
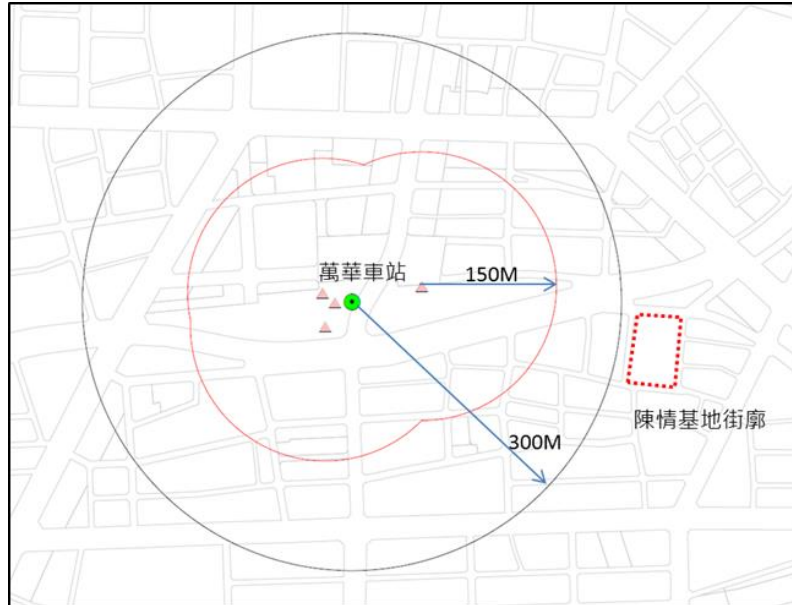


臺北市都市計畫委員會公民或團體意見綜理表

案名	擬定臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫案		
編號	1	陳情人	邱素貞
位置	南港產業生活特定專用區		
訴求意見 與建議	<p>一、南港產業生活特定專用區符合 TOD 容積加級規定內的住戶，應該公平給予容積加級。產業生活特定專用區有容積上限 450%的規定，並非無上限的容積，既然訂了和住三一樣的容積上限，應該和住三一一樣公平的給予容積加級。</p> <p>二、都更整合不易，對於街廓面積的規定，是否能更彈性符合現況。</p> <p>三、街廓面積在 1000 平方公尺以上，符合 TOD 容積加級範圍內的都能適用</p>		
市府 回應說明	<p>一、為協助南港區工業區轉型並鼓勵優先配合更新轉型機會，於南港通檢提出部分第二、三種工業區變更為「產業生活特定專用區」一案，符合老舊聚落規定者得免依都市計畫工業區變更審議規範負擔 37% 之回饋規定。考量與周邊地區之公平性、正當性，不宜再予容積獎勵之適用，故未劃入可申請開發許可地區。</p> <p>二、目前在南港地區已積極成立 8 處都更工作站，將協助民眾整合推動「產業生活特定專用區」更新工作，提供更新諮詢與服務，以加速工業區都市更新與轉型。</p>		
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>➤ 原則同意變更工業區為特定專用區，但應依 主要計畫暫予保留範圍及細部計畫都市更新單元範圍 辦理，並由實施者擬具 都市更新事業計畫草案 並 辦理公開展覽 後，再檢具變更主要計畫書、圖報由內政部逕予核定後實施。</p>  </div>		

委員會 決議			
編號	2	陳情人	周○欣
位置	<p>萬華區艋舺大道 68 巷 9 號</p> 		
訴求意見 與建議	<p>本人屋在萬華車站出口大約 300 公尺，也在捷運廈安站出入口大約 300 公尺上下，因此處房屋老舊，附近房屋大約 40~50 年老房屋、巷弄連汽車、消防車都無法通行，附近老房子都有被劃到可申請細部獎勵，唯獨我們這一塊沒劃到，可以請市政府好好再評估一下嗎？</p>		
市府 回應說明	<p>一、 本計畫案分別以場站月台投影核心點 300 公尺及出入口 150 公尺劃設可申請開發許可地區之一般區及核心區，經查陳請人陳情基地位置所在街廓已逾萬華車站場站月台投影核心點 300 公尺，依前揭劃定原則，非屬於適用範圍，故不予納入。</p>		

二、 另查陳請人陳情基地位置，已納入臺北市都市更新處「劃定臺北市 85 處都市更新地區暨擬定都市更新計畫」範圍內之更新地區，前開劃定案業經本市都委會 107 年 11 月 8 日審議通過，將於近期公告實施，陳情人後續可循都市更新程序辦理重建。



委員會 決議			
編號	3	陳情人	陽光士林開發公司
位置			
訴求意見 與建議	<p>訴求意見：建議臺北市大眾運輸導向計畫中第一級場站可申請開發許可之適用範圍應擴大至本市法令明定之「車站半徑 500M 範圍內」，以符本市法令規定並可強化都市更新及社會住宅建設的政策效果。</p> <p>理由一：「擬定臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫案」應以法令車站半徑 500M 範圍內劃設核心區與一般區，說明如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 依臺北市土地使用分區管制自治條例第 80-4 條之規定，「大眾運輸系統之車站半徑 500M 範圍內地區，經循都市計畫程序劃定者，其容積率得酌予提高，但不得超過原基準容積 30%」，此乃法規定 		

