

表 11 計畫區課題、目標與策略對應表

環境發展課題		目標	策略	指導要求
交通課題	<ol style="list-style-type: none"> 1.多處計畫道路未興闢，現況路幅狹小。 2.大型街廓內無計畫道路可供動線串連周邊路網。 3.交通環境擁擠，水平密集發展社區，缺乏停車空間。 	Good Communicating 完善的活動網絡	A 生活路網的建構	<p>A1 指認未開闢計畫道路，促進路網串聯。</p> <p>A2 利用現有道路留設公眾通道，架構生活巷弄並提升防災機能。</p> <p>A3 確保各捷運場站周邊機慢車公共停車需求。</p>
公共設施	<ol style="list-style-type: none"> 1.高密度發展，缺乏足夠公共開放空間。 2.服務空間、遊憩資源及社區串聯不足。 	Good Servicing 合宜的公共服務	B 開放空間的留設	<p>B1 開發基地至少集中留設 25% 以上法定空地為開放空間，並與人行步道、永久性空地或鄰近開放空間相連。</p> <p>B2 節點留設開放空間，創造安全停等空間。</p> <p>B3 留設街角廣場，累積城市空間創意資本。</p>
都市環境	<ol style="list-style-type: none"> 1.建物發展密集，巷弄狹小，消防安全堪虞。 2.計畫地區人口稠密，建物發展密集，都市景觀缺乏生氣。 3.道路空間人車共用，且騎樓空間不連續，步行空間不友善。 	Good Living 優質的居住環境 Good Transmission 良好的文化傳承	C 友善環境的創造	<p>C1 沿街道路退縮人行步道(商業區 6M/ 住宅區 4M)，改善防救災機能及整體交通動線。</p> <p>C2 退縮空間的綠化，提昇區內綠覆率。</p> <p>C3 創造高齡化社會之友善環境。</p>

肆、實質再發展

一、土地使用

計畫範圍內仍維持住宅、商業使用，未涉及都市計畫土地使用分區之變更。

二、交通系統

更新單元鄰近未開闢計畫道路者，由鄰近更新單元協助開闢，以利地區道路網絡之串聯並有效提昇生活品質；大型街廓內應指定留設公眾通道，發揮大街廓之整體規劃效益，架構生活巷弄並提升防災機能；此外考量地區無完善的停車空間，於鄰近捷運車站設置停車場，以提供自行車及機車轉乘停放。

三、公共設施

（一）道路系統

更新單元鄰近未開闢計畫道路者，由鄰近更新單元協助開闢，以促進路網串聯，如圖 28、29、30 所示。

（二）停車場

除滿足相關停車空間之規定外，鼓勵位於捷運車站本體及出入口半徑 100m 內之更新事業增設可供社區外不特定公眾停放之平面機車停車位，並依據都市更新建築容積獎勵基準，依實際需要可替換為自行車停車位，每一輛機車停車位替換為二輛自行車停車位。

設置供轉乘使用之停車空間，應留設人行進出口連接通往捷運車站之道路，相關停車動線規劃均加註於住戶管理規約中，並明訂供公眾使用，以利日後管理。

（三）開放空間及廣場

未來實施更新事業時，應配合地方特色紋理集中留設開放空間，並於捷運出入口、主要商圈、通勤路徑等交通節點設置節點廣場，以舒緩交通人潮停等空間不足及人車爭道之情形。

- （1）環河西路水岸資源與周邊住宅社區缺乏連結，應配合更新事業留設節點廣場或開放空間，作為連接河濱公園的入口，加強市區與水岸空間的連結。（參見圖 28）
- （2）中興街北側兒童遊樂場用地因鄰近韓流百貨特色街區，應配合地區歷史發展紋理，融入於街區改造計畫，並設置街區活動廣場，塑造竹林路通

往韓國街之入口意象，也可作為地方居民交誼活動空間。（參見圖 28）

- (3) 中興街南側的機關用地配合中興社區活動中心使用，留設大面積綠地與開放空間，作為周邊居民交誼活動的市民花園。（參見圖 28）
- (4) 溪州市場具傳統特色商街紋理，應依當地之市集資源與街區歷史發展特性保留既有特色商街紋理，充份發揮其作為街區活動場域的功能，避免更新事業重建時對既有商街的影響，並集中留設提供購物人潮停滯場域，以舒緩停等空間不足之現況。（參見圖 28）
- (5) 文化路北側、及人國小東側為通學主要動線，為考量通學安全，配合通學路徑留設交通節點廣場。（參見圖 28）
- (6) 捷運頂溪站西側及東側、景安站東側及南勢角站周邊道路交叉口車輛往來頻繁造成人車動線嚴重衝突，應於出入口等交通節點配合穿越性交通停等人潮特性，設置節點廣場，創造安全停等空間，改善尖峰時間人車爭道之情形。（參見圖 28、圖 30）

（四）政府指定公益設施

未來推動都市更新事業時，應配合更新單元規劃設計與社區實際需求提供社區所需之公益性設施為公眾通道、開放空間、廣場及停車場。

表 12 公共及公益設施留設指定原則

項目	留設原則	留設位置建議
道路系統	更新單元鄰近未開闢計畫道路者由鄰近更新單元協助開闢，以促進路網串聯	
停車場	鼓勵位於捷運車站本體及出入口半徑 100m 內之更新事業增設可供社區外不特定公眾停放之平面自行車、機車停車位	捷運車站本體及出入口半徑 100m 內
開放空間及廣場	配合地方特色紋理集中留設開放空間，並於捷運出入口、主要商圈、通勤路徑等節點設置節點廣場	環河西路、中興街兩側兒童遊戲場用地、中興街南側的機關用地、溪州市場、文化路北側、及人國小東側、捷運頂溪站西側及東側、景安站東側及南勢角站周邊捷運出入口
政府指定公益設施	應配合更新單元規劃設計與社區實際需求提供所需之公益性設施為公眾通道、開放空間、廣場及停車場	

