變更高雄市鳳山細部計畫(配合高雄環狀輕軌捷運建設計畫實施增額容積)土地使用分區管制案

計畫書

高雄市政府

中華民國107年3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	變更高雄市鳳山細部計畫（配合高雄環狀輕軌捷運建設計畫實施增額容積）土地使用分區管制案	
變更都市計畫法令依據	都市計畫法第27條第1項第4款	
變更都市計畫機關	高雄市政府	
申請變更都市計畫機關	高雄市政府捷運工程局	
本案公開展覽起訖日期	第一次：自民國103年08月19日起至民國103年9月19日止 （刊登於103年08月20日～22日聯合晚報及中國時報） 第二次：自民國106年08月17日起至民國106年9月18日止 （刊登於106年08月17日～19日自由時報及台灣導報）	
本案舉辦說明會日期	第一次： 民國103年09月09日（本市鹽埕區公所）、民國103年09月09日（本市鼓山區公所）、民國103年09月10日（本市左營區公所）、民國103年09月11日（本市前鎮區公所）、民國103年09月11日（本市苓雅區公所）、民國103年09月12日（本市前金區公所）、民國103年09月12日（本市三民區公所） 第二次： 民國106年09月04日（本市鹽埕區公所）、民國106年09月04日（本市鼓山區公所）、民國106年09月05日（本市左營區公所）、民國106年09月05日（本市三民區公所）、民國106年09月06日（本市前鎮區公所）、民國106年09月06日（本市苓雅區公所）、民國106年09月07日（本市前金區公所）、民國106年09月08日（本市新興區公所）、民國106年09月08日（本市鳳山區公所）	
人民團體對本案之反映意見	詳公開展覽期間公民或團體建議意見綜理表	
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	市級	106年05月26日高雄市都市計畫委員會第61次會議審議修正通過、106年11月24日高雄市都市計畫委員會第65次會議審議修正通過。

目　錄

壹、緒論

一、計畫緣起 1-01
二、法令依據 1-01
三、計畫位置、範圍與面積 1-02

貳、現行計畫與發展現況

一、鳳山細部計畫摘要 2-01
二、現行計畫 2-04
三、交通運輸發展現況 2-07

參、規劃構想

一、發展契機及定位 3-01
二、環狀輕軌捷運場站周邊土地發展構想 3-04

肆、變更計畫內容

一、增額容積規劃原則 4-01
二、增額容積實施範圍 4-02
三、實質變更內容 4-02

伍、增額容積下都市容受力分析

一、增額容積總量推估分析 5-01
二、人口與居住密度分析 5-03
三、道路系統容受力分析 5-03

陸、事業及財務計畫

一、高雄環狀輕軌捷運建設修正計畫核定之自償性經費要求 6-01
二、本計畫推估環狀輕軌增額容積收益分析 6-01

柒、土地使用分區管制要點

一、條文內容說明 7-01
二、土地使用分區管制要點 7-04

附件一、高雄市都市計畫委員會106年5月26日第61次會議紀錄

附件二、高雄市都市計畫委員會106年11月24日第65次會議紀錄

圖　目　錄

圖 1-3-1　計畫位置示意圖 1-02
圖 1-3-2　計畫範圍示意圖 1-03
圖 2-1-1　鳳山細部計畫現行計畫示意圖 2-02
圖 2-2-1　計畫範圍內各土地使用分區分布示意圖 2-04
圖 2-2-2　現行交通系統計畫示意圖 2-06
圖 2-3-1　環狀輕軌捷運沿線市區道路示意圖 2-07
圖 3-1-1　都市發展定位示意圖 3-03

表　目　錄

表 1-3-1　本計畫範圍內各土地使用分區面積一覽表 1-04
表 2-1-1　鳳山細部計畫現行計畫土地使用面積統計表 2-03
表 2-3-1　環狀輕軌捷運沿線道路寬度綜整表 2-08
表 2-3-2　民國 120 年環狀輕軌捷運行經路段交通衝擊分析表 2-09
表 3-2-1　本計畫範圍特色分區發展類型綜整表 3-05
表 4-3-1　實質變更內容表 4-02
表 5-1-1　計畫範圍增額容積量綜整表 5-01
表 5-3-1　實施增額容積後衍生交通量推估表 5-04
表 5-3-2　實施增額容積後主要路段道路交通衝擊分析表 5-04
表 6-2-1　環狀輕軌增額容積與容積移轉項目比較表 6-02
表 6-2-2　各情境申請增額容積基地面積綜整表 6-03
表 6-2-3　各情境單年挹注金額推估綜理表 6-04
表 6-2-4　計畫年期間環狀輕軌增額容積挹注金額推估綜理表 6-04
表 7-1-1　土地使用分區管制要點條文說明綜理表 7-01

