

變更高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫  
土地使用分區管制要點（配合工十農廿開發）案  
計 畫 書

高 雄 市 政 府  
中 華 民 國 1 0 4 年 1 2 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                             | 變更高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫土地使用分區管制要點（配合工十農廿開發）案 |
| 變 更 都 市 計 畫<br>法 令 依 據                  | 都市計畫法第 27 條第 1 項第 3 款                     |
| 變更都市計畫機關                                | 高雄市政府                                     |
| 申請變更都市計畫<br>之機關名稱或土地<br>權 利 關 係 人 姓 名   | 富通開發股份有限公司、義饗樂股份有限公司                      |
| 本 案 公 開 展 覽<br>之 起 迄 日 期                | 自 年 月 日起公開展覽 天，<br>刊登於 年 月 日 報周知。         |
| 本 案 舉 辦<br>說 明 會 日 期                    | 年 月 日 午 時<br>於 舉行                         |
| 人民或團體對本案<br>之 反 映 意 見                   |                                           |
| 本 案 提 交 各 級<br>都 市 計 畫 委 員 會<br>審 核 結 果 | 高雄市都市計畫委員會<br>年 月 日第 次會審查通過。              |

# 目 錄

|                   |                                                                       |
|-------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| 壹、計畫緣起            | 1                                                                     |
| 貳、法令依據            | 2                                                                     |
| 參、計畫位置與範圍         | 3                                                                     |
| 肆、計畫概要與發展現況       | 4                                                                     |
| 一、現行細部計畫概要        | 4                                                                     |
| 二、土地使用現況          | 10                                                                    |
| 伍、變更理由            | 11                                                                    |
| 一、因應大眾運輸導向及配合環評修正 | 11                                                                    |
| 二、積極促成複合式商業之產業發展  | 11                                                                    |
| 陸、變更計畫內容          | 13                                                                    |
| 柒、變更後土地使用分區管制要點   | 14                                                                    |
| 附件一               | 同意個案變更文件                                                              |
| 附件二               | 「高雄市凹子底地區工十農廿部分地區變更都市範圍整體開發計畫」環境影響差異分析報告（第三次變更）定稿本同意備查函文與停車數量規範內容摘錄資料 |
| 附件三               | 「高雄市凹子底地區工十農廿部分地區變更都市範圍整體開發計畫」環境影響差異分析報告（第三次變更）定稿本」交通相關分析內容摘錄資料       |

## 圖 目 錄

|    |                       |      |
|----|-----------------------|------|
| 圖1 | 計畫位置及範圍示意圖 .....      | 3 -  |
| 圖2 | 現行細部計畫示意圖 .....       | 7 -  |
| 圖3 | 現行細部計畫容積管制分布示意圖 ..... | 9 -  |
| 圖4 | 土地使用現況示意圖 .....       | 10 - |

## 表 目 錄

|    |                     |      |
|----|---------------------|------|
| 表1 | 現行細部計畫土地使用面積表 ..... | 8 -  |
| 表2 | 變更內容明細表 .....       | 13 - |

## 壹、計畫緣起

本地區都市計畫自民國 60 年 9 月與灣子內地區合併發布公告實施主要計畫，民國 66 年 6 月 15 日公告實施細部計畫。凹子底地區為北高雄發展新社區之一，隨著區內重劃區之開發及高雄市發展之逐漸北移，未來凹子底地區仍以居住功能之住宅社區為主。

本府為促進轄區內各都市計畫地區之整體合理發展，依都市計畫法第 26 條規定，於民國 77 年 4 月 14 日公告辦理「擴大及變更高雄市主要計畫（通盤檢討）案」，期對各都市計畫區作一全盤性、統合性的檢討，以符合都市整體發展的需要。「工十」部份為配合市政府促進都市土地利用效率化之政策，曾於通盤檢討案辦理公開徵求意見期間提出將工業區變更為商業區之申請；惟經市府規劃單位及都委會研議後，建議依主要計畫通盤檢討草案之工業區變更原則與要件辦理；因此，本計畫乃依其建議，參照通盤檢討草案之相關規定辦理申請變更。同時，為加強申請變更之合理性與可行性，乃結合「工十」南側之「農廿」的部份土地，一併申請變更為特定商業專用區及公共設施，期能經由本計畫的變更與開發，促進高雄市休閒性商業活動的發展，並同時提昇北高雄地區市民之居住環境品質。

「高雄市凹子底地區工十、農廿部分地區變更都市範圍整體開發計畫」（以下簡稱整體開發計畫）自民國 81 年起申辦迄今，主要包含都市計畫主要計畫變更及細部計畫擬定、環境影響評估審議、環境影響差異分析報告審議等作業。整體開發計畫環境影響說明書由開發單位於民國 87 年 1 月提送審查，並於民國 88 年 11 月經高雄市政府環保局核定在案；都市計畫部分則分別於民國 92 年 10 月 13 日公告實施「變更高雄市凹子底都市計畫主要計畫《部分工業區（工十）為特定商業專用區、停車場用地、廣場兼停車場用地、綠地、公園用地、道路用地及部分農業區（農廿）為廣場兼停車場用地、公園用地、道路用地》」案、民國 93 年 1 月 15 日公告實施「擬定高雄市凹子底『工十』『農二十』部分地區細部計畫」案。嗣後為配合開發需要，再分別辦理「高雄市凹子底地區工十農廿部分地區變更都市範圍整體開發計畫環境影響差異分析報告」第一次變更（經 99 年 11 月 25 日高雄市政府環境影響評估審查委員會第 52 次審查會審查通過在案）及第

二次變更（經 102 年 3 月 25 日高雄市政府環境影響評估審查委員會第 26 次審查會審查通過在案）。

整體開發計畫環境影響說明書於民國 87 年提出申請，定稿本核定迄今已逾 16 年，原規劃配置、使用分類及設施用途已不符合時宜，且環保及相關法規日新月異，實有重新檢討之必要性。原開發單位爰依環境影響評估法施行細則第 37 條第 1 項規定，辦理「高雄市凹子底地區工十農廿部分地區變更都市範圍整體開發計畫環境影響差異分析報告」第三次變更作業，並經本府環境影響評估審查委員會 104 年 4 月 16 日第 37 次會議審查修正通過（104 年 9 月 7 日高市府環綜字第 10438671600 號函同意備查之定稿本）。其中有關停車數量變更部分，因涉及本細部計畫土地使用分區管制要點(第 23 條)修訂，爰依都市計畫法第 27 條第 1 項第 3 款規定，並於民國 104 年 11 月 23 日簽奉市府同意辦理都市計畫個案變更。

## 貳、法令依據

本計畫係屬高雄市重大投資案件，依都市計畫法第 27 條第 1 項第 3 款規定，視為「為適應經濟發展之需要」，辦理個案變更。

## 參、計畫位置與範圍

本案計畫位置位凹子底地區細部計畫區內，計畫範圍為 93 年 1 月 15 日公告實施之「擬定高雄市凹子底『工十』『農二十』部分地區細部計畫案」範圍(詳圖 1)，計畫面積約 15.03 公頃，主要針對博愛路以東、大順路以南之「特商 A」、「特商 B」、「特商 C」三處街廓停車空間設置規定(土地使用分區管制要點第 23 條)進行修訂。

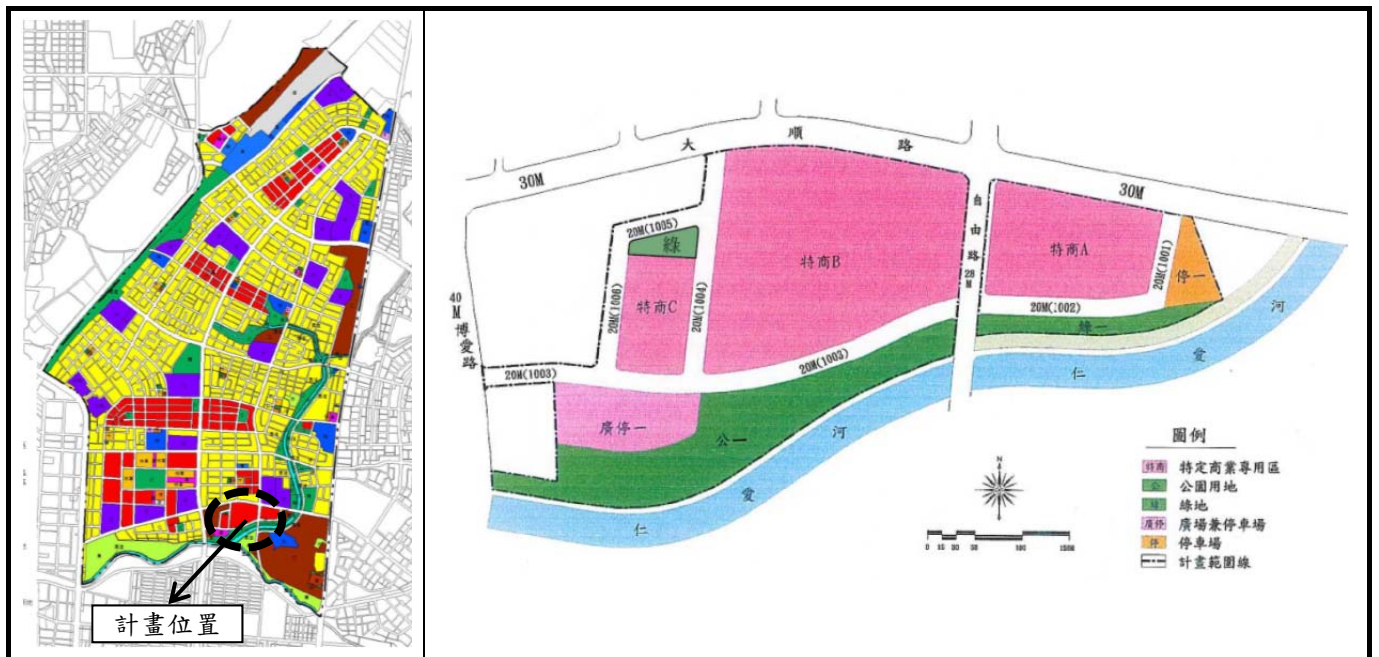


圖 1 計畫位置及範圍示意圖

## 肆、計畫概要與發展現況

### 一、現行細部計畫概要

本地區都市計畫自民國 60 年 9 月與灣子內地區合併發布公告實施主要計畫後，歷經多次相關計畫之擬定及變更，現行計畫內容依 99 年 7 月 29 日公告實施之「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」為準，概述如後。

#### （一）計畫年期

以民國 110 年為計畫目標年。

#### （二）計畫人口及密度

計畫人口為 213,000 人，居住密度每公頃約 456 人。

#### （三）土地使用計畫

本計畫為高雄市都市發展程度較高地區之一，以住宅區所佔比例較高，為本計畫區最主要的土地使用。住宅區平均分佈於全區中，而商業區多分佈於博愛路西側、重惠街、重忠路一帶，博愛路兩側、孟子路、崇德路一帶，博愛路兩側、裕誠路、明誠路一帶，原農 16 地區等。有關本計畫區現行都市計畫各種土地使用分區及面積詳圖 2、表 1 所示。

至於現行計畫對住、商用地之容積管制方面，本計畫區內之住宅區劃設為第 2 種住宅區、第 3 種住宅區、第 4 種住宅區、第 5 種住宅區，而商業區分別以第 2 種商業區、第 3 種商業區、第 4 種商業區、第 5 種商業區、第 2 種特定商業專用區、第 3 種特定商業專用區、特定商業專用區之建蔽率及容積率規定加以規範。有關現行住、商用地之容積管制詳圖 3 所示。

公共設施用地方面，本計畫劃設有機關、學校、公園、兒童遊樂場、綠地、廣場、市場、停車場、加油站、變電所、道路、電信、體育場、廣場兼停車場、園道、郵政、交通、河道、鐵路等公共設施，均為歷年所劃設。



#### (四) 土地使用分區管制要點

本案計畫範圍土地使用管制部分，依「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」土地使用分區管制要點「參、原工 10、農 20 地區之管制要點」有關條文摘列如後。

第 20 條 原工 10、農 20 地區內公共設施用地不得依照「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」規定辦理。

第 21 條 特定商業專用區建築物應依以下規定設置裝卸車位：

1.應設置裝卸車位數量標準如下表：

| 建築物樓地板面積（平方公尺）         | 應設置標準裝卸車位數量（位）                                                                |
|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| 1,000 以下               | 免設                                                                            |
| 超過（含）1,000，未滿 2,000 部分 | 1                                                                             |
| 超過（含）2,000，未滿 4,000 部分 | 2                                                                             |
| 超過（含）4,000，未滿 6,000 部分 | 3                                                                             |
| 超過（含）6,000 以上          | (1) 基本位數 3<br>(2) 超過 6,000 部分，每增加 6,000 增設 1 位<br>(3) 計算車位數量未達整數時，其零數亦應設置 1 位 |