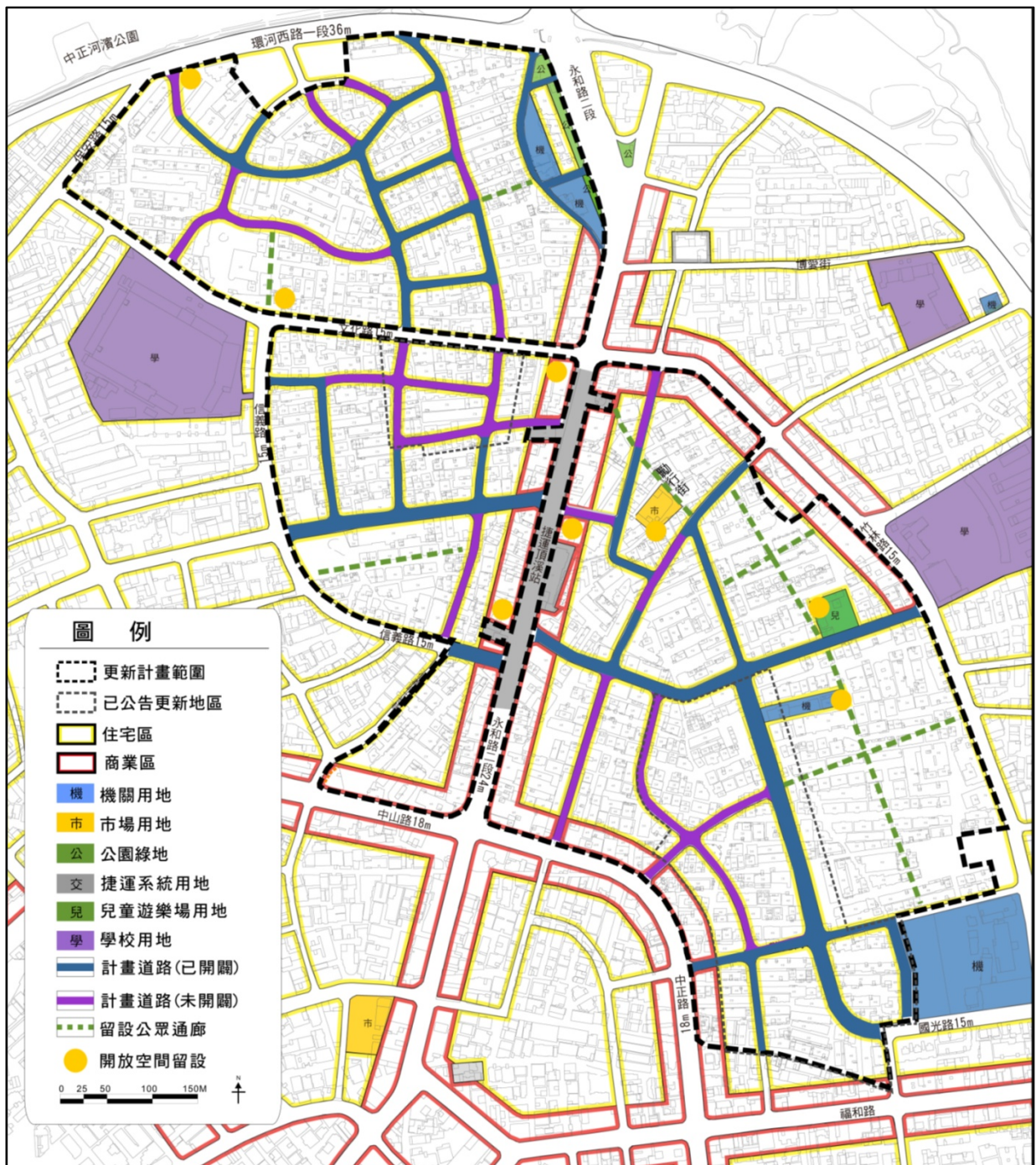


圖 28 頂溪站周邊更新地區公共及公益設施留設示意圖

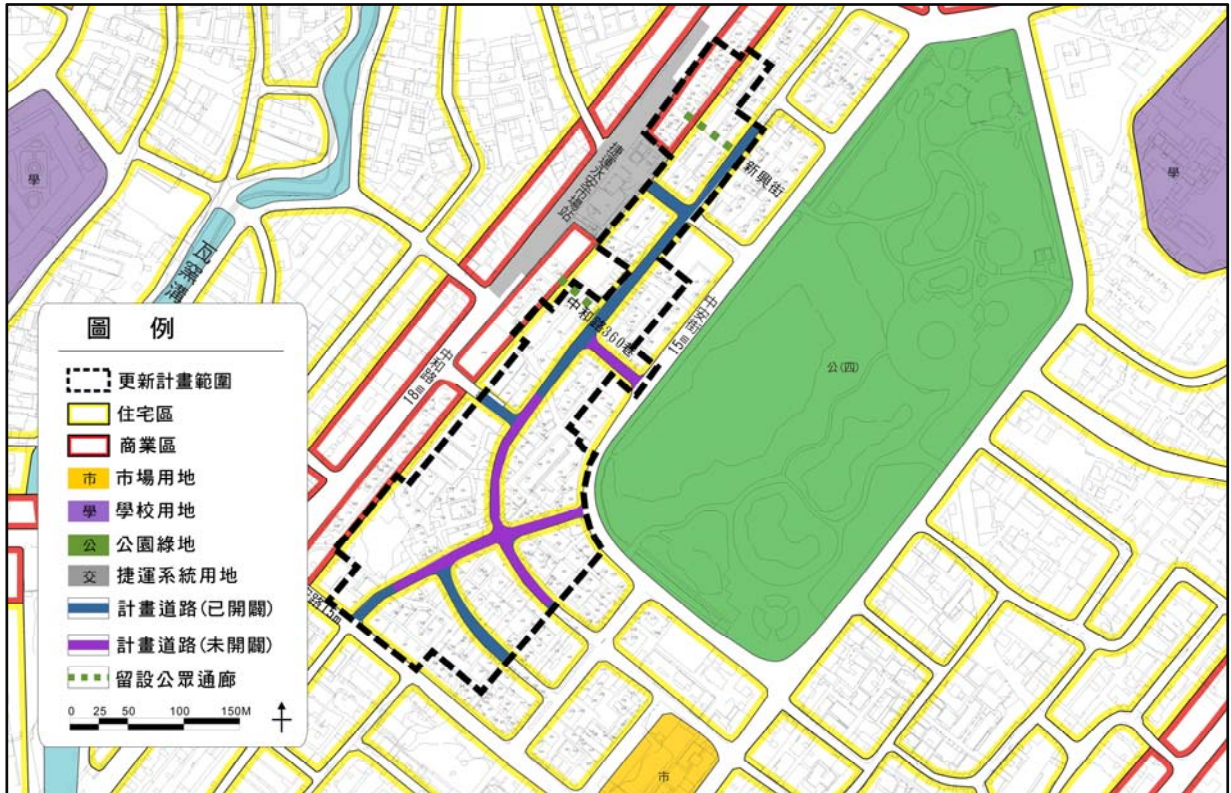


圖 29 永安市場站東側更新地區公共及公益設施留設示意圖

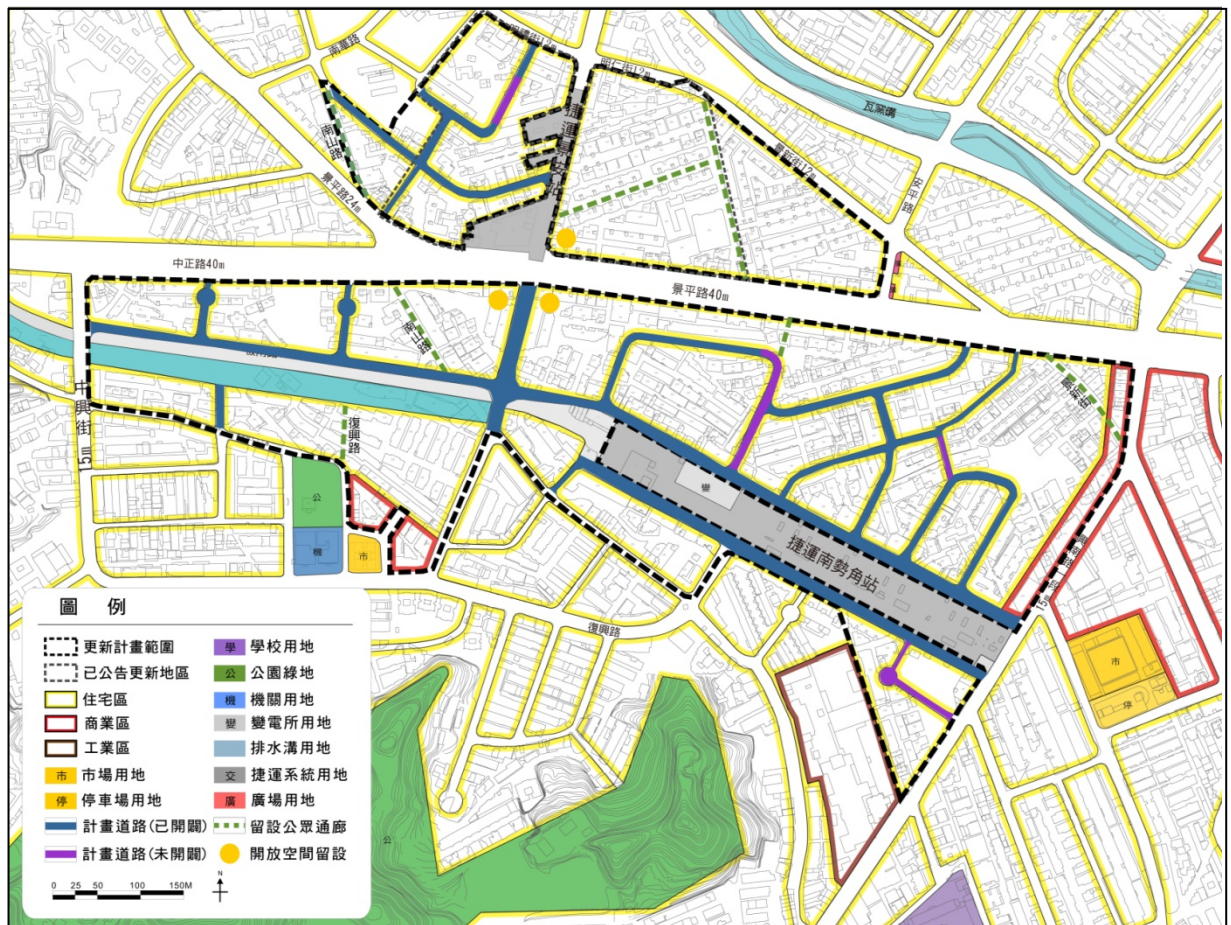


圖 30 景安站兩側及南勢角站周邊更新地區公共及公益設施留設示意圖

四、都市設計

(一) 道路退縮發展

本更新計畫範圍內之計畫道路依層級或地區特性及條件不同退縮並設置植栽，住宅區臨都市計畫道路兩側退縮 4m 以上，商業區臨都市計畫道路兩側退縮 6m 以上，道路退縮所留設之帶狀植栽空間，亦可視各基地特性與道路寬度之關係予以彈性規劃。(參見圖 42、43、44)

1. 商業區

