

## 都市再生議題規劃-第一場次紀事錄

- 一、議題：建成圓環世界咖啡館
- 二、時間：104/05/30 09:00-12:30
- 三、地點：建成圓環
- 四、主辦：臺北市政府都市發展局、臺北市政府產業發展局、臺北市市場處、臺北市都市更新處
- 五、協辦：都市里人規劃設計有限公司
- 六、主持人：蕭松年
- 七、各桌名單：

議題	桌長	副桌長
A、交通系統	林雋怡	劉建億
B、美食小吃	殷寶寧	侯力今
C、都市環境	劉欣蓉	李宛諭
D、歷史脈絡	李東明	董妍均
E、文化旅遊	樓琦庭	陳品先

### 八、活動紀錄：

#### 1. 各組議題意見收集

A、交通系統	優點	客運下車的集結地。
	缺點	圓環單車道的逆向問題。 UBIKE 使用率低。 併排停車。 行人跨距長，過馬路壓力大。 若因活動封閉道路，會太過鄰近住戶。
	建議	天水路可發展成景觀道路。 可回歸「圓環」的交通使用。 做廣場成為小巴士接駁點。 青年體驗地。
B、美食小吃	優點	名氣大、話題性十足。 美食意象。 巴洛克型的建築為地方特色。 歷史的底韻在，不一定是有形的地標，而是提供資訊的點。
	缺點	美食沒有「內含」與「特色」。 交通動線問題應適當突破。 缺少攤販式的平價美食。 出入不方便。
		地面停車方式太過複雜。 廣場與道路的使用問題。 後站機車問題。 可結合客運下車成為導覽中心。 客群不同，須分區分流。 停車地下化與地下街。 輔導周遭產業。廣場停遊覽車。 美食及文化傳承。 能服務寧夏夜市。 歷史悠久美食印像。 經營者服務態度差。 不應是靜態的博物館。 地下室危險。 玻璃帷幕太熱。

		<p>交通不便。經營者的服務態度。</p> <p>食物油煙影響住家。</p> <p>交通、停車不便，離捷運站太遠降低消費者前往的意願。</p> <p>違規停車、噪音、治安、氣味(禁菸)問題。</p> <p>缺少化妝室、停車場…等，公共服務空間。</p>
	建議	<p>與食物相關的靜態活動。後續的配套及「宣傳」。</p> <p>帶狀景觀從中山站連結。活動型的經驗。</p> <p>串連迪化街北段的交通。回到「公共」，交通及旅遊的點。</p> <p>需考量噪音對住家的影響。增加活動空間。</p> <p>突顯與寧夏夜市的區別。延伸夜市許可到南側。</p> <p>外圍勿封閉，以平價美食為主。不建議蓋太高，以廣場型為優。</p> <p>美食傳承地，專業:如廚師培訓中心。休閒體驗:烹飪教室</p> <p>保護「中小企業」，「生活感」很重要。</p> <p>優先增加人潮流動與空間活絡，硬體設施待討論。</p> <p>串連 50 年以上的小吃，突顯臺北市美食特色。</p> <p>「公共服務」的整合，中心結點的接駁巴士。</p> <p>提出未來「方案」讓居民投票，才符合需求。</p> <p>美食與歷史的結合，如圖書館、食材博物館。</p> <p>參考京都塔做視覺突出的「地標」型的建築，。</p> <p>產業能量高，交通旅遊資訊廣場及公共服務的集結。</p> <p>公園景觀的塑造，成為週邊商業的活動空間，或引入各國風味美食，進而和夜市作為區隔。</p> <p>考慮捷運聯開或與中山、北門站連結可能，如美食課程的整體體驗。可成為新移民或一國美食的發想地。</p>
C、都市環境	優點	歷史地標的記憶。
	缺點	<p>店面無法出租。廣場無人氣。</p> <p>天水路鋪面須改善。大型活動影響南側店家生意。</p> <p>指標系統不足。過去小吃散落，被寧夏取代。</p> <p>圓環成為視覺阻礙。重慶北路綠化不足。</p> <p>夜市與永樂市場原因導致這區白天無人。</p> <p>南北向大眾運輸缺乏，台北車站往圓環的方便性不高。</p>
	建議	<p>拆除南京東路天橋。白天也應該要有觀光客。</p> <p>重慶北路人行道、車道整合。北向人行系統連結改善。</p> <p>重慶北路需要有地下停車場。圓環是生活圈的連結。</p> <p>日新國小地下停車場、UBIKE。</p> <p>與產業結合，白天：市集、表演，晚上：攤販。</p>
D、歷史脈絡	優點	<p>商圈環繞。附近交通便利。(北門站)</p> <p>吃預算。50 年小吃店特色地圖</p> <p>吃很方便。缺乏公共設施。</p>