2.同一宗基地建築物應設置標準裝卸車位達 10 位以上時，於每 10 個標準裝卸車位中，應至少設置 1 個大裝卸車位。

3.標準裝卸車位，長 6 公尺、寬 2.5 公尺、淨高 2.7 公尺。大裝卸車位，長 13 公尺、寬 4 公尺、淨高 4.2 公尺。

第 22 條 原工 10、農 20 地區內各街廓均應沿計畫道路境界線起向內依指定之深度退縮，其規定如下：

1.特商 A 及特商 B 之街廓基地沿大順路側，建築線應向內退縮 10 公尺建築。

2.特商 A、特商 B 及特商 C 之街廓基地，沿計畫道路 1002、1003 及自由路側，建築線應向內退縮 8 公尺建築。

3.特商 B 及特商 C 之街廓基地，沿計畫道路 1004、1005 及 1006 側，建築線應向內退縮 6 公尺建築。

4.前述指定退縮部分得計入法定空地。

第 23 條 建築基地內汽車、機車之停車空間應設置於室內。並應依據民國 88 年 10 月之「高雄市凹子底地區『工 10』『農 20』部分地區變更都市計畫範圍第一期發展區博愛廣場開發計畫環境影響說明書」定稿本之規定，全區應提供汽車停車位總量為 6,512 部，機車停車位總量為 4,706 部。參照「建築技術規則」之規定，訂定各區最少應設置停車數量如下：特商 A 應設汽車停車位 904 部、機車位 653 部；特商 B 應設汽車停車位 2,410 部、機車位 1,742 部；以及特商 C 應設汽車停車位 451 部、機車位 326 部。

第 24 條 為創造優質商購空間，特商 A 及特商 B 之基地應整體規劃設計。其中特商 B 做商場、遊樂場等收益性樓地板使用，應提供不低於 40%以上比率之樓地板作為非營業性使用之公共走道、廊廳及其他供公眾使用之開敞空間。

第 25 條 為利於原工 10、農 20 地區公共開放空間之永續管理，計畫區內之公 26、綠 1 及廣停 1 將由申請者認養維護，並不得有商業行為。

#### (五) 原計畫停車數量規劃緣由說明

本細部計畫土地使用分區管制要點第 23 條規定之停車數量，係依據民國 88 年 10 月之「高雄市凹子底地區『工 10』『農 20』部分地區變更都市計畫範圍第一期發展區博愛廣場開發計畫環境影響說明書」定稿本規定，查該定稿本有關商業區建物地下室內停車位之規劃原則如下：

1. 「建築技術規則」：3,765 個法定停車位。
2. 「高雄市鼓勵建築物增設停車空間實施要點」：增設 2,747 汽車停車位。

故總計共需提供 6,512 個汽車停車位及 4,706 個機車停車位。

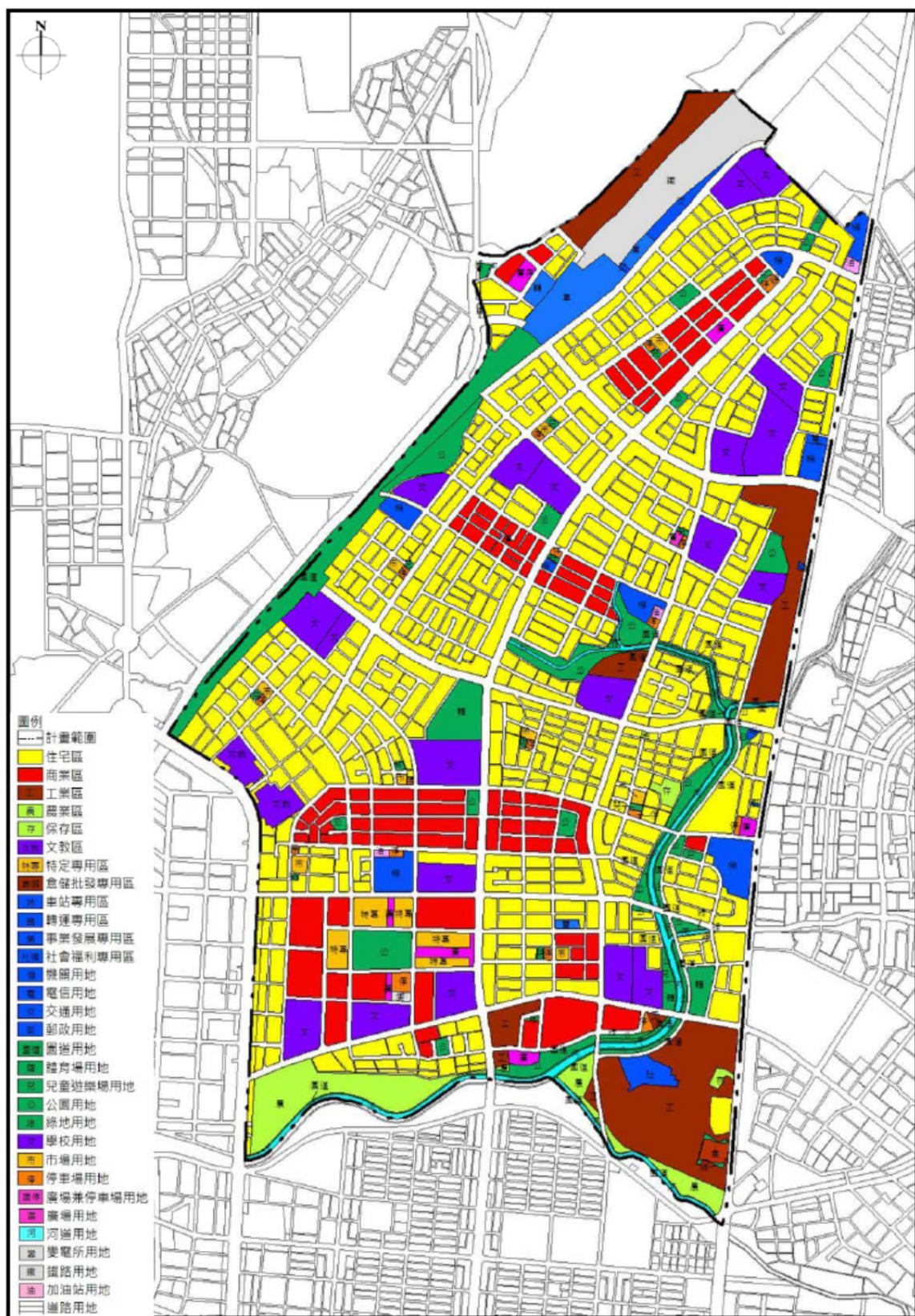


圖 2 現行細部計畫示意圖

表 1 現行細部計畫土地使用面積表

|        | 使用分區     | 面積（公頃）   | 百分比（%） |
|--------|----------|----------|--------|
| 土地使用分區 | 住宅區      | 365.64   | 35.15  |
|        | 商業區      | 71.95    | 6.92   |
|        | 特定商業專用區  | 13.08    | 1.26   |
|        | 工業區      | 64.99    | 6.25   |
|        | 農業區      | 22.89    | 2.20   |
|        | 文教區      | 5.94     | 0.57   |
|        | 保存區      | 1.97     | 0.19   |
|        | 特定專用區    | 8.55     | 0.82   |
|        | 倉儲批發專用區  | 1.25     | 0.12   |
|        | 車站專用區    | 9.31     | 0.89   |
|        | 轉運專用區    | 1.33     | 0.13   |
|        | 事業發展專用區  | 1.08     | 0.10   |
|        | 社會福利專用區  | 3.10     | 0.30   |
|        | 小計       | 571.08   | 54.90  |
| 公共設施用地 | 機關用地     | 16.85    | 1.62   |
|        | 學校用地     | 76.14    | 7.32   |
|        | 公園用地     | 39.23    | 3.77   |
|        | 體育場用地    | 8.85     | 0.85   |
|        | 綠地用地     | 1.34     | 0.13   |
|        | 廣場用地     | 4.15     | 0.40   |
|        | 市場用地     | 3.37     | 0.32   |
|        | 停車場用地    | 4.02     | 0.39   |
|        | 兒童遊樂場用地  | 2.05     | 0.20   |
|        | 加油站用地    | 0.98     | 0.09   |
|        | 變電所用地    | 0.41     | 0.04   |
|        | 電信用地     | 0.91     | 0.09   |
|        | 郵政用地     | 0.08     | 0.01   |
|        | 交通用地     | 2.20     | 0.21   |
|        | 鐵路用地     | 20.45    | 1.97   |
|        | 廣場兼停車場用地 | 1.98     | 0.19   |
|        | 道路用地     | 250.24   | 24.06  |
|        | 園道用地     | 24.55    | 2.36   |
|        | 河道用地     | 11.24    | 1.08   |
|        | 小計       | 469.04   | 45.10  |
| 總 計    |          | 1,040.12 | 100.00 |

資料來源：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）案計畫書，99 年 7 月，高雄市政府。



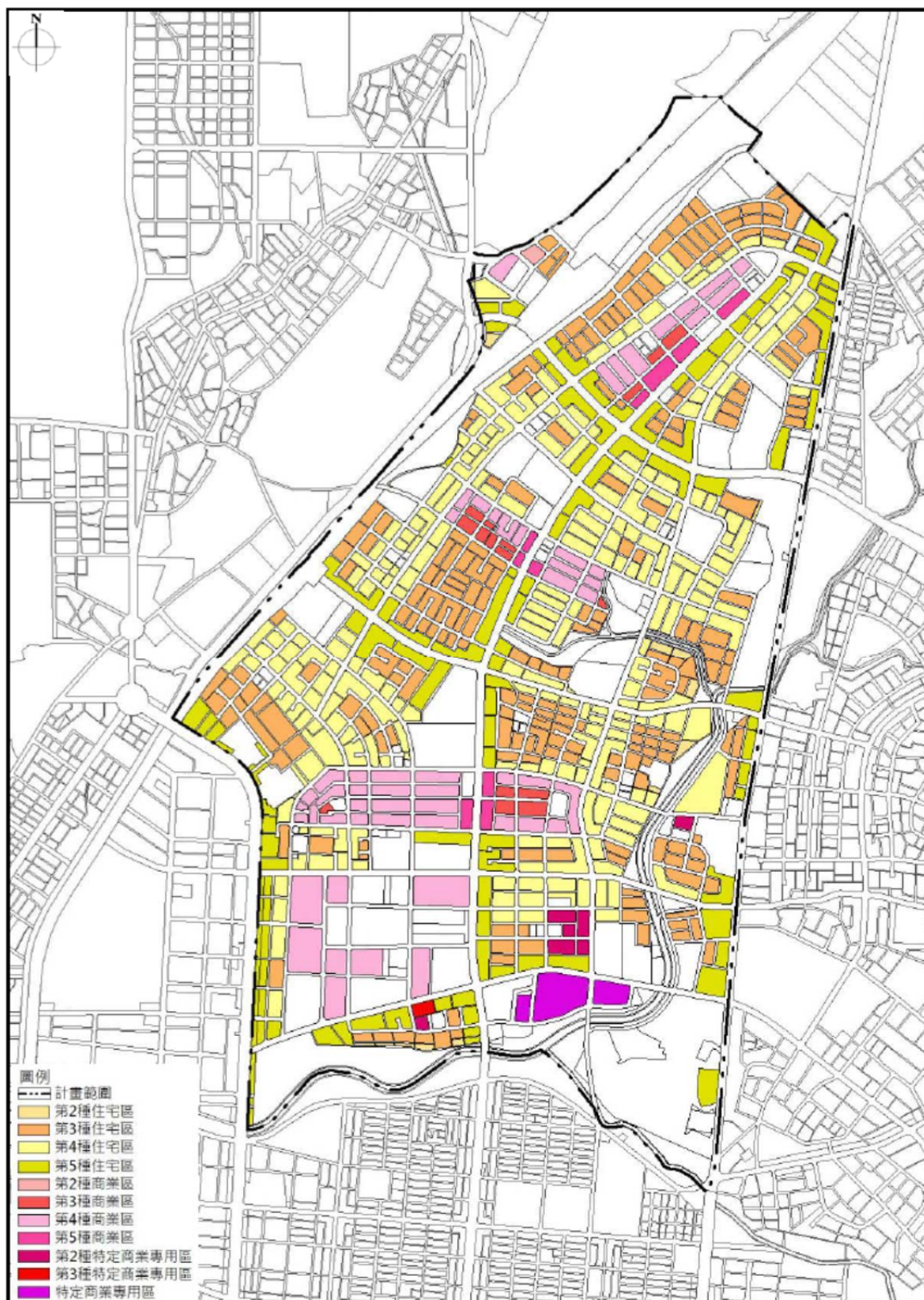


圖 3 現行細部計畫容積管制分布示意圖



## 二、土地使用現況

本計畫範圍規劃特定商業專用區與公共設施用地等，目前除公共設施已全部開闢完成以及特商 B 區好市多大順店已開發營運外，特商 B 區西側用地則規劃為義大亞洲廣場商業大樓開發用地，已於 103 年動土興建中，其餘皆為未開闢之空地。計畫範圍西側及東側為都市計畫乙種工業區、北有密集之住宅商業林立、南倚高雄愛河側之公園及綠地，詳圖 4。

