

變更澄清湖特定區計畫
(仁武產業園區)細部計畫
(配合國道7號高雄路段新建工程)案
計畫書

變更機關：高雄市政府
申請機關：交通部高速公路局

中華民國114年1月

變更澄清湖特定區計畫（仁武產業園區）細部計畫（配合國道「號高雄路段新建工程」案計畫書

高 雄 市 變 更 都 市 計 畫 審 核 摘 要 表		
項	目	說 明
都 市 計 畫 名 稱	變更澄清湖特定區計畫（仁武產業園區）細部計畫（配合國道7號高雄路段新建工程）案	
變 更 都 市 計 畫 法 令 依 據	都市計畫法第27條第1項第4款	
變 更 都 市 計 畫 機	高雄市政府	
申 請 變 更 都 市 計 畫 機	交通部高速公路局	
公 開 座 談 會	本工程已於112年10月11日至113年7月1日分別召開3場興辦事業公聽會，符合「都市計畫草案辦理公開展覽前應行注意事項」第四項第二款第一目但書規定，故免辦理座談會。	
本 案 公 開 展 覽 起 訖 日 期	公 開 展 覽	
	公 開 說 明 會	
人 民 團 體 對 本 案 之 反 映 意 見		
本 案 提 交 各 級 都 市 計 畫 委 員 會 審 核 結 果	市 級	

目 錄

壹、緣起.....	1
一、計畫緣起	1
二、計畫目的	3
三、計畫辦理必要性與急迫性	3
貳、變更依據.....	4
參、計畫區位及範圍.....	5
肆、歷次及現行都市計畫概要.....	6
一、歷次都市計畫檢討變更概要	6
二、主要計畫指導內容	6
三、現行細部計畫內容概述	9
伍、實質發展現況.....	11
一、自然環境分析	11
二、土地使用現況	14
三、土地權屬	16
陸、工程說明.....	18
一、工程範圍	18
二、工程規劃內容	19
三、路權範圍劃設原則	22
四、交通分析	24
五、工程效益	27
柒、實質變更計畫.....	28
一、變更理由	28
二、變更原則	29
三、變更內容	31
四、變更後計畫	33

捌、事業及財務計畫.....	35
一、用地取得	35
二、建設經費及來源	35
三、辦理進度	35

附件一 行政院 112 年 3 月 23 日院臺交字第 1121006412 號函

附件二 內政部 113 年 11 月 1 日內授國都字第 1130045465 號函

附件三 「國道 7 號高雄路段新建工程」興辦事業計畫公聽會會議紀錄

附件四 「國道 7 號高雄路段計畫環境影響評估報告書」審查結論及環境影響評估報告書摘要

圖 目 錄

圖 1-1 路線規劃示意圖	2
圖 3-1 變更位置示意圖	5
圖 4-1 主要計畫變更內容示意圖	8
圖 4-2 現行細部計畫土地使用計畫示意圖	10
圖 5-1 變更範圍坡度分布示意圖	12
圖 5-2 變更範圍地質分布示意圖	13
圖 5-3 變更範圍土地使用現況調查示意圖	14
圖 5-4 變更範圍土地使用現況照片	15
圖 5-5 變更範圍土地權屬分布圖	17
圖 6-1 本工程範圍區位暨環境現況示意圖	18
圖 6-2 本工程涉及都市計畫區示意圖	18
圖 6-3 主線標準斷面示意圖	19
圖 6-4 主線路堤路塹段標準斷面示意圖	19
圖 6-5 單（雙）車道匝環道標準斷面示意圖	20
圖 6-6 烏松、仁武路段平縱面路線布設示意圖	20
圖 6-7 大坪頂、大寮鳳山路段平縱面路線布設示意圖	22
圖 6-8 臨海工業區、大坪頂路段平縱面路線布設示意圖	22
圖 6-9 橋梁段主線路權劃設示意圖	23
圖 6-10 橋梁段匝道路權劃設示意圖	23
圖 6-11 神農路/國 7 匝道路口延滯分析圖	25
圖 6-12 澄觀路/水管路路口延滯分析圖	25
圖 6-13 澄觀路/仁林路路口延滯分析圖	26
圖 6-14 澄觀路/新庄路路口延滯分析圖	26
圖 6-15 既有道路目標年（140 年）有無國 7 建設情境之交通影響	27
圖 7-1 變更原則態樣示意圖	30
圖 7-2 變更內容示意圖	32
圖 7-3 變更後土地使用計畫示意圖	34

表 目 錄

表 4-1 澄清湖特定區計畫（仁武產業園區）歷次變更一覽表	6
表 4-2 主要計畫實質變更內容綜理表	6
表 4-3 現行計畫土地使用分區面積表	9
表 5-1 變更範圍土地清冊綜理表	16
表 6-1 設計方案連絡道交通量指派結果	24
表 7-1 變更內容綜理表	31
表 7-2 變更後土地使用計畫表	33
表 8-1 事業及財務計畫表	35

壹、緣起

一、計畫緣起

高雄都會區人口數近年來已達約350萬人，加上高雄港每年貨櫃逾千萬之吞吐量，造成高雄都會區之交通運輸型態日益複雜且壅塞，長期仰賴國道1號提供長途城際、都會通勤，並肩負高雄海空國際運輸服務功能，加上重車比高達三成以上，致使國道1號高雄路段無法滿足日益成長之交通量。

交通部運輸研究所於95年12月20日召開「高雄都會區聯外運輸系統去瓶頸改善方案」會議，結論建議由前國工局辦理自高雄港區內直接經高雄都會區東側新闢一符合高快速公路標準公路之可行性研究，除可有效解決高雄都會區城際及都會交通壅塞問題外，並提高高雄港聯外運輸效率，有效提升高雄港交通營運績效及競爭力。本計畫可行性評估奉行政院於99年3月19日核定後，辦理綜合規劃作業。環保署（現環境部）於103年9月召開進入二階環評前的範疇界定審查會議，至107年12月18日共召開22次延續會議，確認範疇界定指引表全部內容並做成會議結論，後於111年9月28日環保署環評審查委員會第428次會議審查通過環境影響評估，建設計畫奉行政院於112年3月23日核定。

經綜合評估最佳方案為起點銜接國道10號往南行經大社區、仁武區、鳥松區、大寮區、鳳山區、小港區、林園區，沿臨海工業區東側至洲際貨櫃聯外道路南星路止，建構高雄都會區東側廊帶及健全整體高（快）速公路路網，並促進地區均衡發展，總長約23公里，詳圖1-1所示。



圖 1-1 路線規劃示意圖

二、計畫目的

- (一) 提供高雄港聯外及高雄都會區東側地區便捷快速之公路運輸服務，有效分擔國道 1 號南部路段龐大車流。
- (二) 提高高雄港聯外運輸效率，進而提升高雄港營運績效及國際競爭力。
- (四) 因應原高雄縣、市合併，港市再造以及產業重新布局，擘劃一條高雄港東側聯外高（快）速公路，提供新的發展廊帶及腹地，重啟南部經濟活力。
- (五) 經由完整高快速路網之建立，加速高雄市整合發展，提升高雄都會東側大社、仁武、鳥松、大寮、鳳山、小港、林園等地區使用高快速公路之可及性，及提供便捷直通之高快速公路服務，促進都會區之均衡發展。
- (六) 沿線主要幹道設置交流道連絡道服務地區，縮短旅行時間距離以節省油耗，使長短程旅次分流，分散市區通過性車流，強化都會區聯繫及生活機能。

三、計畫辦理必要性與急迫性

本工程自高雄市大社區起點銜接國 10，往南行經大社區、仁武區、鳥松區、大寮區、鳳山區、小港區、林園區，沿臨海工業區東側至洲際貨櫃聯外道路南星路止。全長約 23 公里，工程及用地費用合計 1357.9 億元，為行政院核定之國家重大建設，具時效性且工程期程甚為緊迫。為配合期程，用地取得作業須於 114 年前完成，以利 119 年 11 月完工通車。

此外，本工程路線受限於北段銜接國 10、整合既有仁武交流道，並考量未來與高屏二快銜接及北延彈性，中段利用公有地（官校及步校訓練場），銜接台 88 建構系統交流道，以及南段機場航高限制，銜接區域較佳連絡道路（高松路橋），利用沿海三路既有道路用地，成為高雄港產業便捷聯外運輸主要幹道。故整體路線可調整幅度小，且相關用地已優先使用公有地、減少徵收私有地及地上物拆遷，並保有設定區分地上權可行性等因素，同時於工程可行性下，結構體之配置與設計均已考量使用必要且最小限度範圍，並就周邊選擇合理用地以研選最適方案，所需土地已達必要最小限度且無其他可替代地區。

考量各項工程設計及先期作業均已展開，用地取得順利與否，

攸關後續施工及完工通車期程，且對提升高雄港競爭力及健全區域交通路網具重要意義，實有必要性、合理性與急迫性。另依行政院 112 年 3 月 23 日核定函：「（一）本計畫可健全區域高快速路網，提升高雄都會區東側地區高快速公路可及性、高雄港區產業便捷聯外運輸與區域競爭力，並紓解國道 1 號容量負擔等，請加速推動。」

另高速公路局（以下簡稱高公局）已依土地徵收條例等相關法令規定，通知土地所有權人及利害關係人等舉辦 2 場興辦事業計畫公聽會，分別於 112 年 10 月 11 日至 12 日、112 年 10 月 16 日至 17 日召開第 1 場公聽會，於 113 年 3 月 29 日、113 年 4 月 19 日至 20 日、113 年 5 月 6 日召開第 2 場公聽會，以及 113 年 7 月 1 日召開第 3 場公聽會，並揭露計畫路線所需土地使用情形，且公聽會期間民眾提出之陳述意見大多處理完竣。爰此，考量本工程具備必要性、合理性與急迫性，且經評估用地取得期程及應辦理之變更都市計畫作業，無法納入後續通盤檢討一併辦理，擬依《都市計畫法》第 27 條第 1 項第 4 款規定，採個案變更方式辦理本計畫。

貳、變更依據

本計畫配合國道 7 號高雄路段新建工程計畫辦理，係屬中央重大建設計畫，故依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款規定辦理。

參、計畫區位及範圍

國道7號高雄路段新建工程範圍涉及澄清湖特定區計畫（仁武產業園區）細部計畫區之土地，包含高雄市仁武區仁新段1-3地號等31筆土地，本次變更位置及範圍詳圖3-1所示。

