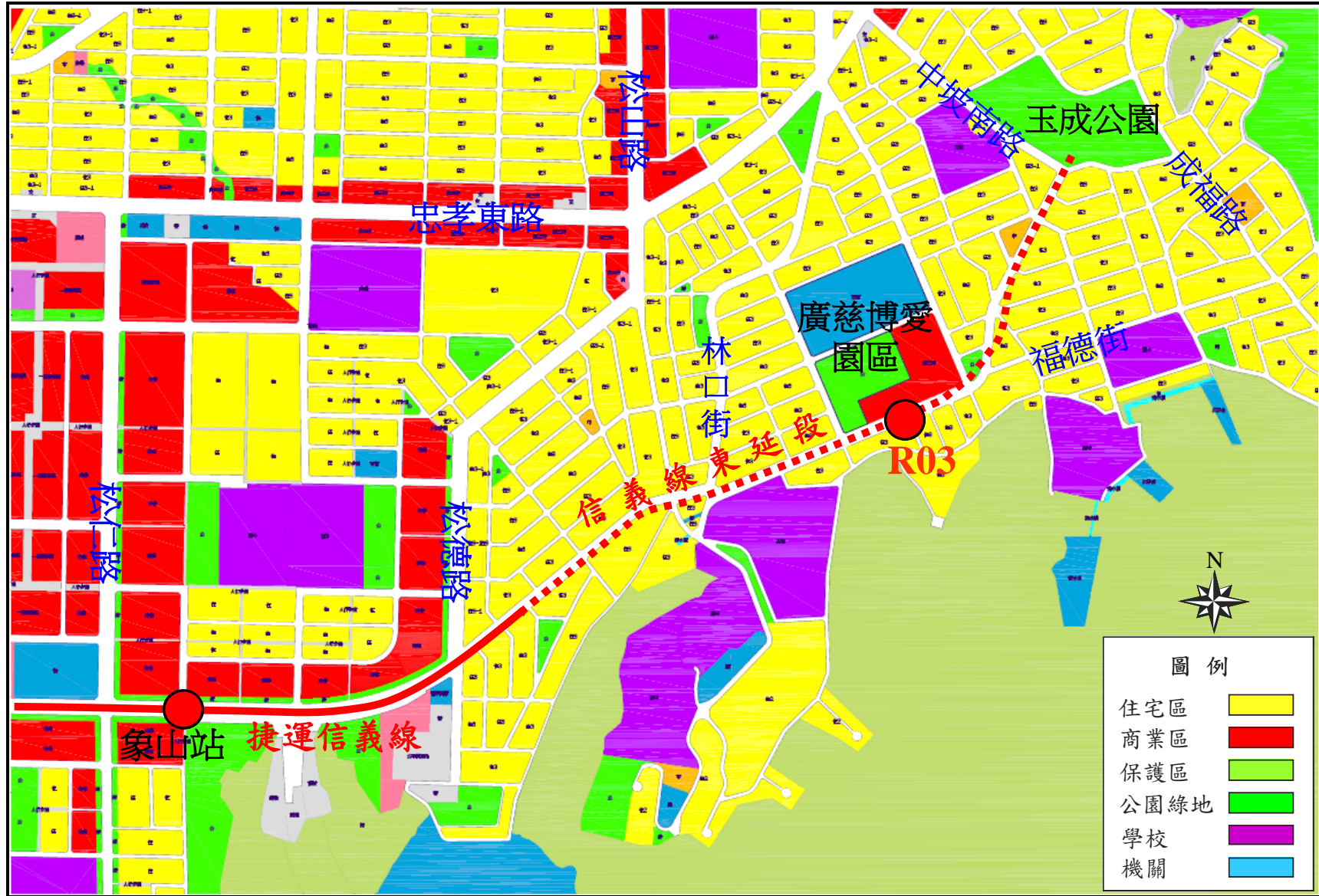
一、原發布實施計畫名稱及文號（表一）

原計畫案名	日期文號
北市第卅一、卅二、卅三號細部計畫圖	51年9月1日府工字37209號
修訂忠孝東路、松山南港區界線、保護區界線、信義計畫界線所圍地區細部計畫（通盤檢討）暨配合修訂主要計畫案	70年3月27日府工二字第08213號
修訂忠孝東路、松山、南港區界線、信義計畫界線所圍地區細部計畫（第二次通盤檢討）暨擬定水森坡附近地區細部計畫配合修訂主要計畫案	77年8月24日府工二字第260964號
變更臺北市信義區福德段二小段319地號等11筆土地(廣慈博愛院及福德平宅)機關用地、道路用地為社會福利設施用地、公園用地、商業區及道路用地主要計畫案	95年11月28日府都規字第09506191500號
擬訂臺北市信義區福德段二小段319地號等11筆土地社會福利設施用地、公園用地、商業區及道路用地細部計畫案	95年11月28日府都規字第09535914800號
修訂『擬定臺北市信義區福德段二小段319地號等11筆土地社會福利設施用地、公園用地、商業區及道路用地細部計畫』土地使用分區管制規定案	103年12月1日府都規字第10338833800號

二、發展現況

信義路六段及福德街沿線係以發展住宅相關機能為主，信義線東延段規劃路線以南地區除部分住宅區、學校用地以及機關用地外，皆為保護區，使用計畫單純，車站周邊發展狀況說明如下（詳圖三）：

R03 車站：廣慈博愛園區前福德街寬約 25 公尺，兩側人行道寬約 2.5 公尺；中坡南路以東福德街寬僅 11 公尺。車站北側原為廣慈博愛院機關用地已變更為社會福利設施用地、公園用地及商業區（商三特），車站南側皆為 5 樓以下住宅，為第三種住宅區。



圖三 捷運信義線東延段路線及周邊土地使用狀況示意圖

三、公共設施現況

R03車站周邊半徑500公尺內有5學校、4公園、7所機關及1市場，如圖四所示。



圖四 R03 車站周邊公共設施分佈圖

參、計畫目標與規劃原則

一、計畫目標

(一) 為都市邊際地區注入新活力

信義路五、六段及福德街沿線以發展住宅相關機能為主，路線道路以南地區除部分住宅區、學校用地以及機關用地外，皆為保護區，使用計畫單純，可視為都市邊際區域，本計畫擬以交通建設帶動商業發展，為沿線周邊老舊住宅社區注入新活力。

(二) 落實永續發展與健康城市構想

經由捷運系統建設及劃定都市更新地區，提升都市環境品質與景觀。另路線南側為四獸山市民森林公園，未來配合捷運系統、步道及自行車道整體規劃，可串聯親山活動，落實健康城市構想。

二、規劃原則

落實大眾運輸導向之都市發展（TOD）規劃及設計理念，強化友善人本活動空間，以符合永續發展之目標。

(一) 適當提高土地使用效能

配合大眾運輸導向之都市發展，藉由容積獎勵方式增加開發基地之總樓地板面積，以提高土地利用效能。

(二) 鼓勵垂直混合使用以增加捷運運量

透過混合使用項目之規劃，鼓勵垂直混合使用，提供零售商業、購物服務、辦公、住宅、開放空間、公共空間等複合型功能，提高便利、舒適及活動多樣性，吸引人潮，增加大眾捷運系統旅運量。

(三) 友善之行人步道及開放空間

車站出入口應與開發基地整體規劃設計，並與週遭環境相融合，留設悠閒安全的行人空間、步道系統及開放空間，串連空間與活動。

(四) 地區意象之形成

本計畫內之捷三基地，配合北側廣慈博愛園區於福德街側退縮之15公尺綠廊，應留設無遮簷人行道或帶狀式人行通廊，以塑造符合整體計畫之都市活動空間。另為引進捷運人潮，促進本區商業使用強度

，本計畫開放空間（或廣場）之設置應與捷運出入口相結合，增加開放空間使用率，以公共利益為考量。

（五）綠色交通之動線、停放空間

- 1.依捷運車站周邊土地使用特性，以綠色運輸運具為主軸，包含步行、自行車及接駁公車等。
- 2.提升步行、自行車、與公共運輸系統連結，除考量自行車及機車之轉乘需求外，基地內、外人（含搭乘捷運旅客及轉乘使用者）、車之動線（如自行車、機車、小汽車及轉乘設施等）應予分離避免干擾。
- 3.步行與自行車系統應以安全、連續、平順及舒適為首要原則，並串聯公共空間及公共活動以提高使用率。
- 4.考量轉乘需求，捷運開發區內整體規劃安全、便利舒適之轉乘自行車及機車停放之空間。惟為鼓勵大眾運輸工具之利用，市區非住宅使用樓地板面積部分，其小汽車及機車停車空間之留設比例應予限制。

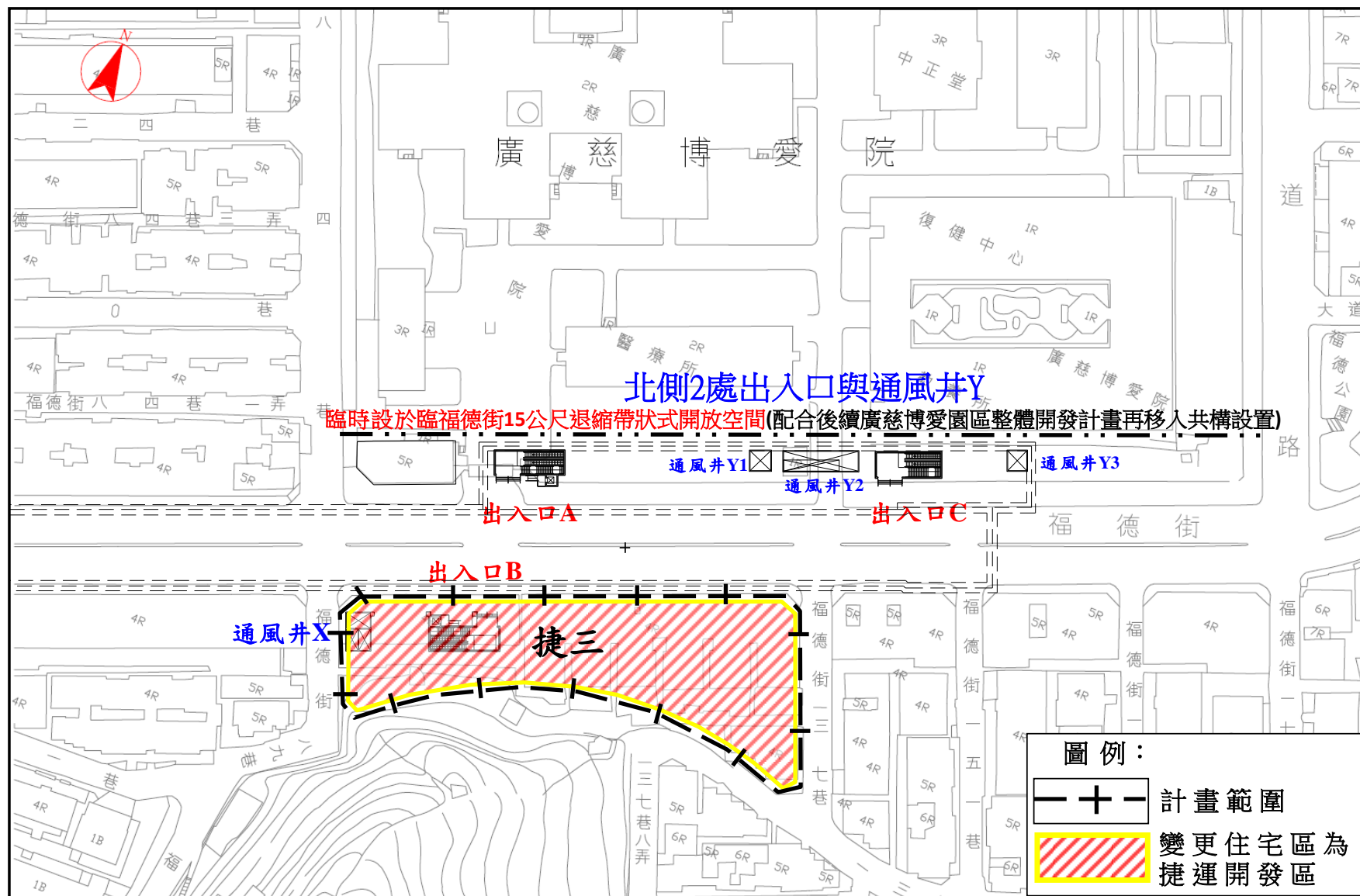
肆、變更計畫內容

本案計畫範圍之捷運系統用地之劃設，係根據目標年（民國120年）旅運需求之預測及結合車站兩側鄰近建物採土地開發方式辦理，俾配合捷運車站建設，並促進地區更新繁榮。而所提供之捷運設施大小及其空間配置，除符合捷運系統設施規範外，另需使旅客進出動線流暢，以滿足捷運系統營運及乘客方面使用為目的，變更內容詳表二及圖六所示。

表二 土地使用分區變更一覽表

編號	位置	原計畫	新計畫	面積 (m ²)	變更理由	備註
捷三	福德街與 137巷交叉 口西側(R03 站)	住宅區	捷運開發 區	3,844	設置捷運系統 出入口、通風 井及其相關設 施使用，並供 作土地開發基 地。	範圍為信義區福德段4小 段395-1、397、398、399 、400、400-1、400-8、401 、401-1、402至443、444-1 、497地號等53筆土地。

備註：本表面積僅供對照參考之用，變更後之捷運開發區之實際形狀、大小及位置應依計畫圖實際測量釘樁及地籍分割線為準。



圖六 捷運信義線東延段 R03 車站用地變更示意圖

伍、實施進度及經費

表三 配合臺北市捷運信義線東延段工程變更住宅區為捷運開發區主要計畫案實施進度及經費表

使用分區	面積 (m ²)	土地取得方式				開闢經費(百萬元)				主辦單位	預定完成期限 (註2)		經費來源
		徵購	撥用	土地開發	地主無償提供	土地徵購費	地上物補償費	工程費 (註1)	合計		徵購 勘測 設計	施工	
捷運開發區	3,844	V		V		772	571	80	1,423	臺北市 政府捷 運工程 局	103 年 12 月	108 年 6 月	專案 編列

註：1.本表所列工程費係指捷運設施土建部分之工程費（僅計入捷運開發基地共構部分之捷運設施土建工程分擔費用）。

2.本表所列預定完成期限係指捷運系統工程之預定時程。

陸、其他

- 一、本計畫所劃設之捷運開發區依大眾捷運系統土地開發辦法辦理開發時，其建蔽率、容積率、使用項目管制及都市設計規定應另行依法定程序擬定細部計畫。
- 二、捷運系統信義線東延段工程及其相關設施使用已開闢之都市計畫道路、人行步道、公園（松友公園、玉成公園）等公共設施用地在不影響原有功能時，不予變更都市計畫，得由捷運主管機關徵得用地主管機關同意後多目標使用。
- 三、有關捷運系統路線地下穿越部分，除依大眾捷運法第十九條規定另案辦理外，於申領建築執照前，其有關設計須經捷運主管機關同意。
- 四、本案擬設置捷運出入口等相關設施，應考量該地區都市防災體系等因素，並應依都市計畫通盤檢討實施辦法第七條規定，就都市防災避難場所、設施、消防救災路線、火災延燒防止地帶等事項進行規劃及檢討。
- 五、除本計畫案有說明變更者外，悉依其他有關法令規定辦理。

柒、臺北市都市計畫委員會審議情形

一、101年1月19日第632次委員會議審議決議：

本案組成專案小組，專案召集人請陳委員武正擔任，小組成員經幕僚單位於會後徵詢委員參與意願計有辛委員晚教、張委員桂林、蘇委員瑛敏、陳委員小紅、邊委員泰明、李委員素馨、林委員楨家、王委員惠君、許委員俊美等九位府外委員參加本專案小組。至於府內委員則邀請邱委員大展、林委員志盈及李委員咸亨加入專案小組。

二、101年3月16日第一次專案小組審查意見：

- (一) 請市府捷運局及都市發展局就本案捷運設站之效益及合理性、公平性、必要性，以及捷運周邊的再發展進行全盤性的整體考量與說明以利於本案後續之研討。
- (二) 請捷運局就陳情人所提權益分配等非都市計畫變更、土地使用變更之範疇，應再做更有效的溝通並移請相關單位協助處理，以簡化問題、消弭民怨。
- (三) 請捷運局於下次專案會議召開時偕同地質專家列席說明本區所涉地質或斷層之影響與否；另請都委會加邀法規會、環保局列席說明本案是否適用於環評法令需辦理環境影響評估之審查。
- (四) 有關民眾所提地下穿越、權屬差異、權益分配、低層樓之權益、通風口之配置等問題，請捷運局將具體可行的溝通結果和回應資料進行分類與釐清後，再續提專案小組討論。
- (五) 建議捷運局研議本案比照中永和線採行上下兩股隧道方式，即可減免地下穿越民宅之需求及爭議。
- (六) 主要計畫中之「土地開發區(捷)」係為過程不應是土地使用分區名稱，建議應透過用地劃設之必要性及民眾參與意願來評估變更後之分區類別與強度，如是否為路線型商業區或地區型商業區等。
- (七) R04「捷一」用地因權屬複雜，其權利價值須經細算才得以釐清，如繳交地價稅之價金、變更後房價之提昇等均應予以納入試算與說明。

- (八) 本案很顯然其外部利益大於內部之利益，捷運局應設法參考以往都市更新配合社會政策之方式，為實質參與公共建設的住戶謀求合理的利益。
- (九) 本案路線既經中央核定，惟設站部份仍可就未來執行之合理性與可行性再做討論。
- (十) 有關捷運站半徑五百公尺範圍內土地使用與管制計畫，建議發展局專案研究。

三、101年6月7日第二次專案小組審查意見：

- (一) 本案請市府捷運局及都市發展局就下列出席委員所提意見進行回應並研擬具體可行方案後再續提下次專案小組討論。
1. 縮小原劃設「土地開發區(捷)」之範圍，就捷運沿線設站必要的出入口尋求具意願之地主進行聯合開發之可行性。
 2. 捷運設線後原道路路型與路幅應考量得予重新調整或縮減，以彰顯捷運之投資對交通、環保等環境效益之提昇。
 3. 都委會審議的重點在於土地使用之變更，至於如都更之土地產權等私權之處理仍應由市府相關單位協助解決，非本會審議之權責。
 4. 捷運開發在容積增加部分，針對權益受到影響的地主及權利關係人市府應再予以充分考量。
 5. 財務方面，市府就增額容積部分如何社會化及如何挹注於捷運興建所需之自償率等問題，應予以即早因應與規劃。
 6. 未來基地所衍生之計程車排班、臨停及商業設施之停車等，均應予以內部化處理，以避免造成社會成本的增加。另外所衍生出來的人行道和腳踏車道亦應予以詳細的規劃和處理，以因應未來本區 U-bike 設站之增加量，但也需考慮各站環境條件酌予調整，以滿足捷運設施為優先考量。
 7. 本案整體經濟效益應該將成本效益一併考量，尤其是社會成本影響到時間而降低其效益時，除非有良好的配套措施，否則如是否設站、站

距長短或其設站的大小與形式都應再做慎重評估。

8. 請捷運局考量當設站條件不一樣時，相關站體及設施亦應得予調整或簡化，並斟酌未來營運成本，不必要過度豪華。另請捷運局就本市其他站體條件列表進行比較說明。
 9. 建議全案採行之方案如下：第一方案，建議依捷運所需最小用地先行通過。第二方案，有關聯合開發部分，請捷運局與民眾再做溝通並達成共識後，研提具體可行方案再行提專案小組討論。第三方案，原公告方案請捷運局就車站的成本效益進行細算後提專案小組說明。
 10. 請都市發展局就聯合開發相關獎勵措施，應研擬一致性之方案以利後續通案之採行和依循。本次市府簡報內容中有關「本計畫開發基地容積獎勵原則」尚須專案報府核定部分，建議仍應積極進行處理，以接近參與聯開民眾所期待之獎勵值。
 11. 請捷運局依以往都更實際案例研提試算值供參與聯開民眾及本會了解未來實質獎勵容積之多寡，並藉以向民眾澄清該 2 倍獎勵值係為「上限」，並非個案最終之實際獎勵值。
 12. 有關 R04 北側「捷一」用地之處理方式，捷運局仍應提出具體解決方案，甚或採行最小用地徵收方式，不能只說是依法辦理。
- (二) 請捷運局偕同當地里長、民意代表與反對之里民再做溝通協調，以加速本案的審議作業。
- (三) 下次專案小組召開前請幕僚單位安排一次現場會勘。

四、101 年 7 月 9 日第三次專案小組（現場勘察會議）審查意見：

本次現勘研提下列處理方向，請市府捷運局及都市發展局併上次專案會議審查意見研擬具體可行方案後再續提下次專案小組討論。

- (一) 有關 R04 北側「捷一」用地之處理，建議排除有產權糾紛之大區塊，僅保留西邊產權獨立之區塊進行聯合開發或設置捷運出入口等必要之設施。
- (二) R04 南側「捷二」用地之處理，請捷運局與居民再做溝通，若仍傾向辦

理聯合開發則中央七層樓建築物應予納入為宜，否則就朝僅留設捷運所需必要設施進行劃設。

(三) R03 南側「捷三」用地之處理，建議比照「捷二」用地，若辦理聯合開發方式仍無法達成共識，就朝僅留設捷運所需必要設施進行劃設。

五、102 年 8 月 1 日第四次專案小組審查意見：

(一) 程序上請市府捷運局先與都市發展局就本案容積獎勵上限、獎勵項目內容循市府行政程序予以確定，並研提開發權益分配概算方案至當地召開座談會進行溝通協調後，再續提本專案小組審查。

(二) 議題層次上可先就本次捷運局依前兩次會議所研擬之必要捷運設施及最小面積用地，檢視三處開發基地採聯合開發或徵收之可行性評估；如另有爭議部分，則建議應嘗試建立出一溝通平台。

(三) 地下穿越涉及用地範圍與容積獎勵計算部分，仍請捷運局一併至當地再做說明與溝通。

六、103 年 2 月 21 日第五次專案小組審查意見：

(一) 本案用地變更部分同意依市府捷運局於簡報中所擬建議，即「R04 站北側捷一用地，採設置捷運必要設施出入口最小用地面積 510 m²之替代方案取得用地，並辦理土地開發」、「R04 站南側捷二用地，維持公展範圍（基地面積 3,328 m²），並辦理土地開發」、「R03 站南側捷三用地，維持公展範圍（基地面積 3,844 m²），並辦理土地開發」續提委員會（大會）審議。

(二) 為配合前項用地變更所需調整之「土地開發區（捷）基地容積獎勵額度」、「建蔽率及退縮檢討」、「地下室開挖率」等管制規定及說明，請併同修正後計畫書圖續提委員會（大會）審議。

(三) 有關本案「公民或團體所提意見綜理表」之市府回應意見部分，請依下列意見再予修正：

1、尾軌設置對地下穿越戶影響減輕部分應再更具體的加強說明。

2、有關 R04 站南側捷二用地維持公展範圍並辦理土地開發一項，針對

該範圍內七層樓建物納入聯合開發之必要性及不納入聯合開發未來辦理都市更新之限制等問題，請捷運局持續與陳情人溝通協調。

- 3、綜理表中的回應說明因係屬法定文件的一部分，其文字內容應更精準、避免有錯字。
- 4、陳情內容若非屬都委會權責部分，應明確告知後續可協助處理單位為何。
- 5、上述意見除依綜理表編號逐條逐項回應外，後續簡報時建議應予以彙整歸類以利審議。

(四) 全案請市府依上述審查意見研提完整修正後計畫書圖及公展修正前後對照表、公民或團體所提意見回應表等書面資料 50 份到會後，續提委員會（大會）審議。

七、103 年 7 月 24 日第 661 次委員會議審議決議：

(一) 主要計畫部分：

- 1、本案用地變更部分同意市府依專案小組審查意見研提方案內容通過，即「R04 站北側捷一用地，採設置捷運必要設施出入口最小用地面積 510 m²之替代方案取得用地，並辦理土地開發」、「R04 站南側捷二用地，維持公展範圍（基地面積 3,328 m²），並辦理土地開發」、「R03 站南側捷三用地，維持公展範圍（基地面積 3,844 m²），並辦理土地開發」。
- 2、主要計畫書圖修正部分，除第 12、13 頁所標示之圖例有誤，應依計畫書圖製作規則檢討修正外，其餘依市府本次所提修正內容通過。

(二) 細部計畫部分：

- 1、細部計畫書圖修正部分，除第 9 頁所標示之圖例有誤，應依計畫書圖製作規則檢討修正外，其餘依市府本次所提修正內容通過。
- 2、本案「捷二」、「捷三」用地應再酌予增設自行車停車位，以滿足未來轉乘之需求。

(三)本案公民或團體所提意見審決同以上所列及「市府回應意見」(詳後附綜理表)。

附帶決議：爾後類此捷運聯合開發用地之增額容積部分，建議市府都市發展局研究透過容積銀行酌予放寬容積之可行性，以落實市府推動 TDR 政策暨容積彈性應用之原則。

捌、內政部都市計畫委員會審議情形

一、103年10月28日第838次委員會議審議決議：

本案請臺北市政府依下列各點意見重新修正計畫書、圖，並檢送修正計畫書、圖及處理情形對照表到部後，再行提會討論。

- (一) 依據交通部高速鐵路工程局103年10月1日召開「大眾捷運法及其子法相關規定修正檢討會議」結論(如附件)，本案新計畫名稱請修正為「捷運開發區」。
- (二) 本案變更內容涉及私有土地，為兼顧地主權益及避免延宕捷運工程時程，建請市府於104年1月31日前與相關土地所有權人協商。如土地所有權人不願意參加大眾捷運系統土地開發時，建請市府考量工程可行性，研議縮減變更計畫範圍。
- (三) 逕向本部陳情意見：詳附表，相關陳情人已列席說明，併決議二辦理。

二、104年6月2日第852次委員會議審議決議：

本案除下列各點外，其餘准照臺北市政府104年4月29日府授都規字第10433102100號函送修正計畫書、圖通過，並退請該府依照修正計畫書、圖後，報由內政部逕予核定，免再提會討論。

- (一) 計畫書第12頁變更示意圖內有關「配合後續商業區開發再移入共構設置」乙語，請依實際情形查明修正。
- (二) 逕向本部陳情意見：詳附表(相關陳情人已列席說明)，涉及主要計畫變更部分，同意依市府研析意見辦理；其餘非屬主要計畫之陳情內容(如捷運車站規劃、建蔽率、容積率、捷運聯合開發權益分配等)，請市府本於職權自行參處。

拾、本計畫案業依前項決議修正完竣，並經內政部104年8月13日台內營字第1040058590號函核定在案。

臺北市都市計畫委員會公民或團體所提意見綜理表

案 名	配合臺北市捷運信義線東延段工程變更住宅區為捷運開發區主要計畫案		
編 號	1	陳情人	王初長等 5 人 (R03 捷三)
陳情理由	主因我們之房屋重新裝修完畢，約 300 萬左右花費是每戶，現又居住。貴都委會辦理土地開發相關事宜之工程 R03 車站南側基地條件，我們不同意共建。		
建議辦法			
市府回應意見	捷運工程拆遷房屋，係依臺北市舉辦公共工程拆遷補償自治條例相關規定辦理補償，如房屋重新裝修，符合重建單價最上級之規定，自當依現地情形認定辦理。		
委員會決議	一、R03 站南側捷三用地，維持公展範圍（基地面積 3,844 m ² ），並辦理土地開發。 二、同「市府回應意見」。		
編 號	2	陳情人	方紹威 (R03)
陳情理由	<p>本人為北市信義區中坡南路 249-1 號 4 樓之住戶，經詳細閱讀「1001207 公開展覽-信義線東延段細部計畫說明書」後，發現：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、跟之前說明會所公布之路線並無差異， 2、非但通過本戶地下穿越道具有影響本戶建築物安全結構之風險， 3、且所謂「土地開發區容積獎勵」對於該棟建築物未來改建以及所增建廣慈博愛院捷運 (R04) 站所增加之附加價值（例如住戶附近交通便利性）並不大，因為該區距離信義線象山站和板南線後山埤站皆極為方便，並不需要增加廣慈博愛院捷運 (R03) 站 4、另外，依照說明書的路線規劃內容徒具讓人感覺圖利廣慈博愛園區開發案 <p>綜合上述幾點，本人反對增設廣慈博愛院捷運 (R03) 站，請相關工務部門審慎評估，謝謝！</p>		
建議辦法			
市府回應意見	1. 信義線東延段係接續捷運信義線象山站尾軌東端採地下化方式、高運量系統繼續向東沿信義路六段、福德街、中坡南路延伸至玉成公園止。由於尾軌所在福德街與中坡南路道路路形多彎，又尾軌潛盾隧道之軌道線形受限於捷運高運量系統最小轉彎半徑之限制，致其部分路段須穿越民房下方。惟為考量民眾權益，本府捷運工程局已進一步研析配合廣慈博愛院 R03 車站西移 25m，以及調整局部軌道		

線形後，使路線儘量沿中坡南路佈設，經評析結果其地下穿越民房棟數已由原規劃 12 棟減少為 5 棟，隧道結構體之地下穿越面積亦由 2200 m²大幅減少至 733 m²。

2. 臺北都會區大眾捷運系統之路軌佈設，因受限於路軌轉彎的限制，因此部分路段必須要穿越既有建物下方，在國外均有如此之規劃；在臺北捷運路網已有中和線、南港線、板橋線、土城線及新莊線等地下穿越建物的隧道且成功之案例，以潛盾工法施作隧道已為一能減少影響地面交通、迅速且較無環境污染之施工方法；臺北捷運隧道段多採用潛盾機施工，目前已完工通車之捷運總長度約 126 公里，其中隧道段總長度約 77 公里，潛盾技術已成為一成熟的工法。捷運信義線東延段中坡南路區域之潛盾隧道係位於地表面下約 21 公尺，施工時可經由事前的地質調查研析，選取適當的機具，並採取灌漿技術，做好建物保護措施，同時也建立監測控制系統，讓建物之安全獲得確保；捷運系統之地下穿越施工已經有安全穿越民宅、學校及北門古蹟等許多成功的實例，完工通車後並無負面影響，且能帶動捷運沿線發展與繁榮，提供安全、便捷、舒適、美觀、世界一流的捷運系統。
3. 捷運信義線於民國 82 年規劃案原即以廣慈博愛院為終點，後因臺北斷層疑慮考量暫先辦理至中強公園，並於 86 年 11 月奉行政院核定，在歷經民國 89 年 921 大地震之後，經濟部中央地質調查所於 89 年 10 月已將臺北斷層自臺灣活動性斷層之列中移除，而將其歸類為非活動性斷層。因評估斷層疑慮可解除，則以原路線規劃執行，應更能發揮整體路網效能。而後本府捷運工程局考量信義路六段底、福德街一帶民眾之需求、路網延伸擴張及創造地區發展等因素，乃積極審慎評估信義線向東延伸增設車站之規劃，於 94 年 8 月 4 日完成臺北捷運信義線向東延伸段之規劃報告書並報請交通部審議，期間經交通部多次審議、以及地區居民代表不斷督促及本府捷運工程局檢討修正後，於 98 年 3 月 3 日由交通部核轉行政院審議。行政院經濟建設委員會經過了兩次專案小組的會議審議（98 年 4 月 16 日及 11 月 6 日），終於在 98 年 12 月 21 日經行政院經濟建設委員會第 1378 次委員會議審議原則同意，行政院於 99 年 2 月 12 日以院臺交字第 0990092593 號函正式核定本路線。除了規劃報告書外，另一個也需核定的重要作業，就是本路線案的環境影響說明書，此部分亦經過行政院環保署六次的專案小組審

	<p>查，最後於 96 年 10 月 22 日經行政院環保署環境影響評估審查委員會第 157 次會議審議通過，環境影響說明書定稿本於 97 年 3 月 7 日獲環保署同意備查（環署綜字第 0970009185B 號函）。捷運信義線延伸段規劃路線係接續捷運信義線象山站尾軌東端以高運量地下化向東延伸，沿信義路 6 段於 26 巷至 76 巷間增設 R04 車站，至廣慈博愛園區前福德街增設 R03 車站與前端橫渡線，共設置 2 座地下車站，並於 R03 車站後沿福德街、大道路口、中坡南路至玉成公園止，設置儲車尾軌，路線總長度約 1.54 公里。</p> <p>4. 捷運建設除運輸量大、安全性高、舒適便捷外，由於捷運車站所帶動之人潮常促成鄰近土地之再利用與地區之更新開發。由於沿線地區居民密集，加以配合廣慈博愛院之土地再利用開發計畫【計畫目標：(一)社會福利設施更新與轉型，建構銀髮園區。(二)朝大眾運輸導向規劃，並配合捷運信義線東延段設站，順暢交通動線系統。(三)促進土地有效利用，帶動地區整體發展。(四)配置地區性公共設施，提升地區生活環境品質。(五)引進商業設施，促使社會福利事業自償經營。】等市府既定之重大建設開發案，信義線捷運系統延伸服務可擴大營運效益，進而促進地方繁榮、土地開發、增加就業機會與經濟成長等效益。</p>		
<p>委員會決議</p>	<p>一、R03 站南側捷三用地，維持公展範圍（基地面積 3,844 m²），並辦理土地開發。</p> <p>二、同「市府回應意見」。</p>		
<p>編號</p>	<p>3</p>	<p>陳情人</p>	<p>顏莊桓、徐德星、邱無難、吳陳梅麗、陳林菊、龔鼎元、陳柏鈞、黃奇元、賴林采芸、郝偉棠、梁景水、徐曾玉文、趙漢生等 2 人、夏元長、黃新來、陳德和、黃登鍵、孫嘉玲、康興民、謝楊昭陽、陳竹旺、黃范二妹、曾文達、曾文忠、陳柏鈞等 2 人、李蘭、范任秀菊、李麗娟（R04 捷一）</p>
<p>陳情理由</p>	<p>主旨：為保護已四十餘年飽受地主與建商摧殘至房屋產權不完整與興訟糾紛不斷的<u>四五十戶弱勢住戶</u>，堅決嚴正反對將本松台公寓列為 R04 捷運聯合開發用地(捷一基地)，敬請都發局查明，以免造成更大的遺憾與抗爭。</p> <p>理由：</p> <p>本社區於民國 56 年由王永浩君以土地代表人身分與建商任亦剛簽訂「松台公寓興建工程合約」，王永浩為起造人代</p>		