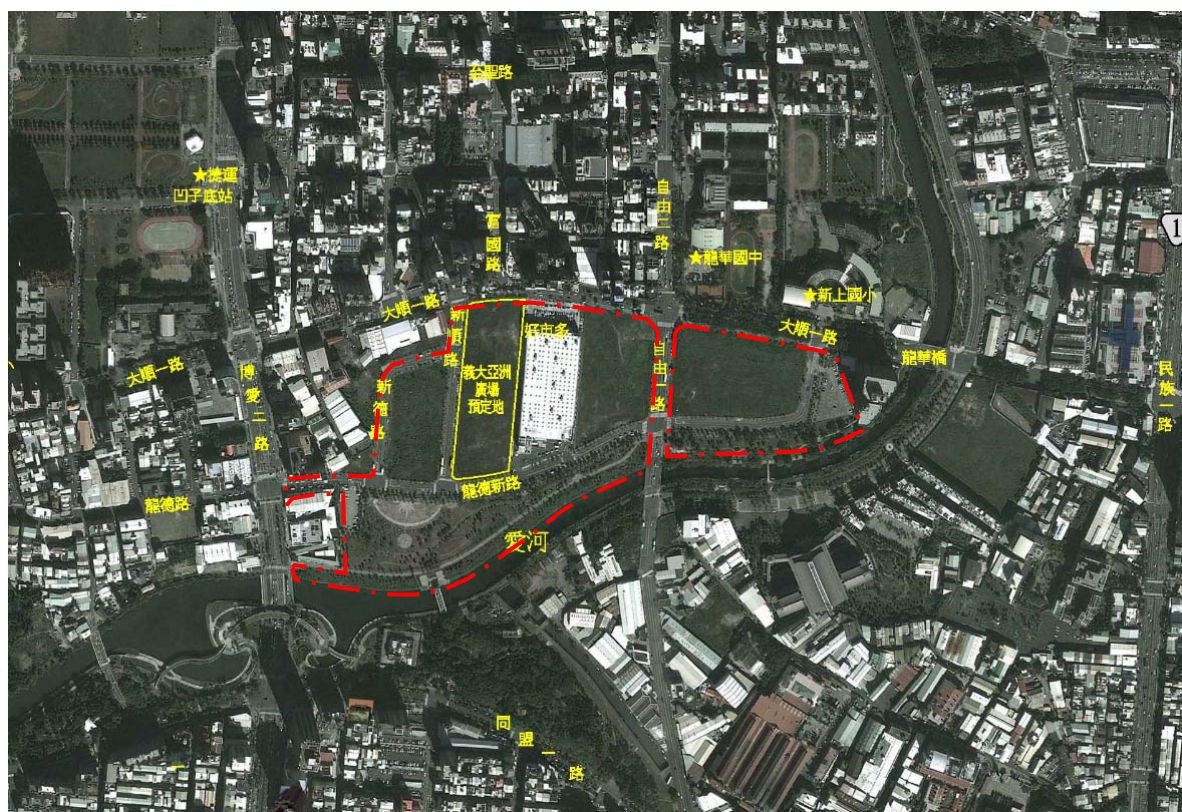


圖 4 土地使用現況示意圖

## 伍、變更理由

### 一、因應大眾運輸導向及配合環評修正

#### (一)「高雄市鼓勵建築物增設停車空間實施要點」已廢止無增設法源

查「高雄市鼓勵建築物增設停車空間實施要點」業於民國 101 年廢止，鼓勵增設停車空間規定已無法源依據；未來本計畫區內之開發案並無法採行此法令增設停車空間，亦無對應獎勵容積之存在。

#### (二)配合大眾運輸系統日益便捷僅依「建築技術規則」標準供給已足需求

計畫範圍周邊大眾運輸系統相當便捷，包括公車、高雄市捷運系統，以及北側大順路沿線預計 108 年通車之高雄環狀輕軌路線，其停車需求已可大幅降低。依「高雄市凹子底地區工十農廿部份地區變更都市範圍整體開發計畫環境影響差異分析報告(第三次變更)」審定內容，改依現行「建築技術規則」之規定檢討設置汽、機車停車位。

### 二、積極促成複合式商業之產業發展

#### (一)依據重大投資案件督導會報決議積極推動地區複合式商業發展

依本府 103 年 12 月 11 日 103 年第 33 次「高雄市政府重大投資案件督導會報紀錄」，本計畫特商(C)區開發案已由本府列為重大投資案件，具「重大設施」要件。

依據上開會議決議，有關都市設計審議部分，請開發單位依 103 年 12 月 5 日環評審查會決議修正後提出都市計畫變更申請，並請經濟發展局依法定程序簽陳市府裁示本案得符合都市計畫法第 27 條。請開發單位於 4 個月內完成都市計畫變更後，送件至都市發展局排入都市設計審議。因停車數量標準將影響都市設計審議時程，故有配合辦理個案變更都市計畫之緊急性。

#### (二)促進整體開發效益

##### 1.促進地區發展、完備商業休閒機能

本計畫區之開發案對高雄都會區之商業產業具有品質提升的指標，本案致力於提升本地區之商業空間環境，對都市發展及

整體環境而言，具有相當之貢獻。

## 2.增進經濟效益與社會效益

以本計畫特商（C）區開發案為例，該案屬本府認列之重大投資案件，總投資金額 160 億元以上；施工建設期間亦將帶動下游及施工廠商產業鏈，如建築營造業等相關產業，能大幅增加高雄市就業機會及居民所得，亦對政府稅收多有助益。經濟效益就地方稅收面，每年約可創造 5~6 億元經常性稅收；全案整體開發逐步達穩定營運階段，估計未來每年將可望帶動產出規模產值約達 35~37 億元之商業經濟活力。

社會效益面部分，透過所提供之優質商場服務及可供海內外企業總部進駐之高規格商辦軟硬體空間場域，不僅可提升高雄港都城市的國際形象，促進港都經濟繁榮，並能增加高雄市民直接及間接就業機會。初步估計裙樓商業空間約可創造 1,200 名以上之就業機會（包括與二鏈三鏈供應商）；而塔樓之辦公空間區塊規劃提供 252 個辦公室單元，可望吸引 252 家廠商進駐，將足以供給約 1,000~1,800 人以上員額之就業人口進駐；預期所造就之商機及配套服務生活圈將可吸引驅動更多就業機會及稅收，將更形增進地方繁榮，完備商圈發展等多重效力。

惟依上開所提重大投資會議決議，停車數量設置標準之修改涉及都市計畫變更作業，若俟以通盤檢討方式辦理，其程序耗時冗長，恐有緩不濟急、開發內容屆時已不合時宜之虞，故實有以個案變更方式辦理之緊急性。

綜上，藉已列為本府重大投資案件之開發，期提升凹子底地區商業環境品質，增進地區經濟發展，充實地區整體都市機能，有效促進公共利益。為配合法令更迭（增設停車位法源廢止）、環差修訂及期程限制而辦理個案變更都市計畫，應有其必需性及緊急性。爰依「高雄市凹子底地區工十農廿部份地區變更都市範圍整體開發計畫環境影響差異分析報告（第三次變更）」審定內容，停車數量依「建築技術規則」相關規定辦理，配合變更土地使用分區管制要點相關規定。



## 陸、變更計畫內容

本案係配合「高雄市凹子底地區工十農廿部份地區變更都市範圍整體開發計畫環境影響差異分析報告(第三次變更)」審定內容，就停車數量部分，變更現行土地使用分區管制要點第 23 條規定，改依「建築技術規則」相關規定辦理，不另訂定標準，屬土地使用分區管制要點之修訂，不涉及計畫面積之增減（詳表 2）。

表 2 變更內容明細表

| 變更位置             | 變更計畫內容                                                                                                                                                                                                                                                                  |                        | 變更計畫理由                                                                                                                                                                                                                                        | 備 註                                                                                                                   |
|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                  | 原計畫                                                                                                                                                                                                                                                                     | 新計畫                    |                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                       |
| 土地使用分區管制要點第 23 條 | 建築基地內汽車、機車之停車空間應設置於室內。並應依據民國 88 年 10 月之「高雄市凹子底地區『工 10』『農 20』部分地區變更都市計畫範圍第一期發展區博愛廣場開發計畫環境影響說明書」定稿本之規定，全區應提供汽車停車位總量為 6,512 部，機車停車位總量為 4,706 部。參照「建築技術規則」之規定，訂定各區最少應設置停車數量如下：特商 A 應設汽車停車位 904 部、機車位 653 部；特商 B 應設汽車停車位 2,410 部、機車位 1,742 部；以及特商 C 應設汽車停車位 451 部、機車位 326 部。 | 建築基地內汽車、機車之停車空間應設置於室內。 | 一、因應大眾運輸導向及配合環評修正<br>1. 本案都市計畫書停車位規定係依據 88 年環境影響說明書訂定，現配合 104 年環境影響差異分析報告修正。<br>2. 配合大眾運輸系統日益便捷，依上開環境影響差異分析報告審定內容，停車數量依「建築技術規則」相關規定辦理已足需求。<br>二、積極促成複合式商業之產業發展<br>1. 依據重大投資案件督導會報決議積極推動地區複合式商業發展。<br>2. 促進整體開發效益：促進地區發展、完備商業休閒機能及增進經濟效益與社會效益。 | 依據環境影響評估審查委員會 104 年 4 月 16 日第 37 次會議審查修正通過（104 年 9 月 7 日高市府環綜字第 10438671600 號函同意備查之定稿本）內容，停車數量依「建築技術規則」相關規定辦理，不另訂定標準。 |

## 柒、變更後土地使用分區管制要點

本細部計畫土地使用分區管制要點除第 23 條規定修正如下，其餘仍依現行計畫管制內容辦理。

第 23 條 建築基地內汽車、機車之停車空間應設置於室內。

# 附件一

同意個案變更文件

正 本

發文方式：郵寄

檔 號：

保存年限：

## 高雄市政府經濟發展局 函

地址：80203高雄市苓雅區四維三路2號  
承辦單位：經濟發展局招商處  
承辦人：葉雅雲  
電話：07-3368333#2893  
電子信箱：sylvia77@kcg.gov.tw  
傳真：07-5360611

824

高雄市燕巢區角宿里義大路6號1樓

受文者：義饗樂股份有限公司

發文日期：中華民國104年11月23日

發文字號：高市經發招字第10436566100號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：

主旨：有關貴公司提送「變更高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫（修訂土地使用分區管制要點第23條）計畫書」一案，復如說明，請 查照。

說明：

- 一、復 貴公司104年10月21日(104)義饗樂行字第10410002號函及(104)富通行字第10410002號函。
- 二、貴公司於旨揭都市計畫區內特商C街廓欲興建「義大亞洲帝國大樓」開發案，經本府認定尚屬都市計畫法第27條第1項第3款範疇，請貴公司檢具都市計畫書圖，並依據相關法令辦理後續都市計畫變更程序。

正本：義饗樂股份有限公司、富通開發股份有限公司

副本：高雄市政府都市發展局、本局招商處

局長 曾文生

## 附件二

「高雄市凹子底地區工十農廿部分地區變更都市範圍  
整體開發計畫」環境影響差異分析報告(第三次變更)  
定稿本同意備查函文與停車數量規範內容摘錄資料

正 本

發文方式：郵寄

檔 號：

保存年限：

## 高雄市政府 函

840

高雄市大樹區三和里學城路1段29號

地址：83347高雄市鳥松區澄清路834號

承辦單位：環境保護局綜合計畫科

承辦人：蔡秀美

電話：07-7351500分機2510

傳真：07-7335543

電子信箱：b2012@kcg.gov.tw

受文者：義饗樂股份有限公司

發文日期：中華民國104年9月7日

發文字號：高市府環綜字第10438671600號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如說明

主旨：有關貴公司檢送「高雄市凹子底地區工十、農廿部份地區變更都市範圍整體開發計畫環境影響差異分析報告(第三次變更)」定稿本(併同電腦檔案)25份，本府同意備查，請查照。

說明：

- 一、復貴公司104年8月25日(104)燁興行字第I21-10408008號函。
- 二、檢附本府核定之「高雄市凹子底地區工十、農廿部份地區變更都市範圍整體開發計畫環境影響差異分析報告(第三次變更)」定稿本2份，請確實依定稿本內容及承諾事項辦理。
- 三、副本(均含定稿本乙份)抄送本府都市發展局、工務局、交通局、消防局、水利局、地政局及環境保護局，請依本定稿內容核發相關許可，其許可內容不得與環境影響評估書件及審查結論牴觸。

正本：燁興企業股份有限公司、中鴻鋼鐵股份有限公司、義大華都企業股份有限公司、義大華悅酒店股份有限公司、富通開發股份有限公司、義饗樂股份有限公司

副本：高雄市政府都市發展局、高雄市政府工務局、高雄市政府交通局、高雄市政府消防局、高雄市政府水利局、高雄市政府地政局、高雄市政府環境保護局

市長 陳 菊

第1頁 共2頁

本案依分層負責規定授權機關首長判發



高雄市凹子底地區工十農廿部份地區  
變更都市範圍整體開發計畫  
環境影響差異分析報告  
(第三次變更)  
(定稿本)

