

擬定高雄市都市計畫（崗山仔地區）
細部計畫（配合台鐵高雄機廠遷建）
案計畫書

高雄市政府

中華民國 103 年 10 月

都市計畫審核摘要表

項 目	說 明	
都 市 計 畫 名 稱	擬定高雄市都市計畫（崗山仔地區）細部計畫（配合台鐵高雄機廠遷建）案	
變 更 都 市 計 畫	都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款	
法 令 依 據	都市計畫法第 22 條	
變更都市計畫機關	高雄市政府	
本 案 公 開 展 覽 之 起 迄 日 期	公 開 展 覽	
	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

頁碼

壹、緒論.....	1
貳、主要計畫內容摘要	4
參、發展現況分析	11
肆、規劃原則與構想.....	21
伍、實質發展計畫	23
陸、事業及財務計畫.....	30
柒、土地使用分區管制要點	32

圖目錄

頁碼

圖 1-3-1	計畫位置與範圍示意圖	3
圖 2-1-1	現行都市計畫示意圖	5
圖 2-2-1	規劃構想示意圖	8
圖 2-2-2	主要計畫變更內容示意圖	10
圖 3-1-1	計畫區及周邊地區土地使用現況	11
圖 3-1-2	計畫區周邊土地權屬分布圖	12
圖 3-2-1	基地周邊大範圍道路系統示意圖	14
圖 3-2-2	基地周邊大範圍道路系統示意圖	14
圖 3-2-3	高雄環狀輕軌捷運路線圖	17
圖 3-2-4	基地周邊路外停車場分布圖	18
圖 3-2-5	各分區範圍與停車需供比示意圖	20
圖 5-3-1	細部計畫示意圖	26
圖 5-5-1	交通運輸系統示意圖	28
圖 5-6-1	都市防災系統示意圖	29
圖 6-2-1	整體開發範圍示意圖	31

表目錄

	<u>頁碼</u>
表 2-1-1 歷年都市計畫檢討變更綜理表	4
表 2-1-2 本計畫範圍現行土地使用計畫面積表	4
表 2-2-1 變更內容明細表	9
表 2-2-2 變更前後土地使用面積對照表	9
表 3-2-1 基地周邊道路實質狀況表	14
表 3-2-2 路段服務水準分析表（平日）	15
表 3-2-3 路段服務水準分析表（假日）	16
表 3-2-4 路外停車場停車供需表	19
表 3-2-5 各分區路邊停車供需表	19
表 5-2-1 計畫人口推估表	23
表 5-3-1 土地使用計畫面積表	24
表 5-4-1 計畫區內公共設施檢討分析表	25
表 5-5-1 道路寬度、長度表	28
表 6-1-1 變更負擔說明表	30
表 6-3-1 事業及財務計畫說明表	31

壹、緒論

一、計畫緣起

本計畫基地係屬「原高雄市主要計畫」之範圍，於 44 年 5 月 19 日公告之「實施本市都市計畫分區計畫」案中未劃設使用分區，直至 62 年 9 月 3 日公告之「崗山仔五塊厝等地區都市計畫」案才劃設為工業區及綠地。由於基地鄰近鳳山都市計畫區之「工六」工業區，且上該工業區目前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局財務，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、另請臺鐵局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，經與臺鐵局協商後，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

依據都市計畫法第 17 條及第 22 條規定擬訂細部計畫。

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 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 31.62 公頃。本案計畫範圍屬原高雄市都市計畫區內，面積約 0.86 公頃，詳圖 1-3-1 所示。