	<p>表。後因建商惡性倒閉，且地主與建商置之不理，嚴重地導致消費者承購戶至今產權不完整與產權興訟糾紛之中，使讓善良弱勢的住戶飽受家園殘缺之苦四十餘年。</p> <p>在 貴局所劃定的 R04 捷運聯開範圍內的松台公寓內涉及產權糾紛多年其複雜情形有四種狀況 一 有地上建物及土地持分、二 無地上建物但有土地持分、三 有地上建物但無土地持分、四 無地上建物也無土地持分(因買賣糾紛建物無法過戶，但有法院證明依據及繳納房屋稅、水電費用單據)等，其中<u>無任何產權證明的住戶(第四種)約佔四成左右之多</u>，而其原因歸究於倒閉建商與合建地主，讓住戶至今仍無應有的權利。但依據最高法院七十六台上字第二一六〇號函的審判結果為「<u>原審認定被上訴人(住戶)占有該房屋基地，非無法律上之原因</u>」，若 貴局將此區劃訂為聯開用地將使所有的弱勢住戶僅能領取拆遷補償後被強制驅逐，試問 四五十戶有法院依據的弱勢住戶權益何在呢?(詳如法院判決附件)</p> <p>我們堅決反對本區公寓列為 R04 捷運聯合開發用地範圍</p> <p>政府應保護人民權益，若因 貴局未詳加調查評估此範圍之複雜產權糾紛狀況及法規配合之可行性就冒然納入聯合開發範圍內，將導致政府與民間合作開發案中產生原住戶的嚴重傷害，將可能爆發嚴重的民怨而造成民眾的困擾及激烈的抗爭情形。</p> <p><u>因此嚴正反對將此產權糾紛區域納入 R04 捷運聯合開發之範圍(捷一基地)。</u></p>
建議辦法	<p>堅決嚴正反對將本松台公寓列為 R04 捷運聯合開發用地(捷一基地)</p>
市府回應意見	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本基地土地及建物產權複雜，計有：(1) 有地上建物及土地持分。(2) 無地上建物但有土地持分。(3) 有地上建物但無土地持分。(4) 無地上建物也無土地持分等四類型，基地範圍內之「松台公寓」屬 56 年興建時，因建商倒閉，致建物產權不完整與興訟糾紛至今，屬私權糾紛。 2. 捷運工程徵收(或協議補償)土地、房屋，係按土地、房屋之價格分別辦理計價，補償對象為已依法辦竣登記之土地或建物所有權人或該建物事實上之處分權人。如因私權糾紛需訴請法院判決者，當依法院判決為準。因屬私權之

	<p>糾紛，應由土地及地上物所有權人自行協商。</p> <p>3. 依 103 年 2 月 21 日本計畫都市計畫委員會第 5 次專案小組審查意見略以：「本案用地變更部分同意依市府捷運局於簡報中所擬建議，即『R04 站北側捷一用地，採設置捷運必要設施出入口最小用地面積 510 m²之替代方案取得用地，並辦理土地開發』…。」續提委員會（大會）審議。本案仍應依都市計畫委員會審議決議辦理。</p>		
<p>委員會決議</p>	<p>一、R04 站北側捷一用地，採設置捷運必要設施出入口最小用地面積 510 m²之替代方案取得用地，並辦理土地開發。</p> <p>二、同「市府回應意見」。</p>		
<p>編號</p>	<p>4</p>	<p>陳情人</p>	<p>松台公寓自救會代表人黃奇元（R04 捷一）</p>
<p>陳情理由</p>	<p>緊急陳情書 敬呈 馬總統英九先生鈞鑒 陳情主旨：為保護台北市信義區松台公寓四五十戶弱勢住戶權益，陳請 令飭台北市政府所屬捷運局及都發局，停止所謂「將松台公寓列為 R04 捷運聯合開發區捷一用地」，以免造成更大遺憾與抗爭；並保護人民生命財產及維護住民一線生機。不勝感禱！</p> <p>說明： 一、陳情人為台北市信義區安康里松台公寓社區住民（詳如附件一名冊），推由住戶黃奇元先生具書緊急陳情。 二、緣因台北市政府突然於 100 年 12 月 6 日以中華民國 100 年 12 月 6 日府都規字第 10038638100 號公告公開展覽（詳附件二）；該公告旨揭「為擬定臺北市捷運信義線東延段工程土地開發區（捷）暨劃定都市更新地區細部計畫案」所需，並公告 30 天。由於之前毫無所悉，頃接通知始知本社區被列為所謂「為 R04 捷運聯合開發捷一規劃用地」，全體住民極度震驚及恐慌並表達一致反對立場。 三、全體住民一致性堅決反對所謂「R04 捷運聯合開發捷一用地」理由如下： （一）所謂「為 R04 捷運聯合開發捷一規劃用地」，經查捷運局變更 R04 站南北側（捷一、捷二基地）、捷運 R03 站南側（捷三基地）「住宅區」為「土地開發區（捷）」，以設置捷運系統出入口、通風井及其相關設施使用。捷運局承辦官員當時因未慎選及詳加調查評估此範圍（捷一用地）之利害關係，四五十戶之建築物複雜產權糾紛狀況及法規配合之可行性，就冒然納入聯合開發用地，將導致政府與民間合作開發案中原住戶嚴重</p>		

	<p>傷害，民眾權益受損（依據台北市捷運局補償金額，弱勢住戶擁有地上使用權每戶僅補償約新台幣：數拾萬元，而今弱勢住戶現有建物每戶依市值約新台幣：兩千萬元，與前者比較金額差距甚大），若本開發案核准實施，弱勢民眾將無房屋居住之困擾，錯誤的政策、嚴重的民怨將爆發激烈抗爭情形，可能為民國 99 年的苗栗大埔事件翻版，而損及國際形象。</p> <p>(二) 本社區於民國 56 年由王永浩君以土地代表人身份與建商任亦剛簽訂「松台公寓工程合約」王永浩君為起造人代表。後因建商惡性倒閉，且置之不理，嚴重地導致消費者承購戶至今產權不完整與產權興訟糾紛之中，使讓善良弱勢住戶飽受家園殘缺之苦四十餘年。</p> <p>(三) 在捷運局所劃定的 R04 捷運聯合開發捷一範圍內的松台公寓涉及產生多年其複雜情形有 4 種狀況：1. 有土地建物及土地持分、2. 無地上建物無但有土地持分、3. 有地上建物持分但無土地持分、4. 有建物使用權但無權狀也無土地持分（因買賣糾紛建物無法過戶，但有法院證明依據及有繳納房屋稅、水電費用單據）、其中無任何產權證明的（第 4 類）約佔 4 成左右之多，而其原因歸究倒閉建商與地主，讓住戶至今仍無應有權利。但依據最高法院 76 台上第 2160 號函的審判結果為「原審認定被上訴人（住戶）占有該房屋基地，非無法律上之原因」，若台北市政府將此區劃定為聯合開發捷一規劃用地領取拆遷補償後被強制驅逐，本區域非違建戶，四五十戶弱勢住戶權益何在？（詳如法院判決附件）</p> <p>四、綜合上述之陳情之理由，台北市政府「R04 捷運聯合開發捷一規劃用地」乙案，本弱勢住民僅能領取少許補償金，政府未談將如何安置，或何去何從？觀之如此完全不顧人民生計草率政策，更不像正常政府所為，實亦令人髮指！據此，本社區弱勢住民堅決嚴正反對聯合開發為「捷一規劃用地」。如果政府核准本開發案，必會引發強烈抗爭，敬請 明察。</p> <p>台北市信義區安康里松台公寓四五十戶弱勢住戶 發文代表人 黃奇元</p>
建議辦法	
市府回應意見	同編號 3 研析意見。
委員會決議	一、R04 站北側捷一用地，採設置捷運必要設施出入口最小用地面積 510 m ² 之替代方案取得用地，並辦理土地開發。

	二、同「市府回應意見」。		
編 號	5	陳情人	吳陳梅麗 (R04 捷一)
陳情理由	<p>主旨：為「配合台北市捷運信義線東延段工程變更住宅區為土地開發區（捷）主要計畫案」及「擬定台北市捷運信義線東延段工程土地開發區（捷）暨劃定都市更新地區細部計畫案」一事，爰向鈞院陳情：</p> <p>附件：1. 最高法院判決書影本乙份 2. 88-100 年地價稅繳款書影本乙份</p> <p>說明：</p> <p>一、查該坐落於台北市松山區永春段二小段第 153、第 156 號、184 號、204 號、208 號、209 號、210 號、214 號、215 號、216 號、219 號 220 號、222 號、223 號、226 號、227 號、227-2 號土地之房屋，係民國五十六年間陳情人向建商彭燦堂承購公寓之所在地，該批公寓共計九十餘戶，及十三名地主，約定由地主出地，建商出資合建，然未及完工部分，建商即倒閉，地主允諾由承購戶自行出資將所有建物完工後即可辦理土地分割及過戶。惟陳情人及所有承購戶依約支付建築費用後，部分地主卻因為地價上漲遂而反悔，拒不過戶。</p> <p>二、之後於民國七十年間，該地號上之地主嗣後向台灣台北地方法院提出不當得利之訴訟，要求陳情人及其他承購住戶，必須支付不當得利之租金，該案件興訟多年法院判決陳情人及其他承購住戶，有合法佔用土地之權利，唯今地主一再推託、刁難致拖延至今，陳情人並非無權佔用之違建戶，係有法源可以合法居住。此特說明如上。</p> <p>三、陳情人自住入該屋後，每年按時繳納房屋稅，之後民國八十八年間，陳情人又接獲台北市稅捐稽徵處信義分處寄發有關台北市永春段二小段 0216-0000 地號，地主為陳淑惠之地價稅繳款書乙份，該稅捐單位即將地主之名下供車行使用之一般地價稅由二、三、四樓分攤，陳情人僅為自住之住戶，又怎麼能課以一般稅率，陳情人當時陳情多次，亦無果效，只好繳納地價稅至今已二十餘年。</p> <p>四、陳情人購此屋之價款均依約付清，嗣又出資支付建築費用，實已蒙受鉅額損失，地主既得利益又藉詞建商倒閉，拒不履行土地過戶，陳情人已受該屋困擾已二十餘年之久，至今仍無法處理，特向 貴會陳明上情，懇請 貴會予以審酌妥善處理。</p>		
建議辦法			

市府回應 意見	同編號3 研析意見。		
委員會決議	一、R04 站北側捷一用地，採設置捷運必要設施出入口最小用地面積 510 m ² 之替代方案取得用地，並辦理土地開發。 二、同「市府回應意見」。		
編號	6	陳情人	許聯登等 3 人 (R04 捷二)
陳情理由	<ol style="list-style-type: none"> 1. 依據市府公告之 R04 車站規劃之配置示意圖示，南側土地開發區 (捷) 捷一基地規劃設置捷運系統相關設施之出入口 C 及通風井 Y (設置進氣井及排氣井)。 2. 依據圖示通風井 Y 之風管進出口為 R04 車站體地下第二層島式月台之西側。 3. 據圖示 R04 車站體地下第二層島式月台西側已建設完成一座通風井 X (釋壓井) 位於松友公園內。 4. 如今，距離通風井 X 之直線距離約 30 公尺處，規劃再建設一通風井 Y，且其進出風源口與通風井 X 一樣來自 R04 車站地下第二層島式月台之西側，此種規劃通風井 Y 之建設、功能需求方式顯有疊層架屋之疑。 <p>效益分析：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. R04 車站聯合開發南側區純建設地上住宅建物，未來可減少該區住屋環境之噪音干擾，減少民怨，提昇住居之品質。 2. 無通風井 Y 之建設即無 R04 地面站體疊層架屋之疑慮，整體 R04 東延線建設規劃幾近完美。 		
建議辦法	<ol style="list-style-type: none"> 1. 請剔除通風井 Y 之建設規劃，將通風井 Y 之功能需求，如進氣井考慮移至通風井 Z 納入建設。 2. 通風井 Y 免除建設，R04 南側土地開發，僅單純為住屋大樓之建設基地，工程建設較單純。 		
市府回應 意見	<ol style="list-style-type: none"> 1. R04 車站位於信義路六段，道路寬度僅 23 公尺 (無法將捷運設施設置於拓寬之人行道)，因此捷運設施包括出入口、通風井等必需與兩側基地進行土地開發 (聯合開發) 才有設站的可行性。一般地下車站兩端必須設置通風井 (包括環控系統所需之進氣井、排氣井與隧道活塞效應所需之釋壓井)，目前通風井 X (釋壓井) 位於松友公園內，係配合信義線通車之尾軌釋壓所需先行設置，未來 R04 車站東端所需配置之通風井 Z (包括進氣井、排氣井與釋壓井) 已納入北側基地設置，而通風井 Y (包括進氣井、排氣井) 則規劃納入南側基地設置，由於通風井 X 連接至松友公園之巷道狹小，且已設置出入口 B 及通風井 X (釋壓井)，目前也已完成，因此松友公園再納入通風井 Y (包括進氣井、排氣井)，係不可行。 		

	2. R04 車站所需之捷運設施包括出入口、通風井等，採均衡設置於南、北兩側基地進行土地開發（聯合開發），較為合理適宜。		
委員會決議	一、R04 站南側捷二用地，維持公展範圍（基地面積 3,328 m ² ），並辦理土地開發。 二、同「市府回應意見」。		
編號	7	陳情人	古文輝（R04 捷二）
陳情理由	<p>本地號建物為七層樓電梯大樓，興建至今僅 20 年時間，屋況仍佳，未達更新需求。但台北市捷運工程局因設立 R04 車站欲同時一併開發車站周邊土地，在未徵求所有地主同意之下，逕行以聯合開發名義強行將周邊土地納入開發案並進行公展。</p> <p>經 8 月 14 日捷運局所舉辦之開發說明會之後，發現不僅四層樓住戶分不回現有室內居住面積，本七層樓住戶在捷運局所提供試算公式下，室內可使用面積從原本 26 坪縮減至 9 坪（依附件一公式計算），約為原先面積之三分之一；若以捷運局所宣稱更寬鬆獎勵公式（依附件二公式計算），室內面積亦僅 11 坪，約為原先面積之四成。在此條件下本 351 地號住戶們實已無避風躲雨安身立命之處，但捷運局卻打著”促進地區更新繁榮”之口號，藉機憑空大賺 452 ~ 567 坪以上之容積（如附件三及附件四），並沾沾自喜可將自償率由負值提升為正值（如附件五，信義東延段工程主要計畫說明書 - 附冊）。如此瘦了百姓，肥了官府之行事，豈是苦民所苦，民之所欲常在我心之政府團隊該有作為？捷運局甚至以地質鬆軟為由，如果不參與聯合開發，日後施工時肯定會發生房屋損毀傾斜之問題，屆時住戶不要後悔莫及，需自行承擔後果。捷運局不思解決方案，反以要脅恐嚇方式逼住戶就範，實難苟同如此便宜行事之心態。</p>		
建議辦法	<p>1. 都市更新原先規劃對象為老舊四，五層公寓，七層樓電梯大樓未在設想範圍內，如硬以僵固思維及不適法條強行套入，無異將住戶掃地出門，流離失所，無以為家，如此行事必招民怨，導致抗爭之局面。在此情況下，強烈要求將 351 地號排除於聯合開發範圍內，並要求捷運局施工單位做好工安措施，以免造成鄰損，浪費公帑做為賠償。而且依據北市信義區區公所於本年 8 月 26 日辦理 100 年度”市長與民有約”座談會，郝市長裁示聯開案應以保護住戶（351 地號）權益為原則，由當事人自行決定是否參加聯合開發（附件六）。</p>		

	<p>2. 目前 351 地號七層樓電梯大廈之房價遠高於鄰邊 40 餘年老舊四層樓公寓，如以目前不適條件參加聯開，只會落得三房變套房之窘境，而且因權狀坪數大幅縮水，房屋價值也將低於不參加聯開日後之價值。但如果台北市政府經通盤考量，仍覺得土地開發是必須推展方針，則本人同意配合 郝市長”室內坪一坪換一坪”之政策，共同參與聯合開發案。</p> <p>3. 本 351 地號因位於 R04 車站土地開發位置正中央，容或以往設計法案時未能思維至此特殊狀況，仍寄望市政府能以前瞻之思考，利民之心態及開闢之政策，將本地號以專案處理方式，放寬容積至室內坪數與原來坪數相同，還住戶原本已略嫌狹隘之生存空間。繼而修改都更條例，以免日後又因相同狀況造成民怨。四層樓住戶地情況亦然，依現行條例如欲分回原有面積似也不易，應一並放寬合理容積以符民眾該得之生活空間。再者，容積放寬，捷運局亦能得以挹注更多捷運建設經費，對市政府與所有住戶而言實為”雙贏”局面。</p> <p>4. 另亦可將獎勵容積設定為兩倍，與建商之分配比率設定為 65 : 35，如此計算下，四層樓住戶基本上幾乎已可達原先室內居住面積，七層樓住戶容積不足之處則可由捷運局所分配之容積補足，在此情況下，捷運局只付出部分容積但卻能滿足所有住戶最低需求，並且不負政府”利民”之施政方針。</p>
<p>市府回應見</p>	<p>1. 陳情人所有 351 地號土地面積 274 m²，地上興建 7 層/B1 之鋼筋混凝土建築物，R04 捷二用地如未包含該筆土地時，則 R04 站捷二用地呈凹字形，考量施工安全性、受限於「臺北市都市更新自治條例」第 12 條規定略以：「都市更新單元劃定基準，應符合下列規定之一：••街廓內相鄰土地業已建築完成，確無法合併更新，且無礙建築設計及市容觀瞻，其面積在一千平方公尺以上，並為一次更新完成者。但其面積在五百平方公尺以上，經敘明理由，提經審議委員會審議通過者。」、促進老舊社區更新、完整街廓開發及有利都市景觀等因素，經評估後原則仍將陳情土地一併納入，惟就本基地之情形，會在都市計畫委員會中報告，仍應依都市計畫委員會審議決議辦理。</p> <p>2. 有關土地開發區(捷)基地容積獎勵原則，經本市都市計畫委員會 102 年 9 月 17 日「捷運系統萬大~中和~樹林第一期</p>

	<p>路線與信義線東延段都市計畫變更案土地開發區（捷）基地容積獎勵原則」會議討論獲致共識，以捷運局所提方案，即原則以土地開發區(捷)基地，依原建築容積(原容如低於法容以法容為準)+0.5倍法容+捷運獎勵之原則辦理。操作上應加註以「一坪換一坪」為上限（平均值）辦理，因前述容積獎勵原則涉及都市環境承载力與本府政策，仍應依都市計畫委員會審議決議辦理。</p> <p>3. 因不動產建造成本、土地價格、產品規格與外在環境變動，均將影響估算基礎及權益分配比例。有關本案權益分配之比例，未來徵得投資人後，進行權益分配協商時點，須俟投資人申請建造執照圖說底定後，由投資人提報權益分配建議書，未來捷運工程局將委請第三公正單位辦理專業評估意見，供捷運工程局與投資人進行權益分配協商之參考。</p>
<p>委員會決議</p>	<p>一、R04 站南側捷二用地，維持公展範圍（基地面積 3,328 m²），並辦理土地開發。</p> <p>二、同「市府回應意見」。</p>
<p>編號</p>	<p>8 陳情人 許績福、蔡秋玉、簡儉（R04 捷二）</p>
<p>陳情理由</p>	<p>1、共構條款分配不明顯，100 年初步說明會的內容對住戶利益損失大，地主的財產被政府掠奪了，<u>無法參與公構都更案</u>。</p> <p>2、雖有地上建築拆遷賠條款也彌補不了原先房屋的大小，也不足購買新建屋不足的坪數，如：共構所分配的坪數 25 坪，但實地建物為 50 坪，那另外 25 坪必須向建商購買，其新屋的市價我們買不起，住戶都是為中下階級收入者，才會住在這舊房屋，怎有多餘的錢可購買，這種共構方式來壓榨百姓，太過分，<u>所以無法參與共構都更案</u>。</p> <p>3、參與都更的條約 郝市長不是說一坪換一坪，另附一戶停車位；更何況我們離「信義計畫區」約 600 公尺，土地價值不斐；建商與地主洽談都是更新案，改建大樓分配比率都是【6.5：3.5，地主分回新建物面積 65%，建商分回 35%】，另政府使用納稅人的錢編列數億的經費蓋捷運，捷運聯合開發大樓政府反過分配利潤比民營的利益更多；更何況地主是 4 層樓蓋的房子，換不到原有室內面積，政府單位你們賺太多了吧！<u>無法參與共構都更案</u>。</p> <p>4、目前所知捷運局的公構都更案了了無幾，請不要欺迫弱勢的老百姓，<u>無法參與公構都更案</u>。</p> <p>5、本住戶原是住靠馬路邊 4 層樓蓋，「地」價值本來就比後棟高，但共構後只有 1 樓住戶才有優先選靠馬路邊，其</p>

	<p>他住戶採用抽籤方式，對住戶不公，不合理，造成很大的損失，<u>無法參與公構都更案</u>。</p> <p>6、整個共構案件有 7 樓建築物與 4 樓建築物，土地持有份應該不同，4 樓建築物分配應較多才合理。</p> <p>7、我們所有住戶不願意被徵收，我們就等於沒有房屋可居住了，再也買不回來原有房子的大小了，等於驅趕我們離開台北市，只能居住到外縣市去；太過分了，<u>無法參與公構都更案</u>。</p> <p>8、捷運車站不要建我家，還我寧靜的居住權，<u>無法參與公構都更案</u>。</p>
建議辦法	
市府回應意見	<p>1. 土地開發區（捷）用地係依都市計畫法規定，依程序提出變更都計主要計畫案，並依都市計畫法、土地徵收條例、平均地權條例、臺北市舉辦公共工程拆遷補償自治條例、大眾捷運法、大眾捷運系統土地開發辦法、臺北市臺北都會區大眾捷運系統開發所需土地協議價購優惠辦法等相關法令規定辦理。土地開發係為順利取得捷運設施需用土地，提供地主土地免被徵收之另一種選擇途徑，並不等同共構都更案。</p> <p>2. 同編號 7 研析意見。</p>
委員會決議	<p>一、R04 站南側捷二用地，維持公展範圍（基地面積 3,328 m²），並辦理土地開發。</p> <p>二、同「市府回應意見」。</p>
編號	9 陳情人 把明貽等 13 人（R04 捷二）
陳情理由	<p>主旨： 強烈反對「台北市政府」及「捷運局」於未獲得本 351 地號住戶之同意，逕將本地號土地納入「信義捷運線東延段 R04 車站南側基地聯合開發案」並公告「公開展覽」，罔顧郝龍斌市長之裁示及本地號住戶權益，同時更嚴重違反相關「公告公展」之作業程序。 故強烈要求 貴委會撤銷「公開展覽」或要求「捷運局」變更設計，將本地號土地自該「聯開案」範圍內排除；否則即應要求「捷運局」就陳情人於 12 月 9 日所提出之陳情主張（附件一）配合辦理，以兼顧本地號住戶獲得基本權益以上之保障。</p> <p>說明： 一、依 貴委會於 100.12.13 以北市畫會一字第 10030086700 號函及都市計畫法第 19 條及第 23 條規定辦理並提出陳情。 二、「351 地號」土地被納入「聯開案」之背景說明：</p>

1. 「捷運局」於原設計規劃即未將「R04 站」周遭之本市信義區永春三小段 334、351 及 367 地號三筆共三棟七層樓建物土地納入「聯開案」範圍內（附件二）。
 2. 然其後又以「工安及日後無法參與都更因素」欲將之納入，但均遭該三筆地號土地之住戶陳情反對（附件三）。
 3. 台北市長郝龍斌於 8 月 26 日「市長與民有約」座談會，曾再三詢問「捷運局」與會代表，有關將該「351 地號」土地納入「聯合開發案」範圍內，是否為「必要性」？「捷運局」與會代表均明確答稱：「非必要性」。郝市長又問：「如果參與聯開沒有變得更好，那人家為什麼要參與？」，並裁示：「工安問題是你捷運局的問題，應確保居民居家及施工安全，並由當事人自行決定是否參與（聯開）」。
 4. 「捷運局」於 11 月 5 日舉辦之「捷運東延段 R04 站東側地下穿越段」說明會，已將 334 及 367 地號七層樓建物土地自「聯開案」範圍內排除，但卻仍以相同理由（工安及都更等非必要因素）強行將 351 地號土地納入「聯開案」範圍（附件四），並於 12 月 7 日公告公開展覽。
 5. 事實上，縱若將本地號土地排除於聯開範圍，「捷運局」仍可依當初原有之設計規劃施工，且並不影響「R04 站南側基地範圍」之設置。
- 三、「351 地號」住戶權益遭受侵害：
1. 目前已進入公告公開展覽程序，然「捷運局」迄今均無法就該「聯開案」向本地號住戶提出具體有效之基本保障，並獲得住戶同意。
 2. 依「捷運局」來函說明，本地號七層樓建物係於 79 年以 350 % 高容積率申請建照（現為 225 %）。依核算結果，住戶將分不回現有居住室內面積，不符基本居住面積需要條件，致住戶將面臨無法繼續於該處居住之情況，嚴重侵害憲法保障人民有「居住自由」之權利。
 3. 本地號七層樓建物之每坪售價約 60-70 萬元，而周遭四層樓建物之每坪售價約 40-50 萬元，蓋因二者之「屋齡、樓層、建材、面積、公設坪數及每坪造價均不相同，房屋總價值亦相差甚遠」，兩者不得相提並論，以「高價值」而屈就「共構」，已屬委屈，更遑論「減少權益」。故以「土地持份比例」作為權益分配之依據，則未來本地號七層樓住戶所分得之室內面積僅為原有面積之 6 成不及，極不合理，否則台北「101 大樓」豈將成為全國房屋價值最低之建物？
 4. 實則，若本地號之土地面積不被納入「聯開案」，則將蓋

成一「凹」字型建物，將嚴重減損其價值。故「捷運局」為求能有「**加值**」效果，以獲取更高利益，始強行將之納入，卻要本地號住戶犧牲權益，顯為無理。

本地號住戶若被納入本案後，土地持份面積及室內居住面積均將大量縮減至一半以下？致無法居住，其改建後之房屋「總價值」更低。

四、「臺北市政府」與「捷運局」之處置失當：

1. 陳情人自今年5月起已向「北市府」及郝市長提出近二十封「陳情書」。除僅於6月21日由「捷運局」尚妹娥小姐以「北市府」名義代為回覆一次外（附件五），其餘均由「北市府」函轉「被訴單位（捷運局）」逕行回覆陳情人（附件六），如此作為，「北市府」顯已違反處理人民「陳情」案件之本旨與精神，有瀆職、放任、包庇之嫌，更嚴重藐視、輕忽陳情人等之權益。
2. 「北市府」罔顧郝市長裁示與陳情人於11月9日提出之陳情書「堅決反對將本地號土地納入R04站南側聯合開發基地範圍」而逕行「公展」，「說一套、做一套」，顯已違反誠信原則並侵害住戶權益。
3. 「北市府」於12月7日既已公告公開展覽，而「捷運局」卻於12月14日始舉辦「都市計畫變更前」說明會（附件七），致住戶所提之任何意見「均為無效」，而必須另行向貴委會以書面方式提出始為有效，顯已違反作業程序，並嚴重侵害市民權益，故應要求撤銷「公展」。
4. 本「聯開案」係併同辦理住戶「都市更新」，然「捷運局」並未於事先取得本地號及相關住戶之同意，或假借名義，而強行將本地號土地納入「聯開」範圍，顯有違失。

五、其他「不合理」部份：

1. 依「公平交易」原則，「捷運局」應先確保「一坪換一坪（室內）面積」之**最低基本保障**，爾後再爭取更好利益以回饋住戶，然竟連最基本之住戶保障俱無法提出，而強行將其納入「聯開」範圍，住戶權益勢將遭受嚴重侵害。
2. 依貴委會於11月4日以北市畫會一字第10030074900號函，略以「一坪換一坪，係屬市府捷運工程局後續聯合開發權利分配事宜，非屬本會都市計畫審議事項」。「捷運局」既為權責單位，竟以本案之相關權益分配將轉達「都發局」併提貴委會爭取，顯係推諉之詞。
3. 另「捷運局」以「房屋改建後雖面積減少，但每坪單價提高，故房屋總價值不變」之謬論欺瞞住戶，以維其自身利益。然事實上住戶將面臨「土地持份及室內面積均大量縮減且至無法居住之窘況，房屋總價值將較其周邊未改建

	<p>(334 及 367 地號) 而「水漲船高」者亦更不如」。試問，如此結果豈謂允當、合理？又豈為民主法治國家所允許？政府吃人民，那人民又吃什麼？</p> <p>4. 根據「良心律師教你看穿都更法律陷阱」一書作者蔡志揚律師稱：「根據各都市更新狀況不同，原住戶至少約可分得 1.2 至 1.4 倍，甚至更多之原室內面積」。而於 12 月 14 日舉辦之說明會中，「捷運局」亦坦承與建商之分配比率若為 7：3，始可能有前述結果，且此比率與日後房屋售價有關，屋價越高則對地主住戶更相對有利，而「捷運局」以現有 5：5 或 6：4 分配比率計算住戶面積分配，顯為不當。</p> <p>六、其他補充及建議：</p> <p>1. 目前亦有其他七樓及四樓住戶建議，將「R04 站南側」於信義路六段 60 至 72 號之間房屋退縮部份，仿照忠孝東路「永春」捷運站之模式，改為「簡易出口」（附件八）即可，而無須以目前方案強行實施，嚴重侵害住戶所需基本居住面積條件之要求與權益。</p> <p>2. 四樓住戶亦反應：當時並未同意納入「聯開案」，為何均被納入「聯合開發併同都市更新」？</p> <p>3. 獎勵容積增加部份之「捷運獎勵」：「捷運局」與地主住戶各分得一半，且捷運站出入口及相關設施用地，均佔用大量室內面積，前述「捷運局」分得比例應予以扣減，以補地主住戶權益分配面積之不足。</p> <p>4. 松友里里民於 99.11.16 日委託「信成地政士事務所」向台北市都市更新處申請「劃定更新單元」，然於今年 2 月 1 日由北市都更處以該處已為北市府擬變更「土地開發區」為由，而駁回該案之申請（附件九）。試問，北市府未經合法公告說明程序並獲得住戶居民同意，逕行將上述區域劃入「聯開案」之基地範圍，損及住戶權益，是否合法？</p> <p>5. 「捷運局」於 11 月 24 日以北市捷聯字第 10034631600 號函，略以「另臺端之建議宜由都市計畫委員會就其妥適性進一步審議，本局屆時將依審議結果辦理」。</p> <p>故陳情人懇請 貴委會應撤銷本「公開展覽」或要求「捷運局」變更設計，將本地號土地自該「聯開案」範圍內排除；否則即應要求「捷運局」就陳情人於 12/09 所提出之主張配合辦理，以兼顧本地號住戶獲得基本權益以上之保障。</p>
建議辦法	
市府回應意見	<p>1. 同編號 7 研析意見。</p> <p>2. 本計畫 101 年 7 月 9 日都市計畫委員會第 3 次專案小組意</p>

見略以：「R04 南側『捷二』用地之處理，請捷運局與居民再做溝通，若仍傾向辦理聯合開發則中央七層樓建築物應予納入為宜，否則就朝僅留設捷運所需必要設施進行劃設。」及 102 年 8 月 1 日都市計畫委員會第 4 次專案小組意見略以：「(一) 程序上請市府捷運局先與都市發展局就本案容積獎勵上限、獎勵項目內容循市府行政程序予以確定，並研提開發權益分配概算方案至當地召開座談會進行溝通協調後，再續提本專案小組審查。(二) 議題層次上可先就本次捷運局依前兩次會議所研擬之必要捷運設施及最小面積用地，檢視三處開發基地採聯合開發或徵收之可行性評估；如另有爭議部分，則建議應嘗試建立出一溝通平台。……」

3. 有關土地開發區(捷)基地容積獎勵原則，經本市都市計畫委員會 102 年 9 月 17 日「捷運系統萬大~中和~樹林第一期路線與信義線東延段都市計畫變更案土地開發區(捷)基地容積獎勵原則」會議討論獲致共識，以捷運局所提方案，即原則以土地開發區(捷)基地，依原建築容積(原容如低於法容以法容為準)+0.5 倍法容+捷運獎勵之原則辦理。操作上應加註以「一坪換一坪」為上限(平均值)辦理，因前述容積獎勵原則涉及都市環境承载力與本府政策，仍應依都市計畫委員會審議決議辦理。
4. R04 南側 7 層建物係坐落於信義區永春段 3 小段 351 地號上，使用分區住三，法定建蔽率 45%、法定容積率 225%，因屬原為建蔽率及面前道路檢討興建之建物，其原建蔽率估算為 56%，原建築容積達 350%(仍應以建管處核准為準)，已達法定容積率)之 1.56 倍。依前述土地開發區(捷)基地容積獎勵原則辦理時，已較一般都市更新獎勵為佳。另本府捷運局依本計畫都市計畫委員會專案小組審查意見，就 R04 站捷二用地研擬必要捷運設施及最小面積用地之替代方案，替代方案範圍分為兩區塊，西端通風井 Y(進、排氣井)，建議以最小面積採徵收方式取得(面積約 292m²)；東端最小用地範圍(基地面積約 1,374m²)，辦理土地開發並設置捷運出入口，並於 102 年 11 月 13 日辦理座談會向民眾說明。
5. 本計畫 103 年 2 月 21 日都市計畫委員會第 5 次專案小組審查意見略以：「本案用地變更部分同意依市府捷運局於簡報中所擬建議，即……『R04 站南側捷二用地，維持公展範圍(基地面積 3,328 m²)，並辦理土地開發』、……續提委員會(大會)審議。」
6. 有關徵收並非用地取得之唯一方式，依目前土地徵收條例

