

擬定及變更高雄多功能經貿園區特定區高雄港站及中島調車場地區細部計畫(配合台鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發)案計畫書

高雄市政府
中華民國 99 年 10 月

高雄市變更都市計畫審核摘要表		
項 目	說 明	
都市計畫名稱	擬定及變更高雄多功能經貿園區特定區高雄港站及中島調車場地區細部計畫(配合台鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發)案	
變更都市計畫法令依據	都市計畫法第 22 條，及同法第 27 條第 1 項第 4 款	
變更都市計畫機關	高雄市政府	
申請變更都市計畫機關	高雄市政府	
本案公開展覽起訖日期	民國 99 年 1 月 1 日起至 99 年 2 月 1 日止共計 30 天，並刊登於 99 年 1 月 6 日聯合報與臺灣新生報	
本案舉辦說明會日期	1. 民國 99 年 1 月 11 日上午 10 時於苓雅區公所 5 樓會議室 2. 民國 99 年 1 月 11 日下午 2 時於鼓山區公所 3 樓簡報室 3. 民國 99 年 1 月 12 日上午 10 時於鹽埕區公所 9 樓會議室 4. 民國 99 年 1 月 12 日下午 2 時於前鎮區公所 4 樓會議室	
人民團體對本案之反映意見	共 13 案，詳高雄市都市計畫委員會審議本案會議記錄之公民或團體陳情意見綜理表	
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	高雄市	高雄市都市計畫委員會 99 年 5 月 26 日第 342 次會議審議：修正通過

目 錄

壹、計畫緣起.....	1
一、計畫緣起.....	1
二、法令依據.....	4
貳、細部計畫範圍與發展現況.....	5
一、整體計畫、主要計畫變更與本細部計畫範圍說明...	5
二、主要計畫與細部計畫關係說明.....	11
三、整體臨港線周邊人口及產業發展現況分析.....	12
四、實質發展現況.....	14
五、土地權屬分佈概況.....	20
六、臨港線周邊交通運輸及道路系統分析.....	23
七、大眾捷運系統禁限建範圍.....	25
參、細部計畫規劃構想.....	26
一、整體計畫構想.....	26
二、路廊沿線空間發展構想.....	29
三、跨區變更負擔及容積調配構想.....	29
肆、細部計畫變更內容.....	33
伍、實質計畫內容.....	34
一、計畫年期.....	34
二、計畫人口與居住密度.....	34
三、土地使用計畫.....	34
四、公共設施計畫.....	37
五、交通系統計畫.....	38
六、都市防災系統規劃.....	40
陸、事業及財務計畫.....	44
柒、土地使用分區管制要點.....	47
捌、都市設計基準.....	51
玖、其它.....	60
附件：高雄市都市計畫委員會 99 年 5 月 26 日第 342 次會議記錄	

表 目 錄

表 1	臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發案 整體計畫範圍表.....	5
表 2	計畫範圍土地權屬分佈概況面積統計表.....	21
表 3	臨港線運出貨物運向與種類分佈表.....	24
表 4	整體變更負擔公共設施比例計算表.....	31
表 5	細部計畫變更內容明細表.....	33
表 6	細部計畫區土地使用分區面積表.....	37
表 7	公共設施用地配置明細表.....	38
表 8	計畫區道路系統明細表.....	39
表 9	整體細部計畫公共設施開闢費用一覽表.....	46
表 10	公共設施開闢費用一覽表.....	46
表 11	建築退縮空間設計基準說明表.....	49
表 12	退縮地相關規定說明表.....	57

圖 目 錄

圖 1	臨港線鐵路與周圍環境關聯相片圖.....	2
圖 2	臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發 整體規劃範圍示意圖.....	6
圖 3	高雄多功能經貿園區特定區主要計畫變更範圍圖.....	7
圖 4	整體更新再開發案細部計畫範圍示意圖.....	8
圖 5	細部計畫範圍示意圖.....	10
圖 6	細部計畫範圍圖—高雄港站及中島調車場.....	10
圖 7	主要計畫內容示意圖.....	12
圖 8	計畫範圍土地權屬分佈示意圖—高雄港站.....	22
圖 9	計畫範圍土地權屬分佈示意圖—前鎮調車場.....	22
圖 10	高雄港鐵路線貨運量變化趨勢圖.....	24
圖 11	臨港線運出貨物運向及地區分佈圖.....	24
圖 12	高雄都會區大眾捷運系統禁限建範圍 (高雄港站) 示意圖.....	25
圖 13	高雄舊港區 1-22 號碼頭再開發計畫發展構想圖.....	27
圖 14	高雄港站空間系統及配置發展構想圖.....	28
圖 15	高雄港站及中島調車場地區細部計畫示意圖.....	36

圖 16	高雄港站區道路系統示意圖.....	39
圖 17	B-1-18.18M 計畫道路斷面配置構想示意圖	40
圖 18	高雄港站區防災系統規劃圖.....	43
圖 19	計算跨區變更負擔範圍示意圖.....	45
圖 20	高雄港站區退縮規定示意圖.....	48
圖 21	歷史建築「舊打狗驛」登錄範圍示意圖.....	50
圖 22	高雄港站區鐵道空間保存範圍示意圖.....	53
圖 23	高雄港站開放空間與活動系統設計構想圖.....	55
圖 24	植栽穴緣石鋪築及側臨人行步道鋪面鋪築示意圖.....	56

壹、辦理緣起

一、計畫緣起

(一)高雄市的發展已由重工業生產轉型為國際性商業服務機能的海洋首都

高雄市擁有河、港、海的豐富資源，是台灣目前唯一有海岸線與港口的直轄市，不僅有世界級的貨櫃港--高雄港，以及遠洋漁業基地--前鎮漁港；左營軍港更是我國最大、最重要的海軍基地。海權國家的三大基礎—海軍、海運及漁業均存在高雄市，加上國際機場形成海空雙港優勢，捷運、輕軌、高鐵一日生活圈的完善交通網絡，以及南部都會區的廣大發展腹地和優質服務的勞動力，在眾多優勢條件、經貿產業與觀光資源的匯聚下，高雄市從都市空間結構到土地使用的機能，已朝向全面的轉型與成長，且已成為全國最具代表性的「海洋首都」。

未來在都市更新資源的整合與再發展計畫的推動下，將進一步展現地方全新風貌，創造無限經貿商機，進而帶動都市產業的具體成長目標。

(二)過去臨港線的貨運型態，衝擊沿線地區的環境，但配合舊港區釋出與輕軌建設計畫，臨港線的成長將伴隨著高雄市的成長而轉型

臺鐵臨港線鐵路圍覆著高雄站前市中心區商業發展的界面，過去高雄港大量產業物流的輸運，衝擊著沿線地區的環境品質，使得二側的土地因鐵路廊道阻隔而缺乏有效的縫合與連結。近年來伴隨著貨物陸運型態的轉變、鐵路運量減少及都市發展向水岸推動等因素的趨動下，臨港線以其環狀、線性及環繞市中心區的區位特性，未來將伴隨著高雄市都市的成長與轉型，成為新都市空間架構下的再發展契機。



圖1 臨港線鐵路與周圍環境關聯相片圖

(三)臨港線貨運停駛後，配合輕軌建設及水岸地區再發展，將調整為關鍵性的運輸走廊與綠色廊帶，結合都市更新的政策，強化「海洋首都」目標的達成

臨港線停駛後，取而代之的是輕軌建設及都市綠色軸帶，另配合高雄港舊港區 1-22 號碼頭水岸釋出與南部流行音樂中心等重大建設的投入，提升了都市的生活消費與觀光休閒品質，故臨港線沿線及場站土地使用機能的更新與再發展，便成為海洋首都目標達成的關鍵性因素。

現階段行政院積極推動都市更新政策，「高雄港站及臨港線沿線都市更新再開發」係屬於本府主動提出之重大設施興建計畫，經 94 年 10 月 25 日「行政院加速推動都市更新方案工作小組第一次會議」核可同意納入 94 年度第 2 階段都市更新示範計畫，補助先期規劃經費；先期規劃作業完成後並核報行政院院會據以推動後續更新開發作業。

報院後經 96 年 7 月 4 日第 3048 次行政院院會決議，通過 4 大「指標性的都市更新計畫」，包括：…「臺鐵高

雄港站及臨港沿線」等地區，未來將分別打造成為…「優質住商新天地」等，上述計畫的推動勢將具體改善高雄市都市結構，展現地方全新風貌，創造無限商機，對提昇國家競爭力極具指標性。

本案另一高雄市重大建設計畫為輕軌建設計畫，於 93 年 1 月列入新十大建設計畫，為行政院核定全台第一個輕軌示範計畫，後於 94 年 7 月提送路線修訂計畫，經交通部同意備查後，即進行整體規劃作業。經 96 年 12 月 6 日奉交通部函轉陳高雄市政府修正後之「高雄都會區輕軌運輸系統高雄臨港輕軌建設」案依行政院經濟建設委員會會商結論辦理。

該計畫為高雄市向中央提報之重大的交通建設計畫，路線行經凱旋二～四路—成功路—五福三路—河東路—同盟三路—美術東二路—美術館路—大順一～三路等，全長 19.6 公里，其路線部份行駛於臺鐵臨港線路廊，並於前鎮調車場設置機廠與行控中心，總投資經費約 108.7 億元，採民間參與方式辦理。

因此結合舊港區水岸成長與輕軌建設計畫的配套，將臨港線現況閒置且低度利用的場站與沿線路廊辦理都市更新再開發，妥予檢討規劃並調整其發展定位及都市計畫分區，以健全市中心區與水岸地區的產業成長，落實都市活動結構與意象結構的重建。

- (四)本案依據主要計畫變更內容，整合臨港線鐵道歷史建築登錄範圍與地區發展意見，在最適場域保存的前提下辦理細部計畫之擬定作業，落實公私部門對場站更新與再發展的共識。

內政部都市計畫委員會第 673、683 及 700 次會審議修正通過「變更高雄多功能經貿園區特定區計畫(台鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發)案」之主要計畫，高雄市政府並於民國 98 年 6 月 25 日依法發布實施。

主要計畫發佈實施後，地方社團及鐵道文化相關團體有鑑於高雄港站有大量台灣地區鐵道文化發展的記憶紋

理，其中的月台、濱線、臨港線鐵道、北號誌樓及動態復駛所需的連動關節及轉轍器之涵蓋範圍，更是僅存的文化場域，若於開發計畫中拆除，可能造成文化資產損失的前提下，故於細部計畫擬定階段，配合文資會之「歷史建築登錄範圍」及具保存之鐵道，採劃入公共設施用地或納入建築基地之法定空地由市政府及更新事業實施者分別進行經營管理，以達文化保存與觀光發展整合之經濟效益。

基於前述原則，高雄市政府秉持「鐵道歷史紋理最適化保存」與「捷運輕軌路廊用地取得」的財務平衡原則，並與地方民意及文化團體充份溝通意見後，辦理本次細部計畫之擬定。

二、法令依據

由於本案規劃內容包括細部計畫公共設施用地之劃設，以及變更既有土地使用分區管制要點與都市設計基準等；復因本案係配合「臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發」推動而辦理之都市計畫變更，該案為行政院列管之全國六大指標性都市更新開發案，故本案擬依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款「為配合中央、直轄市或縣（市）興建之重大設施時」辦理個案變更，並依同法第 22 條辦理細部計畫（土地使用及公共設施計畫部分）擬定作業。

貳、細部計畫範圍與發展現況

一、整體計畫、主要計畫變更與本細部計畫範圍說明

(一) 臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發案整體計畫範圍

本都市更新再開發計畫的整體計畫範圍包括：臨港線沿線都市計畫之鐵路用地、道路用地及高雄港站、前鎮調車場、中島調車場、草衙調車場等，行政轄區涵蓋苓雅區、三民區、鼓山區、鹽埕區、前鎮區及小港區等六處。計畫總面積約為 44.4567 公頃，計畫範圍如圖 2。本計畫分為場站及臨港線沿線路廊兩部分，如表 1 所示：

表 1 臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發案整體計畫範圍表

計畫範圍	面積(公頃)	範圍
第一臨港線	15.0469	起於鼓山站南側與臺鐵縱貫線交會處，逆時針方向沿愛河二岸路廊、高雄港站、第三船渠至高雄橋，另由新光路園道起，轉至成功路往南，於擴建路口轉往北，沿凱旋路東側接到前鎮調車場及高雄車站東側之民族路，全長約 12.46 公里。
第二臨港線	8.3929	第二臨港線更新範圍自前鎮調車場沿第一臨港線東側往南，至中山四路轉向東南而行，沿中山路穿越漁港路、銜接至草衙調車場，再轉入平和東路後，進入第五貨櫃中心(第 72 貨櫃線)，全長約 8.6 公里。另含有中鋼支線，約 3.8 公里，現況為道路用地。
小計	23.4398	
臺鐵高雄港站	12.1676	位於鼓山區及鹽埕區交界，北側以公園路為界，西側為鼓山一路、臨海三路、濱海一路為界，東側為大安街、七賢三路，南側以特文二範圍為界。
前鎮調車場	5.2074	位於前鎮區一心一路、二聖路、凱旋三路與瑞西街之間的調車場為主。
中島調車場	0.8181	位於前鎮區擴建路、建基街與工業區的交會處
草衙調車場	2.8238	位於小港區中山四路、金福路與翠亨南路之間的臺鐵調車場。
小計	21.0169	-
總計	44.4567	-



圖2 臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發整體規劃範圍示意圖

(二)高雄多功能經貿園區特定區主要計畫實質變更範圍

依前述整體都市更新再開發計畫範圍，涵蓋二處主要計畫地區，其中本案與高雄多功能經貿園區特定區相關之變更範圍如下(如圖 3)：

1. 第一臨港線沿線：面積約 3.76 公頃

包括二個路廊區段，一為擴建路與成功路交會路口往北經成功路至新光路，二為另由愛河口西側至公園二路東側港埠商業區止，合計面積約 3.76 公頃。

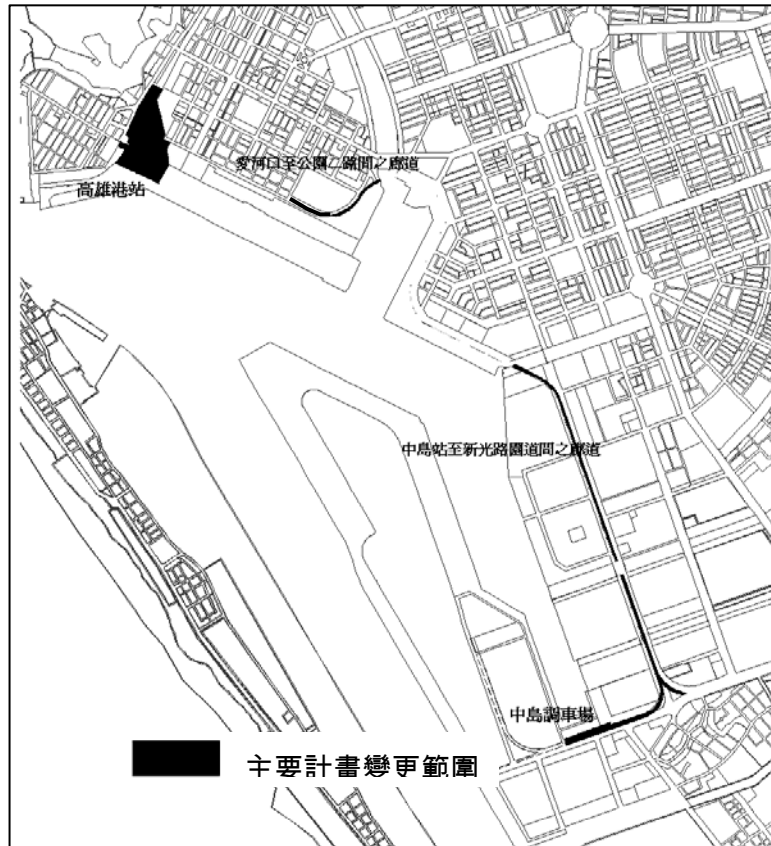


圖3 高雄多功能經貿園區特定區主要計畫變更範圍圖

2. 臨港線二處場站用地：面積約 10.42 公頃

(1) 台鐵高雄港站：

位於鼓山區及鹽埕區交界，北側以公園路為界，西側為鼓山一路、臨海三路、濱海一路為界，東側為高雄市主要計畫之商業區鐵路用地，南側以特文二範圍為界，面積 9.60 公頃。

(2) 中島調車場：

位於前鎮區擴建路、建基街與工業區的交會處，面積約 0.82 公頃。

(三) 整體更新再開發案之細部計畫範圍

考量本案都市計畫變更負擔比例及辦理都市更新開發地區範圍，將變更後主要計畫之二處開發基地（高雄港車站、中島調車場）、交通用地（前鎮調車場）及列入變更負擔之輕軌路廊用地配合辦理變更細部計畫作業，變更

細部計畫範圍面積總計 23.17 公頃，其位置範圍(如圖 4)包括：

1. 台鐵高雄港站：

位於鼓山區及鹽埕區交界，北抵五福四路，西側為鼓山一路、臨海三路、濱海一路為界，東至鹽埕區之大安街，南側以特文二範圍為界，經主要計畫變更後包括特文區、商業區及公園用地、交通用地、道路用地等，面積約 12.10 公頃。

2. 中島調車場：

位於前鎮區擴建路、建基街與工業區的交會處，主要計畫變更為特倉區，面積約 0.82 公頃。



圖4 整體更新再開發案細部計畫範圍示意圖

3. 輕軌捷運路廊：

位於凱旋路上之臨港線路廊，屬輕軌捷運需取得之台鐵土地部分，自中正路南側至成功路與擴建路口段（不含前鎮調車場），主要計畫為道路用地，面積約 5.04 公頃，本段路廊用地配合高雄港站及中島調車場等兩處場站之計畫變更列為負擔回饋土地，由市府無償取得。

4. 前鎮調車場

位於前鎮區一心一路、二聖路、凱旋三路與瑞西街之前鎮調車場，主要計畫變更為交通用地，面積約 5.21 公頃；本區係採徵收、有償撥用方式辦理。

(四) 本案擬定及變更細部計畫範圍

依主要計畫變更內容及整體更新再開發案需求劃定細部計畫範圍後，考量後續辦理變更負擔整體計算之需要及分屬不同細部計畫區開發規範之一致性，故依二個主要計畫範圍分別辦理細部計畫之擬定及變更作業。

本案屬於「高雄多功能經貿園區特定區計畫」，故針對高雄港站、中島調車場二處場站用地辦理細部計畫之擬定作業，本案細部計畫範圍說明如下(如圖 5)，面積約 10.42 公頃。包括：

1. 台鐵高雄港站：

位於鼓山區及鹽埕區交界，北側以公園路為界，西側為鼓山一路、臨海三路、濱海一路為界，不包括現有之交通用地，東側為高雄市主要計畫之商業區鐵路用地，南側以特文二範圍為界，面積 9.60 公頃，如圖 6。