壹、緒論

一、計畫緣起

高雄市位處全球海空運樞紐位置，擁有良好地理發展條件，更有吸引投資發展的氣候、人文、科技、文化等優勢。為提升高雄市之城市競爭力並躍升國際化城市，應完善都市大眾運輸系統，以強化城市整體運輸動能。配合高雄捷運紅橋線營運與市區鐵路地下化建設工程，市府積極推動環狀輕軌捷運建設，甫於民國101年11月26日經行政院核定「高雄環狀輕軌捷運建設修正計畫」，期透過高雄環狀輕軌捷運建設打造完整大眾運輸路網，並連結亞洲新灣區、高雄多功能經貿園區及市區內各項重大建設，帶動大高雄市整體發展契機。

「高雄都會區輕軌運輸系統高雄環狀輕軌捷運建設修正計畫」總核定經費為165.37億元，其中自償性經費為53.57億元，自償率達39%。其中自償性經費來源，已核定之經費包括車站周邊土地增額容積效益（16.46億元）、提高周邊土地使用強度效益（9.92億元）、租稅增額（Tax Increment Financing）及場站周邊土地開發淨效益等四項。

基於大眾運輸導向發展（Transit Oriented Development，TOD）之精神，結合緊密城市（Compact City）、總量管理（Total Quantity Control）與智慧型成長管理（Smart Growth）之概念，以「增額容積」方式提高輕軌捷運車站周邊土地使用強度，鼓勵大眾運輸場站周邊朝高強度土地使用發展，型塑以輕軌捷運車站為中心之大眾運輸生活圈，解決市區交通擁塞與空氣污染等問題。同時可將開發者申請增額容積所繳納之價金納入環狀輕軌捷運建設之財務挹注範圍，提高其財務自償率，減緩政府財政壓力。

本計畫係依據行政院核定「高雄環狀輕軌捷運建設修正計畫」配合辦理變更都市計畫，屬本市興建重大公共設施，爰於103年6月16日簽奉市府同意依都市計畫法第27條第1項第4款規定辦理個案變更。

本案業經第61次高雄市都市計畫委員會審議完峻（詳附件），因環狀輕軌增額容積實施範圍擴大至環狀輕軌車站半徑800公尺，將涉及鳳山細部計畫內容，故約有21.29公頃之第三之一種住宅區將納入環狀輕軌增額容積實施範圍，爰辦理本案變更。

二、法令依據

依都市計畫法第27條第1項第4款規定「為配合中央、直轄市或縣（市）興建之重大設施時」之規定辦理。

三、計畫位置、範圍與面積

(一)計畫位置

本計畫係配合「高雄環狀輕軌捷運建設修正計畫」辦理，計畫位置位於輕軌捷運車站周圍地區，輕軌捷運車站位置如圖1-3-1所示。

圖 1-3-1　計畫位置示意圖

(二)計畫範圍

為提升高雄環狀輕軌捷運建設之增額容積收益，滿足「高雄環狀輕軌捷運建設修正計畫」核定之自償性經費，環狀輕軌增額容積應與本市容積移轉實施制度一致，劃設原則係以輕軌捷運車站周圍0-400公尺、400-800為界線，實施範圍內之住宅區、商業區與特定專用區所座落之完整街廓為本計畫範圍；若為非完整街廓，但位於界線內之面積超過街廓總面積之50%者，亦納入計畫範圍。

