

壹、緒論

一、計畫緣起

本計畫基地係屬鳳山都市計畫區之「工六」工業區，作為鐵路配修廠使用，後為配合行政院「臺鐵捷運化—高雄市區鐵路地下化計畫」及交通部 98 年 8 月 26 日召開「研商『高雄機廠遷建可行性研究及廠址評選報告相關事宜』會議」所作結論：「一、為配合『高雄市區鐵路地下化』完工通車後臨港線停駛，高雄機廠勢須遷建他處，舊址土地可配合當地發展作高度開發利用，促進都市地區繁榮並改善臺鐵路財務，且可達成臺鐵車輛維修技術及品質提升與永續經營之目標，爰高雄機廠之遷建有其必要性與迫切性。…三、另請臺鐵路應先行妥慎規劃舊址騰空土地之開發模式..及財源籌措方式..，並應及早與地方政府協商都計變更（暨都市設計）相關事宜，以利結合周邊土地進行整體開發，帶動地區經濟繁榮。…」故行政院業於 101 年 4 月 2 日有條件通過「高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫可行性研究報告」，原則同意高雄機廠遷建屏東潮州，並核示將高雄機廠原址土地開發之淨收益，優先挹注遷建潮州之相關建設經費。該綜合規劃並於 102 年 10 月 3 日經行政院同意。

另因本市於 103 年 8 月 1 日發生嚴重石化氣爆事件，此一事件造成市區主要幹道(三多一路、三多二路、凱旋三路、一心一路等)及沿線建物嚴重損壞，影響市容景觀及地區商圈活動發展，為掌握重建時效，儘速恢復災區商業復甦與提供大型公園等公共設施，提升整體環境品質，經檢視災區周邊區域，因臺鐵路高雄機廠緊鄰災區，且 107 年起開始遷移至屏東潮州，經與臺鐵路協商後，由本府主動規劃及整併西北側閒置工業區一起納入都市計畫變更。全區（含原高雄市及鳳山都計區）面積共約 31.62 公頃，分鳳山都市計畫區及原高雄市主要計畫區等二處計畫區變更主要計畫及擬定細部計畫。

本案已列入本府重大設施建設計畫，於 103 年 9 月 29 日簽奉市府同意，並依都市計畫法第 27 條：「為配合…直轄市或縣(市)興建之重大設施，當地直轄市政府應視實際情況迅行變更」，故爰依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款規定辦理變更。並依都市計畫法第 22 條規定，擬定本細部計畫。

二、法令依據

依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款規定辦理：「為配合中央、直轄市或縣（市）興建之重大設施時。」，並依都市計畫法第 22 條規定擬定細部計畫。

三、計畫位置、整體規劃範圍及計畫範圍

本計畫位於凱旋三路東側、武慶二路西側、二聖路北側及武昌路南側之位置，本案採整體規劃，行政區包括本市苓雅區(朝陽里、福隆里、英明里)鳳山區(武慶里)、前鎮區(瑞誠里)，分採鳳山及原高雄市二處計畫區同時變更主計及擬定細計之方式辦理，整體規劃面積共約 31.62 公頃。本案計畫範圍屬鳳山都市計畫區內，面積約 30.76 公頃，詳圖 1-1 所示。

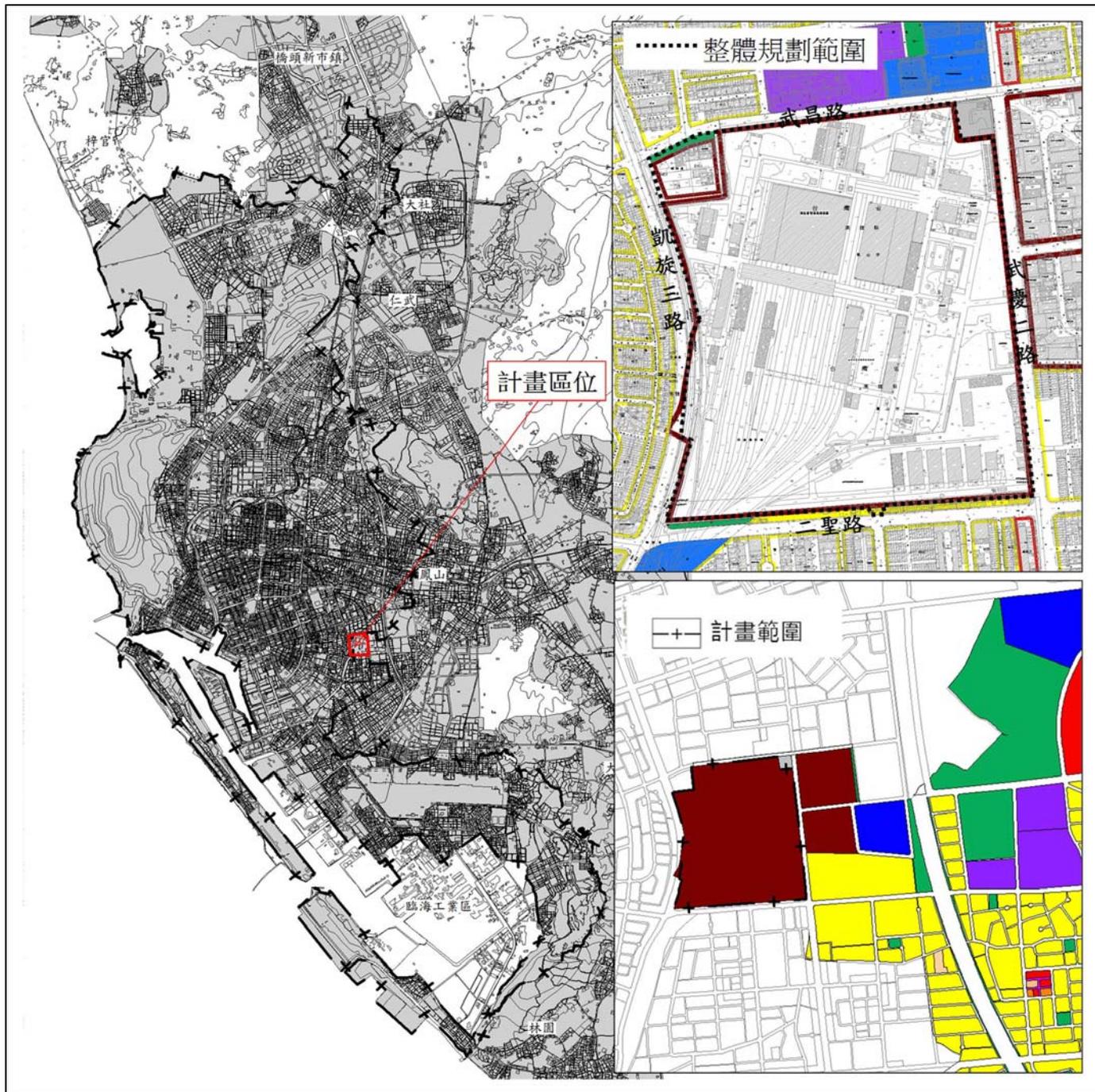


圖 1-1 計畫位置與範圍示意圖

貳、發展現況分析

一、土地使用

(一) 基地內土地及建物使用現況

本基地大部分位於鳳山都市計畫區內，僅西北側之部分工業區土地位於原高雄市主要計畫區範圍內；目前除鳳山區新甲段 1351-10 地號為道路用地外，其餘土地使用分區皆為「乙種工業區」，現地目前仍作為調度車輛及維修廠房使用。

高雄機廠內現況作調度車輛之鐵軌（西南側扇形軌道）、臺鐵莒光、復興號等客車車廂與貨車維修廠房（包括第一、二、三及第四工場，各工場的作業概況如下表所示）及管理單位辦公使用，其建築物部分多為民國 60、80 年代之建築，主要建材包括鋼筋混凝土造、鋼造、加強磚造等材質，建物分布概況如圖 2-1 所示。

表 2-1 臺鐵機廠各工場作業概況說明表

項目	空間名稱	作業說明
第一工場	拆車場	調車機車將許拆車之車輛調動進入之拆車場
	噴砂場	調車機車將需噴砂之車輛調動入噴砂場
	木工場	修木料部分在木工廠內鋸、鉋加工，木工人員大部分於貨車工場現車上作業
	木料庫	存放木夾板、角材、木板等木料
	椅墊場	客車椅墊於此檢修，部分椅墊則外包由外商加工
	除鏽場	調車機車將所需除鏽之車輛每日按時調入廠區，由第一工場人員施工車體噴漆、標示文字車號等，完工經檢查通過，由調車機車吊離場外，排列於出廠線，等待出廠
	油漆場	移車臺將完工之車輛移入油漆場後，由第一工場人員施工(或採用外包)車體噴漆、標示文字車號等，完工經檢查通過，每日上下午二次由調車機車吊離場外，排列於出廠線，等待出廠
第二工場	貨車車輪轉向架工場	主要機具包括壓輪機、車輪搪床、CNC 車輪搪床、大型車床、車輪車床、軸承拆裝機、車軸探傷設備、車輪清洗機、彎管機、管牙機、軸承保養全套設備、2 及 3 噸起重機、各式電銲機等設備
第三工場	貨車工場	各型貨車由移車臺移入貨車工場將車下裝置拆除後，由每棟二台起重機調入場內工作位置，直至完工檢察，由移車臺移入油漆工場
第四工場	機器工場	韌機、韌閥、考克、三通閥、五通閥、整修及測試、

項目	空間名稱	作業說明
		車件機械加工等
	鍛鐵工場	供應修車用鍛件及修車用鈹彈簧等
	電機工場	辦理客車、貨車電機整修及廠內機電設備之檢修
	原動機室	供應全廠壓縮空氣(6kg/cm ²)，供應蒸汽-油罐車罐體清洗、蒸汽錘動力用、洗澡熱水、飲用開水
	貨車材料倉庫及料棚	存放修車用鋼板、角鐵、槽鐵及修車用材料