2. 中島調車場：

位於前鎮區擴建路、建基街與工業區的交會處，面積約 0.82 公頃，如圖 6。

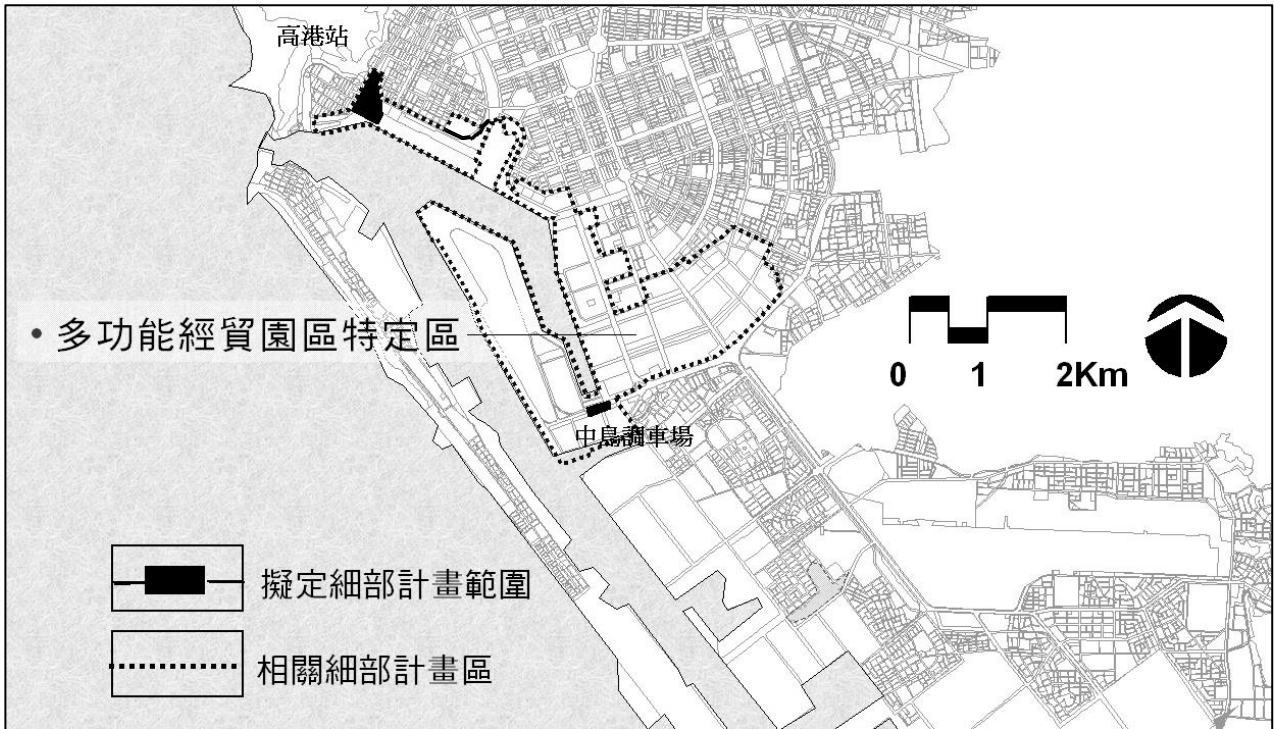


圖5 細部計畫範圍示意圖

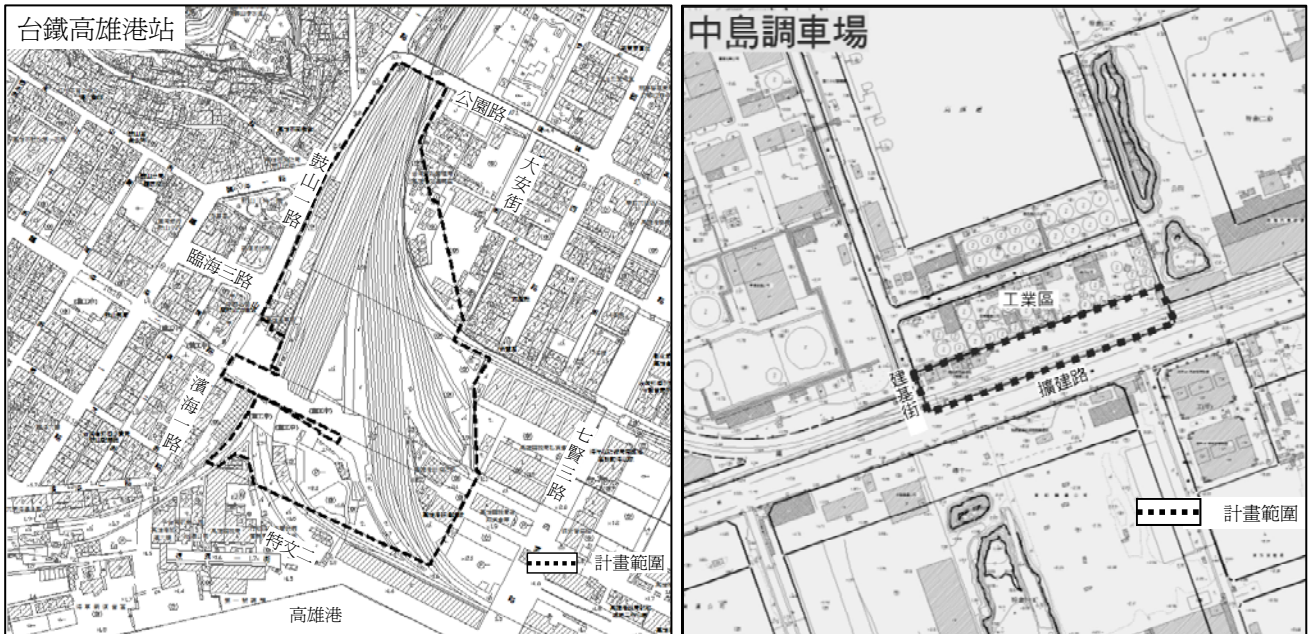


圖6 細部計畫範圍圖—高雄港站及中島調車場

二、主要計畫與細部計畫關係說明

(一) 主要計畫與細部計畫之關係

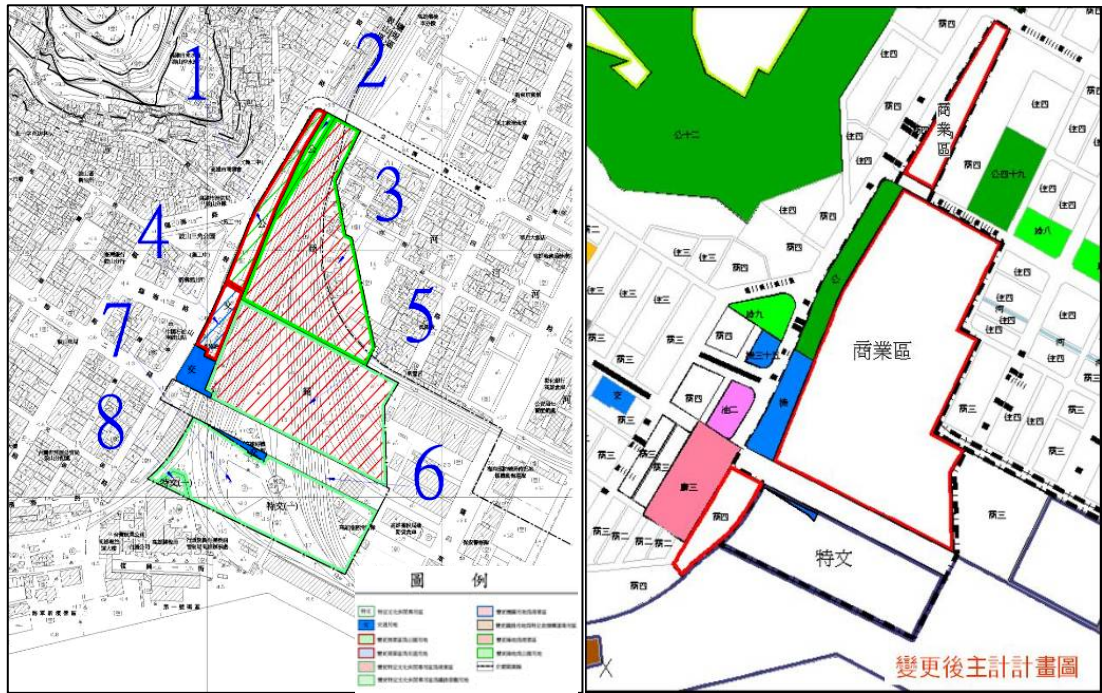
本整體計畫範圍基於第一及第二臨港線路廊的廣泛分佈，跨越高雄市縱貫線以南地區，包括三民、苓雅、鼓山、鹽埕、前鎮及小港等 6 個行政轄區。原主要計畫變更係配合「指標性都市更新案—臺鐵高雄港站及臨港沿線再開發案」的推動檢討變更都市計畫，以調整現有場站及鐵路廊道未來再發展之土地使用。

本案係針對變更後之主要計畫內容，配合更新事業計畫推動，需辦理變更負擔或實際開發用地取得之範圍，依主要計畫「高雄多功能經貿園區特定區計畫」涵蓋範圍之高雄港站與中島調車場二處場站地區，據以擬定細部計畫，二處場站地區之主要計畫內容如圖 7 所示。

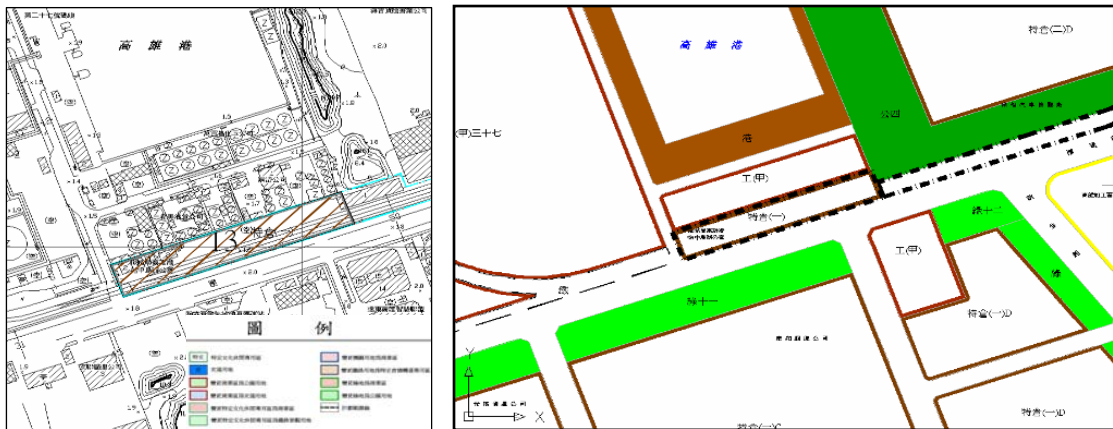
(二) 細部計畫擬定原則

就高雄港站周邊地區而言，該區域水岸觀光活動密集，位於鹽埕與哈瑪星二處舊市中心區的界面，未來配合七賢路與臨海二路的串連、捷運橘線、觀光纜車及鐵道博物館的營運，對於土地使用的轉型，應以強化此一地區文化記憶與商業機能結合與共存的可行方案。

另考量高雄港站有大量台灣地區鐵道文化發展的記憶紋理，其中的月台、濱線、臨港線鐵道、北號誌樓及動態復駛所需的連動關節、轉轍器之涵蓋範圍，更是僅存的文化場域，若於開發計畫中拆除，可能造成文化資產損失的前提下，故於細部計畫擬定階段，應在「鐵道紋理最適化保存」與「臨港線輕軌路廊用地取得」的財務平衡原則，研擬可能的細部計畫方案與開發規範，以達文化、觀光與商業整合之經濟效益。



高雄港站主要計畫變更及變更後計畫示意圖



中島調車場主要計畫變更及變更後計畫示意圖

圖7 主要計畫內容示意圖

三、整體臨港線周邊人口及產業發展現況分析

(一)人口成長與分佈

1. 高雄市人口成長與分佈

無論在南部區域或都會區，高雄市均是最主要之人口集居地，故本段將從高雄市内各里之人口成長與人口密度作進一步之分析。從高雄市各里近年之人口年平均成長率及人口密度觀之，人口密度較高的地區主要集中於高雄市市中心，包括鹽埕區、前金區、新興區、苓雅

區以及部分三民區、前鎮區所屬各里；而上述人口高密度集中的地區，其人口多呈現負成長的趨勢，顯示人口已愈趨飽和，人口年平均成長率較高的地區中除零星分佈之少數行政里內仍有發展空間外，人口已逐漸往市中心外圍地區蔓延，如灣子內(屬三民區北方與左營區西方之村里)地區。

小港區與楠梓區等，其中又以灣子內之人口年平均成長率最高，區內部分行政里之人口年平均成長率甚至超過 20%。

2. 臨港線周邊地區人口成長與分佈

為確實掌握臨港線周邊 500 公尺步行距離範圍內之人口分佈現況，以透過人口規模分析評估臨港線廊帶周邊都市更新之可行性。臨港線周邊地區除多功能經貿園區因尚未開發故人口密度較小外。其餘地區每平方公里之人口密度均大於 700 人，其中每平方公里人口密度大於 36,000 人之地區包括西線周邊之三塊厝、高雄車站、民族路一帶；臨港線之西北段與西南段；第一臨港線西段之哈瑪星及苓雅寮；及第一臨港線東段之道明中學、高師大附中及籬子內一帶。至於第二臨港線周邊地區之每方公里之人口密度多介於 6,700 至 36,000 人之間，人口較多的地區為五甲與草衙一帶。

(二) 產業人口

1. 高雄市

高雄市二級產業及業人口雖有逐漸減少之趨勢，但其在南部區域及高雄都會區之二級產業中所佔比例仍較其他縣市為高；至於三級產業及業人口不但快速成長，且佔南部區域與都會區三級產業之比例一直居高不下。

高雄市各里民國 85 年二級產業及業人口密度最高的地區為楠梓加工出口區所屬各里，屬於北高雄地區，與本計畫區相距較遠，其次為市中心之部分行政里；而三級產業及業人口密度最高的地區則為市中心之鹽埕、前金

、新興、苓雅與三民等行政區內各里，每平方公里之三級產業及業人口密度大多在 2.5 萬人以上，已形成面狀之商業發展型態，此外，部分行政里，如三民區之長明里、前金區之民生里與草江里、新興區之東坡里等，其每平方公里三級產業及業人口密度達到 3 萬人以上，強度與規模均具一定水準。

2. 臨港線周邊地區

臨港線周邊 500 公尺範圍內二、三級產業及業人口約為 7.6 萬人，約佔高雄市之 15.3%，其中二、三級產業及業人口佔高雄市之比率分別為 12.8%與 16.8%，與人口所佔比率(16.6%)相近。就其分佈而言，二級產業及業人口密度較高的地區為道明中學、苓雅寮、多功能經貿園區等地區，密度在每平方公里 3 千人以上，平均為 1.2 千人/平方公里；三級產業及業人口則集中於舊市區中心(包括高雄車站、監埕區)、苓雅寮等大型之商業活動據點，密度在每平方公里 1.2 萬人以上，平均為 2.9 千人/平方公里。

四、實質發展現況

(一)場站現況概述

與本細部計畫有關者包括臺鐵高雄港站以及中島調車場，相關現況資料彙整說明如后。

1. 高雄港站

1908 年起，日人把築打狗港時疏浚航道所產生的淤泥，填築岸邊碼頭與新市街用地，並在此興建濱線(Hama Sen)鐵路並設立高雄港站(打狗驛)，至 1912 年新濱町遂有「哈瑪星」新生地的出現。

高雄港站與調度軌道位於高雄港第三船渠北側，介於七賢三路與鼓山一路之間。有關高雄港站之更新議題，近年來在高雄市產、官、學界以及民間均有所倡議，且相關更新開發構想亦百花齊放，各有千秋；如今隨著

捷運橘線通車營運，各項開發條件也日漸成熟，故展開高雄港站更新事業計畫之推動。

2. 中島調車場

中島調車場位於前鎮區擴建路與新生路口，此路口交通車流量龐大，且以大型貨櫃拖板車及聯結車為主。中島調車場基地目前以軌道設施為主，基地呈現狹長形，佔地面積約 0.8 公頃；由於業務量移轉與縮減，故尋求轉作其他使用發展之可能性。

(二)場站周邊及沿線土地使用發展現況

1. 高雄港站

高雄港站西側為哈瑪星舊社區，社區內建築處處可見古意；目前則有橘線捷運站於此設站。基地南側目前仍供高雄關稅局之相關行政辦公使用；基地東側之港區土地大多已經變更，提供未來作為觀光遊憩活動以及藝術文化產業進駐所需之空間。

(1)商業使用發展現況

高雄港站周邊商業分區大多以交通要道之沿街面店鋪商業為主，鐵路東側以五福路及七賢路為主，西側則以臨海一路與臨海二路沿街面店鋪式商業型態為主，此區較少辦公商業大樓座落，僅五福路及七賢路轉角之六福大樓可供辦公租用。範圍內有兩處高樓飯店座落：一為七賢路與必忠街轉角之海灣大飯店；以及公園路與新興街交口處之華后大飯店。

--辦公商業使用

此區較少辦公商業大樓座落，僅五福路及七賢路轉角之六福大樓可供辦公租用，但出租率甚低，其餘少許公司行號則零星分佈於住宅區內。

--零售業與餐飲業使用

高雄港站西側沿臨海二路多零售、餐飲業緊密地聚集在沿街面，商業活動較熱絡，臨海二路則是以公司行

號及部分娛樂業為主。鼓元街延續廟前路的傳統廟前市集小吃餐飲娛樂業，亦有許多店鋪設置。

高雄港站北側之五福路沿路有許多檜木桶零售店，是高雄市少數傳統手工檜木桶業聚集處。七賢路及五福路上亦有不少餐飲店家零星分佈，而一般零售業以便利商店為主，且均位於街口轉角處；其餘另有文具用品、衛生醫療類，零星散佈於沿街商業帶及住宅區中。

餐飲業店家主要聚集於臨海二路上，餐飲業的種類眾多，以連鎖飲料店、自助餐為主；鼓元街沿街則多以小吃、快炒類為主。至於學校周圍住宅區內則有少數零星小吃、麵包及早餐店。

--汽車修護、展覽與休閒娛樂使用

汽車配件販售及維修業主要分佈於公園路兩側，本路段多以汽車保修廠及汽車精品賣場為主，亦兼有許多材料零件管線修補等技術性服務業之店鋪。

休閒娛樂業主要分佈於臨海一路及鼓元街附近，大多是網路咖啡店等行業為主。

(2)住宅使用發展現況

本區多以連棟透天住宅型態為主；沿五福路與七賢路以及鐵路西側各巷弄而行，除新建住宅外，兩旁皆是連棟透天厝，少有 7 層樓以上之建築。本區住宅使用最特殊者為沿千光路繞行而上，兩旁住宅順著山勢彼此相疊，已分不清 1、2 樓或是地下室，其居住環境仍有大幅改進空間。

--集合住宅大樓

基地周邊集合式社區住宅大樓為數甚少，西側僅有臨海一路上之臨海大樓為 10 層樓高之集合住宅大樓，一樓鄰街面處為服務業使用；東側則無。

--透天住宅

連棟式透天住宅為本區主要之住宅型式，且平均有四樓左右之高度。

2. 中島調車場

中島調車場位於多功能經貿園區，周邊土地使用分區多為特倉區；然調車場北側緊鄰工業儲油槽，南側擴建路對活動之隔絕性強，故使中島調車場成為工業區裡的孤島。

3. 沿線土地使用特性說明

(1)一心路至擴建路

凱旋四路北側除少數住宅社區(如忠誠社區)外，以廠房、倉庫(台灣塑膠廠、台機鋼品廠、台糖倉庫、台肥等)為主，未來將發展為多功能經貿園區；而南側則多作住宅使用，屬於前鎮區鎮東社區。

(2)擴建路至建國路

靠近新光路一帶地區，除東北側以辦公使用為主，其餘多為廠房使用(如台電、中油、台機、中鋼鋁業等)；成功路段之四維路以北至海邊路一帶，則以漢神商圈、新興之辦公大樓及廠房使用為主，並與鹽埕商圈相連；至於鼓山西側為壽山風景區，東側以住宅與小規模之商業活動為主，並以建國三路附近之家樂福愛河店為主要商業端點，再往東則以定點型商業為主，且規模不大。

綜合以上之分析說明可知，目前臨港線周邊地區主要之住宅區分佈區位集中於民族路至一心路之住宅區；而商業活動的集中地帶以中華-民族路段及公園路至建國路為主。

(三)活動型態與強度分析

臨港線周邊地區之活動型態大致可分為學生與民眾洽公，以及辦公與購物兩大類，因此為進一步掌握前述活動之強度，以下就其活動人口及使用規模等現況說明之。

1. 學生與民眾洽公活動

臨港線五百公尺範圍內學校與機關用地甚多，主要分佈於第一臨港線北段與東段，第一臨港線西段由於已

接近海岸線，故以廠房及港埠設施使用為主。其中第一臨港線北段主要之學校有河濱國小、三民國小、高雄中學等，機關用地則包括高雄車站及台汽客運東站；而第一臨港線東段之學校計有凱旋國小、市立啟智學校、道明中學、高雄師範大學、國際商工、三信商職、瑞祥高等學校，機關則包括市立民生醫院、市立中醫院等；至於第一臨港線南段亦有前鎮國小、興仁國中前鎮高中等學校，並有職訓局南部職訓中心等機關。綜合以上所述，臨港線周邊高中以上學校，目前之學生人數約 22,596 人，勢必成為未來輕軌系統之重要使用者之一。

此外，第二臨港線一帶之學校與機關用地亦相當多，其中學校主要分佈於第二臨港線西側，包括鎮昌國小、前鎮高中、前鎮國小、仁愛國小、明正國小、小港國中等。大型機關用地多分佈在第二臨港線東側，包含榮工處與高雄國際機場；至於小型機關用地如前鎮區公所、小港區公所等，則位於第二臨港線西側。