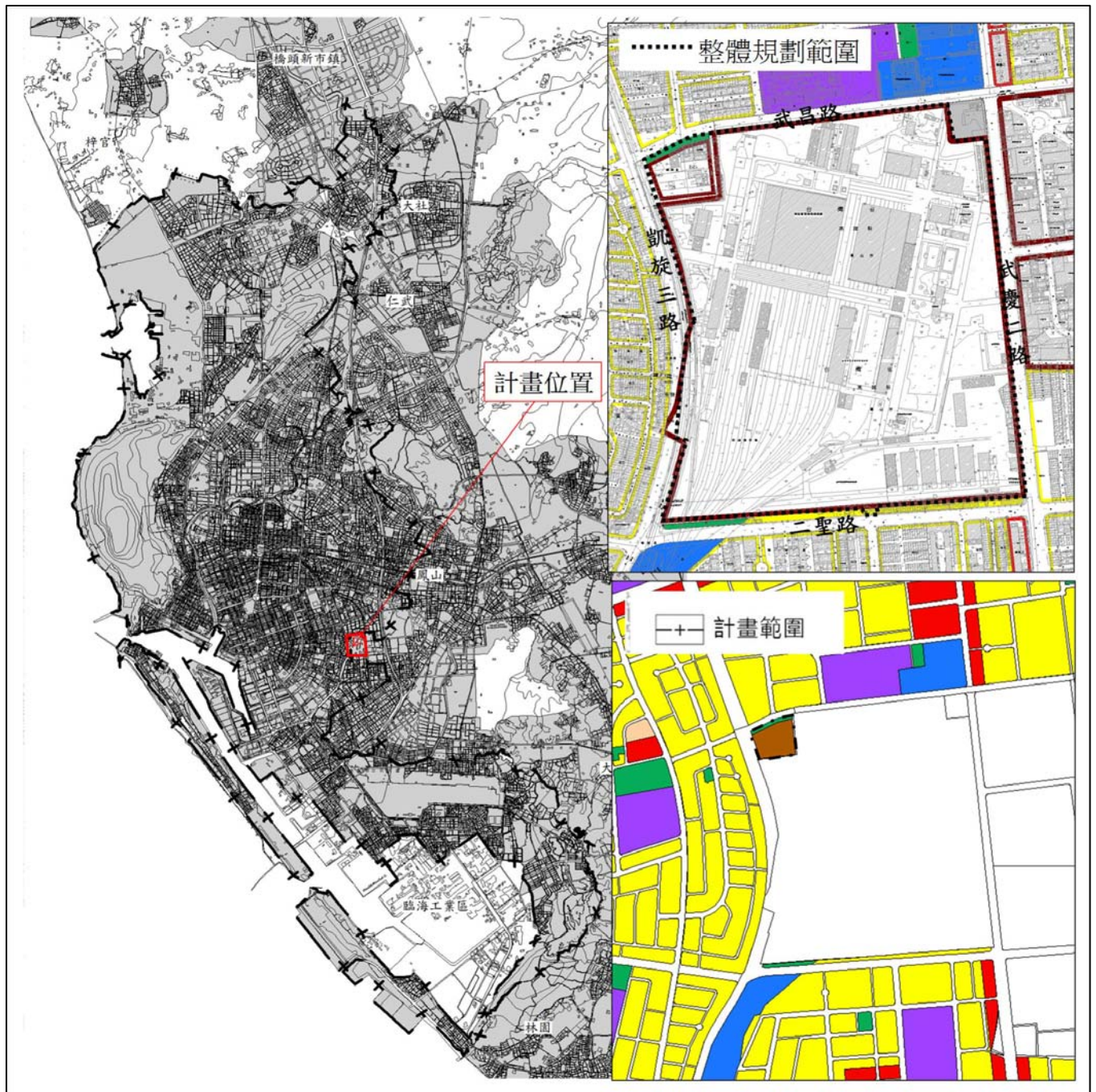


圖 1-3-1 計畫位置與範圍示意圖

貳、主要計畫內容摘要

一、現行都市計畫

(一) 歷年都市計畫變更內容

本計畫區屬「原高雄市主要計畫」之範圍，計畫區內土地使用分區屬工業區及綠地。於 44 年 5 月 19 日發布實施之「實施本市都市計畫分區計畫」案中納入都市計畫區但未劃設使用分區，直至 62 年 9 月 3 日發布實施之「崗山仔五塊厝等地區都市計畫」案才劃設為工業區及綠地。茲將歷年來與本計畫相關之都市計畫變更案彙整如下，如表 2-1-1 所示。

表 2-1-1 歷年都市計畫檢討變更綜理表

項次	編號	發布實施日期及文號	案名	相關內容摘要
1	010	44.05.19 高市府建土字第 14605 號	實施本市都市計畫分區計畫	屬未設定地區。
2	102	62.09.03 高市府建都字第 074336 號	崗山仔五塊厝等地區都市計畫	劃設本計畫區為工業區及綠地。

(二) 現行都市計畫概要

本計畫範圍位於「原高雄市主要計畫」區內，現行計畫之土地使用分區及公共設施用地包含工業區 0.73 公頃、住宅區 0.02 公頃、綠地用地 0.11 公頃及道路用地 0.003 公頃，詳表 2-1-2 及圖 2-2-1 所示。

表 2-1-2 本計畫範圍現行土地使用計畫面積表

項 目		面 積 (公頃)	比 例 (%)
土地使用分區	工業區	0.73	85.08
	住宅區	0.02	2.21
公共設施用地	綠地用地	0.11	12.35
	道路用地	0.00	0.35
合 計		0.86	100.00

註：表內數據係以數值圖檔估算，實際面積仍以未來分割測量後所得面積為準。



圖 2-1-1 現行都市計畫示意圖

二、主要計畫變更內容

(一)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)，具有以下的願景定位：

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。

(二)規劃構想

為創造鮮明、獨特及又能保留發展彈性的規劃方案，本計畫將植栽及部分機廠設施保留，利用現有特色重新思考基地生態機會及創造新的公共空間。在規劃構想方面，軌道空間及近凱旋三路區位，集中留設公園用地。鄰近輕軌站以劃設商業區為原則，其餘土地以發展住宅為主。

1. 保留基地紋理並促進本區與周邊地區紋理連貫發展。
2. 保留基地東側原有樹群及植栽，作為基地生態發展根基。
3. 留設基地西南角鐵路軌道記憶，塑造主題性開放空間，可作為一鐵道主題公園使用，保留現地歷史記憶。
4. 商業區於輕軌站周邊及沿主軸道路劃設。
5. 與東北角的變電所間留設緩衝空間。
6. 為避免不必要的通過性交通，並確保計畫區內居住環境之寧靜，儘量減少與周邊道路過多之道路破口。
7. 結合開放空間整體規劃，於區內塑造南北向之商業人行動線。