	缺點	錯過車站出口。 歷史價值:228 事件、歷史校舍。	建築物太封閉。
	建議	建立特色小吃地圖。 建築物再利用 水池保存參考北門 3 層加地標 做南-北向高架小火車 做為公共設施使用(穿透、開放) 營造友善街道,做為散步路線。 歷史紀念碑(228、水池) 交通動線修改(擴大歷史脈絡) 地下通道立體交叉(重慶北路、南京西路) 台北工具箱:青創中心、旅遊中心、博物館、展示中心(突顯 50 年以上小吃店家)、咖啡館(回憶區)	做為文化走廊中心 水池再鑑定(保存之必要) 地標-塔 觀光巴士 重慶北路建地下停車場 支持都發局方案 天水路做綠色廊帶 跳脫美食的新思維 長期,增加捷運出口。
E、文化 旅遊	優點	了解現在、過去、未來。講的事。 歷史,唱戲的 CLUB 觀傳、新移民(新娘) 成為多功能展館(展覽、休憩)	串連大稻埕 飲食、歷史、文化 白天旅遊展覽;晚上啤酒吧
	缺點	旅客難親近。 缺乏經營模式。 環境很熱。 知名小吃不願入駐圓環。 交通動線差。 北移交通動線,恢復原來方式。	硬體設備不足。 文化推廣做得不好。 小吃沒有連結,所以不會過來。 封閉空間不適合油煙。 停車空間不足。
	建議	青創中心公園 青創加歷史 青年旅館 圓環與週邊產業的區隔,能透過導覽連接來改善。 新舊連接:雙子星(塔城街)→圓環(迪化街)。 下車:塔城街→迪化街→朝陽公園→後站。	增加特色,吸引散客。 新移民文化推廣/交流中心 資訊旅遊中心、地標。(背包客)

## 2. 各組議題意見綜整:

A、交通 系統	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 捷運與大眾運輸</li> <li>1. 圓環捷運站可能性</li> </ul> <p>有關圓環設捷運站之議題,在本桌尚未有明確的結論與共識,主要有以下幾點關鍵事項必須先進行釐清:</p> <p>a. 定位</p> <p>圓環未來的發展定位,影響了是否需要設捷運站的關鍵因素。舉例來說如果圓環的定位是需要幫助周邊商圈有更蓬勃的遊客成長,那或許圓環的設站就是必要的;倘若圓環的定</p>
------------	--

位是要作為產業育成或青年培育，那或許圓環設站就非必要選項。我們認為這件事情很重要，必須要先有共識基礎。

b. 問題？距離？可行性？

關於先前圓環設站的相關工程資訊是否有更進一步明確的資料？包括：

- 是否已有預留結構？
- 是否有出口？先前私有地取得問題是否已能解決？
- 與中山站/北門站距離是否過近？

**2. 建立小型巴士系統**

主要功能為周邊捷運站（中山、北門、雙連）的接駁與轉乘。目標是希望可以藉此達到類似「遊園」系統，進而可以串連周邊的商圈。甚而長遠來說，有可能是一種輕軌系統的概念來進行串連。

**3. 作為旅遊節點（起點），提供旅遊資訊**

關於圓環南側的廣場使用定義不明，造成對於周邊住戶的影響甚大。初步討論建議可以讓社區的 1F 空間與廣場結合，成為上述小型巴士系統的轉運節點。對於社區衝擊較小，同時也因為有小量輕旅遊人潮的引入，也能帶動周邊沿街面的良性商業發展。

● **人行與自行車**

**1. 與捷運站人行系統串連**

建議必須進行圓環周邊車流量的檢討與預測分析，思考是否有路型調整的可能性，並以人行道加大為重要手法。並可藉此擴大整體商圈發展的多樣性，包括機場捷運、車站地下街、太原路、天水路、迪化街、寧夏夜市，可整合成為一整體之文化旅遊網絡。