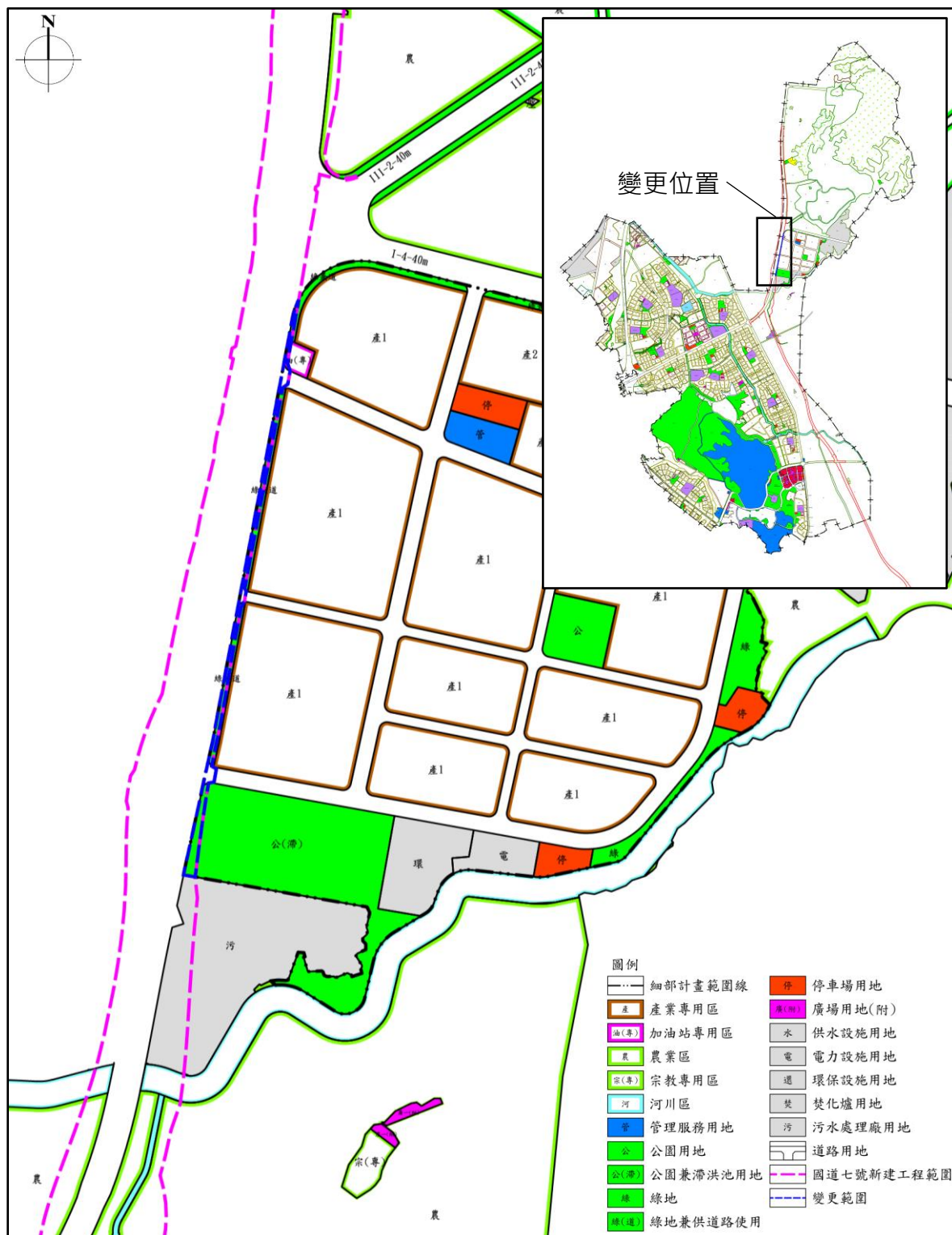


圖 3-1 變更位置示意圖

肆、歷次及現行都市計畫概要

本計畫變更範圍坐落於澄清湖特定區計畫（仁武產業園區）細部計畫區，其都市計畫辦理歷程、主要計畫指導內容及現行都市計畫說明如下。

一、歷次都市計畫檢討變更概要

本計畫變更範圍隸屬澄清湖特定區計畫（仁武產業園區）細部計畫區，該計畫於民國108年9月公告發布實施，並於民國113年2月公告發布實施「變更澄清湖特定區計畫（仁武產業園區）細部計畫（配合土地使用分區管制要點調整）案」，詳表4-1所示。

表 4-1 澄清湖特定區計畫（仁武產業園區）歷次變更一覽表

項次	編號	計畫名稱	公告字號	公告發佈 實施日期
1	905	擬定澄清湖特定區計畫（配合高雄市仁武產業園區）細部計畫案	高市府都發規字第10833688101號	108.09.23
2	1046	變更澄清湖特定區計畫（仁武產業園區）細部計畫（配合土地使用分區管制要點調整）案	高市府都發規字第11330502603號	113.02.20

統計時間：民國113年10月。

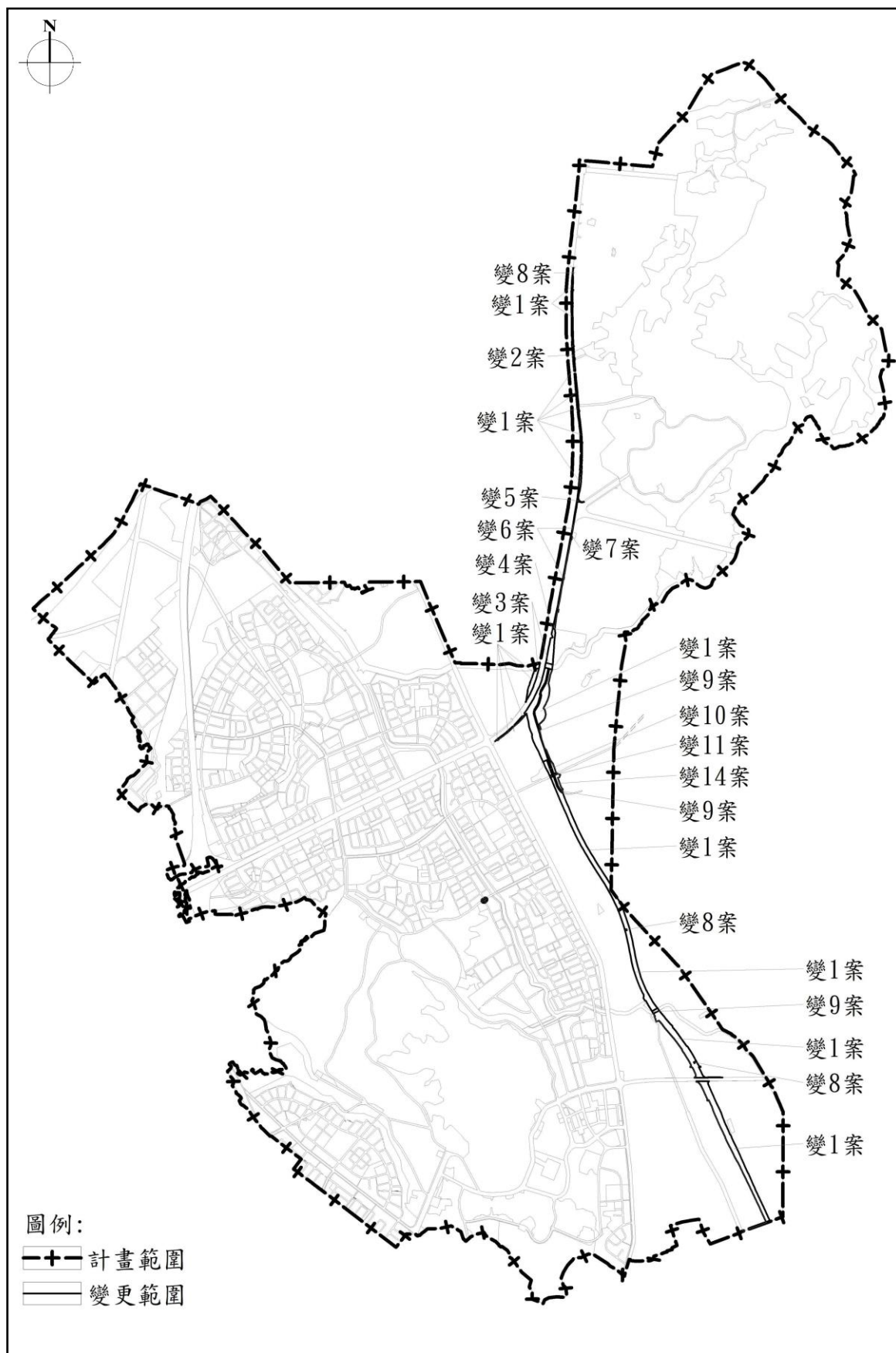
二、主要計畫指導內容

依據「變更澄清湖特定區計畫（配合國道7號高雄路段新建工程）案」指導，主要計畫變更案涉及本細部計畫區部分為產業專用區變更為產業專用區（兼供高速公路使用）及加油站專用區變更為高速公路用地（兼供道路使用），總面積約為0.65公頃，變更內容詳表4-2、圖4-1所示。

表 4-2 主要計畫實質變更內容綜理表（僅列涉及本細部計畫區部分）

編號	變更位置	變更內容		變更理由
		變更前（公頃）	變更後（公頃）	
變 6	仁武產業園區	產業專用區 (0.63)	產業專用區 (兼供高速公路使用) (0.63)	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 考量變更範圍內已開闢之產業專用區之公共設施用地，且既有使用功能需保留者，故採變更為該分區（兼供高速公路使用），維持原主管機關維護管理及使用權利。 3. 變更範圍為平面車道之人行道，考量變更範圍屬既有設施功能需保留者，涉及仁武產業園區內綠地用地兼供道路使用部分，採撥用或共同使用方式辦理。亦未使用園區內產專區土地，不影響園區規劃公共設施比例。故變更為「產業專用區（兼供高速公路使用）」，以利後續產業主管機關一併維護管理及使用。
變 7		加油站專用區 (0.02)	高速公路用地 (兼供道路使用) (0.02)	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 本工程路權範圍內土地原則變更為高速公路用地（兼供道路使用）。 3. 變更範圍為平面道路及人行道需求用地，考量變更範圍內屬已開闢設施第一油島加油停等區，與台糖公司協商後，採劃設為高速公路用地（兼供道路使用），以利後續路權範圍周邊土地未來指定建築線需求。 4. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。

資料來源：變更澄清湖特定區計畫（配合國道7號高雄路段新建工程）案（草案）
 註：實施時應依據核定圖實施訂樁分割測量面積為準。



資料來源：變更澄清湖特定區計畫（配合國道7號高雄路段新建工程）案（草案）

圖 4-1 主要計畫變更內容示意圖

三、現行細部計畫內容概述

依據民國113年2月20日公告發佈實施之「變更澄清湖特定區計畫（仁武產業園區）細部計畫（配合土地使用分區管制要點調整）案」，本計畫區現行細部計畫內容概述如下。

（一）計畫範圍與面積

本細部計畫區位於仁武區國道10號仁武交流道周邊，北側緊臨水管路、南側鄰獅龍溪，東側為既有未登記工廠及仁武垃圾焚化廠，西側以澄觀路為界，全區面積約為74.05公頃。

（二）計畫年期與計畫人口

本計畫目標年為民國113年，依108年9月23日發布實施之「擬定澄清湖特定區計畫（配合高雄市仁武產業園區）細部計畫案」配合仁武產業園區開發預計引進就業人口約6,300人。