	<p>規定，未來係用市價辦理徵收協議相關作業，本案如依原公展範圍辦理開發時，較可創造地區發展及環境之改善。若無法爭取到大多數地主支持時，勢必會作一些調整，惟就本基地之情形及陳情人之意見，會在都市計畫委員會中報告，仍應依都市計畫委員會審議決議辦理。</p>
委員會決議	<p>一、R04 站南側捷二用地，維持公展範圍（基地面積 3,328 m²），並辦理土地開發。</p> <p>二、同「市府回應意見」。</p>
編號	9-1 陳情人 把明貽（R04 捷二）
陳情理由	<p>請問主席及各位委員，如果您的建物被納入「聯開」案，而日後將分得較原有建物面積更小（約原有房屋面積六成）坪數時，根本無法居住，您認為這合理、公平嗎？可以接受嗎？同時，貴委員會應就陳情人所提之陳情內容、問題，兼顧情、理、法各層面，逐一作出合理審慎之答覆，並就 351 地號建物之「特殊性」、「獨特性」，而應以「專案」方式提供應有之獎勵措施，保障住戶權益，共創「雙贏」局面，此乃大有為政府所當為之事。</p> <p>一、主旨：</p> <p>有關「信義捷運線東延段 R04 車站南側基地聯合開發案」，反對「捷運局」將 351 地號土地以「非必要、莫須有」之理由，「中飽私囊、鯨吞捷運獎勵容積」之違法事實，「剝奪住戶 350 %法定容積保障」之既有權益，「圖謀一己之利，便宜行事」，經由「玩弄愚民策略及推諉責任」之手段，「犧牲住戶權益、掠奪居民財產，「恣意濫權，毫無依據」、「強暴民意，掠奪財產」以遂其迫使住戶逼不得已而遭強制搬遷驅離之目地，更漠視住戶「自由居住」之憲法人權保障。</p> <p>二、說明：</p> <p>1. 反對「捷運局」以非必要、莫須有之理由，減損住戶房屋面積至無法居住為目的</p> <p>a. 於原設計規劃中，即未將 334、351、367 等三筆七層樓建物地號之土地納入本「聯開」案範圍內。</p> <p>b. 其後，「捷運局」以工安、街廓完整及土地面積不足（日後住戶將無法加入都市更新）為由，擅將前述三筆土地納入「聯開」案範圍內。</p> <p>c. 其中 334 及 367 地號住戶，因尋求費鴻泰立委協助，致「捷運局」不得不將其排除；而 351 地號住戶，因係尋求台北市議員之協助，致未能被排除，堅決反對「捷運局」此種歧視不公及差別對待之作為。</p> <p>d. 於 100.08.26「市長與民有約」座談會中，郝市長詢問「捷運局」代表：他們（351 地號）加入「聯開」是</p>

否有必要性？；代表答稱：沒有必要性。郝市長當即裁示：「工安問題是你捷運局的問題，應確保居民居家及施工安全，並由當事人自行決定是否參與聯合開發」，堅決反對「捷運局」此種罔顧市長裁示及居民權益之惡劣行徑。

e. 最後，「捷運局」基於維護其自身利益及需要之考量，乃援引相關捷運法規，惡意將 351 地號土地納入，並以減損住戶房屋面積至無法居住為目的（分配原有建物之 6 成面積，即 1 坪換 0.6 坪），堅決反對「捷運局」此種濫用權力之蠻橫作為。

2. 反對「捷運局」以中飽私囊方式，鯨吞捷運獎勵容積

a. 對於捷運「聯開」案件，依法將可獲得 50 % 之額外捷運容積獎勵，且「捷運局」宣稱「聯開」案之實施，係採「建商出錢，住戶出地，捷運（局）監督」之模式進行。

b. 「捷運局」利用住戶之地面及地下層面積，供作捷運乘客進出場所，不但未作適當回饋，補償住戶損失，反而攫取其中一半之獎勵容積，「吃猶外帶」更生居民損害，是何道理？又豈「監督者」所當為之？

c. 試問，若市民參與「都市更新案」，是否「都市更新處」亦有權要求應分得一半之「都更獎勵容積」？政府施政又豈有公義可言？

d. 「捷運獎勵容積」本係政府鼓勵人民參與重大建設所給予人民之獎勵，而執行機關「捷運局」如此「球員兼裁判」、「中飽私囊」之不當離譜行徑，更應當即糾正制止，務使「捷運獎勵容積」能完全回餽、補償提供土地之住戶居民。

3. 反對「捷運局」剝奪住戶原有 350 % 法定容積保障之既有權益

a. 本 351 地號建物係於民國八十年間由四層樓改建為七層樓，該建物當時核定之法定容積為 350 %。

b. 而本案目前之法定容積則為 225 %，即令 351 地號土地被納入本案之基地範圍，就保障既有住戶居民權益之原則下，亦應就 351 地號建物之「特殊性」與「獨特性」，將既有 350% 之原建物容積，取代目前 225% 之法定容積，除應以「專案」方式提高「獎勵容積」外，並作為本地號住戶建物面積分配之計算基準。

c. 同時，因 351 地號建物亦包括地下室面積，當時建物承購人亦以高價金額承購該分攤之面積，此與本案之其他地號建物相較，亦具有所謂之「特殊性」與「獨

特性」，故本地號住戶應另外以「專案」辦理，增配各住戶地下室停車位一個。

4. 反對「捷運局」圖謀一己之利，便宜行事

依據「捷運局」於今年1月5日以府捷聯字第10034924100函，若未能將351地號七層樓建物納入本「聯開」範圍，則其將面臨以下不利情況：

- a. 增加衍生之建物保護費用約1億2千萬元
- b. 因施工困難度及風險度高，延長施工時程
- c. 建物完成後將缺乏整體都市設計格局（街廓完整）
- d. 須特別注意周遭施工安全作業（工安因素）
- e. 未來基地面積成凹字形，不易規劃
- f. 另外，周遭建物防火牆亦將退縮，將更為縮減基地面積

5. 反對「捷運局」玩弄愚民策略及推諉責任之手段

a. 「捷運局」聲稱：「建物面積雖減少，但建物完成增值後，總價值仍將維持不變，並不會造成住戶損失」。

--事實上，因房屋室內面積減小，不符住戶基本需求，無法居住；換言之，若日後房價下跌，又該如何？重要的是，住戶僅在意日後房屋面積，是否仍能繼續維持居住基本條件；房價如何，並不在意，若能增值，當然更好。

b. 「捷運局」辨稱：對「一坪換一坪（室內）面積」之住戶「權益分配」訴求，將盡力向「都委會」爭取。

--「捷運局」對有關本地號住戶未來分配「室內面積」嚴重減縮之問題及相關「權益分配」之主張，本應就其權責對住戶提供應有之保障，竟將該「室內面積」問題惡意轉換為必須「提高容積獎勵額度」始能解決，並須經由「都委會」同意始可。

「捷運局」明知要求「都委會」同意「提高容積獎勵額度」，甚不可能，且「都委會」亦僅就其權責範圍（即屬「都市計畫案公告實施之內容」）作成決定，對於非屬其權責範圍之事項（住戶權益保障訴求）當予以排除，並以明知「都委會」所將作出之審議結果：「... 有關住戶權益分配訴求，非屬本會權責...」，作為排除「住戶權益保障訴求」之藉口，混淆視聽、推卸責任，莫此為甚，對於住戶居民之權益維護，毫無保障，故本地號住戶堅決反對成為政府「責任推諉」下之祭品。

c. 「捷運局」於101.01.05來函說明二、（一）、4中稱：因351地號七層樓土地面積僅274平方公尺，現階段如不一併納入開發之審議，日後如依法不能進行該七層樓之都市更新時，亦顯有妨礙其權益而未盡告知之情形...，就保障地主合法權益而言，亦是提供該土地增加選擇之機會。

--「捷運局」將住戶居民視為「愚民」，一方面假好心勸說住戶參與「聯開」案，而另一方面卻強行將之納入「公展」，更將蠻橫過關，圖假公權力之名，行掠奪市民資產之實，獲取暴利，更逼得本地號七層樓住戶日後無法繼續居住，實極惡劣，彷彿無人政府。相關主管機關亦明知此一情況，卻「相互推諉、彼此掩護、交相爭利」，而人民何辜受害？此亦為何捷運弊案連連暴發，而原本被納入本案之 334 及 367 地號住戶，卻避之猶恐不及，事實如何，立見分曉。

6. 「犧牲住戶權益」、「掠奪居民財產」，住戶所受損害為：
 - a. 日後建物完成後，土地持份面積將較現有持份面積至少減少一半以上。
 - b. 現有建物 350% 之容積獎勵，將被現有 225% 之法定容積取代，政府保障人民基本權益，應溯既往，又何能恣意剝奪？
 - c. 依「捷運局」估算，未來建物完成後，室內面積將減少約 40%，不符住戶基本居住面積需求，勢將被強制逐出居地，又豈政府德政所為？
 - d. 參與「都市更新」居民，尚可得至少如郝市長所稱「一坪換一坪」之條件，而參與本「聯開」併同「都更」辦理案，當可同時享有聯合開發之捷運獎勵容積及都市更新獎勵之雙重優惠措施，然而卻分得較原建物面積更少之坪數（遠不足「一坪換一坪」），加重住戶所受損害，是何道理？
 - e. 同時，於本「聯開」案基地範圍兩側，其後本被納入復又遭排除之 334 及 367 等地號七層樓建物，俟本案完成後，其房屋價值亦「水漲船高」，且仍能保有原居室面積，相對而言，此亦不啻為本地號住戶之另一類損害，豈有公允可言？
 - f. 另外，因本地號建物亦包括地下室面積，當時建物承購人亦以高價金額承購該分攤之面積，此與本案其他地號建物相較，並無地下室面積分攤承購情況，若本地號住戶未能較本案之其他地號增配地下室停車位，亦顯不公，怨難接受。
7. 恣意濫權、毫無依據，強暴民意、掠奪財產
 - a. 「捷運局」另引用大眾捷運法第 7 條第 1 項：「為有效利用土地資源，促進地區發展，主管機關得辦理大眾捷運系統路線、場、站土地及其毗鄰地區土地之開發」。其間，同樣基於工安、衛廓完整等相同因素考量，復將 334、351 及 367 等三筆七層樓建物地號之土地納入「聯開」案。然

	<p>而最後竟將 334 及 367 二筆地號土地排除，不顧 351 地號土地住戶之極力抗爭，而獨將之納入？所憑藉之理由何在？選擇性辦案決策，不公不義，恣意濫權，毫無依據。</p> <p>b.縱令，「捷運局」得以援引該條例行使，亦應以保護住戶權益為依歸，並非可任意擴大解釋、恣意行使權力，成為強暴民意，掠奪財產之憑據；若造成住戶損害，「捷運局」及相關主管機關，自當以「專案」獎勵方式，彌補住戶損害。</p> <p>三、結論：</p> <p>「捷運局」口口聲聲「為住戶設想」，卻都是「口是心非」之言，圖一己之私，更罔顧本地號住戶之訴求主張，強行提出申請辦理「公開展覽」，自當保障住戶居民之財產權益不受損害，更不得推諉卸責，或漠視住戶權益毫無保障；猶如游泳教練既將學員推落水中教泳，理當保障其性命安全，勿使溺水或任令其自生自滅。</p> <p>故陳情人懇請 貴委會應撤銷本「公開展覽」或要求「捷運局」變更設計，將本地號土地自該「聯開案」範圍內排除；否則即應要求「捷運局」就陳情人所提出之以下最基本主張配合辦理，以兼顧基本權益之保障。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 一坪換一坪（室內）面積 2. 未來含公設之「權狀面積」不得小於住戶現有之「權狀面積」 3. 地下室停車位一個
<p>建議辦法</p>	
<p>市府回應見</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 同編號 7、9 研析意見。 2. 有關土地開發區（捷）用地都市計畫變更案之主要計畫及細部計畫案經本市及內政部二級都市計畫委員會審議通過及公告發布實施後，配合捷運建設推動時程與地主辦理用地之協議價購作業，除開發用地屬單一土地所有人外，如地主選擇不領取土地補償費，以前述費用折抵興建公有不動產之樓地板面積，俟完成用地協議之程序後，捷運工程局會辦理公開徵求投資人作業，未來投資申請人之開發能力、財務能力及權益分配比例均會列為評審項目，俟評選出投資人後，再簽訂土地開發投資契約書。 3. 有關本開發案未來權益分配狀況會受周遭區域環境、基地面積與完整性、使用分區、規劃產品定位及市場行情等因素影響。故本府捷運局於說明會或座談會時預估比例係為向地主說明之假設參考值，並非本開發案最終權益分配比例。後續會依地主所持有土地之貢獻值與投資人所出之建物建造成本二者做相對應之比較值，比較出來後即為所謂

	<p>的權益分配比例。未來會委託辦理土地鑑價及建造成本之鑑定作業，依評估後之土地成本及建造成本，再與投資人所提送之建議書做比對，將相關資料提報「臺北市臺北都會區大眾捷運系統土地開發權益分配審議委員會」審議，確認與投資人協商底線，俟協商確定後，方得確定權益分配比例。</p> <p>4. 捷運建設之興建因目前中央及地方財政並不寬裕，故國發會及財主單位皆會要求地方主管機關負擔部分建設之經費，對本市的補助，係扣掉自償率後，中央就興建捷運所衍生之外部效益，必須納入成本考量，故依大眾捷運系統土地開發辦法及相關法規之規定給予捷運獎勵，其中 1/2 捷運獎勵係給予地主，另外的 1/2 捷運獎勵由本府取得後挹注捷運建設所需之經費。另土地開發區(捷)用地之獎勵原則，無論個案或專案，在執行上應有一致性之原則，並不會因為單一個案而影響整個捷運建設容積獎勵之機制。</p>
<p>委員會決議</p>	<p>一、R04 站南側捷二用地，維持公展範圍（基地面積 3,328 m²），並辦理土地開發。</p> <p>二、同「市府回應意見」。</p>
<p>編號</p>	<p>9-2 陳情人 把明貽 (R04 捷二)</p>
<p>陳情理由</p>	<p>有關「信義捷運線東延段 R04 車站南側基地聯合開發案」，堅決反對：台北市政府違背郝龍斌市長「由當事人自行決定是否參與聯合開發案」之承諾，未經住戶同意逕將信義區永春段三小段 351 地號之土地納入本案。更反對「捷運局」：圖謀一己之利，為「避禍」卻「嫁禍」於無辜住戶，更以「莫須有」之理由及「推諉權責」之作為，提供「不確定」之住戶權益保障為賭注籌碼，「誣愚」住戶，罔顧「居住正義」及人民享有「自由居住」之憲法保障，減損住戶居室面積，以遂其迫使住戶無法居住而遷離之目地。</p> <p>故堅決要求：</p> <p>台北市政府、台北市政府都市發展局、台北市政府捷運工程局於台北市都市計畫委員會完成審議前，應立即撤案或作變更，以將「351 地號」土地排除於本案範圍。</p> <p>否則基於憲法對「人民財產」及「自由居住」權之保障，視為同意以下之權益主張，並以「專案」方式辦理：</p> <p>1、1 坪換 1.3 坪（室內）面積</p> <p>2、地下室停車位一個</p>
<p>建議辦法</p>	
<p>市府回應意見</p>	<p>同編號 7、9、9-1 研析意見。</p>

委員會議	<p>一、R04 站南側捷二用地，維持公展範圍（基地面積 3,328 m²），並辦理土地開發。</p> <p>二、同「市府回應意見」。</p>		
編 號	9-3	陳情人	把明貽等 14 人（R04 捷二）
陳情理由	<p>主旨： 臺北市信義區永春段三小段 351 地號（以下簡稱：本地號）陳情人等住戶，謹重申以下之基本一貫立場： 堅決反對臺北市政府捷運工程局（以下簡稱：「捷運局」）未經陳情人等住戶之同意，逕將本地號土地納入「北市信義捷運線東延段 R04 車站南側基地聯合開發案」。然本地號土地既已被強行納入本案範圍，則臺北市政府及相關主管機關視為同意陳情人等如后之「聲明」；以確保陳情人等之基本權益不受損害。</p> <p>說明： 一、依「捷運局」於 101 年 4 月 18 日以北市捷聯字第 10131146900 號函辦理，並提供「351 地號住戶陳情書簽署名單」乙份（如附件）。</p> <p>二、另依臺北市都市計畫委員會就有關「捷運聯合開發案」之地主「權益分配」問題，曾於 100 年 9 月 29 日以北市畫會一字第 10030066500 號來函略稱「至於聯開案件權益分配，非屬本會審議都市計畫之範疇，副請權責單位捷運工程局依規定處理」；複於同年 11 月 4 日以北市畫會一字第 10030074900 號函又稱：「至於陳情人等要求一坪（權狀坪）換一坪（室內坪），係屬市府捷運工程局後續聯合開發計畫權利分配事宜，非屬本會都市計畫審議事項」，特先敘明。</p> <p>三、此外，郝市長於今年 4 月 12 日在「中天電視台」晚間十時播出，由陳文茜女士主持「文茜的世界」談話性節目中，就有關「都更」議題，亦特別強調： 「實施者（即建商）與住戶間，應以透明及對等方式進行協商」又稱：「應先談住戶權益，然後再談其他」，此正呼應郝市長去年 8 月 26 日於「市長與民有約」座談會中質問「捷運局」代表：「如果沒有變得更好，那人家為何要加入（聯開案）？」故對於本案--即「捷運聯開併同都更案」之實施，自應遵照郝市長所認同之理念「先談好住戶權益之保障」後，始能進行。</p> <p>四、茲因本地號土地既已被納入本「聯開案」範圍（未來地上 15 層，地下 3 層建物），並於「都委會」之程序審理中。陳情人等迫於無奈，乃同意「捷運局」於上述來函「說明六」中所稱「…尚請協助提供全部地主具名及簽章之聲明書予本局，本局將併臺端最新主張以「專案」方式…提供本市都市</p>		

	<p>計畫委員會審議參考」之作為。</p> <p>不論「都委會」最終之審議結果為何，「捷運局」既身為相關捷運權益分配之「權責」機關，更當呼應郝市長之具體主張，就 351 地號土地、建物之「特殊性」、「獨特性」以「專案」方式辦理，確保陳情人等之基本權益不受損害。</p> <p>最後，陳情人等再次提出「聲明」：</p> <p>本 351 地號土地既已被強行納入捷運「聯開案」範圍，基於憲法對「人民財產」及「自由居住」權之保障，則視為主管機關同意就本地號土地、建物之「特殊性」及「獨特性」，以「專案」方式辦理捷運之「權益分配」事宜，住戶除分得既有樓層外（頂樓分得頂樓），並獲得以下基本權益之保障：</p> <p>1、1 坪換 1.3 坪（室內）面積</p> <p>2、地下室停車位一個</p>
建議辦法	
市府回應意見	同編號 7、9、9-1 研析意見。
委員會決議	<p>一、R04 站南側捷二用地，維持公展範圍（基地面積 3,328 m²），並辦理土地開發。</p> <p>二、同「市府回應意見」。</p>
編號	9-4 陳情人 把明貽（R04 捷二）
陳情理由	<p>主旨：</p> <p>強烈反對「台北市政府」、「台北市都市計畫委員會」於未能徵得北市信義區永春段三小段 351 地號住戶同意且未能提出具體權益保障措施前，逕將本地號土地「非必要性」納入「信義捷運線東延段 R04 車站南側基地聯合開發案」，並擬實施「變更住宅區為土地開發區暨劃定都市更新地區」計畫，損害住戶權益至鉅。</p> <p>故強烈要求「台北市政府」、「台北市都市計畫委員會」若未能事先提出保障住戶權益之具體作為，則應將本地號土地自該「聯合開發案」範圍排除，否則即視為同意本地號住戶所提出之訴求主張。</p> <p>說明：</p> <p>一、依台北市都市計畫委員會於 102 年 7 月 23 日以北市畫會一字第 10230341700 號函通知有關召開上述「第四次專案小組審查會議」事，提出陳情說明。</p> <p>二、訴求主張：</p> <p>1. 「捷運局」強行將本地號土地納入「聯開案」之「非必要性」：(1) 參照「捷運信義線」及其他各線捷運站之設置，無需以捷運「聯開案」之方式規劃，即可於路邊設置簡易捷運站出、入口。(2) 縱若該「R04 南側站」需以「聯合開發案」方式進行，然於「捷運局」之原設計規劃中，並未將本</p>

地號土地納入該站「聯開案」範圍，即可規劃實施。(3)另台北市長郝龍斌於民國100年8月26日於信義區公所舉辦之「市長與民有約」座談會中，曾再三詢問「捷運局」與會代表，有關將該「351地號」土地納入「聯合開發案」範圍內，是否為「必要性」？「捷運局」與會代表均明確答稱：「非必要性」。綜上所述：「捷運局」將本地號土地納入「聯開案」為「非必要性」。

2.另就「都市更新」而言，本地號土地上之七層樓電梯大廈，於民國八十年興建完成，未符「都市更新」之要件，且住戶居住亦甚覺滿意，已多次表達不願參與「聯開案」之意願，此有與「捷運局」數度開會作成之會議記錄可稽。

3.縱若「台北市都市計畫委員會」罔顧住戶訴求，而同意「捷運局」將本地號土地納入「聯開案」，則應要求相關主管及權責機關務必作出妥善、具體之回應，並以「專案」方式辦理，以確保本地號住戶權益不受剝奪、減損，並作為本案審理通過之必要條件，此亦為審理機關所應為「負責任」態度之具體展現。

4.堅決反對「台北市都市計畫委員會」遽以：「有關住戶權益分配訴求，非屬本會權責」之不負責任說詞搪塞，置市民住戶權益於不顧。須知：「現今已沒有任何人（或單位）可作出任何決定，而不需負任何相關責任」之事情存在，此即「法治精神」之本旨。故相關權責機關或審理單位若作成任何有害於當事人權益之決定，終必須承擔一切相關責任後果，更不得相互推諉卸責。

5.強烈要求「台北市都市計畫委員會」應確保本地號既有七層樓建物於當初核定350%之獎勵容積權益，不被任意剝奪、減損。同時應要求「捷運局」就相關「聯開案」所分得之50%額外捷運容積獎勵，完全回饋所有住戶居民。

6.«捷運局»所規劃之«聯開案»，係以«住戶出地，建商出錢，捷運局監督»之合作模式進行，三方應基於公平、對等之地位溝通協商。「台北市都市計畫委員會」並應要求«捷運局»於作業過程中接受«地主住戶»之參與、監督，俾避免任何可能之弊端發生。

7.本地號既有七層樓電梯大廈係於民國八十年興建完成，與其他周遭於民國六十年間興建之四層樓建物價值大不相同。強烈反對將二者不同樓層、售價、等級、建材、屋齡之建物，單以土地持分面積作為房屋坪數換算之依據，並藉由換算後室內面積之嚴重不足，而無法符合住戶居住面積之基本要求，以遂迫使住戶搬離之目的，此已嚴重侵害憲法保障人民有「居住自由」之權利。故「台北市都市計畫委員會」應要求「捷運局」就本案應以「房屋價值」作為換算基準，始符公允。

	8. 基本權益要求：同時「台北市都市計劃委員會」應要求「捷運局」就有關本地號住戶居民所主張之下述基本權益，提出具體保障。(1) 1 坪換 1.3 坪面積 (2) 地下室停車位一個		
建議辦法			
市府回應意見	同編號 7、9、9-1 研析意見。		
委員會決議	一、R04 站南側捷二用地，維持公展範圍（基地面積 3,328 m ² ），並辦理土地開發。 二、同「市府回應意見」。		
編號	9-5	陳情人	把明貽 (R04 捷二)
陳情理由	<p>主旨：</p> <p>茲就「台北市政府捷運工程局」辦理有關「信義捷運線東延段 R04 車站南側基地聯合開發案」，對於納入該「聯開案」之「北市信義區永春段三小段 351 地號」七層樓住戶及周邊四樓居民，有權「判死」卻不欲「判生」之主張，提出強烈抗議。同時要求「台北市政府」、「台北市都市計劃委員會」若未能事先提出保障住戶權益之具體作為，則應將本地號土地自該「聯合開發案」範圍排除，否則即視為同意本地號住戶所提出之訴求主張。</p> <p>說明：</p> <p>一、茲就陳情人於今年 8 月 1 日參加台北市都市計畫委員會所召開有關北市捷運信義線東延段工程「第四次專案小組審查會議」所提之陳情說明事項（詳見：102 年 7 月 31 日第 102073101 號陳情書），進一步提出補充說明。</p> <p>二、：補充說明事項</p> <p>1. 「捷運局」有權判死、不欲判生，毫無誠意</p> <p>「捷運局」相關人員於會中主張：若「351 地號」七層樓建物之土地納入本案範圍內（並同時配合「都更」辦理），則該地號住戶絕對無法「一坪換一坪」；又稱：若該地號土地不納入本案範圍內，而縮小「聯開案」基地範圍只限於周邊四樓住宅土地，則周邊四樓住戶也一樣無法「一坪換一坪」。猶記郝市長數年前推動之「都市更新案」，地主住戶尚可「1 坪換 1 坪」，更好甚且可達「1 坪換 1.3 坪」以上；然該捷運「聯開案」除配合增加多項「獎勵容積」優惠措施外，建商更可取得每坪百萬元以上之房屋售價，再再均極利於地主住戶之權益分配，卻竟然「1 坪換 1 坪」猶不可得，逼使住戶無法可居，必須搬遷！誠已違背憲法所保障之人民自由居住權利！</p> <p>「捷運局」既能「判死」卻不欲「判生」，公理何在？誠意</p>		

何在？

2. 積極加高「捷運局」所分得之權益分配比例

於上述說明中，影響地主住戶權益分配最大之關鍵因素即「建商與捷運局間之權益分配比例」，而「捷運局」所分得權益比例之多寡，更是嚴重影響「地主住戶」之房屋分配比例。而「未來房屋售價」更決定於「建商與捷運局間之權益分配比例」，就本案而言，「捷運局」係以早期每坪約四、五十萬元之房屋售價以「5:5」與「建商」協商權益分配，而非以現今房屋售價高達二倍以上之「7:3」或「75:25」比例分配，致「地主住戶」所分得之「房屋分配比例」過低（如「捷運局」所言：尚不足「1坪換1坪」），殊不合理。似此，若「捷運局」能確實依房價水準與「建商」協商，且該權益分配比例之計算，應採透明化，並在地主住戶之監督下慎選可提供回饋條件較佳、道德良知較高之「建商」配合，並以「7:3」或「75:25」等較佳之適當比例分配，則「地主住戶」能分得更好之房屋坪數比例，並非難事，不但可達成「雙贏」目標，更可避免人為流弊。

3. 地主住戶遭受嚴重歧視、毫無地位，政府乃「有照強盜」猶記「捷運局」公佈相關捷運「聯合開發案」規劃初始時，全體地主住戶莫不歡欣鼓舞，競相走告；曾幾何時，該案竟成為相關地主住戶心中最大夢魘，避之猶恐不及。

另就捷運「聯開案」而言，「捷運局」初始即以「住戶出地，建商出錢，捷運監督」之合作模式進行，三方本應基於公平、對等之地位進行協商。

然「北市府」及「捷運局」刻意忽視「地主住戶」權益，反以「喧賓奪主」之姿，除強取地主「地下三層」之部份土地使用外，更不擇手段、「橫徵暴斂」，藉合法「徵收土地」之名，行「巧取豪奪」之實，圖以合法掩飾非法，掠奪「地主住戶」財產權益至極。

實則，「北市府」與「捷運局」既身為政府負責捷運規劃之主管機關，理當投以必要之工程開發經費，造福市民，非以「市府獲利」為依歸；而應以開創市府與地主住戶間「既可市容美化，又可住戶安居」之「雙贏」局面。

若市府以掠奪住戶居民之財產以為其所獲取之利益，則政府與「有照強盜」又有何異？

4. 籲請「都委會」以「專案」爭取容積獎勵之提高

鑒於本案之特殊性，陳情人籲請貴委會，除要求「北市府」、「捷運局」審慎評估、確保住戶居民權益外，更向相關單位爭取更佳之「獎勵容積」，遂使本案之順利進行。

如若不然，亦請貴委會除要求「北市府」、「捷運局」，就

	最小範圍之情況下採「簡易出入口」設計，切勿影響住戶居民之日後權益。		
建議辦法			
市府回應意見	同編號7、9、9-1研析意見。		
委員會決議	一、R04 站南側捷二用地，維持公展範圍（基地面積 3,328 m ² ），並辦理土地開發。 二、同「市府回應意見」。		
編號	9-6	陳情人	把明貽（R04 捷二）
陳情理由	<p>主旨：</p> <p>茲就「台北市政府捷運工程局」辦理有關「信義捷運線東延段 R04 車站南側基地聯合開發案」，對於納入該「聯開案」之「北市信義區永春段三小段 351 地號」七層樓住戶及周邊四樓居民，有權「判死」卻不欲「判生」之主張，提出強烈抗議。同時要求「台北市政府」、「台北市政府捷運工程局」及「台北市都市計畫委員會」若未能事先提出保障住戶權益之具體作為，則應將本地號土地自該「聯合開發案」範圍排除，否則即視為同意本地號住戶所提出之訴求主張。</p> <p>說明：</p> <p>一、茲就陳情人於今年 8 月 1 日參加台北市都市計畫委員會所召開有關北市捷運信義線東延段工程「第四次專案小組審查會議」後，就所提之陳情事項，說明如后。</p> <p>二、：說明事項</p> <p>1. 「捷運局」歧視本「351 地號」七層樓住戶權益 「捷運局」就本地號七層樓住戶所提出之建物面積更新比例為： <u>1 坪換 0.6 坪面積，且「價值不變」</u> 身為北市府捷運主管機關竟然連如此不公不義的話都說的出，顯然欲逼迫所有住戶因無法居住而搬遷，令人髮指，更毫無法理、天理可言。</p> <p>2. 「捷運局」強行將本地號土地納入「聯開案」之「非必要性」</p> <p>(1) 參照「捷運信義線」及其他各線捷運站之設置，無需以捷運「聯開案」之方式規劃，即可於路邊設置簡易捷運站出、入口。</p> <p>(2) 縱若該「R04 南側站」需以「聯合開發案」方式進行，然於「捷運局」之原設計規劃中，並未將本地號土地納入該站「聯開案」範圍，即可規劃實施。</p>		

(3) 另台北市長郝龍斌於民國 100 年 8 月 26 日於信義區公所舉辦之「市長與民有約」座談會中，曾再三詢問「捷運局」與會代表，有關將該「351 地號」土地納入「聯合開發案」範圍內，是否為「必要性」？

「捷運局」與會代表均明確答稱：「非必要性」
綜上所述：「捷運局」將本地號土地納入「聯開案」為「非必要性」。

3. 多次拒絕參與本「聯開都更」案

另就「都市更新」而言，本地號土地上之七層樓電梯大廈，於民國八十年興建完成，未符「都市更新」之要件，且住戶居住亦甚覺滿意，已多次表達不願參與「聯開案」之意願，此有與「捷運局」數度開會作成之會議記錄可稽。

4. 「專案」辦理、確保基本權益

縱若「台北市都市計畫委員會」罔顧住戶訴求，而同意「捷運局」將本地號土地納入「聯開案」，則應要求相關主管及權責機關務必作出妥善、具體之回應，並以「專案」方式辦理，以確保本地號住戶權益不受剝奪、減損，並作為本案審理通過之必要條件，此亦為審理機關所應為「負責任」態度之具體展現。

5. 「捷運局」有權判死、不欲判生，毫無誠意

而「捷運局」於「都委會」所召開之「第四次專案小組審查會議」中提出：若「351 地號」七層樓建物之土地納入本案範圍內（並同時配合「都更」辦理），則該地號住戶絕對無法「1 坪換 1 坪」；又稱：若該地號土地不納入本案範圍內，而縮小「聯開案」基地範圍只限於周邊四樓住宅土地，則周邊四樓住戶也一樣無法「1 坪換 1 坪」。

猶記郝市長數年前推動之「都市更新案」，地主住戶尚可「1 坪換 1 坪」，更好甚且可達「1 坪換 1.3 坪」以上；然該捷運「聯開案」除配合增加多項「獎勵容積」優惠措施外，建商更可取得每坪百萬元以上之房屋售價，再再均極利於地主住戶之權益分配，卻竟然「1 坪換 1 坪」猶不可得，逼使住戶無法可居，必須搬遷！誠已違背憲法所保障之人民自由居住權利！

「捷運局」既能「判死」卻不欲「判生」，誠意何在？
公理何在？

6. 「捷運局」應積極取得高權益分配比例

於上述說明中，影響地主住戶權益分配最大之關鍵因

素即「建商與捷運局間之權益分配比例」，而「捷運局」所分得權益比例之多寡，更是嚴重影響「地主住戶」之房屋分配比例。

而「未來房屋售價」更決定於「建商與捷運局間之權益分配比例」，就本案而言，「捷運局」係以早期每坪約四、五十萬元之房屋售價與「建商」分別以「55:45」協商權益分配比例，而非以現今房屋售價高達百萬元以上「7:3」或「75:25」之高比例分配，致「地主住戶」所分配之「面積更新比例」亦無法升高而偏低（如「捷運局」所言：尚不足「1坪換1坪」），殊不合理。