開發單位：燁興企業股份有限公司

中鴻鋼鐵股份有限公司

義大華都企業股份有限公司

義大華悅酒店股份有限公司

富通開發股份有限公司

義饗樂股份有限公司

環評單位：能碩工程顧問股份有限公司

中華民國 104 年 8 月

總表一 高雄市凹子底地區工十農廿部份地區變更都市範圍整體開發計畫變更內容差異對照表（全區）

| 項 目                 | 88 年度環說書件                                                                                                                | 本次變更計畫<br>(第三次變更)                                                                                                                                                                                                                       |                                  | 本 次 變 更 說 明                                                                                                                                                                                                                              |
|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 一、開發單位              | 燁興企業股份有限公司<br><br>中鴻鋼鐵股份有限公司                                                                                             | 全 區                                                                                                                                                                                                                                     | 燁興企業股份有限公司<br><br>中鴻鋼鐵股份有限公司     | 為繼續履行原 88 年通過之環說書件內容及審查結論，以及後續因個案因素提出之環評書件履行責任爭議問題，開發單位除原申請者燁興、中鴻二家公司之外，將增列各區已提出開發案之開發單位，明列其相關責任劃分。                                                                                                                                      |
|                     |                                                                                                                          | 特商B區<br>(好市多案)                                                                                                                                                                                                                          | 中鴻鋼鐵股份有限公司                       |                                                                                                                                                                                                                                          |
|                     |                                                                                                                          | 特商B區<br>(義大亞洲廣場案)                                                                                                                                                                                                                       | 義大華都企業股份有限公司<br><br>義大華悅酒店股份有限公司 |                                                                                                                                                                                                                                          |
|                     |                                                                                                                          | 特商C區<br>(義大亞洲帝國案)                                                                                                                                                                                                                       | 富通開發股份有限公司<br><br>義饗樂股份有限公司      |                                                                                                                                                                                                                                          |
| 二、全區規劃配置<br>及使用用途   | 1.詳見圖 1-1-3 (88 年度環說書件 5.3.1-8 商業區平面配置圖)<br>2.詳見表 1-1-3 (88 年度環說書件表 5.3.1-9 預定開發內容構成分配表)                                 | 1.特定商業專用區以開發強度管制（建蔽率 60%、容積率 630%）。<br>2.使用用途應符合「工十」、「農廿」整體開發案細部計畫（附件一）土地使用分區管制要點及表 1-3-2 使用分類及設施內容之規定。<br>3.使用分類構成視個案實際需求考量，彈性規劃。                                                                                                      |                                  | 原案環說書核定迄今，已 15 年，原規劃配置、使用用途及使用分類構成已不符合時宜，基於商業競爭及均衡商業區整體發展之考量，故擬廢除使用分類構成比例之限制，使用分類構成可視個案需求，彈性調整，並以開發強度來管制開發。<br><br>不違反特定商業專用區土地使用規定的原則之下，應以個案開發強度來管制，此可符合環境影響評估總量管制之精神，亦可使不同開發性質個案在合法範圍內彈性規劃其附屬設施。                                       |
| 三、污水處理方式<br>及污水回收比例 | 特商 A、B、C 區分別設一處污水處理用地，共同處理各分區所產生之污水，已不符合時宜，現階段污水處理方式及放流量應依各開發案實際需求申請，並經環保局審核後設置。環說書核定 40～50%放流水於符合民國 87 年放流水標準後始排入公共下水道。 | 1.刪除特商 A、B、C 區污水處理廠用地之設置，視各區污水性質及污水回收再利用規劃之不同，污水處理方式採部分納管、部分回收再利用，其中納管方式，依「高雄市污水下水道使用管理自治條例」之規定，申請直接納管公共污水下水道系統。另外回收再利用方式，係依污水回收使用用途，設置污水處理設施，處理後之中水需符合回收再利用用途之水質標準。<br>2.各區為能有效掌控污水回收比例並確實達到污水回收之目的，應建立分區分案檢討回收比例之機制，污水回收比例應達至少 50%以上。 |                                  | 本案係位於高雄市政府已完成污水下水道建設及實施地區，故應依「高雄市污水下水道使用管理自治條例」(101 年 12 月 27 日制定)納管處理污水；若由各開發案依環說書規定先自行設置污水處理設備處理污水至放流水標準後，再付費納管排入污水下水道系統，此將造成開發業者負擔雙重污水處理操作費用，增加開發業者成本，明顯不合情理，且造成資源浪費。<br><br>中水回收用途上，原環說書規劃消防用水採用中水，基於安全衛生考量，實務上消防用水補充水量，並不適以中水回收再利用。 |
| 四、停車數量              | 依「建築技術規則」及「高雄市鼓勵建築物增設停車空間實施要點」之規定設置汽車及機車停車位。                                                                             | 依現行「建築技術規則」之規定檢討設置汽、機車停車位。                                                                                                                                                                                                              |                                  | 現階段因周邊大眾運輸系統相當便捷，包括公車、高雄市捷運系統，以及北側大順路沿線預計 108 年通車之高雄環狀輕軌路線，其停車需求已可大幅降低。另「高雄市鼓勵建築物增設停車空間實施要點」已廢止，增設規定已無法源。                                                                                                                                |

# 附件三

「高雄市凹子底地區工十農廿部分地區變更都市範圍  
整體開發計畫」環境影響差異分析報告(第三次變更)  
定稿本」交通分析資料

## 第一章

### 1-3 本次變更計畫內容說明

#### 交通相關內容

水下水道者，應於開工前向主管機關申請核准。另以成本效益考量，若由新建之開發建案自行設置污水處理設備處理污水至放流水標準後始排入污水下水道系統，再付費委託高雄市政府污水處理廠處理，實將增加開發業者及高雄市政府之污水處理設置及操作成本，造成資源的雙重浪費。

故本案污水處理方式擬變更修正為：『刪除特商 A、B、C 區污水處理廠用地之設置，視各區污水性質及污水回收再利用規劃之不同，污水處理方式採部分納管、部分回收再利用，其中納管方式，依「高雄市污水下水道使用管理自治條例」之規定，申請直接納管公共污水下水道系統。另外回收再利用方式，係依污水回收使用用途，設置污水處理設施，處理後之中水需符合回收再利用用途之水質標準。』故其污水經高雄市污水處理廠處理後水質仍可符合放流水標準，不致對河川水體造成影響。

2. 中水回收用途上，原環說書規劃消防用水採用中水，基於安全衛生考量，實務上消防用水補充水量，並不適以中水回收再利用。

擬修正變更為：『各區為能有效掌控污水回收比例並確實達到污水回收之目的，應建立分區分案檢討回收比例之機制，污水回收比例應達至少 50%以上。』

#### 四、停車數量

##### （一）變更緣由

根據原環說停車空間-商業區建物地下室內停車場之規劃，係依「建築技術規則」之規定提供 3,765 個法定停車位，並同時依「高雄市鼓勵建築物增設停車空間實施要點」之規定增設 2,747 個汽車停車位，總計本開發案共提供 6,512 個汽車停車位及 4,706 個機車停車位。

經查「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」之土地使用分區管制要點第 23 條：建築基地內汽車、機車之停車空間應設置於室內。並應依據民國 88 年 10 月之「高雄市凹子底地區『工 10』『農 20』部分地區變更都市計畫範圍第一期發展區博愛廣場開發計畫環境影響說明書」定稿本之規定，全區應提供汽車停車位總量為 6,512 部，機車停車位總量為 4,706 部。參照「建築技術規則」之規定，訂定各區最少應設置停車數量如下：特商 A 應設汽車

停車位 904 部、機車位 653 部；特商 B 應設汽車停車位 2,410 部、機車位 1,742 部；以及特商 C 應設汽車停車位 451 部、機車位 326 部。

## （二）變更說明

現階段（1）周邊大眾運輸系統相當便捷，包括公車、高雄市捷運系統，以及北側大順路沿線預計 108 年通車之高雄環狀輕軌路線，其停車需求已可大幅降低。（2）「高雄市鼓勵建築物增設停車空間實施要點」已廢止，增設規定已無法源。故依現行「建築技術規則」之規定來檢討設置汽、機車停車位應可滿足實際需求。

## 五、特商 C 區主要變更內容

本次變更項目之內容與原核定計畫內容之差異說明詳參總表二所示，變更內容說明如下：

### （一）規劃配置及使用用途

1. 特商 C 區擬規劃興建一棟地下 7 層、地上 47 層之商場、電影院及辦公室之綜合商業大樓(詳圖 1-3-1 及圖 1-3-2)，建築面積 5,498.65 m<sup>2</sup>，建蔽率 59.99%，總容積樓地板面積 87,071.78 m<sup>2</sup>，容積率 629.99%，皆符合土地使用強度建蔽率 60%、容積率 630%之規定。

特商 C 區之總容積樓地板面積計 87,071.78 m<sup>2</sup>，未逾越 88 年度環說書件規劃 88,135 m<sup>2</sup>。

2. 特商 C 區為迎合市場需求、提高市場競爭力，將導入更多元性、永續經營方式之商業大樓型態，使用用途主要為商場、電影院及辦公室等綜合商業型態，故特商 C 區規劃之使用用途皆符合「工十」、「農廿」整體開發案細部計畫一附件一土地使用分區管制要點（詳附錄二）及「表 1-3-2 變更後本計畫預定開發之使用分類及設施內容」之規定。

## 第二章

### 2-6 交通現況



## 2-6 交通現況

### 一、道路現況

本計畫區鄰近主要道路系統包括博愛一路、博愛二路、自由一路、自由二路、大順一路、龍德新路、新順路、新德路、富國路及富民路等，道路現況幾何特性如表 2-6-1 所示。

表 2-6-1 基地周邊主、次要道路幾何特性一覽表

| 路名及區位 |           | 路權寬度<br>(公尺) | 單向<br>車道分配 | 分隔<br>型態 | 人行<br>道寬<br>(公尺) | 停車管制    |
|-------|-----------|--------------|------------|----------|------------------|---------|
| 博愛一路  | 大順一路-龍德新路 | 40           | 2 快 1 混    | 中央分隔     | 3.5~5.0          | 汽、機車停車位 |
|       | 龍德新路-同盟一路 |              |            | 中央快慢     |                  |         |
| 博愛二路  | 至聖路-大順一路  | 40           | 2 快 1 混    | 中央分隔     | 3.5~5.0          | 汽、機車停車位 |
| 自由一路  | 大順一路-龍德新路 | 22           | 1 快 2 混    | 標線分隔     | 1.5~2.0          | 汽、機車停車位 |
|       | 龍德新路-河堤南路 | 18           | 1 快 1 混    |          | 1.5~9.5          | 紅黃線管制停車 |
| 自由二路  | 至聖路-大順一路  | 22           | 1 快 2 混    | 標線分隔     | 1.5~2.0          | 汽、機車停車位 |
| 大順一路  | 博愛二路-自由二路 | 30           | 1 快 2 混    | 中央分隔     | 1.5~2.0          | 汽、機車停車位 |
| 龍德新路  | 博愛一路-自由一路 | 20           | 2 混        | 標線分隔     | 1.5~4.5          | 汽、機車停車位 |
| 新順路   | 大順一路-龍德新路 | 20           | 2 混        | 標線分隔     | 1.5~2.0          | 汽、機車停車位 |
| 新德路   | 新順路-龍德新路  | 20           | 2 混        | 標線分隔     | 1.5~2.0          | 汽、機車停車位 |
| 富國路   | 至聖路-大順一路  | 15           | 2 混        | 標線分隔     | —                | 汽、機車停車位 |
| 富民路   | 至聖路-大順一路  | 15           | 2 混        | 標線分隔     | —                | 汽、機車停車位 |

註：“快”為快車道，“混”為快慢混合車道。

#### (一) 博愛一路

本案評估範圍內之博愛一路位於基地西側(大順一路至龍德新路)，為高雄市南、北向主要道路之一。路寬 40 公尺，採中央分隔，雙向車道配置各為 2 快車道與 1 混合車道，道路兩側多為紅線管制停車，部分路段設有汽、機車停車格，道路兩側現有 3.5~5.0 公尺寬人行道設施。

本案評估範圍內之博愛一路位於基地西側(龍德新路至同盟一路)，為高雄市

南、北向主要道路之一。路寬 40 公尺，採快慢車道分隔、中央分隔，雙向車道配置各為 2 快車道與 1 混合車道，道路兩側多為紅線管制停車，部分路段設有機車停車格，道路兩側現有 3.5~5.0 公尺寬人行道設施。

## （二）博愛二路

本案評估範圍內之博愛二路位於基地西側(至聖路至大順一路)，為高雄市南、北向主要道路之一。路寬 40 公尺，採中央分隔，雙向車道配置各為 2 快車道與 1 混合車道，道路兩側多為紅線管制停車，部分路段設有汽、機車停車格，道路兩側現有 3.5~5.0 公尺寬人行道設施。

## （三）自由一路

本案評估範圍內之自由一路位於基地東側(大順一路至龍德新路)，為高雄市南、北向主要道路之一。路寬 22 公尺，採標線分隔，雙向車道配置各為 1 快車道與 2 混合車道，道路兩側設有汽、機車停車格，道路兩側現有 1.5~2 公尺寬人行道設施。