資料來源：高雄機廠遷建後土地開發策略規劃暨都市計畫變更委託技術服務案。

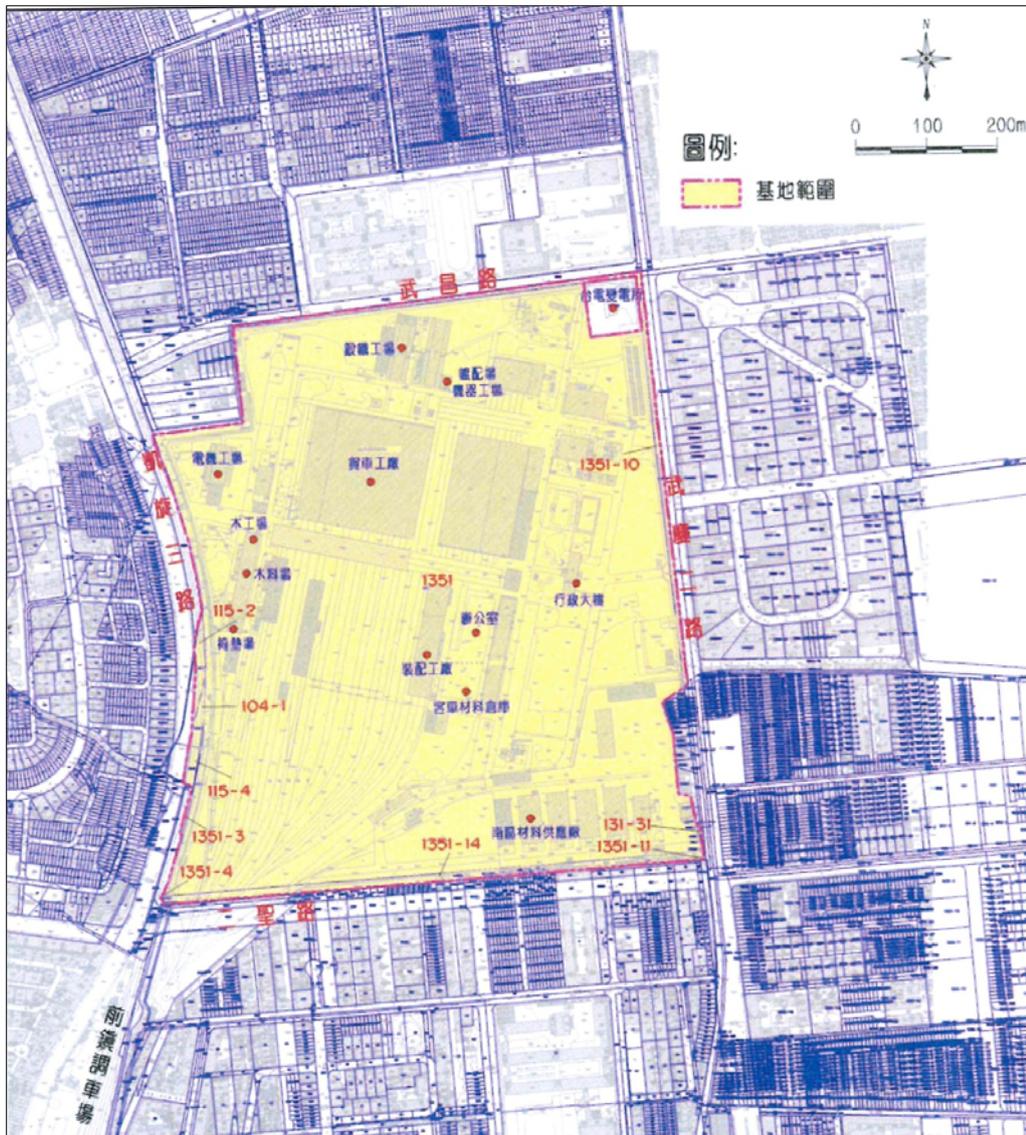


圖 2-1 計畫區內各式建築物分布圖

(二) 樹木植栽現況

高雄機廠基地內現況種植有喬木、灌木、果樹及花草等，其現況分佈如下圖 2-2 所示，因該機廠建廠約為民國 64 年，故基地內植栽生長年期大多不超過 60 年，非屬法定之老樹，惟部分現況生長良好、樹型優美之樹木，可作保留於公園用地內、道路用地之植栽空間內，或於住宅區、商業區之開放空間留設。



圖 2-2 優美樹木分布示意圖



圖 2-3 優美樹木現況圖

(三) 基地周邊土地使用現況

本基地北側為福康國小、中華電信高雄營運處及住宅區(第三種住宅區)；東側緊鄰鳳山工業區及鳳山都市計畫住宅區；南側同一街廓土地內，臨二聖路帶狀之土地屬於第四種住宅區（現況為住商夾雜使用）。

基地與南側調車場連接之鐵軌位置，使用分區為綠地；基地西側與凱旋路之間的帶狀用地為台鐵臨港線鐵路範圍，將規劃為輕軌使用；另西北

側緊鄰武昌路部分屬綠地，部分私有土地為工業區，而基地東北側則現為台電公司變電所用地。



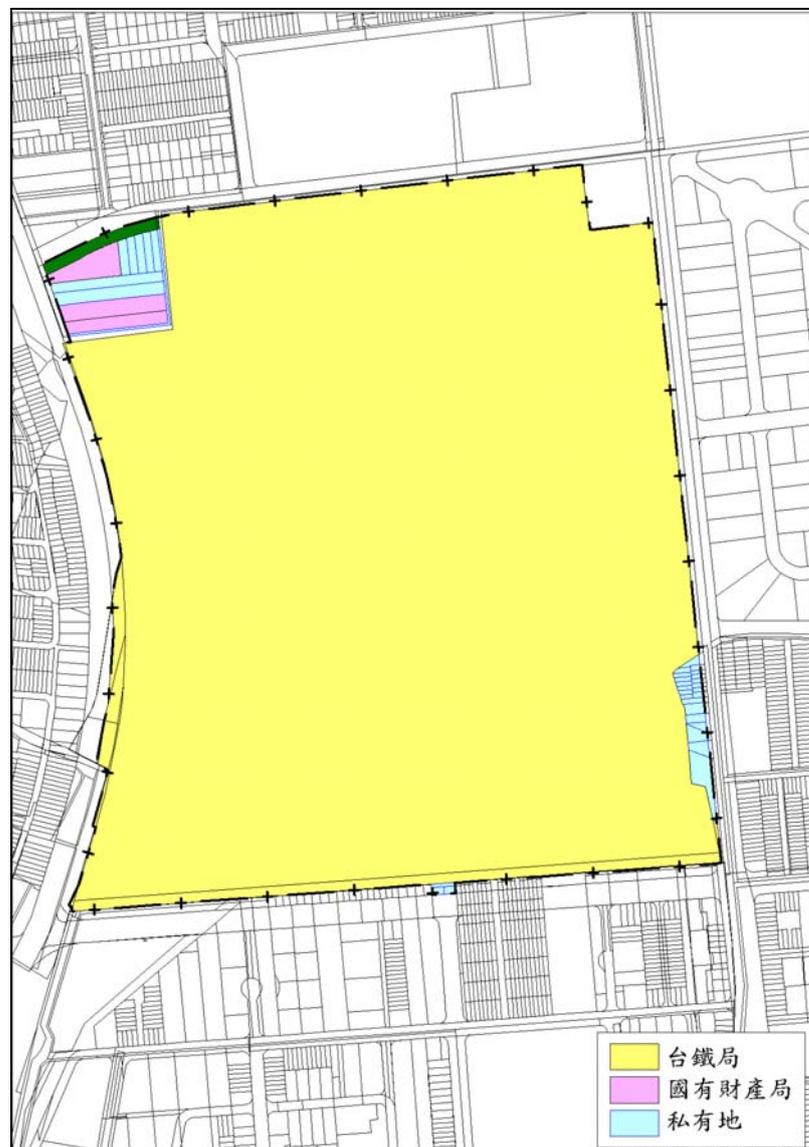
圖 2-4 計畫區周邊土地使用現況圖

(四)土地權屬分析

基地範圍內土地大部分為台鐵公司所有，土地權屬分析如下表：

土地權屬	面積(公頃)	百分比	備註
公有土地	30.45	98.96%	管理機關：台鐵
	0.09	0.31%	未登錄地
	小計：30.54	99.27%	
私有土地	0.22	0.73%	私人地主
合計	30.76	100.00%	

註：表內數據係以數值圖估算，實際面積仍應以土地分割測量及土地登記簿載面積為準。



二、交通運輸

(一) 道路幾何特性

1. 道路系統

本計畫區周邊主要道路系統為三多一路、三多二路、凱旋二路、凱旋三路、和平一路、和平二路、二聖路、武昌路及武慶二路等道路，鄰近道路路寬皆為 15 公尺以上，基地聯外路網便捷，可經由市區道路快速通往市中心區、鳳山地區及國道系統。其個別道路特性彙整如表 2-1 所示。

表 2-2 基地周邊道路實質狀況表

道路名稱	路段起迄	路寬 (M)	分隔設施	車道數(單 向)	停車管制	人行道 寬度
三多一、二路	武營路- 光華二路	20	中央標線	一快一混	路邊停車格位	2.5m
武昌路	武營路- 凱旋三路	18	中央標線	一混	無停車管制	2.5~3m
二聖路	武慶二路- 凱旋三路	15	中央標線	一混	無停車管制	無
武慶二路	三多一路- 崗山北街	15	中央標線	一快一混	路邊停車格位	西側 5m
凱旋二、三路	四維一路- 一心一路	18	中央標線	一快一混	路邊停車格位	2m