似此，若「捷運局」能確實依房價水準與「建商」協商，且該權益分配比例之計算，應採透明化，並在地主住戶之監督下慎選可提供回饋條件較佳、道德良知較高之「建商」配合，並取得「7:3」或「75:25」之高權益分配比例分配，則「地主住戶」能分得更好之房屋坪數比例，並非難事，不但可達成「雙贏」目標，更可避免人為流弊。

7. 地主住戶遭受嚴重歧視、毫無地位，政府乃「有照強盜」

猶記「捷運局」公佈相關捷運「聯合開發案」規劃初始時，全體地主住戶莫不歡欣鼓舞，競相走告；曾幾何時，該案竟成為相關地主住戶心中最大夢魘，避之猶恐不及。

另就捷運「聯開案」而言，「捷運局」初始即以「住戶出地，建商出錢，捷運監督」之合作模式進行，三方本應基於公平、對等之地位進行協商。

然「北市府」及「捷運局」刻意忽視「地主住戶」權益，反以「喧賓奪主」之姿，除強取地主「地下三層」之部份土地使用外，更不擇手段、「橫徵暴斂」，藉合法「徵收土地」之名，行「巧取豪奪」之實，圖以合法掩飾非法，掠奪「地主住戶」財產權益至極。

實則，「北市府」與「捷運局」既身為政府負責捷運規劃之主管機關，理當投以必要之公程開發經費，造福市民，非以「市府獲利」為依歸；而應以開創市府與地主住戶間「既可市容美化，又可住戶安居」之「雙贏」局面。

若市府以掠奪住戶居民之財產以為其所獲取之利益，則政府與「有照強盜」又有何異？

8. 堅決要求「有權就有責」

堅決反對「台北市都市計畫委員會」遽以：「有關住戶權益分配訴求，非屬本會權責」之不負責任說詞搪塞，置市民住戶權益於不顧。須知：「現今已沒有任何人（或單位）可作出任何決定，而不需負任何相關責任」之事情存在，此即「法治精神」之本旨。

故相關權責機關或審理單位若作成任何有害於當事人權益之決定，終必須承擔一切相關責任後果，更不得相互推諉卸責。

9. 「捷運容積獎勵」應完全回饋住戶

強烈要求「台北市都市計畫委員會」應確保本地號既有七層樓建物於當初核定 350% 之獎勵容積權益，不被任意剝奪、減損。住戶因此而遭受巨大損害，而「捷運局」卻贏取巨大利益，故「捷運局」應就相關「聯開案」所分得之 50% 額外捷運容積獎勵，完全回饋所有住戶居民。

10. 「捷運聯開案」之三方公平對等合作模式

「捷運局」所規劃之「聯開案」，係以「住戶出地，建商出錢，捷運局監督」之合作模式進行，三方應基於公平、對等之地位溝通協商。「北市府」及「都委會」並應要求「捷運局」於作業過程中接受「地主任住戶」之參與、監督，俾避免任何可能之弊端發生。

11. 本地號七層樓電梯大廈與舊有四樓老舊公寓之價值不同

本地號既有七層樓電梯大廈係於民國八十年興建完成，與其他周遭於民國六十年間興建之四層樓建物價值大不相同。

強烈反對將二者不同樓層、售價、等級、建村、屋齡之建物，單以土地持分面積作為房屋坪數換算之依據，並藉由換算後室內面積之嚴重不足，而無法符合住戶居住面積之基本要求，以遂迫使住戶搬離之目的，此已嚴重侵害憲法保障人民有「居住自由」之權利。

故「台北市都市計畫委員會」應要求「捷運局」就本案應以「房屋價值」作為換算基準，始符公允。

12. 基本權益訴求主張：

為確保本地號七層樓住戶居住生存權，並重新主張以下基本權益：

(1) 1 坪換 1.2 坪面積

(2) 地下室停車位一個

並籲請「北市府」、「捷運局」及「北市都委會」鑒

	<p>於本案之特殊性，以「專案」爭取容積獎勵之提高，確保住戶居民權益，遂使本案之順利進行。</p> <p>如若不然，亦請貴委會除要求「北市府」、「捷運局」及「北市都委會」就最小範圍之情況下採「簡易出入口」設計，切勿影響住戶居民之日後權益。</p> <p>素仰鈞座學養兼備，對於推動都市更新、改善市容、提升市民居住品質不遺餘力；同時亦兼顧公權力不允濫用、市民居住正義不被侵害、更不容官官相護，唯公至正，深獲市民讚許、信賴。</p> <p>此外，更對於陳情人等攸關身家性命財產安全遭受侵害之事，均能體恤重視，故懇請鈞座之鼎力相助，確保住戶居民權益，俾避免造成不可挽回之重大損害。</p>		
建議辦法			
市府回應意見	同編號7、9、9-1研析意見。		
委員會決議	<p>一、R04 站南側捷二用地，維持公展範圍（基地面積 3,328 m²），並辦理土地開發。</p> <p>二、同「市府回應意見」。</p>		
編號	9-7	陳情人	把明貽（R04 捷二）
陳情理由	<p>主旨： 強烈反對：</p> <p>台北市政府捷運工程局於 102 年 11 月 13 日假本市松山商職召開「捷運信義線東延段 R04 車站南側基地開發事宜座談會」，會中主要說明宣告事項：</p> <ol style="list-style-type: none"> 對於捷運線之規劃，「捷運局」坦承：有「自償率」的壓力。 對於原有七層電梯大樓住戶，「捷運局」另依「地主：投資人」分配比例「58：42」複行計算結果，戶所分得之房屋面積約為「1 坪換 0.7 坪」。（較之前「1 坪換 0.6 坪」為多） 上述住戶房屋面積之分配，係以「土地持份面積比例」作為計算依據，且以「個案」不得破壞「通案」之原則處理。 且所有地主任戶之房屋面積分配，以「一坪換一坪」為上限。 <p>說明：</p> <p>一、顯然，該次會議僅為「捷運局」於完成內部討論後，所作出之結論「宣告」，並非地主任戶與「捷運局」間之雙方坦誠協商溝通會議，陳情人等深感遺憾，也在此特</p>		

別提出抗議。

二、政府相關主管機關就任何公共建設，自應自行籌措費用及編列預算進行，但決不能因「自償率」的要求及壓力，極度追求自身利益，而置住戶權益損害而不顧，此本末倒置之作法，除造成人民對政府極為負面看法外，更為政府施政帶來極不利之影響，應速予以制止糾正。

三、郝龍斌市長於早期推動「都市更新案」時，而以當時房價約新台幣四、五十萬元一坪，即喊出「一坪換一坪」之口號。另北市府於民國 100 年 8 月 26 日所舉辦「市長與民有約」之座談會中，本人即當面向郝龍斌市長陳情相關事項，郝市長並當面質問捷運局與會代表「如果沒有變得更好，那人家為何要加入（聯開案）？」如今之房價又已翻漲一倍以上，然就該「聯開案」亦只不過「1 坪換 0.7 坪」，造成地主住戶重大損害，更無法居住被迫搬離，真叫住戶情何以堪？又豈非一個民主法治國家所能為之？

四、至於「地主土地持份面積比例」僅係有關房屋及權益計算分配之依據及原則，若不同土地、不同性質之建物，更應以原有建物之房屋價值併作考量。且該依據及原則並非法律，若當該依據或原則與保障人民基本權益之法律抵觸時，該原則應為無效，故主管機關更不得以此作為任意剝奪地主住戶權益之依據及藉口。

現該七層電梯大樓建物之房屋樓價雖較周邊四層樓建物高出甚多，然以「土地持份面積比例」計算，四層樓建物猶可「一坪換一坪」，然七層電梯大樓建物住戶卻至多僅能「1 坪換 0.7 坪」，難謂公允。

陳情人等更極力反對此種”歧視及不公平對待之差別待遇”

正如一般住戶所云，若將七層電梯大樓建物之土地排除該「聯開案」範圍內，則未來將出現高、中、低樓層參差不齊之難看市容景觀，若將其納入「聯開案」內，則勢將增加未來房屋價值 20% 以上，該七層樓建物土地之「土地價值貢獻極大」。

捷運「聯開案（併都更案）」之基本原則，即是「一坪換一坪」，若因時空背景不同，而為地主住戶爭取更大權益，此亦為市府主管機關所當為之責任，不容推卸，更遑論說出”「個案」不得破壞「通案」基本原則”之謬論。

	<p>五、另就「捷運局」訂出： 所有地主住戶之房屋面積分配，以「一坪換一坪」為上限實在是主管機關態度傲慢之具體表現，此種「官僚」心態更應立即去除改進！</p> <p>六、既然，「捷運聯合開發案」係「地主出地、建商出錢、捷運(局)監督」之模式進行，為維護地主及各方權益，陳情人等亦提出強烈要求，「捷運局」應提出至少三家品質、信譽較優良之建商，供地主住戶評選回饋住戶最優條件之適合建商承攬工程，並減少弊端。</p> <p>謹此： 本地號住戶自始即再三提出陳情，要求「捷運局」在不損及住戶基本權益，並獲得充分保障情況下，始同意被納入該「聯開案」範圍內。 而市政府「捷運局」為捷運聯合開發案有關地主住戶「權益分配」之權責單位，自應充分保障七層電梯大樓地主住戶之權益。 特懇請： 台北市都市計畫委員會 更應要求「捷運局」務必充分做到，此實乃政府保障人民基本權益之核心價值。</p>
<p>建議辦法</p>	
<p>市府回應見</p>	<p>(一) 依本市都市計畫委員會 102 年 9 月 17 日召開「捷運系統萬大—中和—樹林第一期路線與信義線東延段都市計畫變更案土地開發區(捷)基地容積獎勵原則」討論會議，依多數委員共識及分析結果，原則係「土地開發區(捷)基地容積獎勵，依原建築容積(原容如低於法容以法容為準)+0.5 倍法容+捷運獎勵之原則辦理，操作上仍應加註以 1 坪換 1 坪為上限(平均值)」。故 351 地號土地依前述原則辦理時，除可保障原建築容積外，不需要依照獎勵之項目及評定基準，即可獲得 0.5 倍法定容積之提昇，再額外加捷運獎勵容積時(需依捷運設施實際設計之結果估算)，已較本府原都市計畫公展草案及一般都市更新案之獎勵為佳。前述容積獎勵原則，捷運工程局於 102 年 11 月 13 日座談會及 103 年 3 月 25 日協商會議中，皆已向地主說明，但仍應依都市計畫委員會審議決議辦理。</p> <p>(二) 聯合開發係結合民間與公部門力量，藉由開發土地使土地所有人除了提供捷運設施所需土地外，仍能利用原持有之土地取得開發效益，其做法類似民間之土地</p>

	<p>合建，係由地主提供土地，投資人提供資金，進行之土地開發。捷運聯合開發係以土地參與開發，土地所有權人之地地上建物依規定係可先領取建物補償費、達成協議價購獎勵金、限期拆遷獎勵金及人口遷移費等，與一般都市更新案採共同負擔成本方式不同。</p> <p>(三) 有關本案用地範圍內「7層樓建物」及「4層樓建物」所坐落土地，未來如辦理開發時，其容積獎勵計算之方式係依土地現況、面積大小、建蔽率、容積率、原建築容積及相關規定各自檢討。</p> <p>(四) 1坪換1坪僅係本府老舊公寓更新專案，且獎勵容積需依照獎勵之項目及評定基準核實計算，非每位地主皆可換得。經都市計畫變更作業，公告實施為土地開發區(捷)基地，本案範圍內之土地所有權人如願意參與開發係以所持有土地之面積、使用分區、強度、價值、建物貢獻成本、產品定位及獎勵額度等，經實際鑑價作業方得計算可分回開發建物之坪數，捷運工程局從未表示351地號之住戶參加聯開僅能「1坪換0.7坪」之意見，地主實際能分回坪數，仍須經鑑價及權益分配作業後，方能確定。</p> <p>(五) 土地開發區(捷)用地都市計畫變更案之主要計畫及細部計畫案，經本市及內政部二級都委會審議通過及公告發布實施後，配合捷運建設推動時程與地主辦理用地之協議價購作業，俟本府完成用地協議作業程序後，如開發用地未屬單一土地所有人時，則由捷運局辦理公開徵求投資人作業，有關建商之開發能力、財務能力，權益分配比例均會列為評審項目，俟評選出投資人後，再簽訂土地開發投資契約書，辦理過程會秉持公開及透明程序。</p>
<p>委員會決議</p>	<p>一、R04 站南側捷二用地，維持公展範圍（基地面積 3,328 m²），並辦理土地開發。</p> <p>二、同「市府回應意見」。</p>
<p>編號</p>	<p>9-8 陳情人 把明貽 (R04 捷二)</p>
<p>陳情理由</p>	<p>主旨：</p> <p>一、強烈抗議</p> <p>1. 「捷運局」既要捷運信義線 R04 站南側 351 地號七層樓建物住戶加入「聯開」，非但未能提出更好誘因，反迫使住戶接受「1坪換0.7坪」之無理對待，致日後無法居住，更嚴重違反居住公平正義原則。</p> <p>2. 「捷運局」對於住戶所受損害，非但未採妥善有效之救濟措施補救，反就權益分配問題，推諉責任，置市民權益</p>

於不顧。

二、強烈要求

對於住戶之上述權益分配，應該：

就七層樓建物之現有房屋價值（較周邊四層樓建物高出甚多）與日後土地所作貢獻，絕不刻意打壓、矮化，並採一致性分配處理原則，比照現有周邊四層樓住戶之面積分配結果作為分配（外加一車位）。

說明：

一、「1坪換0.7坪」之無理對待

1. 「捷運局」於多次「簡報」中，亦再三提及--若七層樓建物住戶未能加入「聯開」，除於施工期間必須加強工安隔離及安全防護補強措施，增加大量建築成本外；更因未來將成為「凹」字型建物，而嚴重影響房屋外觀、減損價值，且不利整體建物之規劃與使用。

2. 反之，如能將該建物土地納入「聯開」並作整體規劃，除增進市容美觀，增加未來房屋價值外，更因此可取得與建商間權益分配之最佳分配比例，同時亦可成為捷運「聯開案」之優良標竿典範。

3. 故「捷運局」基於減少其所受損害與增加其所獲利益，而極力希望七層樓建物住戶加入「聯開」。

4. 另郝龍斌市長亦曾於100年8月26日之座談會中，就本陳情案件質問「捷運局」與會代表：如果沒有變得更好，那人家為何要加入（聯開）？

亦即「捷運局」應提出更好之誘因，以鼓勵住戶加入「聯開」才對！

5. 然而，「捷運局」非但未能提供更好之誘因鼓勵住戶加入，反以「1坪換0.7坪」作為住戶加入之懲罰，迫使住戶接受未來「土地持份面積、房屋分配面積」均減少之双重損害，是何道理？更嚴重違反郝市長所作之指示！

6. 「捷運局」明知住戶不會同意「1坪換0.7坪」之無理對待，乃又稱：「現階段如不一併納入聯開，則未來會因面積不足，而面臨無法都市更新及受限法令限制之情形」，讓住戶心生畏懼，受其脅迫而不得不接受其要求，並蒙受巨大損害。

真乃是「伸頭一刀，縮頭也一刀」，根本不留住戶活路！

二、「捷運局」推諉責任之不當

1. 「捷運局」人員於今年3月25日下午假該局14樓簡報室召開之座談會中一再強調：「有關與住戶間之權益分配問題，係「都委會」之權責，必須由其處理」。

2. 然「北市都委會」於100年9月29日以北市畫會一字第

10030066500 號函略稱：「至於聯開案件相關權益分配，以及投資者（建商）利益額外回饋地主等事宜，非屬本會審議都市計畫之範疇，副請權責單位捷運工程局依規定處理有關住戶之權益分配」。

3. 又「市府都發局」亦於 100 年 10 月 21 日以北市都規字第 10037613200 號函略稱：「至於聯合開發之權益分配方案、投資者利益額外回饋地主等事宜，非屬都市計畫範疇，仍需由本府捷運工程局依相關規定辦理」。

4. 顯然，「捷運局」對其應負之權責，再三迴避，未能採取積極、有效的救濟措施，如此不負責任的作為，應速予以糾正！

三、權益主張

1. 現有七層電梯大樓與周邊四層矮舊公寓相較，二者因「屋齡、建材、設備（附電梯）、位置（面臨信義路）、每坪造價及土地取得成本」均大不相同，故七層樓建物較四層樓建物之房屋價值亦高出 30% 以上，兩者不得相提並論（陳情人於 80 年間購買七層電梯大樓 58 號四樓之價格約 1,300 萬元，而當時之周邊四層樓矮舊公寓價格約八、九百萬元）。

2. 況且，該七層樓建物係屬「聯開案」中之「都更」部份，而「都更」依據的就是「價值比例變換價值比例」，自應將建物價值差異列為重要考量，而不能單以土地持份多寡，作房屋面積分配之主要依據！

3. 且當時七層樓建物之「原容」350%，故應依「原容如低於法容（225%），以法容為準」之獎勵精神，而將「原容如高於法容，以原容（350%）為準」比照辦理，並作為未來「面積分配」之計算依據。

4. 同時，若該建物土地納入本案後，更便於進行整體規劃設計，無論日後建物外觀、使用效益均大幅提升，並增加房屋價值 30% 以上，土地貢獻價值極高。

5. 此亦符合「捷運局」於簡報中所提：「每位地主開發後可分回之坪數，仍應依其土地持有之面積、分區、強度、價值、產品定位及獎勵額度等因素，經實際鑑價及計算而定」。

*茲以此作為「七層樓建物」與「四層樓建物」未來房屋分配面積之計算分析比較如下：

假設：四層及七層樓建物均有相同之土地面積 274 平方米；「捷運局」與建商之權益分配比例為 60：40；最大容積：1.75 倍

a. 四層樓建物

	<p>土地持份面積：34.25 平方米 (274 / 8)</p> <p>原有容積：225 %</p> <p>建物價值加權值：1.0 (假設四層樓建物之加權值)</p> <p>未來分配房屋面積：34.25 x 1.75 x 2.25 x 1.0 x 0.6 = 80.9</p> <p>b. 七層樓建物</p> <p>土地持份面積：19.57 平方米 (274 / 14)</p> <p>原有容積：350 %</p> <p>建物價值加權值：1.3 (七層樓為四層樓建物價值之 1.3 倍)</p> <p>未來分配房屋面積：19.57 x 1.75 x 3.5 x 1.3 x 0.6 = 93.5</p> <p>故七層樓建物之未來分配面積是四層樓建物的 1.16 倍 (93.5 / 80.9)，因此主張：</p> <p>--七層樓建物住戶應比照周邊四層樓住戶之「面積分配計算結果」作為分配，並外加一車位。</p> <p>「捷運局」對住戶所受之損害，不但未能省思，反以「房屋面積雖減少，但房屋價值不變」回應，居然認為理所當然，欠缺「同理心」之悲憫，心態可議！</p> <p>本七層樓建物不僅僅因其所具之特殊「個案」性，亦關係到住戶既有權益之維護，更也突顯「聯開案」之一貫違反公平、正義之原則。</p> <p>故「捷運局」不得藉「通案」之名吃掉「個案」，而應採取妥適之救濟措施，彌補住戶損害，使達成「雙贏」目標。切莫使本案捷運信義線 R04 站，繼「捷運萬大線住戶拒絕加入聯開」之骨牌效應產生！</p> <p>既然「都更」猶可「1 坪換 1 坪」，再加上相關捷運容積獎勵措施，且本案未來之房屋售價，較「都更」早期之房價 (約 40-50 萬元 / 坪) 上漲一倍以上 (100 萬元 / 坪)，住戶理當得到更佳之權益分配結果。</p> <p>最後，陳情人主張：</p> <p>「捷運局」應提出較「1 坪換 1 坪」更好之誘因，絕不對七層樓建物住戶刻意打壓、矮化，並採一致性分配處理原則，比照現有周邊四層樓住戶之面積分配結果作為分配 (外加一車位)。</p>
建議辦法	
市府回應意見	<p>(一) 同編號 9-7 研析意見。</p> <p>(二) 本開發案未來權益分配狀況會受周遭區域環境、基地面積與完整性、使用分區、規劃產品定位及市場行情等因素影響。故捷運工程局於說明會或座談會時預估比例係為向地主說明之假設參考值，並非本開發案最</p>

	<p>終權益分配比例。</p> <p>(三) 土地所有權人之地地上建物之價值係依據「臺北市舉辦公共工程拆遷補償自治條例」及「臺北市舉辦公共工程拆遷補償自治條例施行細則」等規定查估後，先領取建物補償費、達成協議價購獎勵金、限期拆遷獎勵金及人口遷移費等，與一般都市更新案採共同負擔成本方式不同。</p> <p>(四) 捷運土地開發係以土地參與開發，未來本案權益分配須俟投資人取得建造執照後，有明確開發產品，並經鑑價作業程序，委託5家不動產估價師事務所及3家專業營建管理廠商辦理土地及建物貢獻成本之鑑價，依專業顧問評估之建造成本及土地貢獻值提報「臺北市臺北都會區大眾捷運系統土地開發權益分配審議委員會」審議，再依審議確定之比例與投資人協商，俟協商確定後，方得確定權益分配比例。</p> <p>(五) 捷運工程局後續辦理用地之協議價購作業時，配合土地徵收條例101年1月4日修正施行後，本府後續會依市價與土地所有權人進行協議。</p>
<p>委員會決議</p>	<p>一、R04 站南側捷二用地，維持公展範圍（基地面積 3,328 m²），並辦理土地開發。</p> <p>二、同「市府回應意見」。</p>
<p>編 號</p>	<p>10 陳情人 賴芬蘭</p>
<p>陳情理由</p>	<p>看到這段捷運經過的路段會讓人非常擔憂，因為很明顯的會經過環評中所提到的地下斷層。現在竟然可以說是在 921 地震和 311 地震的時候都沒有發生事情，所以這條地下斷層不會產生問題而執意要開發這段捷運。用常識就可以判斷，隨著捷運工程的向下開挖及隨之而來在所有捷運站附近必然導致的房地產的大量興建。對地質的破壞總是會在其中一項建設中導致崩潰，人民生命財產的損失以及全民要繼續共同承擔的後果是很難估量的。</p>
<p>建議辦法</p>	<p>請審慎評估不要貿然進行。</p>
<p>市府回應意見</p>	<p>依據中央地質調查所針對台北斷層之研究報告顯示，台北斷層已歸類於非活動性斷層，由於捷運信義線東延段路線係位於台北斷層帶外緣，故斷層帶對捷運之影響可以工程技術來克服；基於地震對斷層帶之影響考量，細部設計廠商除進行補充地質調查，以瞭解路線段之斷層分佈情形及工程性質外，設計階段亦著重於增加車站站體之結構勁度，或輔以地盤改良方式、強化基礎之承载力及減少額外之沉陷方式進行設計。</p>

委員會決議	同「市府回應意見」。		
編號	11	陳情人	賴芬蘭
陳情理由	<p>根據交通部 98.12.21 交路字第 0980065503 號函，土地取得 26.89 億元，本公告資料，土地取得及捷運車站開闢施工費 48 億元，是否已經超過當初的財務規劃？是否有再經過中央的審定？否則金額一再地跳升，增加人民納稅人的負擔，成為空白支票。尤其原來是斷層帶，只因 921 一筆資料，改制為非活動斷層，變數不小。</p>		
建議辦法	<p>建議將所有財務變數列出，重新提送中央審定。自償率到底為何？政府有必要重新審慎看待南北捷運密度差異，將珍貴的資源用在刀口上。</p>		
市府回應見	<ol style="list-style-type: none"> 1. 土地取得費用（交通工程設施補償費）包括土地徵收及地上物拆遷補償兩大部分，土地徵收補償部分則包括土地開發（聯合開發）基地不參與開發地主之土地徵收費用、隧道地下穿越土地（標示部註記）補償費用及車站站體位於道路未徵收之私有土地設定地上權補償費用，至於地上物拆遷補償部分則包括土地開發（聯合開發）基地房屋拆遷補償費、隧道地下穿越合法建物補償費用。目前計畫書公告之土地取得及捷運車站開闢施工費，因已較原規劃增加 R03 車站南側基地，需增加了土地徵收費用及地上物拆遷補償，也把土地開發基地共構部分之捷運設施土建工程分擔費用納入，惟實際土地取得費用必需依公告之都市計畫、未來土地開發基地地主參與率、土地協議市價等覈實提列。 2. 至於財務計畫修正部分，依原行政院路線核定結論，本府已於 100 年 11 月擬具整合捷運與土地開發計畫，據以調整財務計畫及提高自償率報中央審議核定中（已於 100 年 12 月由交通部核轉行政院，並於 101 年 2 月由經濟建設委員會召開專案小組審查），初步土木、機電工程直接建造成本並無調整，已依國發會（原經濟建設委員會）103 年 4 月 2 日專案小組審查意見修正，俟確認後即可送國發會委員會議審議，待國發會委員會議通過後，行政院將正式核定本案財務計畫。 3. 臺北斷層相關地質調查：本府捷運工程局為規劃建設臺北都會區大眾捷運系統信義線，先後委託亞新工程顧問公司（1992）、臺灣營建研究中心（1995）及中興工程顧問公司（1998）針對捷運信義線規劃路線進行地質調查及臺北斷層調查，其中於委託臺灣營建研究中心進行調查結果為 		

	<p>臺北斷層於區內至少在 4 萬 5 仟年來未有活動跡象、於委託中興工程顧問公司進行調查確認臺北斷層位置走向與分佈。另經查富國技術工程公司（2001）於臺北國際金融中心工址斷層及大地工程調查結果亦與本府捷運工程局委託中興工程顧問公司調查結果相符。</p> <p>4. 臺北斷層對本工程之影響：依據中央地質調查所之報告（2000），已於 89 年 10 月將臺北斷層自臺灣活動性斷層之列中移除，而將其歸類為非活動性斷層，同時本案於規劃辦理期間 92 年 10 月 21 日召開之「捷運信義線向東延伸增設車站可行性評估專案報告審查會議」中，與會之中央地調所賴典章副所長表示「依臺北盆地力學性質判斷，臺北斷層應不具活動性」，中央大學應用地質研究所李錫堤教授亦表示「綜整相關文獻之調查，臺北斷層之活動性應低。」。惟為考量捷運設施安全，本府捷運工程局於設計階段，除進行補充地質調查，以瞭解次要破碎帶或次要斷層之分佈及其工程性質外，設計時並將著重於增加站體之結構勁度或必要時輔以地盤改良方式，以強化基礎之承載力及減少額外之沉陷。綜上所述，臺北斷層對本工程應無直接重大之影響。</p>
<p>委員會決議</p>	<p>同「市府回應意見」。</p>
<p>編 號</p>	<p>12 陳情人 江逸萍</p>
<p>陳情理由</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 主要計畫書第 21 頁，經建會 98/12/29 號的函文中明確指出本東延案相較於其他捷運線之”自償率”僅 1.86%…需整合”台北市相關資金”優先墊支。 2. 在全球經濟不振，國債隱憂未除與北市房價與所得比（泡沫危機）屢創新高的當下，全體台北市民竟需用公帑支付一小段斷層帶周邊昂貴的捷運興建。 3. 本案增設之 R03 與 R04 站北側已臨近捷運永春站，公共運輸服務範圍高度重疊。
<p>建議辦法</p>	<p>請台北市捷運工程局重新評估本捷運東延案的財務計畫與服務人口數之經濟效益，以昭公信。</p>
<p>市府回應意見</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 行政院於 99 年 2 月 12 日以院臺交字第 0990092593 號函正式核定本路線。 2. 環境影響說明書定稿本於 97 年 3 月 7 日獲環保署同意備查（環署綜字第 0970009185B 號） 3. 依行政院經濟建設委員會於 98 年 12 月 21 日召開第 1378 次委員會議審議臺北捷運信義線向東延伸段規劃案，結論略以：「本案有助於疏解信義計畫區以東地區交通，帶動沿

	線發展，原則同意。…」，另捷運建設除運輸量大、安全性高、舒適便捷外，由於捷運車站所帶動之人潮常促成鄰近土地之再利用與地區之更新開發。因此信義線捷運系統延伸服務可擴大營運效益，進而促進地方繁榮、土地開發、增加就業機會與經濟成長等效益。		
委員會決議	同「市府回應意見」。		
編號	13	陳情人	應素靖
陳情理由	<ol style="list-style-type: none"> 信義捷運東延線相關都市變更已經有超過 5 公頃的土地，是否應該先做環境可行性評估及居住密度適宜性規劃。 捷三用地緊鄰山坡地會不會造成土石崩塌有必要做環境評估。 此區域圖書館、活動中心不足，是否應事前規劃以因應現在及將來人口暴漲的困境。 		
建議辦法	請台北市捷運工程局重新評估本捷運東延案的都市計畫與服務人口數之居住品質，及環境評估以昭公信。		
市府回應意見	<ol style="list-style-type: none"> 捷運信義線東延段工程已依法辦理環境影響評估，業已完成「環境影響說明書」經行政院環境保護署環境影響評估審查委員會第 157 次會議審查通過，並於 96 年 11 月 15 日公告，環境影響說明書定稿本於 97 年 3 月 7 日獲環保署同意備查（環署綜字第 0970009185B 號函）。另有關「捷運信義線東延段工程環境影響說明書」詳細內容請至行政院環境保護署網頁下載。 有關此區域圖書館、活動中心規劃，與捷運建設無直接關聯。R03 車站北側廣慈博愛園區（約 6.5 公頃）都市計畫已劃設 1.6 公頃的公園用地，而社會福利用地（約 2.9 公頃）使用性質及管制內容，未來辦理開發亦可納入圖書館、活動中心之規劃設置。 		
委員會決議	<p>一、R03 站南側捷三用地，維持公展範圍（基地面積 3,844 m²），並辦理土地開發。</p> <p>二、同「市府回應意見」。</p>		
編號	14	陳情人	安康里吳水上里長（R04）
陳情理由	<p>主旨：（請函轉有關本人特別申明本人從未提出任何反對捷運 R4 站聯合開發計劃之陳情函件），本里全體里民非常贊同捷運工程局，進行捷運信義線向東延伸段 R4 站規劃時，於本里設置捷運出入口，詳如說明敬請審閱。</p> <p>說明：</p> <p>一、據台北市都市計畫委員會 101 年 3 月 8 日北市畫會一字第 10130174700 號來函表示：以本人為代表之反對捷</p>		

	<p>運 R4 站聯合開發計劃陳情書一案，並非事實。</p> <p>二、特別聲明本人從未提出任何反對捷運 R4 站聯合開發計劃之陳情函件。</p> <p>三、本里全力配合市政府捷運工程大眾運輸政策，以期便利、健全地區發展，增進都市機能；本里並多次協助捷運工程事務，以期捷運工程進度順利。</p> <p>四、本里全體里民非常贊同捷運工程局之規劃，以期便利本里里民使用捷運大眾運輸機能，健全本里地區發展。</p> <p>五、相關人士偽造本人代表之反對捷運 R4 站聯合開發計劃陳情書一案，本人已經循法律途徑，提起偽造文書及損害名譽之訴訟。</p>
建議辦法	
市府回應意見	由臺北市都市計畫委員會配合辦理。
委員會決議	R04 站南側捷二用地，維持公展範圍（基地面積 3,328 m ² ），並辦理土地開發。
編號	15 陳情人 張金寶（R04 捷二）
陳情理由	<p>主旨：針對“信義線東延段 Ro4”南側出風口工程用地預計以“徵收”方式取得施工土地一案；住戶表達“堅決反對”，特以書面提出陳情。</p> <p>說明：陳情人張金寶為信義路六段 50 號一樓土地及地上建物之產權所有人，獲知該路段“Ro4 捷運站南側出風口”；在未與地主／產權所有人充分溝通權益前，擅自規劃將以“徵收”方式取得土地及建物；嚴重侵害陳情人之權益。陳情人要求立即停止“徵收”規劃，並應於召開“專案小組審查會議”時；通知陳情人到場旁聽，並安排陳情人發言；陳述反對意見。</p>
建議辦法	
市府回應意見	<p>1. 同編號 9 研析意見。</p> <p>2. 依 103 年 2 月 21 日本計畫都市計畫委員會第 5 次專案小組審查意見略以：「本案用地變更部分同意依市府捷運局於簡報中所擬建議，即……『R04 站南側捷二用地，維持公展範圍（基地面積 3,328 m²），並辦理土地開發』、……續提委員會（大會）審議。」，惟就本基地之情形及陳情人之意見，會在都市計畫委員會中報告，仍應依都市計畫委員會審議決議辦理。</p>
委員會決議	一、R04 站南側捷二用地，維持公展範圍（基地面積 3,328

			m ²)，並辦理土地開發。 二、同「市府回應意見」。
編	號	16	陳情人 鍾志成等 7 人
陳情理由			<p>陳情主旨：</p> <p>一、懇請將臺北市信義路六段捷運信義線東延段 R4 站土地於都市計畫變更後訂定「細部計畫」時，請比照信義路捷運沿線捷運站土地變更為「商三」使用分區容積率不宜仍爰用舊有使用分區「住三」容積率！</p> <p>二、臺北市都市計畫委員會議中認為 R4 站北側違章建築戶達 50 餘戶及南側七層樓問題，建議市政府增加容積率來解決。</p> <p>敬請擇一裁示促使市容美化與市民共創雙贏。</p> <p>陳情依據：憲法第十五條人民之生存權工作權及財產權政府應予保障。</p> <p>陳情說明：</p> <p>一、陳情人等係臺北市捷運信義線東延段 R4 站土地所有權人（信義路六段 35 至 63 號等地主）。</p> <p>二、信義路五段從 101 大樓至松德路原非商業區，為都市發展始改為商業區，緊鄰信義路六段之 R4 站使用分區本質已改變，原使用分區「住宅區」容積率即應變更為使用分區「商業區」，並調整建蔽率，信義路捷運全線應一視同仁比照「商三」的基本容積率計算才符合公平公正與合理合法！</p> <p>三、交通建設是百年建設，臺北市捷運發揮無比功能績效卓越是大家有目共睹，外國觀光客也大為讚賞，現今該地區土地問題，臺北市都市計畫委員會歷經多次討論業已深入了解，如果市政府能將土地分區由「住三」改為「商三」，或增加容積率，則所有問題都能迎刃而解。</p> <p>四、今年八月一日，臺北市都市計畫委員會曾討論捷運信義線東延段 R4 站北側因土地取得發生困難，只徵收松臺公寓五樓之土地規劃為出入口，該五樓地主非常驚訝惶恐失望無法接受，如不照原計畫全部松臺公寓建造共構恐將發生抗爭，市政府想必亦不樂見。</p> <p>五、臺北市信義路六段與近鄰松德路、松山路一帶人口密集、商業昌盛，將來福德街廣慈博愛區又將蓋三十層以上觀光飯店及百貨公司、商場，捷運信義線東延段 R3 站必將改為商業區，將和信義計畫區臺北地標 101 大樓相對、相距 1,000 公尺，二者將吸引不少觀光人潮。信義路六段是信義計畫區的東大門，「觀光」在一片老舊殘破醜陋的四樓公寓夾雜在幾處捷運出入口站，對整體市容觀</p>