商業區因商業活動行為所致，人群分布較為密集，臨計畫道路側應退縮 6m 以上無遮簷人行步道（含 2m 帶狀植栽空間），以改善商街景觀並減緩道路擁擠情況，建構舒適之步行空間，且應避免高強度發展之建築量體造成都市景觀的壓迫。

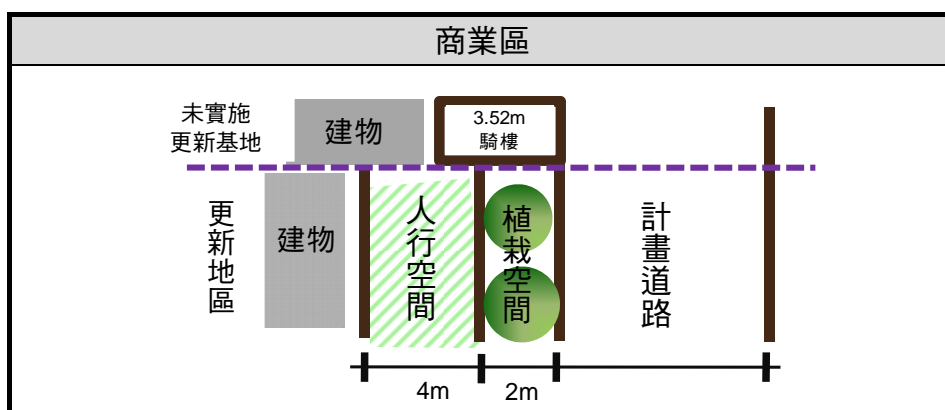


圖 31 商業區退縮原則示意圖

2. 住宅區

(1) 8m (含) 以上計畫道路

住宅區鄰接 8m (含) 以上計畫道路，配合人行動線與車行空間需求、住宅區的寧適性，建築物應退縮 4m 以上，供人通行寬度至少 2.5m，其餘範圍並應積極綠化，以建構綠色步行系統，活化都市景觀。另更新基地臨接綠地、兒童遊戲場用地，應由鄰地境界線退縮 4m 以上，其中 2.5m 為人行步道，其餘部份均需綠化，退縮範圍內不得設置圍牆。

(2) 8m 以下計畫道路

住宅區鄰接 8m 以下計畫道路，為塑造舒適安全之步行環境，建築物應退縮 4m 以上作為公眾使用。前述退縮空間得設置人行步道、自行車道、街角廣場、街道家具、無障礙空間、綠化植栽或增加必要之路寬。