從整個臨港線沿線的機關、學校分佈情況來看，未來堤站地區發展與更新開發計畫的推動，將有助於學生及民眾洽公活動之串連，並帶動沿線地區的發展。

2. 商業活動

高雄市層級較高之商業活動分佈主要受大型百貨公司分佈所影響，百貨公司之設立，進而帶動人潮，逐漸形成中心型商業。目前主要之商圈可分為站前、漢神、三多與鹽埕等四處，就行政轄區來看，主要以鹽埕、前金與新興等市區中心為主，而鄰近之苓雅、前鎮與三民區之部分地區為輔。以下就與本計畫相關的三個主要商圈之特性進行說明：

(1) 站前商圈：

主要以臺鐵高雄車站為中心，分佈於建國路與中山路交會處之沿街面道路上，屬於地域中心型商圈，同時具備轉運功能。主要商業活動集中於遠東大樓，並延伸至建國

路中山路沿街商街，消費客層包括高雄市與鳳山市之上班族、學生及車站進出人潮，聚集業種有補教、一般零售、速食餐飲、精品服飾、休閒娛樂等。

(2)漢神商圈：

漢神商圈之分佈以中山路與五福路路口為主，屬於地域中心路線型商圈。主要以漢神、大立與大統等百貨公司為主，屬於全客層消費型，客源涵蓋整個高雄都會區甚至南部其他縣市，主要聚集業種為百貨、電影院、精品服飾等。

(3)鹽埕商圈：

商業活動主要聚集於七賢路、建國路與五福路，屬於地域中心路線型商圈。主要商場有大新百貨、崛江商場，消費客層屬區域型，主要的聚集業種有百貨商場、銀樓飾品、鐘錶店、精品店等。

(4)三多商圈：

三多商圈之發展主要源起於太平洋 SOGO、新光三越、FE21 遠東、建台等大型百貨公司之設立，以及近年超高層商業與辦公大樓之啟用而逐漸成形，屬於地域中心街廓型商圈。除上述百貨公司外，東帝士 85 國際廣場、亞太商業廣場等高層建築之使用亦為塑造商圈之助力，消費型態屬於全客層消費型，客源為高雄都會區，主要聚集產業有百貨、電影院、遊樂場、精品與餐飲等。

近年站前商圈與鹽埕商圈由於受到大型百貨公司等較高級商業設施之設立等影響，而有略為衰頹的趨勢；由於百貨公司之設立，其所能吸引之顧客範圍較廣，屬於全市性甚至都會區型之中心商業，大量人潮的集中對於新興商圈的形成有極大的正面效益。然而，由於百貨公司之設立，並未集中於特定範圍內，反而依業者之喜好分散設立於特定地點，而形成漢神與三多兩商圈。在高雄之消費能力、行政轄區為狹長形狀，南北地區之居民較不容易往市中心集中等原因與限制，使得各個商圈之範圍無法擴展而

整合，最後使得高雄並未形成一顯著的 CBD，由四個獨立的商圈分擔市中心之服務功能。

五、土地權屬分佈概況

因整體計畫之細部計畫範圍內除部分商業區外，多為鐵路與道路等公共設施用地，全部地籍面積約 23 公頃，其中公有土地佔計畫面積比例相當高，合計約 22.49 公頃，佔總計畫面積 97.77%。本案整體計畫之細部計畫範圍內公有土地所有權人主要為交通部臺灣鐵路管理局，其次為交通部高雄港務局及高雄市政府及財政部國有財產局等。

表 2 係將本細部計畫範圍內分為三處場站及沿線路廊分別統計土地所有權人及其持有面積。藉由表 2 可知，計畫範圍內多為公有土地，後續土地辦理更新開發之整合程序較為單純。上述土地中，沿線路廊與中島調車場全部範圍為臺灣鐵路管理局所有，至於台鐵高雄港站及前鎮調車場，由於權屬複雜，故另將地籍權屬圖示意如圖 8、圖 9。

表 2 計畫範圍土地權屬分佈概況面積統計表

土地權屬	高港站		前鎮站		中島站		沿線		總計	
	面積 (m ²)	佔該區 段百分 比	面積 (m ²)	佔該區 段百分 比	面積 (m ²)	佔該區 段百分 比	面積 (m ²)	佔該區 段百分 比	各土地所有 權人管(持) 有土地面積 合計(m ²)	佔計畫 範圍總 面積百 分比
交通部台灣 鐵路管理局	82,276	68.98%	45,377	86.77%	8,036	100.00%	50,436	100.00%	186,125	80.91%
交通部高雄 港務局	34,356	28.80%	-	0.00%	-	0.00%	--	0.00%	34,356	14.93%
高雄市政府	-	0.00%	2,017	3.86%	-	0.00%	--	0.00%	2,017	0.88%
高雄市政府 工務局	1,935	1.62%	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%	1,935	0.84%
財政部國有 財產局	406	0.34%	76	0.15%	-	0.00%	--	0.00%	482	0.21%
台灣糖業股 份有限公司	307	0.26%	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%	307	0.13%
台灣省高雄 農田水利會	-	0.00%	1,556	2.98%	-	0.00%	-	0.00%	1,556	0.68%
南和興產股 份有限公司	-	0.00%	19	0.04%	-	0.00%	-	0.00%	19	0.01%
私人	-	0.00%	3,251	6.22%	-	0.00%	-	0.00%	3,251	1.41%
合計	119,280	100.00%	52,296	100.00%	8,036	100.00%	50,436	100.00%	230,048	100.00%

註：表列數據係依數值圖量估所得，實際應以公告實施計畫現地分割測量結果為準。

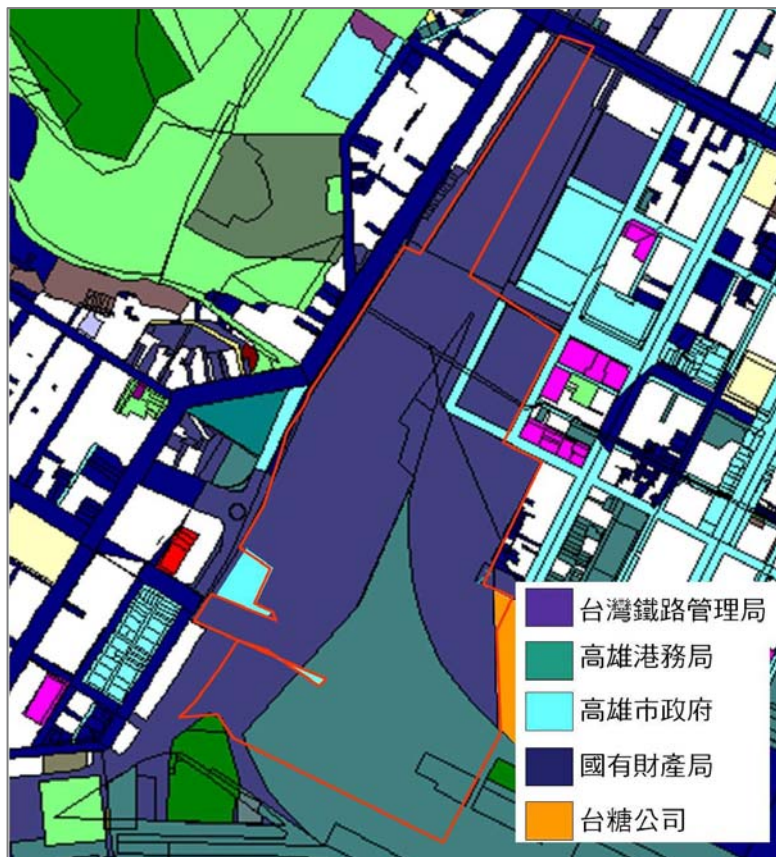


圖8 計畫範圍土地權屬分佈示意圖—高雄港站



圖9 計畫範圍土地權屬分佈示意圖—前鎮調車場

六、臨港線周邊交通運輸及道路系統分析

(一) 交通路網發展現況

1. 高雄港站

(1) 七賢三路

七賢三路南銜漁人碼頭，為高雄港站更新基地與市區聯絡之主要道路。目前兩旁大多為低密度商業使用及閒置空間及停車用地。



(2) 鼓山一路

鼓山一路為高雄港站西側主要道路，為哈瑪星地區與鼓山地區連通之要道。



2. 中島調車場

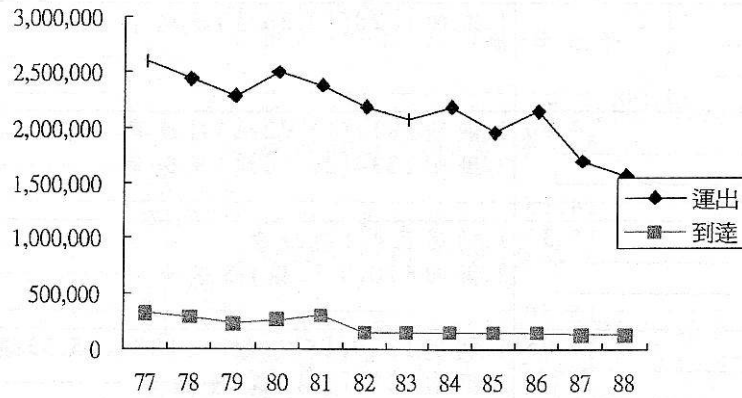
中島調車場緊鄰擴建路，擴建路東側則與凱旋路相銜接，且為新生路北側起點；目前該二條道路車流量極大，且多數以通行高雄港區之大型貨櫃車及聯結車為主。



(二) 臨港線停駛周圍增加貨車交通量分析

1. 目前臨港線運量及運向現況

高雄市臨港線主要係擔負進出高雄港區到發送貨物之鐵路運輸，其主要內容包括豆類、穀類、糖類、石油及液化天然氣、乙烯及特種品等。由於台灣地區產業型態轉變，近年來這些貨物經鐵路運進高雄港區之數量遠低於經鐵路運出高雄港之數量。從圖 10 之趨勢可清楚看出，高雄市臨港線所擔負之貨運量正逐年減少，尤其運出量之降低情形更為顯著。從表 3 及圖 11 來看，可發現鐵路貨運於民國 88 年之主要目的地分佈在南部地區，占全省總數約在 85% 左右，其中並以穀類為最多，占總貨運量約二分之一；其次為北部地區，占 13%。



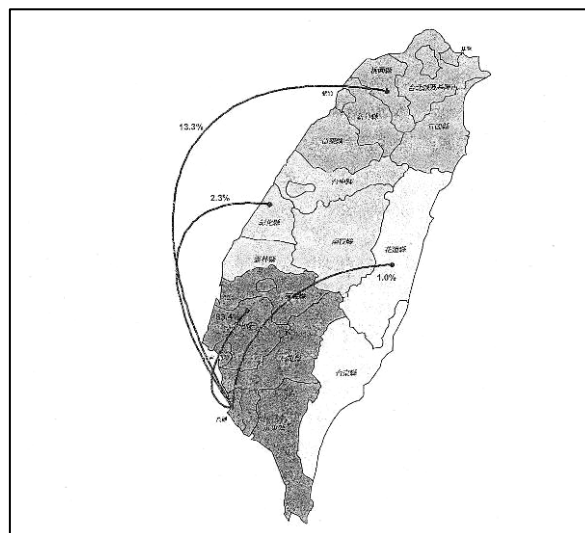
資料來源：臨港線發展為輕軌捷運之規劃報告 高雄市政府捷運工程局

圖10 高雄港鐵路線貨運量變化趨勢圖

表3 臨港線運出貨物運向與種類分佈表

區域	糖	肥料	穀類	特種品	路用品	其他	合計
北部	7,490	240	2415	4,589	4,470	190,076	209,280
中部	0	31,710	0	3,843	460	0	36,013
南部	3,436	6,145	1,166,904	1,436	10,204	123,982	1,312,107
東部	0	4,090	0	15	1,493	9,993	15,591
總計	10,926	42,185	1,169,319	9,883	16,627	324,051	1,572,991

資料來源：高雄港站提供，單位公噸。



資料來源：臨港線發展為輕軌捷運之規劃報告 高雄市政府捷運工程局

圖11 臨港線運出貨物運向及地區分佈圖

2. 臨港線停駛周圍貨車交通量概估

就上述臨港線貨運量分析得知其貨運量逐年遞減，

且年運入貨物重量不及年運出貨運量的十分之一，因此臨港線停駛周圍貨車交通量應以運出為主來進行概算。而臨港線的停駛時期預計為民國九十六年，因此以上述年運量進行一次回歸分析，概估民國九十六年的年運量約為 62 萬公噸，換算為日運量約為 1700 公噸，以平均載重 20 公噸的大貨車作為臨港線停駛後的貨物轉運計算，平均每日約產生 85 車次的交通量，對於周圍交通量的影響應屬微量。

七、大眾捷運系統禁限建範圍

本計畫區範圍內部分用地屬於高雄都會區大眾捷運系統橘線的禁限建範圍（見圖 12），故未來基地開發應依照「高雄都會區大眾捷運系統禁限建範圍內列管案件管理作業要點」之規定辦理。

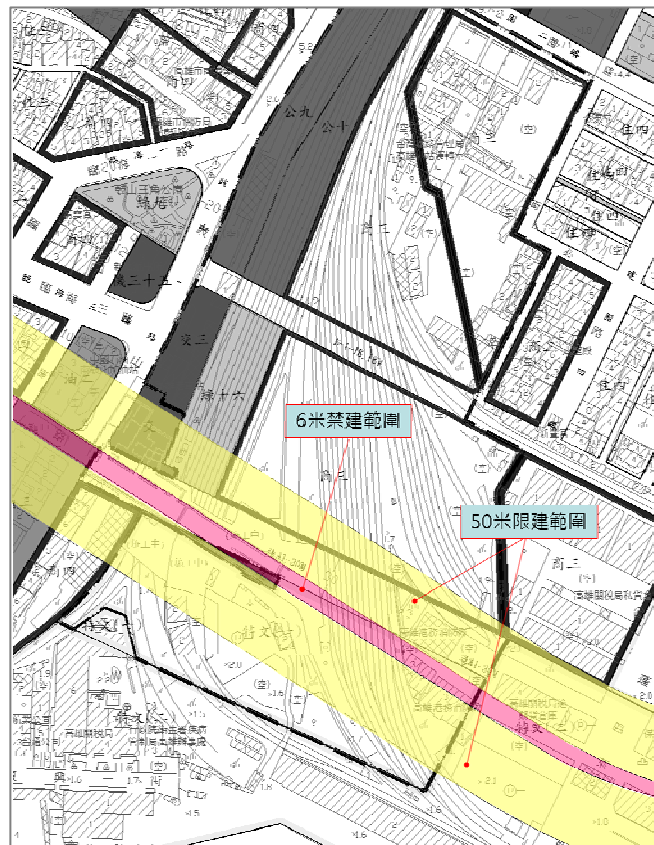


圖 12 高雄港站大眾捷運系統禁限建範圍示意圖

參、細部計畫規劃構想

一、整體計畫構想

臨港線停駛後，新興大眾運輸工具——輕軌捷運系統將沿著部分臨港線環型路軌佈線；而本案場站用地，則與周邊地區發展連結，研擬開發構想如下：

(一) 結合新建設、保存高雄港站既有軌道空間紋理，強化哈瑪星文史意象與內涵

本案為強化哈瑪星地區鐵道紋理與高雄港站鐵道歷史建築登錄範圍之保存，於主要計畫內將高雄港車站、第一月台及第一股鐵道劃設為交通用地。而細部計畫更進一步於交通用地東側現有鐵道位置及往北延伸重點軌道至公園用地之鐵道最適保存前提下，利用細部計畫公共設施用地留設的方式，劃設公園與綠地加以延伸與串連，一方面保留鐵道文化園區範圍內之軌道與場域氛圍；一方面延伸綠帶供自行車系統的連結，以符合地區發展觀光與文化保存整合之多元內涵。

(二) 連結並善用新建設投入誘發土地使用轉型效益

1. 捷運橘線、水岸輕軌與纜車系統之規劃與聚合，帶動高雄港站成為山海串連的商業新核心

捷運橘線 01 站設於高雄港站內，水岸輕軌捷運路線將自捷運紅線、經新光碼頭、愛河口，沿蓬萊碼頭至高雄港站後往北沿鼓山路側之鐵路景觀用地至七賢路；而跨港觀光纜車亦預定於高雄港站設站，高雄港站因應新建設的投入，將透過商業空間區位的優勢及引進空間類型的規範，成為地區成長的新核心。

2. 結合多功能經貿園區的多元經貿產業機能

多功能經貿園區為改變高雄舊港區周邊地區土地使用結構性的重要願景，區內發展將以複合產業使用與景觀化的條件作為吸引投資的誘因，在成功路與凱旋路口有統

一夢時代購物中心之設置；而中島調車場位於此區位邊緣，加上屬加工出口區的重要門戶，故在發展構想上，高雄港站南側的特文一仍應以塑造多功能經貿園區的多元水岸文化觀光休閒功能為主要意象。

(三) 結合高雄舊港區 1-22 號碼頭和周邊地區再開發，引導創新休憩產業

市政府推動「高雄舊港區 1-22 號碼頭和周邊地區再開發計畫」，山、海觀光資源結合休閒產業組合的模式，成為本地區推動更新投資的新契機，如圖 13。

1. 土地使用機能延續高雄舊港區及多功能經貿園區的活動，並以觀光休閒、文化保存與展銷產業為主，強化市場區隔並建立觀光意象特色。
2. 另由供給向度創造不同的主題產業，並強化公共投資項目與閒置空間再利用的形式，以豐富觀光的新生機。



圖13 高雄舊港區1-22號碼頭再開發計畫發展構想圖

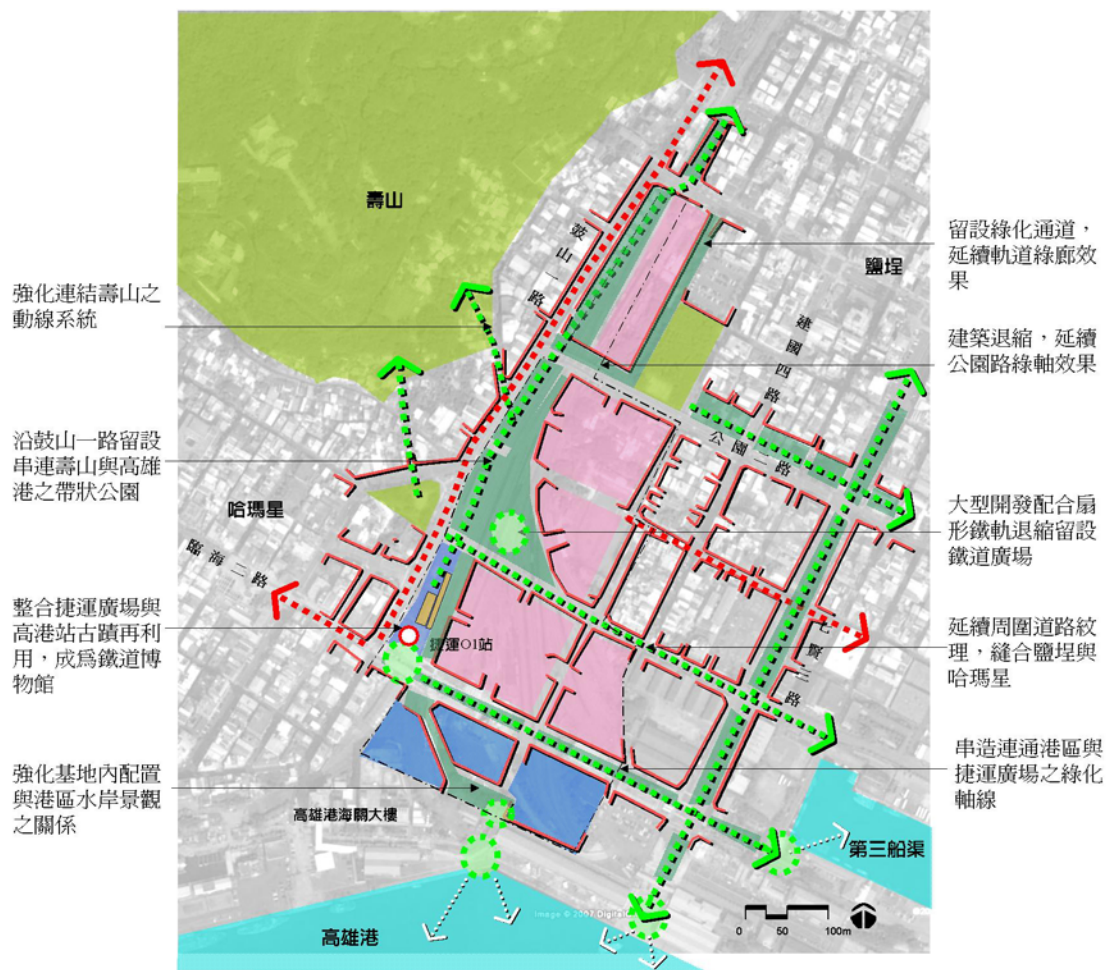
(四) 變更既有細部計畫之土地使用分區管制與都市設計，有效規範地區發展

調整既有細部計畫之土地使用分區管制規定與都市設計基準，對不動產開發的特色與地區文化保存的意象，

彰顯具體的成效。

都市設計整體考量在於延續既有的空間系統、活動連結、文化意象與量體配置構想，系統發展構想如圖 14，說明如下：

1. 高雄港站位於壽山山腳，為壽山與高雄港最近的直線距離，加上區內有完整的調車場軌道文史記憶，故細部計畫都市設計基準的重點應針對此三項都市重要的景觀資源進行整合與串連，強化對第三船渠(蓬萊港區)親水性視軸及區內特有弧型軌道紋理的保存。
2. 配合都市設計基準規範退縮開放空間的使用，落實活動連結與文史記憶保存的達成。
3. 研訂基地開發與鐵道紋理保存的整合性規範，一方面達成鼓勵最適化保存的目標，一方面結合複合經營效益的空間發展特色，滿足公私部門對本區轉型的期待。