（三）土地使用計畫

本計畫區設置產業專用區及加油站專用區，詳表4-3所示。

（四）公共設施計畫

本計畫劃設供水設施、電力設施、環保設施、停車場、公園、公園兼滯洪池、綠地及道路等公共設施用地，詳表4-3所示。

表 4-3 現行計畫土地使用分區面積表

項目		面積（公頃）	百分比（%）
土地使用分區	產業專用區（產1）	45.56	61.53
	產業專用區（產2）	2.70	3.65
	加油站專用區	0.18	0.24
	合計	48.44	65.42
公共設施用地	管理服務用地	0.58	0.78
	供水設施用地	0.43	0.58
	電力設施用地	0.67	0.90
	環保設施用地	1.51	2.04
	停車場用地	1.58	2.14
	公園用地	0.98	1.32
	公園兼滯洪池用地	5.55	7.49
	綠地用地	2.13	2.88
	綠地用地（兼供道路使用）	1.40	1.89
	道路用地	10.78	14.56
	合計	25.61	34.58
總計		74.05	100.00

註：表內面積應以核定計畫書圖實際分割測量面積為準。

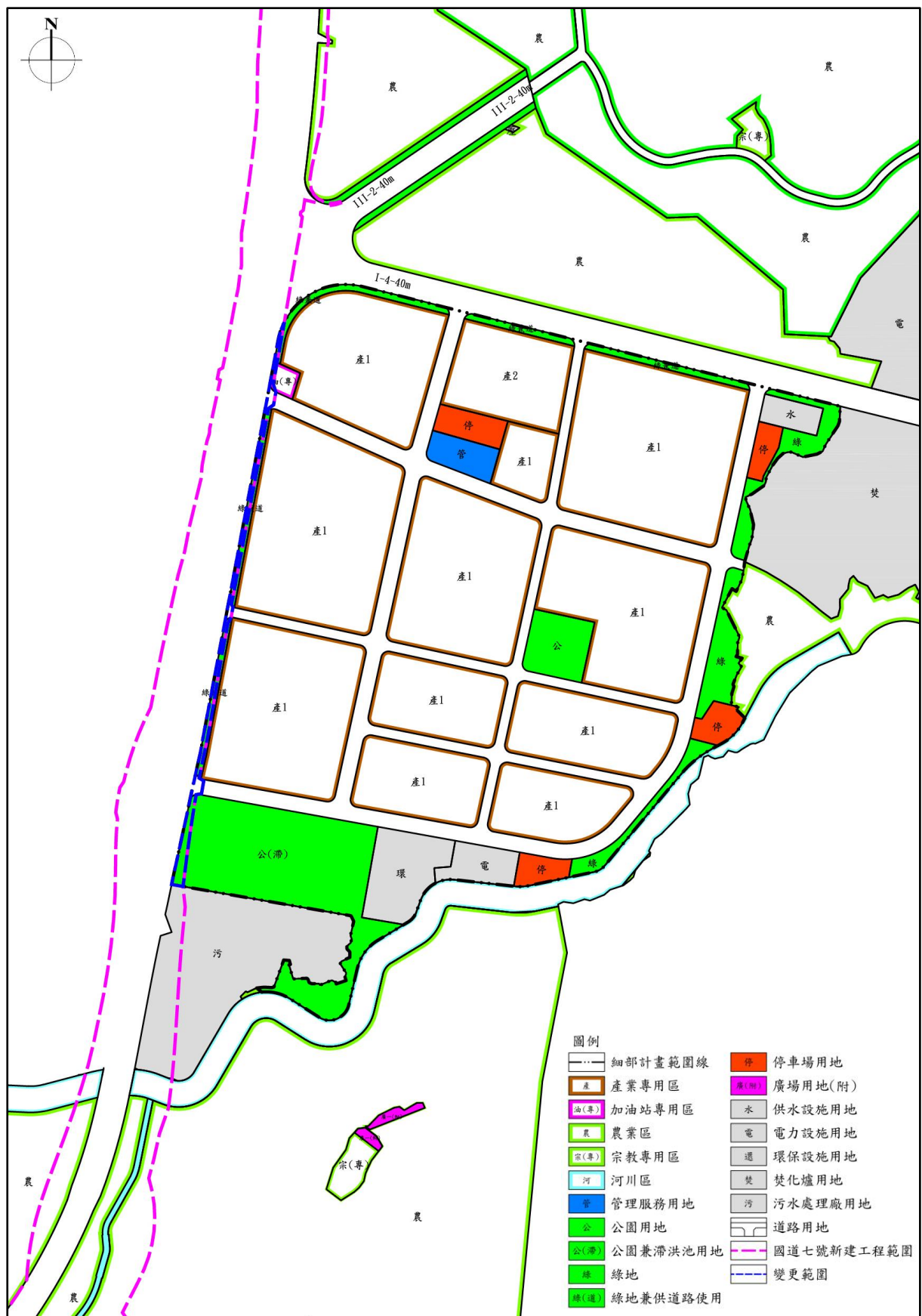


圖 4-2 現行細部計畫土地使用計畫示意圖

伍、實質發展現況

一、自然環境分析

(一) 地形

仁武區位於本市東側，山麓丘陵與平原區交界，南起獅龍溪附近，北至水管路南側。本計畫區之地形起伏小，全區地形平坦，詳圖5-1所示。

(二) 地質

經經濟部地質調查及礦業管理中心查詢結果，本細部計畫區地質皆為沖積層，詳圖5-2所示。

(三) 氣候

仁武區位於低緯度地區，屬於熱帶季風氣候，氣溫之高，夏季長達200天以上，氣溫方面以七月最高，一月最低，其溫差在15度左右。

統計高雄市近30年間氣候資料，降水量平均為每年1,968.2毫米，受梅雨季及颱風影響，降雨主要分布於5月至9月間，以8月的降雨量最多，達512.4毫米，12月至2月則顯著較少，皆未達20毫米/月。

(四) 水文

本細部計畫區南側流經獅龍溪，其發源自仁武鄉石坎山流向西南蜿蜒而下，沿途匯集前埔厝排水、仁福排水、文武排水等山溝排水及烏林排水後，於八漕橋上游約100公尺處與曹公新圳排水會合後，流入後勁溪排水系統終點，長度約10.07公里，集水區面積約15.13平方公里。

(五) 災害潛勢情形

本細部計畫區部分屬土壤液化中、高潛勢範圍，且500公尺範圍內僅部分地區24小時500毫米的定量降雨情境下可能會發生淹水，無其它土石流潛勢、活動斷層、海嘯、火山潛勢等災害。



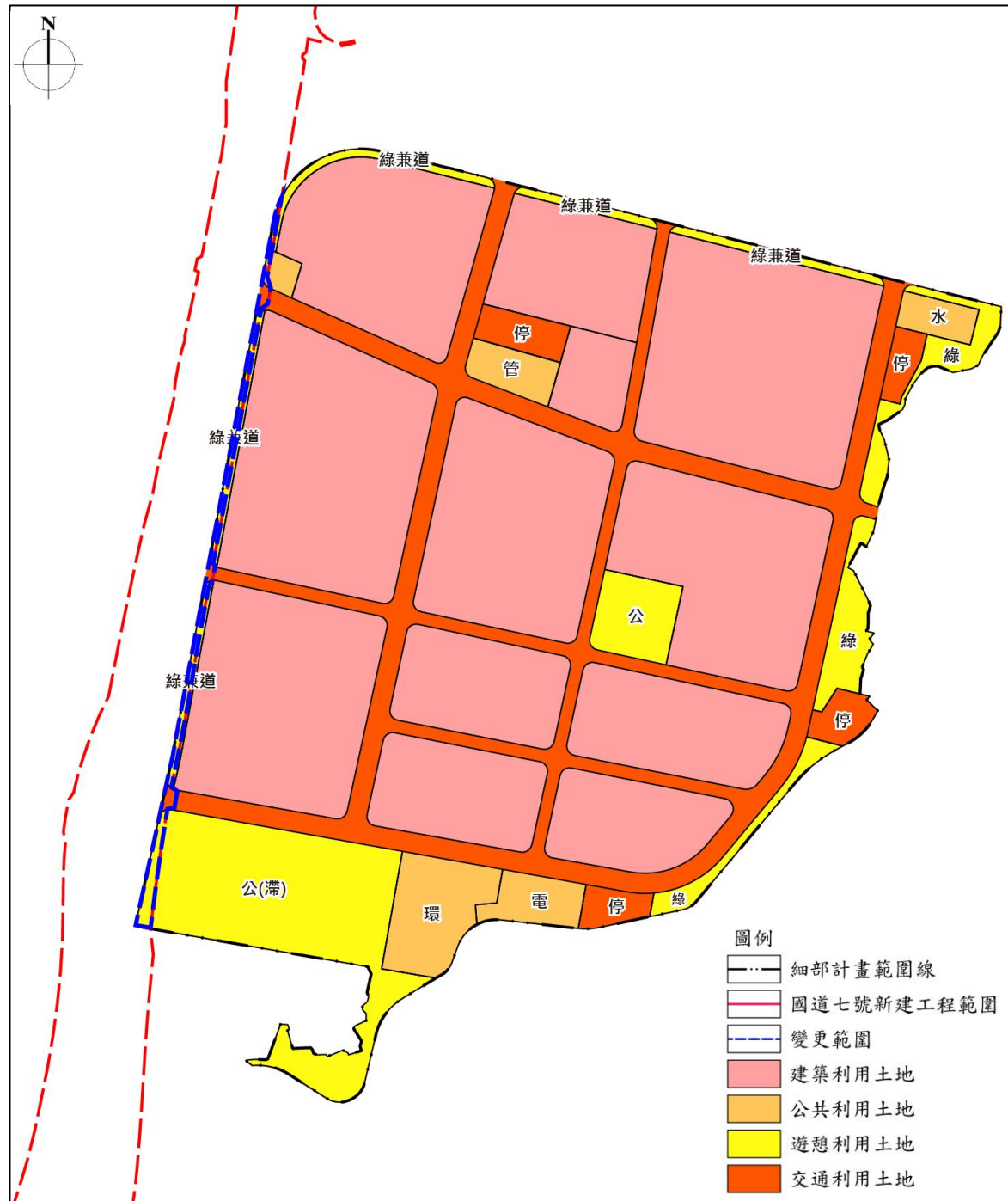
圖 5-1 變更範圍坡度分布示意圖



圖 5-2 變更範圍地質分布示意圖

二、土地使用現況

本細部計畫區為依產業創新條例申請設置之產業園區，配合仁武產業園區開發，計畫範圍內土地為建築利用土地、公共利用土地、遊憩利用土地等，土地使用現況詳圖5-3及圖5-4所示。



註：依內政部109年國土利用現況調查成果分類原則繪製。

圖5-3 變更範圍土地使用現況調查示意圖



圖 5-4 變更範圍土地使用現況照片

三、土地權屬

本計畫變更範圍包含高雄市仁武區仁新段1-3地號等31筆土地，以國有及市有土地為主，管理機關包含交通部高速公路局、高雄市政府經濟發展局，約占總面積96.21%，其餘為台灣糖業股份有限公司所有之私人土地，詳表5-1及圖5-5所示。