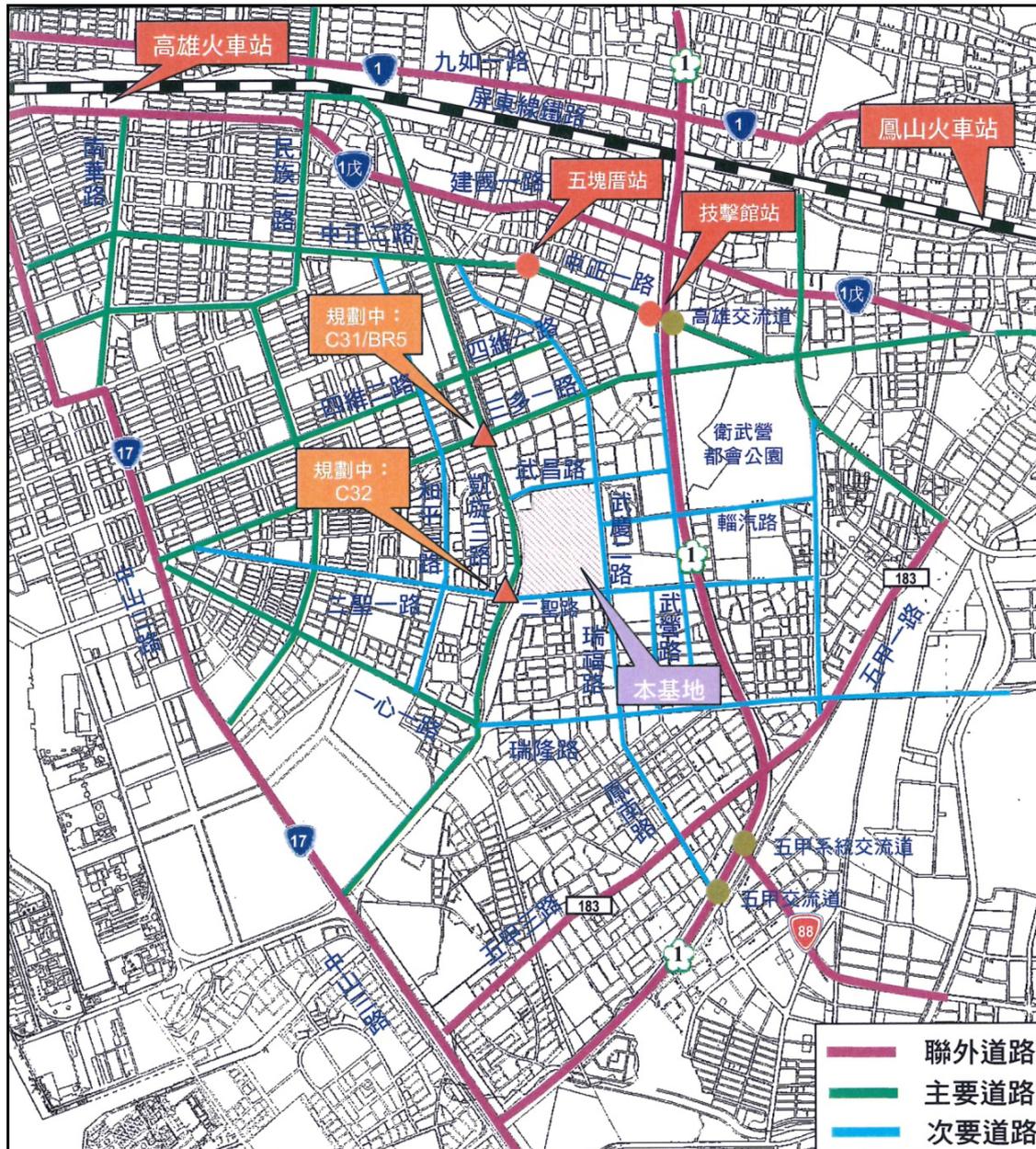


圖 2-6 基地周邊大範圍道路系統示意圖

2. 道路服務水準

路段服務水準，上午尖峰時段除武昌路往東為 D 級外，均為 C 級；下午尖峰時段部份路段為 D 級。路口服務水準，均為 C 級以上。道路服務水準尚屬良好。

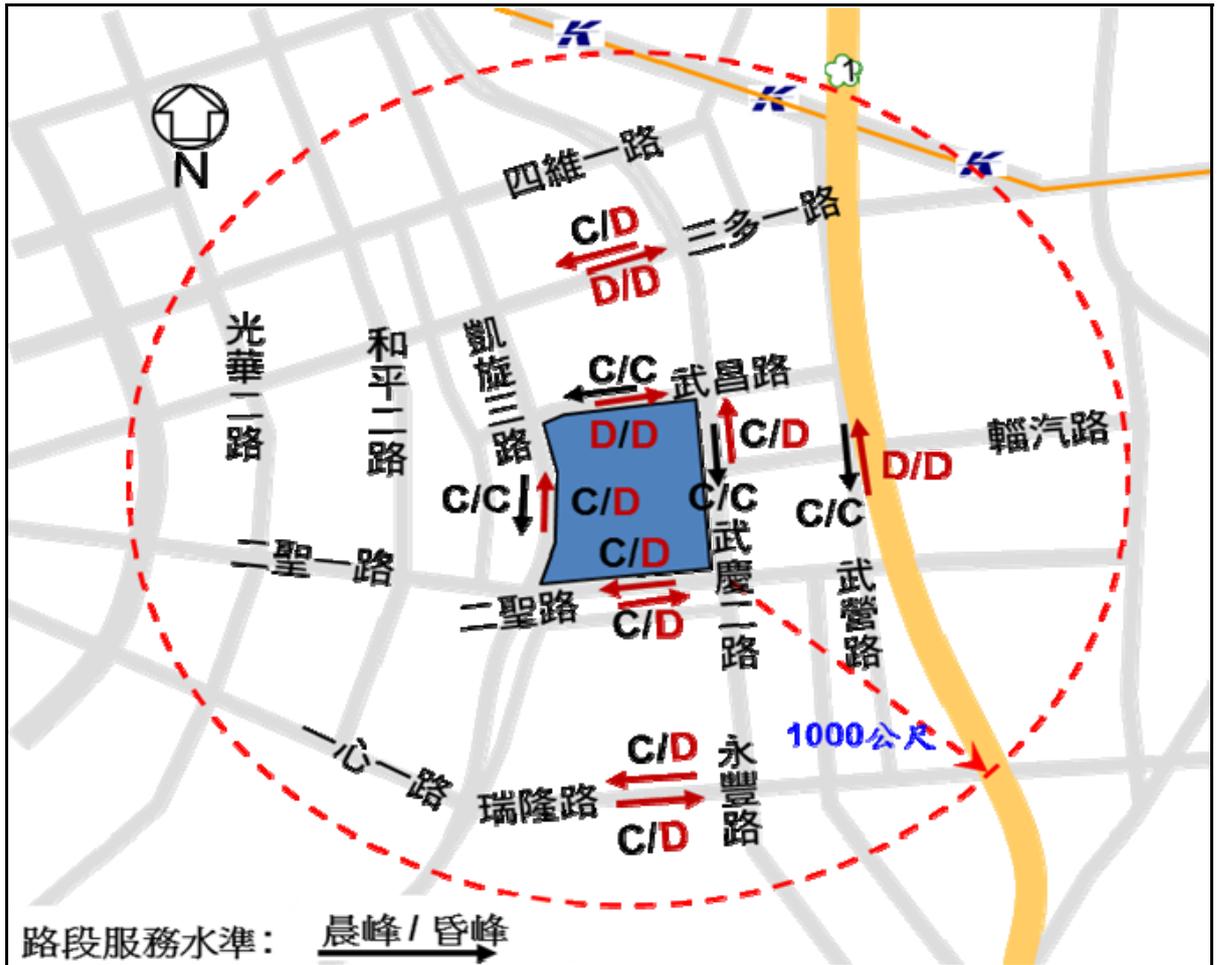


圖 2-7 基地周邊大範圍道路系統示意圖

表 2-3 路段服務水準分析表（平日）

路名	路段 起 - 迄	方向	晨峰時段			昏峰時段		
			旅行速 率 KPH	服務 水準	流量 PCU/HR	旅行速 率 KPH	服務 水準	流量 PCU/HR
三多一/ 二路	武營路- 光華二路	東向	27.63	C	1109	24.98	D	1256
		西向	26.20	C	1304	26.85	C	1420
武昌路	武營路- 凱旋三路	東向	29.22	C	506	28.75	C	589
		西向	29.30	C	641	29.58	C	680
二聖（一） 路	武慶二路- 光華二路	東向	29.53	C	640	28.74	C	748
		西向	27.50	C	820	24.88	D	795
武慶二/ 三路	三多一路- 崗山北街	南向	28.70	C	626	29.62	C	684
		北向	28.56	C	740	28.00	C	805
凱旋二/ 三路	四維一路- 一心一路	南向	29.00	C	624	28.70	C	680
		北向	32.40	B	688	29.66	C	732
和平一/ 二路	四維二路- 一心一路	南向	30.70	B	805	30.00	B	885
		北向	29.52	C	890	30.25	B	832

註：旅行速率包含路口、路段各項停等延滯。

表 2-4 路段服務水準分析表（假日）

路名	路段 起 - 迄	方向	晨峰時段			昏峰時段		
			旅行速 率 KPH	服務水 準	流量 PCU/HR	旅行速 率 KPH	服務水 準	流量 PCU/HR
三多一 /二路	武營路- 光華二路	東向	31.58	B	785	29.77	C	1298
		西向	32.09	B	850	26.90	C	1446
武昌路	武營路- 凱旋三路	東向	32.08	B	340	31.07	B	510
		西向	31.56	B	362	31.22	B	482
二聖 (一) 路	武慶二路- 光華二路	東向	30.23	B	620	28.95	C	763
		西向	30.45	B	583	26.56	C	790
武慶二 /三路	三多一路- 崗山北街	南向	27.56	C	614	29.60	C	705
		北向	29.02	C	564	29.26	C	695
凱旋二 /三路	四維一路- 一心一路	南向	30.98	B	534	29.19	C	675
		北向	31.05	B	570	29.62	C	694
和平一 /二路	四維二路- 一心一路	南向	31.20	B	720	29.78	C	925
		北向	30.59	B	790	29.85	C	905

註：旅行速率包含路口、路段各項停等延滯。

(二) 大眾捷運系統

捷運橘線 08 (五塊厝站) 及 09 (技擊館站) 為現階段與本基地較接近之捷運站，惟捷運站距離本基地約 1.5 公里，需有賴接駁系統服務本基地。

高雄環狀輕軌捷運線規劃路線，路線長度約 22.1 公里，規劃設置 35 座車站 (如下圖所示)，建造形式為平面式輕軌，採平面 B 型路權，軌道與車道隔離，於本基地西南側規劃設有 C35 站及 C36 站，屬第二期通車範圍。



圖 2-8 高雄環狀輕軌捷運路線圖

(三) 停車供需分析

1. 路外停車

本案基地 500 公尺範圍內之路外停車場分布如圖 3-2-4 所示，各停車場停車供需情形如下表所示，資料顯示在日間收費期間路外停車場使用率介於 51 至 81%之間。