有明文規定。

2. 參酌國際通用慣例及學術上相關研究皆以 400-800M 為範圍。

3. 是以本細部計畫案不宜再另行訂定 300M 之一般區，宜依本市法令、國際慣例、學術研究以車站半徑 500M 為劃設範圍，否則對於本 80-4 條之獎勵，將造成空有法源，但無車站半徑 300-500M 區域內的執行機制，亦剝奪了本區域地主的獎勵權利。

理由二：建議除依離車站距離為劃設指標，29 處一級場站應可進一步納入都市產業政策面向作為進階劃設指標，篩選出具雙高運量、雙軌，並兼具門戶型或都市再生功能之重點站區，放寬可申請許可範圍至車站半徑 500M 內，更有效發揮 TOD 建設效果。茲說明如下：

1. 目前劃設的 33 處場站中，一級場站有 29 處，僅 4 處二級場站，此舉易造成北市發展核心過多，都市發展區域主從位階、自明性不明、混亂之情形。故宜就一級場站再次篩選，以深具發展潛力的站區做為超級場站，例如門戶型車站之臺北車站、南港、士林、公館、忠孝復興等站。

2. 其次，亦應篩選雙軌道中具都市更新及安全防災需求效益者，或具人行及自行車道建構的人本環境者，或具新興產業機能挹注者，或具有帶動觀光產業效益者，以及補充區域內公共設施需求明確者，如西門站、松江南京站、永春站、士林站、東門站等，放寬可申請開發許可範圍至車站半徑 500M。

理由三：擴大重點站區可申請開發許可適用範圍至車站半徑 500M 時，可實行的涵蓋街廓較多，地主整合提案的機會較高，時間效益上亦較易達成市府政策目標。茲說明如下：

場站周邊劃設申請開發許可地區，多為私有地，土地分割細碎、整合不易，宜在一級場站中的重

	<p>點站區，將可適用範圍擴大到車站半徑 500M 內，可以增加具一定規模之大街廓者納入 TOD 獎勵，不僅能減少地主整合時間，並且較易如期如質的展現政府施政成效。</p>
<p>市府 回應說明</p>	<p>一、本市捷運場站分布密度高，各場站間距平均為 400 至 1000 公尺，若以 500 公尺作為劃定範圍標準，場站周邊土地發展條件無法具備差異性，未能有效引導都市朝向大眾運輸發展導向發展。</p> <p>二、本計畫案劃定適用範圍標準，在考量實際都市發展及捷運場站分布情形下，以捷運場站月台投影核心點 300 公尺作為可申請開發許可地區一般區適用範圍；同時考量捷運場站出入口與周邊環境關係之聯通性與重要性，並為強化場站周邊高強度發站，另以出入口 150 公尺劃定為可申請開發許可地區核心區適用範圍。</p> <p>三、本計畫擇選 33 站並劃設可申請開發許可地區，已將場站周邊未來發展容受力、都市發展概況、交通建設、大眾運輸系統流通性、連結性等納入參考，並分別以「屬具備高流通性之場站」、「具備未來發展潛力之場站」作為篩選條件。</p> <p>四、本計畫依據乘載量及交會場站界定場站分級，第一級場站係為具備高運量系統之場站、雙軌道以上交會之場站及臺北市內之台鐵場站；第二級場站則為捷運中運量系統之場站。除場站分類之外，亦已考量場站區位條件、周邊環境特性、都市活動性質、捷運系統容量等，將場站性質再予界定為全市、地區核心及鄰里型，並提出各站相對應之實質發展構想以為遵循。</p>

	 <p style="text-align: center;">臺北捷運路網 300、500、800 公尺涵蓋範圍</p>		
委員會 決議			
編號	4	陳情人	王○達
位置	<p>中正區公園段一小段 19 地號</p> 		
訴求意見 與建議	<p>一、開發基地規模 倘若屬「完整街廓」但面積未達 1000m²，是否仍需整併鄰地？整併是否亦須是劃定範圍才可？</p> <p>二、V1 獎勵是否只要位於公告地區範圍內，並依相關都設準則，即可爭取該項獎勵(回饋已知 50%)，有無其他建築設計詳細要求？</p> <p>三、所謂「完整街廓」，倘基地其中一面臨接永久性空地或交通用地，是否符合「完整街廓」定義。</p>		
市府 回應說明	<p>一、基地面積未達 1000 平方公尺之完整街廓，應整併相鄰街廓達 1000 平方公尺始得適用。</p>		

	<p>二、經劃定為可申請開發許可地區者，若符合計畫書所載適用容積獎勵條件者，循本計畫作業流程申請開發許可計畫，並完成開發許可相關作業程序(都市計畫變更及都市設計審議)，始得獲取容積獎勵，並於都市設計二階段審議時就建築規劃設計進行品質管控。</p> <p>三、本計畫參採臺北市都市更新自治條例第12條規定，完整街廓係以基地四週面臨計畫道路為原則，如因基地鄰接永久性空地、公園、廣場、堤防、河川等，其鄰接部分邊界得視為街廓邊界，實際個案狀況得先徵詢本府都市發展局了解。</p>
委員會 決議	