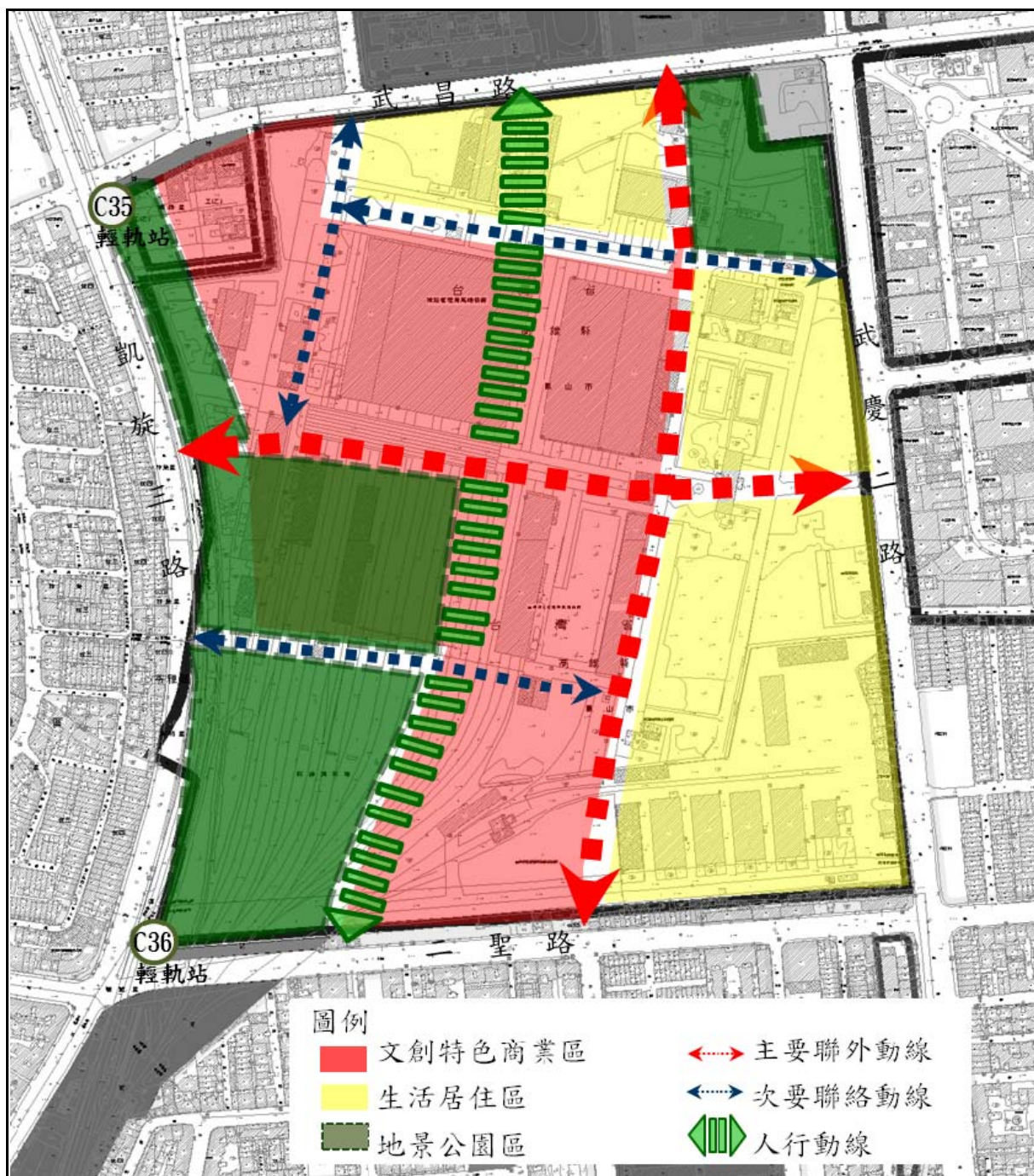


圖 2-2-1 規劃構想示意圖

(二) 變更內容

本計畫將變更 0.02 公頃住宅區為道路用地及變更 0.73 公頃之工業區、0.11 公頃之綠地用地、0.003 公頃道路地為商業區與公園用地，有關變更內容如表 2-2-1 及圖 2-2-2 所示。

表 2-2-1 變更內容明細表

變更 編號	位置	變更內容				變更理由
		原計畫		新計畫		
		使用 分區	面積 (公頃)	使用 分區	面積 (公頃)	
一	苓雅區福東 段	工業區	0.73	商業區	0.46	1. 配合行政院核定鐵路地下化及台鐵 機廠遷建潮州之建設政策，及符合本 市工業區轉型策略，調整土地使用機 能。 2. 因應大眾運輸導向都市發展方向及 災區重建環境整頓，引入住商機能， 復甦地區商機，形塑東高雄新商圈。 3. 保留部分樹型良好之大型喬木及部 分軌道，劃設為公園用地，提升地 區環境品質及提供災區重建後之休 閒空間。
二				公園用地	0.27	
三		道路 用地	0.003	公園用地	0.003	
四		綠地 用地	0.11	商業區	0.07	
五				公園用地	0.04	
六	前鎮區瑞誠 里瑞隆段一 小段	住宅區	0.02	道路 用地	0.02	
合計			0.86	合計	0.86	

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 2-2-2 變更前後土地使用面積對照表

項目		變更前		增減面積(公頃)	變更後	
		面積(公頃)	比例		面積(公頃)	比例
土地使用分區	工業區	0.73	97.46%	-0.730	0	0%
	住宅區	0.02	2.54%	-0.02	0	0%
	商業區	0	0%	+0.53	0.53	100%
	小計	0.75	100%	-0.22	0.53	100%
公共設施用地	公園用地	0	0%	+0.31	0.31	94.28%
	綠地用地	0.11	97.25%	-0.11	0	0%
	道路用地	0.003	2.75%	+0.02	0.02	5.72%
	小計	0.11	100%	+0.22	0.33	100%
合計		-	100%	-	0.86	100%

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 2-2-2 主要計畫變更內容示意圖

參、發展現況分析

一、土地使用

(一) 使用現況

本計畫範圍目前為閒置空地，另周邊之高雄機廠目前作為臺鐵局莒光號、復興號等客車車廂之檢修廠房，預計於民國 107 年底將各項設施與維修功能遷移至屏東潮州基地，屆時將成為低度利用狀態。其餘周邊地區多屬低密度住宅使用，商業活動強度不高（參閱圖 3-1-1）。