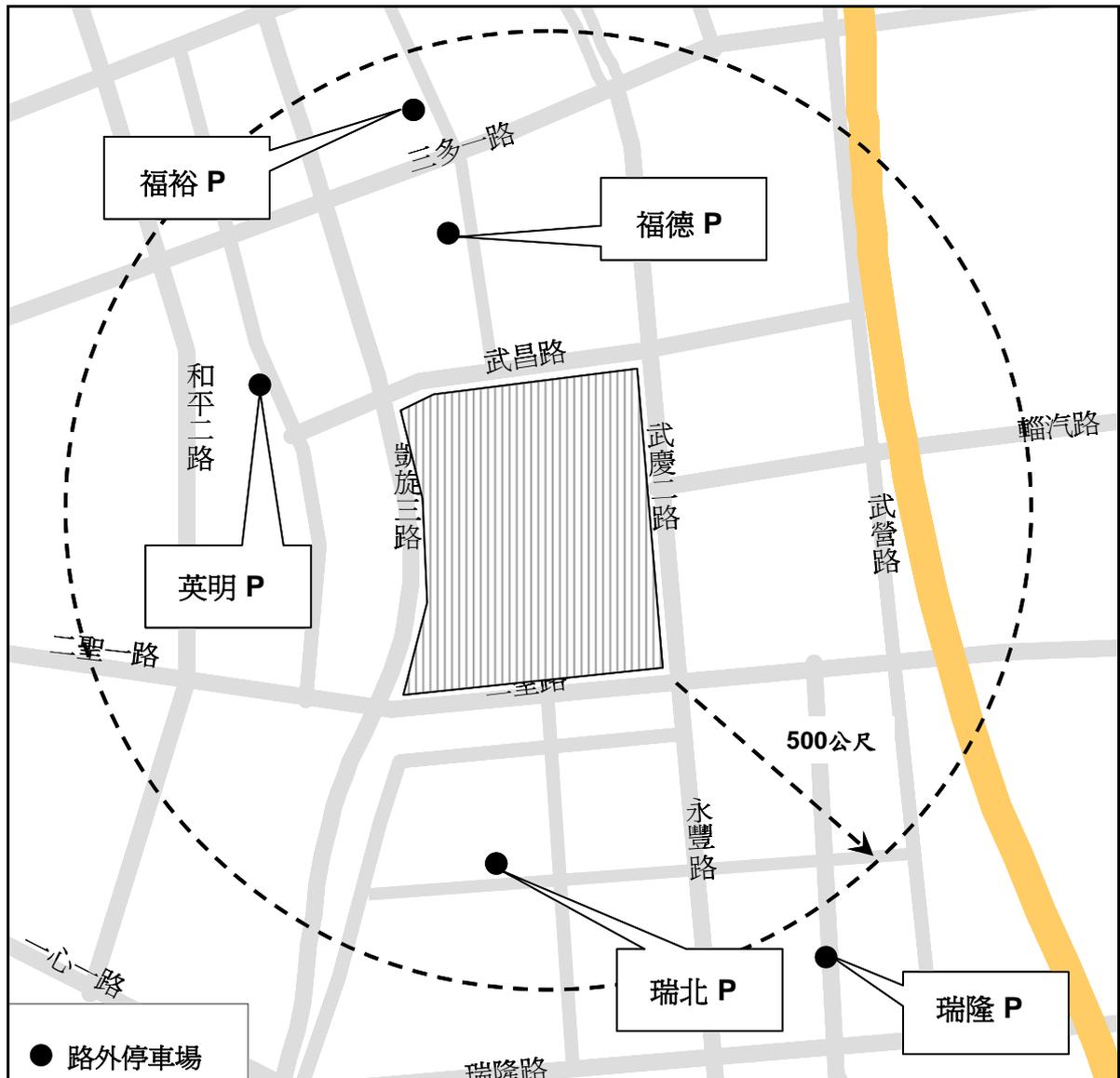


圖 2-9 基地周邊路外停車場分布圖

表 2-5 路外停車場停車供需表

停車場名稱	供給		需求		需供比	
	汽車	機車	汽車	機車	汽車	機車
英明	96	27	68	12	0.71	0.44
福德	35	0	18	-	0.51	-
福裕	114	0	75	-	0.66	-
瑞北	27	0	15	-	0.56	-
瑞隆	21	18	17	9	0.81	0.50
合計	293	45	193	21	0.66	0.47

2. 路邊停車

本案停車供需調查分區如圖 3-2-5 所示，依據高雄市政府交通局民國 96 年度之「高雄市小汽車停車供需現況調查暨增進停車供給策略規劃」報告資料，並進行補充調查，整理本基地鄰近之路邊停車供需情形如下表所示，顯示除基地北側街廓外，週邊路邊停車已趨飽和。

表 2-6 各分區路邊停車供需表

分區	供給	需求	需供比
1	289	268	0.93
2	529	359	0.68
3	495	481	0.97
4	455	482	1.06
5	358	340	0.95
6	797	833	1.05
7	310	295	0.95
8	295	240	0.81
9	200	152	0.76
合計	3728	3450	0.93

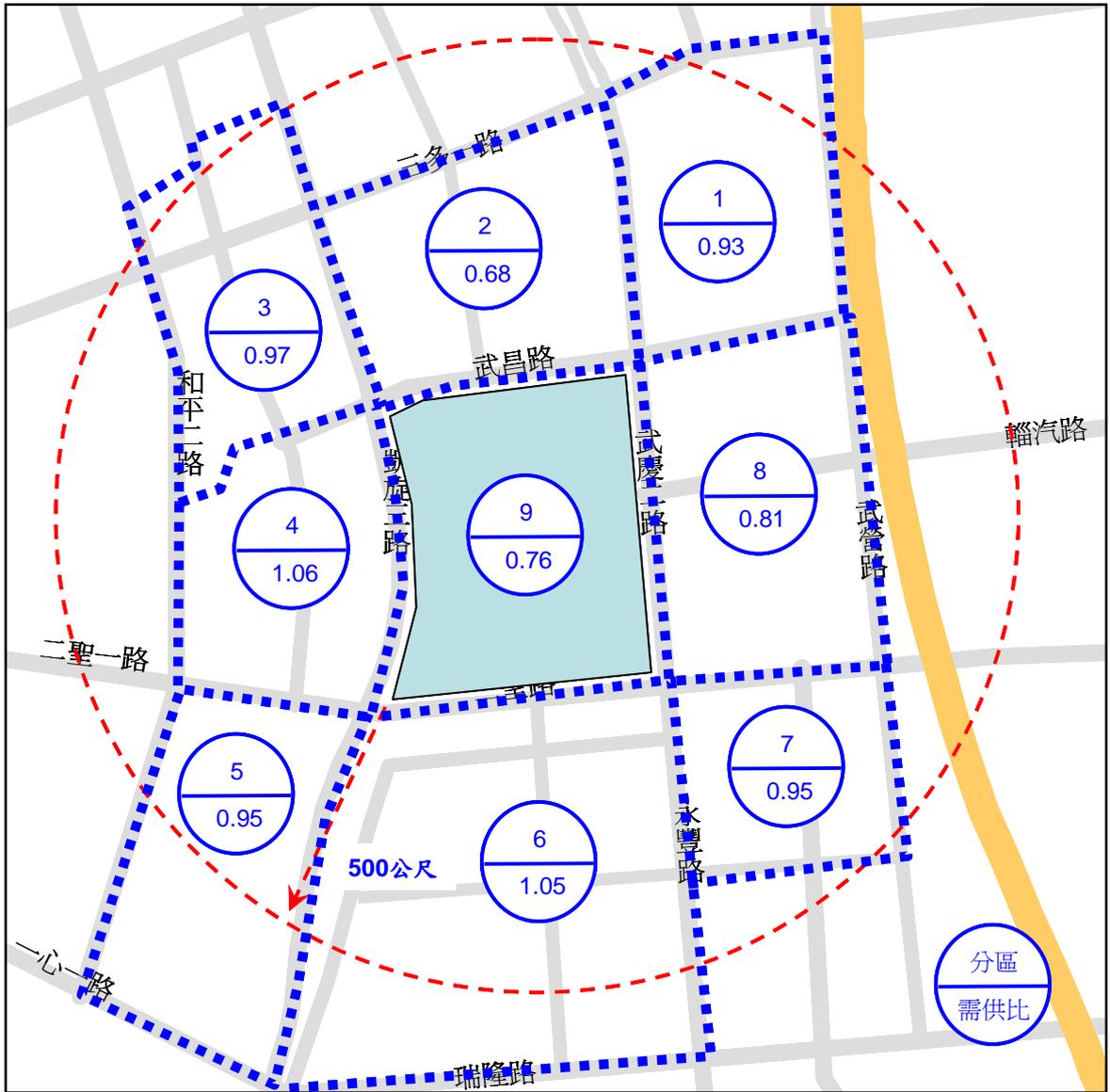


圖 2-10 各分區範圍與停車需供比示意圖

參、主要計畫概述

本細部計畫係依據「變更鳳山市都市計畫工業區(工六)為商業區、住宅區、公園用地、綠地用地及道路用地(配合台鐵高雄機廠遷建)案」之計畫內容據以實施，其主要計畫內容如下。

一、主要計畫內容

(一) 主要計畫範圍與面積

本計畫位於凱旋三路東側、武慶二路西側、二聖路北側及武昌路南側之位置，本案採整體規劃，行政區包括本市苓雅區(朝陽里、福隆里、英明里)鳳山區(武慶里)、前鎮區(瑞誠里)，分採鳳山及原高雄市 2 處計畫區同時變更主計及擬定細計之方式辦理，整體規劃面積共約 31.5 公頃。本案計畫範圍屬鳳山都市計畫區內，面積約 30.76 公頃。

(二) 發展定位

高雄市擁有豐富的河、港、海資源，且為臺灣擁有海岸線與港口直轄市之一，加上國際機場形成雙港優勢，在高鐵、捷運、輕軌形成一日生活圈的完善交通路網，以及南部都會區廣大發展腹地與優質服務勞動力等諸多優勢條件下，高雄市之空間結構及土地使用機能，均進行全面轉型與成長中，並持續朝海洋首都之目標前進。

由上位計畫及相關計畫可知，本案位於高雄都會區南北軸與東西軸交會之核心區，具有極佳的區位優勢，未來工業區已不適合繼續存在於本區，且基地位於原高雄縣市合併之核心地區，區位角色越顯重要、扮演縣市縫合功能，基地的再造應引入低污染產業及活動、朝向產業轉型及宜居生活環境發展。

檢視周邊發展設施，區位上與科學工藝館、文化中心、衛武營藝文空間形成重要核心地帶，成為舊高雄市區及鳳山區的核心位置，構築出孕育高雄嶄新的深度文化。因此在發展定位上，將以「大高雄都會區藝文生活圈新核心-高雄新中城」為發展主軸及願景，結合商業、文化、休閒及居住等功能，形塑核心藝文生活圈的啟動計畫，期望本案為帶動週邊地區再發展的觸媒計畫(Catalyst Plan)，

具有以下願景定位：

1. 以高雄市核心區最大型整體開發基地之姿，作為結合生態、人文、先進建築技術的示範基地

本案基地面積約 31 公頃，位居高雄縣市合併後的核心位置，將以計畫基地內的資源包括植栽、鐵道等，適當予以保留，結合生態規劃、綠色節能工程技術、人文內涵設計理念等，創造一個具記憶、環保及科技的生活城中城。

