

「臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會歷次審議決議有關設計審議原則彙編」

一、本原則彙編係為供申請單位及設計單位辦理相關都市設計及土地使用開發許可審議時規劃設計之參考，特彙整委員會歷次審議決議原則以加速辦理都市設計審議時程，惟若申請案因基地條件限制或實際需求而無法執行，且經本委員會審議通過，得不受「原則」性規定之限制。

二、通案性

(一) 建築基地法定空地

- 1 都市設計審議地區，除依相關規定指定退縮帶狀式開放空間外，其餘未臨接人行道之建築基地沿道路側宜留設一·五M人行步道以供人行通行使用。
- 2 建築基地地面層植栽設計處理，除選植合宜之樹種並保持適當之樹距四至八公尺外，且為確保喬木之必要生長空間，喬木植穴覆土深度至少宜達一·五公尺以上。
- 3 地下室設置突出於地面層之通風口，宜避開主要開放空間設置，並宜與開放空間之活動做必要之隔離，並予以適當之美化。

(二) 交通及停車空間

- 1 機車停車位考量其實際使用行為，機車若設置於地下層，宜配合建築物使用機能，儘量集中於地下一層設置。機車設置超過四〇〇輛宜設置專用出入車道，且其出入口寬度宜大於二·五公尺。機車坡道寬度設計，單車道淨寬宜至少為二公尺，雙車道淨寬宜至少為三·五公尺；且為確保機車駕乘安全，車道坡道設計宜以小於 1/8 為原則，並需鋪設防滑材料。若汽、機車混合車道，則車道寬度比照汽

車車道寬度設計，坡度則依機車車道坡度設計。

- 2 汽車停車位除依相關規定檢討設置必要之法定停車外，為配合本府交通政策，住宅使用至多以一戶二車位為設置原則，工業使用單元至多以不超過法定車位三倍為設置原則。
- 3 每一基地地面層車道出入口宜以集中設置一處為原則，且宜於指定退縮之人行空間後留設至少二公尺之緩衝空間，以維車行及人行安全。
- 4 基地內所需之大（小）卸貨車位之設置及進出動線須內部化處理，裝卸車輛車道出入口宜與停車場出入口予以簡併處理。
- 5 地面層車道出入口地坪與相鄰之人行空間均宜順平處理，且宜以不同色彩之材質加以區隔，以維人行安全。
- 6 為避免汽、機車廢氣排放影響基地及鄰近週邊之開放空間使用，汽、機車停車位原則宜儘量避免設置於建築物地面層及地面以上之樓層空間。如需於地面層設置，則該停車空間周邊外牆宜不得以實體圍牆規劃。
- 7 為配合「台北市建築物增設室內公用停車空間鼓勵要點」立法意旨，本市新開發地區及大眾捷運場站周邊半徑 500 公尺範圍內，不宜適用「臺北市建築物增設室內公用停車空間鼓勵要點」增加容積獎勵。
- 8 觀光旅館（飯店）、電影院、百貨公司、醫院、商場、量販店...等人群聚集場所，針對其衍生之接駁車及計程車臨停上、下客需求，宜考量於基地內規劃相關之停等空間，以避免佔用路權，影響道路交通。
- 9 為鼓勵使用大眾運輸工具，其交通影響評估除宜提出必要

之改善措施外，且宜含括大眾運輸工具配合設置或使用計畫以及停車空間供公眾使用之評估措施。

1 0 地面層入口處為避免干擾人行動線之延續，請避免設置類似禮儀性迴車道。

(三) 開發規模：

1 為落實工業區以工業使用為主，工業區之建築申請案，至少宜有 1/2 以上之允建容積樓地板面積供工業使用。

2 為落實住宅區以住宅使用為主，住宅區之建築申請案，至少宜有 1/2 以上之允建容積樓地板面積供住宅使用。

(四) 建築基地地下層開挖規模，應依都市計畫規定辦理，都市計畫未規定者，依左表規定辦理：(惟基地條件特殊或對社區確有具體貢獻者，得經台北市都市設計及土地使用管制審議委員會審議同意酌予擴大開挖範圍；其擴大開挖率在 10% 以下者授權幹事會逕為決定，並經提委員會報告確認之)。

使用分區及用地種別	地下層開挖面積占基地面積之比率 (%)	備 註
第一、二、三、四種商業區暨都市設計審議地區或特定專用區所劃設之商業區各項商業使用用地	八十以下	1 地下層開挖面積以外牆牆心核計。 2 採用綜合設計放寬規定者，地下層開挖規模除依前項各款規定外，再減百分之十為其最大開挖面積。
第三、四種住宅區(含住宅區放寬分區管制加級地區暨都市設計審議地區或特定專用區所劃設之住宅區各項住宅使用用地)及第一、二、三種工業區	七十以下	
第一、二種住宅區	五十以下	
保護區、農業區、風景區及各項公共設施用地	法定建蔽率加百分之十以下	
其他各使用分區	六十以下	