本案評估範圍內之自由一路位於基地東側(龍德新路至河堤南路)，為高雄市南、北向主要道路之一。路寬 18 公尺，採標線分隔，雙向車道配置各為 1 快車道與 1 混合車道，道路兩側多為紅線管制停車，道路兩側現有 1.5~9.5 公尺寬人行道設施。

## （四）自由二路

本案評估範圍內之自由二路位於基地東側(至聖路至大順一路)，為高雄市南、北向主要道路之一。路寬 22 公尺，採中央標線分隔，雙向車道配置各為 1 快車道與 2 混合車道，道路兩側設有汽、機車停車格，道路兩側現有 1.5~2.0 公尺寬人行道設施。

## （五）大順一路

本案評估範圍內之自由二路緊鄰基地北側(博愛二路至自由二路)，為高雄市東、西向主要道路之一。路寬 30 公尺，採中央分隔，雙向車道配置各為 1 快車道與 2 混合車道，道路兩側多為紅線管制停車，部分路段設有汽、機車停車格，道路兩側現有 1.5~2.0 公尺寬人行道設施。

### （六）龍德新路

本案評估範圍內之龍德新路緊鄰基地南側(博愛一路至自由一路)，路寬 20 公尺，採標線分隔，雙向車道配置各為 2 混合車道，道路兩側設有汽、機車停車格，道路兩側現有 1.5~4.5 公尺寬人行道設施。

### （七）新順路

本案評估範圍內之新順路緊鄰基地西側(大順一路至龍德新路)，路寬 20 公尺，採標線分隔，雙向車道配置各為 2 混合車道，道路兩側設有汽、機車停車格，道路兩側現有 1.5~2.0 公尺寬人行道設施。

### （八）新德路

本案評估範圍內之新德路位於基地西側(新順路至龍德新路)，路寬 20 公尺，採標線分隔，雙向車道配置各為 2 混合車道，道路兩側設有汽、機車停車格，道路兩側現有 1.5~2.0 公尺寬人行道設施。

### （九）富國路

本案評估範圍內之富國路位於基地北側(至聖路至大順一路)，路寬 15 公尺，採標線分隔，雙向車道配置各為 2 混合車道，道路兩側設有汽、機車停車格，道路兩側現無人行道設施。

### （十）富民路

本案評估範圍內之富民路位於基地北側(至聖路至大順一路)，路寬 15 公尺，採標線分隔，雙向車道配置各為 2 混合車道，道路兩側設有汽、機車停車格，道路兩側現無人行道設施。

## 二、大眾運輸系統現況

基地周邊公車系統主要以市區公車為主，基地半徑 500 公尺範圍內共有 10 處公車站位，基地周邊公車路線經過最多為「捷運凹子底」站，共有 4 條路線經過。基地周邊公車路線主要以連接高雄火車站周邊與高雄市左營區為主，相關公車營運資訊如圖 2-6-1 所示。

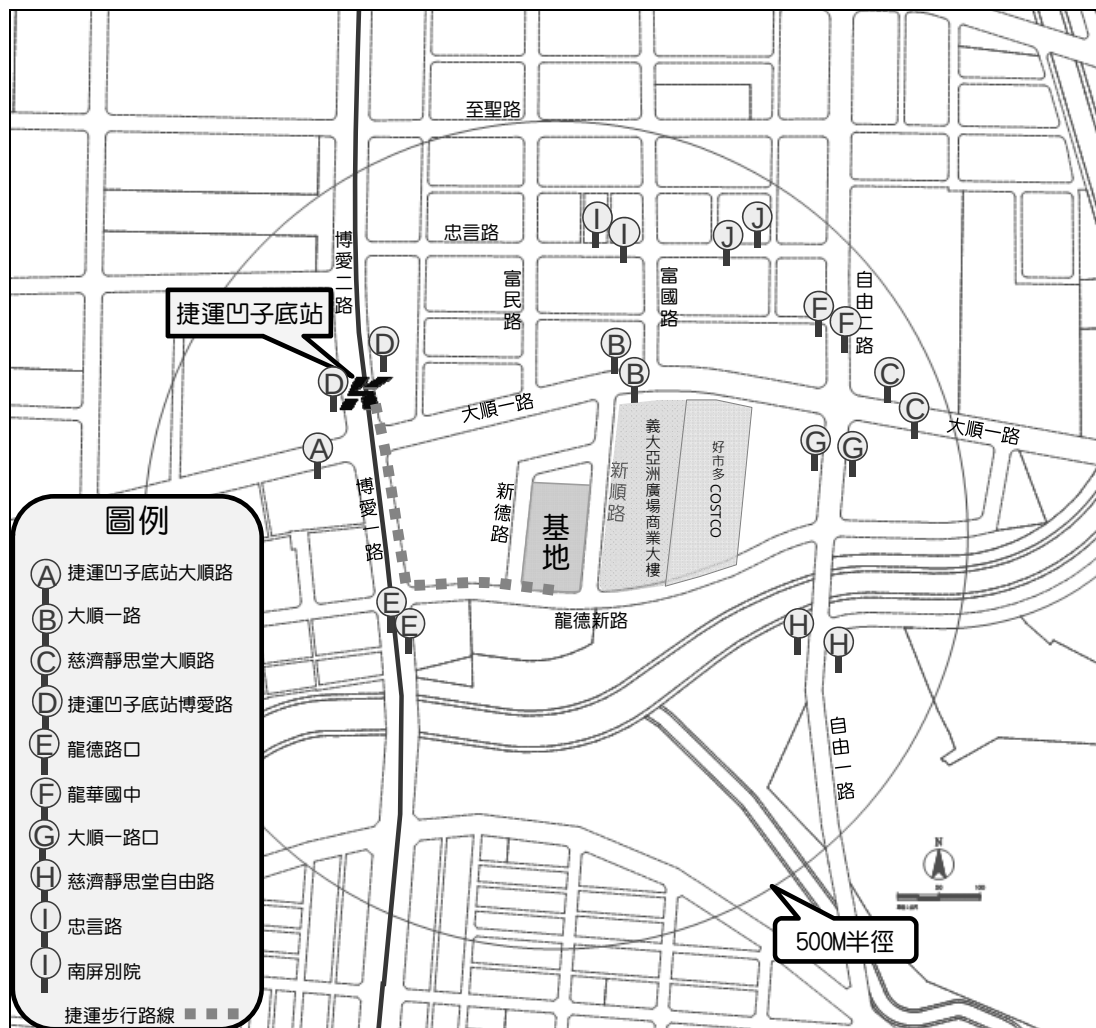


圖 2-6-1 基地附近大眾運輸系統路線及站位現況圖

### 三、停車供需現況分析

#### (一) 停車供給

##### 1. 路外停車

經本計畫實際調查，基地周邊共有 5 處路外停車場，有 1 處停車場提供計次收費，2 處停車場提供月租，另 3 處停車場為計時收費。計次收費之停車場多為附近住戶車輛，因每次 50 元或當日當次最高 100 元等收費方式較吸引附近住戶長時間停放；另私人月租停車場經詢問皆已滿租；另 3 處計時停車場因每小時收費多為 30 元以上，多為附近前往醫院與銀行等民眾臨時停放，周轉率也較高。基地周邊路外停車場位置如圖 2-6-2。

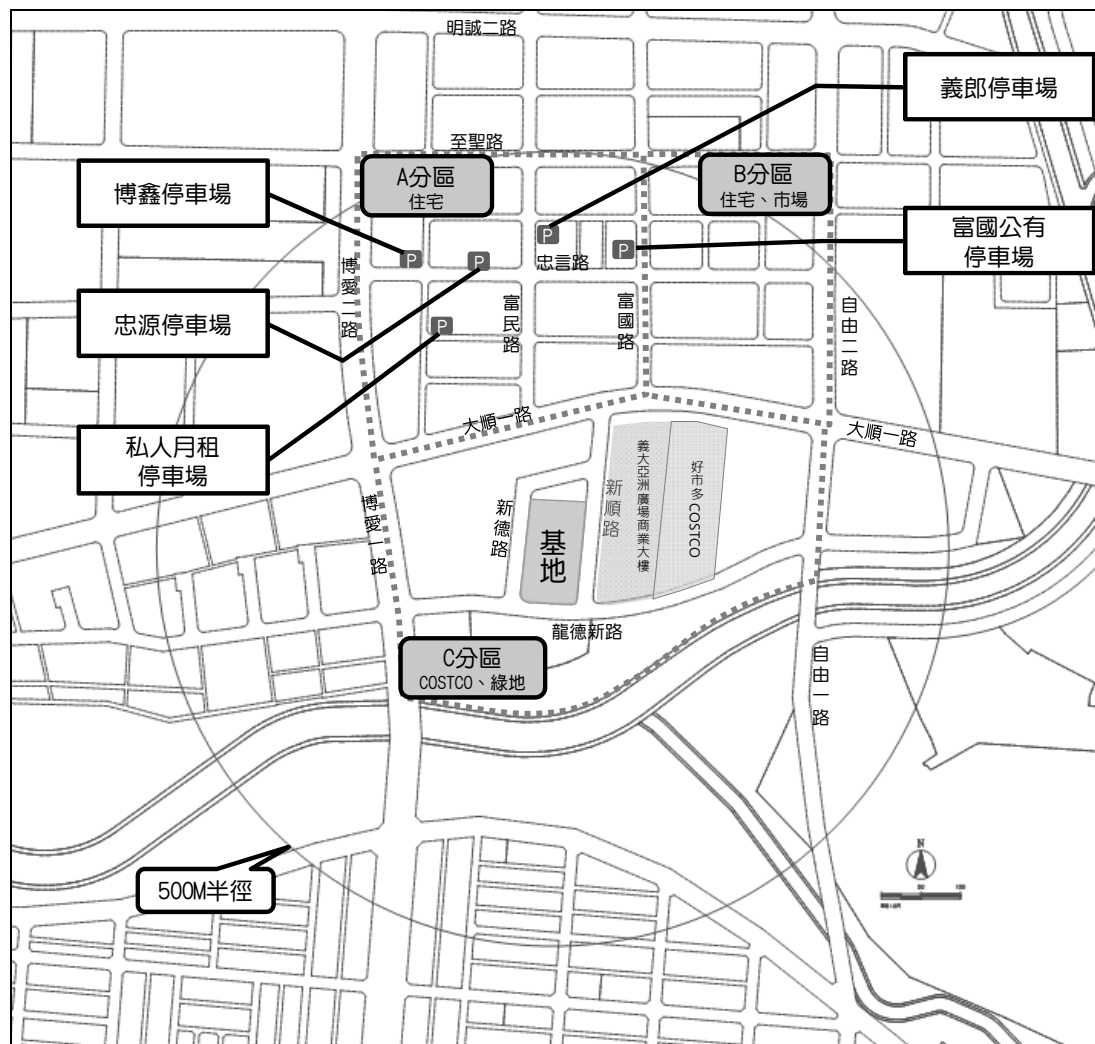


圖 2-6-2 基地周邊路外停車場位置示意圖

## (2) 路邊停車

本計畫之路邊停車供給估算方式，主要參考高雄市政府交通局「高雄市汽車停車供需現況調查暨增進停車供給策略規劃」之調查評估方式(民國 96 年 7 月)，其中住宅區或商業區道路無格位停車供給數之推估方式，依建物種類共區分為大廈住宅、騎樓式公寓及車庫透天住宅等三種之停車供給估算，基地周邊汽、機車路邊停車供給情形如表 2-6-2 所示。目前基地周邊道路如龍德新路、新順路、新德路、自由一路與自由二路採計次收費，另大順一路、博愛一路、博愛二路與至聖路因停車需求較高，因此路邊停車格採計時收費，以提高停車周轉率。

基地周邊之 A、B 分區土地使用類型多為車庫透天住宅，該透天住宅 1 樓多規劃有車庫，因此鄰近建案地面層多為車庫出入口通道。考量一般民眾無法

停放於車庫前之路邊，否則將妨礙住戶車輛進出，因此本計畫並無計算透天住宅車庫前方之停車供給數量，便於詳實呈現該區實際公眾使用停車供給情況，此部分之停車供給估算，亦符合高雄市政府交通局「高雄市汽車停車供需現況調查暨增進停車供給策略規劃」之調查評估方式。

本計畫調查範圍內之路邊汽車位總供給為 476 席，其中有格位 380 席，無格位 96 席。本計畫調查範圍內機車停車位總供給為 590 席(含路邊與人行道有劃設格位者)，機車供給數量計算係採路邊及人行道實際劃設公有機車停車格統計數量。

表 2-6-2 基地周邊路外停車場資訊

| 區位   | 汽車  |    |     | 機車  |     |     |
|------|-----|----|-----|-----|-----|-----|
|      | 有格  | 無格 | 小計  | 路邊  | 人行道 | 小計  |
| A 分區 | 92  | 32 | 123 | 126 | 160 | 286 |
| B 分區 | 82  | 30 | 109 | 88  | 66  | 154 |
| C 分區 | 206 | 34 | 236 | 140 | 10  | 150 |
| 合計   | 380 | 96 | 468 | 328 | 236 | 590 |