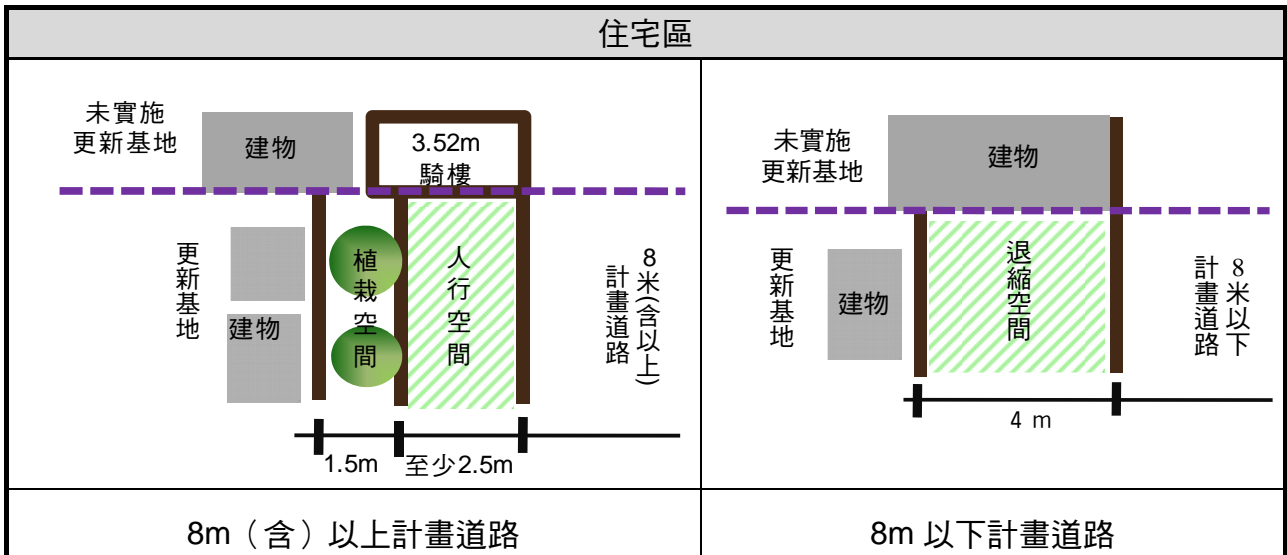


圖 32 住宅區退縮原則示意圖

3. 道路退縮個別性指導

(1) 頂溪站北側更新地區

配合大陳義胞更新計畫要求沿環河西路退縮建築之規範，頂溪站北側更新地區鄰環河西路應退縮 6m 以上無遮簷人行步道（含 2m 帶狀植栽空間），打造整體水岸軸線景觀之延續性。（參見圖 33、圖 42 編號 R2、R7 街廓）