二、路廊沿線空間發展構想

- (一) 計畫區內之鐵路廊道，應配合週邊道路系統規劃為動線流暢的綠化廊道或輕軌路廊，輔以景觀設計，塑造優美之都市綠廊意象，提高都市大眾運輸的服務串連及週邊地區市民與觀光客的休閒吸引力。
- (二) 本計畫區自中正路南行至成功路段優先規劃為細部計畫道路用地，配合輕軌路廊用地之取得，以利於整體道路與輕軌斷面設計的整合性。

三、跨區變更負擔及容積調配構想

由於基地內土地所有權人與管理機關均為國公有土地，主要計畫規定本案都市計畫變更將以跨區負擔回饋方式辦理公共設施用地取得，以提高場站土地之開發價值，並由本市取得必要之公共設施用地。依照本案主要計畫變更前於內政部之協商共識，本案都市計畫跨區變更負擔之辦理原則，說明如下：

(一) 跨區變更負擔計算基礎

跨區變更負擔之作業內容說明如下：

1. 依面臨道路寬度之全市性通則規劃變更後之商業區之使用強度，並以此為基準計算變更應負擔回饋之用地面積，商業區之開發強度應為：
 - (1) 第四種商業區：公園二路二側之街廓，建蔽率 60%，容積率 630%。
 - (2) 第五種商業區：臨海二路以北街廓，建蔽率 70%，容積率 840%。
 - (3) 特文一：臨海二路以南街廓，建蔽率 60%，容積率 490%。
2. 跨區變更負擔範圍內公共設施之開發費用(包含道路、綠地、公園與路廊用地等)，列為更新事業計畫或市地重劃作業之整體開發共同負擔。

(二) 公共設施用地負擔比例說明

依據本案細部計畫土地使用計畫規劃內容，並依「高雄市計畫土地使用分區變更後公共設施用地及其他都市發

展用地負擔比例規定」相關變更負擔規定，本區變更整體跨區負擔用地之比例如下：

1. 機關用地變更為特定文化休閒專用區：52%。
2. 鐵路用地變更為特定倉儲轉運專用區：49.0789%。
3. 鐵路用地變更為商四：51.6367%
4. 機關用地變更為商五：55.4734%。
5. 商三變更為商四：4.9%
6. 商四變更為商四：免負擔。
7. 依負擔比例計算應整體開發範圍說明如下：

(1) 應計算負擔公共設施之使用分區內容

- 特文一：屬於應計算負擔公共設施之使用分區，面積：2.3 公頃。
- 特倉四：屬於應計算負擔公共設施之使用分區，面積：0.82 公頃。
- 第三種商業區：原有第三種商業區面積 0.49 公頃，全部納入變更第四種商業區之範圍辦理負擔。
- 第四種商業區：區內原有第四種商業區面積 0.81 公頃，本細部計畫擬定後劃設第四種商業區面積 3.54 公頃，扣抵後剩餘 2.73 公頃，納入變更第四種商業區之範圍辦理負擔，並分成二類計算模式。
 - 第三種商業區變更為第四種商業區之負擔計算模式，計 0.49 公頃。
 - 其餘依原高雄港站機關用地變更為第四種商業區之計算模式，計 2.24 公頃。
- 第五種商業區：屬於應計算負擔公共設施之使用分區，面積：2.39 公頃。

(2) 整體變更負擔公共設施比例：如表 4 所示。

- 特文一面積 2.30 公頃，依變更負擔比例(52%)計算，應負擔 2.49 公頃之公共設施用地。
- 特倉四面積 0.82 公頃，依變更負擔比例(49.0789%)計算，應負擔 0.79 公頃之公共設施用地。

- 第三種商業區變更為第四種商業區面積 0.49 公頃，依變更負擔比例(4.9%)計算，應負擔 0.03 公頃之公共設施用地。
- 第四種商業區面積 2.24 公頃，依變更負擔比例計算，應負擔 2.39 公頃之公共設施用地。
- 第五種商業區面積 2.39 公頃，依變更負擔比例計算，應負擔 2.98 公頃之公共設施用地。
- 劃設需負擔之使用分區面積：8.24 公頃，計算應變更負擔之公共設施面積，需：8.68 公頃，合計面積 16.92 公頃。
- 加上免負擔之第四種商業區：0.81 公頃，合計面積約 17.73 公頃。
- 應負擔公共設施面積 8.68 公頃，負擔用地之區位分配如下：
 - 高雄港站內之公共設施用地：3.63 公頃，包括公園、景觀道路用地、綠地及道路用地。
 - 臺灣鐵路管理局：約 5.04 公頃，包括中正路以南至前鎮調車場及前鎮調車場以南至成功路段之凱旋路沿線路廊之道路用地。

表 4 整體變更負擔公共設施比例計算表

商四/五方案 原使用項目	變更面積(公頃)(A)	細部計畫使用項目	應負擔公共設施比例(B)	變更負擔後推估之總面積(C)=A/(1-B)	變更後應負擔公設面積(D)=(C)-(A)
機關用地	2.30	特文(一)	52%	4.79	2.49
鐵路用地	0.82	特倉(四)	49.0789%	1.61	0.79
鐵路用地	2.24	商四	51.6367%	4.63	2.39
機關用地	2.39	商五	55.4734%	5.37	2.98
商三	0.49	商四	4.90%	0.52	0.03
商四	0.81	商四	0%	0.81	0.00
合計	9.05			17.73	8.68
需取得之公設面積					8.67
臨港線輕軌需地之路廊面積					5.04
高港站區內之公共設施面積					3.63

註：表列數據係依數值圖量估所得，實際應以公告實施計畫現地分割測量結果為準。

(三)容積調配構想

考量鼓山鹽埕地區之都市發展紋理、商業機能發展型態、公共設施負荷能力，以及求降低本案更新開發後對於整體地區之景觀及環境衝擊，計畫區內商業區，實際規劃時，開發強度均予訂為第三種商業區（490%）。計畫區內商業區基地配合上述考量所減損之法定容積，得以「總量等值」原則，調配至本市其它可建築土地使用，並由地主與本府就接收容積使用之基地位置完成協議後，再另案配合辦理都市計畫變更。

肆、細部計畫變更內容

因本案細部計畫係配合「臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發案」辦理，計畫範圍屬現行「高雄多功能經貿園區特定區細部計畫」範圍，該細部計畫區已訂有土地使用分區管制要點與都市設計基準。本案細部計畫為辦理都市更新及鐵道保存，需透過有關土地使用分區管制及都市設計規定，以利管制及執行，故變更（增訂）相關條文納入細部計畫內容，其變更計畫如下表所示。

表 5 細部計畫變更內容明細表

變更位置	變更內容		變更理由
	原計畫	新計畫	
「高雄多功能經貿園區特定區細部計畫」與本計畫重疊範圍	「土地使用分區管制要點」、「都市設計基準」	本計畫增修（訂）「土地使用分區管制要點」（如說明書第柒章內容）及增訂「都市設計基準」（如說明書第捌章內容）	因本案細部計畫係配合「臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發案」辦理，計畫範圍與原多功能經貿園區細部計畫有所重疊，為利後續管制之執行，爰增修相關條文規定。

註：本表未載明變更事項，仍應依原計畫內容與規定辦理。

伍、實質計畫內容

一、計畫年期

依據本案上位計畫並配合主要計畫之指導，本計畫案之計畫年期以民國 110 年為計畫目標年。

二、計畫人口與居住密度

有鑑於本細部計畫現況均為鐵路調車場，未來將採投資建設計畫帶動地區成長的模式進行開發，故不以過去成長趨勢進行計畫人口推估；而以考量各項投資建設投入可產生之供給面向後，以可居住人口數作為計畫人口之預估。

高雄多功能經貿園區特定區係配合亞太營運中心政策、倉儲轉運專區計畫、高雄港整體發展計畫等之整體發展計畫，未來以發展倉儲、經貿、休閒活動為主，故原計畫所指計畫容納人口係指商務活動人口。

本細部計畫區規劃以特定文化休閒專用區、特定倉儲轉運專用區及商業區為主，依高雄多功能經貿園區特定區計畫之計畫人口推估，未來本區特定文化休閒專用區及特定倉儲轉運專用區並無容納人口居住，商業區以細部計畫區容積率 490%，每人居住樓地板面積 35 平方公尺，提供 40% 可居住面積計算，本細部計畫區計畫人口數約 2,234 人。

三、土地使用計畫

本細部計畫區內土地使用主要劃為商業區、特定文化休閒專用區為主，考量臨港線既有鐵道文化保存與活動再生原則，引入水岸休閒商業及地區性商業使用。本計畫區之土地使用計畫說明如表 6 及圖 15 所示。

(一)商業區

為促進商業發展、強化交通轉運、文化觀光與發展地方旅遊核心，引進商業設施、水岸遊憩活動，娛樂設施、餐飲設施、醫療保健、觀光旅館等使用。

考量高雄港站之鐵道、月台，北號誌樓與動態行駛所需連動關節及轉轍器之文化場域涵蓋範圍，在開發階段鼓勵鐵道空間的保存，透過土地使用分區管制與都市設計基準等規定，達商業發展與鐵道文化保存共融之經濟效益。

區內商業區於細部計畫劃為第三種商業區，其建蔽率為 60%、容積率為 490%，面積共計 3.99 公頃。

(二)特定文化休閒專用區

區內位於道 A1-30 米計畫道路以南劃設為特定文化休閒專用區（特文一），其建蔽率為 60%、容積率為 490%，面積共計 2.30 公頃。

特文區以發展港岸休閒遊憩、商業與文化展演設施為主，並容許旅館飯店等之使用項目，提高臨港土地之發展潛能。

(三)特定倉儲轉運專用區

特定倉儲轉運專用區（特倉四）規劃於本市前鎮區擴建路以北、建基路以東之原中島調車場，其建蔽率為 60%、容積率為 490%，面積共計 0.82 公頃。

特倉區係供發展加工製造、物流倉儲、研發中心、貿易展示等屬於中上游產業之機能。

高雄港站地區



中島調車場地區

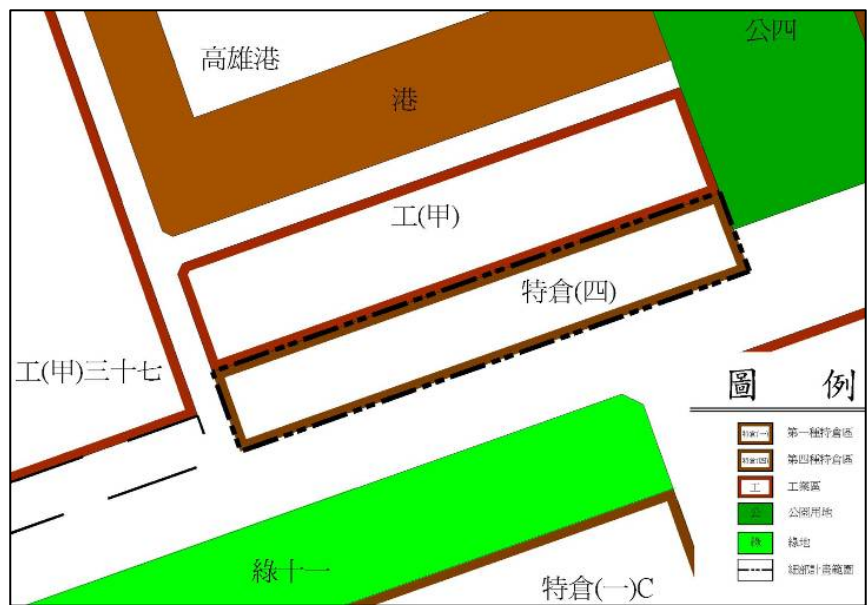


圖15 高雄港站及中島調車場地區細部計畫示意圖

表 6 細部計畫區土地使用分區面積表

細分區		類別	面積(公頃)	百分比(%)
土地 使用 分區		特文(一)	2.30	22.07
		特倉(四)	0.82	7.87
		第三種商業區	3.99	38.29
		小計	7.11	68.23
公共 設施 用地		公園用地	1.22	11.71
		綠地	0.51	4.89
		交通用地(三)	0.24	2.30
		道路用地	1.34	12.86
		小計	3.31	31.77
合計			10.42	100.00

註：表列數據係依數值圖量估所得，實際應以公告實施計畫現地分割測量結果為準。

四、公共設施計畫

區內除主要計畫已劃設之公園用地（公九）、交通用地（交三）與道路用地外，細部計畫考量高雄港站鐵道文化之活化利用與整體活動系統連結，再予以配設公共設施如下(如表 7)：

(一)公園用地

公園用地（公十）為擴大主要計畫沿鼓山一路側劃設之帶狀公園用地(公九)範圍，納入本市公告登錄之歷史建築-北號誌樓與其附屬連動設施區域，並連結壽山及蓬萊碼頭區第三船渠及 1-22 號碼頭區的活動系統，形成都市內整合綠藍帶的休閒空間。

公園用地（公十）之劃設面積約 0.60 公頃。

(二)綠地

為強化高雄港站鐵道文化之保存，並擴大捷運 01 站前之開放空間，於東側軌道範圍緊鄰主要計畫交三用地旁，劃設一處帶狀綠地（綠十六），面積約計 0.51 公頃。

(三)道路用地

區內除公園路與臨海二路等二條主要計畫道路外，細

部計畫中另與劃設一條東西向之細部計畫道路，道路用地面積合計約 1.34 公頃。

表 7 公共設施用地配置明細表

公共設施		面積	備 註
設施名稱	設施編號	(公頃)	
公園用地	公九用地	0.62	配合鐵道保存，集中劃設
	公十用地	0.60	
綠地	綠十六	0.51	配合鐵道保存，集中劃設
交通用地	交三用地	0.24	捷運、輕軌、纜車、轉運接駁站
道路用地		1.34	
小 計		3.31	

註：表列數據係依數值圖量估所得，實際應以公告實施計畫現地分割測量結果為準。

五、交通系統計畫

本計畫增設交通系統以服務高雄港站再發展及周邊地區使用為主，分項說明如下：

考量計畫區周邊道路系統特性，現有南北向之地區道路服務已可滿足發展需求（鼓山路、七賢路等），為符合未來鹽埕、哈瑪星地區交通的串接，本細部計畫劃設三條東西向的道路，包括：三十公尺之道 A1 主要計畫道路，可連接臨海二路與七賢路外，另增劃一條為延續既有都市計畫紋理寬度 18.18 公尺寬之細部計畫道路(B-1)，可延伸現有計畫道路至鼓山一路，該道路並可成為以東帝士 85 大樓為視覺端點之景觀走廊，計畫道路闢建應避免破壞高雄港站鐵道復駛可行性，其建議斷面配置構想如圖 17。

另外拓寬計畫區北側公園路原 15 公尺主要計畫道路，於公園陸橋拆除後，於原有計畫道路往南公園用地及商業區增加 5 公尺寬度，亦即由 15 公尺拓寬為 20 公尺並連接鼓山一路，以符合公園路全線道路寬度的一致性。

表 8 計畫區道路系統明細表

計畫層級	道路標號	寬度(公尺)	長度(公尺)	開闢情形	備註
主要計畫	道 A1	30	310	開闢中	臨海二路
主要計畫	公園路(2-22) (鹽埕區都市計畫區)	20	171	現為公園陸橋	配合拓寬公園二路(2-22-20M)計畫道路由 15 公尺拓寬為 20 公尺道路用地，約 0.13 公頃。
細部計畫	B-1	18.18	208	未開闢	新增之東西向道路，道路寬度係延伸東側既有日治時期規劃之計畫道路寬度。

註：表列數據係依數值圖量估所得，實際應以公告實施計畫現地分割測量結果為準。



圖16 高雄港站區道路系統示意圖

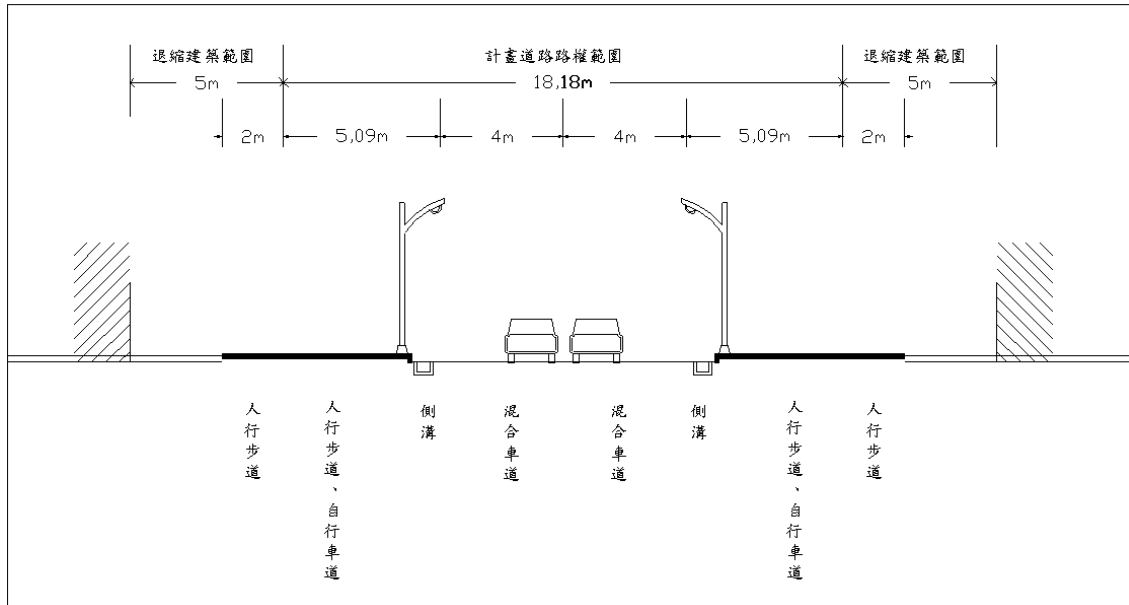


圖17 B-1-18.18M計畫道路斷面配置構想示意圖

六、都市防災系統規劃

本細部計畫區位於高雄多功能經貿園區特定區計畫範圍內，故相關都市防災系統規劃應與高雄多功能經貿園區特定區計畫內容為主。

(一)防災據點

區內公園用地、綠地等，除平時可作為地區居民活動空間外，因其空曠與綠覆率高之特性，具備緊急避難與防救災之機能，每人平均擁有 1~2 平方公尺的避難面積為原則。

1. 臨時收容場所

依據上述原則，並考量本計畫區內具備全市性公園分佈之特性，故本計畫擬規劃公九作為本計畫區內之臨時收容場所。

2. 中長期收容場所

中長期收容場所之規劃原則主要以周邊中、小學為主要規劃對象，社教機構、活動中心、政府機關設施、

社會福利機構、醫療衛生機構等，為配合指定對象，並以每人 2 平方公尺，可收容 100 人以上之場所為原則。

依據上述原則，考量本計畫區內有港務消防隊分佈，故本計畫區擬規劃特文(一)用地作為本計畫區之中長期收容場所。

(二)公共空間開放避難系統

為便於災害發生時救援工作之進行，以確保居民生命財產安全，在考量計畫區救災資源分佈狀況後，本計畫區就近以周邊之公園、綠地、廣場兼停車場用地與消防隊等單位為區內之緊急避難場所、救援與防災指揮中心。

