

擬定高雄捷運鳳山國中站周邊地區
更新計畫案

高雄市政府
中華民國 106 年 3 月

摘要

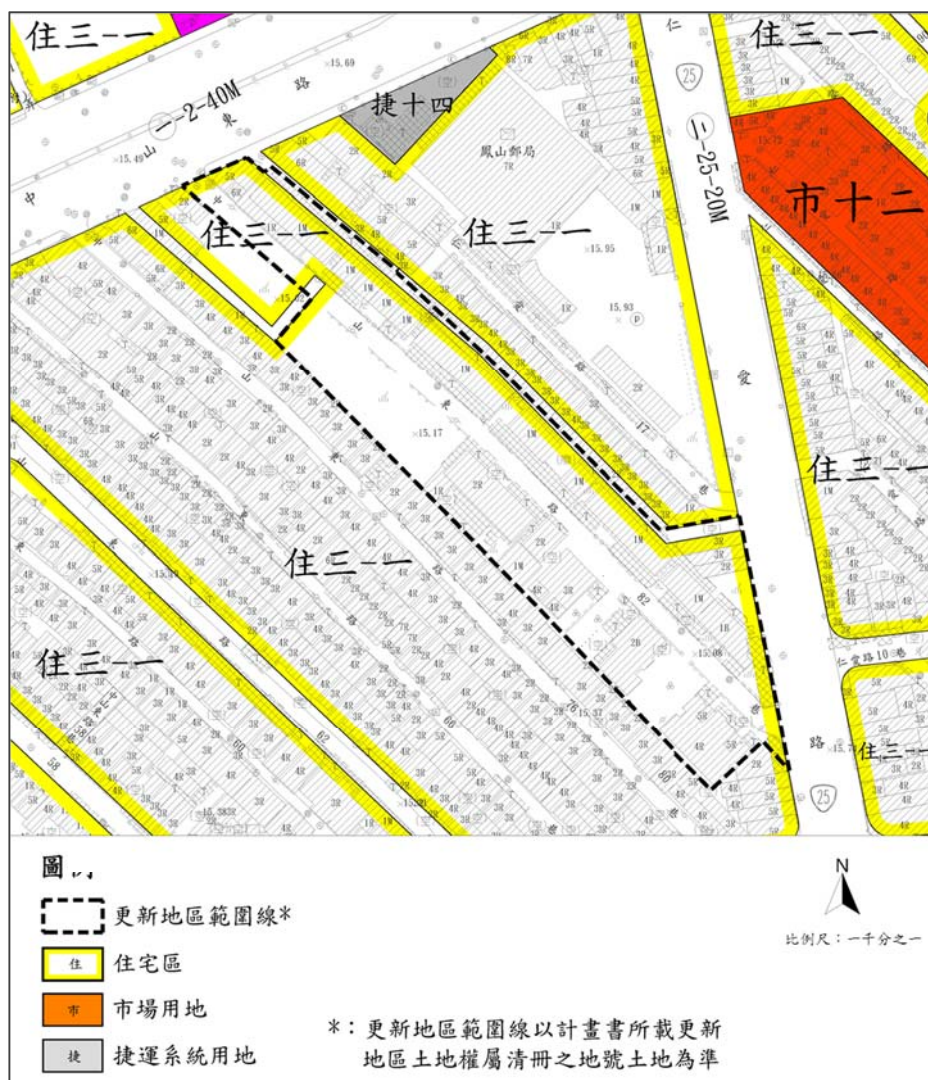
案名：擬定高雄捷運鳳山國中站周邊地區更新計畫案

申請人：高雄市政府財政局

辦理單位：高雄市政府

計畫範圍與面積：本更新計畫案範圍位於高雄市鳳山區，北臨中山東路，南至仁愛路，東為4米既成巷道，西近中山東路76巷，範圍內包含高雄市鳳山區竹子腳段260-1地號等15筆公、私有土地，計畫面積約0.88公頃。

法令依據：依據都市更新條例第5條及第8條



高雄捷運鳳山國中站周邊地區更新計畫範圍示意圖

目 錄

壹、辦理緣起與目的.....	1
一、計畫緣起.....	1
二、計畫目的.....	1
三、法令依據.....	2
貳、更新地區計畫範圍.....	3
參、發展現況.....	4
一、都市計畫情形.....	4
二、土地及建築物使用現況.....	6
三、交通系統.....	11
四、公共設施.....	21
五、土地權屬概況及建築物權屬.....	24
六、居民意願.....	30
七、都市發展課題.....	33
肆、計畫基本目標與策略.....	35
一、落實大眾運輸導向發展理念，活化都市閒置空間.....	35
二、結合公共設施與藍、綠資源，營造舒適生活環境.....	35
三、強化人行路網系統，串連地方性商業活動與場站空間.....	35
伍、實質再發展.....	36
一、開放空間規劃.....	36
二、整體交通系統計畫.....	36
三、土地使用活動型態.....	37
四、都市防災計畫.....	38
陸、更新單元劃定基準.....	40
一、以「重建」方式實施都市更新事業.....	40
二、以「整建」或「維護」方式實施都市更新事業.....	40
柒、其他.....	41
一、中山東路 82 巷辦理部分巷道廢止.....	41
二、都市計畫變更細部計畫道路.....	41
三、本案部分範圍之建物興建開發行為需會商捷運主管機關.....	41

圖目錄

圖一 高雄捷運鳳山國中站周邊地區更新計畫範圍示意圖.....	3
圖二 本更新案與鳳山細部計畫相對位置示意圖.....	5
圖三 更新地區內土地使用空置情形示意照片.....	6
圖四 土地使用現況示意圖.....	8
圖五 建物現況使用照片示意圖.....	9
圖六 更新地區周邊交通系統現況示意圖.....	13
圖七 更新地區周邊現況主要服務動線示意圖.....	14
圖八 更新地區周邊未開闢之計畫道路(A段)現況示意.....	15
圖九 更新地區周邊未開闢之計畫道路(B段)現況示意.....	16
圖十 更新地區周邊公車系統現況示意圖.....	19
圖十一 更新地區周邊公共設施分佈示意圖.....	23
圖十二 更新地區內土地權屬分佈圖.....	25
圖十三 更新地區內土地管理機關分佈圖.....	26
圖十四 本案願意參與更新之私有土地區位示意圖.....	31
圖十五 本案私有地主更新意願調查-各項目意見比例圓餅圖.....	32
圖十六 更新地區北側基地開放空間留設示意圖.....	37
圖十七 防災動線配置示意圖.....	39
圖十八 高雄捷運禁建限建範圍地形圖(橘線-大東站至鳳山國中站).....	42

表目錄

表一 更新地區內各土地使用分區面積比例.....	4
表二 更新地區內建物現況使用照片綜整表.....	10
表三 更新地區周邊道路幾何特性一覽表.....	13
表四 更新地區尖峰小時總衍生人旅次數概算表.....	20
表五 高雄市旅次使用運具分佈及承載率設定綜整表.....	20
表六 更新地區衍生車旅次及小客車當量核算表.....	21
表七 更新地區開發目標年之平日晨、昏峰道路服務水準推估表.....	21
表八 更新地區周邊公共設施開闢率分析表.....	22
表九 更新地區土地權屬綜整表.....	24
表十 更新地區土地權屬清冊.....	27
表十一 更新地區案建物權屬清冊.....	29
表十二 本案私有地主參與更新意願調查統計表.....	31

壹、辦理緣起與目的

一、計畫緣起

高雄縣、市完成合併改制後，行政轄區擴展為原市中心區的18倍，人口亦增加為277萬人，成為南部最主要的經貿發展核心區。高雄城市願景是「海洋首都」，近年來在經建會主導下朝向「海空經貿城」主題推動產業的轉型與再造，市中心區三級產業的成長與發展，亦逐年向外圍行政區擴散，形成一個高度聚集的核心型城市。

原高雄縣稅務新村位於鳳山區，興建於民國49年，係原高雄縣政府以稅務基金購置土地興建之員工及眷屬宿舍，提供公教人員及其眷屬居住；惟隨著時間演進，建物老舊不堪使用，而且地區環境品質、公共設施亟待改善，加上宿舍配住戶逐漸凋零或遷出，高雄市政府遂於高雄縣市合併後，積極辦理老舊眷舍土地收回，並著手閒置資產活化，以促進市有不動產有效運用。本地區鄰近高雄捷運鳳山國中站出口，交通便捷、地理區位佳，具備落實「大眾運輸導向發展(TOD)」之潛力。

基於前述城市產業、成長擴張之地區環境優勢及整體都市發展目標，遂依據都市更新條例之精神與程序於105年5月2日簽奉市府核准辦理本案，期以都市更新開發方式，活化閒置眷村土地、促進地區再發展並改善當地公共設施。

二、計畫目的

(一) 整合土地資源、提昇資產活化效用

公有地更新應具多面向的效益之考量，以往辦理都市更新大多為小規模零星進行，導致都市更新案對於都市整體再發展之助益不大。在地區資源有限之前提下，必須選擇對整體都市最重要之重點策略地區，劃定更新地區、擬定更新計畫，作為政府推動都市更新政策之重點地區，俾利後續都市更新事業之實施，達成都市更新之目的。

本案以高雄市政府閒置公有土地為都市更新活化觸媒基地，整併周邊國、私有土地及老舊社區範圍，滿足市民對公共設施的服務之公益性及必要性，創造多贏局面、提升地區生活品質，作為公有地推動地區再發展的示範基地。

(二) 促進都市土地有計畫之再開發利用

原高雄縣稅務新村位於鳳山區，興建於民國 49 年，隨著時間演進，建物老舊不堪使用，而且地區環境品質、公共設施亟待改善。藉由本案訂定之實質再發展原則及更新單元劃定基準，引導都市土地系統性再開發利用，本案考量土地及建築物使用現況、土地權屬、交通系統及居民意願等因素，劃定優先推動之更新單元作為示範基地，以帶動周邊私有產權土地之更新利用，達到資源有效運用之成效、提升都市土地開發利用效率。

(三) 落實大眾運輸導向發展(T.O.D)理念

本案範圍緊鄰捷運場站，其優越的區位條件加強了土地活化與活動使用機能轉型的契機，後續應落實「大眾運輸導向發展(TOD)」之都市發展目標，提昇捷運搭乘率，發揮聚集居住人口於捷運場站周邊之效應。藉由都市更新引入多元、豐富的都市活動，來支持大眾運輸工具的使用率，活絡發展周邊地區。在空間的規劃設置上則應強調多元化尺度的街道廣場空間設計與人行步道空間，藉以達到活絡都市空間、吸引使用者之目的。

(四) 改善居住環境、增進公共利益

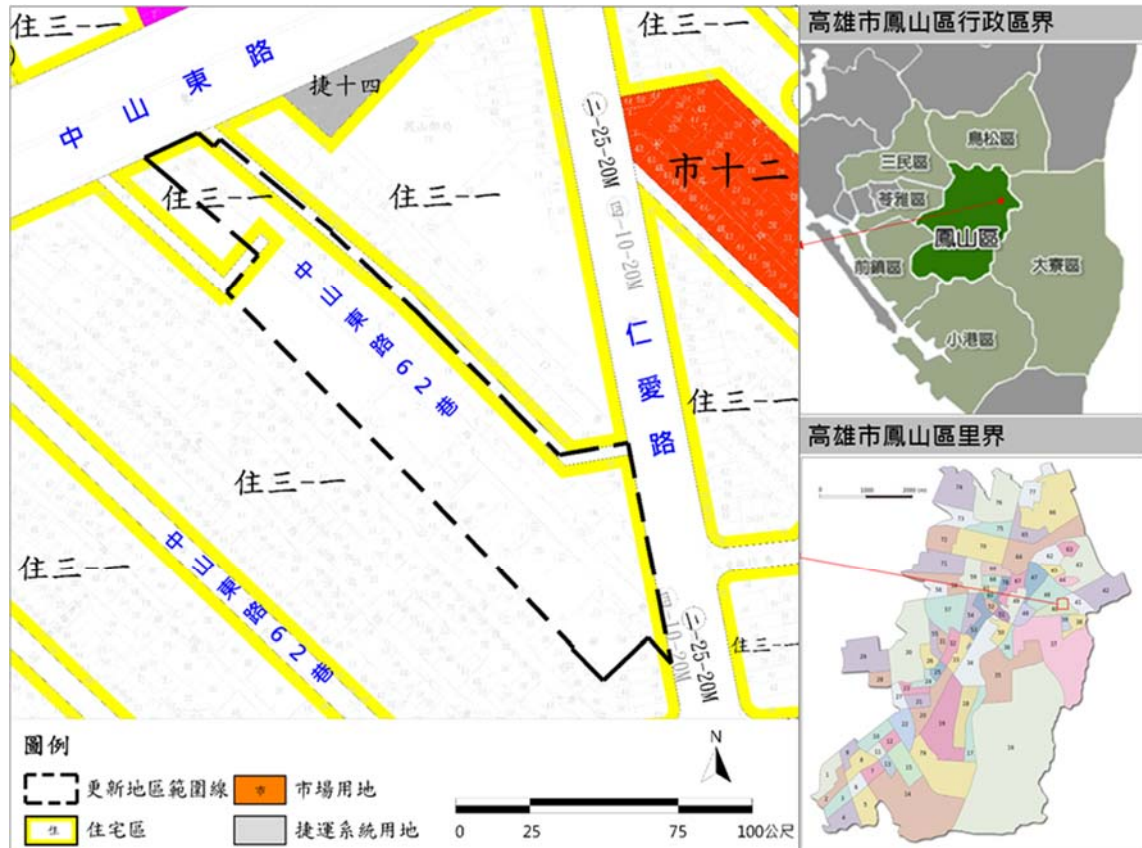
藉由都市更新重建、整建維護，改善老舊、窳陋居住環境，復甦都市機能。藉由擬定都市更新計畫及劃定更新地區，相關都市計畫內容配合依規定程序彈性調整變更，提升地區道路系統便捷性，強化整體規劃完整性與連貫性，增進公共利益。