	<p>感造成無比的「醜相」。</p> <p>六、民國 90 年 3 月 8 日，馬總統於臺北市長任內親臨信義區安康里，經里長吳水上簡報松臺公寓嚴重問題洞悉甚詳，並呈報陳情書（如附件）請市政府比照臺北市海砂屋或財神酒店模式解決此一危樓以策安全。但並未獲承辦單位重視有效處理，導至目前更為危急，請派相關單位實地勘察了解現況，可促使松臺公寓都更申請（預計十一月份提出），優先處理且與捷運局協商促成北側松臺公寓與 R4 站建設共構大樓。</p> <p>七、北側地主們與安康里里長吳水上共同委託鍾志成老將軍提出陳情書，由吳里長陪同晉見郝市長呈送並口頭補充報告並備詢，懇請市長保障市民權益傾聽地主心聲指示相關單位研議優先處理。</p> <p>八、信義路六段捷運信義線東延段 R4 站預定地松臺公寓正面唯一 23 公尺路寬(信義路六段 63 號左邊即為 18 公尺)，剛好符合捷運局規格要求，附近居民認為是「天賜良機」，誠懇期盼英明的郝市長作出正確裁決，以彰顯照顧市民的德政。</p>		
建議辦法			
市府回應意見	<ol style="list-style-type: none"> 1. 有關建議將「住三」改為「商三」，在臺北市僅作使用組別放寬，容積率係未改變。 2. 同編號 9 研析意見。 3. 至於松臺公寓與 R04 站建設共構大樓一節，同編號 3 研析意見。 		
委員會決議	<p>一、R04 站北側捷一用地，採設置捷運必要設施出入口最小用地面積 510 m²之替代方案取得用地，並辦理土地開發。</p> <p>二、同「市府回應意見」。</p>		
編號	16-1	陳情人	鍾志成等 7 人
陳情理由	<p>陳情書補充建議</p> <p>一、臺北市政府民國 102 年 10 月 23 日府都規字第 10238535200 號函敬悉（如附件一）。</p> <p>二、臺北市政府都市計畫委員會民國 103 年 2 月 12 日北市畫會一字第 10330151400 號書函（如附件二）通知於民國 103 年 2 月 21 日召開「配合臺北市捷運信義線東延段工程變更住宅區為土地開發區（捷）主要計畫案」及「擬定臺北市捷運信義線東延段工程土地開發區（捷）暨劃定都市更新地區細部計畫案」第五次專案小組審查會議，邀請陳情人參加登記發言。</p>		

三、民國 103 年 2 月 21 日陳情人 R04 站北側地主代表鍾志成發言報告提出補充說明（如附件三），該補充說明第二項第 2、3 款如下：

2. 臺北市政府民國 102 年 10 月 23 日府都規字第 10238535200 號函（附件二）之「說明：四、至 R04 北側基地納入聯合開發範圍之建議乙節，查 R04 站北側（捷一）用地範圍地上物產權複雜，包括：有土地有建物、有土地無建物、有建物無土地及無土地無建物等四類，致建物產權不完整，興訟糾紛已達 40 多年，因有屋無地、無屋無地之住戶，無法享有土地開發之利益，故堅決反對納入開發用地，台端等之建議實有窒礙難行之處。」（註：原陳情書補充說明附件二之臺北市政府民國 102 年 10 月 23 日府都規字第 10238535200 號函即本補充建議所附之附件一）

以上事實如此，致使聯合開發無法實施，但遇到困難總要設法來解決，謹建議採用與捷運共構，無產權複雜問題由地主與實施者多方相互忍讓，讓無產權住戶分享部分開發之利益（房屋與車位）。松臺公寓地主、里長、里民及各方代表協商多年研商解決之道，尤其最近二、三個月之四次座談會，大致達成共識，如都更申請同意書達百分八十幾，請市政府准予與捷運局共構大樓，公告文件。與捷運局共構具政府公權力，深具信賴度，即可與銀行辦理信託，有效解決地主與無產權分配問題。

3. 本案建築物（松臺公寓）為係逾五十年之加強磚造嚴重危屋，居家安全堪虞，敬祈市政府以市民居住環境與安全為念，支持本案由地主配合實施者進行與捷運共構（含捷運獎勵）併同都更計畫重建都市景觀及美化居住環境，創造大眾福祉為禱。

以上建議未蒙主席我示，承辦單位報告結論：臺北市捷運信義線東延段 R04 站仍以徵收松臺公寓五樓用地，並提大會決議後實施，其實臺北市政府都市計畫委員會第五次專案小組審查會議陳情人所提意見綜理表之陳情理由之陳情說明：

四、今年八月一日，臺北市都市計畫委員會曾討論捷運信義線東延段 R04 站北側因土地取得發生困難，只徵收松臺公寓五樓之土地規劃為出入口，該五樓地主非常驚訝惶恐失望無法接受，如不照原計畫全部松臺公寓建造共構恐將發生抗爭，市政府想必亦不樂見。此陳情理由未獲相關單位重視，視而不見，令人深感遺憾！

五、謹再補充建議：

	<p>1. 陳情人民國 102 年 9 月 26 日陳情書(附件四)希望將臺北市信義路六段捷運信義線東延段 R04 站土地比照信義路捷運沿線捷運站土地，於都市計畫變更後訂定「細部計畫」時，由「住三」改為「商三」，或增加容積率一節，既與全市一致性不符，自當尊重公平原則原建議願撤回。</p> <p>2. 如陳情書補充說明第二項第 2、3 款，捷運信義線東延段 R04 站圓滿完成基地無產權複雜問題，由地主與實施者在反求諸己相互忍讓，讓無產權住戶分享部分開發之利益(房屋與車位)，業已有逾百分六十同意。祈請再給與三個月時間來進行積極整合，以達到都更申請百分之八十幾同意之門檻，呈請市政府核准同意與捷運局共構大樓(含捷輝獎勵)，併同都更計畫辦理銀行信託，保障雙方重建都市景觀、美化居住環境，創造大眾福祉，請臺北市政府公文通知自可依據迅速協調作業，儘快辦理都更申請。</p> <p>3. 臺北市政府如大力協助捷運信義線東延段 R04 站共構新穎大樓與徵收松臺公寓五樓用地或五樓旁巷道勉強興建為出入口，如此重大建設變更原計畫，改善整體都市景觀，兩相比較實有天壤之別，鄰近之居民很難認同。欲藉此次重大建設而有割除都市沈疴毒癌之契機，一旦錯失，日後再欲補救則機會不再，將永為都市景觀之痛。</p> <p>4. 臺北市為中華民國首都，亦為國際都市，土地寸土寸金，用地取得發生困難應屬正常，有為的政府應當有克服困難之勇氣與毅力來成全大局。</p> <p>六、倘若於 103 年 5 月底前松臺公寓地主與住戶仍無法達成共識則不再陳情，由政府權宜處理，謹此恭請裁示為禱！</p>
<p>建議辦法</p>	
<p>市府回應見</p>	<p>一、有關建議將「住三」改為「商三」建議，本市住宅區變更為商業區之案例，包括本府 84 年 9 月 27 日公告「修訂臺北市主要計畫商業區(通盤檢討)計畫案」變更之商特區或 89 年 8 月 25 日公告「修訂臺北市信義計畫地區細部計畫(第二次通盤檢討)暨配合修訂主要計畫案」變更之特定業務區，均規定維持原使用分區建蔽率及容積率，以確保都市環境品質。故本案聯開基地未來無論變更為土地開發區(捷)或商業區，其基準容積率應依前開全市一致性原則辦理，增加建築容積仍應在基地具有公益性、環境貢獻之前提下，以核給獎勵容積方式辦</p>

理，以符公平。

- 二、本基地土地及建物產權複雜，計有(1)有地上建物及土地持分。(2)無地上建物但有土地持分。(3)有地上建物但無土地持分。(4)無地上建物也無土地持分等四類型，有關基地範圍內之「松台公寓」屬56年興建時，因建商倒閉，致建物產權不完整與興訟糾紛至今，屬私權糾紛。
- 三、捷運工程徵收(或協議補償)土地、房屋，係按土地、房屋之價格分別辦理計價，補償對象為已依法辦竣登記之土地或建物所有權人或該建物事實上之處分權人。如涉及私權糾紛需由法院判決者，當依法院判決結果為準。無土地無建物者與有土地或建物之合法持有者之處理方式並不相同，且互相不影響其應有之權益，依土地法第43條規定：依本法所為之登記，有絕對效力。再依民法第758條規定：不動產物權，依法律行為而取得、設定、喪失及變更者，非經登記，不生效力。換言之，房屋及土地一經登記，有絕對效力。
- 四、依「臺北都會區大眾捷運系統開發所需土地協議價購協議書」第一條二款：「乙方所有土地上之土地改良物，應由甲方一併價購取得，…」、同條三款：「乙方應配合工程建設之需要，依甲方通知之期限前拆除地上物交付土地。」之規定，故應由土地所有權人與有建物無土地所有權人自行協商或依法處理。
- 五、捷運工程局辦理捷運工程用地地上物查估補償，係依據「臺北市舉辦公共工程拆遷補償自治條例」及「臺北市舉辦公共工程拆遷補償自治條例施行細則」等規定，並按個案情形辦理，查定建物補償(或違章處理)，配合騰空交屋獎勵金、人口遷移費等給付項目。
- 六、開發用地之投資人，除開發用地屬單一土地所有人外，係採公開徵求投資人，由本府成立審查及評選委員會，就投資人申請所提送之資格能力及開發建議書(開發規模及分配比例等)，評選出第一優先順位申請人於簽約後為投資人，投資人使用之建材及其設計，均需經本局審核後方可請照施工，另開發建物完工移轉至地主後，依投資契約亦有其相關保固約定，以顧及土地所有權人應有權益。
- 七、依103年2月21日本計畫都市計畫委員會第5次專案小組審查意見略以：「本案用地變更部分同意依市府捷運局於簡報中所擬建議，即『R04站北側捷一用地，採設置捷運必要設施出入口最小用地面積510 m²之替代方案取得

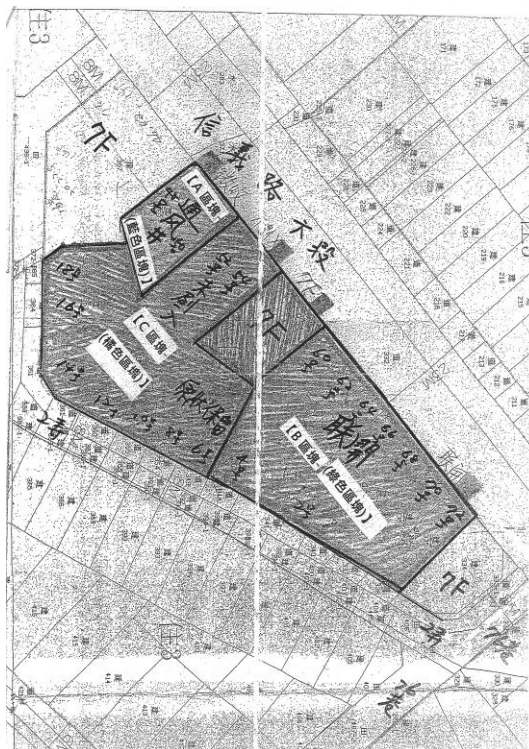
	<p>用地，並辦理土地開發』…續提委員會（大會）審議。」就本基地之情形，捷運工程局會在都市計畫委員會中報告，惟仍應依都市計畫委員會審議決議辦理。</p>		
委員會決議	<p>一、R04 站北側捷一用地，採設置捷運必要設施出入口最小用地面積 510 m²之替代方案取得用地，並辦理土地開發。 二、同「市府回應意見」。</p>		
編號	16-2	陳情人	鍾志成等 8 人 (R04)
陳情理由	<p>主旨：臺北市捷運信義線東延段信義路六段 R4 站用地，市府計畫北側捷一用地採必要設施出入口最小用地面積 510 m²五樓之建物替代方案，並辦理土地開發。該房地所有權人多不表認同，謹建議替代方案暫緩作業，俟原計畫松臺公寓全部告一段落後再作定奪，以免造成捷運遺憾，無法彌補重大缺失。</p> <p>依據：臺北市捷運工程局民國 103 年 3 月 10 日捷規字第 10330732100 號函及臺北市政府民國 103 年 3 月 24 日府都規字第 10331903100 號函</p> <p>說明：1. 臺北市捷運信義線東延段信義路六段 R4 站用地北側捷一用地縮小面積 510 m²為松臺公寓之一部，屬連體性（例如所有權人擁有五樓一戶及四樓二戶），單獨五樓用地開發為出入口，我等原有一樓店面已不復存在。尤其房旁老舊殘破醜陋的四樓公寓夾雜捷運出入口，對整體市容景觀造成無比「醜相」，對捷運信義線宏偉榮耀歷史性百年建設造成重大缺失。</p> <p>2. 松臺公寓地主代表於民國 103 年 3 月 6 日陳情補充建議，因無產權住戶無法享有土地開發利益，故堅決反對聯合開發建議採用與捷運共構爭取捷運獎勵，產權複雜問題由地主與實施者相互忍讓，讓無產權住戶分享部分土地開發利益（房屋及車位）。依據都市更新條例第 39 條及第 41 條之規定辦理，併同都更計畫再辦理銀行信託以保障建設之實施，敬請臺北市政府給予三個月時間進行整合。 以上建議具建設性解決松臺公寓五十多年之加強磚造四樓無電梯無消防巷道殘破不堪危屋唯一合情合理合法的可行方案，松臺公寓里長、地主、住戶業經長時間溝通協商，基於四、五十年相鄰情誼，相互忍讓尊重及彼此體諒，認為天賜良機不能再錯失，已獲大多數住民認同，恭請臺北市政府公告文件給予三個月時間俾便進行整合，成功公算可期。</p> <p>3. 臺北市政府相關單位：都市發展局、都市計畫委員</p>		

	<p>會及捷運局均函復松臺公寓地主代表所陳情意見納入都市計畫委員會大會審查參考，恭請市長暨各位長官、都市計畫委員會委員重視松臺公寓 135 戶住民 360 多人未來生存與生活幸福之所寄，松臺公寓住戶初期有眷無舍，購址申請眷貸，全部是為國奉獻一生的退伍軍人、榮譽及榮民子弟，該房地為其唯一財產，殷切期盼諸君以市民居家安全為念，大仁大德賜予協助，兩全其美創造雙贏，圓滿完成重大建設為禱。</p>
建議辦法	
市府回應意見	同編號 16-1 研析意見。
委員會決議	<p>一、R04 站北側捷一用地，採設置捷運必要設施出入口最小用地面積 510 m²之替代方案取得用地，並辦理土地開發。</p> <p>二、同「市府回應意見」。</p>
編號	16-3 陳情人 鍾志成 (R04)
陳情理由	<p>臺北市都市計畫委員會大會補充報告資料</p> <p>臺北市捷運信義線東延段 R4 站用地松臺公寓陳情申請市政府給予三個月整合時間，以達成兩全其美共創雙贏之佳績。</p> <p>一、三個月期限給予地主及住戶明確期限之壓力，自應儘快整合謀求最佳之決定，時間稍縱即逝，不容地主及住戶再猶豫觀望蹉跎！</p> <p>二、實施者（未定）與無產權住戶簽訂合約同意與捷運共構開發，給予每戶房屋 20 坪及一個汽車車位的利益分享。曾經里長主持協調討論多時，已獲地主及住戶 60% 以上認同，仍有待進一步努力與市政府協助應即可大功告成。</p> <p>三、松臺公寓五十多年一直無法解決複雜產權紛爭，不可能完全公平合法，只能道德訴求，冀望心存善念而相互忍讓犧牲，徹底解決目前產權紛擾之困境，共謀大家最大的利益。</p> <p>四、臺北市捷運信義線東延段如時間許可理應給予三個月整合期限之機會，合理解決 R4 站用地及五十多年危屋更新。市民居家安全向為郝市長所重視，應藉此案發揮為市政成績加分。倘若三個月期限期滿，地主及住戶仍無法達成共識，那權益之損害由他們完全自負，不能抱怨政府了。</p> <p>五、全部地主及住戶整合完成，申請都更獎勵並與捷運共構開發，辦理銀行信託為唯一窗口，選定建商與提存保證</p>

	<p>金，由信託銀行投資，與捷運局協商興建，完工分配為全體居民殷切期盼！</p> <p>六、恭請各位長官、各位委員照顧成全為禱！</p> <p>報告人：松臺公寓地主委託代表鍾志成</p>		
建議辦法			
市府回應意見	同編號 16-1 研析意見。		
委員會決議	<p>一、R04 站北側捷一用地，採設置捷運必要設施出入口最小用地面積 510 m²之替代方案取得用地，並辦理土地開發。</p> <p>二、同「市府回應意見」。</p>		
編號	17	陳情人	賴永章 (R04 捷二)
陳情理由	<p>1. 根據市府人員說明，原地主戶只分回 55% (但根據報載 92 年捷運文湖線內湖站聯合開發案，市府承諾地主可分回 57.77%，得標建商變更都計後，竟可分得 68%) 公平性與正當性備受質疑？若聯開無法符合大多數地主認同，本地主戶堅決反對此開發案。</p> <p>2. 捷運信義線象山站至暫定之 R04 車站，距離差不多五百公尺，本人覺得無開發之必要，就直接在廣慈 R03 開發設出口即可 (公有地開發爭議性就比較少) 如板南線龍山寺站至江子翠站的距離至少超過 2 公里以上。</p> <p>3. 若 R04 不設站，可在松友公園 (公有地) 設 U-Bike 腳踏車站，公車信義幹線亦可轉乘至象山站。</p>		
建議辦法			
市府回應意見	<p>1. 同編號 2、9-1 研析意見。</p> <p>2. 內湖站本府捷運局刻正辦理土地鑑價及建物建造成本之鑑定作業中，本府於進行用地協議時，並未承諾當時用地地主可分回 57.77% 之比率，有關報載內容本府捷運工程已多次澄清及說明。</p>		
委員會決議	<p>一、R04 站南側捷二用地，維持公展範圍 (基地面積 3,328 m²)，並辦理土地開發。</p> <p>二、同「市府回應意見」。</p>		
編號	17-1	陳情人	賴永章 (R04 捷二)
陳情理由	<p>1. 根據 103 年 1 月 11 日捷運信義線 R04 站南區土地整合開發說明會，若 C 區住戶同意的話，建議 A+C 區做捷運出口站體及通風井。</p> <p>2. 既然信義線 R04 站，北區在信義路六段 33 號前後兩戶做出</p>		

口，其餘住戶不參加聯開（因為土地產權問題），為何南區要開發 B 區塊當站體？可否徵詢信義路六段 60 號至 70 號地主的意見，因為還是有很多住戶不想參加聯開。

3. 假設 B 區塊住戶不同意參加聯開，而第一點意見也不可行，可否在松友公司設出口即可？（如板南線府中站 3 號出口，即設在府中路與東門街的小公園。新生站 2 號出口，即設在忠孝東路與新生南路的小公園）。



建議辦法			
市府回應意見	同編號 2、9-1 研析意見。		
委員會決議	一、R04 站南側捷二用地，維持公展範圍（基地面積 3,328 m ² ），並辦理土地開發。 二、同「市府回應意見」。		
編號	17-2	陳情人	賴永章（R04 捷二）
陳情理由	根據 103 年 2 月 21 日第五次專案審查會議有人建議 R04 南側整區聯合開發或排除中間 7 層樓。說已經取得大部份住戶意願，但根據整合委員名冊，B 區塊信義路 6 段 60 號至 72 號地主，也只有少數幾戶同意開發，反而 A+C 區塊比較多戶同意聯合開發。所以本地主還是主張如下（綜理表編號 17-1）之陳情。		
建議辦法			
市府回應意見	一、本市都市計畫委員會 103 年 2 月 21 日召開信義線東延段都市計畫變更案第 5 次專案小組審查意見略以：		

	<p>1. 本案用地變更部分同意依市府捷運局於簡報中所擬建議，即…『R04站南側捷二用地，維持公展範圍（基地面積3,328m²），並辦理土地開發』、…續提委員會（大會）審議。</p> <p>2. 有關R04站南側捷二用地維持公展範圍並辦理土地開發一項，針對該範圍內七層樓建物納入聯合開發之必要性及不納入聯合開發未來辦理都市更新之限制等問題，請捷運局持續與陳情人溝通協調。</p> <p>二、捷運工程局已於103年3月25日再邀集7層樓建物之土地所有權人召開協調會議，有關本案用地範圍，仍應依都市計畫委員會決議辦理。</p>		
委員會決議	<p>一、R04 站南側捷二用地，維持公展範圍（基地面積 3,328 m²），並辦理土地開發。</p> <p>二、同「市府回應意見」。</p>		
編號	17-3	陳情人	賴永章（R04 捷二）
陳情理由	<p>對於捷運信義線東延段 R04 站南北兩側捷運出口無法進行聯開的問題（北側土地產權有問題，南側聯開無法符合大多數地主的認同，加上中央與地方財政困難），本人建議停止 R04 站聯開案，可於松德路與信義路五段路口兩側，加設象山站 4 號與 5 號出口（北市警察局婦女隊外面與對側）因為是公有地實施較為容易，經費也比較節省。即使無 R04 站，亦可受惠松友與安康里的里民。</p>		
建議辦法			
市府回應意見	<p>捷運信義線東延段 R04 站南北兩側（捷一。捷二）土地開發基地，經 103 年 2 月 21 日臺北市都市計畫委員會第 5 次專案小組審查意見：「本案用地變更部分同意依市府捷運局於簡報中所擬建議，即『R04 站北側捷一用地，採設置捷運必要設施出入口最小用地面積 510 m²之替代方案取得用地，並辦理土地開發』、『R04 站南側捷二用地，維持公展範圍（基地面積 3,328 m²），並辦理土地開發』、『R03 站南側捷三用地，維持公展範圍（基地面積 3,844 m²），並辦理土地開發』續提委員會（大會）審議。」</p>		
委員會決議	<p>一、R04 站北側捷一用地，採設置捷運必要設施出入口最小用地面積 510 m²之替代方案取得用地，並辦理土地開發。</p> <p>二、R04 站南側捷二用地，維持公展範圍（基地面積 3,328 m²），並辦理土地開發。</p> <p>三、同「市府回應意見」。</p>		

編 號	18 陳情人 林富美（代表人吳鈺慈）等 8 人（R04 捷二）
陳情理由	<p>主旨：針對”信義線東延段 R04”南側出風口工程用地預計以”徵收”方式取得施工土地一案；住戶表達”堅決反對”，特以書面聯署提出陳情。</p> <p>說明：陳情人為信義路六段 50 號及 48 號土地及地上建物之產權所有人，獲知該路段”R04 捷運站南側出風口”；在未與地主/產權所有人充分溝通權益前，擅自規劃將以”徵收”方式取得土地及建物；嚴重侵害陳情人之權益。</p>
建議辦法	陳情人要求立即停止”徵收”規劃，另應於召開”專案小組審查會議”時；通知陳情人到場旁聽，並安排陳情人發言；陳述反對意見。
市府回應意見	同編號 15 研析意見。
委員會決議	<p>一、R04 站南側捷二用地，維持公展範圍（基地面積 3,328 m²），並辦理土地開發。</p> <p>二、同「市府回應意見」。</p>

內政部都市計畫委員會公民或團體所提意見綜理表

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
1	<p>陳情人：賴永章、王國華、王淑絹、畢世吉、陳美雅、林淑賢、陳李怡慧、林水源、簡儉、蔡秋玉、許績福、張清祥、胡文中、胡文敏、張文交</p> <p>陳情事項：</p> <p>一、R04 站南側住戶與台北市府捷運局經過多次溝通會議，並沒有達成任何有關參與共構的共識，為何台北市都市計畫委員會會於 103 年 9 月 23 日發文，言吾眾住戶都同意參與捷運共構方案呢？台北市府捷運局每次召集會議時都使用屢次報導過之舊文案（Power Point）充數，令民眾完全看不到重點，尤其對於確保居民未來可分回之實際室內居住面積等至關居住正義的重點，每次都以尚未定案所以不便提供為由，即草率結束會議，令眾市民不歡離開，103 年 9 月 26 日經陳情住戶地主親自電話洽詢台北市府都市計畫委員會相關承辦人（陳先生分機：7795）、（聯合開發張先生：2521- 5550 分機：8138）及該單位換算分配坪數（尚小姐：8509）後，其竟然以已經多次開會說明並且沒人反對、沉默且沒有寄出書面陳情意見表示反對意思的住戶地主，就代表其等沒有意見、就是百分之百同意台北市府捷運局提出的條件為由，認定此案是「住戶全體同意參與捷運共構」，而有合法依據逕送上級機關（內政部營建署、內政部都市計畫委員會）就此定案！請向台北市府捷運局調閱屢次會議錄影檔，即可視出內容破綻，會議中有許多住戶、甚至里長均表達住戶地主不願參與捷運共構的意見，絕無「住戶地主同意台北市府捷運局提出的條件、全體同意參與捷運共構」之事實！敬請大部單位審慎而行，還給市民一個居住的權利。</p> <p>二、經查多處參與捷運共構方案的居民，都發生共構工程延宕多年搬不回去的結果，（唯有大安森林公園捷運站的天價捷運共構豪宅「勤美璞真」一例是成功的）；公館捷運共構、安和捷運共構等數處都淪為空殼，至今仍無法建構，只徒有捷運站體興建完成通車，但可憐的居民搬走多年、房租補助的年限已過，迄今這些市民們仍流浪街頭，真是情何以堪！祈盼 大部單位體察民意、將心</p>	<p>一、捷運信義線向東延伸於 92 年起展開規劃，原延伸計畫僅於廣慈博愛園區前設置一座終點站，其後因應地方民意要求，經評估可行（即位於信義路六段之設站條件，係以聯合開發方式取得捷運設施出入口、通風井等設施所需用地。），始於象山站至廣慈博愛園區間再增加一站（即 R04 站）。</p> <p>二、考量本線都市計畫變更案，由 100 年 12 月辦理公開展覽已 3 年多，案經內政部都市計畫委員會第 838 次會議審議，決議略以：『本案變更內容涉及私有土地，為兼顧地主權益及避免延宕捷運工程時程，如土地所有權人不願意參加大眾捷運系統土地開發時，建請市府考量工程可行性，研議縮減變更計畫範圍。』，後續本府捷運工程局辦理 R04 站北側及南側用地所有權人表達意見說明會及意願調查，根據調查結果，北側用地無人同意參與開發，南側用地同意參與開發人數與面積亦僅 40% 左右，且檢視土地所有權人意願表達非同意參與土地開發案者，係分散於各地號及建物，致捷運設施所需用地範圍，無法進行設施配置調整，因無足夠用地設置出入口及通風井設施，即使設站也無法提供服務。</p> <p>三、信義線東延段計畫全長約 1.5 公里（含 R03 站後供營運調度使用之尾軌），原規劃設計之 R04 站距離象山站（R05）約 685 公尺、距 R03 車站約 694 公尺，依市中心區之車站站距以 800~1200 公尺之間，市中心外圍地區之站距則以 1200~2000 公尺之間較為理想，惟仍需配合地區發展、用地取得、工程條件等，予以考量設站條件及距離。倘後續取消 R04 站，則象山站至廣慈博愛園區前 R03 站間距約為 1379 公尺，尚屬市區內可接受之捷運站間距之服務範圍。</p>	<p>涉及主要計畫變更部分，同意依市府研析意見辦理；其餘非屬主要計畫之陳情內容（如捷運車站規劃、建蔽率、容積率、捷運聯合開發權益分配等），請市府本於職權自行參處。</p>

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
	<p>比心，國家建設固然重要，也不能讓市民終其一生、辛苦經營的家園給白白犧牲了。</p> <p>三、台北市捷運局今年4月間曾列席陳麗輝議員召開的居民溝通會議，會中孫姓科長發言表示我們居民若能整合成單一地主，委託的建商「似有」優先參標案的權利。然經查，即便居民整合單一地主並找到條件合意的建商，但該建設公司同樣必須要參加捷運路線共構案的競標，等真正得標標到案子才能合法參與共構工程，若沒標到，則淪為市民（單一地主=原居民）與建商之間的民事糾紛案，最終只有台北市捷運局是贏家，達到建設捷運站的目的，依法取得捷運共構的土地所有權，卻丟下市民望著數根大柱樑佇立在「共構用地」地面，搬回家的夢想卻遙遙無期，這對市民來說，是何等的悲哀啊！？</p> <p>四、原先臺北市推出「一坪換一坪」附一個停車位的都市更新政策，這辦法原來是郝市長為鼓勵市民參與「都更」所擬訂的，反觀台北市捷運局提出的捷運共構分配條件，就目前已提供給我們 R04 站南側住戶、能做出承諾的分配條件迄今仍無法符合民眾期待、相較郝市長端出的「都更」分配條件為之更爛，在無法還給我們至少現有的使用坪數的不合理分配條件之下，我們的心聲是「捷運車站不要建我家，還我寧靜的居住權」、「堅決反對參與共構都更案」！！</p>	<p>四、捷運信義線東延段 R04 站原係因應地方民意要求增設之車站，因捷運出入口、通風井設施用地，歷經 3 年多協調與都市計畫委員會審議，仍無法取得，且檢討沿線並無其他適合公有地，故經本府研商確認無法設置 R04 站。</p>	
2	<p>陳情人：崔福岑、王永浩、王徐靜英、王魯、路露、王志中、王志豪、王強</p> <p>陳情事項：</p> <p>主旨：台北市政府捷運信義線東延段「象山站」「R4 站北側」捷運用地，應參加「捷運聯合開發」與「南側」捷運用地「捷運聯合開發」同步，興建二座「景觀大樓」，成為和東隅之 30 層「廣慈觀光大百貨、大飯店」；西側之「101 觀光大樓」，中間為「捷運聯合觀光大樓」連成一體，達到「真、善、美」觀光區，懇請將分區「住三」變更為「商三」，如若不然，敬請放寬限制，增加「容積率」亦可，一則，解決危樓倒塌，避免日後造成傷亡危機；二則，改善觀光市容，讓台北市晉身國際一流大都市。</p> <p>說明：</p>	<p>同編號 1 市府研析意見。</p>	<p>涉及主要計畫變更部分，同意依市府研析意見辦理；其餘非屬主要計畫之陳情內容（如捷運車站規劃、建蔽率、容積率、捷運聯合開發權益分配等），請市府本於職權自行參處。</p>

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
	<p>一、本人等對於「台北市政府研考會調查書」，提出不滿意見，何以兩個車站(R3站廣慈特區和 R4 站安康社區)不同標準，其回答仍難令人信服，何以不能以「R4」站南北側亦為重點觀光一環，影響國際觀瞻，且有甚多居民住此「危樓」之理由，變為「商三」。</p> <p>二、「R4」站，「北側」只徵用「五層樓，510m²」，留下「3,771m²」的「松台公寓」，且於103年9月23日報「內政部」備查，如不懸崖勒馬，危害之深，不堪想像，政府不應將有「違建戶」留下的「松台公寓」變成為古蹟：如「古羅馬競技場」般，供人參觀。</p> <p>三、我等係民國38年撤退來台國軍，初來「國防部」無提供眷舍可住，寄人籬下頗為可憐，之後同仁們集資購地委建，建商中途倒閉落跑，部分承購戶價款被建商捲跑，但卻與我地主「訴訟」，渠等三審敗訴定讞，有判決書可証(詳附件)，「地主們」保住了土地權利。除少數「違建戶」係原始「承購戶」者，大都數已是數易其人，造成他人占屋居住，由地主繳稅之慘況，「地主們」真是「屋漏偏逢連夜雨」，情何以堪！</p> <p>四、磚造房子，梁柱均非鋼筋，地下室基礎薄弱，早已逾齡，如遇地震強風，必將屋倒人亡，造成慘劇，政府再來救濟，為時已晚；以特殊情況、觀光需要和拯救危樓之事由，變更「使用分區」增加(容積率)理由冠冕堂皇。偉大的「政治菁英」也是「政治醫生」，治癒「都市之癌」，起死回生，請貢獻您的知識，為「3,771m²」土地，能圓滿達成與捷運信義「R4」站「聯合開發」，…建造南、北各一座巍峨美麗大廈，讓人感恩懷念。</p> <p>五、馬總統勤政愛民，於台北市長任內，視察信義區安康里時，聽取簡報及洞悉其詳：知有「違建戶」存在，也深知本區之落後，曾於扁政府時期，提出東延，增設兩站，昔「交通部」以「福德街廣慈博愛院」為地震帶駁回，直至競選總統成功，令「交通部」重新規劃。誰知時隔6年，因部分人士反對，另找出入口，其餘仍在原地踏步，無法達成其改造都市及解除民間</p>		