資料來源：本計畫交通影響評估報告調查整理。

## 2. 停車需求

本計畫根據高雄市政府交通局出版之「高雄市汽車停車供需現況調查暨增進停車供給策略規劃」報告，所規範之停車需求數量計算原則，估算各交通分區之汽、機車需求。

### (1) 汽車需求

由實際調查資料顯示，基地周邊平常日整體最高汽車停車需求時段發生於 18-19 時，總停車需求為 994 席汽車；基地周邊例假日整體最高汽車停車需求時段發生於 19-20 時，總停車需求為 931 席汽車。

### (2) 機車需求

由實際調查資料顯示，基地周邊平常日整體最高機車停車需求時段發生於 18-19 時，總停車需求為 2,262 席機車；基地周邊例假日整體最高機車停車需求時段發生於 18-19 時，總停車需求為 2,081 席機車。

### 3. 需供比分析

本案針對 3 處交通分區之停車供給與需求數量進行分析，基地周邊交通分區 A 與 B 兩分區汽車需供比均大於 1，表示鄰近分區均有汽車位不足情況。基地周邊平常日整體汽車需供比分析為 1.57、例假日整體汽車需供比分析為 1.47，顯示基地周邊平常日與例假日汽車停車需求高於停車供給。

另 A 及 B 分區多為住宅使用，且部分建物地面層做為商業使用，導致路邊停車需求高，在路邊停車供給不足情況下，附近居民將車輛停放於路邊停車空間後便不敢移動，怕無法再找到停車位，造成停車周轉率過低。基地周邊整體汽、機車需供比情形如表 2-6-3、表 2-6-4 及圖 2-6-3 所示。

表 2-6-3 基地周邊平常日停車供需分析

| 分區 | 汽車        |           |               |              | 機車        |           |              |
|----|-----------|-----------|---------------|--------------|-----------|-----------|--------------|
|    | 需求<br>(D) | 供給<br>(S) | 不足<br>(D)-(S) | 需供比<br>(D/S) | 需求<br>(D) | 供給<br>(S) | 需供比<br>(D/S) |
| A  | 566       | 288       | 278           | 1.97         | 1459      | 286       | 5.10         |
| B  | 270       | 109       | 161           | 2.48         | 695       | 154       | 4.51         |
| C  | 158       | 236       | —             | 0.67         | 108       | 150       | 0.72         |
| 整體 | 994       | 633       | 361           | 1.57         | 2262      | 590       | 3.83         |

註：本案交通影響評估報告交通調查分析。

表 2-6-4 基地周邊例假日停車供需分析

| 分區 | 汽車        |           |               |              | 機車        |           |              |
|----|-----------|-----------|---------------|--------------|-----------|-----------|--------------|
|    | 需求<br>(D) | 供給<br>(S) | 不足<br>(D)-(S) | 需供比<br>(D/S) | 需求<br>(D) | 供給<br>(S) | 需供比<br>(D/S) |
| A  | 532       | 288       | 244           | 1.85         | 1258      | 286       | 4.40         |
| B  | 237       | 109       | 128           | 2.17         | 691       | 154       | 4.49         |
| C  | 162       | 236       | —             | 0.69         | 132       | 150       | 0.88         |
| 整體 | 931       | 633       | 298           | 1.47         | 2081      | 590       | 3.53         |

註：本案交通影響評估報告調查分析。



圖 2-6-3 平常日與例假日各交通分區停車供比示意圖

#### 四、人行系統現況

基地半徑 500 公尺範圍內並無地下道、天橋等路口行人穿越設施，各路口均設有枕木紋行人穿越道，主要道路人行道寬度多介於 1.5~9.5 公尺，但鄰近區域亦常有汽、機車違規佔用人行道設施，以及沿線商家常於人行道擺設廣告旗幟及雜物，妨礙行人通行等情況發生，基地周邊行人設施分布如圖 2-6-4 所示。





圖 2-6-4 基地周邊人行設施現況示意圖

## 五、交通量與服務水準分析

本計畫係開發作為商業使用，為掌握基地鄰近道路交通量特性，本計畫針對基地周邊主、次要道路進行平常日及例假日之背景交通資料調查，調查項目為路口轉向交通量及路段旅行速率，以了解基地平常日及例假日尖峰時段之路段及路口服務水準。相關調查地點如圖 2-6-5 所示。



圖 2-6-5 路口轉向交通量與路段旅行速率調查地點

### (一) 路段旅行速率服務水準分析

現況道路服務水準分析結果如表 2-6-5 所示。根據分析結果，大順一路、博愛一、二路為高雄市主要聯絡道路，其中大順一路為位於基地北側之主要道路，且基地東側有大型賣場 COSTCO；博愛一路、二路為往來高雄市區南北向之主要道路，此二條道路通過性交通量較大，昏峰時段路段服務水準多為 E 級。因例假日之工作與通學之交通旅次較低，基地周邊僅大型賣場 COSTCO 為交通量吸引點，現況基地周邊道路路段服務水準皆能維持在 D 級以上。

表 2-6-5 基地現況平日與例假日尖峰主要路段服務水準分析

| 道路           | 路段    | 方向 | 容量    | 平日晨峰小時       |      |          |                | 平日昏峰小時           |      |          |                | 例假日尖峰小時      |      |          |                |
|--------------|-------|----|-------|--------------|------|----------|----------------|------------------|------|----------|----------------|--------------|------|----------|----------------|
|              |       |    |       | 交通量<br>(PCU) | V/C  | 旅行<br>速率 | 速率<br>服務<br>水準 | 交通<br>量<br>(PCU) | V/C  | 旅行<br>速率 | 速率<br>服務<br>水準 | 交通量<br>(PCU) | V/C  | 旅行<br>速率 | 速率<br>服務<br>水準 |
| 博愛二路         | 至聖路   | 往南 | 3,600 | 2,528        | 0.70 | 23.2     | D              | 1,929            | 0.54 | 20.1     | D              | 2,145        | 0.60 | 20.1     | D              |
|              | -大順一路 | 往北 | 3,600 | 1,700        | 0.47 | 20.2     | D              | 2,503            | 0.70 | 20.4     | D              | 2,272        | 0.63 | 20.3     | D              |
| 博愛一路         | 大順一路  | 往南 | 3,600 | 2,550        | 0.71 | 20.9     | D              | 2,461            | 0.68 | 19.7     | E              | 2,215        | 0.62 | 21.2     | D              |
|              | -龍德新路 | 往北 | 3,600 | 1,969        | 0.55 | 21.9     | D              | 2,584            | 0.72 | 18.2     | E              | 2,444        | 0.68 | 20.2     | D              |
|              | 龍德新路  | 往南 | 3,600 | 2,830        | 0.79 | 23.7     | D              | 2,667            | 0.74 | 19.9     | E              | 2,262        | 0.63 | 23.9     | D              |
|              | -同盟一路 | 往北 | 3,600 | 2,048        | 0.57 | 24.5     | D              | 2,751            | 0.76 | 19.7     | E              | 2,495        | 0.69 | 25.0     | D              |
| 自由一路<br>自由二路 | 至聖路   | 往南 | 2,790 | 1,565        | 0.56 | 20.8     | D              | 1,005            | 0.36 | 21.2     | D              | 875          | 0.31 | 21.4     | D              |
|              | -龍德新路 | 往北 | 2,790 | 982          | 0.35 | 20.0     | D              | 1,230            | 0.44 | 21.1     | D              | 1,369        | 0.49 | 21.3     | D              |
| 自由一路         | 龍德新路  | 往南 | 2,790 | 1,315        | 0.47 | 21.9     | D              | 1,109            | 0.40 | 20.9     | D              | 1,237        | 0.44 | 23.7     | D              |
|              | -同盟一路 | 往北 | 2,790 | 751          | 0.27 | 22.6     | D              | 1,328            | 0.48 | 22.4     | D              | 1,461        | 0.52 | 21.8     | D              |
| 大順一路         | 博愛一路  | 往東 | 3,600 | 1,109        | 0.31 | 22.1     | D              | 1,526            | 0.42 | 19.6     | E              | 1,420        | 0.39 | 22.0     | D              |
|              | -富國路  | 往西 | 3,600 | 1,166        | 0.32 | 22.4     | D              | 1,117            | 0.31 | 19.9     | E              | 1,304        | 0.36 | 22.7     | D              |
|              | 富國路   | 往東 | 3,600 | 1,440        | 0.40 | 20.8     | D              | 1,483            | 0.41 | 19.4     | E              | 1,520        | 0.42 | 20.5     | D              |
|              | -龍德新路 | 往西 | 3,600 | 1,266        | 0.35 | 21.1     | D              | 1,256            | 0.35 | 20.6     | D              | 1,349        | 0.37 | 20.7     | D              |
| 龍德新路         | 博愛一路  | 往東 | 1,860 | 254          | 0.14 | 25.3     | C              | 458              | 0.25 | 25.6     | C              | 510          | 0.27 | 26.4     | C              |
|              | -自由一路 | 往西 | 1,860 | 256          | 0.14 | 25.5     | C              | 335              | 0.18 | 25.2     | C              | 424          | 0.23 | 27.6     | C              |

註：1. 本計畫交通影響評估報告分析整理。

2. 旅行速率單位為 KPH。

## (二) 路口平均延滯服務水準分析

### 1. 路口轉向交通量

本計畫針對鄰近基地之「博愛一路/大順一路」、「博愛一路/龍德路」、「富國路/大順一路」、「自由一路/大順一路」、「自由一路/龍德新路」及「自由一路/同盟一路」等 6 處路口，選擇平常日 07:00~09:00、17:00~19:00，以及例假日 16:00~18:00 進行路口轉向交通量調查，以進一步探討路口交通量特性及評估服務水準，依據實際調查平常日路口轉向資料，得知「博愛二路/大順一路」路口通過交通量最高，晨峰小時通過路口總交通量為 6,360PCU，昏峰小時通過路口總交通量為 7,024PCU。依據實際調查例假日路口轉向量資料，得知「愛二路/大順一路」博路口通過交通量最高，尖峰小時通過路口總交通量為 6,628PCU。

### 2. 路口服務水準之評估

為評估現況基地附近各路口之服務水準，本計畫輸入路口轉向交通量、道路幾何設計及路口時制計畫等，以交通軟體 HCS 評估現況平常日晨峰及昏峰之路口服務水準，並依據 2011 年公路容量手冊號誌化路口服務水準為評斷標準，各路口之平均延滯及服務水準評估結果如表 2-6-6 所示。

交通路口影響分析結果，平常日及例假日「博愛一路/大順一路」及「自由一路/大順一路」路口因通過性交通量大，且該路口號誌週期較長，因此尖峰時段該路口服務水準為 D 級；平常日及例假日「自由一路/同盟一路」路口，因為五叉路口，且該路口號誌週期較長，因此尖峰時段該路口服務水準為 D 級，其餘路口服務水準尚可維持 C 級以上，基地周邊平常日及例假日尖峰小時路段及路口服務水準如圖 2-6-6 所示。

表 2-6-6 基地現況平常日與例假日尖峰主要路口服務水準分析

| 路口<br>名稱      | 路口圖示 | 方向 | 平常日晨峰小時     |      |          | 平常日昏峰小時     |      |          | 例例假日尖峰小時    |   |          |      |   |   |
|---------------|------|----|-------------|------|----------|-------------|------|----------|-------------|---|----------|------|---|---|
|               |      |    | 平均延滯<br>(秒) |      | 服務水<br>準 | 平均延滯<br>(秒) |      | 服務水<br>準 | 平均延滯<br>(秒) |   | 服務水<br>準 |      |   |   |
| 博愛一路/<br>大順一路 |      | A  | 73.0        | 49.9 | E        | D           | 77.8 | 53.8     | E           | D | 66.6     | 46.3 | E | D |
|               |      | B  | 34.9        |      | C        |             | 52.1 |          | D           |   | 43.5     |      | C |   |
|               |      | C  | 53.2        |      | D        |             | 60.1 |          | E           |   | 44.8     |      | C |   |
|               |      | D  | 48.0        |      | D        |             | 35.9 |          | C           |   | 39.4     |      | C |   |
| 博愛一路/<br>龍德路  |      | A  | 51.9        | 39.2 | D        | C           | 52.7 | 44.5     | D           | C | 55.5     | 31.9 | D | C |
|               |      | B  | 43.5        |      | C        |             | 46.8 |          | D           |   | 33.9     |      | C |   |
|               |      | C  | 53.8        |      | D        |             | 51.7 |          | D           |   | 50.2     |      | D |   |
|               |      | D  | 31.0        |      | C        |             | 40.3 |          | C           |   | 20.2     |      | B |   |
| 富國路/<br>大順一路  |      | A  | 14.7        | 18.6 | A        | B           | 14.7 | 23.9     | A           | B | 14.5     | 21.9 | A | B |
|               |      | C  | 17.1        |      | B        |             | 25.8 |          | B           |   | 22.7     |      | B |   |
|               |      | D  | 42.4        |      | C        |             | 45.4 |          | D           |   | 42.9     |      | C |   |
| 自由一路/<br>大順一路 |      | A  | 36.9        | 47.1 | C        | D           | 37.2 | 47.8     | C           | D | 36.9     | 46.2 | C | D |
|               |      | B  | 58.8        |      | D        |             | 60.1 |          | E           |   | 60.3     |      | E |   |
|               |      | C  | 41.2        |      | C        |             | 41.9 |          | C           |   | 42.3     |      | C |   |
|               |      | D  | 47.6        |      | D        |             | 45.4 |          | D           |   | 42.2     |      | C |   |
| 自由一路/<br>龍德新路 |      | A  | 31.9        | 16.2 | C        | B           | 31.5 | 17.9     | C           | B | 31.4     | 20.1 | C | B |
|               |      | B  | 11.2        |      | A        |             | 13.9 |          | A           |   | 13.2     |      | A |   |
|               |      | C  | 35.2        |      | C        |             | 40.3 |          | C           |   | 43.3     |      | C |   |
|               |      | D  | 12.8        |      | A        |             | 11.9 |          | A           |   | 11.5     |      | A |   |
| 自由一路/<br>同盟一路 |      | A  | 48.8        | 52.2 | D        | D           | 41.9 | 57.9     | C           | D | 34.6     | 51.1 | C | D |
|               |      | B  | 42.5        |      | C        |             | 60.0 |          | E           |   | 31.8     |      | C |   |
|               |      | C  | 49.6        |      | D        |             | 62.0 |          | E           |   | 59.9     |      | D |   |
|               |      | D  | 32.5        |      | C        |             | 36.5 |          | C           |   | 35.1     |      | C |   |
|               |      | E  | 73.2        |      | E        |             | 86.9 |          | F           |   | 79.2     |      | E |   |