三、法令依據

- (一)依據都市更新條例第 5 條訂定都市更新計畫，並表明相關事項作為都市更新事業計畫之指導。
- (二)依據都市更新條例第 8 條之規定涉及都市計畫主要計畫或細部計畫之擬定或變更者，依都市計畫法規定程序辦理，主要計畫或細部計畫得一併辦理擬定或變更。

貳、更新地區計畫範圍

更新地區位處高雄市鳳山區東北角，鄰近大寮區，屬東門里範圍內，北臨中山東路，南至仁愛路，東為4米既成巷道，西近中山東路76巷之鳳山區竹子腳段260-1地號等15筆公、私有土地，總面積約0.88公頃，如圖一所示。



圖一 高雄捷運鳳山國中站周邊地區更新計畫範圍示意圖

參、發展現況

一、都市計畫情形

本更新地區位於民國 105 年 5 月發布實施之「擬定及變更高雄市鳳山細部計畫（第三次通盤檢討）案（第一階段）」之都市計畫範圍內，相關現況都市計畫內容，如下所述：

（一）計畫範圍與面積

鳳山細部計畫西、南側鄰接苓雅區、三民區、前鎮區，東至大寮區，北至鳥松區，計畫範圍包含全鳳山區都市計畫地區，計畫面積為 2,474.3015 公頃。

（二）計畫年期與人口

計畫年期配合南部區域計畫訂定之年期為民國 105 年，計畫人口 526,000 人，居住密度 480 人/公頃。

（三）本案相關都市計畫內容

1. 土地使用分區管制要點

本案範圍內涉及第三之一種住宅區與道路用地，第三之一種住宅區之發展強度為法定建蔽率 60%、法定容積率 240%。

表一 更新地區內各土地使用分區面積比例

土地使用分區	面積(m ²)
第三之一種住宅區(60%、240%)	8,435(95.4%)
道路用地	408(4.6%)
總計	8,843(100.0%)

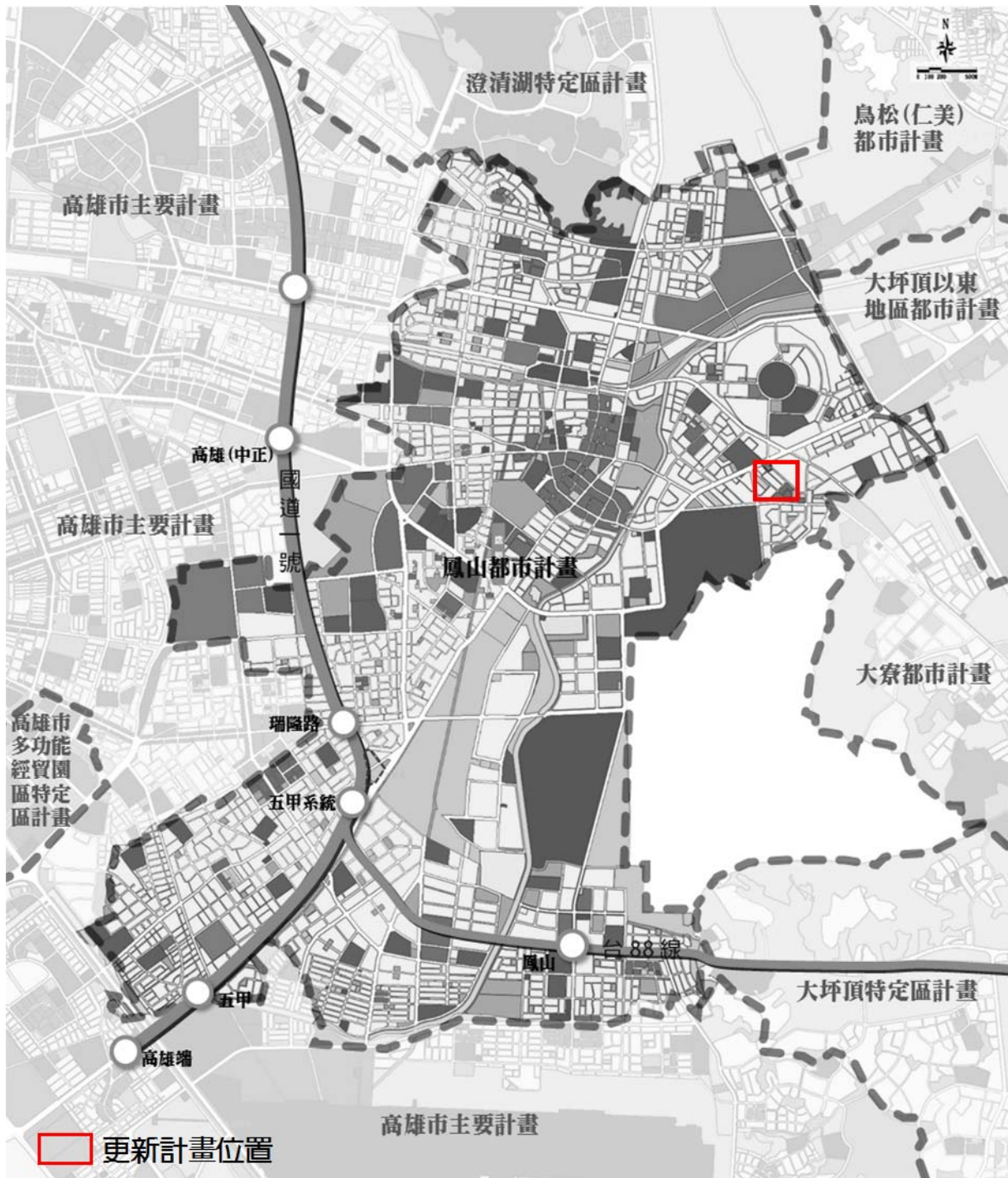
2. 容積獎勵規定之檢討

基於計畫區公共設施服務水準不足，現行容積容納人口總量已逾計畫人口，為鼓勵發展大眾運輸政策及推動容積移轉政策之考量，有關現行容積獎勵規定（包含「建築技術規則」建築設計施工篇第十五章實施都市計畫地區建築基地綜合設計、「高雄市鼓勵建築物增設停車空間自治條例」及原都市計畫說明書內之容積獎勵規定）經檢討後，應不再適用

3. 都市設計基準

考量現行各實施都市設計之整體開發區，現已執行中，故原則都市設計基準之修訂主要針對已廢止之規定予以自都市

設計基準刪除；另都市設計審議授權範圍原則予以統一，以現行規定辦理，部分特殊審議授權圍則依現行內容予以整併至本基準內容。本更新案非位於實施都市設計之整體開發區。



圖二 本更新案與鳳山細部計畫相對位置示意圖

二、土地及建築物使用現況

(一) 土地使用現況

1. 區內土地使用現況

原稅務新村之範圍，因其眷舍已無公用使用之需，且房舍多有裂縫及風化壁蝕之情形，建築結構老舊不堪使用且有坍塌之虞，對附近居民恐生公共安全疑慮，經簽奉核准拆除，因此更新地區內土地使用現況以拆除後之眷舍空地為主，同時更新地區範圍內包含部分住宅、空屋、停車及倉儲使用。更新地區土地使用現況示意圖詳見圖三。



圖三 更新地區內土地使用空置情形示意照片

2. 周邊土地使用現況

更新地區周邊土地使用型態以住宅使用、住商混合使用為主，商業分佈於中山東路、鳳林路及仁愛路沿街面，類型以生活服務類占最多，其次為一般零售業。

中山東路北側以停車場、鳳山國中及捷運站等公共設施使用為主；中山東路 76 巷兩側以純住宅使用為主，北端臨中山東路、南端臨鳳林路則為住商混合使用為主；仁愛路西側為鳳山郵局使用(郵務車出入口)，仁愛路東側以住商混合為主，包括餐飲業、汽車維修業、及醫療診所等；鳳林路南側以陸軍軍官使用為主，但由於主要出入口非位於鳳林路及仁愛路、以圍牆隔絕，與附近活動互動性低。土地使用現況示意圖詳見圖四。

(二)建築物使用現況

稅務新村(公有土地)除七棟使用中之公有建物外，均已拆除、呈現空置狀態，其中包含一棟長官宿舍，院落完整、屬 1 層樓磚造平房；私有建物則包括連棟透天與住宅公寓(無電梯)兩類建物類型，屋齡約 30 至 40 年，建物呈現老舊情形。使用現況詳見圖四、五及表二。

1.建物高度

更新地區內合計 12 棟建築物，樓高均在 5 樓以下。

2.建物結構

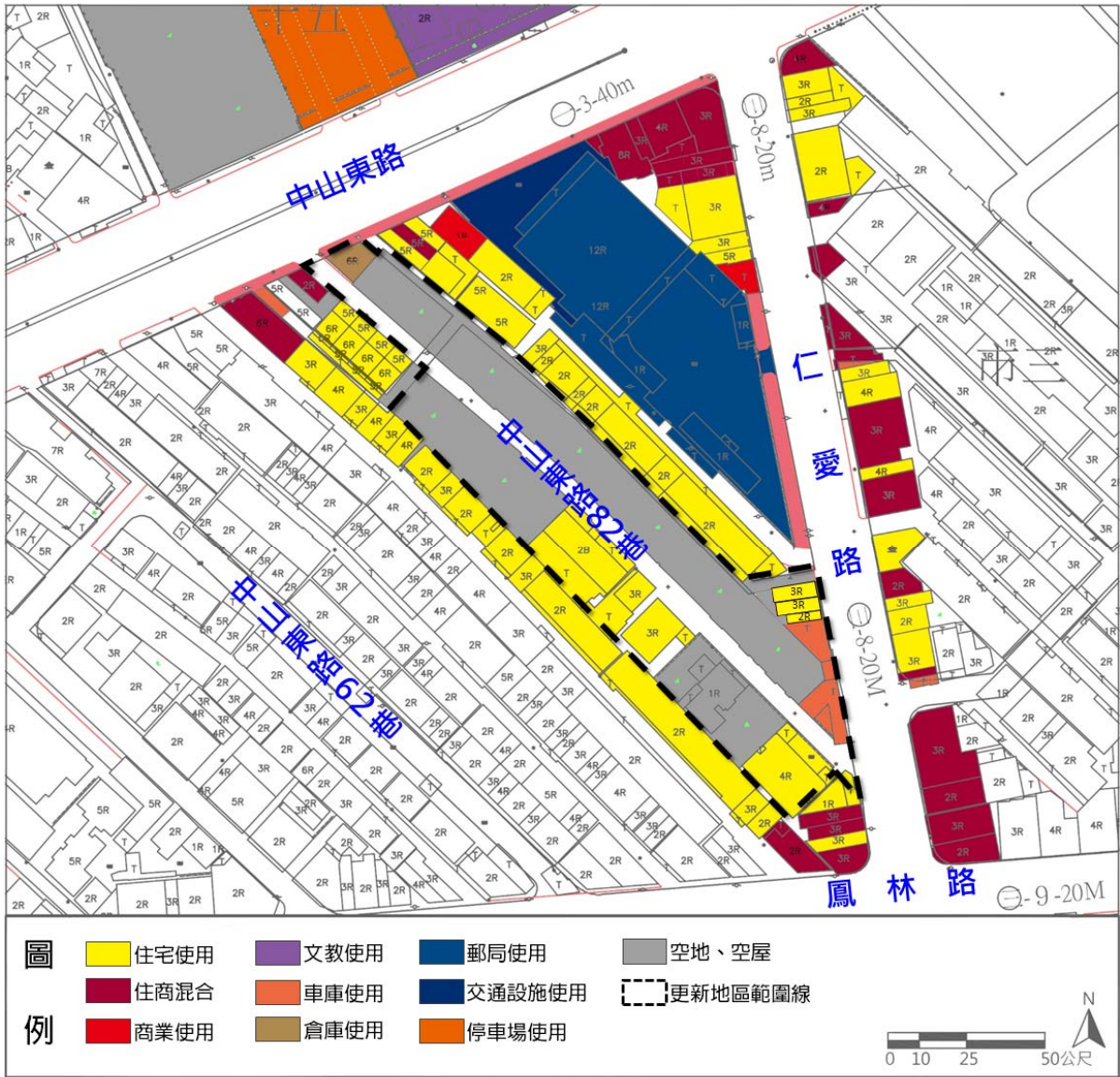
更新地區內合計 12 棟建築物，包括 2 棟加強磚造建物，8 棟鋼筋混泥土建物及 2 棟鐵皮臨時建物。