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
	<p>宿疾德政，令百姓依然深陷痛苦。(本案 毛副院長應洞悉其詳。)</p> <p>請求事項</p> <p>一、站在地主立場，不管「住三」、「商三」，志在配合「台北市政府捷運局」興建「捷運聯合開發大樓」，並改建住宅，解除危樓，更新都市市容，安居樂業，一切光明磊落，絕無額外要求，但因「違建戶」的存在，成為參與「捷運聯合開發大樓」的絆腳石，非有足夠的「容積率(建蔽率)」是無法解決其事；以「住三」變更為「商三」，增加「容積率(建蔽率)(可營建之「樓地板面積」)較為「名正言順」只求能順利解決，任何方案，均表歡迎和支持。</p> <p>二、台北市政府立場：對增加「容積率」，將「住三」變更為「商三」，以增加「容積率(建蔽率)」非常明顯是不能決定，且尚非其權責所能為，陳情人等於此，敬向鈞座再度請求，召集跨部會會議：國發會、內政部、交通部、財政部、法務部、台北市政府…等會商，敬請召集當代精英與會，站在國家「重大交通建設」、「地區發展」、「都市景觀」並應考量幾十年後對捷運出入口旅客流量需要，同時如何解決違建方案，以高瞻遠矚做完美考量，作為實施準則，促其成功，功德無量。</p>		
3	<p>陳情人：王道行、許績福、賴永章、張清祥、陳美雅、陳李怡慧、胡文中、林聰鈺、林寶美、王國華、胡文敏、謝岡、蔡秋玉、簡儉、張文交、許晉璋、張明、張智、藍煖春、畢世吉</p> <p>主旨：捷運信義線東延段 R04 站南側(捷二)地主不參加捷運聯合開發、反對土地劃入台北市政府函為「配合台北市捷運信義東延段工程變更住宅區為捷運開發區主要計畫案」變更為捷運設施用地，請 鑒察。</p> <p>說明：</p> <p>一、本人土地不列入上開都計案聯合開發區，而仍維持原用途。</p> <p>二、本人所有之建物、土地列為「不參加聯合開發計畫」。</p> <p>三、本人堅決反對共構、堅決不參加上開捷運聯合開發計畫。</p> <p>陳情理由：</p> <p>一、依據都發局、捷運局於 103 年 7 月 24</p>	<p>同編號 1 市府研析意見。</p>	<p>涉及主要計畫變更部分，同意依市府研析意見辦理；其餘非屬主要計畫之陳情內容(如捷運車站規劃、建蔽率、容積率、捷運聯合開發權益分配等)，請市府本於職權自行參處。</p>

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
	<p>日會議決議為：分配「一坪換一坪是上限」並且是取平均值，連停車位都沒；根本不敢保證最低「室內面積一坪換一坪外加一個車位」，而是斬釘截鐵確定不可能有達到一坪換一坪，甚至「土地開發區基地不得作為容積移轉之接受基地」（請參考 103 年 7 月 24 日會議紀錄與影音檔 15 分 05 秒處起至第 15 分 10 秒 http://sy.aga.tw/wav/2014.07.24.mp3）開發條件如此惡劣，分配權益不彰，堅決反對共構聯合開發。</p> <p>二、依據都發局、捷運局於 103 年 7 月 24 日會議；捷運信義線東延段 R04 站南側原本沒打算設站，是因為議員與周邊里民之間有選票承諾，以選舉為考量白白將我們眾地主犧牲了，他又沒居住於此且並非地主，無權代表地主答應參與共構聯合開發，堅決反對共構聯合開發。</p> <p>三、一樓店面地主拿不回原有店面空間與權利，捷運共構開發將會減少一樓使用間數與坪數，被迫換到樓上竟然一樣是「一坪換一坪是上限」，堅決反對共構聯合開發。</p> <p>四、依據現行法律規劃單位完全不需要詳實將建築完工後的分配方案等細節，完整對地主作事先說明，僅以辦理兩場民眾溝通會，就逕將未書面表示意見者一律當成無條件贊同者，一體套用大眾捷運法規相關辦法要地主就範，實有違背民意和損及百姓權益，堅決反對共構聯合開發。</p> <p>五、於該會議中張桂林審議委員提議象山站至此站太近了，此站與 R03 站也太近了，不值得浪費造價新台幣 65 億元多，建造 1 公里不到的站，又會剝奪百姓居住權與財產權；懇請慎思，勿濫用納稅人的辛苦錢，若迫切需要請調整轉移到公有土地，還我寧靜家，堅決反對共構聯合開發。</p> <p>我們的心聲是「捷運車站不要建我家，還我寧靜的居住權、財產權」、「堅決反對共構聯合開發」！！</p>		
4	<p>陳情人：王道行、許績福、賴永章、張清祥、陳美雅、陳李怡慧、胡文中、林聰鈺、林寶美、王國華、胡文敏、謝岡、蔡秋玉、簡儉、張文交、黃蜀充、呂俊之、許晉璋、畢世吉 主旨：捷運信義線東延段 R04 站南側(捷二)</p>	<p>同編號 1 市府研析意見。</p>	<p>涉及主要計畫變更部分，同意依市府研析意見辦理；其餘非屬主要計</p>

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
	<p>地主反對納入捷運建設用地都市計畫變更案，請鑒察。</p> <p>陳情事項：</p> <p>一、依大部都市計畫委員會第 838 次會議紀錄（核定案件第 1 案）第 3 頁決議第二點「本案變更內容涉及私有土地，為兼顧地主權益避免延宕捷運工程時程，建請市府於 104 年 1 月 31 日前與相關土地所有權人協商。」請求大部轉知臺北市政府於前開大部建議日期內通知本人前往協商，以維護本人地主權益如說明二。</p> <p>二、臺北市政府未書面承諾本人參與捷運閒案能夠達以下基本條件以前，本人不同意捷運聯合開發計畫案，不參與開發案。</p> <p>(一) 四層樓地主依照土地價值計算後之分配權益不得低於中央七層樓地主（土地持份約為四層樓地主 2/3），保證室內至少一坪換一坪，並且一樓住戶保證可換回一樓。</p> <p>(二) 外加一個停車位。</p> <p>(三) 施工期間補助之房租要按每月發給至建物完工驗收等手續完成、可搬回分配房屋為止，不得設有 90 萬元上限限制，針對一樓店面地主以店面出租租金實質補助。</p> <p>(四) 房屋隔間不得使用輕隔間。</p> <p>三、臺北市政府下次提大部都市計畫委員會討論檢送之「公民或團體陳情意見綜理表」及「處理情形對照表」中，如未列入本人陳情意見之回覆，不得逕認本人同意參加本開發案。</p> <p>四、聲明唯有本陳情書代表本人真實意見，其他任何清冊清單載有本人簽名字樣向大部主張本人贊成或反對參與閒發案之陳情書，概與本人無關。</p>		<p>畫之陳情內容（如捷運車站規劃、建蔽率、容積率、捷運聯合開發權益分配等），請市府本於職權自行參處。</p>
5	<p>陳情人：畢世吉</p> <p>主旨：捷運信義線東延段 R04 站南側地主對於「都市計畫變更捷運設施聯合開發用地」乙案，堅決不同意參與捷運聯合開發。</p> <p>說明：</p> <p>一、依據 103 年 7 月 24 日會議記錄及 104 年 1 月 10 日說明會可稽：</p> <p>(一) 南側地主所提「一坪換一坪外加停車位」等之訴求，均遭台北市政府都發局、捷運局回絕，都發局及捷運局僅依大眾捷運系統土地開發之相關法令，白白犧牲地主權益。又捷運局提出聯</p>	<p>同編號 1 市府研析意見。</p>	<p>涉及主要計畫變更部分，同意依市府研析意見辦理；其餘非屬主要計畫之陳情內容（如捷運車站規劃、建蔽率、容積率、捷運聯合開發權益分配等），請市府本</p>

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
	<p>合開發正值選舉期間，以選舉為考量，踐踏地主權益！捷運共構開發將會減少一樓使用間數與坪數，一樓店面地主拿不回原有店面空間與權利，權益分配條件及為惡劣！</p> <p>(二)又捷運站站體部分，地主未來要無償捐贈捷運站設施，以及 1/2 捷獎所占樓地板面積的土地持份，台北市只要負擔平均建造單價即可取得建物，且往後地主所分配的不是坪數僅是權值，當地主土地被鑑定權值不足需購買坪數始能入住時，而非比照捷運局以平均建造單價取得，是以議定價格購買，一般市民根本無法負擔！</p> <p>(三)台北市政府不得以錯誤不實之資訊及地主意見，逕自作為開發 R04 南側土地之決議。</p> <p>二、綜上所述，大眾捷運系統土地開發剝奪地主之居住權與財產權，地主對於政府強行侵入的作法毫無招架，若真有迫切需要設站，請比照萬大線調整轉移到公有土地，還給當地居民寧靜家園！</p>		於職權自行參處。
6	<p>陳情人：廖澤民、林萬子、高淑瑛、杜庭頤、陳勝利、張文府、陳翁蓉華、兵雅珍</p> <p>事由：請將信義線東延段 R04 站廢站說明：</p> <p>一、再次向內政部營建署都市計畫委員會申訴堅決不同意參與捷運聯合開發並請廢止設立 R04 站。</p> <p>二、本棟建築是 5 層建公寓共 10 戶，一樓（4 號與 8 號持有者同一人不於此設籍）意見尊重樓上共 8 戶意見一致(附件 8 份)。</p> <p>三、台北市捷運局有意於 104.01.31 以前與住戶沒有達成共識將宣佈廢站，本棟所有住戶非常贊同，不需要再為此事延長時間評估，請速戰速決，住戶已經受不了精神上損害。</p> <p>四、再次堅決抗議，不要徵收，不要設站，不可逕自劃成交通使用道路。</p>	同編號 1 市府研析意見。	涉及主要計畫變更部分，同意依市府研析意見辦理；其餘非屬主要計畫之陳情內容（如捷運車站規劃、建蔽率、容積率、捷運聯合開發權益分配等），請市府本於職權自行參處。
7	<p>陳情人：畢世吉、林水源、黃孟貴、簡儉、官小姐、許績福、蔡秋玉、林聰銑、許永福、丁之侃、林寶美、李耀俊、林靜芬、張清祥、賴永章、胡文中、李怡慧、張文交、程益中、林淑賢、王國華、陳美雅、張明、張智、蔡皇全、王陳玉蓮、陳郭玲秀、藍煖春、柳徐青華、許淑英、胡文敏、謝岡、王道行、莊菊芬、鄧德生、鄧目中、王雪筠、鄭森森、</p>	同編號 1 市府研析意見。	涉及主要計畫變更部分，同意依市府研析意見辦理；其餘非屬主要計畫之陳情內容（如捷運車站規劃、建蔽

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
	<p>劉詩驥、李蔣德運、李梅蘭、郭再華、廖澤民、林萬子、高淑瑛、杜庭頤、陳勝利、張文府、陳翁蓉華、兵雅珍、王瑞梅</p> <p>主旨：捷運信義線東延段 R04 戰北側地主對於『都市計畫變更捷運設施聯合開發用地』乙案，陳情內政部堅決不同意參與捷運聯合開發事宜。</p> <p>陳情理由：</p> <p>一、依據都發局、捷運局於 103 年 7 月 24 日會議決議為：分配「一坪換一坪是上限」並且是取平均值，連停車位都沒；根本不敢保證最低「室內面積一坪換一坪外加一個車位」，而是斬釘截鐵確定不可能有達到一坪換一坪，甚至「土地開發區基地不得作為容積移轉之接受基地」（請參考 103 年 7 月 24 日會議紀錄與影音檔 15 分 05 秒處起至第 15 分 10 秒 http://sy.aga.tw/wav/2014.07.24.mp3）開發條件如此惡劣，分配權益不彰，堅決反對共構聯合開發。</p> <p>二、依據都發局、捷運局於 103 年 7 月 24 日會議；捷運信義線東延段 R04 站南側原本沒打算設站，是因為議員與周邊里民之間有選票承諾，以選舉為考量白白將我們眾地主犧牲了，他又沒居住於此且並非地主，無權代表地主答應參與臺北市政府同意參與捷運共構聯合開發。</p> <p>三、另依據同前 103 年 7 月 24 日市都委會審查議：「已將預計開發效益算入市府財務自償率…」，捷運局代表台北市政府就開發權益分配向地主作說明時，僅千叮萬囑「宣告」其必定要回收的開發效益，包括地主未來要無償捐贈捷運站設施、以及 1/2 捷獎所佔樓地板面積的土地持分，談的都是要分去多少「坪數」、並且未來台北市政府僅需負擔平均建造單價即可取得建物，這些「市府權益」全都用法規、辦法、及投資者契約書「白紙黑字」予以明文保障，保護得滴水不漏！但對於地主權益卻刻意忽視，規定參與聯開地主和投資者分配時得用毫無保障、沒有白紙黑字規範的「事後協商機制」做最後決定，甚至規定地主未來分配到的不是「坪數」而是「權值」、並且當地主土地被鑑定權值不足得購買坪數才能入住時，也不是比照捷運局用「平均建造單價」取得，卻</p>		<p>率、容積率、捷運聯合開發權益分配等)，請市府本於職權自行參處。</p>

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
	<p>得用建物更新後高不可攀、可能上百萬的「議定價格」購買，請問平民小老百姓有誰負擔得起？加上地主與投資者協商破裂時，捷運局依約竟可解除聯開契約直接徵收地主設站土地！！綜上所述，可知參與台北市政府作莊的聯合開發「賭局」根本毫無保障！其結果，就是土地得白白送給台北市政府之外還得付出高價才能換回保證土地持分所剩無幾的新房！地主一旦參與聯開，處境宛如簽下不平等條約，只能「割地賠款」！故地主一致的共識是：沒有白紙黑字暨法定公證的程序，明確規範地主和捷運局之間合作條件，堅決反對共構聯合開發。</p> <p>四、捷運共構開發將減少一樓使用間數與坪數，一樓店面地主拿不回原有店面空間與權利，被迫換到樓上竟然一樣是「一坪換一坪是上限取平均值」，權益分配條件極端惡劣、不合理！堅決反對共構聯合開發。</p> <p>五、依據現行法律規劃單位完全不需要詳實將建築完工後的分配方案等細節，完整對地主作事先說明，僅以辦理兩場民眾溝通會，就逕將未書面表示意見者一律當成無條件贊同者，一體套用大眾捷運法規相關辦法強逼地主就範，完全沒有白紙黑字暨法定公證的程序，明確規範地主和捷運局之間合作條件，實有違背民意和損及百姓權益，堅決反對共構聯合開發。</p> <p>六、依據前開 104 年 1 月 10 日松德大樓會議上 R04 站南側土地自救會向台北市政府都發局、捷運局異議台北市政府 103 年 9 月提報內政部都委會審議之法定文件「公民或團體所提意見綜理表」為錯誤不實，要求廢棄頁碼編號 14 頁 R04 北側（捷一）陳情人「安康里吳水上里長」陳情意見，本區為南側屬於松友里，該里前里長無權代表本區地主同意參加聯合開發、並廢棄頁碼編號 71 頁起數份由陳情人「崔福岑等 57 人（R04(捷一、捷二)」所撰之陳情意見，因為崔福岑先生 99 年間是以「劃定都市更新單元同意書」向地主取得代表權，當時所提條件與參與聯開後完全不同，並且崔福岑先生亦於 1 月 10 日會議上發言聲明：我並沒有和捷運局簽署任何協議、並未代表任何地主同意參與</p>		

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
	<p>捷運局聯合開發。故籲請台北市政府不得以前開兩份錯誤不實之地主意見，逕自作成得開發 R04 北側土地之決議！</p> <p>七、大眾捷運系統土地開發辦法的流弊，是它讓政府有藉口不按公平互惠原則、成為剝奪百姓居住權與財產權的法律依據；懇請慎思，改變作法以確保地主權益，若真迫切需要設站請比照萬大線調整轉移到公有土地，還我寧靜家園，堅決反對共構聯合開發。</p> <p>我們的心聲是「捷運局私定法規不公、捷運車站不要建我家，還我寧靜的居住權、財產權」、「堅決反對共構聯合開發」！！</p>		
8	<p>陳情人：鍾志成、王永浩、吳水上、崔福岑、余漢華、陳淑惠、葛振中</p> <p>陳情事項：</p> <p>主旨：建請台北市政府依據捷運信義線東延段工程計劃，儘速完成 R4 站體，協助本更新基地（信義路六段 33 巷、信義路六段 65 巷、及虎林街 242 巷之街廓——下稱本案）進行捷運共構計劃，加速老舊危樓更新重建，請給予六個月整合時間，並公告公文以免口說無憑。詳如說明，敬請審閱。</p> <p>說明：</p> <p>一、交通建設乃百年政策，發揮無比都市發展功能，並繁榮地方經濟，改善都市機能與市容觀瞻。</p> <p>二、據台北市政府 100 年 12 月 6 日府都規字第 10038638100 號公告公開展覽之“配合台北市捷運信義線東延段工程變更住宅區為土地開發區（捷）主要計畫案”及“擬定台北市捷運信義線東延段工程土地開發區（捷）暨劃定都市更新地區細部計畫案”內容，擬於本案內規劃“捷一出入口 A”。</p> <p>三、惟本案所有權人複雜，依捷運聯合開發方式無法解決地主及無所有權住戶（佔約 47%）之分配問題；敬請市府特准採用專案捷運共構方式，由特定實施者配合捷運工程計劃，於本案進行捷一出入口 A 開發，並有效解決地主及無所有權住戶之分配問題。</p> <p>四、R4 站鄰近五個里、及松山商職、永春高等學校，建請市長重視絕大多數居民期盼「永遠幸福」，亦為市長任內重要政績，不論採用全街廓內土地使用分區變更之捷運聯合開發方式，亦或以變更某側土地使用分區並徵收之方式，皆務必依據前開計劃案，完成 R4 站體、</p>	<p>同編號 1 市府研析意見。</p>	<p>涉及主要計畫變更部分，同意依市府研析意見辦理；其餘非屬主要計畫之陳情內容（如捷運車站規劃、建蔽率、容積率、捷運聯合開發權益分配等），請市府本於職權自行參處。</p>

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
	<p>並於本街廓內完成出入口之設置，以便利本區居民使用捷運大眾運輸系統。</p> <p>五、信義路六段捷運信義線東延段 R4 站預定地松臺公寓正面唯一 23 公尺路寬（信義路六段 63 號左邊即為 18 公尺），剛好符合捷運局規格要求，附近居民認為是「天賜良機」，誠懇期盼英明的柯市長作出正確裁決，以彰顯照顧市民的德政。</p>		
9	<p>陳情人：蔡皇全 電子郵件陳情事項： 第一：政策錯誤，【官員該當何罪】，【還是何罪之有，大膽刁民】 【如果開設捷運便民，是一種國家的政策錯誤？】 如果【開設捷運便民，是一種國家的政策錯誤】，那捷運局應該關起來，如果信義延長站松德站要廢站，民國 86 年以來的，近 20 年的規劃也是一種錯誤，猶如核 4，那應該先把台北車站也關起來，【既然是一種政策錯誤，相關的官員要一併懲處】，一則貶為庶民，一則流放外島勞改？ 如果 R4 松德設站廢站是官員的政策責任擔當 (捷運局)下對上(內政部都委會)說明：【工程延誤】是【南側的刁民、住戶反對】 理由 1. 20 年來【只見說明會說聯開優於都更】，【不見任何溝通】，卻說住戶反對 理由 2. 住戶要求南側【土地要劃入捷地】，捷運局對外卻說【住戶要廢站】 理由 3. 住戶要求捷運局【聯開白紙黑字】，捷運局卻說，【無可奉告】 如果開場說明會，沒有意見表示同意，你家變我家，我一天到總統府開說明會 【場場說明會都說東道西，模糊焦點，草草結束】 (內政部都委會)上對下(捷運局):避免工程延誤，【研議縮減變更計劃】甚至【廢站】 內政部都委會為免工程延誤的理由是【大面積的設站聯開】變為【縮減小面積的設站聯開】，甚至【廢站】， 理由 1. 【大面積的設站聯開】不行變為【縮減小面積的設站聯開】 理由 2. 【小面積的設站聯開】不行變為【廢站】 這些當官的千錯萬錯，自己都沒錯，還要入罪於民，如此之大小官，難怪台灣的年青人看不到未來，難怪有太陽花學運，官員是如此的沒擔當及推卸責任，也難外台灣會如此</p>	<p>同編號 1 市府研析意見。</p>	<p>涉及主要計畫變更部分，同意依市府研析意見辦理；其餘非屬主要計畫之陳情內容（如捷運車站規劃、建蔽率、容積率、捷運聯合開發權益分配等），請市府本於職權自行參處。</p>

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
	<p>沉淪？</p> <p>案例104年2月4日捷運信義線東延段都市計劃變更辦理情形</p> <p>1.【捷運局】的開會標題【都市計劃變更辦理情形】</p> <p>2.【內政部都委會】要求【研議縮減變更計劃】</p> <p>3.【R4 南側】要求的【劃地不劃地】及【白紙黑字】</p> <p>4.【來開會的9個里里民及里長及議員】來討論【設站與廢站】</p> <p>安康里 國業里 松隆里 松友里 松光里 中坡里 中行里 大道里 大仁里</p> <p>我不要在【沒有意見即表示同意的條件下】，一直開【騙人的說明會】，行不行？</p> <p>第二：我強烈主張 R04 設站【不一定要設在南側】</p> <p>理由(1)【R04 站可以北移】</p> <p>跟據實際調查，【北側地主同意在北側設 R04 站的比例是 65%】，，所以【R04 北側地主】向王議員爭取【北側 R04 設站加聯開】，【我】樂觀其成，【如果捷運局同意】北側設 R04 站，R04 站就沒有廢站的問題。</p> <p>北側設 R4 站的優點</p> <p>1【如果捷運局同意】北側 R04 設站，僅設兩個出入口，松友公園的壓力井可以改為出入口，捷運局就省下強制徵收【北側通風口 20 戶】的費用</p> <p>2【如果捷運局同意】北側設 R04 站，R04 站就沒有廢站的問題</p> <p>3【如果捷運局同意】北側設 R04 站，【我】反對聲音也就沒了</p> <p>4【如果捷運局同意】王議員為民喉舌的政績多添一筆，【台灣的代議政制】又向前推進一步，捷運局就可以升格叫【爵】運局，功比天高？各位爵爺，我們給你們按個贊</p> <p>理由(2)【R4 站可以東移】</p> <p>跟據市政建設 50 年前，就想把 76 巷全家往東的馬路由目前的 18 米拓寬為 23 米，連結福德街，至今懸而解，造福鄉里，就靠各位爵爺</p> <p>R04 站可以【東移設站的優優優優優點】</p> <p>1【如果捷運局同意】R04 站可以東移，不僅解決了 R04 站與象山站的【站距過短問題】，【減少社會對捷運局浪費公弩的聲浪，平息輿論的壓力】，真是一兼二顧，摸喇兼洗褲</p> <p>2【如果捷運局同意】R04 站就沒有廢站的問題</p>		

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
	<p>3【如果捷運局同意】R04 站可以東移，更可以解決捷運未來地下穿越，地上【住戶安全】的問題，捷運局更可以減少地下穿越的【補償費發放問題】，市政功勞簿上又多加一筆阿？</p> <p>4【如果捷運局同意】R04 站可以東移，【捷運局更解決市政 50 年來沒有任何市長、局長能解決的問題】，造福鄉里，市政功勞簿上，功上加功，【馬總統應該頒發一等獎章】，給捷運局各位勞苦功高的爵爺，這是何等的殊榮，這是把站設在【我們 R04 南側住戶】土地上所無法享有的，大家說，好不好阿？</p> <p>第三：如果捷運局非要把捷運站蓋在【我的土地】，要【我】同意很簡單</p> <p>1. 請捷運局解釋一下【北側同意在北側設 R04 站的比例是 65%】【R04 站為什麼不可以北移】？是否突顯市政效率不彰？</p> <p>2. 請捷運局解釋一下【R04 站東移】可以創造市政史上的奇蹟，捷運局是何等的榮耀？為何你沒考慮？是否突顯市政效率不彰？</p> <p>3. 請捷運局解釋一下【我們 R04 南側的土地】的優點在那裡？有比北移、比東移好嗎？，如果你講不出來，這不是【有點官欺民】嗎？</p> <p>4. 【如果捷運局同意】【白紙黑字，協議分配清清楚楚寫在地主的聯開合企書上】所有的事情不就解決了？</p> <p>第四：結論</p> <p>1【我】強烈表達 R04 設不設站在於捷運局，別讓我啞巴吃黃蓮，有苦也難言？</p> <p>2【我】從頭到尾反對的是【先設站再聯開，本末倒置】【壞制度】</p> <p>照著舊制度走，捷運局當然依法、合法，決定，全贏，我參加強制徵收的、輸，參加聯開、也輸，【輸嘎痛褲】。</p> <p>3. 舊的壞制度 1 大眾劫運法 2【土地強制徵收辦法】 3【捷運聯開補償辦法】 4【協議分配辦法】 5【建商資格標辦法】，是你捷運局當然依法、合法，決定所有事務的壞制度。</p> <p><1>以【大眾劫運法】當法源，從私有地變為公有土地，當然不同意。</p> <p><2>【土地強制徵收辦法】，【持反對意見的地主】，土地被強迫明正言順的過戶到捷運局的名下，當然不同意。</p> <p><3>【捷運聯開補償辦法】，【同意意見的地主】乖乖的把土地過戶到捷運局的名下，</p>		

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
	<p>當然不同意。</p> <p>4>【協議分配辦法】，做協議分配的是你劫運局，【我們 R04 南側地主】，跟你劫運局只要個白紙黑字，你們也不同意，當然不同意。</p> <p><5>【建商資格標辦法】，建商也是你劫運局可以指定的，徵收前的土地估值及地目，也是你劫運局說了算，徵收後的土地估值及建築成本與房屋估值，也是你劫運局說了算，當然不同意。</p> <p>4. 好制度【先聯開後設站，撥亂反正】把法，順序到過來，爭議就少了</p> <p><5>【建商資格標辦法】捷運局點頭了，建商進來了，不就解決了，沒有你同意，那一家建商敢在捷運站上動土(誰敢在太歲上動土，簡直不要命)，我同意。</p> <p><4>【協議分配辦法】建商直接與【我們 R04 南側住戶】談協議分配，我同意。</p> <p><3>【捷運聯開補償辦法】，我們房子讓你拆，不就解決了，我同意。</p> <p><2>【我們 R04 南側住戶】都同意了，【土地強制徵收辦法】你捷運局去處理，相信其它人也沒意見，不就解決了，我同意。</p> <p><1>大眾劫運法，土地就隨你愛怎麼劃就怎麼劃，沒意見，不就解決了，我同意。</p> <p>5. 我要再次重聲，捷運局如果有誠意，就要再【畫訂變更我的土地之前】，先給我白紙黑字的保障，不然我堅決反對、反對內政部都委會劃定我們的土地變更成為捷運土地開發用地！我私有土地的總價值若因政策的強行劃入捷運用地致使損失，定會申請行救濟補償損失</p> <p>6. 請問捷運局的【一坪換一坪為上限，取其平均值，且 2 者取其小？】</p> <p>以捷運局的公式【捷運局的計算是土地 10 坪可以分為權狀坪(室內加公設)是 22.84 坪】</p> <p>本人是 R4 南側住戶，權狀土地持分為 215 平方公尺，持分是 4 分之 1</p> <p>室內面積是 92.9 平方公尺</p> <p>陽台 18.86 平方公尺</p> <p>土地 215 平方公尺 × 4 分之 1 × 0.3025 換算坪 = 16.2593 坪</p> <p>室內面積 92.9 坪 × 0.3025 換算坪 = 28.1 坪</p> <p>陽台面積 18.86 坪 × 0.3025 換算坪 = 5.7 坪</p> <p>22.84 坪 × 1.62593 坪 = 37.13 坪，我應實際分為的面積</p> <p>假設一室內面積一坪換一坪，只算舊室內面</p>		

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
	<p>積 28.1 坪，我只能分為 28.1 坪權狀坪，合理嗎</p> <p>假設二室內面積一坪換一坪，只算舊室內面積 28.1 坪加陽台面積 5.7 坪，我只能分 33.8 坪權狀坪</p> <p>請問捷運局這樣算對不對？那我到底要分 37.13 坪還是 28.1 坪還是 33.8 坪？如果都不是請解釋？</p> <p>7 請問 R4 站捷運聯開捷運局端出的牛肉如下，</p> <p>1. R4 站捷運聯開所有的土地面積大約 1000 坪</p> <p>2. 土地是住 3</p> <p>3. 捷運局美意：住三 225 是【1 倍加都更 0.5 倍加捷獎 0.5 倍】合計 2 倍</p> <p>4. 所以此地計算出可蓋的樓地板面積是 4666 坪</p> <p>5. 對不起，捷運局要拿走捷獎 0.25，是 4666 的 0.25 喔？</p> <p>6. 所以真正可蓋的樓地板面積只剩 4000 坪 請問除了【我們 R04 南側住戶】除了，要免費捐樓地板面積，給捷運局使用，還要捐多少免費土地做為捷運的公共設施用地，讓捷運局一直遲遲不敢先跟我們簽【簽聯開契約】是不是問題出在這裡？</p> <p>8 權益分配比例未何是浮動的？ 劃地設站施工前，原地主 58 比投資人 42，講一套， 劃地設站施完工之後，又一套，為啥呢？ 各位知到捷運局未何都不會承諾嗎？ 是不是 1. 【無償捐贈捷運設施的比例沒講？捷運局有操做的空間？】…未知數 是不是 2 捷獎 0.25…已知數 是不是 3【捷運局與投資人的協商權益分配之土地價值與〈民間〉的認知不同？】…未知數 能否請捷運局就未知數的部份解釋一下？</p> <p>9 權益分配比例既然浮動的？劃地設站施工前，原地主 58 比投資人 42，請問捷運局，如果建商都不進來標，你如何處理？底限在那？會不會變原地主 10 比投資人 90，因為權益分配內容是你捷運局跟建商講的？我們要等多久？我們的拆遷費夠不夠等到大樓蓋好，還是要等跳樓？請捷運局解釋一下？</p> <p>10. 十一捷運局把蓋捷運的未來講的那麼好，只講土地及房子價值會漲的估值，如果蓋好後，向日本東京房價大跌，價值大跌請捷運局說明一下，你們的應變措失是什麼？</p>		

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
10	<p>陳情人：鍾子敬 陳情事項： 主旨：捷運信義東延段 R03 站體聯合開發及共構案，陳情事宜。 說明： 一、100 年 12 月 3 日，貴府都市計畫委員會，曾以規字第 10038638100 號文，向本里送達 R03 站體聯開案公展文書。 二、本里亦配合政策，於 101 年 3 月 4 日上午 10 時，召開住戶大會，選派代表；且超過百分之七十五住戶，同意參與市府籌備之聯合開發案件，並具體呈報，而獲前市長郝龍斌之嘉許與表揚。 三、捷運信義東延段，已延宕多年，至今猶研議協商，迄未決行動工；美其名為廣納民意，實已蒙推諉耽延之譏。 四、本里居民雖願配合聯開站體之興建，唯所有權人之權益，仍應妥為照顧及爭取，謹列數項居民基本聯開訴求如後，祈請核參： 1. 開工及完工均應於合約承諾期限內達成。 2. 居民取回居住面積，至少不低於現在之居住面積（室內一坪換一坪）。 3. 每戶均可分配得到，機車和汽車停車位各一個。 4. 站體之結構及建築材料選用，均應達到高樓大廈較優之水平。 5. 施工期間，居民代表可以充分參與討論，以及監督施作。</p>	<p>一、捷運信義線東延段變更都市計畫案，自 100 年 12 月辦理都市計畫變更之公開展覽後，期間辦理多次說明會及座談會，並經臺北市都市計畫委員會召開 5 次專案小組會議，依 103 年 7 月 24 日臺北市都市計畫委員會第 661 次委員會審議決議略以：「．．．R03 站南側捷三用地，維持公展範圍(基地面積 3,844 m²)，並辦理土地開發。」，惟本案提報內政部 103 年 10 月 28 日第 838 次都市計畫委員會審議決議：「本案變更內容涉及私有土地，為兼顧地主權益及避免延宕捷運工程時程，建請市府於 104 年 1 月 31 日前與相關土地所有權人協商。如土地所有權人不願意參加大眾捷運系統土地開發時，建請市府考量工程可行性，研議縮減變更計畫範圍。」由於反映不參加土地開發為 R04 站南側地主，故本府捷運工程局前於 103 年 12 月 10 日及 11 日邀集陳情地主座談進行溝通協調。</p> <p>二、有關居民基本聯開訴求，本府捷運工程局說明如後： (一)開工及完工均應於合約承諾期限內達成之意見：土地開發區(捷)用地需俟都市計畫變更案之主要計畫及細部計畫案經本市及內政部二級都委會審議通過及公告發布實施後，本局會配合捷運建設推動時程與地主辦理用地之協議價購作業，如地主選擇不領取土地補償費，以土地補償費來換取未來興建公有不動產之樓地板面積。俟完成用地作業程序後，如用地非屬單一土地所有權人，本局會辦理公開徵求投資人作業，俟嚴謹及公平評選出投資人後，再簽訂土地開發投資契約書。該契約書均有明定開工及完工期限，投資人需依約於完工期限內完成建物工程並取得使用執照交</p>	<p>涉及主要計畫變更部分，同意依市府研析意見辦理；其餘非屬主要計畫之陳情內容(如捷運車站規劃、建蔽率、容積率、捷運聯合開發權益分配等)，請市府本於職權自行參處。</p>