表 5-1 變更範圍土地清冊綜理表

行政區	地段	地號	地籍面積 (平方公尺)	涉及變更面積 (平方公尺)	占變更面積 比例 (%)	土地 權屬	管理 機關
仁武區	仁新段	60	103.00	87.31	1.33	中華民國	交通部高速公路局
		60-3	102.00	72.46	1.11		
		692	167.00	119.49	1.82		
		692-2	3.00	2.94	0.04		
		1082	14.00	13.73	0.21		
		1082-1	103.00	84.37	1.29		
		1086-1	15.00	14.71	0.22		
		1-3	12,603.00	191.45	2.92	高雄市	高雄市政府經濟發展局
		1-6	1,172.00	581.32	8.88		
		1-7	2,008.00	1197.15	18.28		
		3-5	467.00	281.50	4.30		
		28-3	5,092.00	437.75	6.68		
		28-4	39,205.00	1838.26	28.07		
		694	16.00	13.70	0.21		
		695-2	445.00	250.73	3.83		
		697-2	712.00	364.01	5.56		
		698-4	327.00	173.27	2.65		
		706-1	134.00	86.02	1.31		
		715-2	58.00	16.38	0.25		
		1019-2	228.00	111.08	1.70		
		1020-2	57.00	28.06	0.43		
		1021-3	190.00	54.74	0.84		
		1022	299.00	51.26	0.78		
		1157-1	40.00	17.35	0.26		
		1158	224.00	56.17	0.86		
		1158-5	141.00	70.26	1.07		
		1158-9	164.00	85.65	1.31		
		1016	1,861.00	222.88	3.40	台灣糖業股份有限公司	—
		1016-4	44.00	23.94	0.37		
		1016-5	1.00	0.98	0.01		
		1016-6	52.00	0.29	0.01		
總計			66,047.00	6,549.21	100.00	—	—

註：實際面積仍以實際分割測量為準。

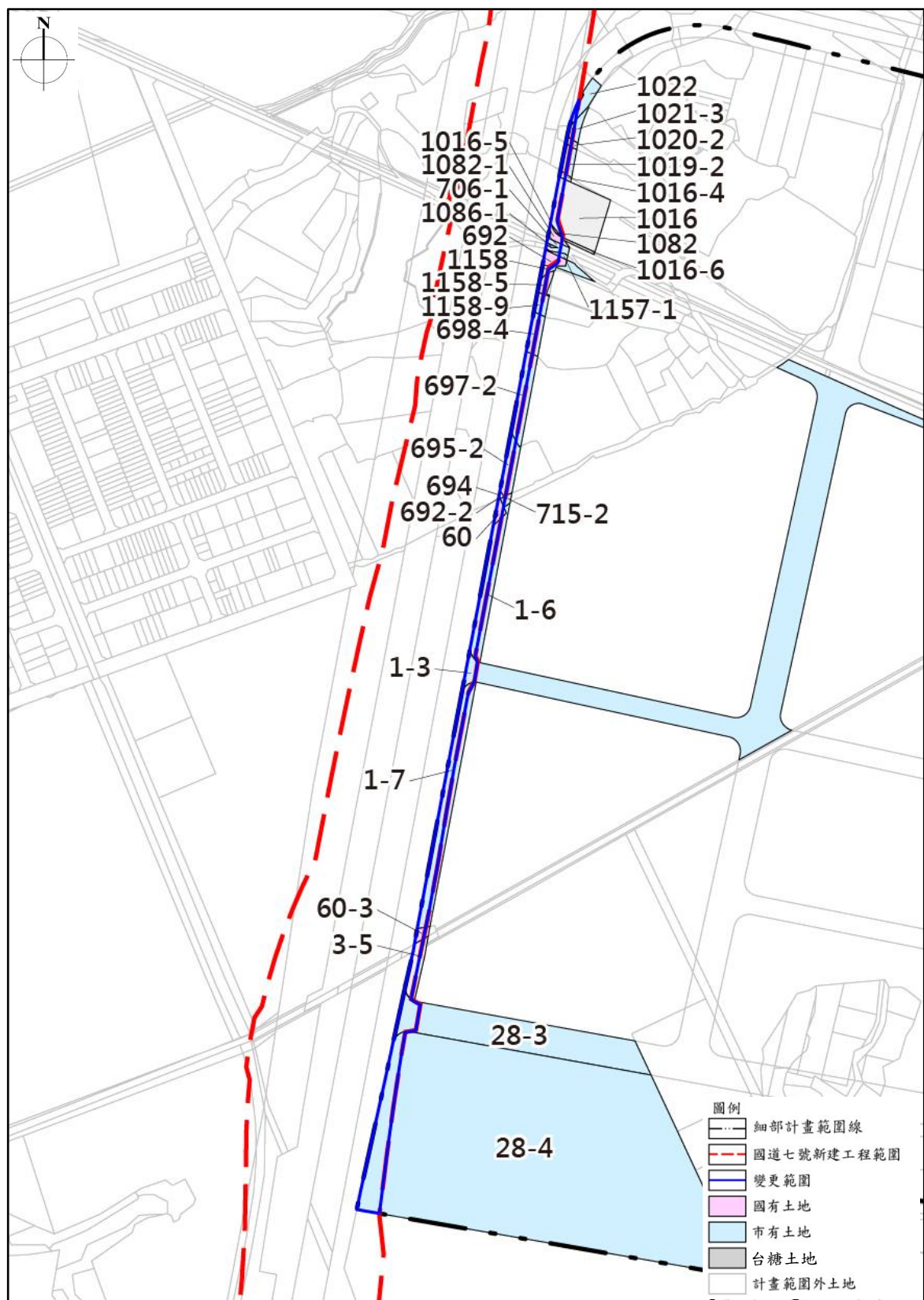


圖 5-5 變更範圍土地權屬分布圖

陸、工程說明

一、工程範圍

本工程範圍位於高雄市，行經大社、仁武、鳥松、大寮、鳳山、小港及林園區等行政區。國道 7 號工程北起國 10，終點銜接南星路，主線全長 23 公里，高架長約 21 公里，路工長約 2 公里，設置 7 處交流道、5 處服務性交流道，以及 2 處系統交流道，詳圖 6-1 所示；涉及 8 處都市計畫及非都市土地詳圖 6-2 所示。



圖 6-1 本工程範圍區位暨環境現況示意圖

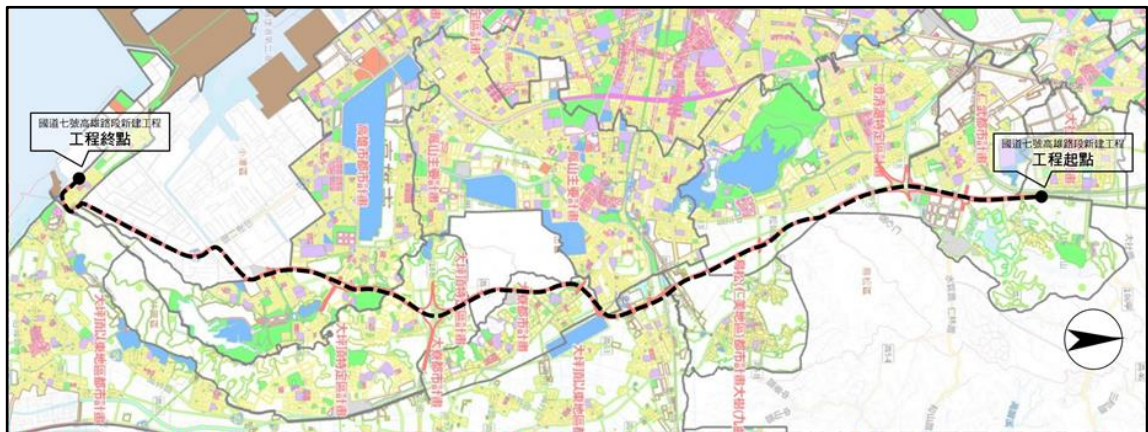


圖 6-2 本工程涉及都市計畫區示意圖

二、工程規劃內容

本工程路線規劃係依前階段可行性研究建議路廊為基礎，並參據相關單位意見及政策裁示納入綜合規劃辦理事項後，依環境現況檢討調整。路線研擬則依據道路定位及設計標準，配合地形、地物，儘量採用較高標準布設平縱面線形，提高行車運轉之安全性及舒適性。

因本工程道路多位於都市計畫區，路線研擬儘量避免變更計畫區內高利用價值之土地，減少執行阻力，部分與既有道路共線以降低路線切割所帶來之影響；全線以高架橋為主，部分地區配合地形起伏局部採路堤（塹）構造布設，以減低對環境影響，道路設計標準斷面詳圖 6-3 至圖 6-5所示。