本案變更範圍為鳳山細部計畫之部分第三之一種住宅區，面積約21.29公頃，詳圖1-3-2所示。

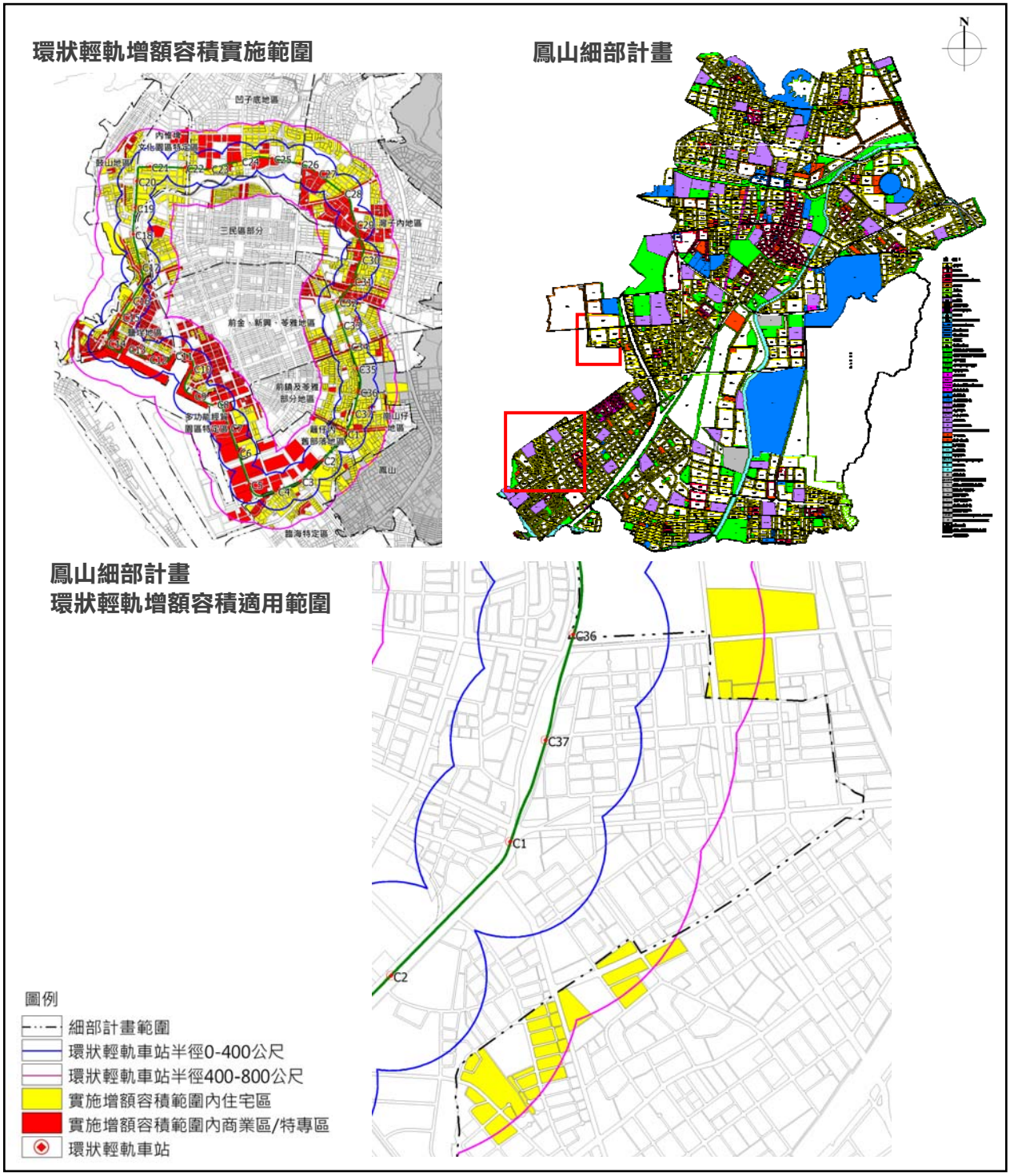


圖 1-3-2　計畫範圍示意圖

貳、現行計畫與發展現況

一、鳳山細部計畫摘要

現行都市計畫為民國106年5月4日公告發布實施之「擬定及變更高雄市鳳山細部計畫(第三次通盤檢討)案(第三階段)(屬第二階段再續辦公開展覽案)計畫書」。以下就各項實質計畫內容簡要說明如下：

(一) 計畫目標年：配合南部區域計畫訂定之年期為民國 105 年

(二) 計畫人口與居住密度：計畫人口依現況人口成長率，配合細部計畫引進人口暨前次通盤檢討計畫人口數，訂為 526,000 人。居住密度約每公頃 480 人

(三) 計畫面積：2,474.3015 公頃

(四) 土地使用計畫

鳳山細部計畫都市發展程度較密集地區，並以住宅區所佔比例較高。商業區主要集中於火車站、周邊之鳳山舊城區，工業區主要設劃於計畫區東北側，有關本計畫區現行都市計畫各種土地使用分區面積如表2-1-1、圖2-1-1所示。