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
		<p>屋。</p> <p>(二)居民取回居住面積至少不低於現在之居住面積(室內1坪換1坪)及每戶均可分配得到機車和汽車停車位各1個之意見：</p> <p>1. 依本市都市計畫委員會103年7月24日第661次委員會審議決議之土地開發區(捷)容積獎勵原則，係除基準容積外，直接先核給基準容積百分之五十之都市計畫獎勵容積，再外加依大眾捷運系統土地開發辦法核給之獎勵容積，另總容積高於法定容積時，以原容積高於基準容積部分核計，已較一般都市更新之容積獎勵為佳。</p> <p>2. 土地開發案權益分配比例與地價及產品設計有關，俟用地完成協議後，未來開發建物之設計及興建，將由本局依大眾捷運系統土地開發辦法由主管機關自行開發或公告徵求投資人合作開發之，另公開徵求投資人以類似民間合建分坪方式開發，開發大樓的規劃設計依實際核定之建造執照圖說為準，依據投資人提供之圖說及預算，本局後續會委託5家不動產估價師事務所及3家專業營建管理廠商辦理土地及建物貢獻成本之鑑價，依專業顧問評估之建造成本及土地貢獻值提報「臺北市臺北都會區大眾捷運系統土地開發權益分配審議委員會」審議，經權益分配委員會、局及府二級三審完成權益分配比率與區位方案，簽報市府同意後與投資人協商，協商達成共識後，方能確認，以確保參與開發之土地所有權人權益。</p> <p>(三)站體結構及建材選用，均應達到高樓大廈較優之水平之意見：有關建材之結構系統及建築材料選用等級，均會影響未來建物之建造成本，後續會依甄選文件及相關法令之規定辦理。</p> <p>(四)施工期間，居民代表可以充分參與討論，以及監督施作</p>	

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
		<p>之意見：本案未來招標前會先蒐集地主意見納入招標條件，俟徵得投資人後，將適時召開說明會以利參與開發地主了解及參與開發案之辦理情形。</p>	
11	<p>陳情人：周先生 陳情主旨：請續推動信義線東延段 R04 設站 陳情內容： 想反映馬總統先前市長任內推動的信義線東延段 R04 站，為了土地分配數值問題無法解決，要求廢站？ 其實地主絕非反對設站，因為捷運局對於聯開換回的坪數、權益分配問題沒有講清楚，令人不放心，才會提出反對抗議。 而捷運局長王君惠指出，有告知住戶權益，但礙於委託的建商未找到，只能「試算」不能保證，在沒有共識情況下忍痛不蓋。 建議： 請不要以”試算”來確認居民意圖，請將多數地主需求以公告招標讓建商來標”條件一坪換一坪”，如果有建商願意投標且能符合多數地主”一坪換一坪”的需求，請問臺北市政府為何不作不公開招標？市政府怕事嗎？ 請內政部都市計畫委員會審議時要求臺北市政府處理，畢竟設站是居民的需要。但聯合開發牽涉到開發權益分配問題，可由公開招標由建商來解決。才是正確的作法！</p>	<p>一、有關捷運信義線東延段都市計畫變更案自 100 年公展以來，歷經 5 次本市都委會專案小組審議，103 年 7 月 24 日本市都委會審議通過後，103 年 9 月 23 日續報內政部都委會審議決議：「因變更內容涉及私有土地，為兼顧私地主權益及避免延宕捷運工程時程，如土地所有權人不願意參加大眾捷運系統土地開發時，請市府考量工程可行性，研議縮減變更計畫範圍。」</p> <p>二、捷運系統土地開發除提供捷運設施所需出入口、通風井及相關設施外，能有效利用土地資源，促進地區發展，有別於一般公共建設，提供土地所有權人於土地徵收外之另一選擇。本府捷運工程局任務為推動捷運建設，希達成地主、地區民眾、政府等多贏局面。在土地開發角色係發包予投資人興建、監督管理投資人、與投資人協商權益分配等。</p> <p>三、土地開發之程序，於都市計畫變更案經內政部及本市二級都委會審議公告實施後，本府方得進行協議價購作業，俟用地移轉予本府名下後，本府捷運工程局依大眾捷運系統土地開發辦法相關規定辦理公開徵求投資人合作開發，並於投標須知訂定權益分配比例底線，徵選時由投資人承諾分回地主之比率。另依投資人提供之工程圖說及預算，由本府捷運工程局委託營建管理廠商或建築師進行建造成本鑑定及委託優良估價師進行土地貢獻成本估價，前述鑑定及估價成本報告書經提報本府權益分配委員會及府二級三審，完成權益分</p>	<p>涉及主要計畫變更部分，同意依市府研析意見辦理；其餘非屬主要計畫之陳情內容（如捷運車站規劃、建蔽率、容積率、捷運聯合開發權益分配等），請市府本於職權自行參處。</p>

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
		<p>配比率與區位方案，簽報市府同意後與投資人協商，協商達成共識後確認，才能確認參與開發地主協議抵付分回之坪數及車位。因信義線東延段目前刻正辦理都市計畫變更作業中，故現階段因土地未取得且範圍尚未確定，依規定尚無法辦理公開招標徵求建商(即投資人)事宜。</p> <p>四、依內政部都委會決議，本府捷運工程局已分別於103年12月10日、11日、104年2月4日召開座談及說明會，並於104年3月10日辦理本案用地所有權人表達意見說明會及意願調查，調查結果係R04站北側用地無人同意參與開發，南側用地同意參與開發人數與面積亦僅40%左右，無足夠用地設置出入口及通風井設施，即使設站也無法提供服務。因本站捷運出入口、通風井用地歷經3年多溝通協調及都委會審議，仍有多數地主反對，已嚴重影響計畫時程。經本府捷運工程局再次檢討沿線並無其他公有地可供設置捷運出入口等設施，且皆為住3用地之私有地，故R04站無法取得出入口等設施用地。另考量本計畫全長約1.5公里，目前規劃設計之R04車站距離象山站(R05)約685公尺、距R03車站約694公尺，皆低於800公尺之合理站間距離，經本府於104年3月26日決定擬不設置R04車站，後續將提送內政部都委會審議。</p>	
12	<p>陳情人：林珮瑜 陳情事項： 主旨：堅決維護居住正義，反對假聯開，住家變成小套房 說明： 一、堅決維護居住正義，拒絕住家變成小套房，在市政府及市議員舉辦的「公聽會」和「說明會」中，全體居民，已多次明確表達，「室內一坪換一坪，外加一個停車位」，是基本的訴求；否則居民不要R03站體，也不參</p>	<p>一、有關「堅決維護居住正義，拒絕住宅變成小套房…」一節，說明如下： (一)土地開發係為順利取得捷運設施需用土地，提供地主土地免被徵收之另一種選擇途徑，係結合民間與公部門力量，藉由開發土地使土地所有人除了提供捷運設施所需土地外，仍能利用原持有之土地取得開發效益。土地開發區(捷)基地都市</p>	<p>涉及主要計畫變更部分，同意依市府研析意見辦理；其餘非屬主要計畫之陳情內容(如捷運車站規劃、建蔽率、容積率、捷運聯合開發權益分配</p>

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
	<p>加聯開共構。主辦單位，完全無視居住正義，以及基本人權，寧願淪為「實施者的開路挖土機」，用最粗劣的手法，將原本權狀 24 坪的住家，強予減縮成為 16.71 坪的小套房。這樣也叫三贏的聯開共構嗎？不是強佔民宅嗎？如此方案，斷不可執行，必定引起居民全面抗爭！</p> <p>二、切勿黑箱作業，應予公開透明。主辦單位，避談設計基準，沒有基本圖面，不訂施工方式，全無建材規範；不知道總樓地板面積，根本無法計算「實施者」與原地主之間的合理分配比率。對於「實施者」，毫無約束力的計畫方案，竟然使用市政府的公文書，把地主的分配數字，算得明明白白，正式寄送給地主；還假裝已經對地主格外的優惠，得以分配多少坪建物，幾分之幾個停車位。如此離譜的作業方式，難道沒有誰想起「美河市」和「大巨蛋」的疏失或弊端嗎？相信揭弊英雄、猛打貪腐的柯市長，絕不會容許，任內發生任何「明顯陰影」的事件！</p> <p>三、沒有建造成本，低估建物市價。在沒有規格的情況下，怎麼會知道建造成本？不知道建造成本，拿什麼做依據，試算出地主與「實施者」的分配比率？該知道的不知道，應查明的不查明；卻能算出一個超級不合理的具體數字，民國 110 年，距離 101 大樓 1.3 公里，信義區新建捷運聯開站體的市場行情：*一樓店面 150 萬元/坪*二樓店面 89 萬元/坪*一樓住宅 113 萬元/坪*二樓以上住宅 79.68 萬元/坪*地下室車位 160 萬元/個，這樣的捷運站體聯開新建大樓行情，國稅局會採信嗎？社會大眾會信服嗎？高估造價，壓低售價，縮減地主分配比率，擴增建築物的建造面積；這不就是「美河市」和「大巨蛋」的手法嗎？這樣的「老梗戲碼」到底要上演幾次啊！柯市長率領下的新市府團隊，原本就是全民殷殷期盼的「良醫治國」團隊；上任以來，屢屢揭諸正義、標榜廉潔早已博得廣泛掌聲和支持；此時更應處處謹慎，勿容葉世文、趙藤雄、林益世之輩，或有任何疏失之虞！</p>	<p>計畫變更案經內政部及本市二級都委會審議通過及公告實施後，本府捷運工程局會辦理用地之協議價購，地主可選擇依協議優惠辦法規定參與開發，或領取協議價購土地款得優先承購、承租之權力。俟完成用地協議作業後，如開發用地非屬單一土地所有權人所有時，將由本府捷運工程局依大眾捷運系統土地開發辦法之規定辦理公開徵求投資人，以類似合建分坪方式辦理，土地所有權人係提供土地，投資人出資興建。俟嚴謹及公平評選出投資人後，由本府與投資人簽訂投資契約書，由投資人依都市計畫法、建築法等相關規定進行後續開發建物之規劃、設計、都市設計作業、建築物建造執照申請、開工、興建、取得使用執照及產權登記相關事宜。</p> <p>(二)查陳情人持有信義區福德段四小段○地號(土地面積 63 m²)之 1/4 權利範圍及○地號(土地面積 31 m²)之 1/16 權利範圍，土地面積合計為 17.69 m²(≐5.35 坪)；地上建物為 63 年興建之 4 層鋼筋混凝土造，陳情人持有信義區福德街○號○樓建物，係坐落於福德段四小段○及○地號上，依地政機關土地建物登記謄本福德段四小段○建號記載，總面積為 63.77 m²(=層次面積 55.10 m²+陽台面積 8.67 m²≐19.29 坪)，另陳情人持有附屬面積 16.50 m²之 1/4(即 4.125 m²≐1.248 坪，查建物測量成果圖係公共設施用，為樓梯)。有關產權面積之專有面積計算=主建物(即一般所謂室內面積)+附屬建物(依地籍測量實施規則第 273 條第 3 款規定，指陽臺、屋簷或雨遮等突出部分者)，故臺端產權面積之專有面積≐19.29 坪；又室內面積係由容積率來決定。在陳情人持有土地面積約 5.35 坪，原土地</p>	<p>等)，請市府本於職權自行參處。</p>

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
	<p>四、 公務已然倥傯，何需徒惹塵埃。市政公務，何止萬端；日常煩忙辛勞，深為百姓欽敬！懇請衮衮諸公，常時保愛貴體，一心一意，專於公務；勿庸另為民居改建之俗事操煩；市民理當各盡其分，各守其業；此亦契合於市民之基本人權！何必徒惹民怨，而害市長之公義？庶免貽誤柯市長，如日中天，光芒萬丈之宏偉政治前途！</p>	<p>使用分區住三，基準容積225%，依目前試算預估地主合建比58%時可分銷坪為16.71坪、可分配車位數為0.35部車位，若未來權益分配比例調高將隨之調整。</p> <p>(三)本案並非一般都市更新案，係依大眾捷運法相關規定辦理之土地開發案，土地所有權人係以所持有土地參與開發，地上物則依土地徵收條例、臺北市舉辦公共工程拆遷補償自治條例及其施行細則之相關規定給予補償費。而土地所有權人如選擇參與開發，是否得分回「室內一坪換一坪，外加一個停車位」，取決於其持有土地面積及價值、使用分區（含建蔽率及容積率）、獎勵容積、權益分配之比例、選擇的樓層及區位等因素，係依各自所有之土地價值來參與開發分配，如選擇單價較高之樓層則可分回之面積就會變小，如選擇單價較低之樓層則可分回之面積就會變大，故後續俟權益分配比例確定後，土地所有權人可再就樓層及區位價格予以選擇，應該會接近原權狀坪；即使開發後權狀坪數仍無法達原權狀坪數時，惟開發後舊屋換新屋，屋、地之價值相對提昇。</p> <p>(四)至於本案開發後建物是否為小套房一節，因本案尚未徵求投資人，故目前未能確定；在進行前述作業前，本府捷運工程局會先徵詢參與開發之土地所有權人之意見，並彙整納入甄選文件中，請投資申請人納入考量，並俟徵得投資人後將其納入投資契約書約定辦理，以保障地主之權益。</p> <p>二、有關陳情人表示「切勿黑箱作業，應予公開透明……」，避談設計基準，不知總樓地板面積，…根本無法計算『實施者』與原地主之間的合理分配比例…」一節，說明如下：</p> <p>(一)因不動產市場因受社會、經濟</p>	

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
		<p>變動及未可預知之風險，難以預期，且不動產建造成本、土地價格(協議市價)、產品規格、外在環境變動及市場行情等均將影響本案開發建物未來權益分配比例。故本府捷運工程局 104 年 2 月 6 日於松山家商所召開之「捷運信義線東延段 R03 站聯合開發案及都市計畫變更進度與後續捷運工程興建協調會」向土地所有權人簡報說明，獲致大多數出席民眾支持，該局並於 104 年 4 月 8 日函送 R03 站之地主權益分配試算表供地主參考，惟實際權益分配結果，未來須依都市設計委員會審議核定結果及土地、建造成本鑑價作必要調整。</p> <p>(二)依本府捷運工程局 104 年 4 月 8 日函送陳情人之地主權益分配試算表，就地主參與開發，地主權益分配試算基準及假設條件摘要說明及補充如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 本案依 103 年 7 月 24 日第 661 次本市都委會審議通過之土地開發區(捷)容積獎勵原則，除基準容積外(如原建築容積高於基準容積時，以原容積高於基準容積部分核計)，不需依照獎勵之項目及評定基準，即可獲得原基準容積 0.5 倍之獎勵容積，另再外加捷運獎勵容積，暫以基準容積 15.13%估算(未來依實際設計結果計算)。即本案(原土地使用分區住三，基準容積 225%)假設開發後，預估開發後地主取得容積額度為 $225\% \times (1 \text{ 倍} + 0.5 \text{ 倍} + 0.1513 \text{ 倍}) = 371.54\%$；預估本案之容積樓地板面積約 15,590.40 m²、可銷售總樓地板面積 31,824.80 m²(因本案後續俟徵得投資人後，建物設計仍需依本市都市設計審議委員會審議結果辦理，並依未來建造執照實際設計結果為準)。 2. 本案暫以 14F/B4 規劃及設計，建造成本依中華民國不動 	

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
		<p>產估價師公會全國聯合會第四號公報相關規定估算，並加計開發期間利息；土地成本係依不動產估價技術規則有關土地開發分析法相關規定推估，並加計開發期間資本化利息。</p> <p>3. 本次試算係依 104 年 2 月 6 日說明會時與會地主要求辦理，以推估本案權益分配比例地主：投資人＝58%：42%進行試算。實際權益分配結果，未來須依都市設計委員會審議核定結果及土地、建造成本鑑價作必要調整。</p> <p>三、另陳情人表示「沒有建造成本，低估建物市價…」一節，說明如下：</p> <p>(一) 依本府捷運工程局 104 年 4 月 8 日函送陳情人之地主權益分配試算表，本案暫以 14F/B4 規劃及設計，建造成本依中華民國不動產估價師公會全國聯合會第四號公報相關規定估算，並加計開發期間利息後，預估為 20.79 萬元/坪。</p> <p>(二) 因不動產市場因受社會、經濟變動及未可預知之風險，難以預期，且不動產建造成本、土地價格(協議市價)、產品規格、外在環境變動及市場行情等均將影響開發建物未來權益分配比例。有關本開發案權益分配，未來係依據投資人提供之工程圖說及預算，由本府捷運工程局委託營建管理廠商或建築師進行建造成本鑑定及委託優良估價師進行土地貢獻成本估價，前述鑑定及估價成本報告書經提報「臺北市臺北都會區大眾捷運系統土地開發權益分配審議委員會」局及府二級三審，完成權益分配比率與區位方案，簽報市府同意後與投資人協商，協商達成共識後，方能確認參與開發地主協議抵付分回之坪數及車位。</p> <p>四、R03 站捷三開發用地，考量捷運設施之設置、大樓建物配</p>	

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
		<p>置、開發效益及本市「老舊公寓更新專案」受理期限至 104 年 8 月 1 日止，本案依 103 年 7 月 24 日第 661 次本市都委會審議通過之土地開發區(捷)容積獎勵原則，初步估算已較一般都市更新之容積獎勵為佳；配合捷運建設之推動，開發興建完成之大樓，其潛力與繁榮未來可以預期，本府捷運工程局辦理土地開發之方式及程序皆需依法行政，並秉持公平、公開及透明程序，以確保地主權益。</p>	
13	<p>陳情人：鍾志成、王永浩、崔福岑、林翠霞、方美玉、藍文和、杜青駿、王珮蓉等 8 人 陳情事項： 陳情主旨： 一、懇請柯市長：有關「捷運信義線」東延段「捷運 R4 站」設站問題，請勿因「捷運局」無法順利取得捷運站用地，就輕言「廢站」，蓋因百年交通建設無法重來。 二、「松台公寓」土地地主們，願意提供土地作為「捷運 R4 車站用地」，讓「捷運局」有足夠土地「配置完善捷運設施」並興建「聯合開發大樓」，完成百年交通建設。 三、雖說松台公寓土地產權複雜有問題，其實四十多年前雙方官訟，法院已有判決書（詳附件一）（略）今日行政單位因「公共建設利益」考量，是可循行政途徑，協助雙方解決問題！「行政院研考會黃茂榮大法官行政機關介入私權爭議之研究說明參照」敬請市長明鑑！ 壹、說明： 一、「捷運局」規劃「捷運 R4 站南側土地」興建「聯合開發大樓」，截至目前為止，該區住戶反對聲浪並未平歇，多年來捷運局卻能投入漫長「時間」、「人力」對於部分不願意參與興建「聯合開發大樓」的地主溝通、協調，而我們北側「松台公寓」土地產權雖有問題，這 7、8 年來，「捷運局」從未「試著」去了解「松台公寓」產權問題，是否真的難以處理，就直接排除松台公寓土地併入規劃，地主們感到不解！無奈！ 二、「捷運局」放棄「R4 站北側」「松台公寓」土地（面積約 1,140 坪），選擇開發小面積產權清楚 5 層樓公寓 20 戶（面積僅約 156 坪）興建「聯開大樓」，這 20 戶地主更是強力反彈，稱「捷運局」柿子挑軟的</p>	<p>一、捷運信義線向東延伸於 92 年起展開規劃，原延伸計畫僅於廣慈博愛園區前設置一座終點站，其後因應地方民意要求，經評估可行（即位於信義路六段之設站條件，係以聯合開發方式取得捷運設施出入口、通風井等設施所需用地。），始於象山站至廣慈博愛園區間再增加一站(即 R04 站)。 二、經查陳情人等陳情土地係位於捷運信義線東延段工程 R04 車站北側土地原公展開發基地規劃範圍內，本府捷運工程局為配合 R04 車站設置捷運系統出入口、通風井及其相關設施使用並辦理土地開發，於該局辦理之「配合臺北市捷運信義線東延段工程變更住宅區為土地開發區(捷)主要計畫案」及「擬定臺北市捷運信義線東延段工程土地開發區(捷)暨劃定都市更新地區細部計畫案」中配合變更為「土地開發區(捷)」，編號為捷一用地，該計畫案已進入都市計畫法定程序，現正於內政部都市計畫委員會審核中。 三、前述信義線東延段 R04 站北側(捷一)土地開發基地範圍(基地面積 3771 m²)，原公展計畫係規劃設置捷運系統出入口、通風井及其相關設施使用，並供作土地開發基地；惟 R04 站北側(捷一)用地地上物之產權</p>	<p>涉及主要計畫變更部分，同意依市府研析意見辦理；其餘非屬主要計畫之陳情內容(如捷運車站規劃、建蔽率、容積率、捷運聯合開發權益分配等)，請市府本於職權自行參處。</p>

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
	<p>吃，他們小小「20戶」的土地興建「捷運聯開大樓」，只能蓋「7-8層」樓高，與原本五層樓高度相差不多，室內面積卻要被大縮水，小小「聯開大樓」完成後，旁邊緊臨一大片破舊危樓的「松台公寓」，這樣市容會好看嗎？這樣的大樓會增加多少價值嗎？市府這種規劃，只做半套，沒有長遠打算，市民的權益在那裡？況且目前五層樓公寓「屋況」比「松台公寓」好得太多了，卻要被市府強制更新，而對老舊、窳陋「松台公寓」真正須要幫忙解決問題視而不見，這是什麼政策！</p> <p>三、「松台公寓」建商興建中途倒閉落跑，建築結構又是加強磚造，如今房屋已老舊，安全性值得堪慮，外牆破損清晰可見，室內到處漏水與危樓沒什麼兩樣，若因「捷運工程開挖」或不幸「強震、天災、人禍」來臨，造成傷亡，非市民之福！必為市府之痛！</p> <p>貳、「松台公寓」地主們，懇請市長協助「解除目前困境」：</p> <p>一、柯市長您行醫時，是位「名醫」，能將無數垂危病患「救了回來」今日您從政一定以人民福祉、社會正義、社區繁榮為依歸，是位改革派「政治家」，地主們殷切盼望您的幫助，敬請委派市府相關人員依公平、公正原則，協助「地主」與「違建戶」間搭起橋樑，讓雙方有機會達成共識，共同完成百年捷運交通建設，行政單位因「公共建設利益」考量，可循行政途徑，協助雙方解決問題，行政院研考會「黃茂榮大法官」、「中華民國89年8月，行政機關介入私權爭議之研究說明參照」（詳附件二）（略）。</p> <p>二、「捷運局」於104年2月4日晚上7時，在松德路300號8樓舉行有關「R4車站用地」辦理土地開發相關事宜，南區有部分人士，想要「自行都更大樓」，當天「反對參與聯開大樓」的聲音氣粗勢大，噓聲不斷，還不惜有「廢站」要求，結果讓「願意參與聯開大樓者」「噤若寒蟬」，贊成「設站」的地主，聲音和期望，竟然都被淹沒。</p> <p>三、報告柯市長，我們「松台公寓」地主們，熱切期盼「捷運R4車站」設在松台公寓土地上，也願意參與興建「捷運聯合開發大樓」懇請市長，您能伸出援手，請「捷運局」將我們的「松台公寓土地」依最原始的規劃「興建聯合開發大樓」，並委派市府相關人員來幫忙「違建戶」和「地主」協調；如果40多年前「向建商買屋的原始承購戶」他們的權益真的有受損，「地主們」應還給他們公</p>	<p>複雜，包括：有土地有建物、有土地無建物、有建物無土地及無土地無建物等四類，致建物產權不完整，興訟糾紛已達40多年，因有屋無地、無屋無地之住戶均無法享有土地開發之利益，故於公展及專案小組審查期間陳情堅決反對納入土地開發用地範圍內。</p> <p>四、有關本府捷運工程局目前規劃將R04站北側捷一基地用地縮小為臺北市信義區永春段2小段171、230、235-3等3筆土地範圍(基地面積510m²，為產權相對單純之最小面積)，該規劃方案係依臺北市都市計畫委員會信義線東延段都市計畫變更案第三次專案小組現場勘查之審查意見(一)、「有關R04北側捷一用地之處理，建議排除有產權糾紛之大區塊，僅保留西邊產權獨立之區塊進行聯合開發或設置捷運出入口等必要之設施。」辦理，並經臺北市都市計畫委員會103年7月24日第661次委員會議審決略以：本案用地變更部分同意市府依專案小組審查意見研提方案內容通過，即「R04站北側捷一用地，採設置捷運必要設施出入口最小用地面積510m²之替代方案取得用地，並辦理土地開發」。</p> <p>五、考量本線都市計畫變更案，由100年12月辦理公開展覽已3年多，案經內政部都市計畫委員會103年10月28日第838次會議審議，決議略以：「本案變更內容涉及私有土地，為兼顧地主權益及避免延宕捷運工程時程，如土地所有權人不願意參加大眾捷運系統土地開發時，建請市府考量工程可行性，研議縮減變更計畫範圍。」，後續本府捷運工程局辦理R04站北側及南側用地所有權人表達意見說明會及意願調查，根據調查結果，北側用地無人同意參與開發，南側用地</p>	

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
	<p>道，而對於「2、3 手以很便宜的權利金買屋來自住或出租的人」，請政府應依「情、理、法」來處理，安置他們，只要市府能有心協助、有法規依據，凡事皆可迎刃而解。</p> <p>四、「松台公寓」絕大部分的地主，不會要求「捷運局」以白紙黑字寫清楚、說明白，可分配每一戶地主多少「新大樓面積」，因為我們了解「捷運局」對於整個工程尚未發包、設計，真的無法精算給地主正確「新大樓面積」坪數，「松台公寓地主」相信柯市長團隊一定以「人民權益」為優先，不會聯合財團建商共同坑殺「人民權益」！</p> <p>五、再次祈請市長千萬要關心：「松台公寓」的居民安危，房屋目前已破舊不堪，到處漏水，與危樓沒什麼兩樣（詳附房屋漏水及外牆腐朽照片）（略），一般認為松台公寓「違建戶」是弱者，其實 2、3 手買違建戶來住或出租的人，他們能拖一天就多賺一天，地主擁有合法土地，有「機會」也有「意願」配合政府政策，設置「捷運車站」興建「聯合開發大樓」，卻讓沒有土地的「違建戶」「阻撓」，結果「捷運局」和「地主」都一起被違建戶給「綁架」確實有失「公道」若因此無法完成最完善「百年捷運建設」更令人「痛心」！敬請市長務必慎思，本社區以後繁榮與否全靠柯市長您了！</p> <p>參、「松台公寓」地主對市長的籲請：</p> <p>一、台北市都市計畫是民國 65 年 2 月 4 日發布，至今已近 40 年，中間雖有修訂，但均是依 20、30 年前原制定內容，很少變更，近年來隨著捷運系統建構、都市經濟、社區人等環境變遷，不合時宜的「分區使用」都市計畫內容，應適當調整，例如三、四十年前「信義計畫區」，原本是「六四兵工廠」軍方土地，台北市政府可變更「使用分區」為「商業區」，給財團進駐，打造今日繁榮商業城，而近在咫尺 500 公尺信義路六段，未來「捷運站」人潮進出洶湧，與目前信義路四段捷運站是同樣「交通用地」「票價計算標準」也相同，為何「分區使用建築容積率」卻不同？如果市長能請相關單位就「捷運車站」「建築容積率」適當提升，會讓捷運局的規劃作業減少許多阻力。</p> <p>二、以前官僚作風，「財團」可予取予求，可取超高標準利益，法條、規章遇到財團能轉彎，老百姓爭取合理要求卻用法規束縛，市民真的很無奈嗎？我們「松台公寓」的地主-王老先生-今年高齡已經 96 歲，他用顫抖的手，想辦法寫出最清楚的字，向柯市長</p>	<p>同意參與開發人數與面積亦僅 40%左右，且檢視土地所有權人意願表達非同意參與土地開發案者，係分散於各地號及建物，致捷運設施所需用地範圍，無法進行設施配置調整，因無足夠用地設置出入口及通風井設施，即使設站也無法提供服務。</p> <p>六、信義線東延段計畫全長約 1.5 公里(含 R03 站後供營運調度使用之尾軌)，原規劃設計之 R04 站距離象山站(R05)約 685 公尺、距 R03 車站約 694 公尺，依市中心區之車站站距以 800~1200 公尺之間，市中心外圍地區之站距則以 1200~2000 公尺之間較為理想，惟仍需配合地區發展、用地取得、工程條件等，予以考量設站條件及距離。倘後續取消 R04 站，則象山站至廣慈博愛園區前 R03 站間距約為 1379 公尺，尚屬市區內可接受之捷運站間距之服務範圍。</p> <p>七、捷運信義線東延段 R04 站原係因應地方民意要求增設之車站，因捷運出入口、通風井設施用地，歷經 3 年多協調與都市計畫委員會審議，仍無法取得，且檢討沿線並無其他適合公有地，又捷運建設計畫時程急迫，故經本府研商在無適當用地可設置出入口、通風井設施下，將無法設置 R04 站。</p>	

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
	<p>陳情（詳附件三）（略）由此可知他老人家多麼關心這塊土地的前途，引頸期盼完成心願，老人家是如此殷切期盼市長您的協助。謝謝！</p> <p>三、「松台公寓」土地產權問題，其實已經過四、五十年，與地主有官訟「原始承購戶」，大部分已易主，目前大多數是後來買「2、3手」住戶，這些人買屋時就知道「產權登記」有問題；或是「無產權登記」以很便宜「權利金」買來住或出租他人，部分住戶已有30~40年。大約7、8年前，有地方人士打聽「捷運局」將規劃「松台公寓」興建「聯合開發大樓」如果「沒有土地產權登記，就無權利參與新大樓分配」，於是藉著少數「五十年」來與地主有土地糾紛為名，群起向市府及更高層單位陳情，反對「松台公寓土地」參與興建「聯合開發大樓」造成「捷運局」政策轉彎，敦請柯市府為百年交通建設，重新審慎評估！「捷運局」與「地主」不能被沒有土地的人「綁架」！</p> <p>四、「捷運局」原規劃「捷運R4車站」興建「聯開大樓」用地，位於「廣慈博愛觀光特區」與台北市地標「101」大樓中心點，東、西相距各約「600公尺」設「R4車站」絕對有其「必要」和「經濟效益」，若「捷運局」放棄願意配合參與政策的北側「松台公寓土地」，而與不想「參與聯開大樓」的南區地主溝通協商，這是否是「事倍功半的政策」？最後請求市府，絕對「不能廢站」百年交通建設，是無法重來！務須慎重！</p> <p>五、選舉期間「柯市長，您民調一路領先，地主們認定您勝卷在握」，我們立即向「行政院」陳情：有關捷運局目前規劃「信義線東延段R4站」北側捷一用地僅徵收五層樓小面積土地「簡易出口」放棄「松台公寓」土地開發，敬請「行政院」轉交「內政部」，請「內政部」對「台北市政府」報備；「捷運信義線東延段R4站北側」僅徵收五層樓小面積土地為「簡易出口」乙案，「暫緩核准」，籲請能留給「下任市長」決定。</p> <p>六、柯市長您從政以來，「百日維新」所作所為、台灣全體老百姓都在期待，期待台灣未來要有一位「政壇去蕪存菁」改革派的「政治家」！您接受市民請託，為民服務，確實很辛苦！但卻是「台北市民福氣」相信「六、七年」後，會更上層樓，將是「全台灣老百姓之福氣」！柯市長您是「松台公寓」地主們的「最後唯一希望」！</p>		
14	陳情人：把明貽、	同編號1 市府研析意見。	涉及主要計畫

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
	<p>陳情主旨：</p> <p>官僚殺人，莫此為甚！</p> <p>強烈抗議台北市政府捷運工程局(以下簡稱「捷運局」)，擬將陳情人持份之北市信義區永春段三小段 351 號地號(以下簡稱「本地號」)“非必要交通用地”之土地，納入「台北市信義捷運線東延段 R04 車站南側基地聯合開發案」，且權益分配面積亦僅能：“1 坪換 0.7 坪”，嚴重損害陳情人及本地號住戶權益！</p> <p>同時強烈要求「捷運局」：</p> <p>將本 351 地號土地以“特殊個案”之專案方式辦理，以符合“一坪換一坪”之基本居住正義；否則，強烈要求將本地號土地自本案中排除！</p> <p>說明：</p> <p>一、依「捷運局」於今年 2 月 16 日以北市捷聯字第 10430253200 號函說明：陳情人現有七層樓建物之容積坪面積約 23.2 坪，而日後預估可分得之建物容積坪面積則僅約 16.6 坪。故權益分配面積約“1 坪換 0.7 坪”，根本無法符合陳情人之居住基本需求。</p> <p>二、「捷運局」原欲將台北市信義區永春段三小段 334、351、367 等地號且非屬捷運局聯開案“交通用地”之“七層樓電梯大廈”建物土地，以配合都市更新方式，將其與周圍屬捷運聯開案“交通用地”之“四層樓老舊公寓”，共同納入本案之基地範圍。後因 334、367 地號土地位於本「聯開案」基地之二側，且經住戶反對抗議後，「捷運局」因而將其排除於本案外。但「捷運局」鑒於日後為有利其規劃(整體規劃商辦大樓及地下停車場)、避免增加成本(免除地基連續壁防護施工)、施工安全(作業人員及住家安全管制)及完工後整體價值增加(外觀方正，而非“凹”字型建物)等因素考量，而再三要求本 351 地號加入本案。</p> <p>三、然而，捷運局聯開處處長於本月 10 日假松德大樓舉辦之說明會中宣稱：七層樓住戶絕對不可能「1 坪換 0.7 坪」！憑什麼捷運局認為要求住戶接受「1 坪換 0.7 坪」為合理對待？硬要住戶居民接受，將心比心，這樣對嗎？合理嗎？「官員說了算！」：官僚殺人，莫此為甚！</p> <p>四、且捷運局於各個聯開案中，均獲利巨</p>		<p>變更部分，同意依市府研析意見辦理；其餘非屬主要計畫之陳情內容(如捷運車站規劃、建蔽率、容積率、捷運聯合開發權益分配等)，請市府本於職權自行參處。</p>