本案可藉由整備道路之導引，使計畫區內之公園、廣場兼停車場用地、綠地等設施用地串連，形成都市防災系統之一部分。

(三)消防救災路線系統

1. 緊急道路

緊急道路將以寬度 20 公尺以上主要聯外道路為主，並考慮可延續通達全市各區域之主要輔助道路(路寬亦需在 20 公尺以上)為第一層級之緊急道路，此道路為災害發生時，首先必需保持暢通之路徑。

依上述原則，本計畫規劃東西向 30 公尺與 20 公尺之主要計畫道路為區內之緊急道路。相關配合措施說明如下：

- (1)此層級道路為震災發生後首先必須保持暢通之路徑，同時在救災必要時得進行交通管制，以利救災行為。
- (2)道路兩旁植栽，作為火災隔絕之屏障、排除墜落物對道路使用之影響及維持道路之有效寬度。
- (3)建立統一之導引設施，以利居民於緊急災害發生時能有效緊急避難。

2. 救援輸送道路

救援輸送道路將以寬度 15~20 公尺之道路為主，其機能為配合緊急道路架構成為完整之路網，此層級道路以作為消防及擔負便利車輛運送物資至各防災據點功能為主，同時亦作為避難人員通往避難地區路徑之用。

依據上述原則，本區規劃之東西向 18.18M 細部計畫道路為計畫區內之救援輸送道路。

(四) 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，可延緩災害之蔓延，具備緊急避難與防救災之機能，而寬度 15 公尺以上之道路亦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，避免火災快速延燒於其他範圍內，使災害損失降至最低。

火災延燒防止地帶之規劃原則包括：以寬度 15 公尺以上之道路規劃為防火綠軸，以及鐵路及公園等公共設施為火災延燒防止區域。



圖18 高雄港站區防災系統規劃圖

陸、事業及財務計畫

一、跨區變更負擔範圍

本計畫係配合行政院六大指標性都市更新案—「臺鐵高雄港站及臨港沿線再開發」之推動，依照都市更新開發規劃需求辦理變更主要計畫及細部計畫規劃作業。由於都市更新整體規劃範圍跨越「高雄市主要計畫」及「高雄多功能經貿園區特定區計畫」等二處主要計畫，主要計畫遂規定範圍內各項公共設施，原則上係採跨區變更負擔方式完成用地取得。

整體跨區變更負擔範圍面積約 17.73 公頃（範圍詳圖 19），跨越本細部計畫區及「擬定及變更高雄市鹽埕等四處細部計畫（配合台鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發）案」等二案細部計畫，跨區變更負擔範圍包括：高雄港站區（不含「交三」交通用地）、中島調車場，以及沿凱旋路側（成功路至中正路間）之道路用地（未來開闢為捷運輕軌系統）之土地。其中共需負擔公共設施用地合計 8.67 公頃，由土地所有權人負責興闢並無償移轉範圍內公共設施用地產權予本市。

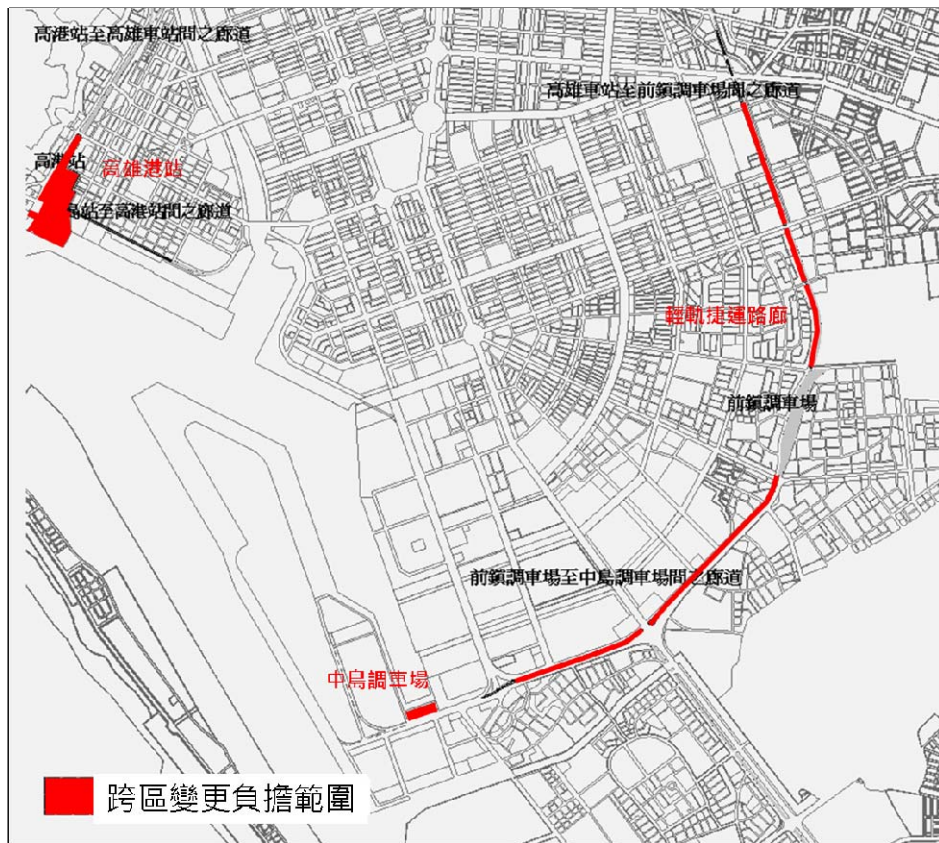


圖19 計算跨區變更負擔範圍示意圖

二、開發方式與實施經費

- (一)本細部計畫區內之公共設施用地，僅「交三」交通用地未列入跨區變更負擔，並由土地所有權人（臺鐵局）繼續管有。
- (二)跨區計算變更負擔範圍內之公共設施用地，得依主要計畫規定，採跨區辦理都市更新方式取得或協議捐贈等方式辦理開發。
- (三)實施經費：
 1. 本案整體計畫及個別細部計畫公共設施用地開闢費用如表 9 及表 10 所示。跨區變更負擔範圍內之公園、綠地、道路用地等公共設施開闢經費合計約 248,130,000 元，應由區內土地所權人共同負擔。
 2. 採協議捐贈方式辦理者，應於細部計畫公告發布實施後一年內，由各該土地管理機關完成協議並負責清除地上物，將土

地產權移轉予本市。其中屬本市輕軌路廊使用之道路用地，若臺鐵局同意免予補償地上物，則可由臺鐵局指定地點搬遷，並由市府逐年向中央申請更新經費補助該部份道路用地之簡易綠美化及地上物拆遷所須工程費用，不列入全案地主共同負擔項目計算。

表 9 整體細部計畫公共設施開闢費用一覽表

項目 用地別	面積 (公頃)	土地取得方式			開闢經費(元)		主辦 單位	預定完成 期限會計 年度	經費 來源
		徵購	變更 負擔	其他	整地及開闢 工程費用	合計			
公園用地	1.22		○		41,480,000	41,480,000	高雄市 政府及 捐贈者	區內地主共 同負擔、上 級機關補助 或逐年編列 預算	
綠地	1.54		○		17,860,000	17,860,000			
道路用地 (高港站區內)	6.51		○		188,790,000	188,790,000			
總計	8.67	-	-	-	248,130,000	248,130,000			

註：表列數據係依數值圖量估所得，實際應以公告實施計畫現地分割測量結果為準。

表 10 公共設施開闢費用一覽表

項目 用地別	面積 (公頃)	土地取得方式			開闢經費(元)		主辦 單位	預定完成 期限會計 年度	經費 來源
		徵購	變更 負擔	其他	整地及開闢 工程費用	合計			
公園用地	0.22		○		41,480,000	41,480,000	高雄市 政府及 捐贈者	區內地主共 同負擔、上 級機關 補助或逐年 編列預算	
綠地	0.51		○		9,690,000	13,110,000			
道路用地 (高港站區內)	1.34		○		38,860,000	38,860,000			
總計	2.07	-	-	-	90,030,000	90,030,000			

註：表列數據係依數值圖量估所得，實際應以公告實施計畫現地分割測量結果為準。

柒、土地使用分區管制要點

第一條 本要點依「都市計畫法高雄市施行細則」第31條規定訂定。

第二條 本計畫區內土地及建築物使用應依本要點規定辦理；其餘未規定事項，悉依「都市計畫法高雄市施行細則」及高雄多功能經貿園區特定區細部計畫等有關規定辦理。

第三條 使用強度

各項分區及用地之使用強度不得超過下列規定：

- (一)特定文化休閒專用區：建蔽率 60%，容積率 490%。
- (二)特定倉儲轉運專用區：建蔽率 60%，容積率 490%。
- (三)第三種商業區：建蔽率 60%，容積率 490%。
- (四)交通用地：建蔽率 40%，容積率 400%。

第四條 使用性質

交通用地(交三) 僅供以下項目使用：

- (一)配合鐵道文化保存及社區發展所設置之博物館、展示館、遊客中心、文康活動中心及其必要附屬服務設施。
- (二)配合捷運及纜車系統所設置的場站及其必要附屬服務設施。
- (三)交通轉乘設施：包括公共汽車轉運站、計程車招呼站、停車場等。
- (四)其他經主管機關核定之必要設施。

第五條 退縮建築

本計畫區內之土地申請建築時，除下列規定之基地外，其它基地應自計畫道路境界線退縮 5 公尺建築：

- 一、為保存高雄港站商業區內具歷史意涵之鐵道紋理，下列二處應配合鐵道保存退縮建築(如圖 20)：
 - (一)「扇型區段」：公園路(2-22)以南、細部計畫道路(B-1)以北商業區街廓，區內鐵道應依本案都市設計基準規定予以保留，並自公園用地(公10)境界線退縮 15 公尺建築。

(二)「帶狀區段」：公園路(2-22)以北商業區街廓，應自綠地(綠 34)境界線退縮 10 公尺建築；另為利本基地整體之規劃利用，其應與其東側計畫範圍外之臺鐵局管有商業區土地合併開發與退縮建築。

二、為延續公園路北側綠地活動系統，公園路(2-22)以北商業區街廓，應自臨公園路(2-22)境界線退縮 10 公尺建築。

前項基地建築退縮空間得計入法定空地；有關退縮空間內之圍牆線、人行步道設置尺寸及地下室外牆線之規定詳如表 11 所示。

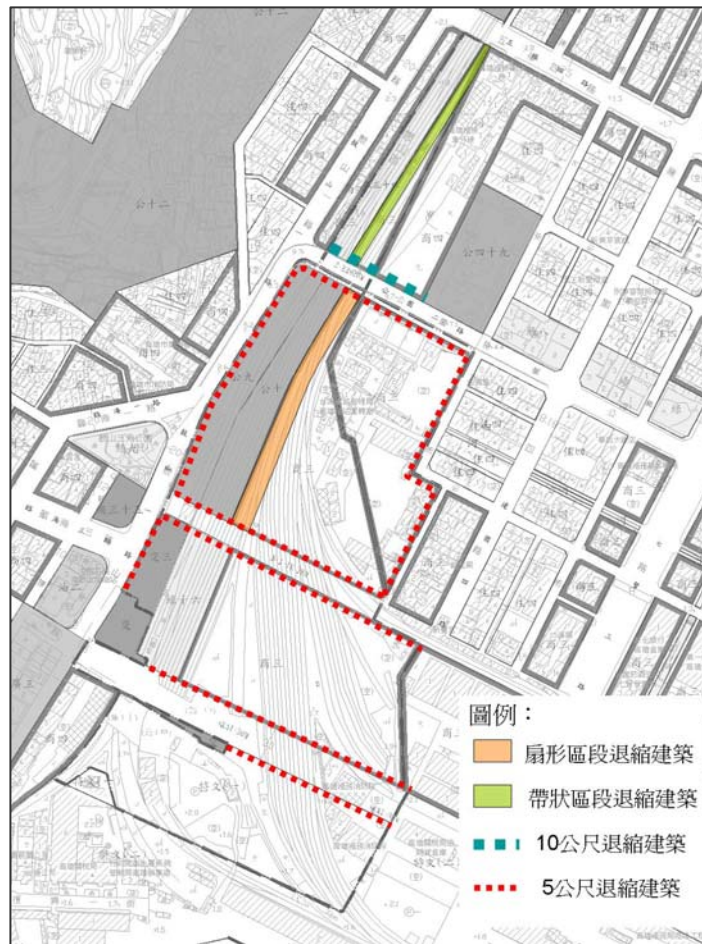


圖20 高雄港站區退縮規定示意圖

表 11 建築退縮空間設計基準說明表

類型	5公尺 建築退縮空間	10公尺 建築退縮空間	扇型區段與帶狀區段 建築退縮空間
圍牆線	退縮空間不得設置圍牆及停車位	退縮空間不得設置圍牆及停車位	退縮空間不得設置圍牆及停車位
地下室外牆線及空權	地下室外牆應與建築線保持3.5公尺之淨距離，以利地面層植栽及透水。	地下室外牆應與建築線保持5公尺之淨距離，以利地面層植栽及透水。	1.地下室外牆無限制，惟若涉及鐵道空間之地下室開挖，應於完工後復原。 2.臨接扇型區段之建築物10公尺以上部分（含人工地盤）得突出跨越於軌道範圍。
退縮地留設人行道	須留設淨寬大於2公尺之人行步道，並開放供公眾使用。	須留設淨寬大於5公尺之人行步道，並開放供公眾使用。	-

第六條 最小建築基地面積

為促進都市更新效益及環境品質，商業區及特文區之最小建築基地面積為4,000平方公尺。

第七條 人工地盤及連通設施

計畫區內鼓勵設置空橋、地下道、人工地盤等立體連通設施，其如有助行人通行與公共利益者，經「高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」（以下簡稱本市都設會）審議通過，該部份設施面積得免計容積。

第八條 為鼓勵基地開發保留鐵道設施及提供鐵道復駛空間，得依下列規定再予容積獎勵；另為降低高雄港站地區開發之環境衝擊，本計畫區商業區及特文區不適用建築基地綜合設計及增設停車空間容積獎勵：

(一)商業區及特文區基地開發，依本要點及都市設計基準規定，於指定之鐵道紋理保存區內，以集中留設法定空地或採建築物與鐵軌共構方式保存鐵道者，經本市都設會審議通過，得依其保存範圍給予相等面積之容積獎勵；保存範圍採與建築物共構者，共構範圍並得免計容積。

(二)商業區及特文區基地，若配合未來濱線及臨港線鐵道復駛，無償提供復駛使用之空間，經本市都設會審議

通過，得依提供使用面積之一·五倍給予容積獎勵；提供使用空間採與建築物共構者，共構範圍並得免計容積。

第九條 基地位於本府公告登錄之「歷史建築」範圍者，開發前應依文化資產保存法等相關規定辦理。

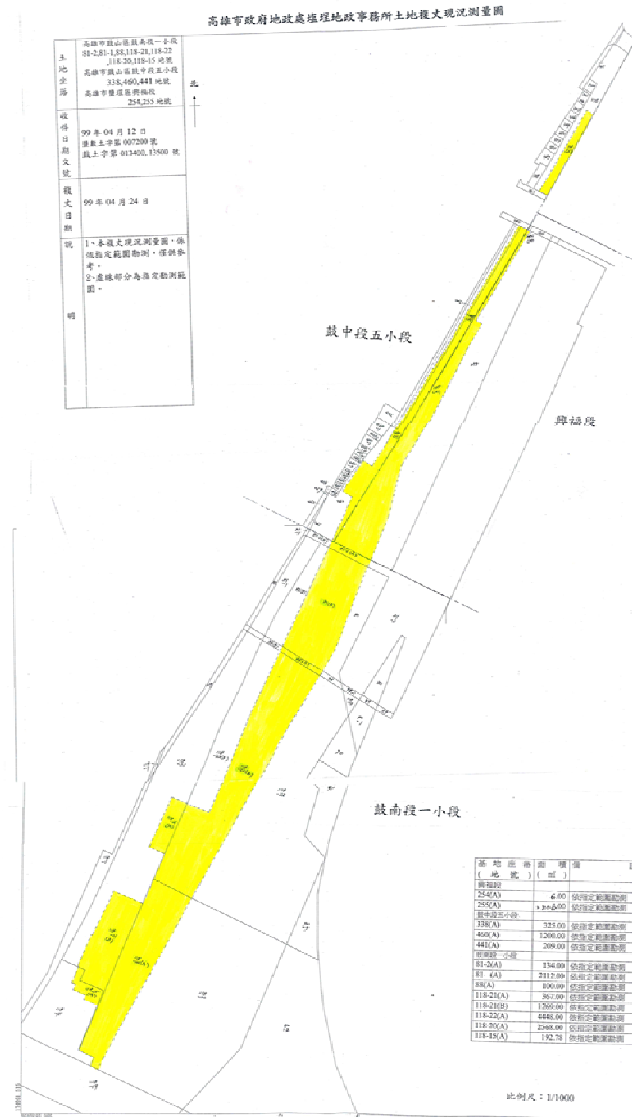


圖21 歷史建築「舊打狗驛」登錄範圍示意圖

第十條 基地位於「高雄都會區大眾捷運系統禁限建範圍」者，開發前應依大眾捷運法等相關規定辦理。

第十一條 都市設計審議規定

本計畫區內各項建築基地與公共設施用地之開發行為應依本案所訂「都市設計基準」之規定辦理。

捌、都市設計基準

一、導言

- (一)為確切掌握細部計畫之規劃精神，便於「高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」(以下簡稱本市都設會)之審議作業，特制定本設計基準。
- (二)本基準未規定者，則依「高雄多功能經貿園區特定區計畫」之規定辦理。
- (三)計畫區內任何土地及建築物之建築申請案，應依土地使用分區管制要點之規定送都市設計審議。
- (四)有關都市設計審議作業規範、簡化規定、授權規定、變更設計及相關申請流程等事項，應依照現行都市設計審議規範及本市都設會相關規定與決議事項辦理。
- (五)為縮短公共設施用地審議時程，公共設施用地得由目的事業主管機關訂定都市設計規範送本市都設會審查通過，執行時由各目的事業主管機關依該規範檢查負責，並逕行申請建築或開發。

二、整體發展構想

- (一)商業區與特文區之開發建築，應整合歷史建築、月台與鐵道設施之保存展示，維持本區特有的空間記憶與鐵道場域特色。
- (二)配合交通用地之捷運場站與觀光纜車場站，規劃開發腹地及T.O.D.發展區位，結合轉運、商業、休閒、展示、停車與場站文化保存的複合機能特性。
- (三)本區位於壽山山腳，應維持壽山往高雄港區視覺通視性特色，並成為連結山、海及港區活動重要的焦點意象區位，商業區及特文區建築基地之建築高度與量體，應提出景觀衝擊分析，提經都設會審議通過。

三、鐵道空間之保存利用原則

(一)鐵道空間保存與更新再發展共融原則

基於高雄港站鐵道設施保存及保留未來動態行駛之可能性，站區內現存之北號誌樓、月台及濱線、臨港線鐵道，與動態復駛所涉北號誌樓連動關節及轉轍器之鐵軌範圍等，應予以優先保留；已拆除之月台、南號誌樓、圓形轉盤、扇形車庫等意象，於建築設計時應納入考量，與其餘鐵道在尋求引入土地開發活化經營之前提下作最大化保存。

(二)商業區、特文區內鐵道空間保存原則

1. 基於保留鐵道空間意象與保存鐵道設施元素，鐵道保留除以指定退縮建築方式外，另商業區及特文區內經本基準指定之「鐵道紋理保存空間」（如圖 22），應以集中留設法定空地或採建築物與鐵軌共構方式納入興建設計，保留鐵道意象。
2. 細部計畫道路（B-1）以北之「鐵道紋理保存空間」內現有鐵道應予保留；另細部計畫道路（B-1）以南之「鐵道紋理保存空間」內現有鐵道，經本市都設會審議通過者，得於同一基地內調整或移置，以納入建築、公共藝術等形式，表現鐵道元素及意象。
3. 「鐵道紋理保存空間」內現有鐵道設施，採集中留設法定空地或採建築物與鐵軌共構方式納入建築設計者，得依本計畫土地使用分區管制要點規定，給予容積獎勵。
4. 建築退縮空間及指定「鐵道紋理保存空間」範圍內之鐵道設施，得在維持鐵道紋理之前提下，將鐵道設施與相鄰之綠地及公園用地之地面整合、整平設計，並植栽綠化，成為開放式廣場供公眾使用。
5. 建築退縮空間及指定「鐵道紋理保存空間」範圍內之鐵道設施之使用，均應採可逆式工法進行施工，以配合未來濱線及臨港線鐵道復駛，恢復提供為運行路廊之使用。