(五) 公共設施

鳳山細部計畫劃設有機關用地、學校(文高、文中、文中小、文小)、社教機構用地、社教機構(兼供學校使用)、公園、公園用地(兼供鐵路使用)、綠地帶用地、綠地(兼供道路使用)、鄰里公園兼兒童遊樂場用地、運動場用地、廣場用地、廣場兼停車場用地、廣場用地(兼供道路使用)、停車場用地、市場用地、變電所用地、污水處理廠用地、加油站用地、鐵路用地、鐵路用地(兼供園道使用)、道路用地(含人行步道用地)、道路用地(兼供鐵路使用)、捷運系統用地、捷運系統用地(兼供道路使用)、捷運系統用地(兼供排水使用)、公用事業用地、電力事業用地、瓦斯設施用地、液化天然氣開關站用地、水溝用地等公共設施用地，均為歷年所劃設。

(六) 交通系統

鳳山細部計畫之交通運輸計畫，茲分為鐵路系統、道路系統與捷運系統等三項分別說明如下。

1.鐵路系統

縱貫鐵路屏東線通過本區，於市區設有鳳山站，並劃設有鐵路用地面積 3.3577 公頃。

2.道路系統

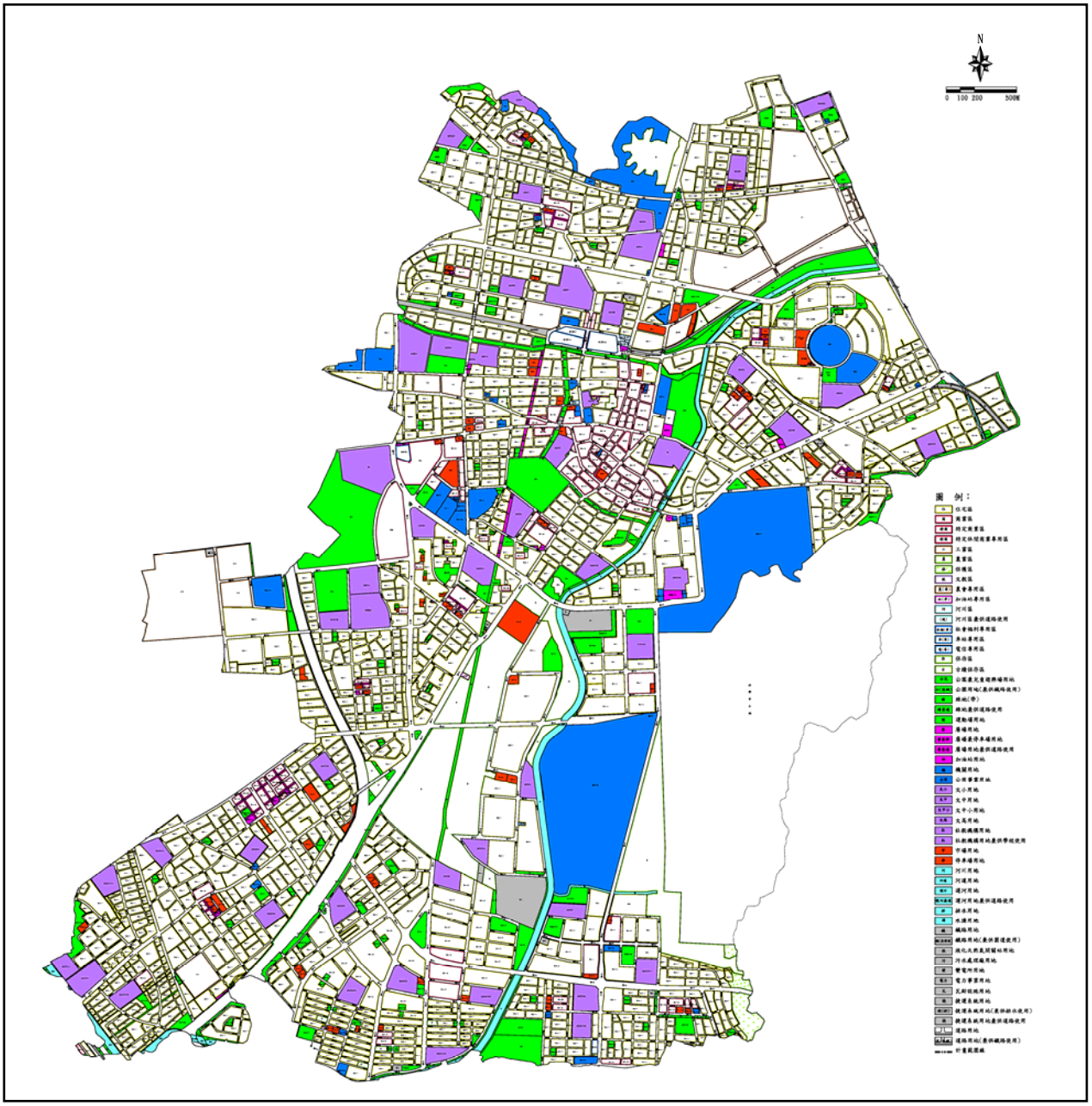
將鳳山區道路系統分為：高速公路與一般道路系統兩種。

（1）高速公路：分國道一號及東西向快速道路。

（2）一般道路系統：依服務功能界定為聯外道路、市區道路系統二種。

3.捷運系統

配合高雄都會區大眾捷運系統橋線用地需求，劃設捷運系統用地2.0483 公頃。



資料來源：擬定及變更高雄市鳳山細部計畫(第三次通盤檢討)案(第三階段)(屬第二階段再續辦公開展覽案)計畫書

圖 2-1-1　鳳山細部計畫現行計畫示意圖

表 2-1-1　鳳山細部計畫現行計畫土地使用面積統計表

項目			現行計畫面積(公頃)	佔計畫面積比例(%)
都市發展用地	土地使用分區	住宅區	1010.2771	40.83
		商業區	89.6885	3.62
		特定商業區	0.0965	0.00
		工業區	111.6410	4.51
		文教區	0.8212	0.03
		保存區	3.9708	0.16
		古蹟保存區	0.0763	0.00
		農會專用區	2.2888	0.09
		加油站專用區	0.1979	0.01
		特定休閒商業專用區	9.6155	0.39
		社會福利專用區	1.0545	0.04
		電信專用區	0.7187	0.03
		車站專用區	5.8996	0.24
		小計	1236.3464	49.97