**2. YouBike 與自行車道串連**

藉由普及的 YouBike 系統，積極思考周邊佈設自行車道之可能性。創造出舒適、安全的自行車遊逛動線，提供民眾深度體驗後站商圈魅力的機會。

**3. 客群的分流與分區**

觀察圓環周邊商圈的客群其實是非常不同的，例如陸客就是屬於「大眾旅遊」，特性是人數多、停留時間短、消費力強的一次性消費；市民遊逛就是屬於「小眾旅遊」，特性是人數少、停留時間長會慢慢選逛、消費力中等但回流率高。但這些客群彼此是相互排斥的。因此建議就圓環周邊的商圈與社區為範圍，進行整體性的規劃，讓體驗遊逛的客群可以「分流」

	<p>或是「分區」，彼此才能產生良好的發展與互動。</p> <p><b>4. 行人等待穿越道路時間過長</b></p> <p>因圓環區位偏心，所以周邊道路較寬達到6線道，雖然對於車流紓解有幫助，但對於行人使用卻造成穿越道路停等時間過長的問題。</p> <p>● <b>道路與停車問題</b></p> <p><b>1. 重慶北路林蔭大道</b></p> <p>藉由路型的調整，除了留設出較大、較有品質的人行空間外，建議思考建立示範道路。例如結合設計之都的政策，轉化重慶北路為林蔭大道，讓圓環周邊的都市環境串連能更加優質。</p> <p><b>2. 天水路時段性徒步區</b></p> <p>天水路為圓環周邊目前交通流量最低的道路，建議可以嘗試朝向時段性管制的徒步區來進行改造，塑造優質的城市步行漫遊示範街區。</p> <p><b>3. 日新國小地下停車場的建置</b></p> <p>圓環周邊停車空間的不足，因而使違規停車的問題，造成了商圈發展的困難。因此建議周邊公共設施可以多思考</p> <p><b>4. 陸客停車/下車點需控制</b></p> <p>陸客因為是團體進出圓環周邊商圈，所以大型遊覽車的臨停與下車點，往往造成了周邊社區的困擾與交通的不便。</p> <p><b>5. 圓環廣場動線需檢討</b></p> <p>圓環廣場用地的定位不明（究竟是道路？還是廣場使用？），建議有以下兩種思考的作法：</p> <p>a. 恢復圓環原有動線</p> <p>讓建成圓環重回歷史核心，並恢復原有環形的圓環交通動線系統。</p> <p>b. 保留原地，但廣場用地僅供小型巴士停靠與進出</p> <p>承續先前提到的，讓圓環作為旅遊節點（起點），提供旅遊資訊的想法。廣場用地應該不供一般車行使用，僅作為旅遊節點接駁的小型巴士進出使用。</p>
B、美食小吃	<p>● 討論過程中發現來討論的人在組成上有很明確的不同，有長期居住在圓環周邊的原住民及新搬進來的新住民，在年齡層的分佈上也有年輕到年長的。有年輕人表示沒有吃過圓環美食，但有聽說有“傳說中”的圓環美食，不管是年輕的、年長的、新住民、原住民，大家都有一個基本的共識，<b>最關鍵的是“圓環的美食記憶必須要被延續”。</b></p> <p>● 討論美食小吃前需優先處理的前提：</p>