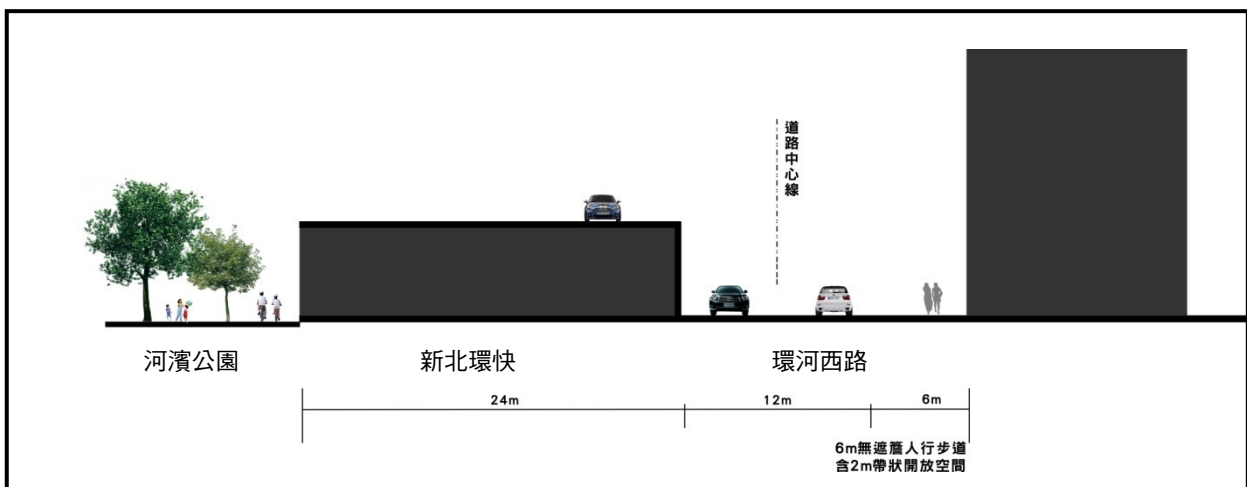


圖 33 環河西路一段街廓退縮 6m 無遮簷人行步道示意圖

(2) 頂溪站東側更新地區

為保留傳統商街特色，勵行街南段之都市計畫道路兩側住宅區於更新重建時，建築物得不作退縮空間設計。（參見圖 42）

(3) 景安站兩側周邊更新地區

景安站東側街廓之西、南兩側應退縮留設 4m 以上無遮簷人行步道及 2m 道路空間，改善高架橋引道周邊之交通壅塞問題。（參見圖 44）

(二) 大型街廓現有通道留設

更新基地內之大型街廓現有巷道於更新重建時，應至少各留設一條東西向及南北向 8m 以上之公眾通道串連地方路網。

1. 頂溪站周邊更新地區

- (1) 及人國小東側留設 8m 以上之人行通廊（參見圖 34、圖 42 編號 R5 街廓），串連安全通路網，銜接國小、水岸、捷運等重要地方性目的地。

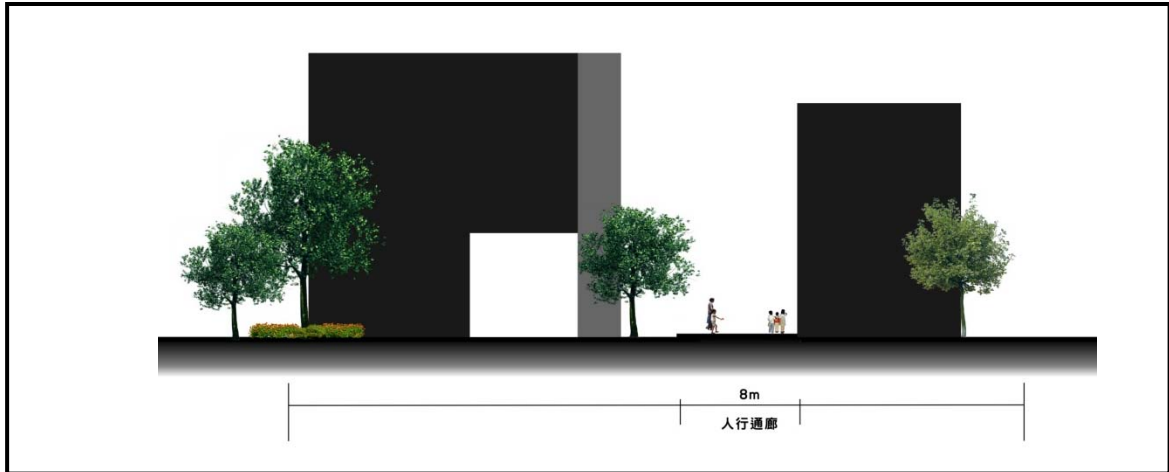


圖 34 及人國小東側留置 8m 以上以人行通廊示意圖

- (2) 忠孝街 26 巷東側留設 8m 公眾通道，銜接計畫道路忠孝街 34 巷 9 弄及西側計畫道路，串聯地方路網形成區域防災網路。（參見圖 42 編號 R12 街廓）
- (3) 仁愛路南側留設為 8m 以上公眾通道，補強都市計畫道路系統之不足。（參見圖 42 編號 R17 街廓）
- (4) 勵行街北側留設為 8m 以上公眾通道，保留既有商街紋理，並維持特色商街之現況使用。（參見圖 42 編號 R28 街廓）
- (5) 竹林路西側之大型街廓（參見圖 42 編號 R36、R37 街廓），應至少各留設一條東西向及南北向 8m 以上之公眾通道，俾利地方消防安全及路網串連，其留設位置及方式得依上述原則視更新事業整體規劃設計彈性調整。

2. 永安市場站東側更新地區

留設新興街及中和街 360 巷為 8m 之公眾通道，串聯都市計畫道路網，形成地區防災網路。（參見圖 43 編號 R1、R3 街廓）

3. 景安站兩側與南勢角站周邊更新地區

- (1) 街廓內除留設景平路 430 巷為 8m 以上之公眾通道，應另留設一條以上

東西向之 8m 以上公眾通道俾利地區消防路網串聯。(參見圖 44 編號 R6 街廓)

- (2) 南山路(參見圖 44 編號 R3、R11 街廓)、復興街 280 巷(參見圖 44 編號 R10 街廓)及景新街(參見圖 44 編號 R19 街廓)等留設 8m 道路補強都市計畫道路系統之不足。
- (3) 於景平路、景安路、景平路 259 巷所圍街廓留設 1 條 8m 公眾通道，串聯都市計畫道路路網，建構地區防災網路。(參見圖 44 編號 R12 街廓)