3.建物年限

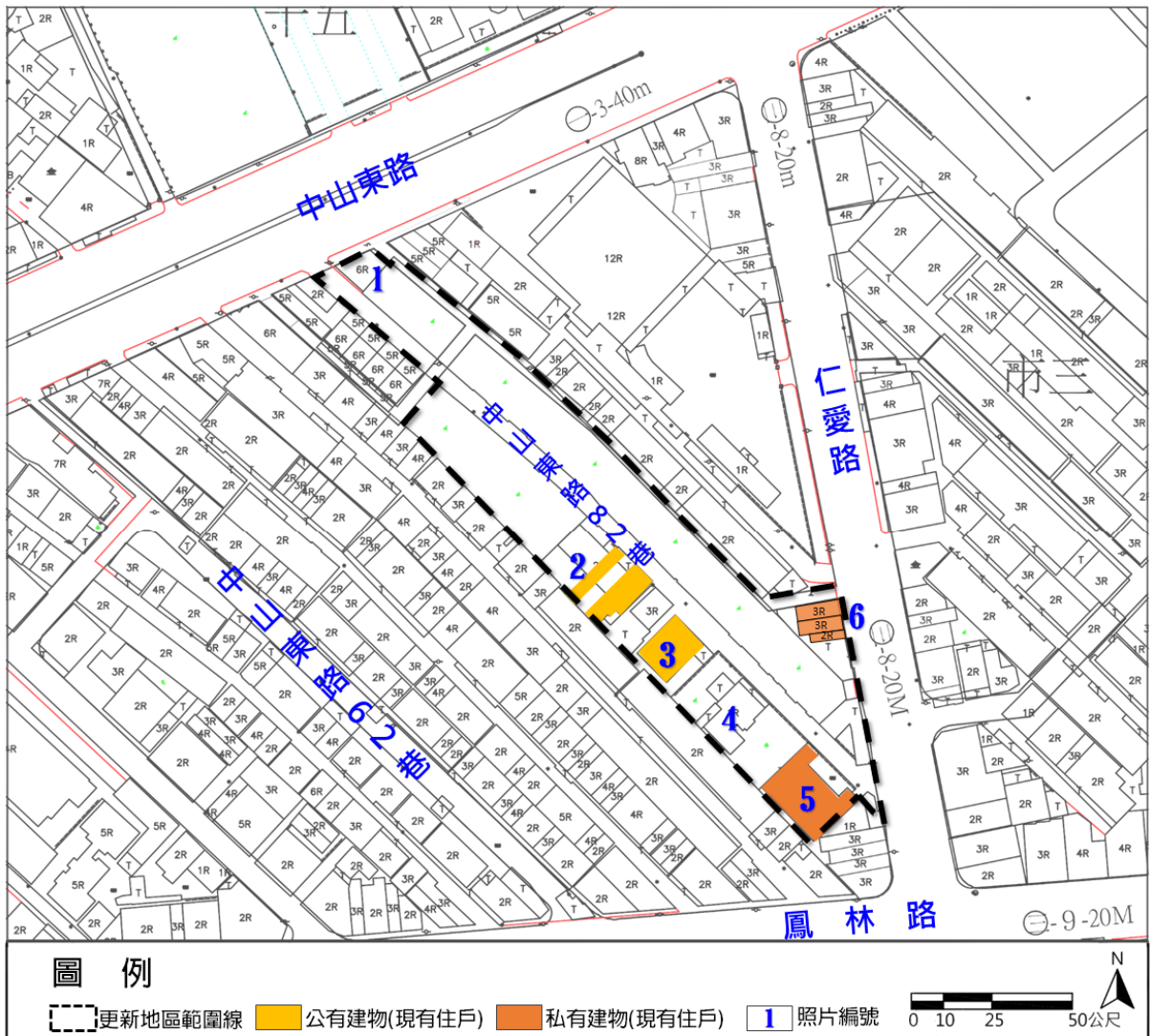
更新地區內加強磚造建築物建物年限約為 40 年，鋼筋混泥土建築物建物年限約為 35 年。

4.現有住戶分佈

更新地區內現有住戶分為私有住宅與公有宿舍兩種，私有宅為南側近仁愛路之公寓(現有住戶 16 戶)及東側三幢透天建物(現有住戶三戶，其中南邊透天為仁愛路 15 號住戶興建後出租)；公有住宅以現存之稅務新村眷舍仍有四戶使用，公寓宿舍則提供替代役使用。



圖四 土地使用現況示意圖



圖五 建物現況使用照片示意圖

表二 更新地區內建物現況使用照片綜整表

編號	現況概述	示意照片
1	位於更新地區北側入口、面臨中山東路之稅捐稽徵處倉庫，樓高5層樓，現況空置。	
2	更新地區尚未拆除之透天公有宿舍，樓高2層樓，仍有4戶眷戶使用中。	
3	更新地區內替代役宿舍，樓高3層樓。	
4	更新地區內之長官宿舍，為1層樓磚造平房，院落空間完整，現況為閒置空屋。	

編號	現況概述	示意照片
5	更新地區內南側公寓，樓高4層樓，現況為純住宅使用。	
6	更新地區內面臨仁愛路三棟私人透天建物，樓高3層樓，現況為純住宅使用。	

資料來源：本案調查彙整，調查日期 105 年 3 月。

三、交通系統

(一)更新地區周邊道路系統

依據道路對外聯絡特性，更新地區周邊道路系統可分為主要聯外道路、次要聯絡道路及鄰里生活巷道三種層級，更新地區周邊現況交通系統詳見圖六、主要服務動線現況詳見圖七、道路幾何特性詳見表三，相關說明如下所述：

1. 主要聯外道路

更新地區以東西向中山東路(40m)為主要聯通區外之道路，可向東通往屏東市，向西聯絡高雄市區(苓雅、前鎮區)。

2. 次要聯絡道路

次要聯絡道路為南北向仁愛路(20m)及東西向鳳林路(20m)，仁愛路可轉接鳳林路至大寮區、陸軍官校。

3. 鄰里生活巷道

更新地區周邊細部計畫道路為鄰里生活巷道，大部份皆未開闢完成，路寬約 4 米，道路寬度狹窄、出入較為不便。

(1)更新地區內現有巷道

更新地區內現有一條既成道路，為中山東路 82 巷、非屬計畫道路，路寬約為 5~6 米，服務原稅務新村住戶之進出使用。

(2)更新地區外現有巷道

包括更新地區周邊之仁愛路 17 巷(6 米寬)、中山東路 76 巷(4 米寬)等，皆為西北-東南方向之道路，路寬約為 4~5 米。

4. 未開闢之計畫道路(寬度 4 米)

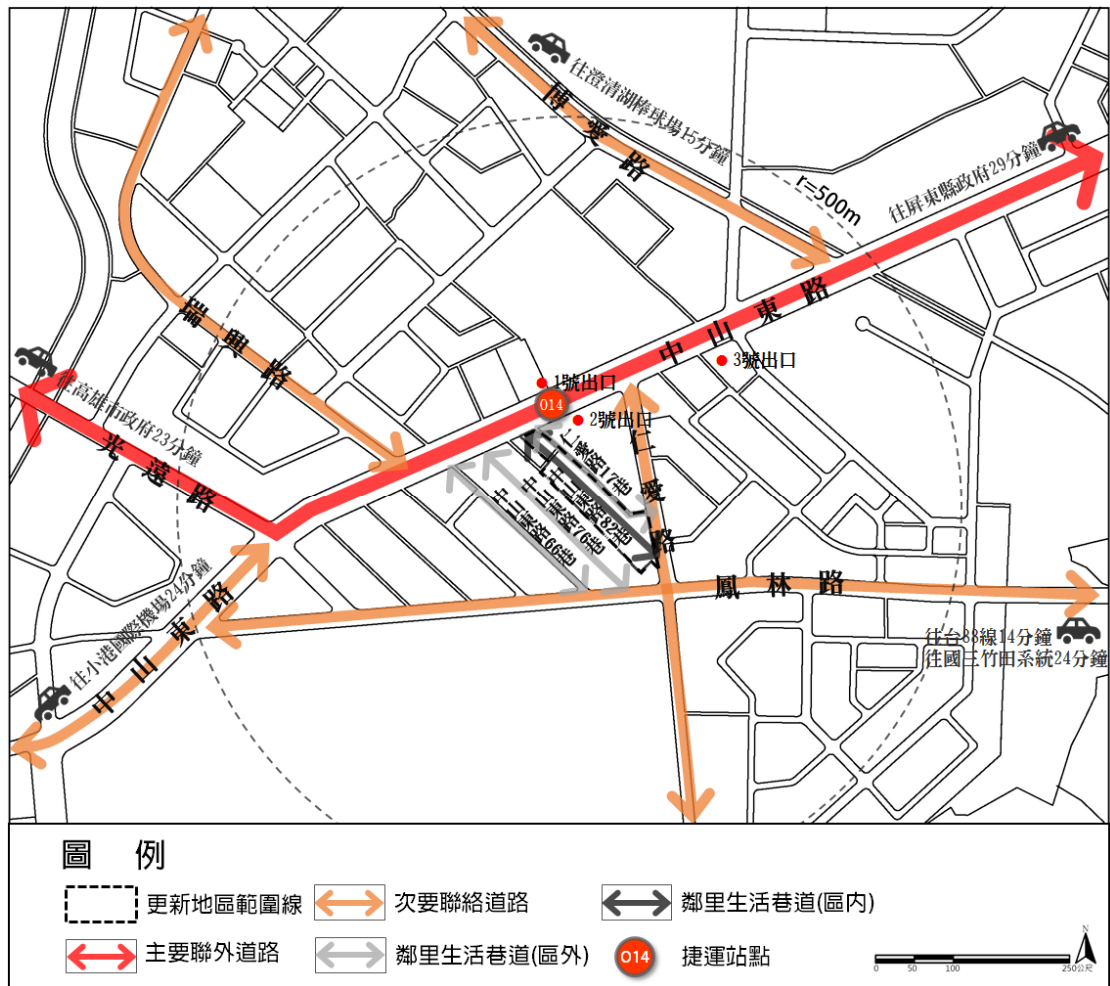
更新地區包含部分計畫道路，參考圖八及圖九，以下分為緊鄰更新地區東側之 A 段計畫道路及緊鄰更新地區西側之 B 段說明：

(1)A 段—緊鄰更新地區東側範圍之計畫道路

部分計畫道路緊鄰更新地區東側範圍(位於更新地區範圍外)之私有土地現為住宅使用，部分已開闢的計畫道路連接至中山東路，作為住戶平時出入使用；除竹子腳段 261-29 地號土地屬高雄市所有外，其餘為私人土地(土地權屬情形詳見五、土地權屬概況及建築物權屬)，開闢較為困難；越靠近仁愛路口，現況私有建物距離計畫道路邊界之距離越窄(1.2~2 米)，現況示意照片詳見圖八。