	<p>6. 圓環的環境明適性需整體提昇，尤其新圓環偏向一側，對和旺凱悅居民的生活中有干擾，比如說氣味、噪音、停車等。而景觀上建議可以用比較愉悅的手法如建築綠化來處理。</p> <p>7. 希望重現圓環原本的“生活感”，圓環原本日常生活“活生生”的樣子應該要被呈現，而非只是紀念性的博物館。</p> <p>8. 原本圓環周邊產業會活絡，是因為以前是步行的、是生活的尺度。所以怎麼把人從後火車站、北門捷運站、中山捷運站用比較好的軸線帶/綠帶把人引導過來，強化這裡步行的功能，讓整體是慢活的、走路的，找回地方的生活感 (特別是日新國小靠南京西路這一側並無商業活動，軸線帶的營造是重要的、南京西路 X 太原路陸橋應拆除讓人比較順利的行走在地面上)。</p> <p>9. 交通便捷性把人帶進來，圓環就會活絡 (蠻多人提及爭取捷運出入口，但同時也要注意交通帶來的衝擊)。</p> <p>10. 當人進來了，圓環可以做旅遊服務中心，是一個地標節點，抽象的地標。讓遊客從這邊集散，到周邊的社區/商圈，了解周邊的產業發展。</p> <p>● <b>與美食小吃相關的建議:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 對於找原商家回來或是重塑圓環本來的小吃有疑慮，不希望重複客群，應創造新的美食小吃相關特色。</li> <li>2. 新型態異國美食文化的聚點，讓飲食承接文化歷史脈絡做演進的特點表現出來。</li> <li>3. 美食的強度降低，用輕食的方式搭配活動的舉辦，如創意市集/農夫市集，比較不會影響到周邊住戶。</li> <li>4. 體驗式的美食廣場，讓周邊的商家來這邊舉辦美食的體驗活動。</li> <li>5. 與美食相關的產業，如廚藝教室、考廚師執照的會場、美食研發中心等。</li> </ol> <p>最重要的是要 “回歸圓環公共性” 的價值，創造可以講故事的內容，以美食、在地產業帶動產業振興、用美食餐飲的路線，串連南大同的特色商圈。</p>
C、都市環境	<p>● 住在臨園環南側的大廈居民，表達南移之後的圓環造成周邊居民空間環境上的困擾：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 南側廣場人行與車行定義不明確，長久下來廣場無人氣，行人也極少使用。</li> <li>2. 南側人氣銳減，店面出租不易。</li> <li>3. 指標系統不足，遊客來到圓環周邊經常詢問店家如何前往寧夏夜市，造成尚在營業店家的困擾。</li> </ol>

4. 希望圓環透空透空（透視性），搭配良好的指標系統，讓來到圓環周邊的人，能夠了解圓環所在位置的重要性（四通八達），且能輕易辨識從圓環到周邊各重要地點的方向。

● 年輕人或遊客從中山捷運站出站後，無法輕易看到或辨識圓環方位；建議圓環若改建，應考量具有地標性。同時南京東路上兩座人行陸橋，建議應拆除，讓圓環更具辨識度。

● 圓環未來空間上的重塑，不能單一考慮圓環本身，而應考量與周邊生活圈的連結性。

1. 是否能從捷運站舒適的採步行方式抵達圓環？

(1)從中山捷運站，經南京西路抵達圓環的動線上，沿途已有規劃，步行較為舒適；但是從圓環繼續往西至迪化街，人行舒適度差。

(2)從北門捷運站，經重慶北路至圓環的動線，人行舒適度差。

(3)重慶北路、往西向的南京西路、天水路等周邊重要道路，綠化程度都不足。

2. 是否能從圓環舒適的採步行方式抵達周邊的生活圈？

(1)從重慶北路往鈕扣材料街、朝陽茶葉公園人行動線不舒服，人行道過窄，但由於重慶北路路幅窄，人行道似乎難以拓寬、且綠化也不足。

(2)天水路具有特色，但是鋪面不佳；且地方住戶流失，兩側廢棄房舍多，綠化也不足。

(3)從南京西路往迪化街，指標系統差不易辨識，且綠化不足。

(4)往寧夏路（寧夏夜市）的指標系統差，且寧夏夜市南段為斷裂點，無法從圓環連結至寧夏夜市主段。

(5)已前後站商圈和圓環空間上是相互有關係的，但現在圓環和後站商圈的動線不明確，已斷裂。

● 圓環未來使用的想像：

1. 小吃已經流失 10 多年，且陸續在周邊及寧夏路立足，在地居民建議不需要將小吃重新移回圓環。

2. 未來的圓環應該是個中繼站，而非終點站。可以設為 Ubike 大型據點，民眾來此租車、短暫休息或交流後，帶著周邊的旅遊資訊離開，從圓環往周邊真正的旅遊據點出發。