基地內無論是住宅、商業及休閒設施，均以「生態、人文、先進建築技術」為本，成為高雄市相關開發計畫的示範性計畫。

2. 修復周邊地區受災環境，提升整體環境品質

本計畫周邊地區為石化氣爆地區，本計畫配合整體規劃集中留設公園用地，期減輕周邊災害環境及景觀，並提升整體環境品質。

3. 以結合藝文、文創等相關創意發展，並保留具社會及文化價值之既有樹木植栽、軌道空間及建築，發展休閒文創商業與生態居住社區，呈現具有創新品味的生活環境型塑再發展典範、帶動災區之發展

保留既有樹木植栽、軌道空間為原則，作為簡約的地景公園規劃，並將台鐵機廠既有建築保留與轉型，並以修復整建方式取代拆除重建並重新賦予其建築的定位與再建築的行為，發展文化創意特色商業與生態居住社區結合，保留其社會及文化價值，成為高雄市最具文化特質的再發展典範計畫，帶動地區之發展。

(三) 土地使用計畫

本計畫變更之土地使用分區有工業區變更為住宅區、特定商業專用區及公園用地，合計面積為 30.76 公頃，佔台鐵高雄機廠整體規劃面積比例為 97.28%。詳細變更內容及位置如下所示。

表 3-1 主要計畫範圍土地使用計畫面積表

分區及用地		面積 (HA)	比例
住宅區		9.09	29.55%
商業區		9.65	31.37%
公共設施用地	公園用地	7.36	23.93%
	綠地用地	0.35	1.14%
	道路用地	4.31	14.01%
	小計	12.02	39.08%
總計		30.76	100.00%

註：表內數據係以數值圖檔估算，實際面積仍應以公告發布實施後土地分割測量及土地登記簿載面積為準。

(四) 開發方式

以全區為整體開發範圍，並採市地重劃方式辦理開發。

(五) 變更負擔

按內政部 100 年 12 月 23 日台內營字第 1000810325 號令「都市計畫工業區檢討變更審議規範」規定自願捐地及提供公共設施用地比例，工變商為 40.5%、工變住為 37%，本案變更負擔之面積計算如下表 9-1 所示。全區總變更負擔面積依規定不得低於 12.27 公頃（佔全區面積 38.8%），本案全區實質劃設公共設施用地面積為 12.35 公頃（佔全區面積 39.07%），符合變更負擔標準。

表 3-2 變更負擔說明表

變更內容		劃設面積 (ha)	至少應捐贈 公設及可建 築土地比例	應捐贈公設及可建築土地面積 計算式	面積(ha)	實際劃設之公設 面積(ha)
商業區	鳳山 (本案)	9.65	40.5%	$(9.65 / (1 - 40.5\%)) * 40.5\%$	6.57	-
	原高市	0.53		$(0.53 / (1 - 40.5\%)) * 40.5\%$	0.36	-
	小計	10.18		$(10.18 / (1 - 40.5\%)) * 40.5\%$	6.93	-
住宅區	鳳山 (本案)	9.09	37%	$(9.09 / (1 - 37\%)) * 37\%$	5.34	-
變更負擔面積				鳳山(本案)	11.91	12.02
				原高市	0.36	0.33
				合計	12.27	12.35



圖 3-1 主要計畫示意圖

肆、規劃原則與構想

一、主要計畫指導原則

(一)土地使用調整

1. 配合捷運輕軌站區大眾運輸導向之土地開發模式(T. O. D.)之發展，臨近車站周邊以規劃商業區使用為原則。
2. 除西側臨捷運輕軌站土地外，餘東側土地以劃設住宅區為原則。

(二)公共設施配置

1. 依據工業區變更相關法令負擔規範之公共設施用地比例，主要計畫未劃設足夠之公共設施用地，於擬定細部計劃時將於以補足。
2. 配合區內原有地景，包括鐵軌、樹木植栽等規劃為公園或開放空間，並以整體規劃集中留設公園用地為原則。

(三)交通系統規劃

1. 計畫區內考量區外道路系統連結，劃設聯繫武昌路、二聖路之南北向聯外動線，及聯繫凱旋路、武慶路之東西向道路，做為基地主要之聯外動線，並配合劃設基地內之次要聯絡道路。
2. 配合大眾運輸導向之土地開發模式(T. O. D.)並型塑良好商業人行空間，以捷運輕軌車站為交通運輸中心，主要道路退縮規劃完整連續性人行動線系統、商業區內留設南北向之人行動線，提高區內步行至各單元、公共設施之可及性。

(四)開發方式

以全區為整體開發範圍，並採市地重劃方式辦理開發。

二、細部計畫規劃構想

本案主要計畫業已規劃商業區、住宅區、公園、綠地及道路用地，細部計畫爰就其土地使用管制及都市設計予以規定。

- (一) 土地使用強度：考量本案商業區位於輕軌場站旁，基於大眾運輸導向之土地開發模式(T. O. D.)與帶動地區發展之需，商業區容積率以 420%規劃，住宅區以鳳山都計區之住宅區容積率為 300%規劃。
- (二) 土地使用管制：以都市計畫法高雄市施行細則之管制內容為主。
- (三) 都市設計：全區應實施都市設計，以法定空地保留具保存價值之樹木，並指定留設南北向 20 米人行空間，提高區內步行可及性。

伍、擬定細部計畫內容

本計畫依內政部訂頒之「都市計畫工業區檢討變更審議規範」及配合主要計畫規劃構想，擬定約 9.09 公頃之住宅區、約 9.65 公頃之商業區，細部計畫土地使用分區與公共設施用地如表 5-1、圖 5-1 所示，並土地使用管制及都市設計予以規定如後第捌章及第玖章。

表 5-1 細部計畫土地使用面積表

分區及用地		面積 (ha)	比例
住宅區		9.09	29.55%
商業區		9.65	31.37%
公共設施用地	公園用地	7.36	23.93%
	綠地用地	0.35	1.14%
	道路用地	4.31	14.01%
	小計	12.02	39.08%
總計		30.76	100.00%

註：表內數據係以數值圖檔估算，實際面積仍應以公告發布實施後土地分割測量及土地登記簿載面積為準。



圖 5-1 細部計畫內容示意圖

陸、實質計畫

一、計畫年期

依照「鳳山主要計畫第三次通盤檢討」(草案)之計畫年期，以民國 115 年為本計畫之計畫目標年。

二、計畫人口與人口密度

本計畫區循程序同時辦理主要計畫變更及細部計畫擬定，按內政部 100 年 12 月 23 日台內營字第 1000810325 號令「都市計畫工業區檢討變更審議規範」之容積上限，訂定本細部計畫之土地使用強度，推算本計畫區居住密度及容納人口計算如下：

本計畫區開發後，除住宅區提供住宅使用外，另有商業區提供商業與居住機能，預定其供住宅使用比例占總樓地板面積 60%，估計本計畫區居住人口。參考「都市計畫工業區檢討變更審議規範」規定，以每人 75 m²之居住樓地板面積和鳳山區近年平均戶量為 2.79 人推算。

本計畫區扣除公共設施用地，並考量變更後各分區之土地使用強度，推算計畫可供居住總樓地板面積約為 515,900 m²，本計畫區之計畫容納人口為 6,878 人，至少可設置 2,465 戶，計畫居住密度每公頃為 367.04 人，推估計算如表 6-1 所示。

表 6-1 計畫人口推估表

土地使用分區	面積(ha) (1)	容積率 (2)	可供居住容積(m ²) 住:(1)*(2)=(3) 商:(1)*(2)*0.6=(3)	每人享有樓 地板面積 (m ²) (4)	可供居住人口 (人) (3)/(4)=(5)	引入人 口數 (人) (5)	居住密度 (人/ha) (5)/(1)*1 0000
住宅區	9.09	300%	272,700	75	3,636	6,878	367.04
商業區	9.65	420%	162,100	75	3,242		
小計	18.74	--	515,900	--	6,878	--	--

註 1：表內數據係以數值圖檔估算，實際面積仍應以公告發布實施後土地分割測量及土地登記簿載面積為準。

註 2：引入人口數以小數點無條件進位計算。

三、土地使用計畫

(一)住宅區

共劃設三處住宅區，分別位於武昌路南側與武慶二路西側，總計住宅區面積約 9.09 公頃。

(二)商業區

於鄰凱旋路及輕軌車站一側共劃設四處商業區，總計商業區面積約 9.65 公頃。

(三)公園用地

為塑造舒適人行及開放空間，保存區內原有扇形軌道、老樹植栽等地景及文化資產，並串連捷運輕軌站，於凱旋路側規劃三處公園用地；另為減緩基地東北側變電所對基地開發之衝擊，於臨變電所側規劃公園用地一處，並藉以保存老樹植栽，總計公園用地面積約 7.36 公頃。

(四)綠地用地

於計畫區內主要橫向道路臨武慶二路住宅區間，為創造 45 公尺寬林蔭大道兼具保存既有老樹群，林蔭大道兩側規劃 10 公尺道路，中間劃設 25 公尺寬綠地，綠地用地面積約 0.35 公頃。

(五)道路用地

本計畫區於南北向及東西向各劃設一條主要計畫道路，串連凱旋路及武慶二路劃設 25M 計畫道路及林蔭大道兩側 10M 計畫道路；連接武昌路及二聖路劃設 20M 計畫道路。

基地西北側劃設 15M 計畫道路以銜接福德三路，起自武昌路接至 25M 計畫道路；於基地東北側劃設 15M 計畫道路，起自 15M 計畫道路往東接至武慶二路；於基地南側劃設 15M 計畫道路，起自凱旋往東接至 20M 計畫道路，總計道路面積約為 4.31 公頃。

表 6-2 土地使用計畫面積表

項目		面積(ha)	比例
土地使用分區	住宅區	9.09	29.55%
	商業區	9.65	31.37%
	小計	18.74	60.92%
公共設施用地	公園用地	7.36	23.93%
	綠地用地	0.35	1.14%
	道路用地	4.31	14.01%
	小計	12.02	39.08%
合計		30.76	100.00%

註：表內數據係以數值圖檔估算，實際面積仍應以公告發布實施後土地分割測量及土地登記簿載面積為準。

表 6-3 公共設用地明細表

項目	面積(ha)	區位
公園用地	0.38	基地西北側鄰近輕軌 C35 站
	1.04	基地東北側
	2.71	基地西側鄰凱旋路
	3.23	基地西南側鄰近輕軌 C36 站
	合計：7.36	--
綠地用地	0.35	基地東側鄰武慶二路
道路用地	4.31	--
合計	12.02	--