(三) 公共設施用地內鐵道空間保存原則

1. 公共設施用地範圍內之鐵道以原貌保存為原則；另得在維持鐵道紋理之前提下，與地面整合、整平設計，並植栽綠化，成為開放式廣場供公眾使用。
2. 公共設施用地範圍內之鐵道設施之使用，均應採可逆式工法進行施工，以配合未來濱線及臨港線鐵道復駛，恢復提供為運行路廊之使用。
3. 配合公共工程實際需要，除歷史建築範圍外；其餘軌道設施經本市都設會審議通過者，得進行局部範圍之移置、調整或重新佈設。



圖22 高雄港站區鐵道空間保存範圍示意圖

四、開放空間與活動系統設計原則

- (一)自壽山山腳為起點至捷運01站，包括沿鼓山一路東側帶狀公園(公九、公十)、綠地(綠十六)等用地範圍，園區內現有高雄港站站體，月台及濱線、臨港線現有鐵道，

往北亦可延伸連結綠地(綠三十四)之北號誌樓及其附屬連動關節及轉轍器，形成完整的鐵道文化場域。

- (二)為強化壽山與高雄港及鹽埕舊市區之動線連結，計畫區內商業區、特文區，應於基地內規劃留設區內南北連通之人行空間，開放供公眾使用。人行空間系統可由法定空地、建物內部通道、人工地盤或立體連通道等方式留設，應加強人行空間的連續性，並於節點開放空間加強綠化與動線引導效果。
- (三)主要林蔭道路(A1-30M 道路)：臨海二路為計畫區內東西向通往港區的主要林蔭道路，並強化綠化休憩機能與視覺引導的複合效果。
- (四)主要綠化道路(B-1-18.18M 道路)：為強化主要綠化道路的林蔭綠化效果，應提供林蔭及複層植栽效果，並應配合本市既有自行車道進行銜接設計。
- (五)節點廣場：捷運01出口與臨海二路路口為區內主要節點，緊鄰之特文區、商業區基地，應各自提供至少200平方公尺之開放節點廣場。
- (六)各建築基地內所留設之開放空間(含鐵道保存空間)，入口需有明顯的標示，強化入口意象，達成開放空間之公眾性。

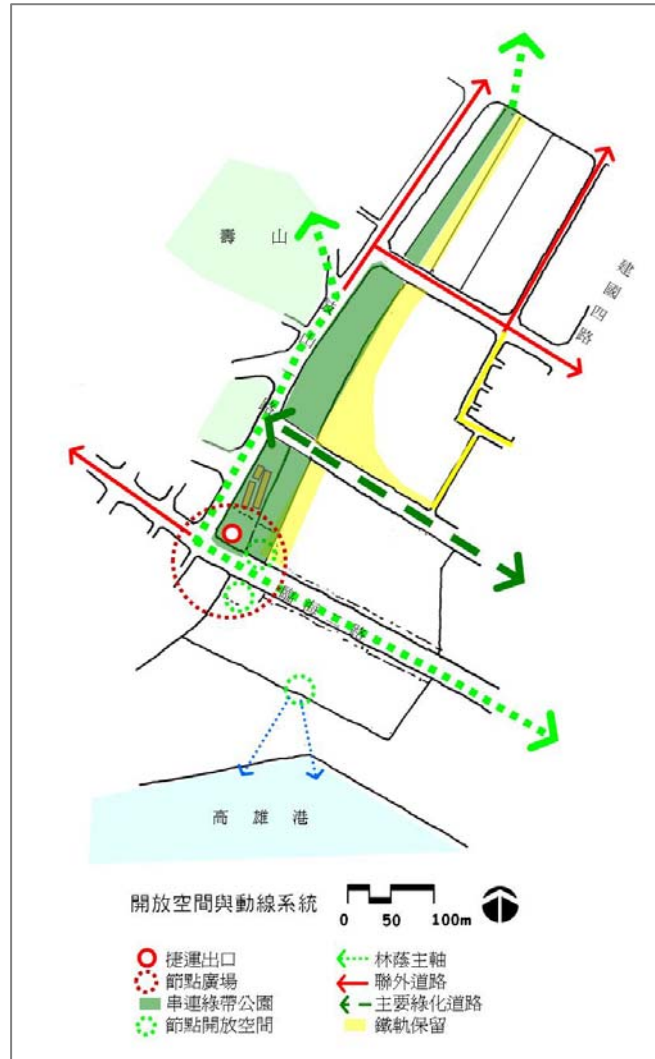


圖23 高雄港站開放空間與活動系統設計構想圖

五、非鐵道保存範圍之建築退縮空間設計原則

- (一)各基地面臨道路之建築退縮空間內，得設置必要之街道傢俱，提供公眾使用。
- (二)退縮空間及法定空地應予綠化，且其綠覆率應達 70%以上，有關綠覆率之計算依「高雄市建築基地實施綠化審查辦法」及都設會相關決議事項辦理。
- (三)退縮空間植栽喬木時，除車道及出入口外，每隔 4~6 公尺需植樹一株，可視實際設施彈性調配栽植位置，其米高徑應大於 6 公分以上，或樹高以 3 公尺以上為原則，樹冠自然展開達 1.5 公尺以上之容器苗(如圖 24 所示)，

表 12 退縮地相關規定說明表

項 目	設計準則
人行步道設計	應保持其完整淨寬及與左右鄰地步道之延續性，地面無階梯或阻礙人之凹凸物，鋪面應平整、防滑及耐壓(210kg/cm ²)，且應能與鄰地形成整體感且平順銜接(不得有明顯高差)。
公有人行道共構	退縮人行步道得與原公有人行道於鋪面、植栽部份整體考量、設計，原有人行道機能應予保留。例如：地下管線、植栽、路燈、電話亭、站牌...等。
景觀性元素	除人行道外，得於退縮範圍內設置景觀性元素。(如燈具、座椅、花台、雕塑、店招...)
植 栽	1.退縮喬木植栽時，樹徑應大於6公分 2.喬木植栽之處理方式： 樹穴：外緣應設置緣石，緣石之尺寸為15公分(寬度)x15公分(深度)以上，以灰色系燒面材質為主，樹穴如側臨人行步道鋪面時應與人行步道鋪面平整。

六、公共設施設計原則

(一)公園及綠地設計原則：

1. 公園及綠地應採開放式設計，若有必要設置綠籬時，綠籬高度不得超過 70 公分。
2. 公園及綠地之鋪面設施應以透水性或生態工法進行施作為原則。
3. 公園及綠地得併同公有人行道喬木之設置，栽植雙排喬木，以營造雙排樹列之遮蔭綠廊，提供更舒適之人性化步行空間。
4. 公園及其他公共設施臨道路側需退縮 5 公尺以上建築，退縮地部份不得作為永久或固定式停車空間。
5. 公園及綠地內現有鐵道及關聯設施應適度保留並與新設施整合設計，以突顯鐵道文化之主題性意象。
6. 非鐵道保存範圍之公園及綠地應予綠化，且其綠覆率應達應達 80%以上，有關綠覆率之計算依「高雄市建築基地實施綠化審查辦法」及都設會相關決議事項辦理。

(二)交通用地設計原則：為提供交通場站間方便的人行動線連結

，跨港纜車站與捷運 01 站間必需以地面、地下或天橋式之遮簷人行道加以連結，並應符合無障礙設施之相關規定。

- (三)本計畫區公共工程或公共建築以綠籬代替圍牆設置，除特殊理由並經「高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」同意者得設置圍牆，且需繪製詳細圖面送審，並須於建造執照圖面中表示。

七、照明計畫

為強化夜間照明效果，本計畫區內之建築申請案及公共設施用地應依下列原則提出夜間照明計畫：

- (一)為強化重點節點地區之建築的引導性意象，鼓山一路、臨港二路交會處街角建築之建築照明方式以附設屋頂層夜間照明設計，並以由下而上之投射式燈具為主。
- (二)為強化地區人行與自行車動線的引導性與安全性，區內公共設施之人行道與自行車道應有完整的夜間照明設計，並以低眩光、由上而下之投射式燈具，採節點韻律式之佈設方式為主。

八、停車場設置及交通系統配置事項

- (一)中島調車場考量擴建路車流快速且繁忙，規範基地進出口動線應集中，並由西側建基街出入為主。

(二)停車場出入口設置

1. 中島調車場：擴建路以過境性車流服務為主，路段上任何區位除基地僅單面臨接上開道路者外，非經都設會審議通過不得設置建築基地停車場出入口，臨該路段之建築基地建築物需以臨該道路面為建築物正立面。
2. 高雄港站區：臨海二路、公園路以過境性車流服務為主，路段上任何區位除基地僅單面臨接上開道路者外，非經都設會審議通過不得直接設置緩衝車道低於 30 公尺之建築基地停車場出入口。

- (三)裝卸車位規定：

1. 建築基地設置之停車數量達 100 部以上者，應於地面層留設卸貨空間乙處。
2. 每一裝卸位寬度不得小於 2.5 公尺，長度不得小於 6 公尺，有頂蓋者之淨高度度不得少於 2.7 公尺。

九、其他設施

- (一)建築物之設計應考慮廣告物、標誌、招牌、霓虹閃光及照明設置，應於設計時一併考慮。
- (二)建築物窗戶及地面層出入口之設計如需遮陽及雨庇設施，應於設計時一併考慮。
- (三)汽車、機車、腳踏車及裝卸貨物等之停車設施應配合建築物整體設計。
- (四)地下室進、出風口應以植栽或雕塑造型配合整體設計為原則。
- (五)本計畫區範圍內建築開發案，其工作陽台需由開發商、起造人或建設公司統一設計或施作景觀遮蔽設施物(如百葉窗、格柵等)。

十、附則

- (一)為環境整體發展及持續成長，基地退縮地與公有人行道整併、街角廣場設置及週鄰建築物立面造型，得依相關規定由主管機關或開發者辦理整體規劃、設計、施工與認養維護管理。相關管理維護計畫應於提送都市設計審議時併案提出。
- (二)建築設計如有益都市景觀、建築藝術及本區鐵道設施保存者，經都設會審議同意，得不適用本基準全部或部份之規定。
- (三)本案透過公開競圖等方式提出整體開發策略與設計概念等，並經本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議通過者，得免受本計畫全部或部分之規定；必要時，並得由本府配合辦理都市計畫變更程序。

玖、其它

為提升本計畫之環境品質並取得必要之公共設施，本案各單位於內政部協商之共識，跨區變更負擔之計算基準，係五福路至B-1細部計畫道路間商業區為第四種商業區（容積率630%），B-1細部計畫道路以南至30公尺計畫道路間商業區為第五種商業區（容積率840%）。

考量鼓山、鹽埕地區之都市發展紋理、商業機能型態、公共設施負荷能力，以及降低本案開發之景觀衝擊，細部計畫規劃時，商業區之開發強度均予訂為第三種商業區（容積率490%）。

商業區配合上述原因所減損容積，得比照「古蹟土地容積移轉辦法」及其相關規定之計算方式，調配至其它本市範圍內同一地主之可建築土地使用，並由本府另案辦理都市計畫變更；另商業區及特文區基地，若其實設容積率與獎勵容積率之總和低於420%以下者，其未完全使用之法定容積，亦可循上述原則辦理容積調配。

附件 高雄市都市計畫委員會99年5月26日第342次會議記錄

檔 號：
保存年限：

高雄市政府 函

地址：80203 高雄市四維三路2號4樓
承辦單位：都委會
聯絡電話：07-3368333*2361
聯絡人：謝國同
機關傳真：07-3363937
電子郵件：h1958015@msl.keg.gov.tw

受文者：高雄市政府都市發展局

發文日期：中華民國99年07月02日

發文字號：高市府都委字第0990038606號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：

附件：第342次會議紀錄（隨文引入）

主旨：檢送修正後之高雄市都市計畫委員會第342次會議紀錄（如附件），請查照。

說明：

一、依據本府都市發展局99.6.25高市都發二字第0990015482號函辦理。

二、本府99.6.17高市府都委字第0990035050號函諒達。

正本：本會全體委員、高雄市議會、高雄市政府都市發展局

副本：市長室、林副市長室、高雄市政府研究發展考核委員會（高雄市都市計畫委員會）

市長 陳 菊

高雄市都市計畫委員會 99 年 5 月 26 日第 342 次會議紀錄

一、時間：民國 99 年 5 月 26 日（星期三）下午 2 時

二、地點：高雄市都委會會議室

三、主席：林兼主任委員仁益

記錄：謝國同

四、出席委員：（詳如簽到附冊）

五、會議承辦單位：（詳如簽到附冊）

六、列席單位：（詳如簽到附冊）

七、審議案件：

第一案：「變更高雄市主要計畫（前鎮區）學校用地（文中 60）為機關用地（配合高雄市立圖書館總館新建工程）案」審議案。

決議：（一）請提案機關會同市府教育局、都發局補充下列資料後提下次會續行審議：

1. 市立總圖設置區位，應就縣市合併、周邊土地整體使用暨群聚效應（如目前擇定位址鄰近之三多商圈、多功能經貿園區…）補充適宜性分析。
2. 現代化圖書館，應考量網路視訊服務及無所不在的閱讀型態使用特性，並配合區域文創產業發展面向，建構其服務機能；有關都市設計，亦應規範設置基地與鄰近土地使用開放空間串連等事項。

（二）附帶決議：因應少子化暨縣市合併等都市發展課題，請市府教育局針對全市學校用地進行通盤檢討。

第二案：「變更高雄多功能經貿園區特定區主要計畫（配合擬定及變更台鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發細部計畫）案」審議案。

決議：（一）照公展草案通過。

（二）公開展覽期間公民或團體陳情意見決議如綜理表

市都委會決議欄。

第三案：「變更高雄市都市計畫主要計畫（配合擬定及變更高雄港站及臨港沿線都市更新再開發細部計畫）案」審議案。

決議：（一）照公展草案通過。
（二）公開展覽期間公民或團體陳情意見決議如綜理表市都委會決議欄。

第四案：「擬定及變更高雄多功能經貿園區特定區高雄港站及中島調車場地區細部計畫（配合台鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發）案」審議案。

決議：本案除依下列意見修正外，餘照專案小組意見修正通過

- （一）為保留未來有更佳規劃設計方案之彈性，依專案小組建議意見第 1 點第 7 項，都市設計基準應附但書修正為：「本案透過公開競圖等方式提出整體開發策略與設計概念等，並經本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議通過者，得免受本計畫全部或部分之規定；必要時，並得由本府配合辦理都市計畫變更程序。」。
- （二）為避免新增東西向 18.18 米細部計畫道路於兩側植栽破壞整體鐵道紋理保存空間完整性，請刪除道路斷面配置構想之「植生帶」部分。
- （三）公開展覽期間公民或團體陳情意見決議如綜理表市都委會決議欄。
- （四）專案小組初步建議意見：
 1. 上開四案經專案小組 99 年 3 月 2 日、3 月 11 日、4 月 26 日及 4 月 30 日召開四次會議討論及聽取陳情人陳述意見後，除下列各點外，餘依公開展草案通過；請都發局修正後依下列建議意見檢附處理情形對照表，逕送委員會審議：

- (1) 為增加計畫區內商業區、特文區朝低強度開發之誘因與適用彈性，將公展草案規定容積調配之開發強度下限 300% 放寬至 420%。
- (2) 因本案容積調配之計算方式係將基地未完全使用容積移出使用，故其適用容積調配總量之計算方式應係參照「古蹟土地容積移轉辦法」，併同修正之。
- (3) 為利釐清允許容積調配之開發強度下限值定義，原規定中之「實際申請開發強度」修正為「實設容積率與獎勵容積率之總和」。
- (4) 為避免限縮基地內扇形軌道區段之空間規劃創意與建築設計彈性，並維持歷史建築之公共性與開放性，扇形軌道區段修正為除屬歷史建築範圍部分，仍維持自公園境界線退縮 15 公尺及自南北兩側計畫道路境界線退縮 5 公尺建築方式保留外；其餘部分，納入本案都市設計基準之「鐵道紋理保存空間」，以集中留設法定空地或採建築物與鐵軌共構方式納入興建設計，保留鐵道意象。
- (5) 為避免細部計畫新增東西向 18.18 米寬道路破壞高雄港站鐵道復駛可行性，請將該道路之斷面配置構想增列於說明書。
- (6) 為保存及恢復特文區原有圓形轉盤及扇形車庫等鐵路場域發展紋理意象，修正本案都市設計基準第三條第（一）項條文為：「基於高雄港站鐵道設施保存及保留未來動態行駛之可能性，站區內現存之北號誌樓、月台及濱線、臨港線鐵道，與動態復駛所涉北號誌樓連動關節及轉轍器之鐵軌範圍等，應予以優先保留；已拆除之月台、南號誌樓、圓形轉盤、扇形車庫等意象，於建築設計時應納

入考量，與其餘鐵道在尋求引入土地開發活化經營之前提下作最大化保存」。

(7)為預留本案可能透過國際競圖等方式提出更佳整體配置方案，都市設計基準應附但書：「本案如透過國際競圖等方式提出更佳之設計概念，並經本市高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議通過者，得免受本計畫全部或部分之規定；必要時，並得由本府配合辦理都市計畫變更程序」。

(8)為避免本案規定與中央法令產生競合，土地使用分區管制要點第八條計畫區不得適用都市更新條例容積獎勵規定應予刪除；另為降低高雄港站地區開發之環境衝擊，本計畫區不適用建築基地綜合設計及增設停車空間容積獎勵。

(9)為釐清原條文中得適用「得免計容積」之獎勵條件，土地使用分區管制要點第八條第一項第(一)款及第(二)款規定分別修正略以：「(一)…，得依其保存範圍給予相等面積之容積獎勵；保存範圍採與建築物共構者，共構範圍並得免計容積」，「(二)…，得依提供使用面積之一·五倍給予容積獎勵；提供使用空間採與建築物共構者，共構範圍並得免計容積」。

(10)若委員有其他建議意見可於本案提請大會審議前以書面方式提出。

2. 附帶建議：配合高雄港站區特文區鐵道空間保存原則，建議於高雄多功能經貿園區特定區計畫通盤檢討時，將通往漁市場之濱線鐵道，評估訂定相關鐵道空間意象保存原則之可行性。

第五案：「擬定及變更高雄市鹽埕等四處細部計畫（配合台鐵高

雄港站及臨港沿線都市更新再開發)案」審議案。

決議：(一)本案除依審議案第四案決議辦理外；餘照公展草案通過。

(二)公開展覽期間公民或團體陳情意見決議如綜理表市都委會決議欄。

第六案：「變更高雄市都市計畫(凹子底地區)細部計畫(第四次通盤檢討)案」審議案。

決議：本案除下列意見修正外，餘照專案小組初步建議意見通過：

(一)補充資料納入都市計畫說明書(2件漏列書圖不符部分一併納入實質計畫變更案)。

(二)為因應高雄市、縣合併，新行政中心區位正另案評估規劃中，故請刪除P4-5「新行政中心」等字。

(三)實質計畫變更案決議詳如實質計畫變更內容綜理表市都委會決議欄。

(四)公開徵求意見期間團體及人民陳情案決議詳如綜理表市都委會決議欄。

(五)公開展覽期間公民或團體陳情意見決議如下(詳如綜理表市都委會決議欄)：

編號5：照規劃單位研析意見：維持原計畫。

編號6：照規劃單位研析意見：維持原計畫。並請交通部整合高鐵局及台鐵局，提出整體商業使用規劃及具體可行投資方案，本府再行配合調整都市計畫。

編號7：同編號6。

八、散會時間：下午5時55分。

審議案第二、三案：

「變更高雄多功能經貿園區特定區主要計畫（配合擬定及變更台鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發細部計畫）案」、「變更高雄市都市計畫主要計畫（配合擬定及變更台鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發細部計畫）案」公開展覽期間公民或團體陳情意見綜理表