- (五) 建築物高度超過六十公尺，如經委員會認定有必要者，宜作風環境效應評估，尤其側重超高層建築物所可能產生之微氣候及對公共開放空間使用之影響。
- (六) 為協助加速審議時程，凡大型建築或重要公共工程申請案，建議在競圖或建築計畫前，送本會報告。
- (七) 公共建築物在辦理公開競圖前，宜函請發展局提供都市設計準則，俾納入競圖須知，必要時，於評審前由發展局先行說明。俟評審揭曉時，獲選之設計單位亦宜儘速和發展局聯繫溝通。
- (八) 凡須設置公共藝術之申請案，其公共藝術設置宜於規劃階段即納入整體考量，徵詢藝術家意見並及早辦理徵選作業。
- (九) 為配合行政院內政部推動「綠建築」政策，公共工程及大型建築之申請案、請依據行政院內政部「綠建築指標」專章檢討。

另有鑑於近期容積移入接受基地之申請案日益增加，因量體及開發強度較周遭環境高，應相對提出回饋措施，如增加地面層開放空間、基地綠化及保水設計、依「綠建築指標」規劃設計等，作為申請容積移入之對價回饋方案，申請單位可視基地規模或區位條件提出適當之回饋項目，以爭取可移入之合理容積額度。

- (十) 本市公共設施、重要之地標等建築，宜視個案及當地需求規劃建築物其開放空間及外觀夜間照明。
- (十一) 為配合本府垃圾減量資源回收之環保政策，請於基地內適當位置設置資源回收及垃圾貯存空間。
- (十二) 社區消防救災：

1 社區內應規劃四公尺以上寬度道路之循環動線且對外宜

有兩條以上通行道路，並設置定量停車空間，避免車輛停放於救災道路上，俾於緊急事件時，供消防救災車輛通行。

2 六層樓以上高度建築申請案宜盡可能於地面層規劃淨空長二十公尺、寬八公尺以上空間，俾供消防雲梯車操作救災。

(十三) 為配合本府社會福利政策鼓勵民間企業辦理員工托育服務，請於新建建築物內得考量保留一定比例空間做為老人、兒童等托育設施空間。

三、地區性

(一) 信義計畫區、大彎段及其他特定區內臨五米人行步道之申請案，其圍牆宜沿人行步道境界線退縮一公尺設置，並將退縮部分栽植遮蔭喬木供人行步道遮蔭。

(二) 士林段新生地區中申請容積獎勵之案件，獎勵不得超過原容積率的 20%。

(三) 基隆河士林段新生地區及基隆河中山橋至成美橋段附近地區(大彎)，均不適用「台北市建築物增設室內公用停車空間鼓勵要點」。

(四) 為形塑地區特色，凡內湖區之申請案，沿十五米以上計畫道路之行道樹，以栽植台灣欒樹為原則。

(五) 考量市定古蹟「台北市政府舊廈」為三層樓高之磚構造建築(深赭色磚造二樓及深灰色斜屋頂)，長安西路段亦保留有部分三層磚造日治時期店屋，故為凸顯古蹟本體、營造古蹟西側及南側歷史街道風格，建議周邊申請建物配合如下：

1 古蹟西側沿計畫道路及南側沿長安西路之申請基地三樓以下底層部宜臨建築線設置。

2 古蹟周邊申請案之三層以下之底層部立面色彩為配合古蹟立面色彩及街道景觀之延續性，宜選用深赭、棕紅色系之色系材質處理；上層部為降低量體感及凸顯古蹟本體以灰色、白色等色彩為主，而立面設計得就材質、造型、陰影上變化。

3 古蹟南側沿長安西路之申請案，其底層部之正立面騎樓開口線、窗台線、窗楣線及基座線，宜延續長安西路段目前所保留之部分三層樓磚造之建築模式，以使整體水平規線得以延伸，並以四柱三開間之立面分割，以延續沿街立面之歷史意象。

(六) 鄰近國定三級古蹟「林秀俊古墓」同一街廓內之申請基地，宜以保持古蹟後方風水景觀軸線為設計原則，另為因應工業區公園化之訴求及維護古墓所在街廓環境之景觀品質，請於沿街之無遮簷人行道栽植開展型喬木。