(2)B 段—緊鄰更新地區西側範圍之計畫道路

部分計畫道路緊鄰更新地區西側範圍，計畫道路寬度為 4 米、形狀呈現 L 型，現況示意詳見圖九。

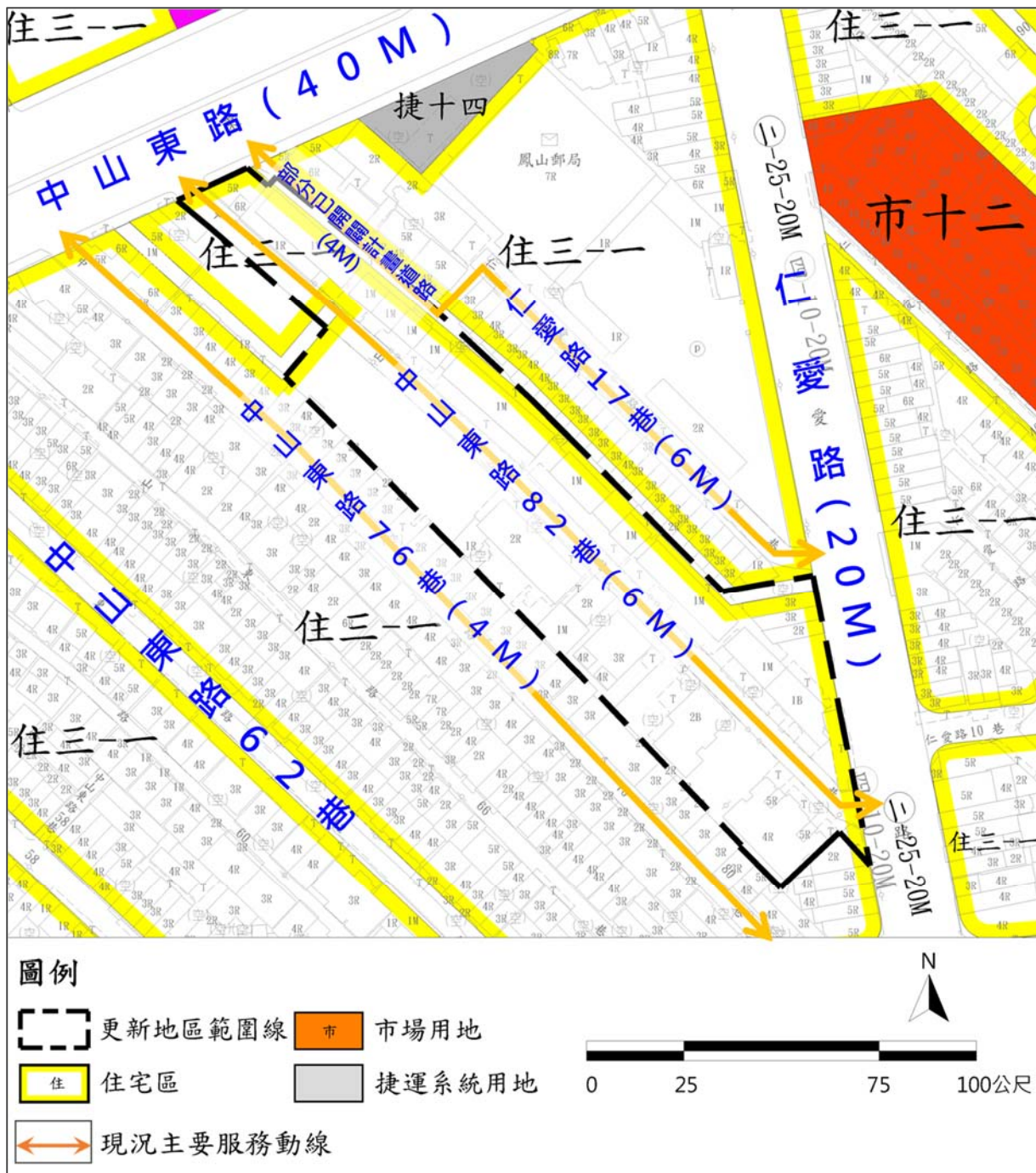


圖六 更新地區周邊交通系統現況示意圖

表三 更新地區周邊道路幾何特性一覽表

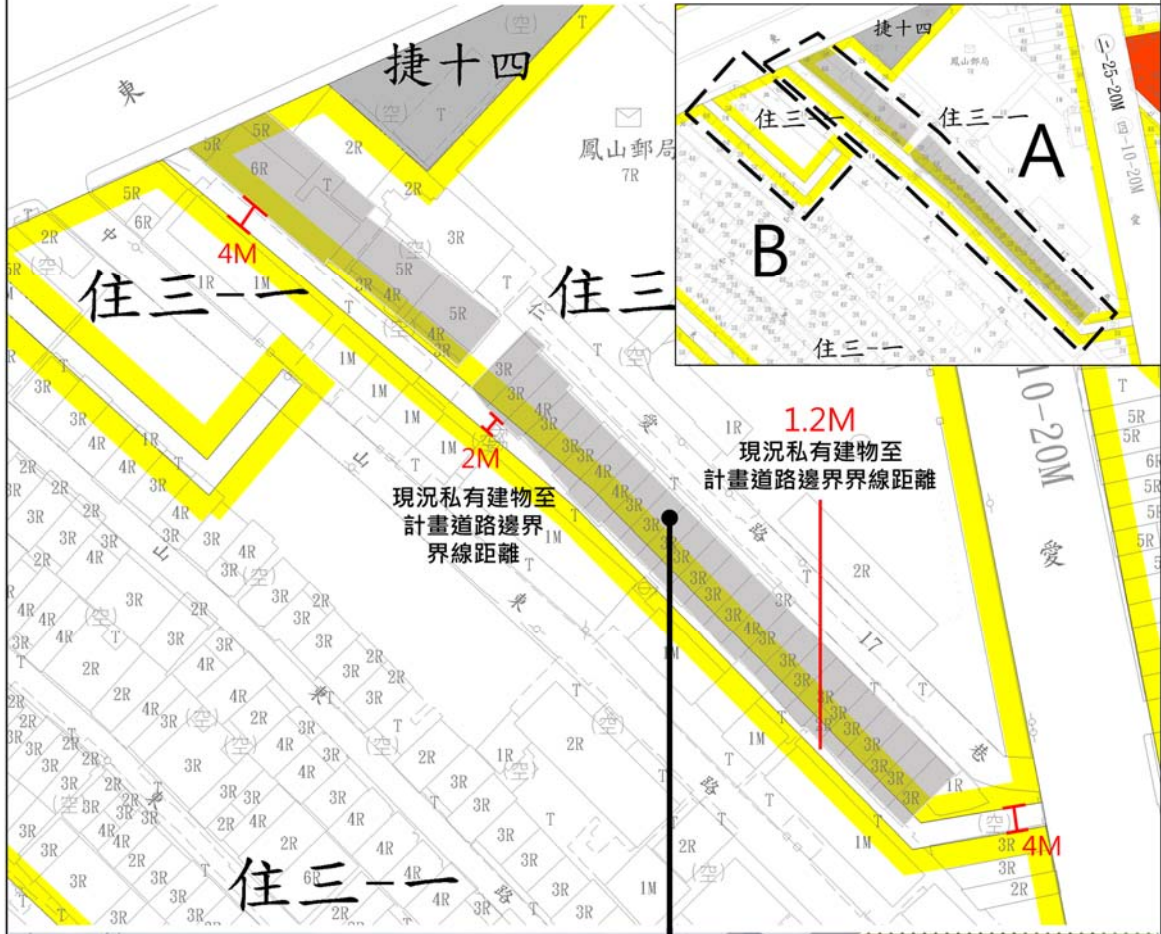
位置	道路名稱	路段	車道分隔	方向	快車道數	慢車道寬度(m)	停車位寬(m)
更新地區外	中山東路	仁愛路-光遠路	中央分隔島	向西	3	4.5	0
		仁愛路-誠德街		向東	3	6	2
		中山東路 82 巷-仁愛路			3	6	2
		鳳林路-中山東路 82 巷			3	6	2
	仁愛路	中山東路-中山東路 82 巷	標線分隔	向北	1	2	0
				向南	1	2	0
		鳳林路-中山東路 82 巷		向北	1	2	0
				向南	1	2	0
	鳳林路	中山東路	標線分隔	向西	1	6	0
		仁愛路		向東	1	6	2.5
更新地區內	中山東路 82 巷	中山東路-仁愛路	無標線	向北	0	6	0
			向南				

資料來源：本案調查彙整，調查日期 105 年 3 月。

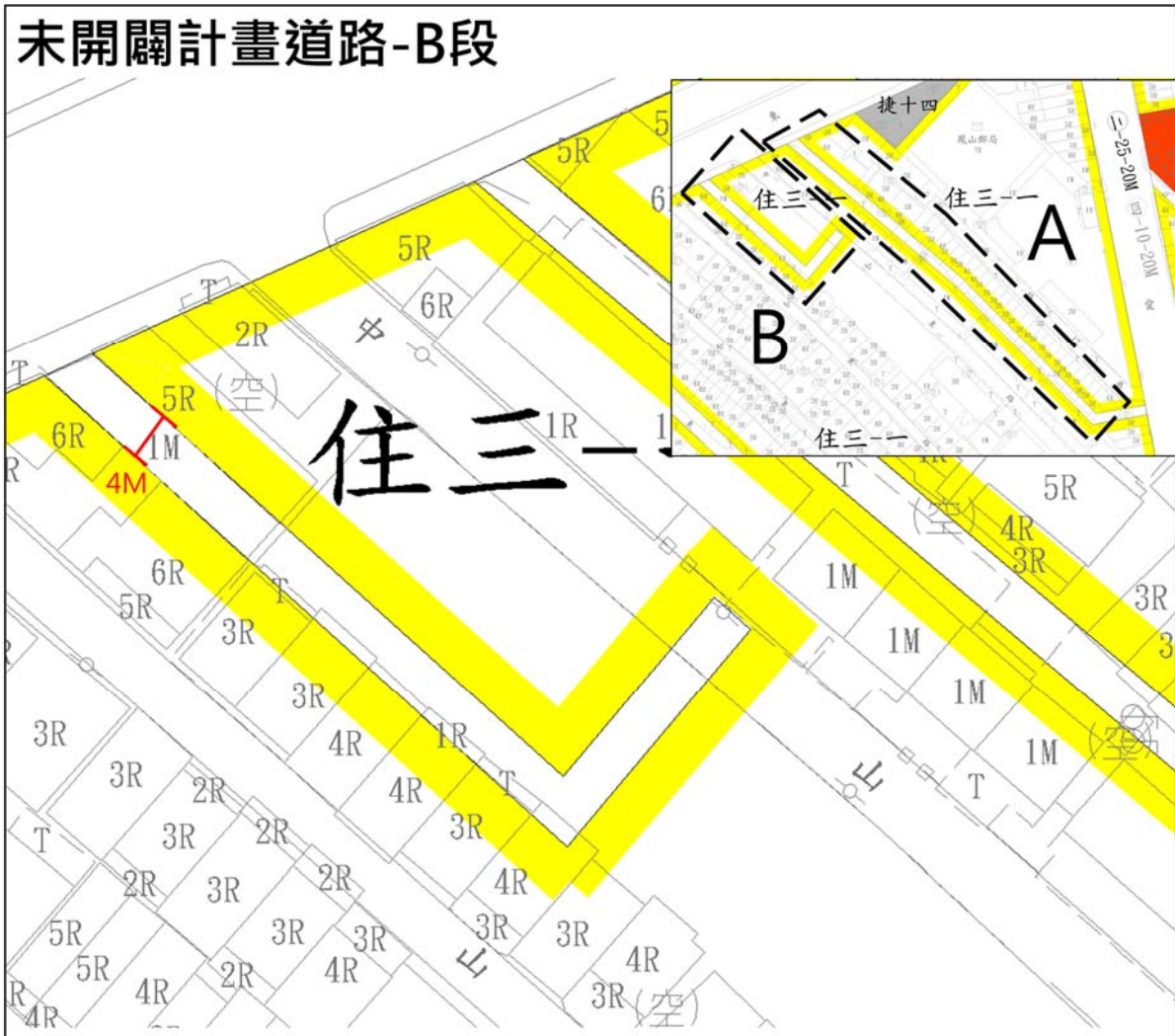


圖七 更新地區周邊現況主要服務動線示意圖

未開闢計畫道路-A段



圖八 更新地區周邊未開闢之計畫道路(A段)現況示意



圖九 更新地區周邊未開闢之計畫道路(B段)現況示意

(二)大眾運輸系統

更新地區周邊大眾運輸系統以公車及捷運為主，分別說明如下：

1. 捷運系統

現有高雄捷運橘線行經更新地區北側，並設有「鳳山國中站」兩處出口，分別位於中山東路兩側。由高雄市政府交通局統計資料顯示，捷運鳳山國中站出入人數每日平均運量約 3,400 人次左右，主要出入本站多為鳳山國中師生，其次為周邊社區居民。近三年，總運量(人次)成長率約為 3.5%，緩慢穩定成長。

2. 公車系統

更新地區周邊共有 3 站，有 6 路公車行經，更新地區周邊公車系統現況示意圖詳見圖十，路線分別說明如下：

(1) 橘 9 路公車

由統聯客運營運，起建軍站(捷運衛武營站)迄林園區公所，行經輔英科大、大寮區公所、林園高中，於更新地區周邊設有兩停靠站捷運鳳山國中站及黃埔四村站。

(2) 橘 10 路公車

由統聯客運營運，起建軍站(捷運衛武營站)迄鳳山轉運站，分 A、B 線，A 線行經鳳山商工、鳳山行政中心、瑞進路，B 線行經鳳山商工、鳳山行政中心、勝利路，於更新地區周邊設有一停靠站捷運鳳山國中站。

(3) 橘 11 路公車

由高雄客運營運，起林園站迄林建軍站(捷運衛武營站)，行經鳳山捷運站、鳳山轉運站(捷運大東站)、輔英科大、大寮區公所、林園高中，於更新地區周邊設有三停靠站：捷運鳳山國中站、仁愛路站及黃埔四村站。

(4) 8001 路公車

由高雄客運營運，起大公路站迄林園站，行經高雄市政府(四維行政中心)、國立高雄師範大學(和平校區)、鳳山捷運站、鳳山站、輔英科大、大寮區、林園區公所，於更新地區周邊設有三停靠站：捷運鳳山國中站、仁愛路站及黃埔四村站。

(5) 8010 路公車

由高雄客運營運，起高雄站迄旗山北站，行經高雄車站、道明中學、高雄市政府(鳳山行政中心)、鳳山高中、鳳山站、鳳山捷運站、佛光山、旗山轉運站，於更新地區周邊設有一停靠站捷運鳳山國中站。