圖 3-1-1 計畫區及周邊地區土地使用現況

(二) 土地權屬分析

本基地範圍內之土地除高雄市政府及國有財產局各有一筆土地外，其餘均為私有土地，如圖 3-1-2 所示。

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。

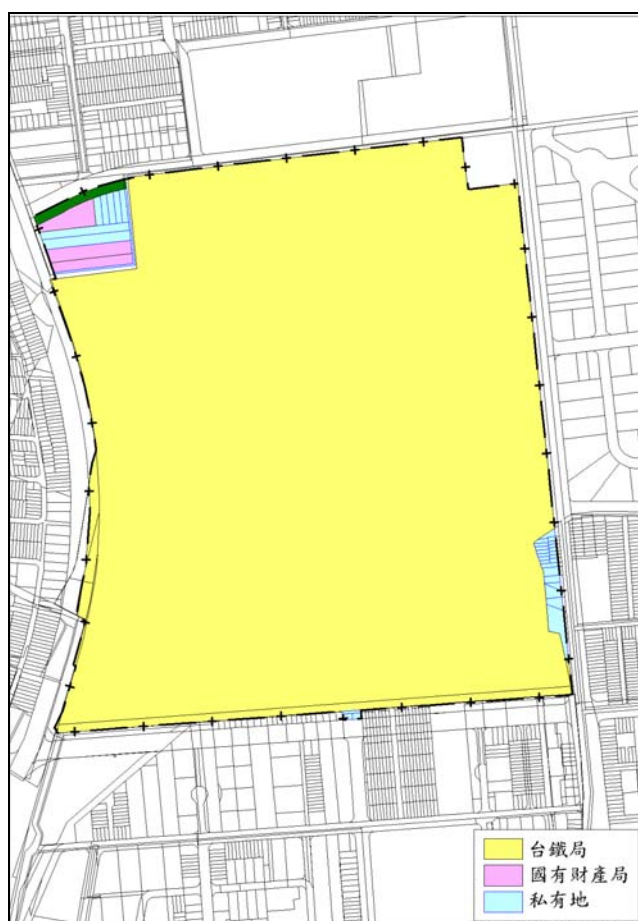


圖 3-1-2 計畫區周邊土地權屬分布圖

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 3-2-1 所示。

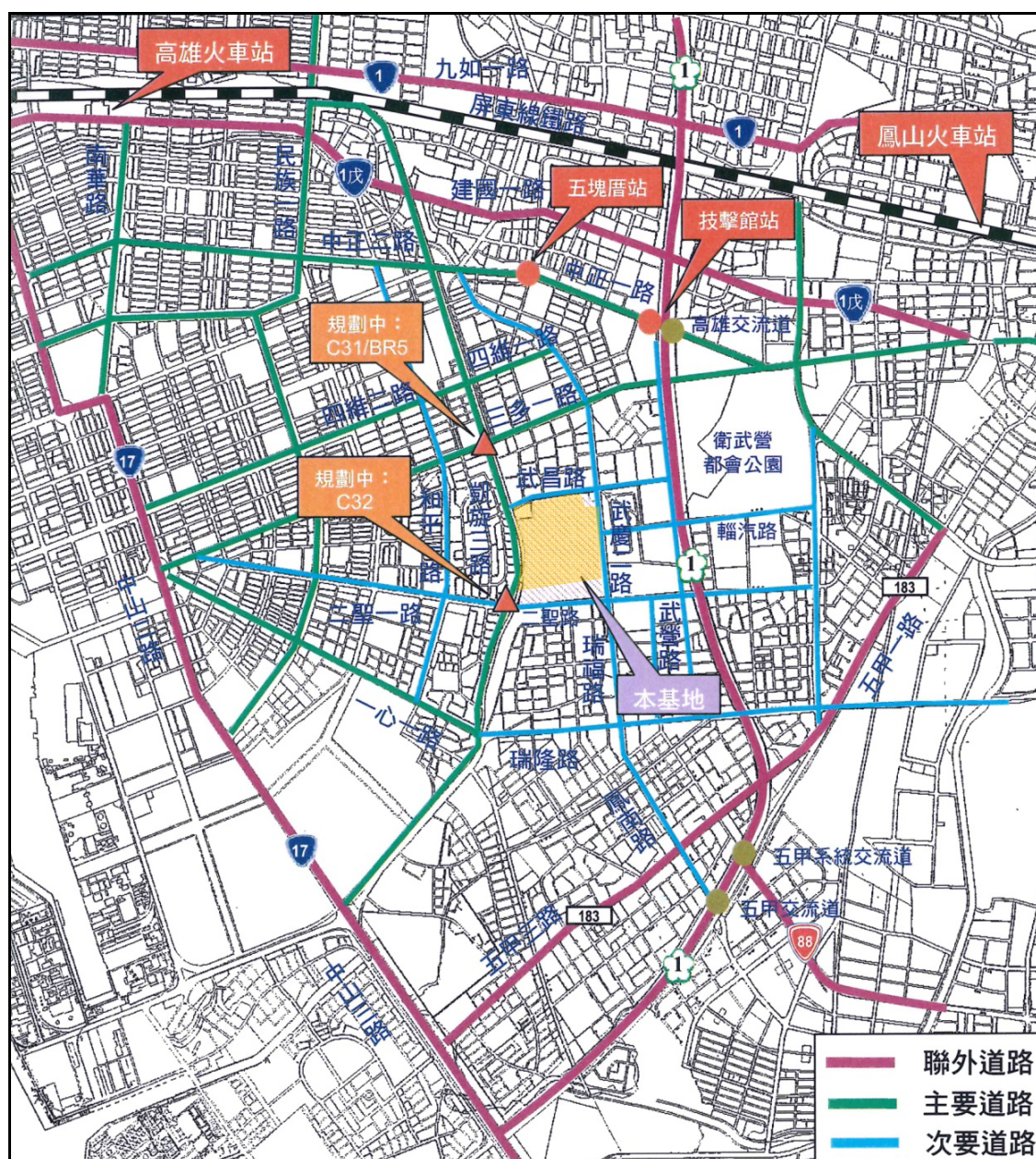


圖 3-2-1 基地周邊大範圍道路系統示意圖

表 3-2-1 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

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。

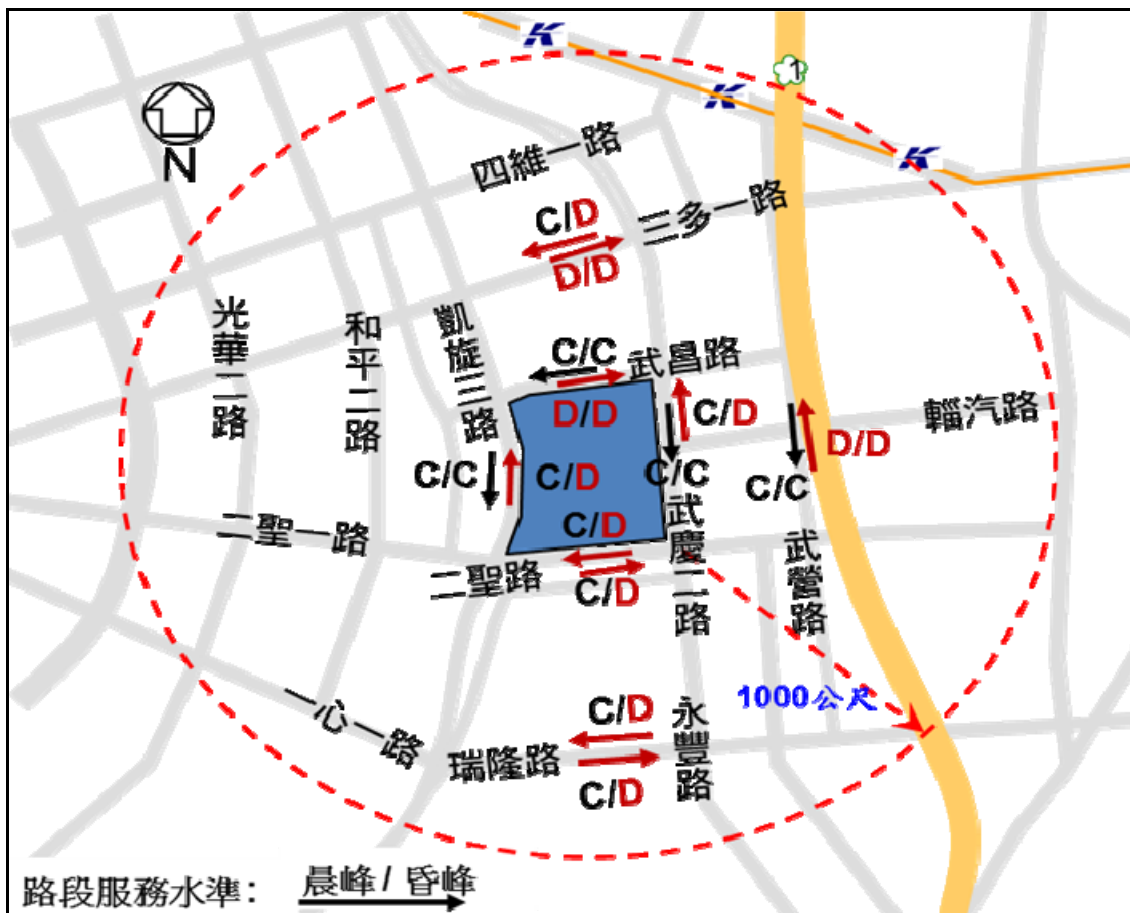


