

【翰林驚聲】 臺北市都發局局長林洲民 以建築生命推都市願景

學習新視界

本校建築系於2016年10月18日邀請建築系校友、臺北市政府都市發展局局長林洲民以「像我們這樣的城市」為題演講。擁有30年建築工作資歷，豐富公共工程經驗的林洲民，受邀擔任臺北市都發局局長，積極辦理公辦都更與公共住宅等相關事務。林洲民分享就任臺北市都發局局長以來，其對臺北市城市認識、規劃與展望。本報摘錄此場演講重點。

前言

臺北市府借鏡荷蘭阿姆斯特丹、英國倫敦，與日本東京後，認為城市的風貌變革應以35年為一個單位，而提出「臺北2050願景計畫」，這非僅於任期內的短程計畫，我認為，建築創作其實像不斷攪拌黑咖啡，直到攪出甜味來，也就是要有決心，最終才有成果。

在我過去的經驗中，我都能在有限的條件下完成建築的改造，如地下室的廢棄印刷廠，經改造後能多出一個籃球場；土地銀行變身為歷史博物館；母校的女生宿舍自強館蛻變教育館等，都是我的創意之作。我秉持著「建築的生命可以非常長，而且可以改變」的信念，帶領著都市計畫、都市設計、建築管理，與都市更新4項功能的千人團隊，並與建管處與更新處配合，著手臺北市都市計畫。有別過往，上任後，改正政府只負責轉包與發包的惡習，要求局處同仁應負起受委託和執行計畫的責任，須先進行規畫、負責掌控進度、預算執行。

目前臺北市府提出大同再生、中正萬華復興、西區門戶、東區門戶、士林再生、北投再生、松機地區再生、社子島開發，與廣慈博愛園區整體開發計畫等9大開發計畫，經多次走訪與舉辦公聽會，進行評估與提出未來展望。

都更與公宅所遭逢的困難

都市更新與公共住宅之推動，所遭遇的問題大多是：政府不作為、交通、拆遷補償、設計尺度、居民反對態度等方面。從在政府不作為來看，早應進行的開發計畫卻沒有執行，不僅浪費公帑，而且還增加執行難度，如同社子島開發計畫案；在交通問題上，這是計畫中所面臨的共同問題，例如北門為了解決交通問題，30年來建造數個高架橋，反而導致北門現今難以變更；而士林再生計畫主要癥結，在於南北向的承德路、文林路、基河路、中山北路4路幾乎平行，而東西向只有1條中正路，導致交通壅塞。拆遷補償方面，需要長期與居民溝通，從社子島開發計畫來說，是最難進行的主因，也是最須克服的問題。設計尺度方面，若將同時期建設的南機場與民生社區相比

，可發現南機場在設計時的中庭過窄，所以現在面對拆掉重建的命運；而民生社區的防火巷可以通行，至今仍是舒適的社區。在居民態度方面，以奇岩公共住宅為例，當地居民對未來住戶的品質提出疑慮，如擔心愛滋病患者等人遷入，這都需要時間來進行說明。

提出問題解決方案

面對以上重重問題，可透過「以都市計畫為手段的都市更新」方式解決，以交通問題為例，應要同時進行都更和交通。士林再生計畫的解決方法，則是拓寬現有巷道、新增一條東西向道路，將可解決目前的交通問題；於後港區推動民間都市更新，可獲1300戶公共住宅。設計尺度方面，都發局可將道路變更為住宅用地，將多出來的容積成為戶數即成為公更住宅，同時間建立補貼經濟與協助貸款，區分經濟弱勢與非經濟弱勢，進行不同價格買賣。在居民反對態度上，將會更積極進行溝通，納入居民意見做為參考建議。

未來展望

在廣慈博愛特區，期望打造亞洲第一名的社福社區，將容積率降至300%，於6.8公頃的土地，建築每棟26層樓高的大樓，是以RC構造的極限以節省成本。變成特專區，少了公園地，但維持一樣面積的綠化，解決都市綠化問題。同時參考他國，為都市更新尋求解決之道，如參考日本大阪，將西區門戶與東區門戶計畫，透過松山與南港兩車站，串連兩地並活絡整個北市，未來南港將建立5公里立體連通系統，將關鍵產業，搭建在立體連通系統中，擺脫「黑鄉」之名，並為生技產業聚落和新基地。另外，松機地區再生計畫，則模仿紐約中央公園，希望未來可以將堤防的高低差消除，建造中心是公園，周圍是文教設施的土地，讓所有活動都能在此進行。而社子島開發計畫，則參考環境相似、長年與水爭地的荷蘭，提出運河社子島、咱ㄟ社子島，與生態社子島居民票選，期望發展多核心商業區及都市休閒農業，打造能防洪、與水共生，並提高容積率到225%的生態社子島。

公共住宅的經費從哪來？北市預計規劃興建2萬戶，投入總經費1343.31億元，其實每年花費僅占台北市預算的0.13，且只要自償率大於百分百，營運36年即可清償完畢，絕不債留子孫。相信未來的公宅之路還很長，但公共住宅不僅實踐居住正義、發揮挹注城市活力、帶動經濟發展與創新生活型態之功能，所以必須執行，盡可能加速公共住宅興建之作為。

最後以「使自己成為一個單獨的戰鬥體，免於成為一個消極的人道主義者」，不僅勉勵同學，也勉勵自己。（文／秦宛萱整理）