(6)8010 路區間公車

由高雄客運營運，起鳳山轉運站迄旗山北站，行經鳳山站、佛光山、旗山轉運站，於更新地區周邊設有一停靠站捷運鳳山國中站。

3. 自行車系統

目前尚無自行車道行經更新地區；惟距離 600 公尺範圍內可連結鳳山自行車道系統，可通往工協新村、海風社區公園及鳳山溪、曹公圳沿岸自行車道。

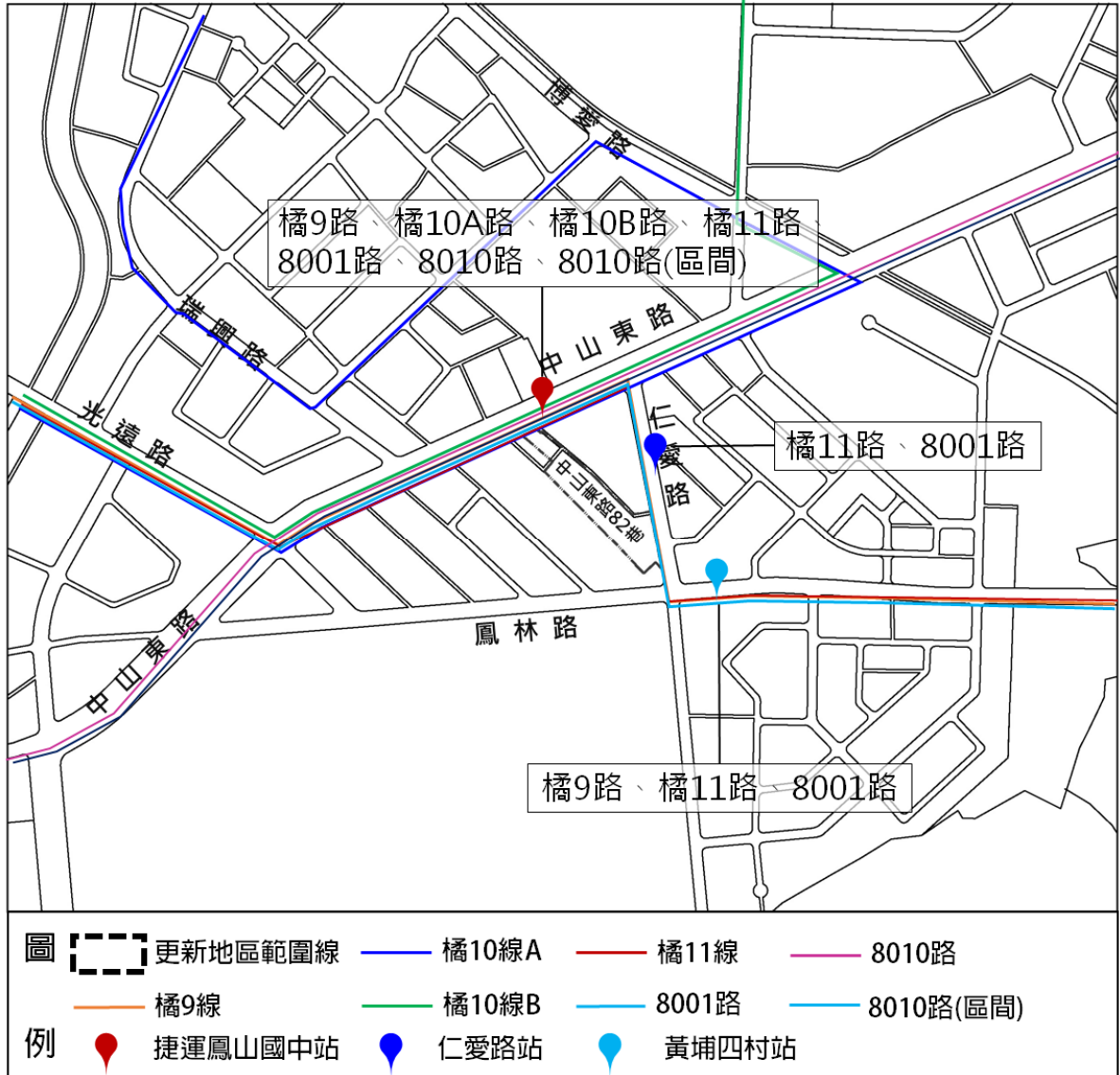
(三)停車空間

1. 路邊停車格供需現況

仁愛路道路配置上並無劃設停車格，現況皆為路邊臨時停車；中山東路近更新地區兩側有公共設施鳳山國中、郵局和捷運站，路邊汽車停靠需求皆已超過配置供給，反映日後更新開發應考量汽機車停車需求之議題。

2. 路外停車格供需現況

更新地區周邊路外停車場共計三處，其中位於鳳林路之停車場為私人經營，主要服務對象為附近居民，其餘兩處位中山東路上鳳山國中捷運站，為公有停車場，皆無劃設汽車停車格。



圖十 更新地區周邊公車系統現況示意圖

(四)更新後交通影響評估

1. 相關參數設定

依土地使用型態及開發內容推估未來開發後於全日與尖峰小時所衍生之人旅次，再由運具分配率、乘載率等參數將人旅次轉換為車旅次，預測未來開發對道路系統所帶來之交通影響衝擊。綜合相關研究報告，並參酌更新地區特性調整，依表四之參數計算更新地區尖峰小時總衍生人旅次數約為1,106人。

目前高雄市區主要使用之運具為機車與汽車，然由於本計畫區鄰近捷運、輕軌車站，對各旅次目的別之運具使用比例將有不同之影響。目前高雄市旅次主要運具以使用機車者比例最高，佔63.8%，其次為使用小型車之旅次，佔17.4%，使用自行車者佔9.3%，使用大眾運輸者佔8.2%。參考高雄環狀輕軌捷運建設之設政策設定運具使用比例進行計算，如表五所示。另依據最新之「自用小客車使用狀況調查報告」（交通部統計處，102年10月）統計結果顯示，高雄市自用小客車每次乘坐人數平均約為2.40人；機車與自行車部份，參考「高雄市長立圖書館總館新建工程交通影響評估報告」調查之結果，機車每次乘坐人數平均約為1.18人。

表四 更新地區尖峰小時總衍生人旅次數概算表

開發類型	使用類別(m ²)				總計
	商業	衍生人旅次量 (1.89人 /100m ²)	住宅	衍生人旅次量 (3.34人 /100m ²)	
住商大樓	54,56.93	約103人	30,033.90	約1,003人	約1,106人

資料來源：本案推估彙整。

表五 高雄市旅次使用運具分佈及承載率設定綜整表

主要運具別	比例	承載率
小型車	17.4%	2.40
機車	63.8%	1.18
自行車	9.3%	1.18
大眾運輸	8.2%	—
其他	1.2%	—

資料來源：高雄都會區家戶旅次訪問調查與旅次特性分析報告書，高雄市政府交通局(98.06)、102年自用小客車使用狀況調查報告。

2. 更新地區衍生交通量推估

更新地區衍生車旅次依類別計算，分別為住宅將衍生 73 輛小汽車、543 輛機車，PCU 為 345 輛(小汽車當量)；商業店鋪將衍生 8 輛小汽車、56 輛機車，PCU 為 36 輛(小汽車當量)。總產生旅次為 381 輛(小汽車當量)。更新地區開發目標年之平日及假日的昏峰道路服務水準如表七所示，開發後服務水準變動不大，除鳳林路外其服務水準位於 A~C 級之間，尚屬可接受範圍，另中山東路部分路段於昏峰時表現較差呈現 D~E 級。

表六 更新地區衍生車旅次及小客車當量核算表

使用類別	平日		
	小型車	機車	PCU
住宅	73	543	345
商業	8	56	36
總計	81	629	381

資料來源：本案推估彙整。

表七 更新地區開發目標年之平日晨、昏峰道路服務水準推估表

道路名稱	路段	車道分隔	方向	路段容量	原交通量(晨峰)	轉向比	衍生交通量	原交通量(昏峰)	轉向比	衍生交通量	V/C(晨峰)	V/C(昏峰)	服務水準變化(晨峰)	服務水準變化(昏峰)
中山東路 82 巷	中山東路-仁愛路	無標線	向北	600	12	77.42%	295	4	40.00%	152	0.512	0.261	A→B	A→A
			向南		4	22.58%	86	6	60.00%	229	0.149	0.391	A→A	A→B
中山東路	仁愛路-光遠路	中央分隔	向西	4800	1,708	58.00%	427	2,528	71.81%	612	0.445	0.654	A→B	B→C
	仁愛路-誠德街		向東	4700	1,268	42.00%	1,632	1,944	28.19%	1,498	0.617	0.732	A→C	B→D
	中山東路 82 巷-仁愛路				1,408	100.00%	1,703	1,980	100.00%	2,132	0.662	0.875	A→C	B→E
	瑞興路-中山東路 82 巷				1,420	0.00%	-	1,994	0.00%	-	0.302	0.424	A→A	B→B
仁愛路	中山東路-中山東路 82 巷	標線分隔	向北	1200	220	40.00%	34	242	20.00%	46	0.212	0.240	A→A	A→A
			向南		180	5.00%	114	364	9.01%	237	0.245	0.501	A→A	A→B
	鳳林路-中山東路 82 巷		向北		392	0.00%	-	202	0.00%	-	0.327	0.168	A→A	A→A
			向南		310	60.00%	163	412	80.00%	415	0.395	0.689	A→B	A→C
鳳林路	中山東路-仁愛路	標線分隔	向西	2000	1,844	15.28%	25	1,142	14.61%	61	0.934	0.601	E→E	C→C
	中山東路-仁愛路		向東	1500	1,890	52.08%	85	1,178	46.07%	191	1.317	0.913	F→F	E→E

資料來源：本案推估彙整。

四、公共設施

更新地區周邊 500 公尺範圍內共劃設有文教用地 2 處、捷運交通用地 2 處、機關用地 1 處、市場用地 3 處、廣(停)2 處、公(兒)2 處、公園 1 處、廣場 1 處等，更新地區周邊公共設施分布區位詳圖十一所示，開闢情形詳表八所示。

(一)開放空間

更新地區周邊 1 處公園用地及 2 處鄰里公園兼兒童遊樂場用地皆已開闢，包括基地北側之瑞竹兒童公園、西邊之黃埔公園以及東南側的杭州公園。另外，本案更新地區北側及東側各有 1 處廣場兼停車場用地(北側已開闢，東側未開闢)，而與東側廣停用地相鄰之另一廣場用地尚未開闢。

(二)文化設施

於本基地 500 公尺範圍內計 2 處文教用地，文(中)四(鳳山國中)、文(小)六(中正國小)皆位於更新地區北側，已完全開闢。

(三)服務設施

1.機關用地

機關用地計 1 處，為更新地區南側之陸軍官校。

2.市場用地

市場用地共計 3 處，本案更新地區東側(臨廣停用地)之市場用地尚未開闢，其餘東側(緊鄰仁愛路)及西側之市場用地皆已開闢，其中緊鄰仁愛路之仁愛零售市場現況已停用。

3.捷運交通用地

更新地區 500 公尺範圍內計 3 處捷運交通用地，皆位於基地北側，分別為捷運橘線鳳山國中站 1 號、2 號、3 號出口。

表八 更新地區周邊公共設施開闢率分析表

公共設施		面積 (公頃)	開闢面積 (公頃)	開闢率 (%)	備註
公園用地	公十一	0.58	0.58	100.00	黃埔公園
公園兼兒童 遊樂場用地	公兒三十四	0.27	0.27	100.00	瑞竹兒童公園
	公兒四十六	0.21	0.21	100.00	杭州公園
廣場兼停車 場用地	廣(停)十一	0.08	0.08	0.00	--
	廣(停)十	0.26	0.26	100.00	--
	廣(停)二十九	0.16	0.16	0.00	--
文教用地	文(中)四	3.79	3.79	100.00	鳳山國中
	文(小)六	4.09	4.09	100.00	中正國中
機關用地	機十四	59.48	59.48	100.00	陸軍軍官學校
市場用地	市十二	0.61	0.61	100.00	仁愛零售市場
	市三十	0.88	0.88	100.00	--
	市三十一	0.15	0.15	0.00	--
捷運系統用地		0.28	0.28	100.00	--

資料來源：本案調查彙整，調查日期 105 年 3 月。



圖十一 更新地區周邊公共設施分佈示意圖

五、土地權屬概況及建築物權屬

更新地區內總計 15 筆地號，土地總面積約 8,843 平方公尺，其中主要以公有土地為主，佔約 89.46%、私有土地佔 10.54%，更新地區土地權屬情形詳見圖十二、十三及表九、十。

(一)土地權屬

1.公有土地

本案更新地區內之國有土地包括竹子腳段 202-13、260-01、260-27、260-22 及 260-23 地號共 5 筆土地，面積計約 2,979 平方公尺；市有土地包括竹子腳 261-28、261-29、291-30、261-04 地號共 4 筆土地，面積計約 4,932 平方公尺。公有土地面積總計約 7,911 平方公尺。

本案更新地區內土地涉及之管理機關包括高雄市稅捐稽徵處、高雄市政府工務局、高雄市政府財政局、財政部國有財產署以及財政部賦稅署，共五處管理機關，以高雄市稅捐稽徵處所管之土地為最多，約 5,693 平方公尺，占本案總面積之 64.4%。

