

修正「臺北市大眾捷運系統與地下街設施移設及連通申請辦法」為「臺北市大眾捷運系統與地下街設施移設及連通申請自治條例」影響評估報告

壹、為保持土地使用之完整性並減少徵收私地造成民怨，摶節土地取得成本，原有捷運車站及地下街之突出物，多仿照人行地下道之設置方式利用人行道設置出入口。惟執行至今，衍生該等設施因量體龐大，致影響鄰近建物通風、採光、都市景觀等問題，而屢有提出將突出設施移設之要求。為減少人行道上之突出物，保持人行動線暢通並避免影響沿街建物通風採光之權益，維護優美都市景觀，本局訂定「臺北市大眾捷運系統與地下街設施移設及連通申請辦法」（以下簡稱移設及連通申請辦法），經臺北市議會第7屆第36次臨時大會第2次會議三讀通過，並於87年8月27日以府法三字第8706147900號令發布施行。

貳、移設及連通辦法實施迄今，目前雖已有凱撒大飯店（原國裕希爾頓大樓）及太平洋崇光百貨大樓等申請連通之成功案例，但以整體而言，申請案件數太少，故為因應實施後之實務經驗與主客觀環境變化，除參酌凱撒大飯

店及太平洋崇光百貨大樓等成功案例及實際作業經驗，修正部分條文內容外，並為提升民間申請移設及連通之意願，就原條文中有關作業程序與移設及連通之獎勵內容作必要之檢討與修正。

參、為使移設及連通申請辦法適用於全國，本局研議於大眾捷運法增訂第六條之一，俾供作各級地方政府訂定移設及連通申請辦法訂定之法源依據，全案並提請交通部審查，交通部於92年12月4日召開研商會，會中結論：「因台北市政府已訂有臺北市大眾捷運系統與地下街設施移設及連通申請辦法，且已執行有年尚無窒礙難行之處，爰本案目前尚無增訂之急迫性」。

肆、捷運後續路網如新莊線、信義線及松山線等，路線沿線為台北市都市發展之精華地帶，在土地難以取得之情形下私有土地暨建物所有權人不同意參與聯合開發，致大部分車站出入口多設置於現有人行道上(合計約有30處)，惟於都市計畫說明圖標示得移設連通範圍。本自治條例經簡化作業程序並增加獎勵內容後，可提升並鼓勵民眾之申請意願，進而避免因出入口設於人行道上對都市整體景觀造成之負面影響。

伍、預期效益

- 一、捷運後續路網如新莊線、信義線及松山線等，路線沿線為台北市都市發展之精華地帶，在土地難以取得之情形下，大部分車站出入口多設置於現有人行道上(合計約有30處)，本自治條例經簡化作業程序並增加獎勵內容後，可提升並鼓勵民眾之申請意願，進而避免因出入口設於人行道上對都市整體景觀造成之負面影響。
- 二、擴大適用範圍，增加社會效益。