(三) 公共開放空間留設

更新基地須集中留設基地面積 25% 以上為開放空間(得計入下列指定留設開放空間)，並與人行步道、永久性空地或鄰地開放空間相連，並加註於住戶管理規約中，以提供服務半徑內民眾對於公共開放空間的需求，降低空間避免之壓迫感，提升整體生活環境之品質。

1. 頂溪站周邊更新地區

- (1) 環河西路沿線跨堤親水計畫，應充分應用新店溪河岸景觀資源，留設一處 500 m² 跨堤親水廣場，其面積宜大於 300 m² 且長寬比不得大於 3:1。(參見圖 42 編號 1)
- (2) 於文化路北側、及人國小東側留設鄰里型開放空間，配合留設 8m 通學廊道，在道路節點上提供一處緩衝空間，其面積宜大於 300 m²，留設位置得依更新單元規劃設計調整。(參見圖 42 編號 2)
- (3) 頂溪站捷運周邊交通節點，留設 3 處開放空間作為大眾運輸人潮與交通頻繁空間之緩衝，其面積宜大於 300 m² 且長寬比不得大於 3:1。(參見圖 42 編號 3、4、7)
- (4) 復興街北側之公有零售市場辦理重建時，應於周邊留設該市集之街道活動廣場，其面積宜大於 300 m²，且長寬比不得大於 3:1。(參見圖 42 編號 5)
- (5) 中興街與中興街 133 巷口之兒童遊樂場用地，配合韓流百貨特色街區設置活動廣場，廣場之綠覆應以自然覆土種植喬木為主，廣場鋪面以透水性鋪面為原則，並輔以夜間燈光明及街道家具之設置。(參見圖 42 編號 6)
- (6) 中興街南側的機關用地設置開放空間，配合活動中心作為居民聚集之廣場，其面積宜大於 300 m²，且長寬比不得大於 3:1。(參見圖 42 編號 8)

2. 景安站兩側與南勢角站周邊更新地區

- (1) 景平路與景安路交叉口，捷運景安站周邊，留設 3 處鄰里型開放空間，形成一交通節點緩衝空間，提供穿越馬路及等候公車之民眾一處停等腹地，舒緩捷運景安站出口交通尖峰時間之人潮，其面積宜大於 300 m²，且長寬比不得大於 3:1。（參見圖 44 編號 1、2、3）
- (2) 景安路東側、鐵路用地南側之住宅區，應於街廓北側鄰地境界線退縮 6m 帶狀空間，串接延續板南路既有綠帶至和平黃昏市場，並配合人行步道延續至捷運南勢角站，其綠化應以自然覆土植樹為主，並採用防滑、透水性之鋪面，供周邊居民休憩、集會之用。

（四）人行空間

1. 人行步道系統連續性

人行道、騎樓及人行空橋設置應與該地區的開放空間系統、街道系統或整體步道系統結合，整體人行系統應為無障礙環境，尤其人行道於地形變化處需設置無障礙坡道，並於路線中適當的地點提供指示設施，人行道遇坡道或地形變化處，應特別注意其鋪面或表面處理的防滑效果，以防意外發生。