	公共設施用地	文高用地	20.4918	0.83
		文中用地	46.1311	1.86
		文中小用地	10.8177	0.44
		文小用地	65.2512	2.64
		社教機構用地	9.9218	0.40
		社教機構用地兼供學校使用	4.3493	0.18
		公園用地	95.6287	3.86
		公園用地(兼供鐵路使用)	1.2366	0.05
		綠地帶用地	29.7239	1.20
		綠地兼供道路使用	0.2198	0.01
		鄰里公園兼兒童遊樂場用地	35.6624	1.44
		運動場用地	18.3066	0.74
		廣場用地	2.8922	0.12
		廣場兼停車場用地	3.2075	0.13
		廣場用地兼供道路使用	2.9796	0.12
		停車場用地	9.2975	0.38
		市場用地	20.4660	0.83
		機關用地	189.8330	7.67
		變電所用地	1.8872	0.08
		污水處理廠用地	10.8592	0.44
		加油站用地	0.5676	0.02
		鐵路用地	3.3577	0.14
		鐵路用地(兼供園道使用)	3.7735	0.15
		道路用地(含人行步道用地)	471.9338	19.07
		道路用地(兼供鐵路使用)	0.3647	0.01
		捷運系統用地	2.0483	0.08
		捷運系統用地兼供道路使用	0.0011	0.00
		捷運系統用地(兼供排水使用)	0.1037	0.00
		公用事業用地	0.2676	0.01
		電力事業用地	0.2254	0.01
		瓦斯設施用地	4.7881	0.19
		液化天然氣開關站用地	0.1766	0.01
		水溝用地	1.2191	0.05
		小計	1067.9903	43.16
	合計		2304.3367	93.13
非都市發展用地	農業區		132.7844	5.37
	保護區		6.2607	0.25
	河川區		0.0252	0.00
	河川區兼供道路使用		0.1993	0.01
	河川用地		25.8357	1.04
	運河		3.3559	0.14
	運河用地兼供道路使用		0.1947	0.01
	河道用地		0.7022	0.03
	排水用地		0.6067	0.02
	小計		169.9648	6.87
總計			2474.3015	100.00