編號	陳情人	陳情內容	陳情理由	規劃單位 研析意見	市都委會 決議
1	李重志先生	反對細部計畫規劃之 B1 道路	反對細部計畫規劃之 B1 道路（18.18M 計畫道路）；因其將形成鼓山一路之交通阻絕點，衝擊當地交通。復又增加穿越住宅區之誘因，打擾當地生活品質。且當地已有五福四路、公園路可以連接鹽埕區與哈瑪星地區，故此道路完全沒必要設置，徒破壞基地之完整與浪費公帑。	計畫區內自公園路至臨海二路間長達 362 公尺，為滿足基地進出及地區整體防、救災需求，配合現有都市計畫紋理，自東側之現有計畫道路延伸劃設 B-1-18.18 公尺道路。	照專案小組建議意見（依規劃單位研析意見，維持原公展草案）通過。
2	李宇軒君	細部計畫書 p.41 (圖 16) 所示兩條道路 B-1-18.8M 及道 A1-30M 建議勿予開闢。	1.此兩條計畫道路將截切高雄港站場域，使文化重要之整體性受到嚴重破壞，違反威尼斯憲章之歷史環境保育之基本倫理。 2.哈瑪星地區假日交通非常壅塞，若此兩條道路開闢，將使交通壅塞情形更加惡化，降低哈瑪星之觀光與生活品質。 3.哈瑪星之旅客、運輸，應依靠捷運與區外停車場配合接駁公車的公共運輸加以解決。 4.建議修正道路路線如附圖。	計畫區內自公園路至臨海二路間南北長達 362 公尺，為滿足基地進出及地區整體防、救災需求，配合現有都市計畫紋理，自東側現有道路分別延伸劃設 B-1-18.18M 與 A-1-30M 計畫道路；其中 A-1-30M（臨海二路）因屬已發布實施之主要計畫道路，爰已由本府取得內政部營建署都市更新關連性工程補助完成部分路段開闢。	照專案小組建議意見（依規劃單位研析意見，維持原公展草案）通過。
3	打狗驛古蹟指定聯盟召集人劉秋兒	請考慮將綠九用地與公園路橋以北之帶狀商業區（毗鄰北號誌樓之商業區）進行地目變更與交換。	本市舊高雄港站擁有獨特的圓弧曲線之扇形鐵軌之特色，本都市更新再開發計畫規劃上最大問題在於目前商業區劃設面積太大，且威脅目前扇形鐵軌的分佈，等同於破壞本歷史場域的整體性。目前綠九用地是一塊三角形公園，居民進入公園就必須閃避公園路橋下的車潮，而毗鄰北號誌樓的長條形商業區也提供未來動態復駛所保留 12 軌鐵道。故此區與綠九用地做土地使用交換，不僅可讓復駛鐵路廊道在文資保存之目的下轉化為鄰里公園供居民使用，更能使該商業區使用機能移置哈瑪星商業區，以更密集、集中、延續商業區群聚之效應（原區域將導致商業區被道路與文資場域破壞其連續性），北號誌樓也能夠排除僅五公尺建築退縮的文資保存威脅。基於以上考量，建議將綠九用地變更為商業區，把復駛所使用鐵軌區變更為鄰里公園，如此才能兼顧文資之保存與妥善基地規劃。	1.主要計畫位於公園路以北、毗鄰北號誌樓之帶狀商業區，配合北號誌樓及其附屬設施登錄為歷史建築範圍，以及確保未來濱線未來鐵道復駛之可行性，細部計畫已於該商業區內規劃約 19 公尺寬（可容納 4 組軌道）綠地，並於土地使用分區管制要點中規範該商業區臨綠地側應退縮 10 公尺建築，以確保文化資產空間之完整性及獨立性。 2.有關建議綠地（綠 9）調整變更為商業區乙節，因該綠地業已開闢，且其未位於本計畫範圍，有關所請難辦。	照專案小組建議意見（依規劃單位研析意見，維持原公展草案）通過。

審議案第四、五案：

「擬定及變更高雄多功能經貿園區特定區高雄港站及中島調車場地細部計畫（配合台鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發）案」、「擬定及變更高雄市鹽埕等四處細部計畫（配合台鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發）案」公開展覽期間公民或團體陳情意見綜理表

編號	陳情人	陳情內容	陳情理由	規劃單位 研析意見	市都委會 決議
----	-----	------	------	--------------	------------

編號	陳情人	陳情內容	陳情理由	規劃單位 研析意見	市都委會 決議
1	交通部 臺灣鐵路 管理局	鐵道保存範圍與商業開發基地。 縮建已造成商業開發基地。	<p>1. 依細部計畫書所規劃，基地內現有鐵道設施全數保留；再增加上 5 公尺、10 公尺退縮建築及 6 公尺禁建、50 公尺限建之規定，名目上雖為商業區，但實際可建築開發土地已微乎其微。B-1-18m 道路以北街廓不及 1/2 土地可供申請建築，B-1-18m 道路以南街廓可開發基地狹小破碎，幾無完整基地可申請建築。</p> <p>2. 98.12.17 內政部營建署召開工作會議，認為鐵道文化設施全數保留對未來都市更新影響甚鉅，並責成貴府基於都市發展與文化保存共榮，重新檢討細部計畫草案；惟查貴府公開展覽之細部計畫書，貴府卻仍全數保留區內鐵道設施。</p> <p>建議：</p> <p>1. 基於招商投資意願與都市發展需求，鐵道保存範圍除已劃設歷史建築範圍內之鐵道設施予以保存外（詳附圖所示），其餘部分應留待都市更新事業實施者整體規劃利用。</p> <p>2. 基於鐵道文化保存之需求，經貴市文化資產審議委員會勘定之歷史建築範圍之鐵道設施，應劃設為公共設施用地，並計入回饋計算。</p>	<p>1. 臺鐵高雄港站見證台灣鐵路百年發展歷史，為早期縱貫線鐵路高雄港轉運樞紐，係高雄都市發展重要節點，故全區由民間團體向本市文化資產審議委員會提建議依法登錄文化資產，經本會審議後，其鐵道設施保存範圍及方式係採文資法登錄為歷史建築及以都市計畫規劃方式進行。</p> <p>2. 高雄港站地區鐵道相關設施經依法登錄為文資範圍（歷史建築）部分，於本細部計畫中已配合劃為公共設施用地；另非屬文資範圍部分則以規定退縮建築、集中留設法定空地及與建物共構等管制方法保留鐵道空間，相關保存範圍及方式業於 99 年 1 月 21 日提送文資會報告並同意備查在案。</p> <p>3. B-1-18m 道路以北商業區街廓基地約 3.19 公頃，扣除退縮建築後，最大允建面積為 2.03 公頃，達基地總面積 63.64%；而 B-1-18m 道路以南商業區街廓基地約 2.58 公頃，扣除退縮建築及鐵道紋理保存區後，其餘可建築面積為 1.76 公頃，達基地總面積 68.22%；另特文區基地約 2.30 公頃，扣除退縮建築及鐵道紋理保存區後，其餘可建築面積為 1.81 公頃，達基地總面積 78.70%，前項三者允建範圍均尚大於基地法定建蔽率（60%）。</p> <p>4. 另本案臨海二路兩側基地位於「高雄都會區大眾捷運系統禁限建範圍」者，除捷運橋樑隧道通過範圍（約 6 米寬）屬禁建區外；禁建區兩側 50 米限建範圍內，係規定相關建築執照申請案件須先送由本府捷運工程局審查確認無礙捷運系統運作，並非禁止基地建築開發。</p>	<p>除依決議第 1 點內容外；其餘照依專案小組建議意見第 1 點第 4 項、第 6 項、第 7 項辦理。2. 其餘規畫單位研析意見，持原發展草案。）通過。</p>
		細部計畫書以商三（490%）規劃為法定容積，違反當初主要計畫協議共識。	<p>本案於主要計畫審議時內政部、高雄市政府及本局經協調達成共識係以商五（容積率 840%）進行舊高雄港站土地開發，並由高雄市政府跨區取得公共設施用地。</p> <p>建議：</p> <p>1. 建議細部計畫書所規劃商業區種類應修正為商五，法定容積率應訂為 840%；倘為考量景觀及環境衝擊，本局亦表同意開發強度以 490% 為限（並非法定容積改訂為 490%），其所減損之容積可調配至其他地區申請建築，抑或容積率 490% 重新核算擔回饋。</p> <p>2. 超過應回饋部分之廊道用地，則由高雄市政府有償撥用。</p>	<p>1. 高雄港站位處鹽埕、鼓山交界，為本市早期發展地區之一，周邊聚落建物密集，本市都委會 96 年 11 月 15 日第 322 次會議審議本案主要計畫時決議略以：「考量高雄港站基地條件避免引發周邊地區之交通衝擊，開發量體不宜過高，請於擬定細部計畫時檢討土地使用強度之合宜性」。依上述決議，本案衡量地區公共設施服務水準、都市紋理與環境地質等條件，並配合基地未來發展需求，將本區商業區及特文區容積率訂為 490%，並排除都市更新之容積獎勵，以降低未來開發對周邊環境之衝擊。</p> <p>2. 為提升本計畫區環境品質並取得必要之公共設施，本案係以第四種商業區及第五種商業區跨區計</p>	照專案小組建議意見（依規劃單位研析意見，維持原發展草案。）通過。

編號	陳情人	陳情內容	陳情理由	規劃單位 研析意見	市都委會 決議
				<p>算變更負擔，惟為降低本案開發之環境衝擊，細部計畫規定商業區開發強度為第三種商業區；所減損容積，得比照「都市計畫容積移轉實施辦法」及其相關規定之計算方式，調配至其他本市範圍內臺鐵路之可建築土地使用，確保各土地所有權人權益。</p> <p>3.本案依 96 年 8 月 14 日內政部營建署工作會議協商共識及公告發布實施主要計畫規定，除依本市都市計畫變更負擔標準回饋公共設施用地與本府外，本府仍未完成取得路廊用地部分，得預留為臺鐵在本市其它都市計畫變更之回饋用地，在未變更回饋前由臺鐵無償提供本府作為景觀道路等公益性使用，並由市府負責管理維護。</p>	
		<p>細部計畫書排除都市更新容積獎勵規定，無異間接降低允建容積。</p>	<p>依「都市更新建築容積獎勵辦法」規定，為促進都市更新事業之辦理，給予獎勵之建築容積可達 1.5 倍之法定容積；惟細部計畫書卻規定不得適用此一獎勵規定，甚不合理。倘以商五容積率 840% 為例，則將造成開發者 420% 容積率之折損，間接降低允建容積，影響投資意願。</p> <p>建議： 刪除細部計畫書土地使用管制要點有關排除適用都市更新容積獎勵之規定。</p>	<p>高雄港站位處鹽埕、鼓山交界，為本市早期發展地區之一，周邊聚落建物密集，本市都委會 96 年 11 月 15 日第 322 次會議審議本案主要計畫時決議略以：「考量高雄港站基地條件避免引發周邊地區之交通衝擊，開發量體不宜過高，請於細部計畫時檢討土地使用強度之合宜性」。依上述決議，本案衡量地區公共設施服務水準、都市紋理與環境地質等條件，並配合基地未來發展需求，將本區商業區及特文區容積率訂為 490%，並排除都市更新之容積獎勵，以降低未來開發對周邊環境之衝擊。</p>	<p>照專案小組建議意見（依初步建議意見第 1 點第 8 項辦理。）通過。</p>
		<p>區內公園、綠地及道路等公共設施用地不應全由土地所有權人負責開闢。</p>	<p>細部計畫書內事業財務計畫之公共設施開闢費用未區分主要計畫或細部計畫之類型，屬主要計畫公共設施及細部計畫公共設施（權利變換範圍外）理應由貴府負責開闢；至於權利變換範圍內之公共設施用地；則依都市更新條例第 30 條規定由土地所有權人按其權利價值比例共同負擔。</p> <p>建議： 1.細部計畫書內應明確指定公共設施開發方式，不應以「採跨區辦理都市更新方式取得、協議配地或市地重劃等方式辦理開發」等例示性文字敘述，以免日後爭議。 2.事業財務計畫應區分公共設施類別（主要計畫或細部計畫），並載明由貴府負責主要計畫公共設施及細部計畫公共設施（權利變換範圍外）之開闢。 3.倘採協議配地方式辦理，應先予釐清現行法令確實可行；倘採市地重劃方式辦理，則應俟可行性評估完成，方得列入細部計畫書。</p>	<p>1.本案係由原公共設施用地（鐵路用地、機關用地...等）變更為商業區與特文區，依全市都市計畫變更負擔之規定，應由區內地主共同負擔公共設施用地及其開發費用，以求土地變更使用之社會公平性。 2.為都市更新開發之彈性及利公共設施用地之取得，本計畫跨區計算變更負擔範圍之公共設施用地，得依主要計畫規定，採跨區辦理都市更新方式取得、協議捐贈或市地重劃等方式辦理開發。</p>	<p>照專案小組建議意見（依規劃單位研析意見，維持原草案。）通過。</p>

編號	陳情人	陳情內容	陳情理由	規劃單位 研析意見	市都委會 決議
2	李重志先生	基於「高雄港站都更相關4案」彼此相涉，須整體考量。	<p>1. 高雄市政府必須兌現陳菊市長競選政見，以及民國97年11月間市府對外宣布於此地設置「鐵道文化園區」之承諾。不論此園區未來是由市府設置或由鐵路局設置，亦不論其為公營或民營之營運方式，都必須設置「鐵道文化園區」作為招商與開發規劃，不可任由都發單位規劃完畢及臺鐵處分土地後，才利用零碎空間草率設置「展覽室」，以搪塞政見。</p> <p>2. 鐵道文化園區應充分展現高雄港站作為全台最大鐵路車站之特色，充分展示鐵道相關設施、機具、文物，以及鐵路工人勞動生活、舊時客運運輸景況，並得以復駛舊型機車頭進行動態展示，完整呈現鐵道文化，以生態博物館之規劃經營理念，達到典藏、研究、教育、觀光之目的。</p> <p>3. 反對細部計畫規劃之 BI 道路（18.18M 計畫道路）；因其將形成鼓山一路之交通阻絕點，衝擊當地交通。復又增加穿越住宅區之誘因，打擾當地生活品質。且當地有五福四路、公園路可以連接此鹽埕區與哈瑪星地區，故此道路完全沒必要設置，徒破壞基地之完整與浪費公帑。</p> <p>4. 有關 BI 道路以南 AI 道路以北之基地應劃設為同一整體開發區，以整體規劃帶動周邊社區繁榮發展，若予分割恐使該區域零碎化，反而衝擊當地潛在商機。</p> <p>5. 全區建築量體高度應在 15M 以下，以保障當地居民對山、港之視野；其餘容積則得轉移至業者其他土地。</p> <p>6. 目前宿舍區巨樹成蔭，小巷紋理獨具特色，鐵道旁廟宇成為當地孩童、老人活動空間，凡此豐富之人文元素並未納入考量，應予更正調整。</p> <p>7. 本案應兼及地主及開發商權益、周邊居民生活環境品質，故此區域宜採開發許可案，先招商並由開發者提案，其建築量體及周邊社區之規劃須對地區居民予以說明，並皆需經都市設計審議委員會之審議與文化資產審議委員會之審查。</p>	<p>1. 臺鐵高雄港站見證台灣鐵路百年發展歷史，為早期縱貫線鐵路及高雄港轉運樞紐，係高雄都市發展重要節點，故全區由民間團體向本市文化資產審議委員會建議依法登錄文化資產，經本市文資會審議後，其鐵道設施係採文資法登錄方式及以都市計畫方式進行。</p> <p>2. 高雄港站地區鐵道相關設施經依法登錄為文資範圍（歷史建築）部分，於本細部計畫中已配合劃為公共設施用地；另非屬文資範圍部分則以規定退縮建築、集中留設法定空地及與建物共構等管制方法保留鐵道空間，相關範圍及方式業於 99 年 1 月 21 日提交文資會報告並同意備查在案。</p> <p>3. 計畫區內自公園路至臨海二路間長達 362 公尺，為滿足基地進出及地區整體防、救災需求，配合現有都市計畫紋理，自東側之現有計畫道路延伸劃設 B-1-18.18 公尺道路。</p> <p>4. 為確保空間規劃完整性及基地開發可行性，本案都市更新 3 個都市更新單元進行開發；另土地使用分區管制要點（第 6 條）已規定基地最小建築開發面積 4000 平方公尺，避免基地零星開發。</p> <p>5. 另為維持壽山往高雄港區視覺通視性，本案都市設計基準規定，商業區及特文區開發之建築高度及量體，應提出景觀衝擊分析，提經都設會審議通過。</p> <p>6. 台鐵宿舍區、辦公區，因破舊損毀，現有荒廢無住戶，為推動都市更新，已由內政部營建署補助經費辦理都市更新開闢公共工程，進行區內建物拆除、環境整理及綠美化等工程，以促進該地區都市更新發展。</p> <p>7. 依說明書規定，計畫區內建築行為均應先提本市土地使用開發許可暨都市設計審議委員會審議後為之；另如位於依法登錄為歷史建築範圍者，開發前依法須提送本市文化資產審議委員會審議。</p>	<p>除依決議第 1 點內容辦理外；其餘照專案小組建議意見（1. 道路系統對本案建議，依專案小組初步建議意見第 1 項、第 5 項、第 7 項辦理；2. 有關對本案鐵道保存範圍及方式之建議，依專案小組初步建議意見第 4 項、第 6 項、第 7 項辦理；3. 其餘依規定辦理，維持原案。）通過。</p>
3	交通部高雄港務局	臺鐵高雄港站南側特文一內鐵軌末端區域，建議不需	1. 本案都市更新開發業經行政院列為全國四大指標性都市更新案，且目前以特文一為單	1. 臺鐵高雄港站見證台灣鐵路百年發展歷史，為早期縱貫線鐵路及高雄港轉運樞紐，係高雄都市發	照專案小組建議意見（依規劃單位研析意見，維持原公

編號	陳情人	陳情內容	陳情理由	規劃單位 研析意見	市都委會 決議
		<p>道區整體場域元素一如：扇型車庫、圓型轉盤、調車場、通盤、往魚市場的支線、因該處的土地開發計畫應尊重舊體佈局，保留其原有位置，甚至已拆除的求開發商進行復原。</p> <p>4. 計畫書所提細部準則不夠詳細，致使無法保存本區文化資產，導致原規劃立意為空談。</p>	<p>辦公室與宿舍區並未得到妥善處理；而宿舍區也是高雄港站整體佈局的一部分，此區域的小巷弄都當具有特色，應考資本保存範圍整體中重本歷史場域與周遭不可切割的關係。</p> <p>3. 計畫書 p.13 (二) 細部計畫擬定原則內文第 2 段「高雄港站有大量台灣地區鐵道文化發展的記憶紋理，其中月台、濱線、臨港線、北號誌樓及動態復駛所需之連動關節、轉轍器、涵洞、轉盤、調車場、通往魚市場的支線、南號誌樓等遺跡亦應一併列入，以展現市府對文資歷史忠實性之重視。另外請要求未來開發回饋進行這些部分的修復。</p> <p>4. 請於辦理都市更新開發之餘，多重視文資的整體環境，尤其高雄已很難發現百年的文化資產。鐵道區周遭布局被劇烈切割後，保存也沒有原本意義，故必須重視文化的重要性及整體性。</p> <p>5. 都設會委員至少需要三分之一席次具備文化資產背景，以確保整個文資場域的安全性、完整性得到妥善照顧。細部計畫說明書中圖文更須以量化與 3D (至少平面剖面與透視) 效果，將鐵道空間之保存利用原則內之詮釋與可接受之可行性予以具象圖表化。</p> <p>6. 另本四個都更計畫涉及舊高雄港站基地之規劃，故公展期間人民或團體之意見所有內容之回應，應整體一併考量審議、相互參照之。</p>	<p>2. 臺鐵高雄港站見證台灣鐵路百年發展歷史，為早期縱貫線鐵路及高雄港轉運樞紐，係高雄都市發展重要節點，故全區由民間團體向本市文化資產審議委員會提建議依法登錄文化資產，經本市文資會審議後，其鐵道設施保存範圍及方式係採文資法登錄為歷史建築及以都市計畫規劃方式並行。</p> <p>3. 高雄港地區鐵道相關設施經依法登錄為文資範圍 (歷史建築) 部分，於本細部計畫中已配合劃為公共設施用地；另非屬文資範圍部分則以規定退縮建築、集管留設法定空地及與建物共構等管制方法保留鐵道空間，相關保存範圍及方式業於 99 年 1 月 21 日提送文資會報告並同意備查在案。</p>	
5	李宇軒君	細部計畫書 p.41 (圖 16) 所示兩條道路 B-1-18.8M 及道 A1-30M 建議勿予開闢。	<p>1. 此兩條計畫道路將截切高雄港站場域，使文化重要之整體性受到嚴重破壞，違反威尼希憲章之歷史環境保育之基本倫理。</p> <p>2. 哈瑪星地區假日交通非常壅塞，若此兩條道路開闢，將使交通塞車情形更加惡化，降低哈瑪星之觀光與生活品質。</p> <p>3. 哈瑪星之旅客、運輸，應依靠捷運與區外停車場配合接駁公車的公共運輸加以解決。</p> <p>4. 建議修正道路路線如附圖。</p>	計畫區內自公園路至臨海二路間南北長達 362 公尺，為滿足基地進出及地區整體防、救災需求，配合現有都市計畫紋理，自東側現有道路分別延伸劃設 B-1-18.18M 與 A-1-30M 計畫道路；其中 A-1-30M (臨海二路) 因屬已發布實施之主要計畫道路，爰已由本府取得內政部營建署都市更新關連性工程補助完成部分路段開闢。	除依決議第 1 點內容辦理外；其餘照專案小組建議意見 (1. 依專案小組初步建議意見初步建議意見第 1 點第 5 項、第 7 項辦理。2. 其餘照規劃單位研析意見，維持原公展草案。) 通過。
6	交通部高雄港務局	本案整體計畫輕軌捷運「路廊部分」之開闢費用，不應	1. 本案計畫書之公共設施開闢費用一覽表有關道路用地之開闢經費計算，雖附註屬於	1. 臺鐵高雄港站原都市計畫除部份為商業區外，其餘均屬機關用地、鐵路用地及綠地等公共設	照專案小組建議意見 (依規劃單位研析意見，維持原公