圖 3-2-2 基地周邊大範圍道路系統示意圖

表 3-2-2 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 3-2-3 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 O8（五塊厝站）及 O9（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 3-2-3 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。

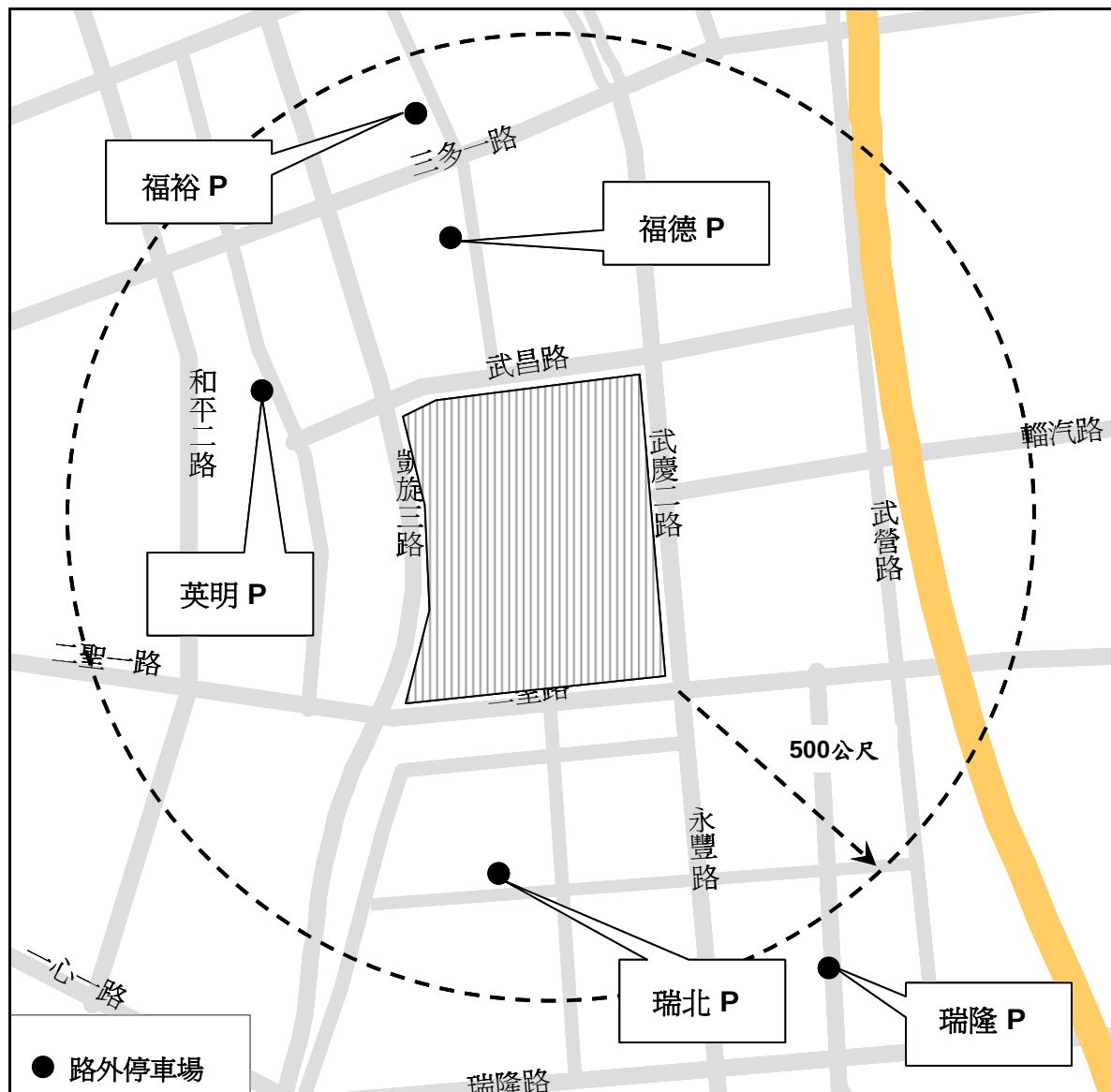


圖 3-2-4 基地周邊路外停車場分布圖

表 3-2-4 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 3-2-5 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