二、現行計畫

(一)土地使用計畫

環狀輕軌增額容積實施範圍係以環狀輕軌捷運建設車站為中心，半徑0至400公尺及400至800公尺之範圍，其中位於鳳山細部計畫內實施範圍為半徑400至800公尺內之第三之一種住宅區，面積約21.29公頃，詳圖2-2-1。

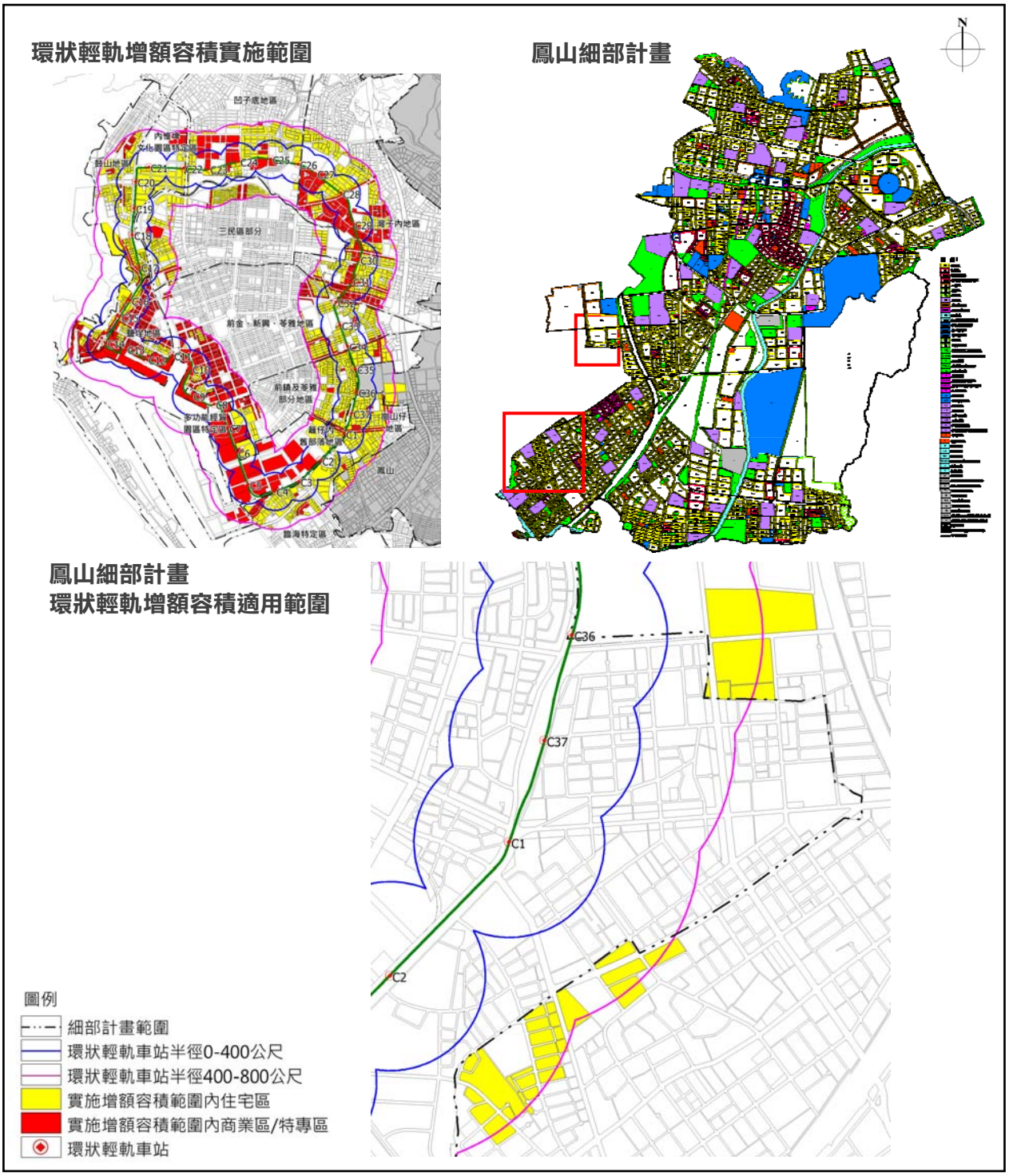


圖 2-2-1　計畫範圍內各土地使用分區分布示意圖

(二)交通系統計畫

1. 道路系統

計畫範圍內東西向主要道路有九如路、建國路、中正路、四維路及三多路等道路，而南北向之主要道路有民族路、博愛路、中山路及中華路等，詳如圖2-2-2所示。

2. 大眾運輸系統

大眾運輸系統除公車系統外，尚有高雄都會發展核心三大交通軸線「環狀輕軌捷運」、「捷運十字路網」及「臺鐵地下化L型廊帶」，其對本計畫區交通系統服務水準之提升助益頗大，三大交通軸線之路線及車站位置如圖3-2-1所示。

(1)臺灣鐵路

臺鐵路線呈L行穿越本計畫範圍，鐵路地下化後將增設6處通勤車站，其中美術館站、鼓山站及大順站等3處車站位於本計畫範圍內，並與高雄環狀輕軌捷運車站之C18、C20及C30站位於同地點。

(2)高雄捷運紅、橘線

紅線自沿海路至南岡山，長28.3公里，其中19.8公里路段為地下興築；橘線自西子灣至高雄縣大寮中庄，長14.4公里，全程為地下興築。紅橘兩線長度共約42.7公里，並設有38個車站，均採傳統鋼輪鋼軌式之高運量捷運系統。高雄都會區大眾捷運系統紅、橘線已於民國97年9月完工通車。

捷運紅線及橘線均行經本計畫範圍，本計畫範圍內有紅線之R6凱旋站、R13凹子底站及橘線之O1西子灣站、O7文化中心站、O8五塊厝站等車站，並且R6、R13及O1站分別與高雄環狀輕軌捷運車站之C3、C24及C14站位於同地點。

(3)高雄環狀輕軌捷運