註：表內數據係以數值圖檔估算，實際面積仍應以公告發布實施後土地分割測量及土地登記簿載面積為準。

四、公共設施用地檢討

為滿足容納人口之使用需求，兼具保存社會及文化價值之既有樹木植栽、軌道空間及建築，提升整體環境品質及防災避難空間需求，本計畫依「都市計畫法」、「都市計畫工業區檢討變更審議規範」、「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」所規定公共設施檢討標準如表 6-4 所示。

表 6-4 計畫區內公共設施檢討分析表

相關法令規定項目		檢討標準	應規劃面積
都市計畫 工業區檢 討變更審 議規範	公共設施 用地	不得低於變更工業區土地總面積百 分之三十。	應規劃合計大於 11.91 公頃之公共設施用地 (本計畫規劃 12.02 公頃)。
	停車空間	不得低於計畫區內車輛預估數之百 分之二十。	本計畫範圍緊鄰輕軌 C35 站、C36 站，符合 高雄市推動大眾運輸導向政策，因應推動大 眾運輸系統，本計畫以停車需求內部化之原 則，提高住、商區土地使用管制規定建築物 設置停車位之標準，另本區公園用地亦得規 劃停車空間或依多目標規定作停車場使用， 故不再另行劃設公共停車場用地。
都市計畫 定期通盤 檢討實施 辦法	停車空間	商業區面積×8%	同上欄說明。
	公園用地	閭鄰公園按閭鄰單位設置，每一計畫 處所最小面積不得小於零點五公頃 為原則，在一萬人以下，且其外圍為 空曠之山林或農地得免設置。	依閭鄰單位設置公園用地(本計畫規劃 6.95 公頃)。
	兒童遊樂 場	按閭鄰單位設置，每處最小面積不得 小於零點一公頃為原則	依閭鄰單位設置兒童遊樂場。
	國中小學 校用地	應會同主管教育行政機關依據學齡 人口數占總人口數之比例或出生率 之人口發展趨勢，推計計畫目標年學 童人數，參照國民教育法第八條之一 授權訂定之規定檢討學校用地之需 求。	本計畫區北側緊鄰福康國小，南側鄰近瑞豐 國中，推估計畫區學齡人口仍符合兩校服務 水準，故未劃設學校用地。
都市計畫 法	公園、體 育場所、 綠地、廣 場及兒童 遊樂場	公園、體育場所、綠地、廣場及兒童 遊樂場土地總面積不得少於全部計 畫面積百分之十	應規劃合計大於 3.01 公頃之公園、體育場 所、綠地、廣場及兒童遊樂場(本計畫規劃 7.36 公頃)。

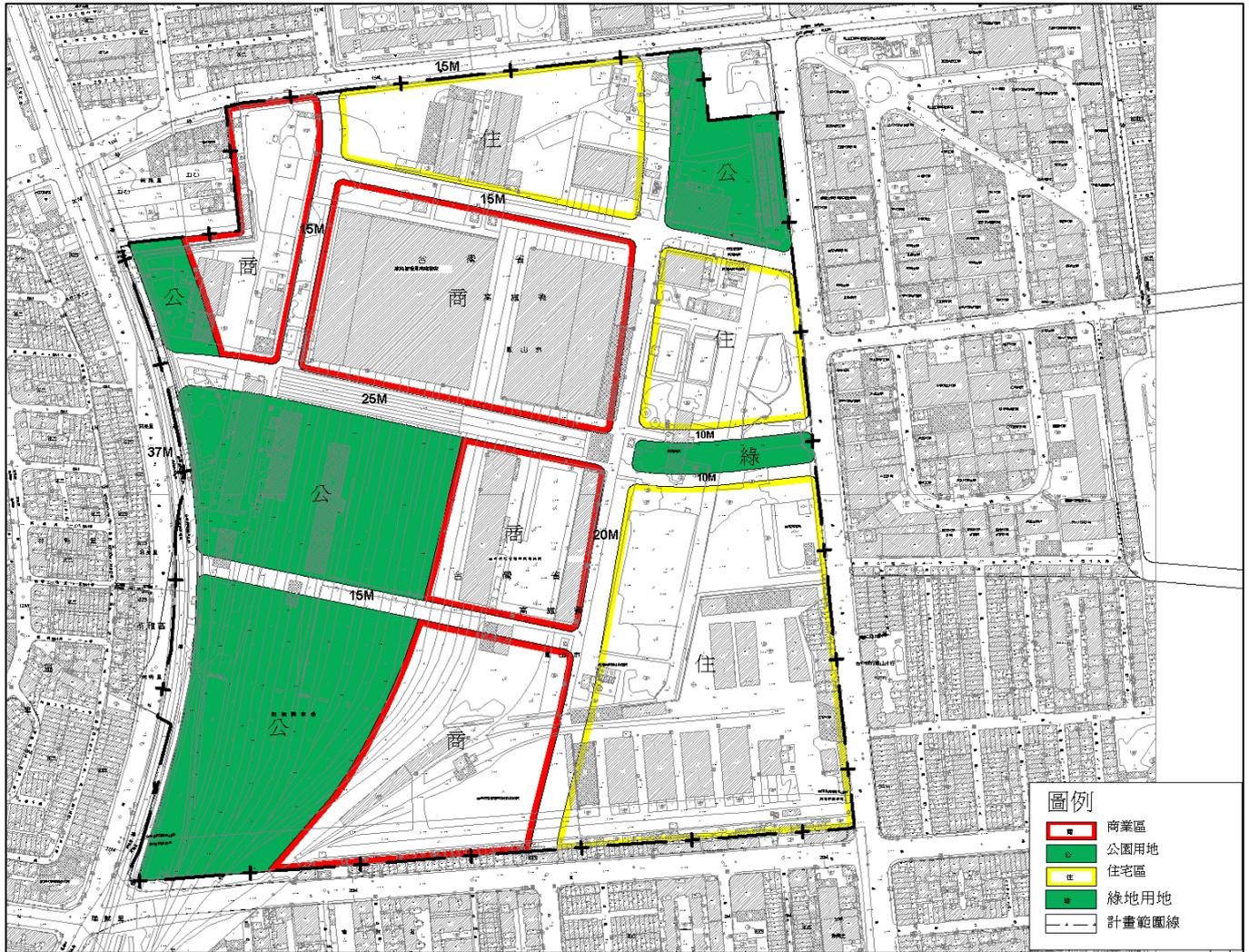


圖 6-1 計畫示意圖

五、交通運輸系統計畫

本計畫區以凱旋路、武昌路、武慶三路及二聖路為區內對外聯外道路，另鄰計畫區西北側及西南側設有輕軌 C35 站、C36 站，為主要大眾運輸節點。本計畫區劃設 7 條計畫道路，串聯區內住商分區與區外聯外道路，說明如下：

- (一)25M 號道路：為基地東西向主要聯絡道路，西起於凱旋路、往東接至區內 20M 道路，為區內與周邊地區之聯絡幹道。
- (二)20M 號道路：為基地南北向主要聯絡道路，北起於武昌路、往南接至二聖路，為區內與周邊地區之聯絡幹道。
- (三)15M 號道路：北起於武昌路、往南接至區內 25M 道路，為區內銜接福德二路之聯絡道路。
- (四)15M 號道路：東起於武慶二路、往西接至區內 15M 道路，為區內銜接武慶二路之聯絡道路。
- (五)15M：東起於凱旋路、往西接至區內 20M 道路，為區內銜接凱旋路之聯絡道路。
- (六)10M：東起於區內 20M 號道路、往西接至武慶二路，為區內銜接武慶二路之次要主要道路。
- (七)10M：東起於區內 20M 號道路、往西接至武慶二路，為區內銜接武慶二路之次要主要道路。

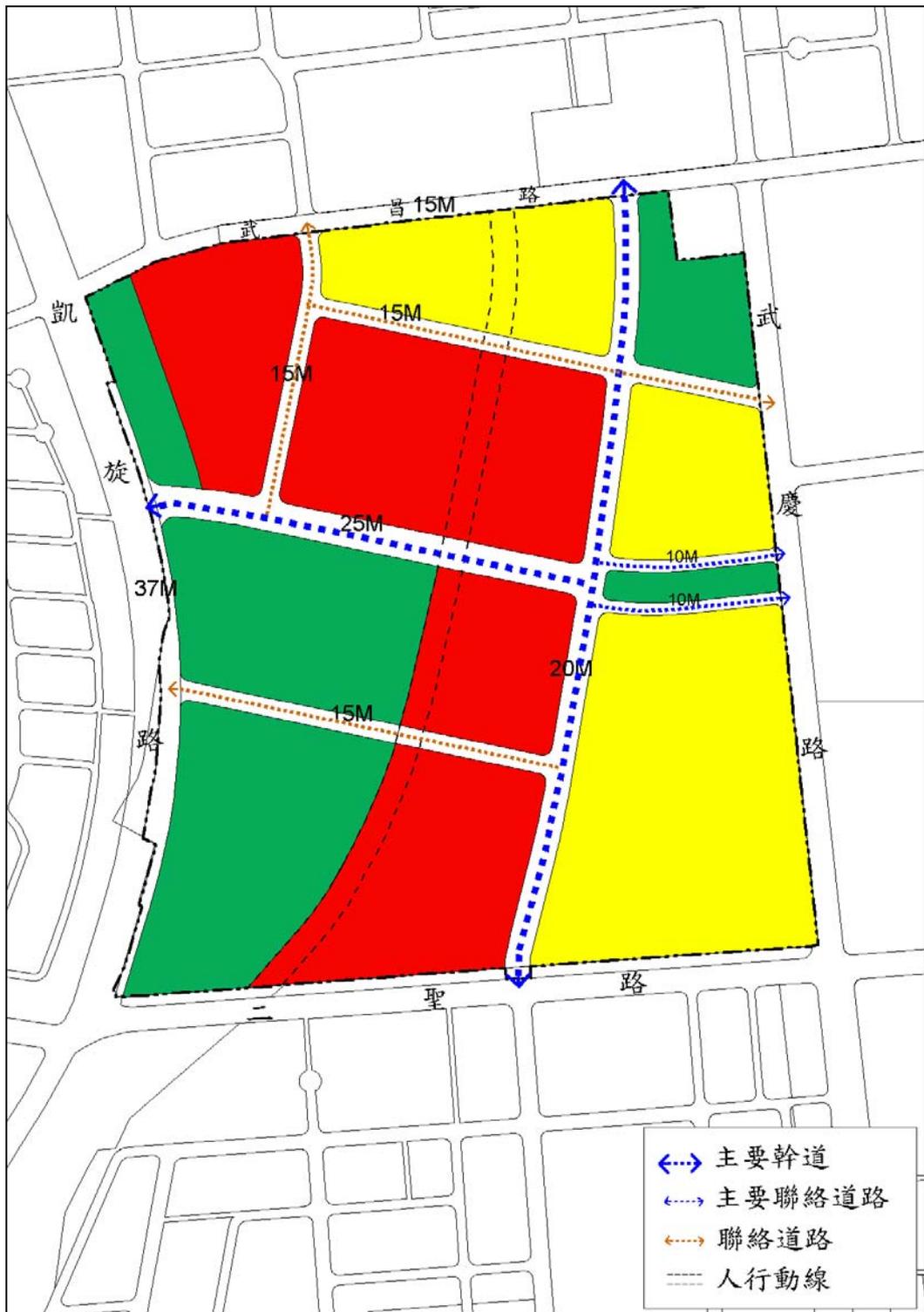


圖 6-2 交通運輸系統示意圖

六、都市防災

(一)地區災害歷史

為因應全球氣候變遷之衝擊，都市規劃目前應逐步朝符合當前「生態城市」、「節能減碳」之理念前進，使都市能永續發展、可居住，因此規劃應該依據過去都市災害發生的歷史、特性及災害潛勢情形，以規劃及調整土地使用分區或使用管制來防範災害發生。故本計畫整理有關計畫區災害環境資料，部份係摘錄「高雄市地區災害防救計畫修訂(100)」。