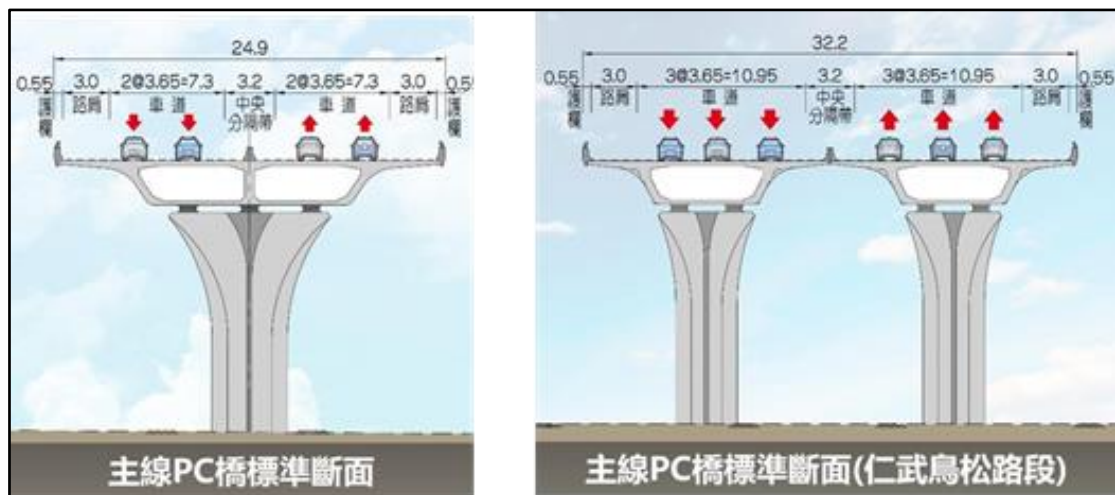


圖 6-3 主線標準斷面示意圖

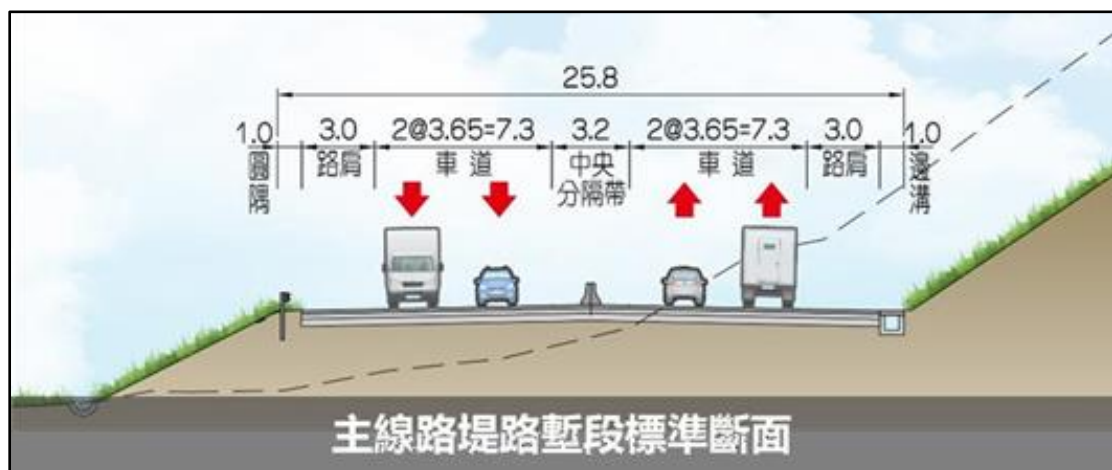


圖 6-4 主線路堤路塹段標準斷面示意圖

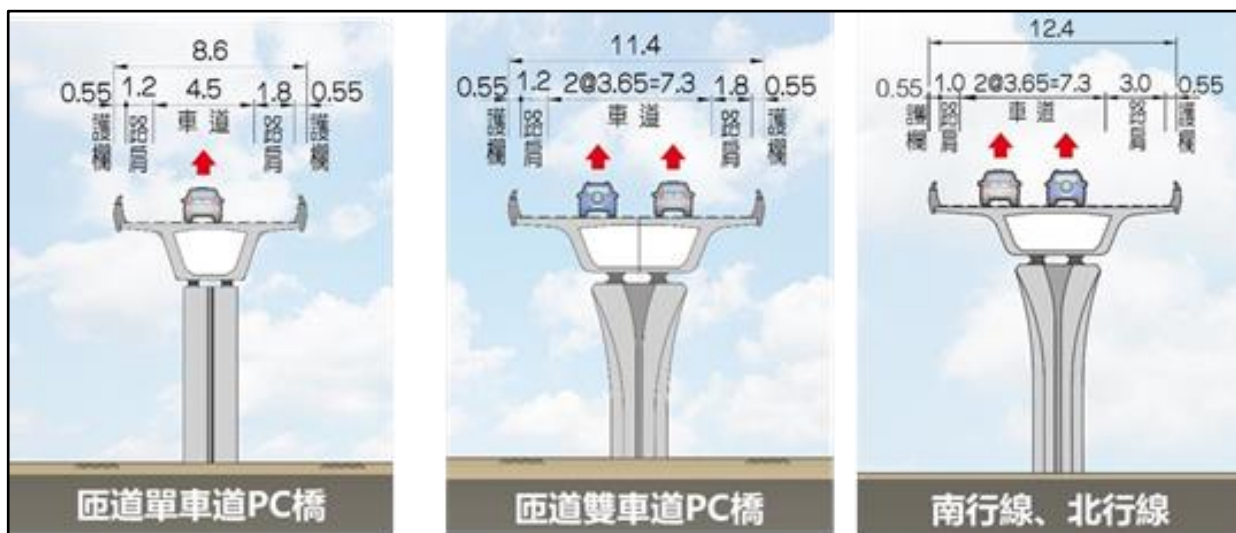


圖 6-5 單（雙）車道匝環道標準斷面示意圖

路線規劃由北起仁武區至南小港區分為四個路段，分別為鳥松、仁武路段、大寮、鳳山路段、大坪頂特定區路段及南星計畫、臨海工業區路段，各路段規劃內容說明如下：

（一）鳥松、仁武路段

仁武端銜接國道 10 號，自高雄市仁武區銜接國道 10 號為規劃路線起點，南續跨越神農路於鳥松區經澄清湖特定區農業用地。本路段為平原區，計畫道路以高架橋布設，其縱面以維持高架橋下橫交道路行車之淨高需求為主要考量，平縱面路線布設詳圖 6-6所示。



圖 6-6 鳥松、仁武路段平縱面路線布設示意圖

（二）大寮、鳳山路段（涉及本計畫路段）

計畫道路穿經大寮都市計畫邊緣丘陵地地勢起伏稍大，目前為軍方用地（屬陸軍軍官學校）及已完成拆遷之眷村區，並避免拆遷新社區之建物，行經高雄捷運大寮機廠用地角落跨越長度約 30 公尺，續跨越省道台 1 戊線、省道台 1 線及臺鐵屏東線後南行。計畫道路以高架橋布設，於台 25 線與台 1 線間布設橋下道路提供地區使用並串連鳳寮交流道南向與北向進出匝道，縱面須維持高架橋下行車之淨高需求，平縱面路線布設詳圖 6-7 所示。

（三）大坪頂特定區路段（涉及本計畫路段）

計畫道路於大寮區拷潭地區跨越省道台 88 線，並布設大寮系統交流道與台 88 線銜接提供車流轉換服務，路線再向南經大寮區內坑村大型墓園區，沿墓園區與軍方用地（分屬陸軍步兵學校及軍官學校用地）間，並避開大寮區衛生掩埋場，穿經原大寮眷村（現已遷離，正辦理大寮區第 81 期市地重劃），接續經大坪頂社區西側續往南，跨越高松路後進入高雄機場進場面之限建範圍。

本路段選線重點主要為高雄機場進場面限高（約 EL.40 公尺）及丘陵地橫交水路預留，計畫道路於跨越高松路後進入高雄機場進場面限建範圍，縱面規劃符合進場面限高，並預留相關門架標誌牌面、路燈、跨越橋（或車行穿越箱涵）及排水箱涵等設施配置之淨高需求，平縱面路線布設詳圖 6-8 所示。

（四）南星計畫、臨海工業區路段

計畫路線延續大坪頂特定區路段，續沿臨海工業區及大坪頂社區交界廊帶布設，避開沿線軍事用地、生態敏感地、山邊路旁廟宇及墓園聚集區，跨越丹山路、省道台 17 線（沿海三路）後，沿 80 公尺寬南星路往南，以高雄市南星路距鳳鼻頭漁港約 500 公尺處為終點。

本路段地勢平坦，除終點端為引道段外，其餘路段為高架橋，縱面布設考量廠房淨空需求以預留未來與業主協議設定地上權之彈性，平縱面路線布設詳圖 6-8 所示。



圖 6-7 大坪頂、大寮鳳山路段平縱面路線布設示意圖



圖 6-8 臨海工業區、大坪頂路段平縱面路線布設示意圖

三、路權範圍劃設原則

本路線用地範圍訂定原則，除考量整體區域未來之發展外，將依相關之地形、地物及鄰近相關計畫研提適當路線及構造型式，選線考量連絡道路口運轉、交流道配置、機場禁限建管制、跨河、拆遷、特定區用地等因素，用地範圍訂定原則除考量一般劃設原則外，因本路線原則採橋梁及路堤路塹方式規劃，則將其劃設原則分述如下：

(一) 一般用地劃設原則

1. 填挖方坡腳或頂緣之外，無農路及水溝時，原則以填方邊坡外 1.5 公尺為用地範圍線，挖方邊坡外 5 公尺為用地範圍線。
2. 填方外有農路，農路與計畫道路坡腳維持最少 1.5 公尺之距離，路權以農路坡腳為度。
3. 填方外設水溝時，坡腳與溝襯砌邊緣距離約 3 公尺，路權則至溝外 1 公尺為原則。
4. 坡腳外有農路，農路外設水溝，溝邊僅靠農路坡腳，路權則至溝外 1 公尺為原則。
5. 山區挖方頂緣與截流溝或農路間淨距至少 3 公尺，路權則以截流溝外 2 公尺為原則。

(二) 橋梁路段路權劃設原則

1. 都市計畫區或開發強度較高之路段，以橋梁外側淨寬 4.5 公尺為用地範圍線。
2. 非都市計畫區路段，以橋墩基礎寬度或橋梁寬度（取其大者）外側淨寬 3 公尺為用地範圍線。
3. 橋梁如位於地形變化較大或地質軟弱處，路權應視工程需求酌予調整。
4. 橋梁路段之用地以取得所有權為原則；但土地所有權人要求設定地上權，且經評估可行者，得以設定地上權方式辦理。



圖 6-9 橋梁段主線路權劃設示意圖



圖 6-10 橋梁段匝道路權劃設示意圖

四、交通分析

(一) 交流道連絡道交通量分析

計畫道路交流道連絡道路目標年之交通量預測結果，彙整如表 6-1 所示。國道 7 號台 1 可維持在 C 級，神農路可維持在 D 級，水管路則可維持在 C 級。

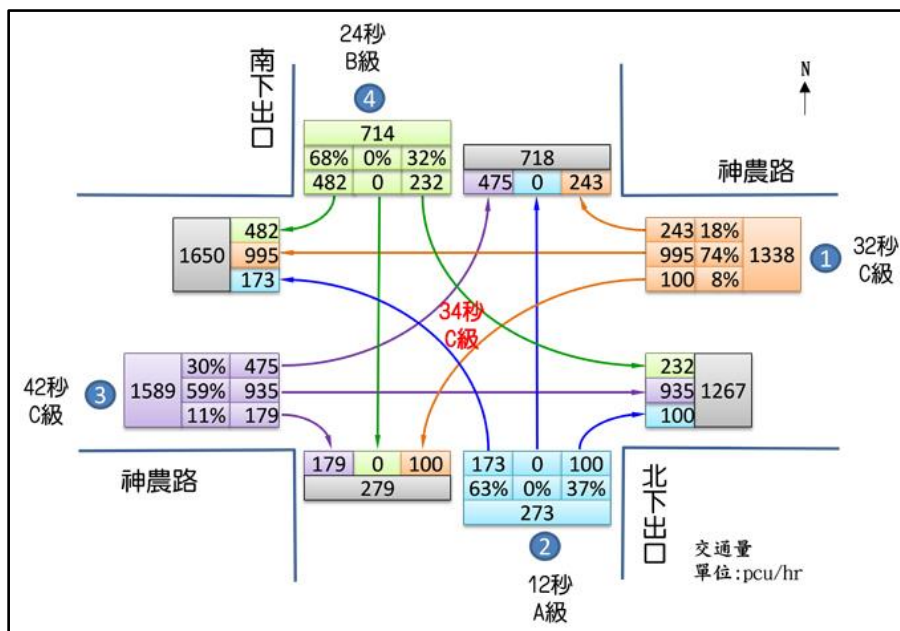
表 6-1 設計方案連絡道交通量指派結果

道路	路段	方向	尖峰小時交通量 (pcu/h)	速率(km/h)	服務水準
台 1 (鳳寮北交流道)	路線 東側	往東	1,066	31.8	C
		往西	1,097	31.7	C
	路線 西側	往東	1,752	30.6	C
		往西	1,369	31.5	C
神農路 (鳥松交流道)	路線 東側	往東	1,267	29.0	D
		往西	1,338	28.9	D
	路線 西側	往東	1,589	28.4	D
		往西	1,650	28.2	D
水管路 (仁武系統交流道)	路線 東側	往東	1,159	30.1	C
		往西	647	30.3	C
	路線 西側	往東	808	30.2	C
		往西	834	30.2	C