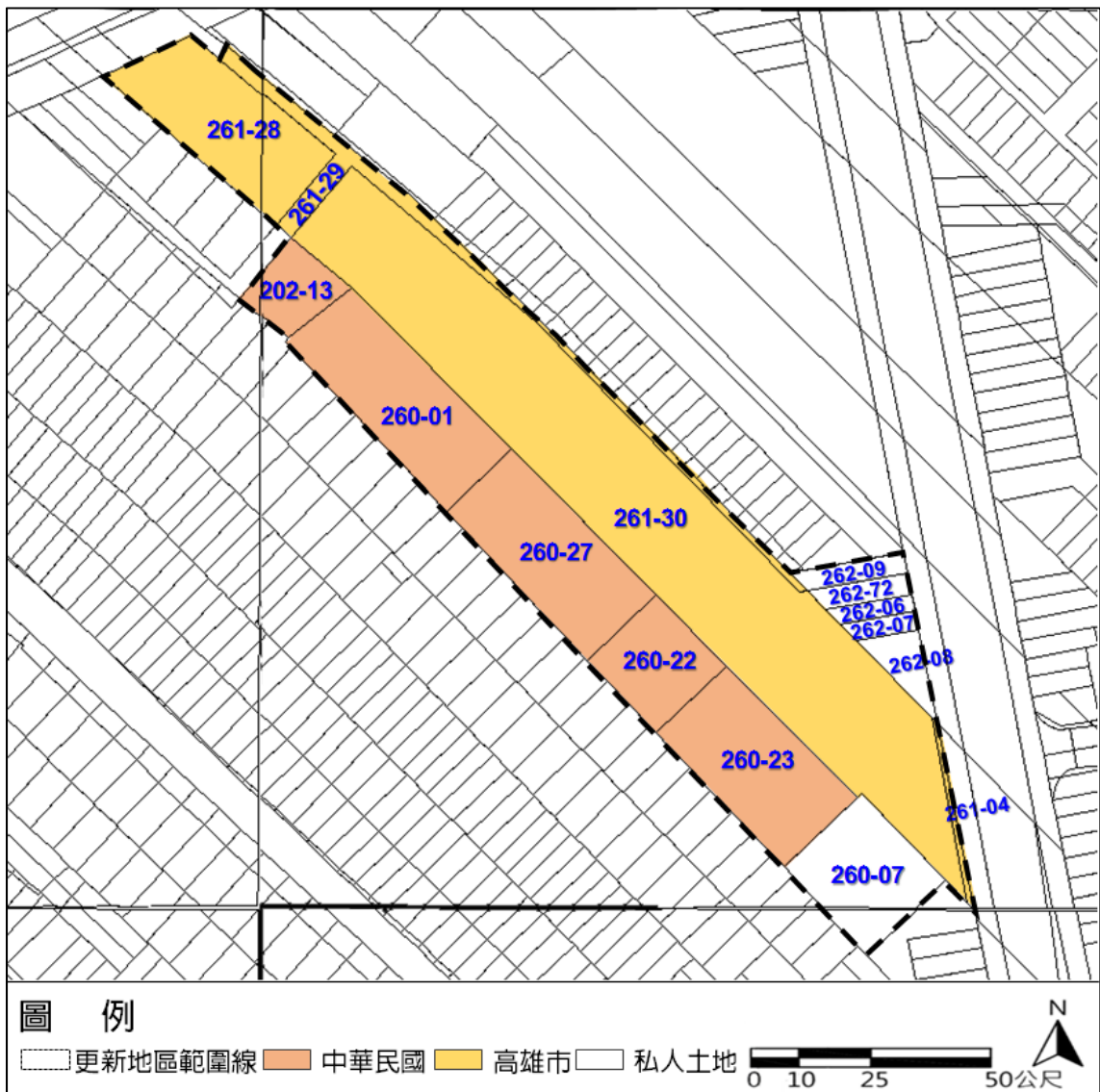
2.私有土地

本案更新地區內之私有土地包括竹子腳段 260-07、262-08、262-07、262-06、262-72、262-09 地號共六筆土地，面積計約 932 平方公尺，涉及 22 個土地所有權人。私有土地占本案總面積之 10.54%。

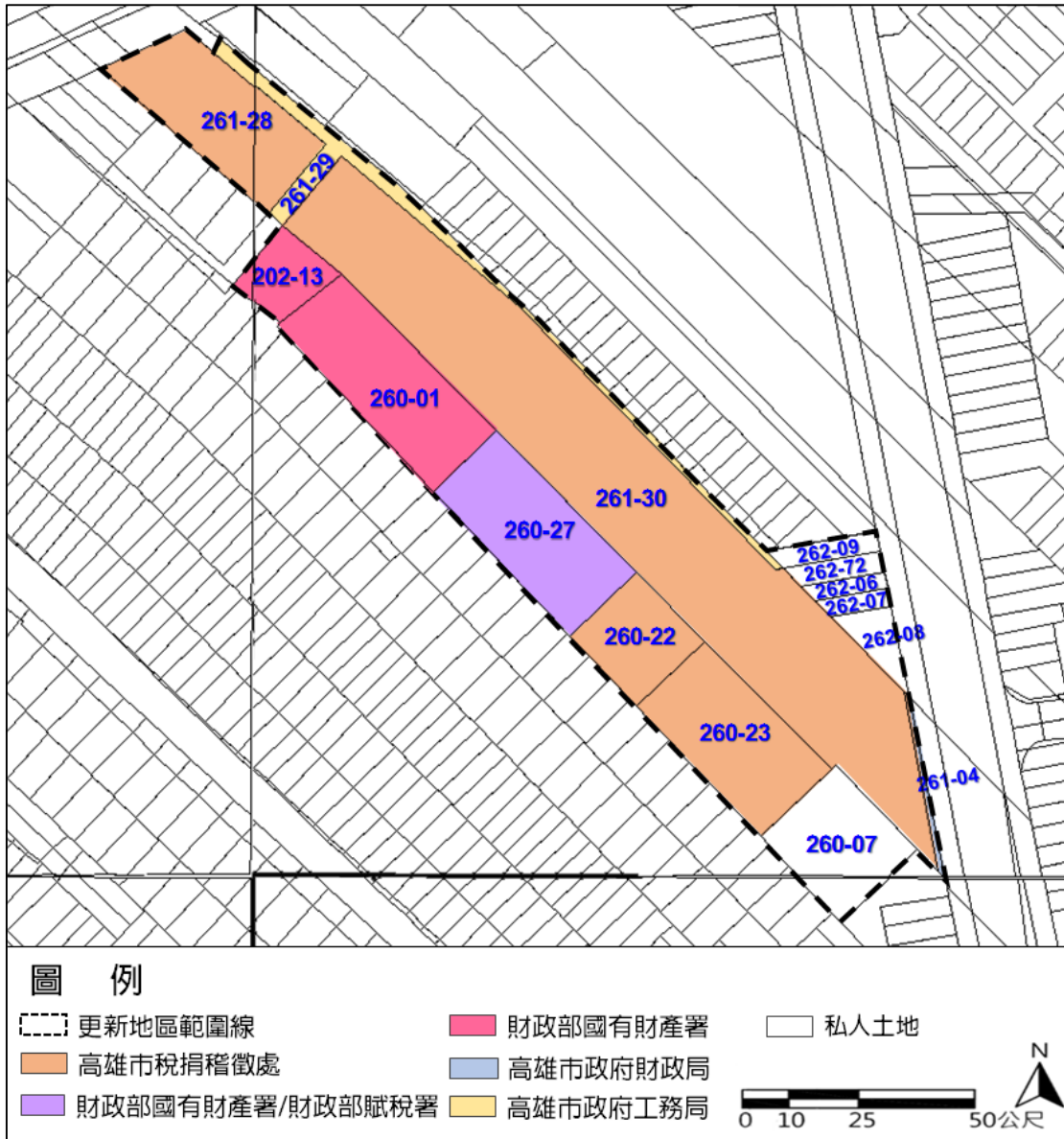
表九 更新地區土地權屬綜整表

所有權人	管理機關(者)	面積(m ²)	所占比例(%)
高雄市	高雄市稅捐稽徵處	4,541	51.35%
高雄市	高雄市政府工務局	361	4.08%
高雄市	高雄市政府財政局	30	0.34%
市地市管(1)		4,932	55.77%
中華民國	財政部國有財產署	1,054	11.92%
中華民國	財政部賦稅署與國有財產署(共同持分)	773	8.74%
國地國管(2)		1,827	20.66%
中華民國	高雄市稅捐稽徵處	1,152	13.03%
國地市管(3)		1,152	13.03%
公有土地(1)+(2)+(3)		7,911	89.46%
私有	私有地主	932	10.54%
總計		8,843	100.00%

資料來源：本案調查彙整。



圖十二 更新地區內土地權屬分佈圖



圖十三 更新地區內土地管理機關分佈圖

表十 更新地區土地權屬清冊

地段	地號	所有權人	管理機關(者)	面積 (m ²)	土地持分	公告現值 (元/m ²)	公告地價 (元/m ²)
竹子腳	261-28	高雄市	高雄市稅捐稽徵處	780	全部	55,709	16,540
	261-29	高雄市	高雄市政府工務局	361	全部	37,499	9,948
	261-30	高雄市	高雄市稅捐稽徵處	3,761	全部	38,837	9,784
	261-04	高雄市	高雄市政府財政局	30	全部	53,000	12,600
	202-13	中華民國	財政部國有財產署	231	全部	35,900	9,200
	260-01	中華民國	財政部國有財產署	823	全部	35,900	9,200
	260-27	中華民國	財政部賦稅署	773	4844/10000	35,900	9,200
			財政部國有財產署		5156/10000		
	260-22	中華民國	高雄市稅捐稽徵處	391	全部	35,900	9,200
	260-23	中華民國	高雄市稅捐稽徵處	761	全部	35,900	9,200
	260-07	私人	楊(26)	527	1/16	35,900	9,200
			陳(11)		1/16		
			陳(21)		1/16		
			周(28)		1/16		
			趙(13)		1/16		
			蔡(29)		1/16		
			趙(06)		1/16		
			吳(24)		1/16		
			黃(09)		1/16		
			蔡(30)		1/16		
			孫(05)		1/16		
鄭(16)			1/16				
許(12)			1/16				
吳(18)			1/16				
張(22)	1/16						
劉(03)	1/16						
262-08	私人	伍(01)	119	全部	53,000	12,600	
262-07	私人	施(01)	50	全部	53,000	12,600	
262-06	私人	唐(03)	60	1/2	53,000	12,600	
		唐(04)		1/2			
262-72	私人	施(01)	77	全部	51,668	12,335	
262-09	私人	王(01)	99	全部	49,545	11,913	
公有				7,911	--	351,531,907 元	90,937,834 元
私人				932	--	311,592,216 元	81,074,852 元
總計				8,843	--	39,939,691 元	9,862,982 元

資料來源：本案調查彙整，公告現值、公告地價年期為 105 年 1 月。

(二)建築物權屬

更新地區內總計 22 筆建號，包括 4 筆公有建物及 18 筆私有建物，更新地區建築物權屬情形詳見表十一。

1.公有建物

包括位於竹子腳段之 5337-00(位於 261-28 地號)、529-00(位於 260-27 地號)、5463-00(位於 260-22 地號)、4443-00(位於 260-23 地號)計四筆建號，其中 5337-00(倉庫)及 5463-00(替代役宿舍)兩筆建號為中華民國所有、管理機關為高雄市稅捐稽徵處；529-00(眷舍)及 4443-00(處長宿舍)兩筆建號為高雄市所有、管理機關為高雄市稅捐稽徵處。

2.私有建物

私有建號總計 18 筆，包括位於竹子腳段 260-07 地號的 2111-00~2115-00、2141-00~2143-00、2145-00、2169-00~2171-00、2180-00、2210-00、2213-00、2221-00 計 16 筆建號(公寓)，及本案更新地區東南側位於 262-06 地號之 3758-00 建號(仁愛路 13 號)、位於 262-72 地號之 3744-00 建號(仁愛路 15 號)。

臨仁愛路側之三幢透天建物，其中位於仁愛路 13 號南側之透天建物，經查未辦建物保存登記，係為仁愛路 15 號興建後出租予他人，非合法建物。

表十一 更新地區案建物權屬清冊

地段	地號	建號	面積 (m ²)	所有 權人	管理機關 (者)	建物門牌(高雄市鳳山區)	構造別	完成日期
竹子腳	261-28	5337-00	605.14	中華民國	高雄市稅捐稽徵處	中山東路 80 之 1 號	鋼筋混凝土造	75.11.14
	260-27	529-00	482.01	高雄市	高雄市稅捐稽徵處	中山東路 82 巷 46、47、48、49、50、51、52 號 (53、54 號未辦保存登記)	加強磚造	59.5.25
	260-22	5463-00	754.11	中華民國	高雄市稅捐稽徵處	中山東路 82 巷 54 之 1 號	鋼筋混凝土造	71.8.26
	260-23	4443-00	113.10	高雄市	高雄市稅捐稽徵處	中山東路 82 巷 55 號	加強磚造	61.11.8
	260-07	2111-00	81.25	私人	楊(26)	中山東路 82 巷 63 號	加強磚造	65.5.12
		2112-00	81.25		陳(11)	中山東路 82 巷 63 之 2 號	加強磚造	65.5.12
		2113-00	79.83		陳(21)	中山東路 82 巷 61 號	加強磚造	65.5.12
		2114-00	79.83		周(28)	中山東路 82 巷 59 之 1 號	加強磚造	65.5.12
		2115-00	81.25		趙(13)	中山東路 82 巷 57 之 1 號	加強磚造	65.5.12
		2141-00	81.25		蔡(29)	中山東路 82 巷 63 之 3 號	加強磚造	65.5.12
		2142-00	81.25		趙(06)	中山東路 82 巷 57 之 3 號	加強磚造	65.5.12
		2143-00	79.83		吳(24)	中山東路 82 巷 59 號	加強磚造	65.5.12
		2145-00	81.25		黃(09)	中山東路 82 巷 63 之 1 號	加強磚造	65.5.12
		2169-00	79.83		蔡(30)	中山東路 82 巷 59 之 3 號	加強磚造	65.5.12
		2170-00	81.25		孫(05)	中山東路 82 巷 57 之 2 號	加強磚造	65.5.12
		2171-00	79.83		鄭(16)	中山東路 82 巷 61 之 2 號	加強磚造	65.5.12
		2180-00	79.83		許(12)	中山東路 82 巷 59 號	加強磚造	65.5.12
	2210-00	79.83	吳(18)	中山東路 82 巷 59 之 2 號	加強磚造	65.5.12		
	2213-00	79.83	張(22)	中山東路 82 巷 61 之 1 號	加強磚造	65.5.12		
	2221-00	81.25	劉(03)	中山東路 82 巷 57 號	加強磚造	65.5.12		
262-06	3758-00	119.10	私人	唐(02)	仁愛路 13 號	鋼筋混凝土造	70.4.3	
				唐(03)	仁愛路 13 號			
262-72	3744-00	115.60	私人	施(01)	仁愛路 15 號	加強磚造	61.4.15	