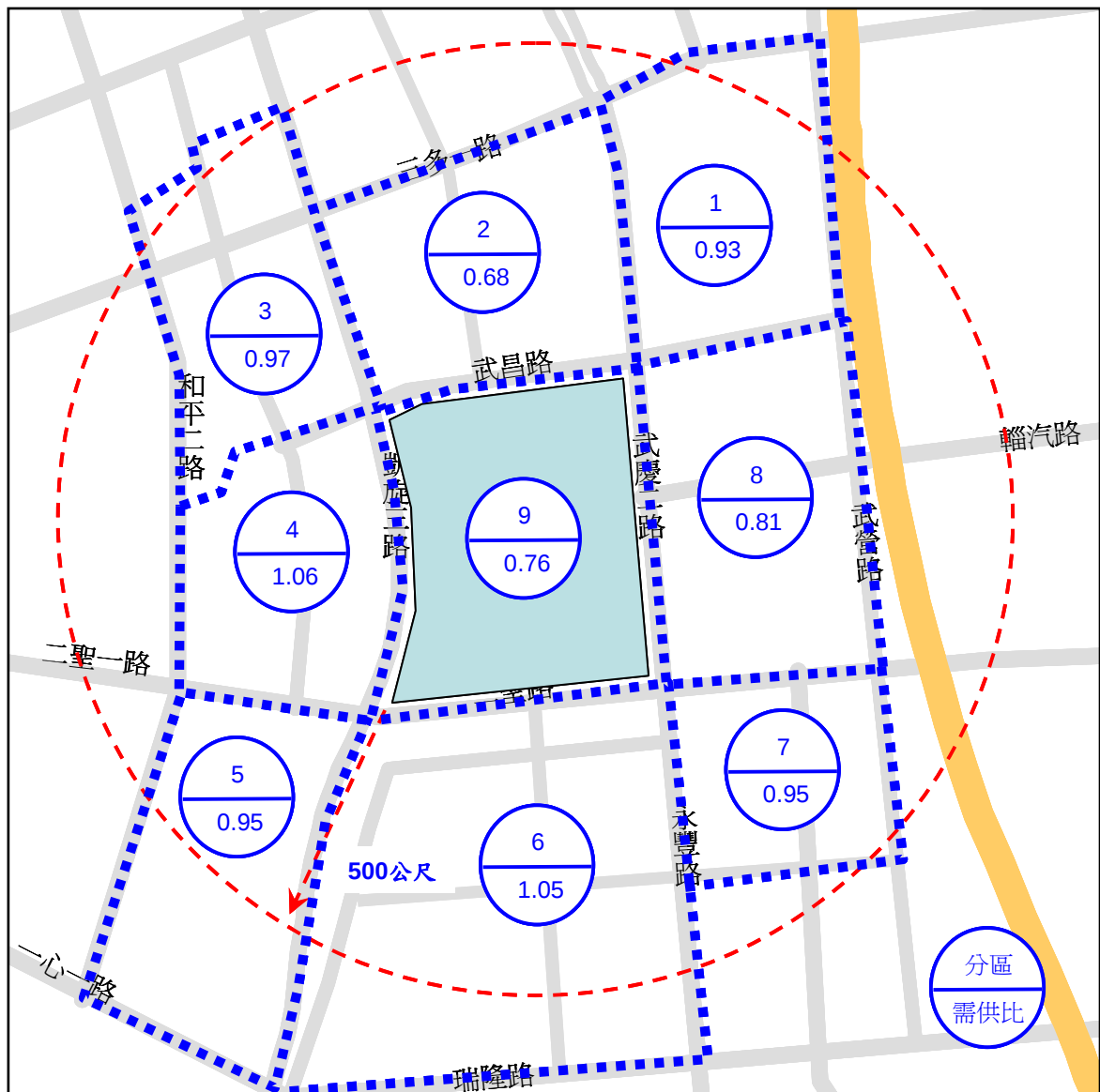


圖 3-2-5 各分區範圍與停車需供比示意圖

肆、規劃原則與構想

一、主要計畫指導原則

(一) 土地使用調整原則

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文創特色之商業區使用。
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) 公共設施配置原則

1. 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。
2. 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。

(三) 交通系統規劃原則

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，提高區內步行至各住宅單元、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 240%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、實質發展計畫

一、計畫年期

配合上位計畫「全國區域計畫」之內容及計畫實施進度，調整本計畫年期，以民國 115 年為計畫目標年。

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%，每人 75m² 之居住樓地板面積和每四人為一戶之計算標準推算，估計本計畫區居住人口。

本計畫區扣除變更後與擬定細部計畫公共設施用地，並考量變更後各分區之土地使用強度，推算計畫中之商業區可供居住總樓地板面積為 1.34 公頃，以每人平均樓地板面積 75m² 和每四人為一戶合計，本計畫區之計畫容納人口僅為 178 人，至少可設置 44 戶，計畫居住密度每公頃為 336 人，推估計算如表 5-2-1 所示。

表 5-2-1 計畫人口推估表

土地使用分區	面積（公頃）	容積率	可供居住容積（公頃）	每人享有樓地板面積（m ² ）	可供居住人口（人）	引入人口數（人）	居住密度（人/公頃）
商業區	0.53	420%	1.34	75	178	178	336