(二) 匝道路口交通量分析

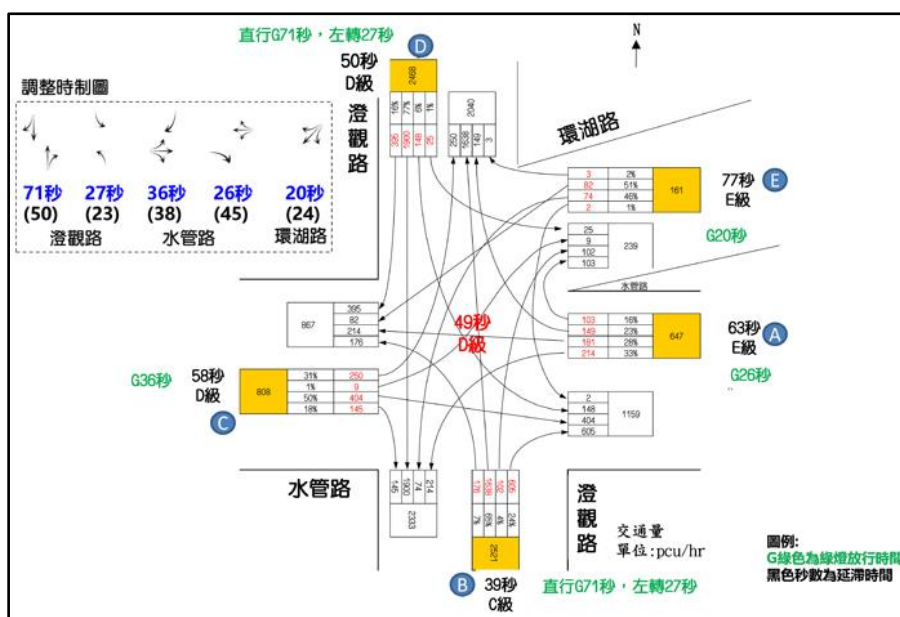
1. 神農路/國7匝道路口延滯分析

目標年路口3個時相，尖峰延滯34秒C級，各街廓皆可維持C級以上服務水準。



2. 澄觀路/水管路路口延滯分析

高屏2快計畫分流水管路車流及五岔路口依優化時制分析，路口平均延滯時間49秒，路口服務水準D級。



3. 澄觀路/仁林路路口延滯分析

目標年路口4個時相，尖峰延滯47秒D級，各街廓皆可維持D級以上服務水準。

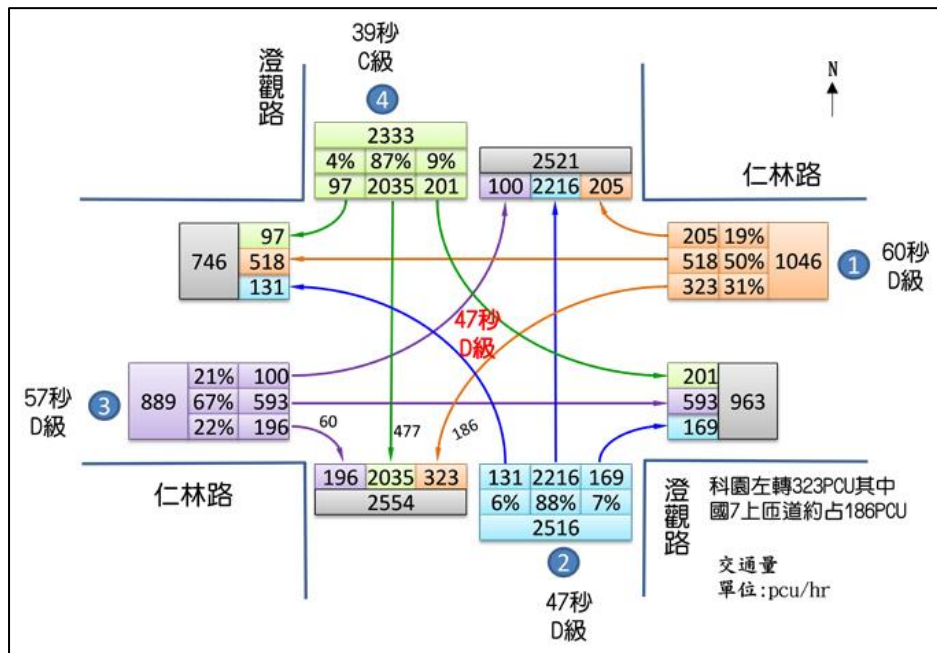


圖 6-13 澄觀路/仁林路路口延滯分析圖

4. 澄觀路/新庄路路口延滯分析

目標年路口4個時相，尖峰延滯43秒C級，各街廓皆可維持D級以上服務水準。

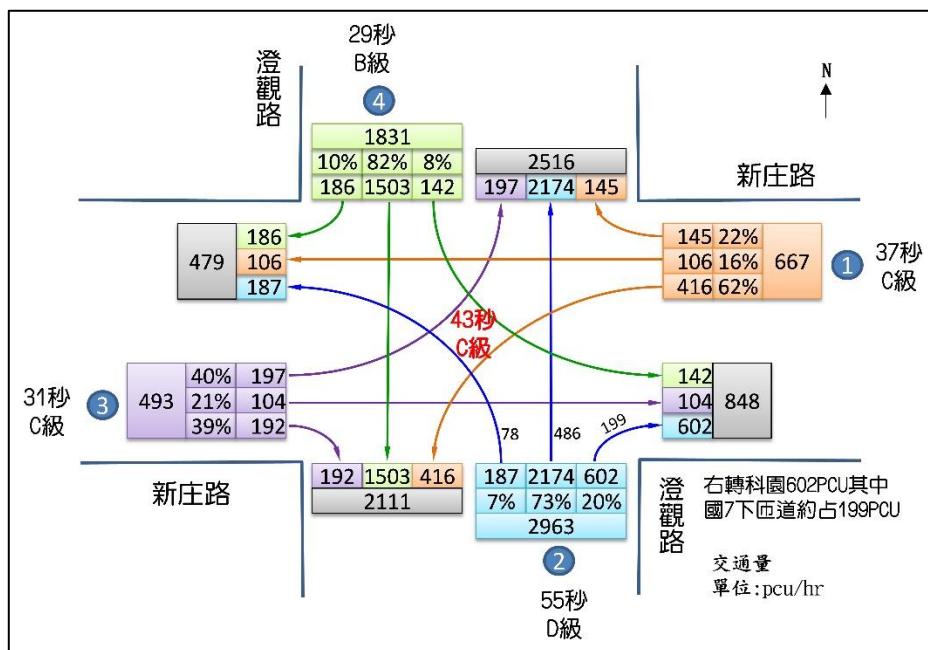


圖 6-14 澄觀路/新庄路路口延滯分析圖

五、工程效益

為解決現有南北向聯外交通主要集中於國道 1 號所產生之交通及產業腹地受限問題，有必要增加都會區東側的南北向聯外道路，預期「國道 7 號高雄路段」工程效益包括：

- (一) 提供高雄港便捷聯外交通幹道，進出港區交通直接經由國 7 通行，提昇運輸效率，吸引主要航線停靠，降低運輸成本，提高高雄港營運績效及國際競爭力。
- (二) 進出港區交通直接經由國 7 通行，有效改善國 1 末端交通壅塞情形。健全路網結構，提升行車安全，分散車流，改善國道 1 號楠梓以南之壅塞情況，有效分擔中山高車流。
- (三) 屏東地區來往高雄港區及國 1 沿線地區車輛可提前於國 7 作分流，減輕台 88 線道路、五甲系統交流道及國 1 高雄路段交通負荷。
- (四) 疏導臨海工業區、林園工業區等鄰近工業區及小港機場龐大產業車流，另進出港區重貨車不再繞行地區平面道路，改善相關地區道路行車安全，提昇沿線居民生活品質及降低潛在安全威脅。
- (五) 因應國道全面實施電子收費，以交通管理措施及都會區國道替代道路疏運，提升都會區高快速公路系統運輸效益。

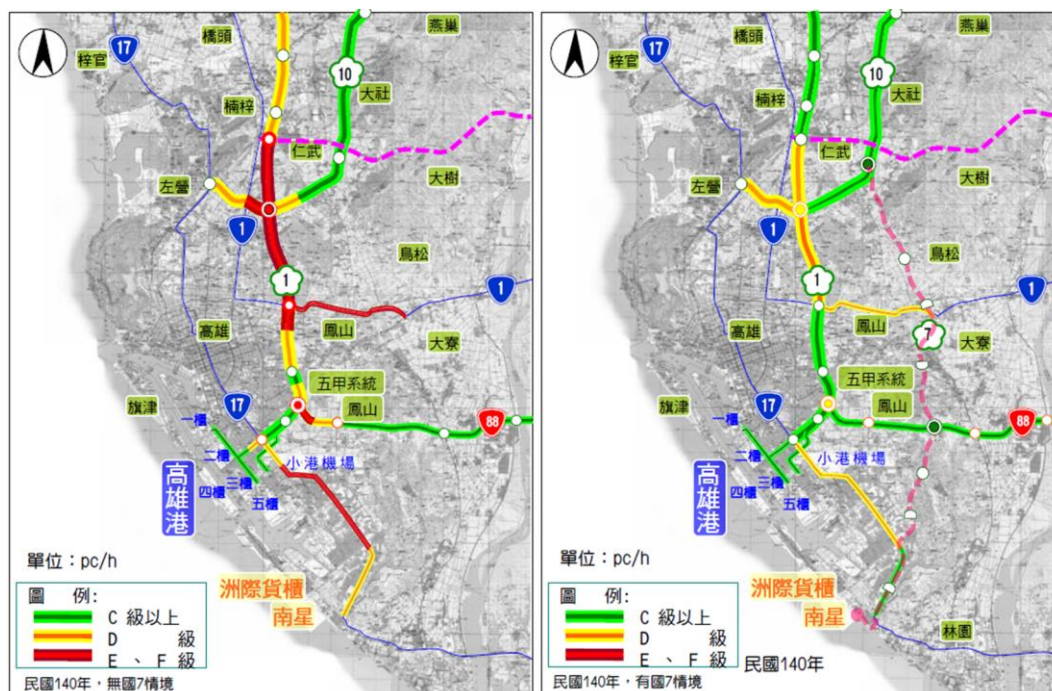


圖 6-15 既有道路目標年（140 年）有無國 7 建設情境之交通影響

柒、實質變更計畫

一、國道七號整體規劃變更說明

（一）考量國道一號運輸型態日益擁塞複雜，經交通部評估擬興建行經都會區東側之高速公路

因應高雄港每年貨櫃吞吐量逾千萬TEU，且長期仰賴國道1號作為主要聯外公路，導致國道1號肩負城際運輸、都會通勤及高雄海空國際運輸之服務功能並日益擁塞。

為有效解決高雄都會區域及都會交通壅塞問題，並提高高雄港聯外運輸效率及競爭力，經交通部綜合評估最佳路線方案為起點銜接國道10號往南行經大社區、仁武區、鳥松區、大寮區、鳳山區、小港區、林園區，沿臨海工業區東側至洲際貨櫃聯外道路南星路止，建構高雄都會區東側廊帶及健全整體高（快）速公路路網，並促進地區之均衡發展。

（二）細部計畫應配合主要計畫一併申請個案變更

因應國道七號新建工程推進急迫性，交通部高速公路局刻正辦理沿線土地取得作業及相關都市計畫變更程序，考量目前工程路權範圍所涉細部計畫區除原高雄市主要計畫區之「高雄市二苓地區細部計畫」配合納入近期已辦理之該計畫區辦理通盤檢討外，另有關「高雄市都市計畫大林蒲地區細部計畫」部分，因考量大林蒲地區遷村計畫之整體規劃，後續將配合遷村計畫公告後再檢討細部計畫；其餘細部計畫包含「大寮都市計畫（鳳林四路以西國軍眷村土地）細部計畫」、「高雄都市計畫（高坪特定區）細部計畫」及「澄清湖特定區計畫（仁武產業園區）細部計畫」均尚未辦理通盤檢討，應配合主要計畫檢討一併申請辦理個案變更。