資料來源：本案調查彙整。

六、居民意願

依據都市更新條例第二十七條，都市更新事業計畫範圍內公有土地及建築物，應一律參加都市更新，因此針對本都市更新計畫範圍內之私有土地建物所有權人進行都市更新意願調查，以了解當地居民對於未來辦理更新之方向與意願，使居民得以表達其對於更新重建或整建之意願及未來之發展方向。

本案範圍內私有地主共計 22 人，其中竹子腳 262-07 及 262-72 地號地主為同一人，因此寄送問卷份數計 21 份，經過實地訪談社區民眾，無法調查更新意願計 2 人，包括 262-09 地號及 2210 建號(中山東路 82 巷 59-2 號)兩位所有權人無法取得聯繫(不居住於本區、郵寄問卷亦無回應)。更新意願調查統計結果詳見表十二及圖十四、十五。

(一)更新意願調查結果統計分析

1.同意參與更新意願統計

(1)所有權人數比例

更新地區內私有地主計有 22 位，願意參與更新之所有權人，其中希望劃定更新地區、範圍內建物進行全區規劃重建之所有權人計有 9 人、11 位表示不願意願參更新。願意參與更新之所有權人占私有土地所有權人 40.91%，超過劃定更新單元之 1/10 所有權人數同意門檻。

(2)土地及建物面積比例

同意參與更新的土地面積比例占 41.04%、合法建物樓地板面積 42.48%，超過所有土地總面積及合法建築物總樓地板面積均超過 1/10 之同意門檻。

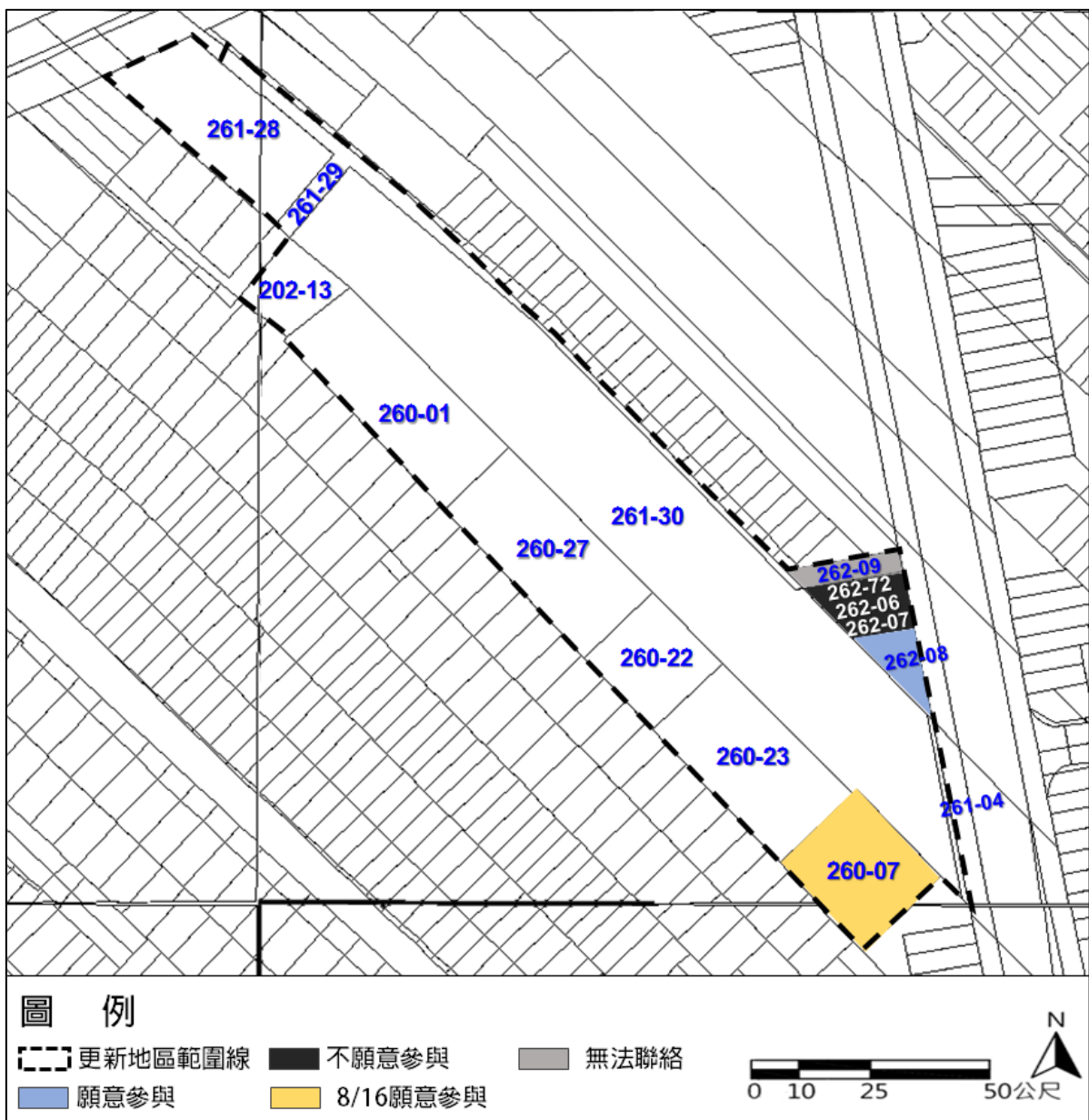
(3)區位分布情形

位於更新地區內東側之竹子腳 262-72、262-06、262-07 三筆土地不願意參與更新、262-08 地號土地願意參與更新；更新地區內西南側之 260-07 地號公寓 16 位共同持分之所有權人中有 8 位表示願意參與更新。

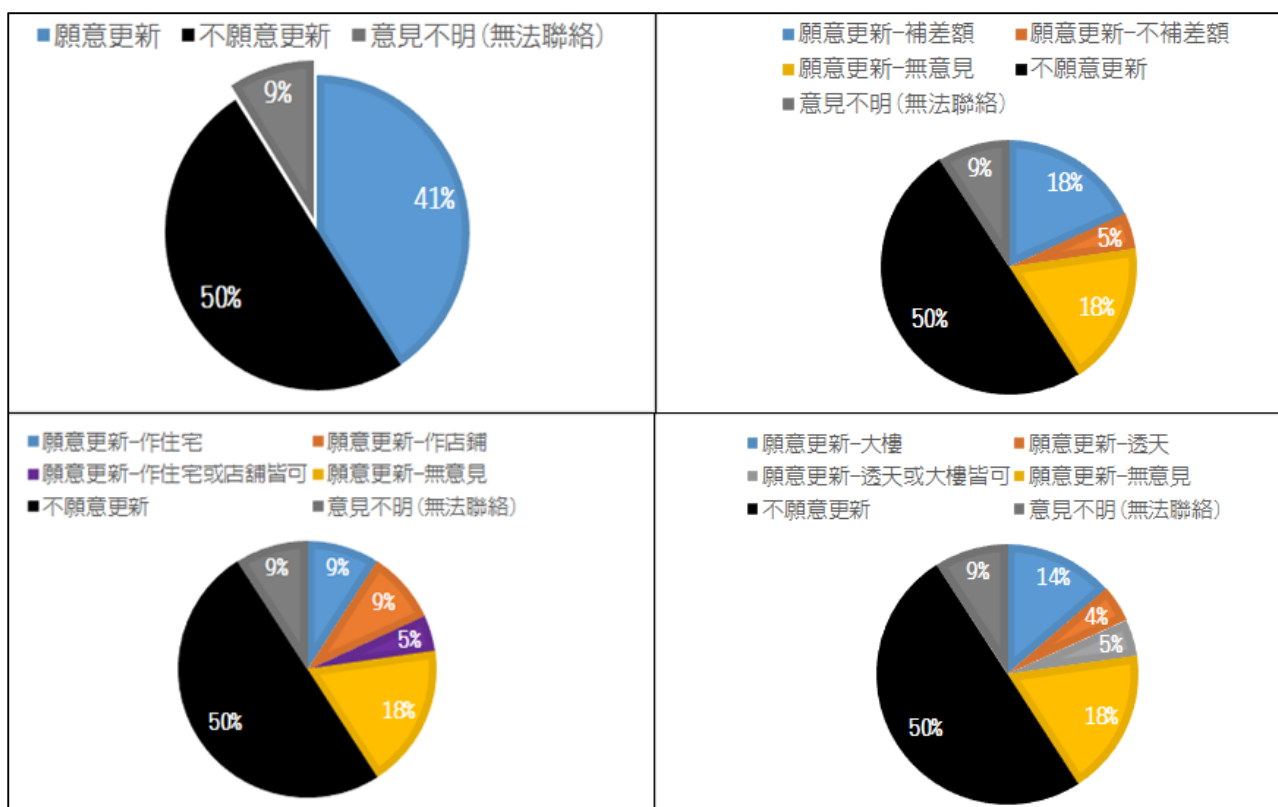
表十二 本案私有地主參與更新意願調查統計表

更新意願調查		人數統計		百分比
願意參與更新 (全區重建)	偏好分回房屋及願補差額價金未填答	4	9	40.91%
	願補差額價金	4		
	不願補差額價金	1		
不願意參與更新		11	50.00%	
無法聯絡		2	9.09%	
總計		22	100.00%	

資料來源：本案調查彙整，調查日期 104 年 9 月。



圖十四 本案願意參與更新之私有土地區位示意圖



圖十五 本案私有地主更新意願調查-各項目意見比例圓餅圖

2. 偏好都市更新後分回之房屋類型

願意參與更新之所有權人，其中偏好分回大樓產品的計有 3 人、占私有土地所有權人 13.64%，偏好分回透天產品的計有 1 人，占私有土地所有權人 4.55%，透天或大樓形式皆可的計有 1 人，占私有土地所有權人 4.55%。其餘願意參與更新但無意見之所有權人計有 4 人。

3. 更新分回後之房屋用途

願意參與更新之所有權人，其中預計更新後房屋將作住宅使用的計有 3 人、占私有土地所有權人 13.64%，作店鋪使用的計有 2 人、占私有土地所有權人 9.09%，作住宅及店鋪皆可的計有 1 人、占私有土地所有權人 9.05%。其餘願意參與更新但無意見之所有權人計有 3 人。

4. 更新重建願補差額價金所有權人數統計

願意參與更新之所有權人，其中願意補差額價金選配較大房屋之所有權人計有 4 人、占私有土地所有權人 18.18%，不願意補差額價金之所有權人既有 1 人、占私有土地所有權人 4.55%，其餘願意參與更新但無意見之所有權人計有 4 人。

(二)更新意願調查綜整分析

更新地區東側五筆私有土地涉及都市計畫道路調整後銜接至仁愛路之位置，目前惟有竹子腳段 262-8 地號私有土地地主表示有意願參與更新，此部分於後續更新單元劃定之範圍及都市計畫道路調整方案中需納入考量。

七、都市發展課題

課題一：更新地區雖位於捷運站周邊，但整體南部都市更新發展條件相較於北部有限，影響更新財務效益。

說明：綜觀整體臺灣南部不動產市場相較於北部較不利於都市更新發展，而鳳山地區房地產市場除文山、鳳青重劃區較熱絡外其他地區房地市場交易情形相較趨緩，本案位於鳳山區與大寮區交界，市場行情相較其餘鳳山地區較不熱絡，恐降低更新財務效益，提高都市更新共同負擔。

對策：

- 1.以公辦都市更新方式，由政府辦理都市計畫變更、協助與相關機關協調拆遷戶搬遷與溝通配合事項...等，以降低投資風險與不確定性，強化開發業者進場擔任實施者之信心。
- 2.加強引入產品特色，不一定將更新獎勵容積用罄，審慎計算投資報酬最有利之樓地板面積，以進行產品定位與建築規劃。

課題二：都市計畫道路系統與現況街巷紋理不相符，且部分計畫道路用地範圍與既有建物重疊，徵收開闢不易，影響更新地區動線服務完整性。

說明：現況道路貫穿基地中央，並有連棟透天新建於現有巷道與中山東路口，而計畫道路(尚未開闢)位於基地東北側，計畫寬度僅 4 米，會車不易，動線規劃應全面考量整體環境。

對策：

- 1.建議研議都市計畫道路調整方案，以變更路型及寬度，作為更新地區主要交通動線，除可供汽機車雙向通行外，既有鄰地房舍交通出入亦可維持。
- 2.更新地區亦可利用基地開挖地下層停車場之動線通道，供基地內車行出入中山東路 82 巷保留之部分巷道，以進出連結至中山東路、仁愛路。