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) 商業區

變更範圍包含一處面臨五昌路之商業區，面積約為 0.53 公頃。

(二) 公園用地

為塑造舒適人行及開放空間，並串連捷運輕軌站，於凱旋路側規劃一處公園用地「公一」，面積約為 0.31 公頃。

(三) 道路用地

本計畫區為連接武昌路及二聖路劃設「四-1-20M」計畫道路，面積約為 0.02 公頃。

表 5-3-1 土地使用計畫面積表

項目		面積（公頃）	比例（%）
土地使用分區	商業區	0.53	61.29
	小計	0.53	61.29
公共設施用地	公園用地	0.31	36.53
	道路用地	0.02	2.18
	小計	0.33	38.71
合計		0.86	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、公共設施用地檢討

為滿足容納人口之使用需求，並保存具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」及「都市計畫法」所規定公共設施檢討標準如表 5-4-4 所示。

表 5-4-1 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 0.26 公頃之公共設施用地（本計畫規劃 0.33 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。	本計畫範圍並未達一閭鄰單位規模，故以整個高雄機廠規劃範圍內共設置 6.95 公頃公園用地，應符合需求。
	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	本計畫範圍並未達一閭鄰單位規模，且整個高雄機廠規劃範圍內共設置 6.95 公頃公園用地，應符合需求。
	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 0.09 公頃之公園、體育場所、綠地、廣場及兒童遊樂場（本計畫規劃 0.31 公頃）。

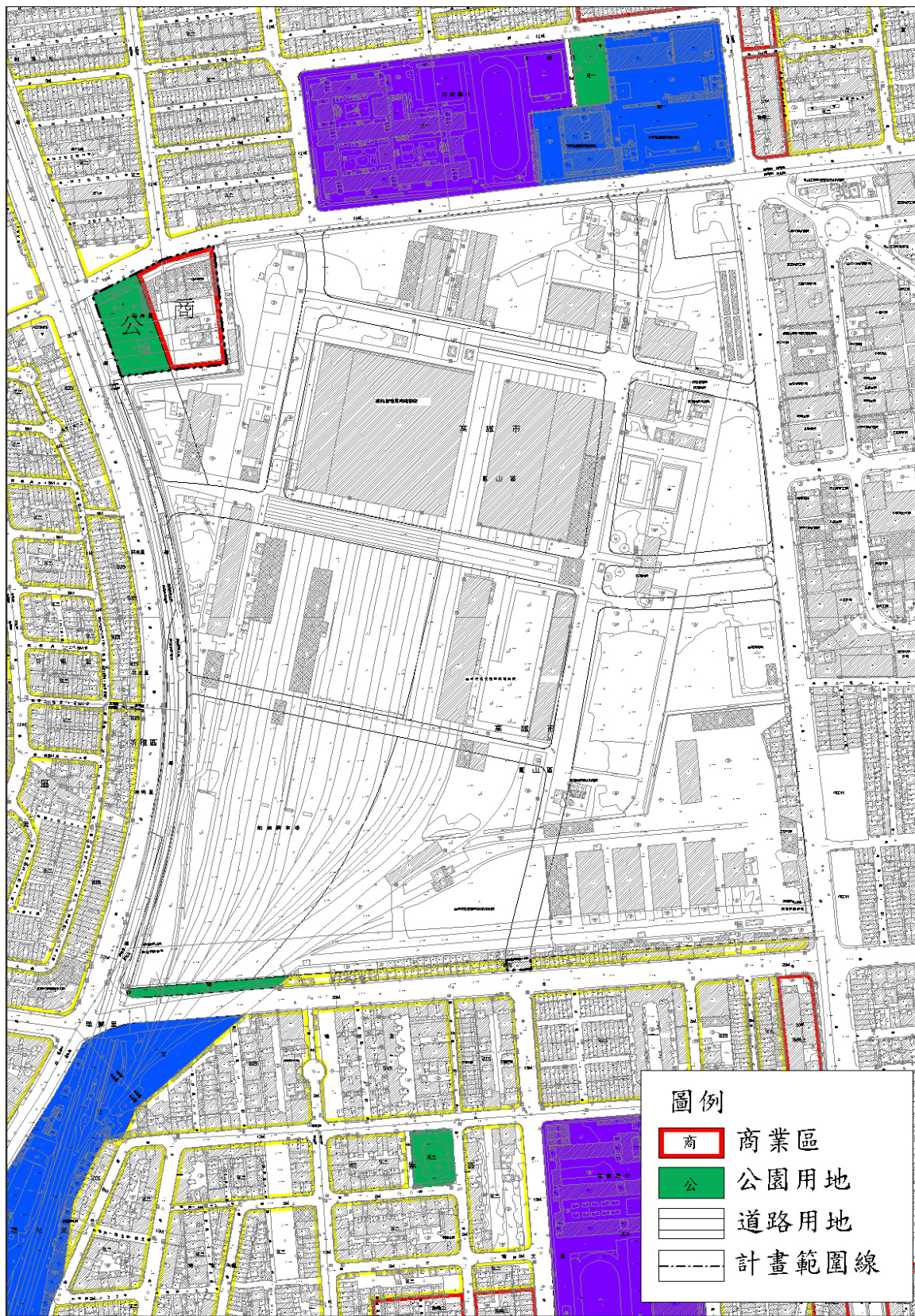


圖 5-3-1 細部計畫示意圖

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。本計畫區週邊共劃設 7 條計畫道路，串聯週邊住商分區與高雄機廠規劃範圍外聯外道路，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主要聯絡道路。

(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主要聯絡道路。

表 5-5-1 道路寬度、長度表

寬度 (m)	長度 (m)	起點	迄點
25	372	凱旋路	四-1-20M 計畫道路
20	660	武昌路	二聖路
15	240	武昌路	三-1-25M 計畫道路
15	380	五-1-15M 計畫道路	武慶二路
15	320	凱旋路	四-1-20M 計畫道路
10	148	四-1-20M 計畫道路	武慶二路
10	160	四-1-20M 計畫道路	武慶二路