（三）兼容既有公共設施服務機能

依本計畫變更原則，為維持已取得之細部計畫公共設施用地服務機能，以變更為該公共設施用地兼供高速公路使用為原則，若有涉國道七號高速公路相關設施，仍由交通部高公局維護管理，其餘部分由原主管機關維護管理及使用。

二、國道七號整體規劃變更原則

- (一) 國道7號新建工程路權範圍所涉主要計畫配合工程開發需要，並為利未來範圍界線查閱，所涉土地均應檢討變更為適當之土地使用分區。
- (二) 國道7號新建工程路權範圍所涉細部計畫，倘細部計畫土地使用分區無法供作高速公路或道路使用者，應配合主要計畫一併辦理細部計畫變更。
- (三) 考量國道7號新建工程路權範圍所涉「高雄市都市計畫大林蒲地區細部計畫」刻正辦理遷村計畫，原則先行辦理主要計畫變更，細部計畫俟遷村計畫明確後，再行檢討細部計畫內容。
- (四) 國道7號新建工程路權範圍所涉都市計畫變更方式分為態樣1至態樣7，分述如下，詳圖7-1所示。

1. 現行主要計畫為土地使用分區，且細部計畫非為公共設施用地者

- (1) 態樣1：主要計畫為河川區或經報編且為產業專用區者，為維持原主管機關維護管理及使用權利，並兼具高速公路相關設施及通行之功能性考量，原則變更為原土地使用分區（兼供高速公路使用）。
- (2) 態樣2：主要計畫為態樣1以外之土地使用分區，除因應高速公路使用需求外，另考量周邊土地未來開發需求及權益，如新闢道路或指定建築線等，主要計畫原則變更為高速公路用地（兼供道路使用），細部計畫一併配合變更為高速公路用地（兼供道路使用）。

2. 現行主要計畫為土地使用分區，細部計畫擬定為公共設施用地者

- (1) 態樣3：細部計畫公共設施用地已取得者，為保留既有公共設施使用功能，並兼具高速公路相關設施及通行之功能性考量，主要計畫原則變更為原土地使用分區（兼供高速公路使用）（態樣3-1）、細部計畫原則變更為原公共設施用地（兼供高速公路使用）（態樣3-2）。
- (2) 態樣4：細部計畫公共設施用地尚未取得，經原公設用地主管機關表示已無使用需求，或仍有使用需求但經本案需地機關（高速公路局）評估國道設施開闢後無法供其他使用者，除因應高速公路相關設施及通行使用需求外，另考量周邊土地未來開發需求及權益，如新闢道路或指定建築線等，主要計畫原則變更為高速公路用地（兼供道路使用），細部計畫一併配合變更為高速公路用地兼供道路使用。

3. 現行主要計畫為公共設施用地者

- (1) 態樣5：該公共設施用地已取得者，為保留既有公共設施並兼具高速

公路相關設施及通行之功能性考量，原則變更為原公共設施用地（兼供高速公路使用）。

- (2) 態樣6：該公共設施用地尚未取得，但經原公設用地主管機關表示仍有使用需求者，考量高速公路相關設施及道路通行使用需求，原則變更為高速公路用地（兼供原公共設施使用），並由交通部高速公路局為興闢高速公路先行辦理土地取得作業，未來相關公共設施主管機關若評估具權管公共設施種類之使用需求者，得於不妨礙高速公路使用原則下，由該項公共設施主管機關先行取得交通部高速公路局同意後，續依相關規定申請施作公共設施使用。
- (3) 態樣7：該公共設施用地尚未取得，經原公設用地主管機關表示已無使用需求，或仍有使用需求但經本案需地機關（高速公路局）評估國道設施開闢後無法供其他使用者，除因應高速公路相關設施及通行使用需求外，另考量周邊土地未來開發需求及權益，如新闢道路或指定建築線等，主要計畫原則變更為高速公路用地（兼供道路使用），細部計畫一併配合變更為高速公路用地（兼供道路使用）。

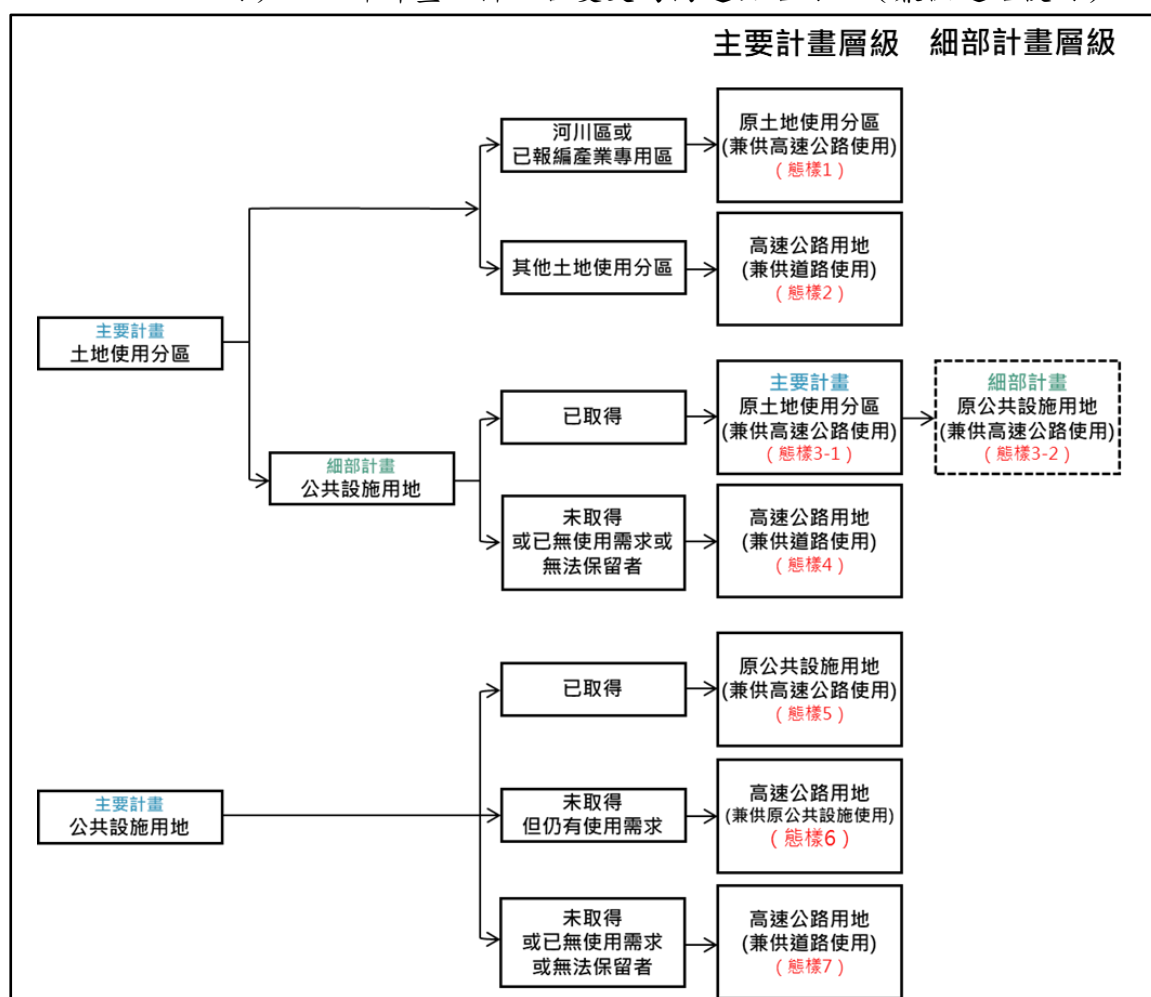


圖 7-1 變更原則態樣示意圖

三、變更內容

本計畫配合國道7號高雄路段沿線新建工程，變更加油站專用區、公園兼滯洪池用地、綠地用地（兼供道路使用）及道路用地為高速公路用地（兼供道路使用）、綠地用地（兼供高速公路及道路使用）及道路用地（兼供高速公路使用），詳表7-1、圖7-2所示。

表 7-1 變更內容綜理表

編號	位置	變更內容		變更理由	備註
		原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)		
一	澄觀路一段至水管路三段間，國道10號東側	加油站專用區 (0.02)	高速公路用地（兼供道路使用） (0.21)	1. 主要計畫配合國道 7 號高雄路段新建工程用地範圍，變更產業專用區為產業專用區（兼供高速公路使用）；加油站專用區為高速公路用地（兼供道路使用）。 2. 細部計畫依主要計畫指導及本案變更原則，依態樣 2 變更部分加油站專用區為高速公路用地（兼供道路使用）。 3. 細部計畫依主要計畫指導及本案變更原則，依態樣 3-2 為保留已開闢之既有公共設施使用功能，並兼具高速公路相關設施功能性，變更部分綠地用地（兼供道路使用）及道路用地為綠地用地（兼供高速公路及道路使用）及道路用地（兼供高速公路使用），俾地方相關主管機關或使用主管機關維護管理及使用。 4. 細部計畫依主要計畫指導及本案變更原則，經評估國道設施開闢後無法供其他使用者，依態樣 4 配合主要計畫辦理變更公園兼滯洪池用地為高速公路用地（兼供道路使用）。 5. 依本計畫變更原則，為維持已取得之細部計畫公共設施用地服務機能，以變更為該公共設施用地兼供高速公路使用為原則，若有涉國道七號高速公路相關設施，仍由交通部高公局維護管理，其餘部分由原主管機關維護管理及使用。	變更原則樣 2。
		公園兼滯洪池用地 (0.19)			變更原則樣 4。
		綠地用地（兼供道路使用） (0.34)	綠地用地（兼供高速公路及道路使用） (0.34)		變更原則樣 3-2。
		道路用地 (0.10)	道路用地（兼供高速公路使用） (0.10)		變更原則樣 3-2。