資料來源：本計畫交通影響評估報告分析整理。

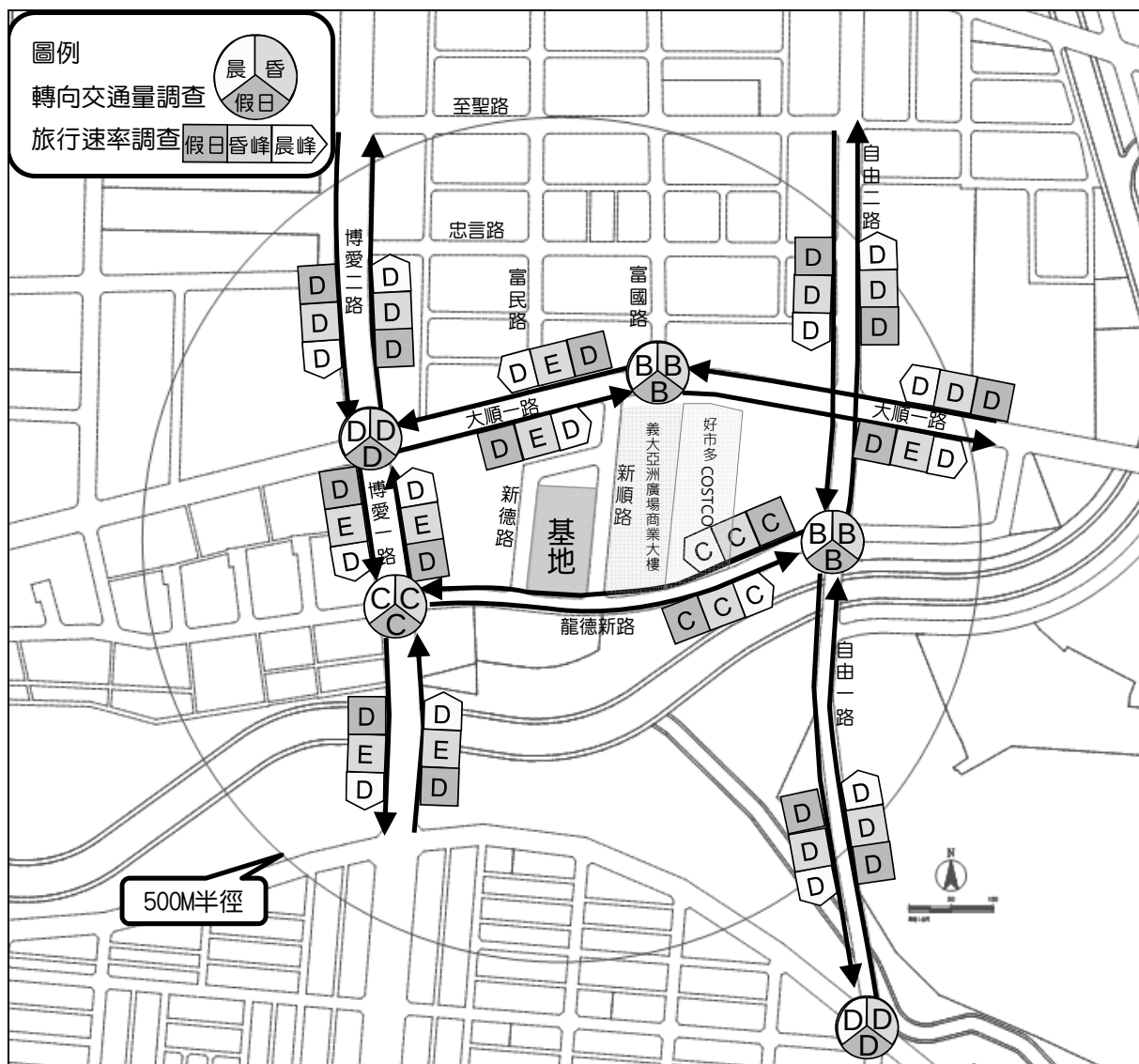


圖 2-6-6 現況平常日及例假日尖峰道路服務水準示意圖

### 第三章

開發行為或環境保護對策

變更後環境影響差異分析

及

3-6 交通影響分析

## 第三章 開發行為或環境保護對策變更後 環境影響差異分析

本次變更計畫主要針對（一）全區開發單位責任劃分、（二）全區規劃配置及使用用途彈性規劃、（三）污水處理方式及污水回收比例合理修正、（四）停車數量檢討。各變更項目對環境影響差異分析說明如下，並彙整如表 3-1 所示。

一、開發單位變更：因應各區陸續進行之開發案，面臨環評書件履行責任爭議問題，增列各區開發單位及其責任範圍劃分，將有助後續開發案件申請之進展，加速本計畫區的開發及地方建設的繁榮發展。

二、全區規劃配置及使用用途：特定商業專用區應基於商業競爭及均衡商業區整體發展之考量，視市場需求予以彈性規劃使用用途，採以個案之開發強度管制，並不逾越原環說書核定之開發強度，此符合環境影響評估總量管制之精神，對環境無衍生新增影響之虞慮。

三、污水處理方式及污水回收比例：配合高雄市政府已完成之公共污水下水道建設，修正污水處理方式及合理調整污水回收比例，故污水已妥善處理及回收再利用，並不致影響河川水體水質。

四、停車數量：因應計畫區周邊大眾運輸系統建設完成，依現行「建築技術規則」之規定來檢討設置汽、機車停車位應可滿足實際需求。採取鼓勵消費民眾使用大眾運輸系統、增設接駁公車等措施，減少私人運具使用，有助減輕鄰近周邊道路服務水準的負荷與車輛排放廢氣之空氣污染問題。



表 3-1 變更後環境影響差異分析表

| 變更項目          | 變更說明                                                                                                                                                  | 影響差異分析說明                                                                                            |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 開發單位          | 原開發單位為燁興企業股份有限公司、中鴻鋼鐵股份有限公司，因應各區陸續進行之開發案，增列各區開發單位及其責任範圍劃分。                                                                                            | 明列各區開發單位及其責任範圍，由各區開發單位各自履行環說書件內容與審查結論所列負擔，解決環評書件履行責任爭議問題，將有助後續開發案件申請之進展，加速本計畫區的開發及地方建設的繁榮發展。        |
| 全區規劃配置及使用用途   | 特定商業專用區原規劃配置、使用分類及設施用途迄今約 15 年之久，已不符合時宜，應基於商業競爭及均衡商業區整體發展之考量，調整商業區使用用途分配比例，並以開發強度來管制開發。                                                               | 特定商業專用區視市場需求予以彈性規劃使用用途，採以個案之開發強度管制（建蔽率 60%、容積率 630%），不逾越原環說書核定之開發強度，此符合環境影響評估總量管制之精神，對環境無衍生新增影響之虞慮。 |
| 污水處理方式及污水回收比例 | 本案係位於高雄市政府已完成污水下水道建設及實施地區，刪除各區污水處理廠用地之設置，視各區污水性質及污水回收再利用規劃之不同，採部分納管、部分回收處理方式。<br>各區為能有效掌控污水回收比例並確實達到污水回收之目的，應建立分區分案檢討回收比例之機制，污水回收比例應達至少 50% 以上。       | 配合高雄市政府已完成之公共污水下水道建設，修正污水處理方式及合理調整污水回收比例，故污水已妥善處理及回收再利用，並不致影響河川水體水質。                                |
| 停車數量          | 現階段（1）周邊大眾運輸系統相當便捷，包括公車、高雄市捷運系統，以及北側大順路沿線預計 108 年通車之高雄環狀輕軌路線，其停車需求已可大幅降低。<br>（2）「高雄市鼓勵建築物增設停車空間實施要點」已廢止，增設規定已無法源。故依現行「建築技術規則」之規定來檢討設置汽、機車停車位應可滿足實際需求。 | 採取鼓勵消費民眾使用大眾運輸系統、增設接駁公車等措施，減少私人運具使用，有助減輕鄰近周邊道路服務水準的負荷與車輛排放廢氣之空氣污染問題。                                |

## 3-6 交通影響分析

### 一、施工期間

未來施工期間主要交通量來源為施工人員上、下班、土方運送車輛及工程車輛進出三方面。本計畫施工期預估約需 50 個月，由施工車輛進出基地及部份施工作業影響道路面積，將對基地周圍道路之服務品質造成影響，因此施工期間可能發生之交通環境影響進行評估分析如下。

#### （一）開挖尖峰期間運土車輛衍生車輛數

本基地開發為地上 47 層、地下 7 層之高層大樓建築，運送機具材料及施工設備之車輛大部分體積龐大，其中又以基礎開挖期間運土卡車進出衍生之交通量為最高。

本工程之地下室開挖量土方量約 20.1175 萬立方公尺；開挖工期 20 個月計算，每部卡車裝載量依內政部警政署於民國 91 年頒布「警察機關取締違規砂石車注意事項」法規之規定，棄土載運車容量以每車 14.7 m<sup>3</sup> 計算，每日施工約 8 小時，估計每小時平均出土約為 3~4 車次，因棄土車輛屬特種車輛，故以小客車當量值 3PCU 進行換算，可得每小時衍生交通量為 9~12 PCU 離開（單向）。

#### （二）工程車輛佔用車道之影響分析

施工期間施工機具及工程車輛作業時佔用之道路面積，將阻斷部分車道之車流運行，迫使受阻車道中之車輛轉移至其他車道，致干擾道路車流之順暢，降低其道路服務等級及品質，因此施工作業必須盡量於基地所圍成之工區範圍內進行，若必須佔用道路面積時應考慮對道路之影響範圍最小為主。

本基地施工作業於廢棄土取土及混凝土灌漿時，均有需要臨時佔用道路之情況，其面積預估佔用車道約 3.5 m 寬及 50 m 長（含車輛停放及交通錐、警示燈的安全距離），其影響範圍可限制於混合車道內（基地西側新德路及南側龍德新路路段範圍，混合車道寬 4.5 m）。本計畫施工期間佔用車道情況示意圖請參閱圖 3-6-1，被佔用路段前後端設置明顯之施工警告標誌、警示燈及交通錐等，並派員指揮交通疏導交通，另設置導引牌面引導行人，同時落實自主檢查，發現路面破損或警告設施不足應立即改善，以維護經此路段之汽機車及行人安全。就道路服務功能而言，工地周邊道路屬於地區性服務道路交通現況流暢，施工期間尖峰時