1. 地震災害

臺灣地區平均約每 11 年即發生一次傷亡超過百人的災害性地震，其中約有 3/4 是發生在臺灣西部地區，而 1736 年迄今就有八次地震對臺灣西南地區造成嚴重災害，這八次地震之平均發生間隔約為 40 年。

據研究，地震均發生在北緯 23 度以北的區域，高雄市內僅有三次規模 6.0 以上的地震，一次為 1902 年 3 月 20 日發生在高雄市的中部地區的六龜地震，再則為 2000 年發生的桃源地震，最近一次是 2010 年 3 月 4 日 6.4 級的甲仙地震。顯見雖然歷史上嚴重災害的地震不曾發生在高雄市境內，但災害卻可能因鄰近的臺南、嘉義等地區的地震而遭受波及，故仍必須加強防備。

2. 洪水災害

臺灣地勢陡峭、雨量充沛，夏季常遭颱風侵襲並挾帶豪雨，在雨勢集中與河短流急的情況下，水患是台灣最嚴重的災害。洪水的發生通常是河川流量突然增加，短時間河水無法宣洩，水位暴漲，河水溢堤，氾濫而形成洪水。

根據經濟部水利署易淹水地區水患治理計畫專屬網站，其高雄市易淹水範圍顯示，本計畫區無潛在水患危機（如圖）。另本計畫區內曾發生之洪水災難時間記載如下：

(1)象神颱風

發生時間：民國 89 年 10 月 31 日。

災情：高屏溪溪水暴漲造成美濃區高美大橋便橋受損、南橫公路坳方交通中斷、原鳳山市府一處工地圍籬倒塌一人受傷。

(2)納莉颱風

發生時間：民國 90 年 9 月 18 日。

災情：仁武、大樹、大寮、鳳山、鳥松、田寮、湖內、岡山、橋頭、永安、燕巢、大社、梓官、阿蓮、甲仙、三民、六龜、杉林、旗山、桃源、內門等地區淹水、南橫公路多處坳方道路中斷、高屏溪溪水暴漲道路中斷等災情。

(3)七一一水災(潭美颱風)

發生時間：民國 90 年 7 月 11 日。

災情：造成鳳山、大寮、仁武、鳥松、橋頭、梓官、大樹、大社、阿蓮、旗山、岡山等地區嚴重積水(大樓地下室積水、車子泡水)等災情。

(4)凡那比颱風

發生時間：民國 99 年 9 月 19 日。

災情：造成岡山、大社、楠梓、橋頭、永安、彌陀、梓官等區嚴重淹水災情。鳳山溪暴漲，緊鄰的房舍淹水。

其中以潭美颱風所造成之災害最為嚴重，災情以鳳山、大寮、仁武、鳥松、橋頭、梓官、大樹、大社、阿蓮、旗山、岡山等地區嚴重積水(大樓地下室積水、車子泡水)等地區受創最為慘重，為百年來之所罕見。



圖 6-3 高雄市易淹水地區分布示意圖

(二)防災計畫

本區防災重點著重於鄰近空曠地區疏散路徑之安排，茲就防災避難地區、防災路線、火災延燒防止地帶等說明如下：

1. 防災避難地區

本計畫區之防災避難地區除以安全性高之公、私有建築用地外，尚可利用公園、廣場兼停車場和道路等屬開放空間之公共設施用地，以兼作避難防災場所和緊急疏散地區使用。

(1)臨時避難場所

臨時避難場所之劃設，係考量因空間阻隔或緊急事故，供作暫時避難空間使用。防災避難地區除可建築用地外，其餘部分尚包括必要性公共設施和公共開放空間皆可兼具避難防災場所。

(2)長期避難場所

除因應前項空間阻隔或緊急事故，供作暫時避難空間使用外，

亦可提供較完善之設施和庇護場所，以計畫區內公園用地及廣場兼停車場用地，以及附近之國中、小學等公共設施納入考量，除本計畫區所劃設之公共設施用地外，配合本區域之交通網路聯絡各區，以備於緊急危難時，提供居民防災避難疏散之場所。

2. 防災路線

本區除於各建築物主要出入口及其四周出入口，並配合計畫區內之計畫道路和停車場空間規劃防災路線，提供人員緊急疏散外，並結合防災避難地區，以確保公共安全。本區與區外現有巷道鄰接者，不得設置圍牆，以利防災疏散。

3. 火災延燒防止地帶

本區內劃設之道路、公共設施以及建築基地留設之帶狀綠地與廣場空間等，將規劃防災路線配合聯外之出入性道路於緊急危難時，提供防災避難疏散之場所，並兼具火災延燒防止之隔離功用。

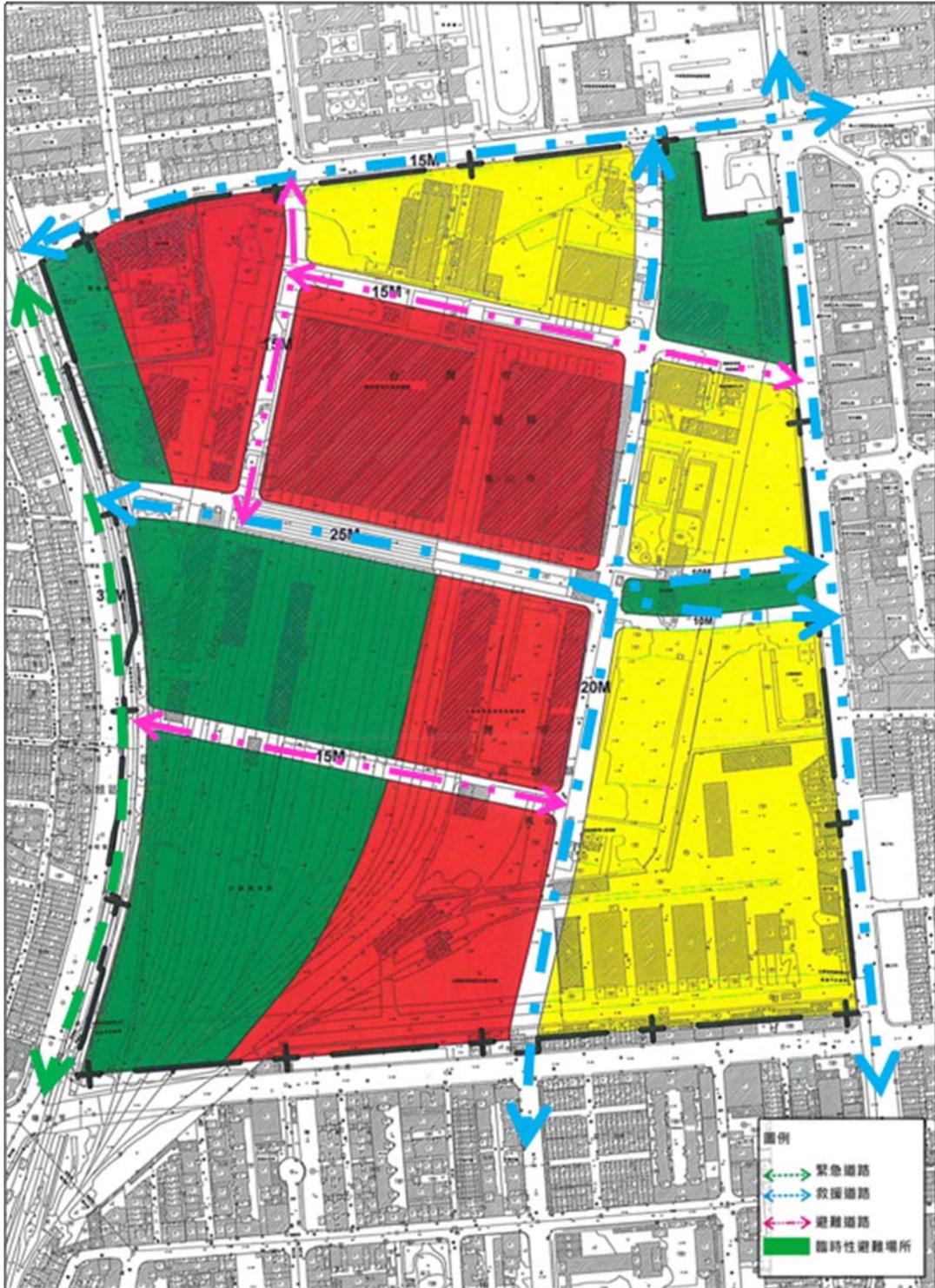


圖 6-4 都市防災系統示意圖

柒、事業及財務計畫

一、變更負擔比例

按內政部 100 年 12 月 23 日台內營字第 1000810325 號令「都市計畫工業區檢討變更審議規範」規定自願捐地及提供公共設施用地比例，工變商為 40.5%、工變住為 37%，本案變更負擔之面積計算如下表 9-1 所示。全區總變更負擔面積依規定不得低於 12.27 公頃（佔全區面積 38.8%），本案全區實質劃設公共設施用地面積為 12.35 公頃（佔全區面積 39.07%），符合變更負擔標準。