2. 騎樓

在不影響行人通行的條件下，允許有利於行人逛選、駐足的活動延伸至人行空間，但禁止其他不相關之堆放貨物或阻斷行人通行之使用。

3. 計畫道路人行道

- (1) 區內道路多半狹窄，但在道路寬幅允許的情況下，仍應於兩旁劃設連續的人行道或是暗示性的人行空間，提供居民良好的步行環境。計畫道路人行道配合需要設置公用設備時，應以地下化處理，並講求簡化共桿共構設計。
- (2) 商業區計畫道路兩側應配合既有之人行道退縮留設至少 6m 以上之行人徒步空間，供步行之淨寬度至少為 4m；住宅區計畫道路兩側應配合既有之人行道退縮留設至少 4m 以上之行人徒步空間，供步行之淨寬度至少為 2.5m，依照道路四周使用行為進行增減。校園空間周圍，提供通學步道的人行空間，其寬度至少為 4m。
- (3) 人行空間必須提供行人安全性、步行方便性、連續性、舒適性、系統一致性及步行環境吸引力。配合無障礙環境之提供，以增加人行之使用度與舒適度。若遇有高程，無障礙斜坡道之設置採平面逐步下降之設計，以減少對輪椅之損害。

4.現有巷道之處理原則

更新單元內之現有巷道為本計畫交通系統中所指認之主要人行系統，採重建方式辦理更新事業時應予保留，若因配合整體規劃需逕行廢止時，應提出替代性方案，並經都市更新審議委員會審議通過始得廢止。

(五) 立體通廊

1.頂溪站北側更新地區

環河西路南側之街廓得於更新時設置水岸跨堤平台設施，其位置依更新事業規劃彈性調整，但應以基地內部空間設置出入口為原則，避免占用人行空間，其樣式及材質類型需經都市設計委員審議通過始得設置(參見圖 42 編號 R2、R7 街廓)。以跨堤平台計畫串連具景觀價值之水岸住宅，而給予公眾通行權利者，得依「都市更新建築容積獎勵核算基準」第六點申請獎勵。



圖 35 環河西路沿線設置跨堤平台設施示意圖

2.景安站兩側周邊更新地區

鄰近捷運環狀線站體之都市更新事業應優先協調相關單位，配合設置立體化人行系統串連景平路兩側(參見圖 44)，其位置及樣式得依規劃設計及協調捷運系統結果彈性調整。

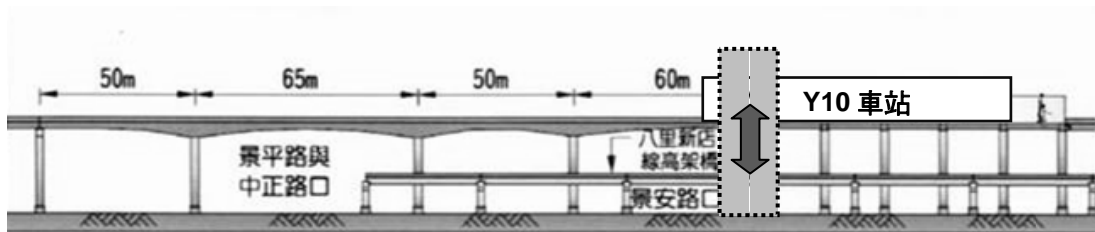


圖 36 景平路設置環狀線站體設施位置示意圖

（六）車行動線

- 1.捷運轉乘公車以繞行區內主要道路與次要道路為主，其轉乘點應配合捷運出入口和主要活動據點的位置而設置。
- 2.於交叉口或路段中之穿越方式，宜考量自行車使用者配合行人穿越道設置，並可為標線或採不同顏色、材質之鋪面。

（七）停車空間

1. 地面層路邊停車，應依下列原則劃設：
 - （1）寬度 6m 以下之道路禁止路邊停車。
 - （2）路邊停車位的劃設僅限於主要道路，但仍須考量地區交通特性，以保持車流的暢通。
2. 建築基地之汽車出入口，除基地條件限制，原則上不得設置於下列道路及場所：
 - （1）丁字路口及其它有礙公共安全及公共交通之道路、路段或場所。
 - （2）學校校門口距離 10m 範圍內。
 - （3）自道路交叉截角線、人行穿越道、斑馬線距離 5m 範圍內。
3. 機車與自行車停放空間規定：
 - （1）捷運周邊供轉乘使用之機車停車空間，應具有獨立樓（電）梯間出入口，並留設方便行人進出捷運車站的通道，自行車停車空間以設置於室外為原則，惟經委員會要求應設置於室內者，得免計樓地板面積。設置於地面層之停車空間，不得設置於騎樓及綠化範圍，且不得妨礙行人出入。
 - （2）供內部使用之自行車應合理規劃其進出方式，停放空間宜設置但不限於地面層（室內外）或地下一層（防空避難室兼用），並應加註於住戶管理規約中，以利日後管理維護。

（八）植栽

公園、綠地等開放空間應加強綠覆面積，並以自然覆土植樹為主。計畫內容規定之退縮帶狀植栽空間應留設 2m 以上寬度，覆土深度足種植喬木，植栽留設區位可視各基地特性與道路寬度之關係予以彈性規劃。