編號	陳情人	陳情內容	陳情理由	規劃單位 研析意見	市都委會 決議
(990204 來函)	由跨區變更計畫內 土地所有權人共同 負擔。	「高港站區內」，但經計算其面積後，該表開闢面積與費用實均包含路廊部分，不作於符合本市更新案歷次工本會議所達成之共識。且位於高港站區內地主必須負擔數公里外道路開闢費用，實有違變更回饋制度之基本精神。	2. 本案於 98 年 11 月 30 日在高雄市政府都市發展局所召開「臺鐵高雄港站及臨港線都市更新再開發案都市計畫變更回饋暨細部計畫研商會」中，本局已明確表示，本局所轄土地均位於高雄港站區，其公共設施開闢費用負擔應限於高雄港站區內。	1. 故經變更為商業區、特文區後，依本市都市計畫土地使用分區變更後公共設施用地及其他都市發展用地負擔比例規定，應由地主共同提供一定比例之公共設施負擔並完成興闢。 2. 依本案公告實施主要計畫規定，公共設施用地之取得及興闢方式原則採跨區辦理都市更新方式，因此本案區內主要計畫及細部計畫所劃設之公共設施用地（包括高雄港站區內公共設施及道路用地〔未來可供輕軌使用〕等），該用地及興闢費用應由區內地主共同負擔，而其面積、比例尚符前開全市一致性規定與社會公平原則。 3. 依旨揭公展之細部計畫草案規定，區內之公共設施用地應採捐贈或市地重劃等方式辦理開發，其開闢費用，屬道路用地（未來可供輕軌使用）部分，若採協議捐贈方式辦理，且經臺鐵局同意免予補償地上物，經本府向中央爭取更新經費補助該道路之簡易綠美化及地上物拆遷所須工程費用後，得不列入全案地主共同負擔像物計算，其餘開闢費用，均由區內土地所有權人共同負擔。	展草案。)通過。
7	台灣社 會民主 工作室	計畫書 p.5 二、整體規劃構想之三點皆為歷史場域再利用所需考量之基本原則土地分區管制要點，可見市府之用心，惟本案都市設計準則與建地退縮皆無法確保原初之良好立意，請將開發準則清楚明確確立。	1.p.5 一、地區發展願景提到「...同時保留站區內鐵道未將動態復駛之可能性。...將鐵道文化設施與建築、商業服務相互結合，達到文化資產活化利用及促進鹽地地區再發展的目的。」其所提及其「保留未來動態復駛可能性」與「相互結合」文字敘述過於抽象籠統，應配合發展願景予以明確化。有關轉轍器與連動桿等物件保留，係為未來動態復駛之使用，請勿在共構設計上本末倒置，忽略市民對動態復駛之期望。 2. 於鹽埕等 4 處計畫書中土地使用分區管制要點第 5 條退縮建築 (p.50) 第 7 條人工地盤及連通設施 (p.52) 得知未來共構景象可能是地面層採挑空、底下落柱方式以避開文資鐵件，為了復駛調高 2 樓高度之不足，至少需挑高至 3 樓。但文資物件之保存要求是不容許僅由開發商對「共構」任意解讀、表述，應在細部計畫敘明清楚 (例如：保留是意象保留抑或可看私人可用，還是開放民眾或私人管制區；務必清楚規範) 全為確保本區文資場域的安	1. 臺鐵高雄港站見證台灣鐵路百年發展歷史，為早期縱貫線鐵路及高雄港轉運樞紐，係高雄都市發展重要節點，故全區由民間團體向本市文化資產審議委員會提報建議依法登錄文化資產，經本市文資會審議後，其鐵道設施保存範圍及方式係採文資法登錄為歷史建築及以都市計畫規劃方式並行。 2. 高雄港站地區鐵道相關設施經依法登錄為文資範圍 (歷史建築) 部分，於本細部計畫中已配合劃為公共設施用地；另非屬文資範圍部分則以規定退縮建築、集中留設法定空地及與建物共構等管制方法保留鐵道空間，相關保存範圍及方式業於 99 年 1 月 21 日提送文資會報告並同意備查在案。 3. 有關濱線、臨港線鐵道動態復駛所需之軌道設備及空間，業於本計畫中考量。	除依決議第 1 點內容辦理外；其餘照見專案小組建議意見 (1. 依專案小組初步建議意見第 1 點第 4 項、第 6 項、第 7 項辦理。2. 其餘照規畫單位研析意見，維持原公展草案。)通過。

編號	陳情人	陳情內容	陳情理由	規劃單位 研析意見	市都委會 決議
			性、完整性，與高雄港站相關計畫書都應該增設一章節，專門敘述鐵道保留的方式相關規範，不僅只有文字規範，還要量化且以 3D 呈現。另都設會委員須具有文資背景委員比例必須至少有 1/3。		
8	黃廣華先生	哈瑪星臨港線基地商業區劃設後的實質環境或景觀的開發方針與細部計畫保存議題似乎無法連結。	<ol style="list-style-type: none"> 此四份計畫書圖面不清楚，以致難以理解本次相關四份計畫內容，甚有偽造之嫌（例：p.32 圖 15，附圖之臨港附近都市建築量體群畫成綠色，會誤導市民對港區建築物密度與綠化面積之概念）。 應有清楚的現況地形圖，適當範圍可以涵蓋計畫範圍及其周遭地區，可清楚看到計畫範圍內之歷史建築物與物件之分布，還可以看到周邊地區發展狀態。 若一次同時推出四份計畫案，則無法交代文資、都計及土地等設計機制，及未來適宜性開發管制原則，亦無法讓市民看見公展之誠意。 	<ol style="list-style-type: none"> 臺鐵高雄港站見證台灣鐵路百年發展歷史，為早期縱貫線鐵路及高雄港轉運樞紐，係高雄都市發展重要節點，故全區由民間團體向本市文化資產審議委員會提建議依法登錄文化資產，經本市文資會審議後，其鐵道設施保存範圍及方式係採文資法登錄為歷史建築及以都市計畫規劃方式進行。 高雄港站地區鐵道相關設施經依法登錄為文資範圍（歷史建築）部分，於本細部計畫中已配合劃為公共設施用地；另非屬文資範圍部分則以規定退縮建築、集中留設法定空地及與建物共構等管制方法保留鐵道空間，相關保存範圍及方式業於 99 年 1 月 21 日提送文資會報告並同意備查在案。 有關本案基地及周邊地區之地形、土地使用現況、活動強度、土地權屬...等發展條件調查書載明於本案細部計畫說明書第二章。 	除依決議第 1 點內容辦理外；其餘照見專案小組建議意見第 1 點第 4 項、第 6 項、第 7 項辦理。2.其餘照規劃單位研析意見，維持原公展草案。）通過。
9	縱貫線鐵道保存協會黃文鎮先生	<ol style="list-style-type: none"> 號誌樓 26 組號誌關節區，請以可，切勿任意鋪設造景設施。 號誌樓往南延伸的 12 股軌道請參照「彰化扇形車庫」木棧道，以利動態復駛時蒸汽機車調度。 鼓山到港間保持軌道回復機能，且可比照德國區域輕軌，以 1067mm 既有軌距運行市區採紅線燈區用、郊區最交臺為高運轉的「高線」，應定期 		<ol style="list-style-type: none"> 臺鐵高雄港站見證台灣鐵路百年發展歷史，為早期縱貫線鐵路及高雄港轉運樞紐，係高雄都市發展重要節點，故全區由民間團體向本市文化資產審議委員會提建議依法登錄文化資產，經本市文資會審議後，其鐵道設施保存範圍及方式係採文資法登錄為歷史建築及以都市計畫規劃方式進行。 高雄港站地區鐵道相關設施經依法登錄為文資範圍（歷史建築）部分，於本細部計畫中已配合劃為公共設施用地；另非屬文資範圍部分則以規定退縮建築、集中留設法定空地及與建物共構等管制方法保留鐵道空間，相關保存範圍及方式業於 99 年 1 月 21 日提送文資會報告並同意備查在案。 有關濱線、臨港線鐵道動態復駛所需之軌道設備及空間，業於本計畫中考量。 其它意見尚無涉及都市計畫規劃事宜。 	除依決議第 1 點內容辦理外；其餘依專案小組建議意見第 1 點第 4 項、第 6 項、第 7 項辦理。2.其餘照規劃單位研析意見，維持原公展草案。）通過。

編號	陳情人	陳情內容	陳情理由	規劃單位研析意見	市都委會決議
		<p>駛蒸汽機車，繁榮地方觀光。</p> <p>4.本會下階段將爭取復駛「蒸汽火車」，深澳、花蓮、舊山線、林口線、鐵既運輪，舊線與車作業中，預計4月30日完工。</p> <p>5.公園陸橋紅色拱橋請保留，若因開發不當，傷及橋古蹟，導致行政事件。</p> <p>6.日前高雄縣長團已修正現狀，擬開闢現代化、創除歷史不當。</p>			
10	<p>打狗驛指與帶狀商業區(毗鄰北區)進行地目交換。</p> <p>劉秋兒</p>	<p>請考慮將綠九用地之商業區(毗鄰北區)進行地目交換。</p>	<p>本市舊高雄港站擁有獨特的圓弧線之扇形鐵軌之特色，本都更新再開發計畫規劃面積太大，且威脅到弧形鐵軌的分佈，等於破壞本歷史場域的整體性。目前綠九用地是一塊三角形公園，居民進入公園就必須閃避公園橋下的車潮，而毗鄰北號誌樓的長條形商業區也提供未來動態復駛所保留 12 軌鐵道。故此區與綠九用地做土地使用交換，不僅可讓復駛鐵路廊道在文資保存之目的下轉化為鄰里公園供居民使用，更使該商業區使用機能移置哈瑪星商業區，以更密集、集中、延續商業區群聚之效應(原區域將導致商業區被道路與文資場域破壞其連續性)，北號誌樓也能夠排除僅五公尺建築退縮的文資保存威脅。基於以上考量，建議將綠九用地變更為商業區，把復駛所使用鐵軌區變更為鄰里公園，如此才能兼顧文資之保存與妥善基地規劃。</p>	<p>1.主要計畫位於公園路以北、毗鄰北號誌樓之帶狀商業區，配合北號誌樓及其附屬設施登錄為歷史建築範圍，以及確保未來濱線未來鐵道復駛之可行性，細部計畫已於該商業區內規劃約 19 公尺寬(可容納 4 組軌道)綠地，並於土地使用分區管制要點中規範該商業區臨綠地側應退縮 10 公尺建築，以確保文化資產空間之完整性及獨立性。</p> <p>2.有關建議綠地(線 9)調整變更為商業區乙節，因該綠地業已開闢，且其未位於本計畫範圍，有關所請款難辦理。</p>	<p>照專案小組建議意見(依規劃單位研析意見，維持原發展草案。)通過。</p>
11	劉致廷先生	<p>1.公園路以北的帶狀商業區容積強度大於北號誌樓，是否影響歷史建築的保存工作？</p>	<p>1.本區轉型為商業開發，係屬那種型態的商業發展，現行都市計畫規定對土地使用分區管制能否符合整體開發構想？是否會與歷史建築保存相衝突？若未予釐清，請勿</p>	<p>1.主要計畫位於公園路以北、毗鄰北號誌樓之帶狀商業區，配合北號誌樓及其附屬設施登錄為歷史建築範圍，以及確保未來濱線未來鐵道復駛之可行性，細部計畫已於該商業區內規劃約 19 公尺</p>	<p>依專案小組建議意見(依規劃單位研析意見，維持原發展草案。)辦理。</p>

編號	陳情人	陳情內容	陳情理由	規劃單位 研析意見	市都委會 決議
	陳情人	2. 未來基地變更為商業區之使用，其有實質發展現況敘述不足。	<p>躡進。</p> <p>2. 現況周邊調查及土地使用現況，交通包括巷道尺度及建築物調查、型態、樓層、量體、景觀調查中的色彩、量體、景觀元素部分應補充說明及分析，以提供未來開發商進行土地開發之規範，不至於危及歷史建築之保存。</p>	<p>寬(可容納4組軌道)綠地，並於土地使用分區管制要點中規範該商業區臨線地側應退縮10公尺建築，以確保文化資產空間之完整性及獨立性。</p> <p>2. 有關本案基地及周邊地區之使用現況、活動強度、土地權屬...等發展條件調查已載明於本案細部計畫說明書第貳章。</p>	
12	蔡明政先生	請針對細部計畫說明書 p.54-56 所述之鐵道空間保存利用原則予以「復駛」一詞予以釐清及說明火車復駛軌道、調車、停車之預留空間。	<p>1. 當臺鐵委託都發局配合都更案進行規劃與文資指定範圍衝突時，政府與民間單位應為未來可能空間、濱線、台、號誌、樓及動態聯動關節、轉值予以保留。惟計畫說明書 p54-56 未予敘明保存內容為何？鐵道空間保存與更新共融原則「...應予保留；其餘鐵道部分，在引入土地開發活化經營下作最大保存。」以開發商立場出發，而無法確保文資受到保護，故此條文必須更清楚地設定土地開發活化經營條件。</p> <p>2. 在商業區、特文區內保存原則與獎勵措施以集中留設法或採建築與鐵軌共構方式與第四點「維持鐵道之前提」，句中集中留設、保留鐵道意象、維持多元詮釋將更加保護文資受到保護，第二點「鐵道紋理保存空間內鐵道設施，經本市議會通過者，得於同一調整或移置，以納入公共藝術等元素及意象。」若何為遺跡)? 假若屆時如同前台北火車站那樣納入藝術設計，根本就是對物件蓄意謀殺，歷年 ICOMOS 對文化遺產保育行動準則提到任何修護與利用皆要對現存歷史場所程度之介入為原則，僅能造成對現有場所紋理程度之損失。</p> <p>3. 容積獎勵立意良好，但此規範過於開放，綁不住開發商(倘若開發商40%空地堅持不留在文資區域內，而硬</p>	<p>1. 臺鐵高雄港站見證台灣發展歷史，為高雄港轉運重要節點，向本市文化資產審議會建議依法登錄文資範圍及方式以進行。</p> <p>2. 高雄港站地區鐵道相關設施經依法登錄為文資範圍(歷史建築)部分，於本細部計畫中為公共設施用地；另非屬文資範圍部分則以規定退縮保留法定空地及與建築物共同管制方法保留鐵道空間，相關範圍及方式業於99年1月21日提送文資會報告並同意備查在案。</p> <p>3. 有關濱線、臨港線鐵道動態復駛所需之軌道設備及空間，業於本計畫中考量。</p>	<p>除依法辦理外；其餘內容專案小組建議意見第1點第4項、第6項、第7項辦理。2. 其餘照規單位研析意見，維持原公展草案。)通過。</p>

編號	陳情人	陳情內容	陳情理由	規劃單位 研析意見	市都委會 決議
			<p>留在馬路旁)放棄容積獎勵,便無法確保鐵道保存,將導致文資保育程度全部取決於開發商之意願。</p> <p>4.公共設施用地內鐵道空間保存原則中,於細部計畫擬定階段應予詳細敘明,但卻僅見三點各不及50字條列式說明,字句含糊、解釋空間過大,如:原貌保存、可逆式工法、局部範圍之移置、調整或重新佈設,其標準為何?</p> <p>5.都設會委員至少需要三分之一席次具備文化資產背景,以確保整個文資場域的安全性、完整性得到妥善照顧。細部計畫說明書中圖文更須以詳細明確,更重要的是須以量化與3D(至少平面剖面與透視)效果,將鐵道空間之保存利用原則內之詮釋與可接受之可行性予以具象圖表化。</p>		
13	打狗驛指 古蹟聯盟	呼籲高雄港站、濱海線應有更好的策略,詳如理由說明。	<p>1.現存於哈瑪星與鹽埕區,有許多零星分散之文化場域及歷史古蹟,如英國領事館、殿前鎮北門、山形屋、灣武殿、中山大學、西子灣、愛國婦孺會館、高雄警察署、忠烈祠、湊町市場、新濱碼頭、渡船頭等等許多現代高雄起源的文化資產,將為高雄帶來龐大的觀光誘因。加上藝術特區及未來壽山國家公園、愛河灣流行音樂區、展覽園區的完成,以濱線及西臨港線具古典歷史火車之串聯行駛,更有利於文化產業觀光,打狗驛將是高雄特殊文化產業的火車頭。</p> <p>2.以既有低成本路線即可滿足山臨港舊聚落及商團之日常運輸機能之不足:藉由既有車路線,行駛載客輕型火車可補強此區域公眾運輸路網之不足。以打狗驛(高雄港站)為地理中心,沿濱線鼓山站至魚市場,和西臨港線打狗驛至捷運R16凱旋站,以滿足山臨港舊聚落居民及經貿商團上班族之公共運輸機能之不足,亦可將此區域北通高鐵左營新站,而南通小港機場,可節省新建設龐大成本負擔,符合全球城市綠建設之精神。</p> <p>3.臺鐵臨港線(僅要復原前機組即可改裝載客營運)行經現代高雄都會文化統商圈,</p>	有關本市臺鐵高雄港站及臨港線停除後之鐵道空間,為促進開置空間活化再利用,透過都市計畫變遷除部分路段提供本市輕軌捷運路廊道,提供布設自行車道系統與利市民親近鐵道空間與文化資產。	除依決議第1點內容辦理外;其餘照見(1.依專案小組初步建議意見第1點第4項、第6項、第7項辦理。2.其餘照見單位研析意見,維持原公展草案。)通過。

編號	陳情人	陳情內容	陳情理由	規劃單位 研析意見	市都委會 決議
			為最具利益之觀光路線：北至新左營商圈、美術館文化商圈、鹽埕五福舊堀江商圈、漢神百貨商圈、新光碼頭世貿水岸商圈、85 國際廣場大樓到統一夢時代商圈，由於捷運紅線崛起，導致相對原本西區商圈蕭條沒落，藉由濱線及西臨港線的機能活化，可舒緩甚至解決此一嚴重發展遲滯問題。		

審議案第六案：「變更高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫（第四次通盤檢討）案」實質計畫變更內容綜理表

編號	位置 1/1000圖幅	變更內容				變更理由	市都委會決議
		變更前		變更後			
		分區	面積 (公頃)	分區	面積 (公頃)		
1	計畫範圍 修正 (2384) (2483) (2484)	修正第三次細部計畫通盤檢討計畫圖漏繕之計畫範圍部分。（詳於附錄3所示）				<p>1.經查94年12月8日公告實施之482案「變更高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫（第三次通盤檢討）案」，實質計畫變更內容綜理表已將計畫範圍修正，依地籍縣、市界調整計畫範圍，惟公告之計畫圖漏繕此變更內容，而高雄縣仁武都市計畫亦依地籍縣、市界調整計畫範圍。</p> <p>2.為落實書圖校核之結果，說明第482案之都市計畫公告圖將計畫範圍調整部分漏繕，應於本次通盤檢討修正，以符合實際。</p>	照公展草案通過。