註1：本計畫凡本次變更內容未指明變更部份，均應以原有計畫為準。

註2：表列面積應以核定圖實地訂樁分割測量面積為準。

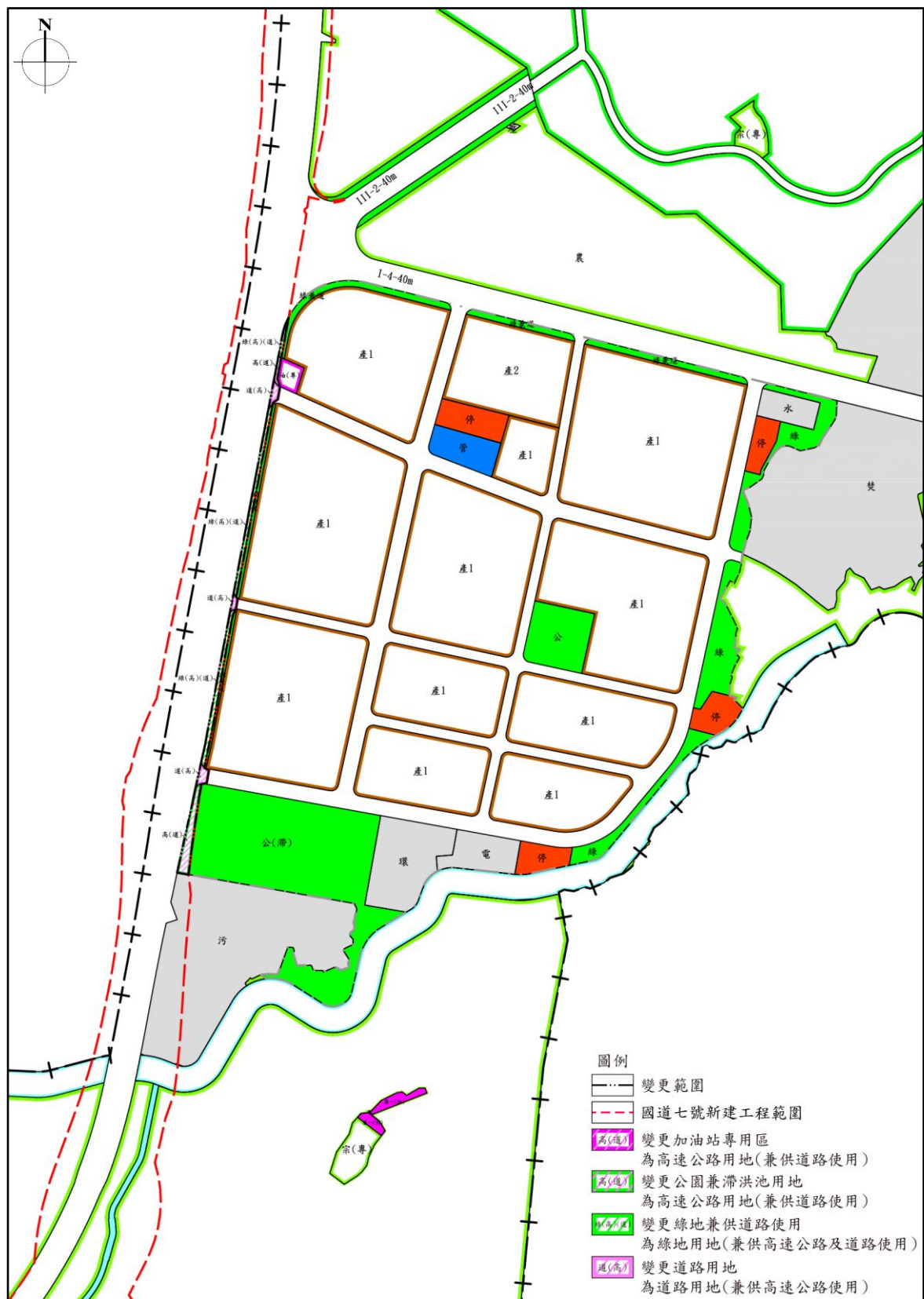


圖 7-2 變更內容示意圖

四、變更後計畫

本次變更後加油站專用區減少0.02公頃、公園兼滯洪池用地、綠地用地（兼供道路使用）及道路用地減少0.63公頃，並增加高速公路用地（兼供道路使用）計0.21公頃、綠地用地（兼供高速公路及道路使用）0.34公頃及道路用地（兼供高速公路使用）0.10公頃，變更後土地使用計畫，詳表7-2及圖7-3所示。

表 7-2 變更後土地使用計畫表

項目		原面積 (公頃)	比例 (%)	增減面積 (公頃)		變更後 面積 (公頃)	比例 (%)
				增加	減少		
土地 使用 分區	產業專用區（產1）	45.56	61.53	—	—	45.56	61.53
	產業專用區（產2）	2.70	3.65	—	—	2.70	3.65
	加油站專用區	0.18	0.24	—	-0.02	0.16	0.21
	合計	48.44	65.42	—	-0.02	48.42	65.39
公共 設施 用地	管理服務用地	0.58	0.78	—	—	0.58	0.78
	供水設施用地	0.43	0.58	—	—	0.43	0.58
	電力設施用地	0.67	0.90	—	—	0.67	0.90
	環保設施用地	1.51	2.04	—	—	1.51	2.04
	停車場用地	1.58	2.14	—	—	1.58	2.14
	公園用地	0.98	1.32	—	—	0.98	1.32
	公園兼滯洪池用地	5.55	7.49	—	-0.19	5.36	7.24
	綠地用地	2.13	2.88	—	—	2.13	2.88
	綠地用地 （兼供道路使用）	1.40	1.89	—	-0.34	1.06	1.43
	道路用地	10.78	14.56	—	-0.10	10.68	14.42
	高速公路用地 （兼供道路使用）	—	—	+0.21	—	0.21	0.28
	綠地用地（兼供高速 公路及道路使用）	—	—	+0.34	—	0.34	0.46
	道路用地 （兼供高速公路使用）	—	—	+0.10	—	0.10	0.14
	合計	25.61	34.58	+0.65	-0.63	25.63	34.61
總計		74.05	100.00	+0.65	-0.65	74.05	100.00

註：表內面積應以核定圖實地分割測量面積為準。

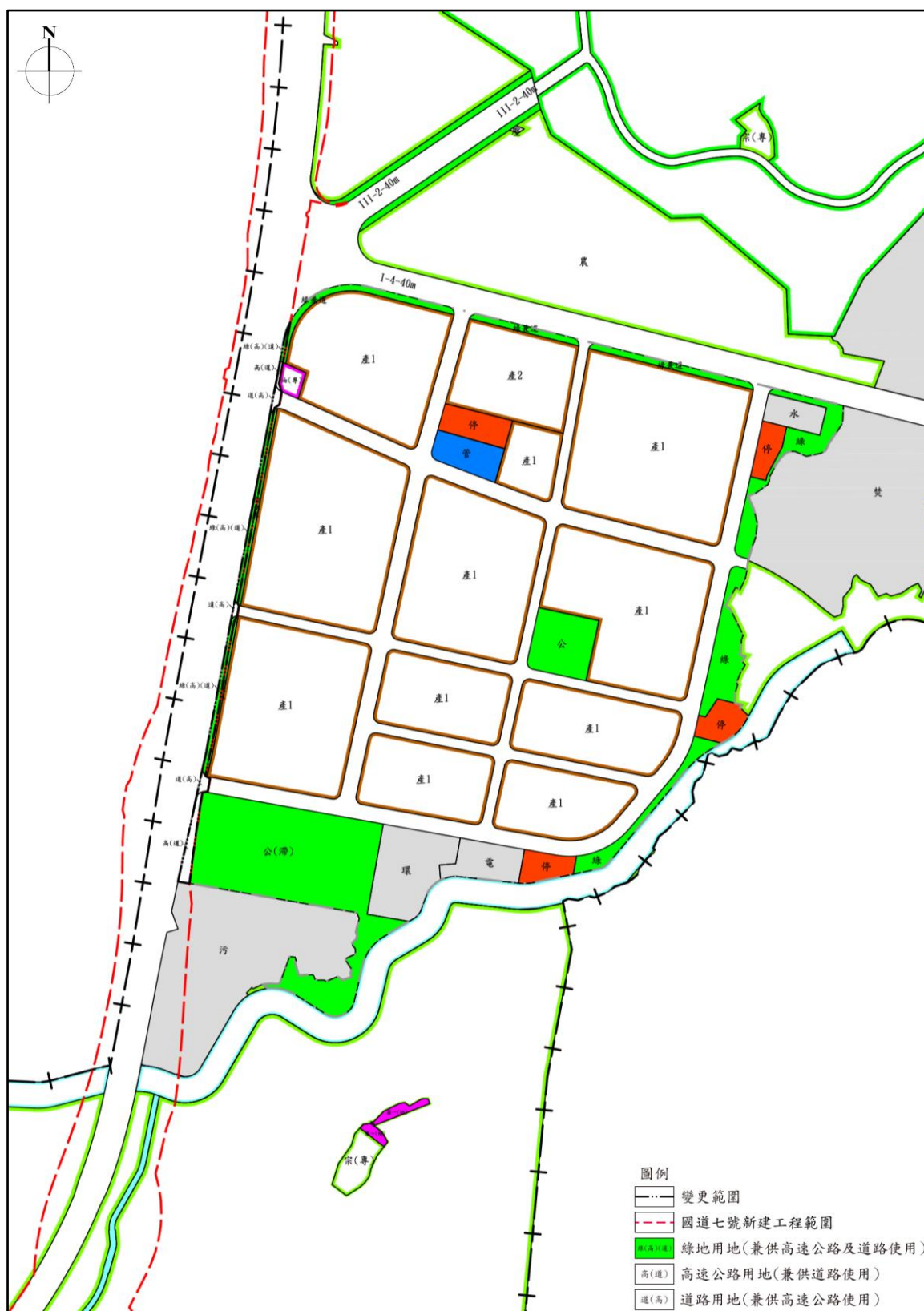


圖 7-3 變更後土地使用計畫示意圖

捌、事業及財務計畫

本計畫主辦單位為交通部高速公路局，整體計畫開闢經費約1,357.85億元，其中用地取得及拆遷補償費298.07億元，工程費1,043.50億元由交通部高速公路局項下支應。本次變更範圍之實施進度與經費詳表8-1所示。

一、用地取得

本計畫用地取得方面涉及法令包括：土地法、國有財產法、各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則等，未來須依規定辦理計畫用地之取得。

二、建設經費及來源

本工程建設經費由交通部高速公路局國道公路建設管理基金項下支應。

三、辦理進度

本工程於都市計畫變更完成後辦理用地取得作業，預計於119年底完工。

表 8-1 事業及財務計畫表

項目	面積 (公頃)	土地取得方式			開發經費(億元)			主辦單位	預定完工期限	經費來源
		撥用	徵購	其他 (註2)	工程規劃設計監造費 (註5)	土地徵購及地上物補償費 (註5)	工程費 (註5)	合計 (註5)		
高速公路用地(兼供道路使用)	0.21	✓		✓	16.28	298.07	1,043.50	1,357.85	交通部高速公路局	119年底
綠地用地(兼供高速公路及道路使用)	0.34									
道路用地(兼供高速公路使用)	0.10									

註1：本計畫建設經費及預定完成期限得由主辦單位依財務狀況酌予調整。

註2：本計畫部分公有土地採申請許可同意使用，不辦理撥用土地，私有土地部分用地採設定區分地上權取得。

註3：私有地之用地取得及拆遷補償費按交易案例估算，實際徵收價格應以地政單位或不動產估價師實際查估結果為準，地上物拆遷補償費應以現場實際查估結果為準。

註4：表內面積僅供參考，實際面積仍應依發布實施後地籍分割面積為準。

註5：開發經費係含「大社都市計畫」、「高雄市仁武都市計畫」、「澄清湖特定區計畫」、「鳥松(仁美地區)都市計畫」、「大寮都市計畫」、「大坪頂特定區計畫」、「大坪頂以東都市計畫」、「原高雄市都市計畫」等8處都市計畫區及非都市土地，非屬本計畫區單獨編列之經費。