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。

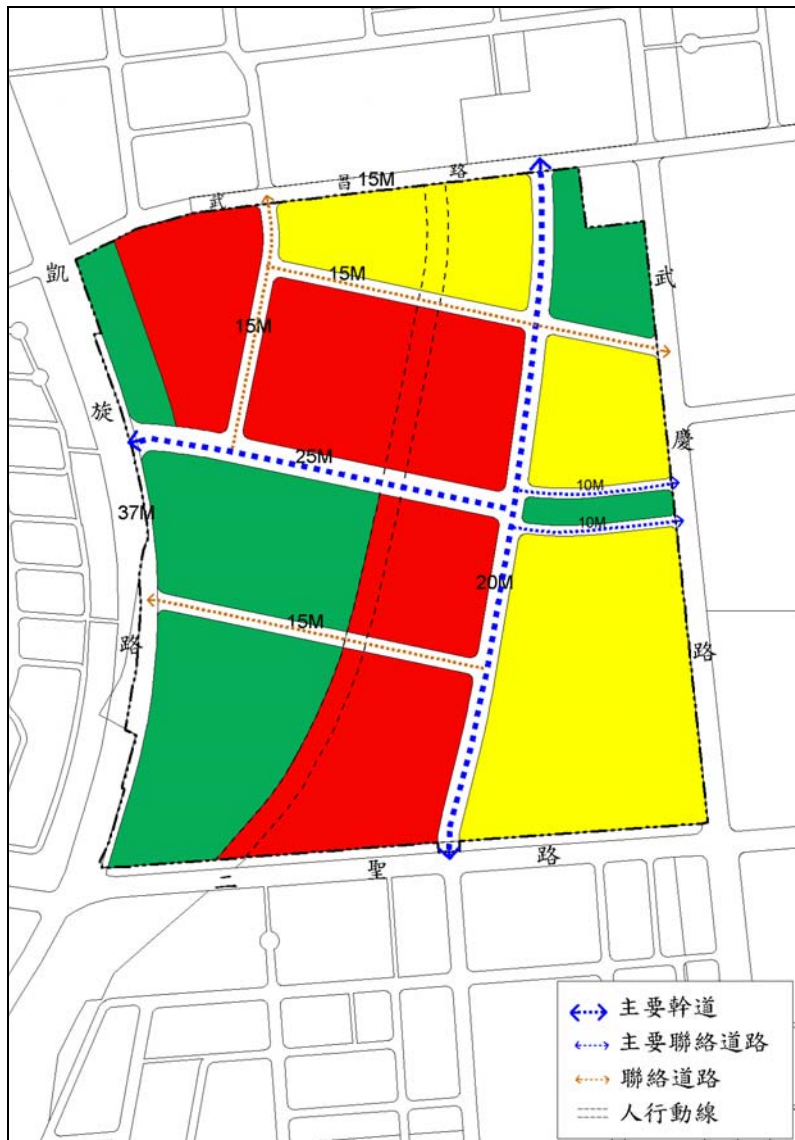


圖 5-5-1 交通運輸系統示意圖

六、都市防災規劃

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，整體之防災系統規劃如圖 5-6-1：

（一）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，主要利用公園用地作為災時的臨時避難場所。

（二）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救援道路與避難道路兩類行的防災路線，提供外部救援與內部人員緊急疏散外，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。

（三）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。

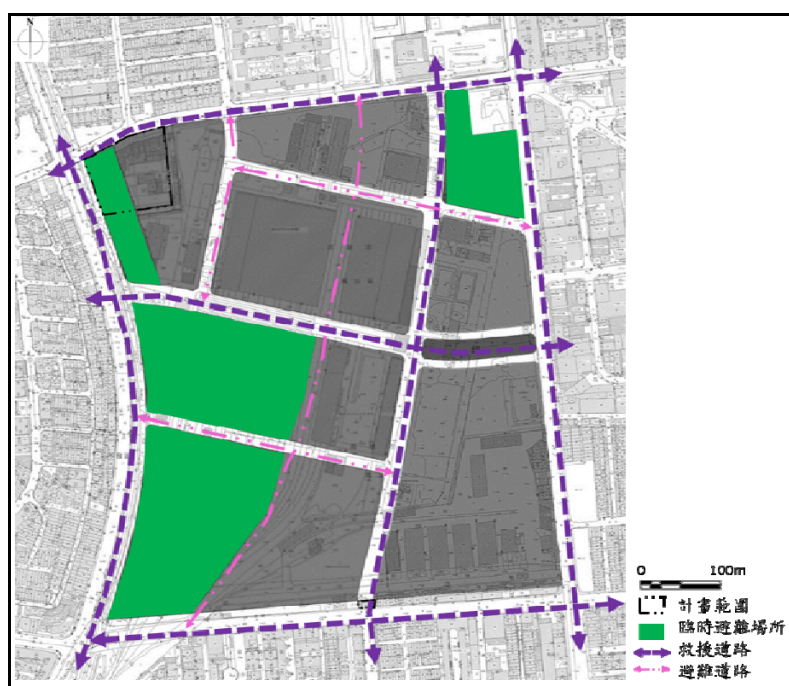


圖 5-6-1 都市防災系統示意圖

陸、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 6-1-1 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	9.65	40.5%	$(9.65 / (1 - 40.5\%)) * 40.5\%$	6.57	-
	原高市 (本案)	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	9.09	37%	$(9.09 / (1 - 37\%)) * 37\%$	5.34	-
變更負擔面積				鳳山	11.91	12.02
				原高市（本案）	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 6-2-1（部分屬鳳山都市計畫區），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 6-2-1 整體開發範圍示意圖

三、開發期程

本案開發期程如表 6-3-1 所示。

表 6-3-1 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	0.31			✓		高雄市政府	107-110 年	以市地重劃方式共同負擔
道路用地	0.02			✓		高雄市政府	107-110 年	
合計	0.33	—	—	✓	—	—	—	—

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。

柒、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、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。
- 四、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。
- 五、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 平方公尺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。
- 六、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。

捌、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、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。
 - 四、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。
 - 五、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。
- 六、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。

七、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。