3. 圓環也可以是周邊各特色商圈的濃縮匯聚處，各特色商圈可以來圓環做縮小版的展示或呈現。

4. 圓環短期內不應該再重建，應以現在的狀況重新想像可行的使用方式；短期內應該先改善圓環與周邊特色空間連結性的

	<p>議題，而非圓環本身的改建。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 以圓環為中心，南北向打造為商業走廊，未來與機場捷運線站點相聯結。東西為文化走廊，串連年輕遊客喜愛的觀光動線。</li> <li>● 白天的圓環、夜晚的圓環：       <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 白天圓環周邊是空城，白天來到此地的人，多聚集於大稻埕、鈕扣材料街、及後站商圈。建議要創造白天吸引人潮往圓環移動的活動。</li> <li>2. 夜晚遊客、市民多聚集於寧夏夜市，建議要創造夜晚圓環與寧夏夜市間的關聯性。</li> </ol> </li> </ul>
D、歷史脈絡	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 圓環是地區商圈的中心點，有受年輕人喜愛、聚集的文創中山商圈、迪化商圈、後站商圈、寧夏夜市、百貨街，所以應該做為一個文化創意的走廊來連結，中心點在圓環，他是一個屬於傳統文化、創意、歷史的樞紐，未來發展方向會因應南側的國家門戶計畫(C1、D1、北門)創造交通的擴大，並且將歷史古蹟活化。</li> <li>● 建成圓環是工具箱，呈現商圈的中心、台北地標。</li> <li>● 建運機場線通車之後，建成圓環是台灣人的圓環也是國際觀光客的圓環，這個窗口如何引進到圓環來，是這裡再生的機會。</li> <li>● 要用歷史將這裡串連起來，就要討論到週邊環境改善。       <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 將水池保留，用玻璃覆蓋，讓人可以直接在上面行，把古蹟活化，讓水池被參觀，大家可以來這裡看古蹟。</li> <li>2. 美化週邊的購物街、文化街、百貨街、美食街。</li> </ol> </li> <li>● 這附近是材料聚集的地方，這些發展都是以前很繁榮的地方產物。現在很多文創的店在這裡，像第一化工、DIY 材料、花藝景觀的材料、瓶瓶罐罐的材料，都是從這裡開始的，建議用圓環展示文創產業，讓圓環成長。</li> <li>● 結合迪化街歷史類型的免費的散步活動，他把整個迪化商圈，還有大藝埕、劇場，把整個文創連結起來，那活動可以延伸出來到圓環，讓大家到圓環來，讓圓環做為一個資訊平台。大家想知道小吃怎麼吃，往寧夏夜市；想知道小吃有哪些，有千歲宴；介紹禮品、化妝品該怎麼買。會看到週邊訊息的工具箱，還有許多許多的活動，帶著大家散步，往四周發散，這是一個具可行性，五年、十年的長期計畫。接下來，圓環可能會有一些國際的旅客，所以要有規劃一些雙語的導覽往四周走。</li> </ul>



## E、文化 旅遊

- 圓環的優點是文化旅遊的故事豐富，且鄰近台北車站，交通位置便利。而缺點是現況建築物封閉悶熱、與周遭串連不足、人行空間不友善、目前經營模式不明等。建議可以針對周遭環境作串聯，改善人行空間，並整合周遭文化旅遊的資訊。
- 圓環是台北車站往南大同發展的重要歷史節點，所以它的歷史脈絡就是文化旅遊的主要面向。
- 思考文化旅遊的面向中，最重要的就是人從哪裡來？因此如何串連周遭動線必定是文化旅遊需要面對的問題。
- 主要有三種建議：
  1. 成為資訊旅遊的中心，整合後站商家與南大同豐富的旅遊資源，白天可策展、晚上可成為氛圍輕鬆的聚集場所，甚至可作為遊客集散地。
  2. 與周遭產業結合，成為西區的會展中心，與東西的世貿中心互相呼應。
  3. 配合交通需求移動圓環等其他選項。
- 對於這個空間未來經營管理，經過初步的想法收集後，周遭店家與年輕一輩的朋友們都認為這個地方需要一個育成中心，整合大同區各式各樣的產業，如南北貨、夜市、後站商圈等。育成中心可以活化這些產業與新世代結合，同時可以成為導覽旅遊服務中心經營主體的角色。透過這樣半觀光的機制組成，讓這個地區可以持續的經營活化下去。
- 現有圓環空間是否能適當的改變 PROGOAM 符合使用建築物現況使用是有待討論的。不必太快就決定要把現況圓環拆除，蓋新的建築物，給與新的功能。

## 九、活動照片：