段仍可維持現有道路服務水準。

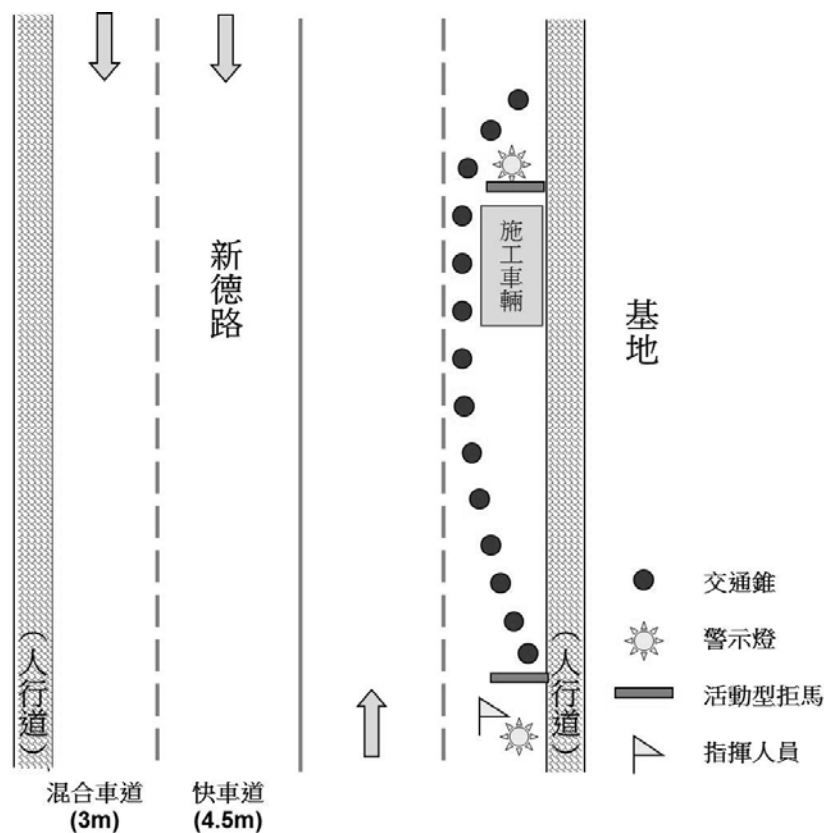


圖 3-6-1 工程車輛佔用車道情況示意圖

## 二、營運期間交通衝擊評估

特商 C 區開發內容主要規劃為「辦公室」與「商場」類別，其中「辦公室」係參考「高雄都會區家戶旅次訪問調查與旅次特性分析報告書」之家戶工作旅次運具分配資料及相關參數進行推估；另「商場」係依據交通部運輸研究所出版「大型購物中心之旅次發生與停車需求之研究」內容，該報告書之大型購物中心之設施內容包含電影院及餐飲設施，因此本計畫將電影院及餐飲設施納入「商場」之容積樓地板面積進行分析，並以大型購物中心之交通特性及相關參數進行推估。

### （一）開發前道路服務水準分析

基地開發後勢必對周邊現況交通環境造成影響，本計畫依據現況交通量調查數據預估未來開發前後交通服務水準，其中交通自然成長率係依據高雄市近年機動車輛年成長比例，將目標年之道路交通自然成長率訂為 1.14%，本計畫因開發

量體較為複雜，故相關辦理時程較長，以民國 110 年為開發目標年進行基地開發前之路段與路口服務水準評估。

本計畫除針對目標年道路交通自然成長率外，並將基地周邊鄰近開發案之衍生交通量納入目標年基地開發前之背景交通量檢討，以詳實評估未來基地周邊交通量成長之情形，納入對象為位於基地東側之高雄市鼓山區龍東段 16 地號等 3 筆土地新建工程(義大亞洲廣場開發案)，有關鄰近開發案之衍生交通量如表 3-6-1 所示。

表 3-6-1 目標年基地開發前鄰近開發案衍生交通量分析表

| 地號                          | 基地面積<br>(m <sup>2</sup> ) | 汽車位<br>(席) | 機車位<br>(席) | 衍生交通量(PCU)  |     |             |     |             |     |
|-----------------------------|---------------------------|------------|------------|-------------|-----|-------------|-----|-------------|-----|
|                             |                           |            |            | 平常日<br>晨峰小時 |     | 平常日<br>昏峰小時 |     | 例假日<br>尖峰小時 |     |
|                             |                           |            |            | 進入          | 離開  | 進入          | 離開  | 進入          | 離開  |
| 龍東段 16~18 地號<br>「義大亞洲廣場開發案」 | 18,024.28                 | 1,709      | 1,251      | 38          | 259 | 878         | 368 | 1,151       | 583 |

資料來源：本計畫分析整理。

考量基地開發前道路交通自然成長率及基地周邊鄰近開發案衍生交通量，分別進行目標年基地開發前平常日晨、昏峰與例假日尖峰路段與路口服務水準評估，各路段與路口服務水準之結果如表 3-6-2、表 3-6-3 及圖 3-6-2 所示。

由評估結果顯示，因道路交通自然成長率及基地周邊鄰近開發案衍生交通量之增加，部分路段、路口服務水準有所下降。

## (二) 開發後道路服務水準分析

特商 C 區基地開發規劃為「辦公室」與「商場」類型，開發完成後衍生交通衝擊影響之評估將另外提送交通影響評估報告書審查以及「義大亞洲帝國大樓新建工程環境影響說明書」交通章節中詳細說明。

預估未來基地開發完成後「辦公室」與「商場」尖峰小時進出人數約

5,000-6,000 人次，約增加 1,100~1,300PCU(尖峰小時雙向)，衍生車旅次經過交通量指派後，道路服務水準會有所下降，未來基地周邊路段及路口服務水準介於 C-E 級。

考量現況基地鄰近高雄捷運紅線凹子底站，且周邊有高雄捷運輕軌之開發，整體大眾運輸系統條件良好，本計畫未來將以提倡顧客及員工使用大眾運輸系統為主，以減輕對周邊交通環境之影響，且本計畫實設停車供給除滿足法定車位之檢討，未來另應以滿足自需性需求為原則，避免停車需求外部化。



圖 3-6-2 開發前平常日及例假日道路服務水準示意圖

表 3-6-2 目標年基地開發前平常日與例假日尖峰小時主要路段服務水準分析表

| 道路           | 路段            | 方向 | 平常日晨峰小時      |      |          |                  | 平常日昏峰小時      |      |      |                  | 例假日尖峰小時      |      |          |                  |
|--------------|---------------|----|--------------|------|----------|------------------|--------------|------|------|------------------|--------------|------|----------|------------------|
|              |               |    | 交通量<br>(PCU) | V/C  | 旅行<br>速率 | 速率服務水準<br>現況→開發前 | 交通量<br>(PCU) | V/C  | 旅行速率 | 速率服務水準<br>現況→開發前 | 交通量<br>(PCU) | V/C  | 旅行<br>速率 | 速率服務水準<br>現況→開發前 |
| 博愛二路         | 至聖路<br>-大順一路  | 往南 | 2,742        | 0.76 | 21.9     | D→D              | 2,207        | 0.61 | 19.6 | D→E              | 2,477        | 0.69 | 19.1     | D→E              |
|              |               | 往北 | 1,913        | 0.53 | 20.0     | D→E              | 2,800        | 0.78 | 18.8 | D→E              | 2,600        | 0.72 | 19.1     | D→E              |
| 博愛一路         | 大順一路<br>-龍德新路 | 往南 | 2,761        | 0.77 | 19.7     | D→E              | 2,681        | 0.74 | 18.7 | E→E              | 2,427        | 0.67 | 20.6     | D→D              |
|              |               | 往北 | 2,263        | 0.63 | 21.3     | D→D              | 3,086        | 0.86 | 15.1 | E→E              | 3,055        | 0.85 | 16.5     | D→E              |
|              | 龍德新路<br>-同盟一路 | 往南 | 3,157        | 0.88 | 20.5     | D→D              | 3,003        | 0.83 | 17.6 | E→E              | 2,630        | 0.73 | 22.2     | D→D              |
|              |               | 往北 | 2,224        | 0.62 | 24.1     | D→D              | 3,136        | 0.87 | 16.8 | E→E              | 2,908        | 0.81 | 22.1     | D→D              |
| 自由一路<br>自由二路 | 至聖路<br>-龍德新路  | 往南 | 1,700        | 0.61 | 20.5     | D→D              | 1,227        | 0.44 | 21.1 | D→D              | 1,137        | 0.41 | 21.3     | D→D              |
|              |               | 往北 | 1,070        | 0.38 | 20.0     | D→D              | 1,503        | 0.54 | 20.8 | D→D              | 1,711        | 0.61 | 20.6     | D→D              |
| 自由一路         | 龍德新路<br>-同盟一路 | 往南 | 1,424        | 0.51 | 21.8     | D→D              | 1,218        | 0.44 | 20.9 | D→D              | 1,368        | 0.49 | 23.6     | D→D              |
|              |               | 往北 | 820          | 0.29 | 22.6     | D→D              | 1,609        | 0.58 | 22.0 | D→D              | 1,811        | 0.65 | 20.9     | D→D              |
| 大順一路         | 博愛一路<br>-富國路  | 往東 | 1,201        | 0.33 | 22.1     | D→D              | 1,697        | 0.47 | 19.6 | E→E              | 1,614        | 0.45 | 21.9     | D→D              |
|              |               | 往西 | 1,262        | 0.35 | 22.4     | D→D              | 1,258        | 0.35 | 19.9 | E→E              | 1,496        | 0.42 | 22.7     | D→D              |
|              | 富國路<br>-龍德新路  | 往東 | 1,600        | 0.44 | 20.7     | D→D              | 1,664        | 0.46 | 19.4 | E→E              | 1,739        | 0.48 | 20.4     | D→D              |
|              |               | 往西 | 1,371        | 0.38 | 21.0     | D→D              | 1,360        | 0.38 | 20.5 | D→D              | 1,460        | 0.41 | 20.7     | D→D              |
| 龍德新路         | 博愛一路<br>-自由一路 | 往東 | 419          | 0.23 | 25.3     | C→C              | 1085         | 0.58 | 24.8 | C→D              | 1353         | 0.73 | 23.5     | C→D              |
|              |               | 往西 | 430          | 0.23 | 25.5     | C→C              | 922          | 0.50 | 24.9 | C→D              | 1225         | 0.66 | 25.9     | C→C              |

資料來源：本計畫交通影響評估報告整理。

註：速率單位為 KPH。衍生量及交通量單位為 PCU。交通量為基年交通量與目標年自然成長交通量總合。

表 3-6-3 目標年基地開發前平常日與例假日尖峰小時主要路口服務水準分析表

| 路口名稱          | 路口圖示 | 方向 | 平常日晨峰小時 |      |                |     | 平常日昏峰小時 |      |                |     | 例假日尖峰小時 |      |                |     |
|---------------|------|----|---------|------|----------------|-----|---------|------|----------------|-----|---------|------|----------------|-----|
|               |      |    | 平均延滯(秒) |      | 服務水準<br>現況→開發前 |     | 平均延滯(秒) |      | 服務水準<br>現況→開發前 |     | 平均延滯(秒) |      | 服務水準<br>現況→開發前 |     |
| 博愛一路/<br>大順一路 |      | A  | 73.5    | 50.6 | E              | D→D | 78.2    | 56.2 | E              | D→D | 75.5    | 61.8 | E              | D→E |
|               |      | B  | 36.2    |      | C              |     | 53.4    |      | D              |     | 61.2    |      | E              |     |
|               |      | C  | 54.2    |      | D              |     | 63.2    |      | E              |     | 59.8    |      | D              |     |
|               |      | D  | 48.6    |      | D              |     | 38.1    |      | C              |     | 45.9    |      | D              |     |
| 博愛一路/<br>龍德路  |      | A  | 59.2    | 44.5 | D              | C→C | 61.2    | 53.7 | E              | C→D | 95.5    | 52.7 | F              | C→D |
|               |      | B  | 46.9    |      | D              |     | 57.5    |      | D              |     | 63.0    |      | E              |     |
|               |      | C  | 59.8    |      | D              |     | 58.2    |      | D              |     | 58.8    |      | D              |     |
|               |      | D  | 36.8    |      | C              |     | 49.3    |      | D              |     | 36.1    |      | C              |     |
| 富國路/<br>大順一路  |      | A  | 14.9    | 19.8 | A              | B→B | 14.7    | 44.9 | A              | B→C | 20.7    | 52.3 | B              | B→D |
|               |      | C  | 17.8    |      | B              |     | 25.8    |      | B              |     | 76.8    |      | E              |     |
|               |      | D  | 42.4    |      | C              |     | 45.7    |      | D              |     | 46.3    |      | D              |     |
| 自由一路/<br>大順一路 |      | A  | 38.8    | 49.7 | C              | D→D | 41.3    | 54.3 | C              | D→D | 40.9    | 52.4 | C              | D→D |
|               |      | B  | 60.6    |      | E              |     | 62.2    |      | E              |     | 62.3    |      | E              |     |
|               |      | C  | 42.2    |      | C              |     | 48.9    |      | D              |     | 47.2    |      | D              |     |
|               |      | D  | 49.7    |      | D              |     | 49.4    |      | D              |     | 45.7    |      | D              |     |
| 自由一路/<br>龍德新路 |      | A  | 31.9    | 16.7 | C              | B→B | 31.7    | 21.5 | C              | B→B | 32.8    | 24.5 | C              | B→B |
|               |      | B  | 11.5    |      | A              |     | 14.9    |      | A              |     | 14.0    |      | A              |     |
|               |      | C  | 35.7    |      | C              |     | 41.0    |      | C              |     | 44.5    |      | C              |     |
|               |      | D  | 12.9    |      | A              |     | 13.9    |      | A              |     | 11.9    |      | A              |     |
| 自由一路/<br>同盟一路 |      | A  | 49.9    | 54.4 | D              | D→D | 43.9    | 59.8 | C              | D→D | 37.3    | 53.9 | C              | D→D |
|               |      | B  | 44.7    |      | C              |     | 61.8    |      | E              |     | 33.7    |      | C              |     |
|               |      | C  | 50.3    |      | D              |     | 63.5    |      | E              |     | 61.5    |      | E              |     |
|               |      | D  | 35.7    |      | C              |     | 39.7    |      | C              |     | 37.7    |      | C              |     |
|               |      | E  | 75.2    |      | E              |     | 88.7    |      | F              |     | 79.8    |      | E              |     |

資料來源：本計畫交通影響評估報告整理。