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
	<p>大，吃虧的全是地主住戶等小老百姓，又憑什麼捷運局要將巨大獲利建築於地主住戶之慘痛犧牲代價之上？捷運局根本就是不折不扣的「吃人機器」！</p> <p>五、另就北市房屋銷售金額達每坪八十萬元以上之地段而言，如果參與「都更」，至少可達「1坪換1.2坪」以上水準，更何況351地號土地位於北市精華地段，未來完工後之房價更可達每坪100萬元以上，分得面積坪數亦將更高！且因未來住戶土地持份面積勢將大為縮減，故要求不應小於現有室內居住面積之「1坪換1坪」，並不為過！亦僅符合「居住正義」之基本需求而已，何以要將住戶居民醜化為貪得無厭之徒？</p> <p>六、茲因本351地號土地於民國82年興建完工七層電梯大廈，陳情人當時以每坪約40萬元之價格買售！「捷運局」以土地持份面積作為日後權益分配之主要計算依據，僅能「1坪換0.7坪」，根本無法符合住戶居住之基本需求，更有矮化、稀釋七層樓電梯大廈住戶權益之情況！</p> <p>七、何況，就本351地號土地於本案中之本質而言，係「捷運局」要求住戶以「都市更新」之名義參與捷運聯開案，並非以「交通用地」之名目被納入本案規劃，應有較「都更」更優惠條件！</p> <p>八、同時，郝前市長龍斌於100年8月間舉辦之座談會中，亦就本陳情案，質問捷運局主管：「如果沒有更好，那人家為什麼要加入？並由住戶自行決定是否加入（聯開案）」。</p> <p>九、且捷運局係基於有利規劃、減少支出成本、施工安全、外觀整體及完工後整體價值增加之需要，既要求住戶加入本案，又怎可犧牲陳情人及住戶之基本居住權益？</p> <p>十、再者，捷運局既然希望住戶能加入本案，共創美好未來，達成「雙贏」目標，又怎可便宜行事？除造成居住面積更為減少致無法居住外，土地持份面積亦較原有減少更多，對於351地號住戶而言，非但沒有獎勵反得懲罰，道理何在？</p> <p>十一、此外，陳情人自民國100年迄今，已向相關單位陳情不下數十次，均一再主張：若捷運局無法做到「一坪換一坪」之基本需求，則即將本351地號土地自</p>		

編號	陳情人及陳情事項	市府研析意見	委員會決議
	<p>聯開案中排除。然，捷運局能一意孤行，強行將本地號土地納入本案，勢將造成住戶權益嚴重損害！</p> <p>十二、而「捷運局」於103年12月11日假松德大樓所舉辦之座談會中，亦坦承：本「聯開案」高（七層樓）、低（四層樓）樓層搭配之作業模式，迄今在所有聯開案中，係從未發生過之唯一“特殊個案”！亦會考慮就「捷運獎勵」部份，拿出來回饋七層樓住戶，以補不足！既係“特殊個案”，當以專案方式辦理，毫無疑義！</p> <p>十三、雖如此，北市府「都發局」、「捷運局」卻以“「個案」不得違反「通案」原則”、“權益分配以一坪換一坪為上限”作回應。陳情人強烈要求：決不允許“假「通案」之名吃「個案」”，作為美化罪行之藉口！同時，更不允許以“一坪換一坪為上限”，毫無依據之內部說詞，作為限縮、掠奪地主權益之憑藉！</p> <p>十四、故捷運局對於權益分配，應考量七層樓建物於本案中之獨特性、需求性及日後對整體建物價值所作之高度貢獻，更應優先考量當初土地、建物取得價格成本！並以：“特殊個案”之專案方式辦理，使能符合「一坪換一坪（另附一車位）」之基本需求。否則：即將本351地號土地自本案中排除，就讓捷運局蓋出史上最醜，成為「凹」字型之聯開怪物吧！」</p>		

附錄一

捷運信義線東延段 路線核定函影本

正本

路政司 行政院 函

機關地址：10058 臺北市忠孝東路1段1號
傳 真：02-33566920

10052

臺北市仁愛路1段50號

受文者：交通部

發文日期：中華民國99年2月12日

發文字號：院臺交字第0990092593號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文

主旨：所報臺北市政府函報之「臺北都會區大眾捷運系統信義線向東延伸規劃報告書」一案，照本院經濟建設委員會審議結論暨本院主計處意見辦理。

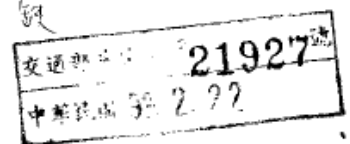
說明：

- 一、復98年10月16日交路字第0980055884號函。
- 二、影附本院經濟建設委員會98年12月29日總字第0980006202號致本院秘書長函（含附件）暨檢附「臺北都會區大眾捷運系統信義線向東延伸規劃報告書暨周邊土地發展計畫案」與其附錄及本院主計處意見各1份。

正本：交通部

副本：本院主計處、本院公共工程委員會（均含附件）、本院經濟建設委員會（僅附本院主計處意見1份）

院長 吳敦義



正本

檔 號：
保存年限：

行政院經濟建設委員會 函

地址：10020台北市寶慶路3號
電話：02-2316-5300
承辦人：黃淑婷
電子郵件：olivia@cepd.gov.tw

受文者：行政院秘書長

發文日期：中華民國98年12月29日

發文字號：總字第0980006202號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文

主旨：奉 交議，交通部陳報「『臺北都會區大眾捷運系統信義線向東延伸規劃報告書』修正版」一案，業經本會委員會議審議獲致結論，復請 查照轉陳。

說明：

- 一、併復 貴秘書長98年10月22日院臺交字第0980067754號函暨 鈞院秘書處98年11月9日院臺交字第0980071614號函。
- 二、本案經本會98年11月6日邀集 鈞院秘書處、主計處、公共工程委員會、財政部、交通部（路政司、運輸研究所、會計處）、臺北市政府共同研商獲致具體結論，嗣經臺北市政府依該結論修正本案於98年11月26日以府授捷規字第09833371900號函報交通部並副知本會，交通部於98年11月30日以交路字第0980062533號函送修正計畫至本會。
- 三、另臺北市政府依上述會議決議事項，針對財務計畫有關折現率及自償率修正資料，提出說明，於98年12月17日以府授捷規字第09833840200號函送交通部並副知本會，交通部復於98年12月21日交路字第0980065503號函報該說明資料至本會後，提報98年12月21日本會第1378次委員會議討論，獲致結論如次：

- (一)本案可行性報告經交通部於98年11月4日以交路字第0980010296號函表示業經該部審查核可，原則尊重交通



行政院總收文 98年12月30日

第1頁共3頁

第一局單位收文號



098000113405

部提報內容及說明。

(二)本案有助於疏解信義計畫區以東地區交通，帶動沿線發展，原則同意。惟後續請交通部於推動時應予以強化並依下列原則作必要之調整：

- 1、本案計畫提報自償率僅1.86%，與信義線33.71%、環狀線25.69%相較，計畫推動效益偏低，本案宜配合整合土地開發機制，提高軌道建設計畫自償率，並整合臺北市相關基金優先墊支。
- 2、請交通部協助臺北市政府通盤考量全線兩側及場站周邊土地配合開發之潛力妥為規劃，並於100年底前擬具整合捷運與土地開發計畫報核，據以調整財務計畫及提高自償率。本案計畫名稱配合修正為「臺北都會區大眾捷運系統信義線向東延伸規劃報告書暨周邊土地發展計畫案」。
- 3、有關交通部提報工程經費暫匡列前兩年（99、100）總經費5.44億元，實際工程費用俟財務計畫檢討調整後再據以匡列相關預算。為配合計畫推動，各項子計畫具體推動及修正作業時程由交通部於99年底前提出實施計畫報院。

(三)考量公共建設政府財政負擔沉重，請交通部針對未來捷運路網之各項建設主體及周邊項目檢討訂定辦理項目、額度及補助比例。

(四)重大交通建設及軌道建設計畫請交通部提報時皆應提出整合性之土地開發計畫及財務收益納入規劃報告書報院。

(五)後續有關臺北市^{政府}捷運局工程人力，請責成交通部協助臺北市政府整體評估並建立退場機制，避免未來持續擴張增加人事負擔。

四、檢附交通部98年12月21日交路字第0980065503號函、臺北



市政府98年12月17日府授捷規字第09833840200號函暨「
臺北都會區大眾捷運系統信義線向東延伸規劃報告書暨周
邊土地發展計畫案」暨附錄各5份。

正本：行政院秘書長

副本：交通部、本會都市及住宅發展處

主任委員 **蔡勳雄**

檔 號：
保存期限：

寄
往
處

交通部 函

機關地址：10052台北市仁愛路1段50號
傳 真：23899887
聯 絡 人：魏瑜
聯絡電話：02-23492192
電子郵件：yu_vey@motc.gov.tw

受文者：行政院經濟建設委員會

發文日期：中華民國98年12月21日
發文字號：交路字第0980065503號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：普通
附件：

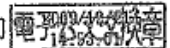
主旨：臺北市政府函報「臺北都會區大眾捷運系統信義線向東延伸規劃報告及周邊土地發展計畫」財務計畫有關折現率及自償率修正資料，如說明，轉請查照。

說明：

- 一、依據臺北市政府98年12月17日府授捷規字第09833840200號函辦理。（副本諒達，不另影附）
- 二、查本計畫本部業以98年11月30日交路字第0980062533號函將臺北市政府修正完成「臺北都會區大眾捷運系統信義線向東延伸規劃報告及周邊土地發展計畫」函報行政院暨貴會在案。
- 三、臺北市政府依據98年11月6日貴會審議建議，比照信義線、松山線並參酌萬大—中和—樹林線將折現率由5%調整為3%，並調整電聯車原第30年重置成本延後計算，自償率將由原1.67%調整為1.86%，計畫興建成本總計仍維持約119.89億元，中央政府補助款由45.72億元調整為為45.63億元，臺北市政府負擔74.16億元調整為74.26億元（含用地取得費26.89億元、工程費45.63億元及自償性費用1.74億元）。

正本：行政院經濟建設委員會

副本：臺北市政府、臺北市政府捷運工程局、本部會計處、運輸研究所、總務司



第 1 頁 共 1 頁



9h

檔 號：
保存期限：

附件 7

臺北市府 函

機關地址：11008臺北市信義區市府路1號

承辦人：洪福勝

電話：(02)25215550分機8139

傳真：(02)25218497

受文者：行政院經濟建設委員會

發文日期：中華民國98年12月17日

發文字號：府授捷規字第09833840200號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：普通

附件：

主旨：檢送「臺北都會區大眾捷運系統信義線向東延伸規劃報告及周邊土地發展計畫」財務計畫有關折現率及自償率修正資料，附如說明，惠請 貴部核轉行政院核定。

說明：

- 一、依據98年11月6日行政院經濟建設委員會審議建議調整本案財務計畫折現率比照信義線、松山線並參酌萬大—中和—樹林線採用3%進行評估，以調升自償性經費之自償率比率，減輕中央政府負擔工程經費比例辦理。
- 二、折現率參採行政院經濟建設委員會之審議意見採用3%計算，並調整電聯車原第30年重置成本延後計算後，自償率將由原1.67%調整為1.86%，計畫興建成本總計仍維持約新臺幣119.89億元，就各級政府負擔而言，中央政府補助款調整為為45.63億元（佔總工程費之比例約38.06%），本府負擔74.26億元（含用地取得費26.89億元）。

正本：交通部

副本：行政院經濟建設委員會、臺北市府捷運工程局綜合規劃處

2009/12/17
16:42:07

(捷運工程局代決)



本院主計處意見：

- 一、本工程經費依本院經濟建設委員會審議結果暫匡列 5.44 億元，實際費用俟財務計畫檢討後再據以匡列，鑑於該會已請交通部研提整合捷運與土地開發計畫報核，以提升本案自償率，故未來交通部研提之財務計畫中央補助額度應以不超過 45.63 億元為限。至本計畫如奉 核定，中央政府所需負擔經費，除 99 年度已編列 1.16 億元外，其餘應請交通部併同各項交通建設計畫辦理之急迫性與必要性及經費容納能力等通盤檢討後，於本院核定該部主管中程歲出概算額度範圍內編列或請該部設法相對增加歲入財源支應。
- 二、另查配合愛台 12 建設之推動，近年來整體公共建設計畫之規模已達歷史高峰，雖部分計畫已納編振興經濟擴大公共建設特別預算，惟該特別預算於 98 及 99 年度分別編列 1,492 億元及 1,922 億元後，額度僅餘 1,586 億元，未辦理完成之計畫後續仍將回歸總預算辦理。而 98 年度稅收大幅短徵 2,231 億餘元，未來年度中央政府歲出規模受到歲入財源不足及舉債額度之限制，恐難有成長空間；又 96 至 106 年度屬已核定交通建設計畫推動高峰期，每年所需經費龐大，且近來交通部規劃多項鐵路立體化、捷運等重大交通建設計畫，如捷運萬大-中和-樹林線及高雄鐵路地下化延伸左營計畫等，恐將使現有公共建設計畫預算排擠效應明顯加劇，爰請該部妥為因應。
- 三、鑑於中央政府目前協助臺北市、縣政府建設之大台北地區捷運系統路網已具相當規模，其已完工及施工中路線達 156.3 公里，截至 99 年度止業編列補助經費約 3,500 億元，

整體路網載客量逐年成長且營運績效亦佳（平常日之平均日運量約為 130 萬人次，於興建中路線皆完工後，預估可達 230 萬人次，臺北捷運公司 99 年度營業收入預估為 133 億餘元），值此中央政府整體財政困窘之際，除請交通部依本院經濟建設委員會意見，配合土地開發機制以提升軌道建設自償率外，亦請該部研議以現有捷運路網營收提撥一定比率作為捷運後續路網建設經費財源，或就臺北市政府辦理捷運建設計畫之補助比率酌予調降，以減輕中央財務負擔。

附錄二

捷運信義線東延段
環境影響說明書核備函影本

檔 號：

保存年限：

行政院環境保護署 函

機關地址：10042 台北市中華路1段83號

承辦單位：綜計處 承辦人：何文淵

電話：(02)23117722 分機：2742

受文者：如正、副本

發文日期：中華民國97年3月7日

發文字號：環署綜字第0970009185B號

速別：


密等及解密條件或保密期限：

附件：

主旨：所送「捷運信義線東延段工程環境影響說明書（定稿本）」，同意備查，請查照。

說明：依據貴局97年1月29日北市捷規字第09730053800號函辦理。

正本：臺北市政府捷運工程局

副本：交通部  廖麗雲

署長 陳重信

本案依照分層負責規定授權常務副署長決行

捷運局 097.03.10



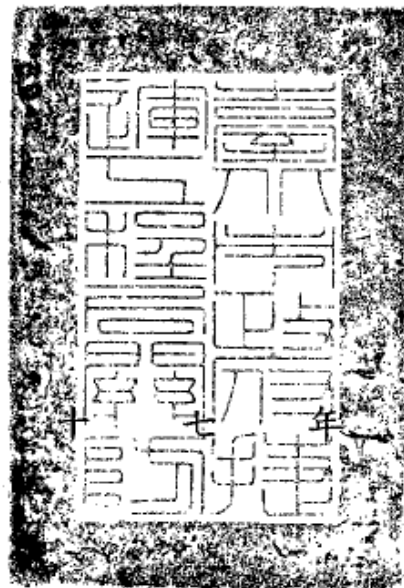
AXAA09730728400

開發單位履行環境影響評估責任承諾書

- 一、「捷運信義線東延段工程環境影響說明書」業經行政院環境保護署於民國九十六年十一月十五日審查通過。
- 二、依環境影響評估法第十七條規定：「開發單位應依環境影響說明書、評估書所載內容及審查結論，切實執行」。違反者，將受到同法第二十三條規定處分。
- 三、本單位已確認前項之規定內容，並當遵照辦理。

開發單位名稱：臺北市政府捷運工程局

開發單位負責人：常岐德



中華民國九十七年一月

檔 號：
保存年限：

行政院環境保護署 函

機關地址：10042 台北市中華路1段83號
承辦單位：綜計處 承辦人：何文淵
電話：(02)23117722 分機：2742

受文者：臺北市政府捷運工程局

發文日期：中華民國97年1月9日
發文字號：環署綜字第0970002704號
速別：
密等及解密條件或保密期限：
附件：

主旨：有關「捷運信義線東延段工程環境影響說明書（定稿本初稿）」確認案，詳說明二，請查照。

說明：

- 一、依據貴局96年12月19日北市捷規字第09633220100號函辦理。
- 二、本案業經有關委員及專家學者確認，請檢具定稿本5份及其電子檔光碟1份，送本署核備。上述電子檔應符合「環境影響評估書件電腦建檔作業規範」相關規定。

正本：臺北市政府捷運工程局

副本： 

署長 陳重信

本案依照分層負責規定授權單位主管決行



張貼本署公告欄

行政院環境保護署 公告

發文日期：中華民國 96 年 11 月 15 日

發文字號：環署綜字第 0960087224 號

附件：

主旨：公告「捷運信義線東延段工程環境影響說明書」審查
結論。

依據：環境影響評估法第 7 條。

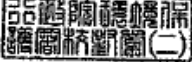
公告事項：「捷運信義線東延段工程環境影響說明書」審查
結論

一、本案有條件通過環境影響評估審查，開發單位應依下列事項辦理：

(一)施工期間應加強執行環境管理計畫，減輕或避免施工作業對空氣品質、水質、噪音、文化資產及交通...等造成影響。

(二)應於施工前依環境影響說明書內容及審查結論，訂定施工環境保護執行計畫，並記載執行環境保護工作所需經費；如委託施工，應納入委託之工程契約書。該計畫或契約書，開發單位於施工前應送本署備查。

二、如有不服本處分，得於公告本處分之次日起 30 日內，備具訴願書並檢附本處分，經由本署向行政院提起訴願。

願。

署長 陳重信

第 1 頁，共 1 頁

行政院環境保護署公文用紙

檔 號：
保存年限：

行政院環境保護署 書函

機關地址：10042 台北市中華路1段83號
承辦單位：綜計處 承辦人：孫維謙
電話： 分機：

受文者：臺北市政府捷運工程局

發文日期：中華民國96年11月5日

發文字號：環署綜字第0960084334號

速別：

密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨 (096E012079_1_645590.PDF)

主旨：檢送本署環境影響評估審查委員會第157次會議紀錄乙份，請查照。

正本：陳主任委員重信、張副主任委員子敬、張委員景森、劉委員建忻、胡委員富雄、黃委員文雄、李委員武雄、顧委員洋、范委員光龍、林委員素貞、陳委員鎮東、李委員錦地、游委員繁結、鄭委員福田、林委員鎮洋、李委員育明、郭委員育良、林委員建元、黃委員乾全、陳委員光祖、郭委員鴻裕、經濟部礦務局、經濟部能源局、經濟部工業局、交通部、苗栗縣政府、花蓮縣政府、臺北市政府、臺北縣政府、桃園縣政府、雙喜礦業股份有限公司、福星電力股份有限公司籌備處、臺南縣政府、和平電力股份有限公司、臺北市政府捷運工程局、交通部臺灣區國道高速公路局、黃執行秘書光輝、本署符參事樹強、劉副處長宗勇、本署空氣品質保護及噪音管制處、水質保護處、廢棄物管理處、環境衛生及毒物管理處、環境督察總隊、綜合計畫處

副本： 文官韓桂芬

行政院環境保護署

臺北市政府捷運工程局 96.11.06



行政院環境保護署環境影響評估審查委員會 第 157 次會議紀錄

壹、時間：96 年 10 月 22 日（星期一）下午 2 時

貳、地點：本署 4 樓第 6 會議室

參、主席：陳主任委員重信（張副主任委員子敬代）

肆、出(列)席單位及人員：如後附會議簽名單。

伍、主席致詞：略。

紀錄：孫維謙

陸、確認本會上次會議紀錄：

結論：

一、第 156 次會議紀錄第五案「龍風發電計畫環境影響說明書」，修正決議（三）4. 為「應補充採海水脫硫方式對海域水質及仔稚魚之影響，並提出因應對策及環境監測計畫，另應增加施工前有關海域水質之環境背景資料調查。」

二、其餘紀錄：確認。

柒、核備事項：

第五案 捷運信義線東延段工程環境影響說明書

一、初審意見：

（一）96 年 10 月 5 日專案小組第 6 次初審會議結論如下：

1. 本案建議有條件通過環境影響評估審查，開發單位應依下列事項辦理：

（1）施工期間應加強執行環境管理計畫，減輕或避免施工作業對空氣品質、水質、噪音、文化資產及交通...等造成影響。

（2）應於施工前依環境影響說明書內容及審查結論，訂定施工環境保護執行計畫，並記載執行環境保護工作所需經費；如委託施工，應納入委託之工程契約書。該計畫或契約書，開發單位於施工前應送本署備查。

2.開發單位應依本專案小組初審時所提之書面及口頭說明予以補充、修正下列事項，經有關委員及專家學者確認後，納入定稿，送本署核備。

(1) 應補充施工期間挖填土方之處理方式並提出對環境影響之改善對策。

(2) 車站間距較短，應補充說明設置兩車站考量原由。

(3) 有關委員及專家學者所提其他意見。

3.本案提本署環境影響評估審查委員會討論。

(二) 擬依 96 年 10 月 5 日專案小組第 6 次初審會議結論 1、2 辦理。

二、決議：

(一) 本案有條件通過環境影響評估審查。

(二) 本案審查結論如 96 年 10 月 5 日專案小組第 6 次初審會議結論 1，另請開發單位依上開會議結論 2 辦理。

(三) 附帶決議：有關委員對於本案是否延伸至南港及本案是否符合經濟效益、當地服務需求等意見，將由本署另函請交通部於本案報行政院時，一併納入供行政院核定計畫參考。

臺北市都市計畫審核摘要表

項 目	說 明
都市計畫名稱	配合臺北市捷運信義線東延段工程變更沿線土地為捷運開發區(捷)主要計畫案
都市計畫 法令依據	都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款
申請單位	臺北市政府（捷運工程局）
辦理單位	臺北市政府
本案公開展覽 起訖日期	自民國 100 年 12 月 7 日起至 101 年 1 月 5 日止共計 30 天
本案說明會 舉辦日期	民國 100 年 12 月 21 日於松山家商活動中心 2 樓禮堂
公民團體 對本案之反映意見	詳見公民或團體所提意見綜理表
本案提交各級 都市計畫委員會 審核結果	<p>壹、本市都市計畫委員會審議情形</p> <p>一、101 年 1 月 19 日第 632 次委員會議審議決議： 本案組成專案小組，專案召集人請陳委員武正擔任，小組成員經幕僚單位於會後徵詢委員參與意願計有辛委員晚教、張委員桂林、蘇委員瑛敏、陳委員小紅、邊委員泰明、李委員素馨、林委員楨家、王委員惠君、許委員俊美等九位府外委員參加本專案小組。至於府內委員則邀請邱委員大展、林委員志盈及李委員咸亨加入專案小組。</p>

二、101年3月16日第一次專案小組審查意見：

- (一) 請市府捷運局及都市發展局就本案捷運設站之效益及合理性、公平性、必要性，以及捷運周邊的再發展進行全盤性的整體考量與說明以利於本案後續之研討。
- (二) 請捷運局就陳情人所提權益分配等非都市計畫變更、土地使用變更之範疇，應再做更有效的溝通並移請相關單位協助處理，以簡化問題、消弭民怨。
- (三) 請捷運局於下次專案會議召開時偕同地質專家列席說明本區所涉地質或斷層之影響與否；另請都委會加邀法規會、環保局列席說明本案是否適用於環評法令需辦理環境影響評估之審查。
- (四) 有關民眾所提地下穿越、權屬差異、權益分配、低層樓之權益、通風口之配置等問題，請捷運局將具體可行的溝通結果和回應資料進行分類與釐清後，再續提專案小組討論。
- (五) 建議捷運局研議本案比照中永和線採行上下兩股隧道方式，即可減免地下穿越民宅之需求及爭議。
- (六) 主要計畫中之「土地開發區(捷)」係為過程不應是土地使用分區名稱，建議應透過用地劃設之必要性及民眾參與意願來評估變更後之分區類別與強度，如是否為路線型商業區或地區型商業區等。
- (七) R04「捷一」用地因權屬複雜，其權利價值須

經細算才得以釐清，如繳交地價稅之價金、變更後房價之提昇等均應予以納入試算與說明。

(八) 本案很顯然其外部利益大於內部之利益，捷運局應設法參考以往都市更新配合社會政策之方式，為實質參與公共建設的住戶謀求合理的利益。

(九) 本案路線既經中央核定，惟設站部份仍可就未來執行之合理性與可行性再做討論。

(十) 有關捷運站半徑五百公尺範圍內土地使用與管制計畫，建議發展局專案研究。

三、101年6月7日第二次專案小組審查意見：

(一) 本案請市府捷運局及都市發展局就下列出席委員所提意見進行回應並研擬具體可行方案後再續提下次專案小組討論。

1. 縮小原劃設「土地開發區(捷)」之範圍，就捷運沿線設站必要的出入口尋求具意願之地主進行聯合開發之可行性。
2. 捷運設線後原道路路型與路幅應考量得予重新調整或縮減，以彰顯捷運之投資對交通、環保等環境效益之提昇。
3. 都委會審議的重點在於土地使用之變更，至於如都更之土地產權等私權之處理仍應由市府相關單位協助解決，非本會審議之權責。
4. 捷運開發在容積增加部分，針對權益受到影響的地主及權利關係人市府應再予以充分考量。

	<ol style="list-style-type: none">5. 財務方面，市府就增額容積部分如何社會化及如何挹注於捷運興建所需之自償率等問題，應予以即早因應與規劃。6. 未來基地所衍生之計程車排班、臨停及商業設施之停車等，均應予以內部化處理，以避免造成社會成本的增加。另外所衍生出來的人行道和腳踏車道亦應予以詳細的規劃和處理，以因應未來本區 U-bike 設站之增加量，但也需考慮各站環境條件酌予調整，以滿足捷運設施為優先考量。7. 本案整體經濟效益應該將成本效益一併考量，尤其是社會成本影響到時間而降低其效益時，除非有良好的配套措施，否則如是否設站、站距長短或其設站的大小與形式都應再做慎重評估。8. 請捷運局考量當設站條件不一樣時，相關站體及設施亦應得予調整或簡化，並斟酌未來營運成本，不必要過度豪華。另請捷運局就本市其他站體條件列表進行比較說明。9. 建議全案採行之方案如下：第一方案，建議依捷運所需最小用地先行通過。第二方案，有關聯合開發部分，請捷運局與民眾再做溝通並達成共識後，研提具體可行方案再行提專案小組討論。第三方案，原公告方案請捷運局就車站的成本效益進行細算後提專案小組說明。10. 請都市發展局就聯合開發相關獎勵措施，應
--	--

研擬一致性之方案以利後續通案之採行和依循。本次市府簡報內容中有關「本計畫開發基地容積獎勵原則」尚須專案報府核定部分，建議仍應積極進行處理，以接近參與聯開民眾所期待之獎勵值。

11. 請捷運局依以往都更實際案例研提試算值供參與聯開民眾及本會了解未來實質獎勵容積之多寡，並藉以向民眾澄清該 2 倍獎勵值係為「上限」，並非個案最終之實際獎勵值。

12. 有關 R04 北側「捷一」用地之處理方式，捷運局仍應提出具體解決方案，甚或採行最小用地徵收方式，不能只說是依法辦理。

(二) 請捷運局偕同當地里長、民意代表與反對之里民再做溝通協調，以加速本案的審議作業。

(三) 下次專案小組召開前請幕僚單位安排一次現場會勘。

四、101 年 7 月 9 日第三次專案小組（現場勘察會議）審查意見：

本次現勘研提下列處理方向，請市府捷運局及都市發展局併上次專案會議審查意見研擬具體可行方案後再續提下次專案小組討論。

(一) 有關 R04 北側「捷一」用地之處理，建議排除有產權糾紛之大區塊，僅保留西邊產權獨立之區塊進行聯合開發或設置捷運出入口等必要之設施。

(二) R04 南側「捷二」用地之處理，請捷運局與居

民再做溝通，若仍傾向辦理聯合開發則中央七層樓建築物應予納入為宜，否則就朝僅留設捷運所需必要設施進行劃設。

- (三) R03 南側「捷三」用地之處理，建議比照「捷二」用地，若辦理聯合開發方式仍無法達成共識，就朝僅留設捷運所需必要設施進行劃設。

五、102 年 8 月 1 日第四次專案小組審查意見：

- (一) 程序上請市府捷運局先與都市發展局就本案容積獎勵上限、獎勵項目內容循市府行政程序予以確定，並研提開發權益分配概算方案至當地召開座談會進行溝通協調後，再續提本專案小組審查。
- (二) 議題層次上可先就本次捷運局依前兩次會議所研擬之必要捷運設施及最小面積用地，檢視三處開發基地採聯合開發或徵收之可行性評估；如另有爭議部分，則建議應嘗試建立出一溝通平台。
- (三) 地下穿越涉及用地範圍與容積獎勵計算部分，仍請捷運局一併至當地再做說明與溝通。

六、103 年 2 月 21 日第五次專案小組審查意見：

- (一) 本案用地變更部分同意依市府捷運局於簡報中所擬建議，即「R04 站北側捷一用地，採設置捷運必要設施出入口最小用地面積 510 m²之替代方案取得用地，並辦理土地開發」、「R04 站南側捷二用地，維持公展範圍（基地面積 3,328 m²），並辦理土地開發」、「R03 站南

側捷三用地，維持公展範圍（基地面積 3,844 m²），並辦理土地開發」續提委員會（大會）審議。

(二)為配合前項用地變更所需調整之「土地開發區（捷）基地容積獎勵額度」、「建蔽率及退縮檢討」、「地下室開挖率」等管制規定及說明，請併同修正後計畫書圖續提委員會（大會）審議。

(三)有關本案「公民或團體所提意見綜理表」之市府回應意見部分，請依下列意見再予修正：

1、尾軌設置對地下穿越戶影響減輕部分應再更具體的加強說明。

2、有關 R04 站南側捷二用地維持公展範圍並辦理土地開發一項，針對該範圍內七層樓建物納入聯合開發之必要性及不納入聯合開發未來辦理都市更新之限制等問題，請捷運局持續與陳情人溝通協調。

3、綜理表中的回應說明因係屬法定文件的一部分，其文字內容應更精準、避免有錯字。

4、陳情內容若非屬都委會權責部分，應明確告知後續可協助處理單位為何。

5、上述意見除依綜理表編號逐條逐項回應外，後續簡報時建議應予以彙整歸類以利審議。

(四)全案請市府依上述審查意見研提完整修正後計畫書圖及公展修正前後對照表、公民或團體所提意見回應表等書面資料 50 份到會後，續提委員會（大會）審議。

七、103年7月24日第661次委員會議審議決議：

(一)主要計畫部分：

1、本案用地變更部分同意市府依專案小組審查意見研提方案內容通過，即「R04站北側捷一用地，採設置捷運必要設施出入口最小用地面積510 m²之替代方案取得用地，並辦理土地開發」、「R04站南側捷二用地，維持公展範圍(基地面積3,328 m²)，並辦理土地開發」、「R03站南側捷三用地，維持公展範圍(基地面積3,844 m²)，並辦理土地開發」。

2、主要計畫書圖修正部分，除第12、13頁所標示之圖例有誤，應依計畫書圖製作規則檢討修正外，其餘依市府本次所提修正內容通過。

(二)細部計畫部分：

1、細部計畫書圖修正部分，除第9頁所標示之圖例有誤，應依計畫書圖製作規則檢討修正外，其餘依市府本次所提修正內容通過。

2、本案「捷二」、「捷三」用地應再酌予增設自行車停車位，以滿足未來轉乘之需求。

(三)本案公民或團體所提意見審決同以上所列及「市府回應意見」(詳後附綜理表)。

附帶決議：爾後類此捷運聯合開發用地之增額容積部分，建議市府都市發展局研究透過容積銀行酌予放寬容積之可行性，以落實市府推動TDR政策暨容積彈性應用之原則。

貳、內政部都市計畫委員會審議情形

一、103 年 10 月 28 日第 838 次委員會議審議決議：

本案請臺北市政府依下列各點意見重新修正計畫書、圖，並檢送修正計畫書、圖及處理情形對照表到部後，再行提會討論。

(一) 依據交通部高速鐵路工程局 103 年 10 月 1 日召開「大眾捷運法及其子法相關規定修正檢討會議」結論(如附件)，本案新計畫名稱請修正為「捷運開發區」。

(二) 本案變更內容涉及私有土地，為兼顧地主權益及避免延宕捷運工程時程，建請市府於 104 年 1 月 31 日前與相關土地所有權人協商。如土地所有權人不願意參加大眾捷運系統土地開發時，建請市府考量工程可行性，研議縮減變更計畫範圍。

(三) 逕向本部陳情意見：詳附表，相關陳情人已列席說明，併決議二辦理。

二、104 年 6 月 2 日第 852 次委員會議審議決議：

本案除下列各點外，其餘准照臺北市政府 104 年 4 月 29 日府授都規字第 10433102100 號函送修正計畫書、圖通過，並退請該府依照修正計畫書、圖後，報由內政部逕予核定，免再提會討論。

(一) 計畫書第 12 頁變更示意圖內有關「配合後續商業區開發再移入共構設置」乙語，請依實際情形查明修正。

(二) 逕向本部陳情意見：詳附表(相關陳情人已

	<p>列席說明)，涉及主要計畫變更部分，同意依市府研析意見辦理；其餘非屬主要計畫之陳情內容（如捷運車站規劃、建蔽率、容積率、捷運聯合開發權益分配等），請市府本於職權自行參處。</p>
附 註	

臺北市政府 都市發展局 業務主管
承辦人員

繪圖員
校對者