（九）特色商店街區

勵行街及中興街兩側指定為策略性整建維護街區，所有權人依相關規定提出申請實施時，應符合下列都市設計原則。

1. 溪洲生活商店街特色街區

溪洲生活商店街之營造，著眼於對此社區紋理及共同記憶空間加以保存與改善，亦透過水平及垂直向度的元素、材質、主題等，串連周邊商業活動，構成具地方特色之商店街區，提升空間的購物空間的舒適性，重現傳統市場熱鬧與趣味生活意象。

（1）建築空間

- a. 建築立面建議以灰色基調襯托其他活潑的色彩，避免個別建築因彩度、明度差異過大，最終色彩的認定則需由都市設計審議委員會同意。
- b. 加強建築立面透光開口，加強販售地點在鋪面、攤位、空間序列等硬體設施的規劃設計，增加販賣空間的整潔明亮，提高商業聚集能力，並注意應避免建築突出物影響採光。

（2）道路空間

- a. 勵行街北段應保留並配合退縮為 8m 公眾通道，與周邊地區路網成為連續動線，並考量市集環境特性，於街道兩側留設排水空間。
- b. 塑造人行為主之通道空間，其鋪面設計配合二側商家整體形象發展，可採較為活潑熱鬧之圖案，以凸顯該區不同於別區之特性。在材質上應為透水、抗壓及防滑之鋪面。
- c. 以增加購物空間的明亮度與通風性為目標，改善勵行街現有雨遮的形式，提高雨遮的高度，以及與建築間的連結關係，創造舒適、明亮、衛生、整齊的購物環境。

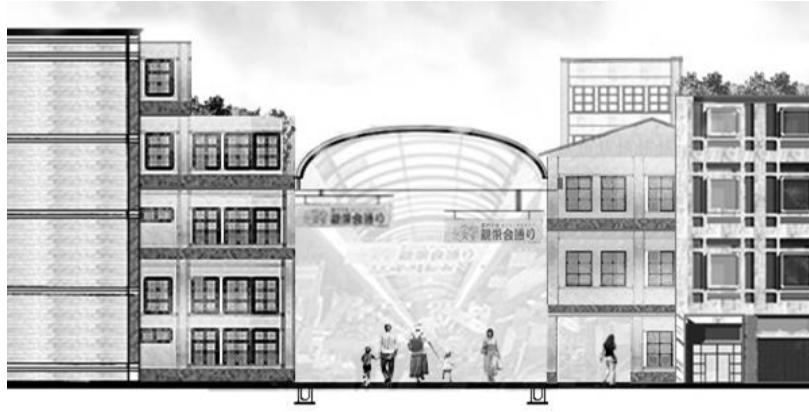


圖 37 溪洲生活商店街特色街區改善示意圖

2.韓流百貨特色街區

中興街兩側應配合地區歷史發展所創造之異國都市元素，以其特殊異國風情資源條件，融入於街區改造計畫，有效提升地區商業環境之特殊性。

(1) 建築空間

- a.沿街建築立面應尊重原有空間秩序與韻律，透過沿街立面造型元素的規範及分割形式、立面裝飾帶設置等方式，強化街道多樣統一性。
- b.運用街牆設計，以象徵民族性的風格色彩元素（翠綠、桃紅、鮮黃、天藍色），透過建築立面紋理及細部裝飾設計，提昇特色街區氛圍。
- c.建築量體應運用植栽增添特色街坊之綠意，並可配合二側商家門面之設計、裝飾等，提升本地異國商街的視覺感受特色。
- d.建築物立面、人行道植栽、人行道及部分道路節點與鋪面採嵌入式燈光照明設計，除加強夜間道路安全性、指引性外，並避免阻礙人行動線。

(2) 道路空間

- a.為提供舒適的購物空間，除維持 12m 之車道空間，中興街兩側建物應退縮騎樓或無遮簷人行道，增加人行空間寬度。
- b.配合帶狀發展的商店街空間，加強人行空間與騎樓空間的水平連續性，尤其是與捷運站出入口與人行動線銜接，凝聚商圈意象。



圖 38 韓流百貨特色街區改善示意圖

五、都市防災構想

為提升都市防災機能，後續於都市更新事業計畫審議時，應考量防救災系統之規劃，納入防災生活圈、災害潛勢等之相關分析。各更新地區都市防災計畫如下說明：

（一）頂溪站周邊更新地區

頂溪站北側、西側、東側等 3 處更新地區結合形成一防災生活圈（如圖 39），依防災避難據點的空間分布，建立整體的防災生活圈及道路系統，並架構防災應變的支援系統，地區都市防災規劃依永和都市計畫（第一次通盤檢討）作為都市防災規劃之依據。

1. 防災據點

捷運頂溪站周邊擁有的防災資源包括：中正橋派出所、永和警察分局、耕莘醫院、振興醫院；而防災據點包括：頂溪國小、及人國小、竹林國小、網溪國小、中正河濱公園。

2. 防災道路系統之規劃

（1）緊急聯外道路

緊急聯外道路是可延續通達各地區之道路，此道路在災害發生後須保持暢通，必要時得進行交通管制以利救災，其指定原則應為 20m 以上。故本區緊急聯外道路包括：永和路、環河東路、環河西路。上述道路向北及向東可聯絡臺北市，向南可連絡中和區。

（2）輸送救援道路

輸送救援道路應在 15m 以上，須扣除停車寬度後仍保有 8m 消防車通行所需之淨寬，作為消防及擔負車輛運送物資至各防災據點之機能，其主要功