表 7-1 變更負擔說明表

變更內容		劃設面積 (ha)	至少應捐贈公 設及可建築土 地比例	應捐贈公設及可建築土地面積 計算式	面積(ha)	實際劃設之公設 面積(ha)
商業 區	鳳山 (本案)	9.65	40.5%	$(9.65 / (1 - 40.5\%)) * 40.5\%$	6.57	-
	原高市	0.53		$(0.53 / (1 - 40.5\%)) * 40.5\%$	0.36	-
	小計	10.18		$(10.18 / (1 - 40.5\%)) * 40.5\%$	6.93	-
住宅 區	鳳山 (本案)	9.09	37%	$(9.09 / (1 - 37\%)) * 37\%$	5.34	-
變更負擔面積				鳳山(本案)	11.91	12.02
				原高市	0.36	0.33
				合計	12.27	12.35

二、開發方式

本案採市地重劃方式辦理整體開發，其開發範圍如下圖 7-1（部分屬崗山仔都市計畫區），重劃完成後住宅及商業區得依都市更新條例相關規定，遴選委託更新事業機構作業（實施者）進行規劃及開發作業。



圖 7-1 整體開發範圍示意圖

三、開發期程

本案開發期程如表 7-2 所示。

表 7-2 事業及財務計畫說明表

公共設施種類	面積 (公頃)	土地取得方式				主辦單位	完成期限 (年)	經費來源
		徵購	撥用	市地重劃	區段徵收			
公園	7.36			✓		高雄市政府	107-110 年	以市地重劃方式共同負擔
綠地	0.35			✓		高雄市政府	107-110 年	
道路用地	4.31			✓		高雄市政府	107-110 年	
合計	12.02	—	—	✓	—	—	—	—

註：表內數據係以數值圖檔估算，實際面積仍應以公告發布實施後土地分割測量及土地登記簿載面積為準。完成期限係依行政院核定潮州計畫之本機廠遷建時程來概估，實際仍以市地重劃辦理進度為準。

四、容積調派

依據本府 99 年 10 月 28 日公告發布實施「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」及「擬定及變更高雄市鹽埕等四處細部計畫(配合臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發)案」規定，上開 2 案所減損容積(約 133,006 m²)得調配至其他本市範圍內同一地主之可建築土地。為賡續完成上述減損容積調配事宜，本計畫依「都市計畫工業區檢討變更審議規範」規定及配合計畫區周邊都市發展情形，訂定本計畫住宅區、商業區基準容積率為 300%、420%(本計畫基準容積訂定已涵蓋部分移入上開 2 案之減損容積約 102,453 m²，剩餘約 30,553 m²)。

另為加強保存台鐵高雄港站既有鐵道紋理及降低開發量體衝擊，高雄港站商業區(更新單元三)得將其基準容積及上述剩餘減損容積調派至本計畫區之住宅區及商業區，其接受容積不得超過基準容積之 0.3 倍，本計畫區最大可接受容積調派試算如下表：

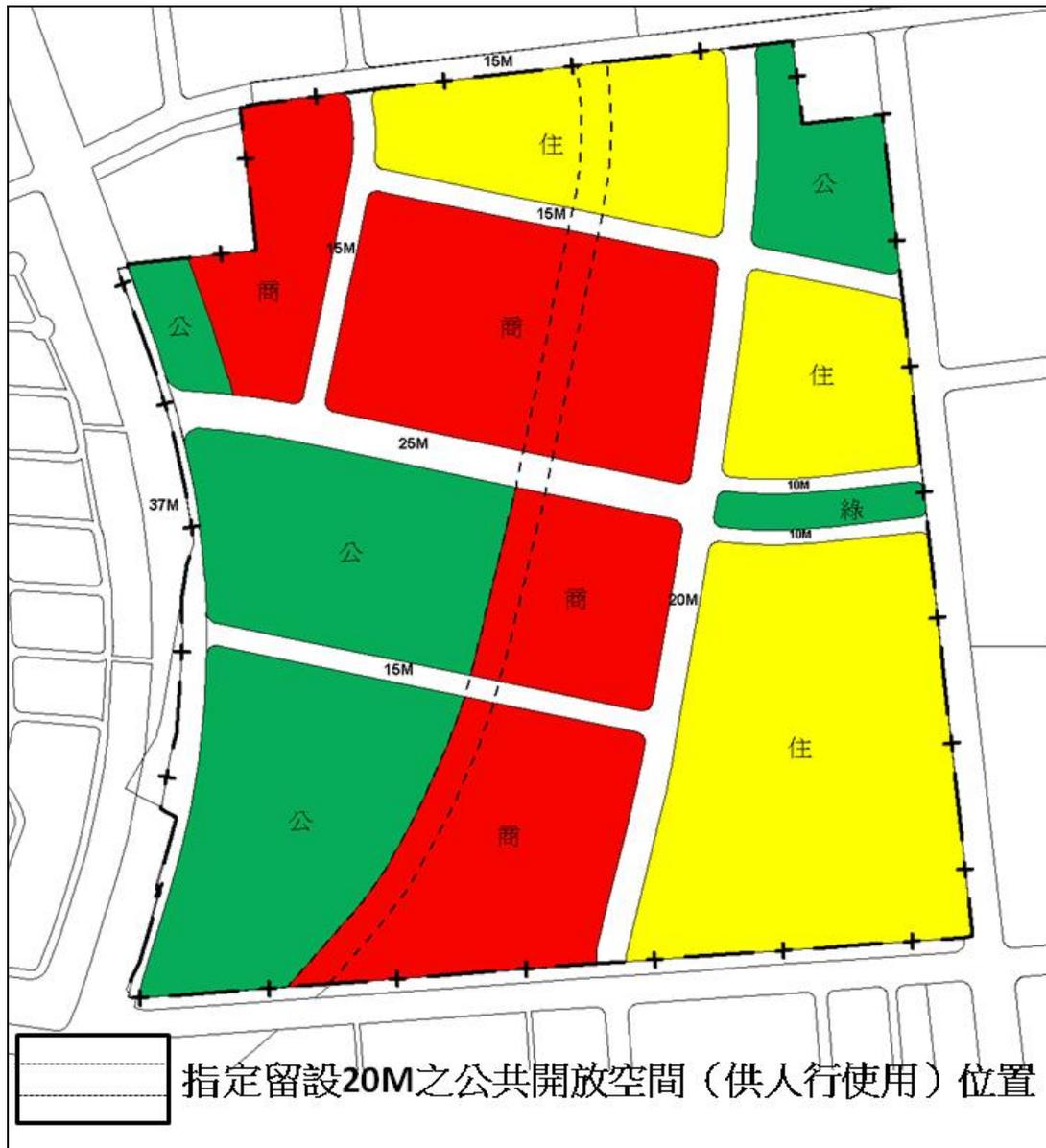
接受基地	計畫面積(m ²)	變更後基準容積率	接受基地可移入容積量最大值 (基準容積 0.3 倍)
住宅區	90,943	300%	81,849 m ²
商業區	92,436	420%	116,469 m ²
合計	183,379	—	198,318 m ²

捌、土地使用分區管制要點

- 一、本要點依「都市計畫法」第 22 條規定訂定之，本要點未規定事項，依其他相關法令規定辦理。
- 二、商業區建蔽率不得大於 70%，容積率不得大於 420%。
- 三、住宅區建蔽率不得大於 60%，容積率不得大於 300%。
- 四、商業區除不得為工廠、資源回收貯存場所、汽機車修理業、殯葬業辦公室、地磅業、資源回收業之使用外，餘依「都市計畫法高雄市施行細則」中有關商業區之土地使用管制規定辦理。
- 五、計畫區除市地重劃後配回私有地主土地之建築基地外，其餘建築基地最小開發規模為：住宅區不得小於 1000 m²、商業區不得小於 1500 m²。
- 六、為提昇道路二側環境空間品質並型塑優美都市景觀，計畫區內臨 25 公尺及 20 公尺道路之住宅區及商業區建築基地，應自道路境界線退縮 10 公尺建築，其餘各街廓應自道路境界線退縮 5 公尺建築。退縮建築之空地應植栽綠化，不得設置圍籬，但得計入法定空地。
- 七、本計畫區商業區建築物附設停車空間，為總樓地板面積每 150 m²應設置一部停車空間，有關計算停車空間總樓地板面積之檢討，依建築技術規則規定辦理。其他開發基地建築物興建附設停車空間，依建築技術規則相關規定辦理。
- 八、為塑造本計畫區良好人行徒步空間，於住宅區及商業區內指定留設 20 公尺寬公共開放空間供人行使用（如附圖），該開放空間得植栽綠化，不得設置圍籬，但得計入法定空地。前開公共開放空間於緊急時得供消防救災及緊急救護車輛通行使用。
- 九、公共設施用地依都市計畫公共設施用地多目標使用辦法規定作多目標使用時，以供非營利性之公共使用者為限。

十、本計畫區之住宅區及商業區土地得作為台鐵高雄港站容積調配之容積移入基地，不適用容積移轉。

附圖：



玖、都市設計基準

- 一、本計畫區建築申請案及公園用地開闢應送都市設計審議。
- 二、建築基地不分規模應予綠化，其檢討計算依「建築基地綠化設計技術規範」辦理。
- 三、為活絡指定留設公共開放空間活動機能，其兩側基地申請建築時應將正立面面向指定留設公共開放空間一側。
- 四、指定留設 20 公尺寬公共開放空間：為塑造良好人行徒步空間，應強化林蔭綠化及休憩機能。
- 五、公園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。
- 六、建築基地地下室開挖率不得超過百分之八十。但基地形狀不規則或特殊者，得提出基地保水及植栽綠化具體對策，並經都設會審議通過後，酌予提高開挖率。
- 七、建築基地應設置雨水貯集設施，並依高雄市綠建築自治條例第十四條規定辦理。
- 八、建築基地之退縮建築設計，應符合下列規定：
 - (一) 地下室外牆與建築物主要出入口側基地境界線之淨距離應在三公尺以上；與其他基地境界線之淨距離應在四十五公分以上。但無法於主要出入口側留設三公尺以上淨距離者，得於其他基地境界線留設。
 - (二) 建築物在十二層以下者，地面以上各樓層與基地境界線之淨距離應在二公尺以上。
 - (三) 建築物在十三層至十五層者，地面以上各樓層與基地境界線之淨距離應在二點五公尺以上。
 - (四) 建築物在十六層以上者，地面以上各樓層與基地境界線之淨距離，以建築技術規則規定建築物高度之平方根除以二計算，且不得小於四公尺。

接受基地之建築物因設置陽台、雨遮、花台及其他不計入建築面積構造物，經都設會審議通過者，其地面以上各樓層與基地境界線之淨距離，不受前項規定之限制。但不得小於二公尺。

九、建築基地條件特殊者或申請案有益於都市景觀、建築藝術者或具環境公益性，經都設會審議同意，得不適用本基準全部或一部分之規定。

十、為本地區環境之有效管理，本設計基準內容得經都設會決議修正或補充之。