課題三：更新地區屬狹長型，區內二處私有地位於關鍵位置，影響更新規劃的完整性。

說明：二處私有地位於基地東側臨仁愛路，位屬基地主要聯外交通位置，應強化溝通整合，維持更新地區系統發展之完整及交通可及性。

對策：

- 1.透過廢止部分現有巷道及變更都市計畫之作法，塑造更新地區規劃規模及完整性。
- 2.調查私有地參與更新意願，依整合情形彈性調整更新單元劃設範圍，並提出多元開發方案。
- 3.若可整合私有地主則採權利變換方式實施更新事業，後續可依權利價值比例分配更新後房地。

課題四：現地仍有部份眷戶居住，後續安置方式應有完整配套。

說明：現地有四戶合法配住戶，配住戶無房地所有權，依更新條例無法參與權利分配，亦不符「高雄市市有眷舍房地加速處理要點」對象，需待有明確開發計畫，經國有財產署與市府財務局討論確認處理方式。

對策：

- 1.考量加速地上物處理，給予必要的安置或搬遷獎勵補償，有助於減緩時程延宕。高雄市政府專案比照市地眷「高雄市市有眷舍房地加速處理要點」辦理。
- 2.建議於都市更新計畫核定後，進行簽辦專案補償，倘配住戶不接受專案補償，則依循法定程序訴訟返還。

肆、計畫基本目標與策略

一、落實大眾運輸導向發展理念，活化都市閒置空間

更新地區緊鄰高雄捷運鳳山國中站及省道支線上，往市中心及屏東地區交通便捷，具備通勤住宅發展效用。應以場站(Station)及節點(Node)發展範圍，於捷運車站周邊地區發展高密度集合住宅，並建立舒適步行及腳踏車行空間，落實大眾運輸導向發展之理念、提升公益性。

配合大眾運輸導向(T.O.D)的發展理念，藉由多元使用的發展與豐富活動的引入，來支持大眾運輸工具的使用率，藉此來活絡發展周邊地區，在空間的規劃設置上應強調多元化尺度的街道廣場空間設計、多變化的建築造型語彙、避免單調呆版的空間設計元素，藉以達到活絡空間吸引使用者之目的。

二、結合公共設施與藍、綠資源，營造舒適生活環境

更新地區周邊包括黃埔陸軍軍官學校及鳳山溪，藍綠資源豐富，公共設施服務機能完善、環境幽靜，具發展觀景住宅之潛力，可與周邊開放空間建立緊密的連結關係。本案未來規劃興建優質通勤景觀住宅大樓，並可結合智慧型住宅、綠色節能建築等設計，以提供安全便利、健康舒適的居家環境。

三、強化人行路網系統，串連地方性商業活動與場站空間

區內可適當引進鄰里性生活商業於地面層服務消費需求，配合人行空間網絡連接，建立空間自明性與營造人性化尺度的商業空間發展主軸。

伍、實質再發展

本更新地區適合大眾運輸村的發展理念，強調以車站為交通轉運中心及地區生活機能的服務核心，爰此，本更新計畫針對開放空間節點、交通動線系統等相關項目，訂定實質再發展原則，作為後續推動之依據。更新地區開放空間及交通系統發展構想示意詳見圖十六。

一、開放空間規劃

(一)開放空間節點

為維持都市景觀通透性，主要開放空間節點規劃於更新地區兩端臨中山東路及仁愛路側，分別留設街角廣場；配合建築規劃，於大樓出入口留設多處小型開放空間，提供舒適的人行活動與休憩空間，結合北側之綠帶廣場作為人行視覺端景，打造以行人為本的開放空間，有利步行銜接大眾運輸的使用。

(二)景觀植栽計畫

沿建築物周邊應配置植栽帶並環繞人行空間，同時設置街道家具，提供居民休憩與停留的人行通道。考量視覺美感及空間層次外，建議選配原生樹種或適合當地土壤及氣候、移植容易且生長快速且適應性強之喬木先行栽植，以改善微氣候；植栽群落以複層式為主要配置方式，形塑不同形式與立體平面等不同層次的開放空間，以產生多樣性的視覺景觀變化。

(三)夜間照明計畫

本案更新地區指定留設之公共開放空間，應設置中低光源之照明設施，建築物低層部入口處、建築物面前廣場及開放空間，應特別加強其夜間照明設計。

二、整體交通系統計畫

(一)人行及自行車動線系統

1.人行步道

建築基地四周應留設 2 公尺以上人行步道，予以大量綠化，提供充足遮蔭與照明，創造舒適的步行空間，串聯中山東路人行步道，通往捷運鳳山國中站，提升民眾步行意願及大眾運輸使用率，提升都市更新公益性。

2.公共自行車租賃站

配合政策需求，於北側臨中山東路之法定空地，保留公共自行車租賃站建置空間，以提升民眾使用公共大眾運輸工具轉乘、使用效率，提升本案都市更新公益性。

(二)車行動線系統

1.主要動線及出入口設置

考量交通安全與降低對當地交通影響，規劃人車分離動線，車行以社區之地下層進出中山東路、仁愛路。基地內汽車出入口設置道路交叉口距離不得小於 10 公尺。

2.車行動線介面

沿道路配置植栽帶、環繞人行空間，並設置公共藝術與街道家具提供休憩與停留的都市場所，提高社區居住隱密性並增加人行空間安全性。

三、土地使用活動型態

土地使用活動型態以 TOD 大眾運輸導向之住宅大樓為主，地面層可適當引入商業活動，滿足鄰里購物需求；留設北側狹長基地為作為法定空地，並加以綠化，型塑、延伸整體視覺穿透性。

北側基地未來開發指定設置開放空間(該範圍不得計入開放空間獎勵)、臨中山東路 82 巷設置至少 8 米以上可供車行之通道，未來建築開發應提送本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議。北側基地開放空間留設示意圖詳圖 16。



圖十六 更新地區北側基地開放空間留設示意圖

四、都市防災計畫

(一)防(救)災據點

社區內之公園、綠地、兒童遊樂場等公共開放空間，除平時可作為地區居民之活動場所外，因其空曠與綠覆率高之特性，除可延緩災害之蔓延與二次災害之發生，亦具備緊急避難場所與防災據點之功能。以更新地區空曠場域空間為主，並須遠離危險性設施。

若建築物受災損狀況嚴重，有長期安置需求時，更新地區周邊以廣(停)15、鳳山國中、陸軍軍官學校為之。防(救)災據點詳如圖十八。

(二)防(救)災路線

避難及救災動線皆是用以連接災區、救災中心、醫療系統與避難空間等地點之交通動線，由於災害發生時會產生互相干擾情形，因此須適當區隔兩種動線，計畫區防災道路系統之規劃主要係依據道路層級及寬度來劃分，此外，更應視現有道路的地理位置及實質空間條件等，分別賦予其不同之機能。防災動線詳如圖十七。

1.緊急道路

以現有路寬二十公尺以上道路，並考慮可延續通達全市各區域之主要輔助道路為第一層級之緊急道路，以為迅速進行救災與執行相關之緊急應變措施，更新地區周邊中山東路、仁愛路及鳳林路。

2.避難動線

主要避難動線應遠離危險性設施(如加油站、煤氣行、變電所)，以更新地區周邊現有路寬八公尺以上道路，為第二層級的救災與避難道路。

3.延燒防止帶

寬度 6 公尺以上之道路具延緩災害之蔓延之功能，因此藉由防災道路系統串連計畫區內之公園、綠地等用地形成火災延燒防止地帶，公園、綠地等公共開放空間，因其空曠與綠覆率高之特性，避免火災快速延燒於其他範圍內，使災害損失降至最低。

更新地區位於巷弄之內，建議可於植栽樹種選用耐火樹種，如：楊梅、木荷、青剛櫟、烏心石等，且多數結有果實，兼具防災、景觀、生態(誘蝶引鳥)之功能。

(三)防(救)災指揮中心

以現有醫療院所、機關用地、派出所作為救災指揮中心，或於學校、公園等大型開放空間成立臨時性救災指揮中心。更新地區周邊以鳳山國中為鄰近之防(救)災指揮中心。



圖十七 防災動線配置示意圖

陸、更新單元劃定基準

一、以「重建」方式實施都市更新事業

考量更新地區內其他土地更新再發展之可能性，參考高雄市都市更新自治條例，土地及合法建築物所有權人自行劃定更新單元，以重建方式實施都市更新事業者，應符合下列所述規定之一。後續可由土地所有權人自行依更新單元劃定基準劃定都市更新單元辦理都市更新之可能性，享有都市更新容積獎勵及稅賦減免等優惠。

(一)完整街廓。

(二)同一街廓內臨接現有道路或計畫道路且土地面積在五百平方公尺以上。

前項所稱街廓，以基地四周臨接計畫道路為原則。但臨接永久性空地、公園、廣場、堤防或河川等時，其臨接部分之邊界得視為街廓邊界。

二、以「整建」或「維護」方式實施都市更新事業

依高雄市都市更新自治條例第八條，土地及合法建築物所有權人自行劃定更新單元，以整建或維護方式實施都市更新事業者，其更新單元應至少為一幢建築物。

柒、其他

更新地區範圍內存有既成巷道(中山東路 82 巷)，將更新地區南北向切割為狹長型基地，造成後續建築規劃方案受限，應藉由廢止部分現有巷道及依都市計畫法規定程序調整變更都市計畫道路系統，提升地區交通動脈服務便捷性，強化整體規劃完整性與連貫性。

一、中山東路82巷辦理部分巷道廢止

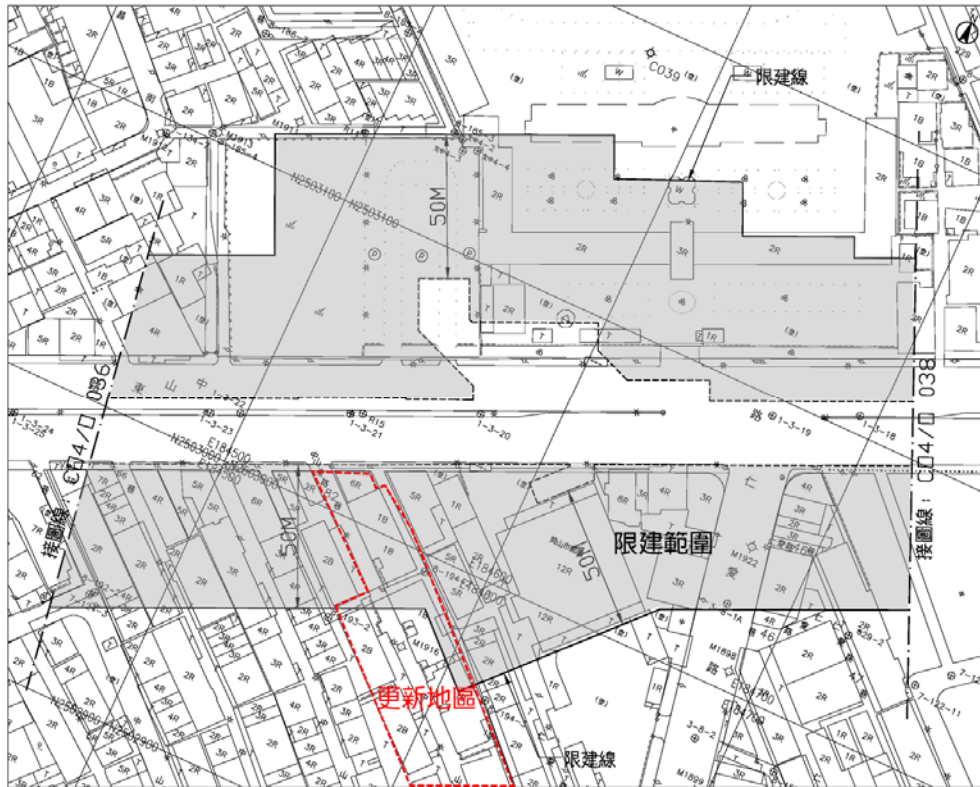
現有巷道(中山東路 82 巷)除保留南北段已指定建築線之路線外，應於都市更新事業計畫，依高雄市都市更新自治條例第 11 條：「都市更新事業計畫範圍內非屬計畫道路之現有巷道，經整體規劃為可供建築用地且鄰近計畫道路已經開闢或另有其他道路可供公眾通行者，得經審議會審議通過後予以廢止或改道」辦理中山東路 82 巷部分廢止作業。

二、都市計畫細部計畫變更

本案涉及都市計畫變更應依公告發布實施之『變更高雄市鳳山細部計畫(部分道路用地為住宅區)(配合高雄捷運鳳山國中站周邊地區更新計畫)案)』辦理。

三、本案部分範圍之建物興建開發行為需會商捷運主管機關

更新地區部分範圍位於大眾運輸系統兩側限建範圍內，限建範圍內之建物興建開發應檢具建築法規定之文件及書件，向當地主管建築機關申請，由當地主管建築機關會商捷運主管機關審核同意後發給之；後續實施者申請開工前，應先會同捷運主管機關及捷運營運機構，辦理捷運設施之現況調查及現況測量，並提出與原設計保護捷運設施相符之施工計畫，由當地主管建築機關會商捷運主管機關審核同意後始得開工。捷運限建範圍(橘線-大東站至鳳山國中站)詳見圖十八。



圖十八 高雄捷運禁建限建範圍地形圖(橋線-大東站至鳳山國中站)