依據101年核定「高雄環狀輕軌捷運建設修正計畫書」之環狀輕軌捷運路線，起於一心一路及瑞隆路路口，南行凱旋四路後左轉成功二路，成功二路北行後左轉三多五路，三多五路北行後左轉海邊路，海邊路左行後接至鼓山一路，鼓山一路北行後接馬卡道路右轉美術館路，美術館路向東行經市立聯合醫院後於農十六街接中華一路後，再續接大順一路、大順二路及大順三路，大順一路向東南行經大順二路及大順三路後，最後於中正路口西南隅之凱旋公園東緣佈設軌道銜接東臨港線鐵路，並利用停駛後的鐵路路權佈設輕軌設施接回起點，形成一跨越縱貫鐵路服務南、北高雄之環狀路網，路線總長約22.1公里。

圖 2-2-2　現行交通系統計畫示意圖

三、交通運輸發展現況

交通運輸部分係參考高雄環狀輕軌捷運建設修正路線環境影響說明書（定稿版）（高雄市政府捷運工程局，101年12月）與現況資料，對計畫範圍內之道路系統、道路配置變化及交通衝擊進行說明分析。

(一)道路系統現況

高雄市區道路路幅寬廣筆直，重要道路多為中央分隔或快慢分隔之六線道路，而環狀輕軌捷運沿線所經之重要道路包括南北向之中華路、博愛路、中山路、自由路、民族路等，以及東西向之建工路、九如路、建國路、中正路、四維路、三多路、二聖路、一心路、七賢路、青海路等，詳如圖2-3-1所示。

圖 2-3-1　環狀輕軌捷運沿線市區道路示意圖

(二)環狀輕軌捷運行經路段道路寬度

環狀輕軌捷運路線係利用原臺鐵臨港鐵路及部分既成道路之路權進行佈設，由大順路、凱旋路、成功二路、三多五路、海邊路、臺鐵園道、美術館路等路段構成，又施工及營運期間各路段道路幾何條件變化，以三多五路、美術館路及大順路影響最大，皆以一軌道換一車道的原則重新佈設車道，其現況及營運後之道路寬度變化如表2-3-1所示。

表 2-3-1　環狀輕軌捷運沿線道路寬度綜整表

道路名稱	路段起迄	現況寬度（公尺）	營運期間寬度（公尺）
三多五路	新光路~海邊路	30	23.3
美術館路	鐵路園道~裕誠路	20	13.3
大順一至三路	中華路~中正路	30	23.3
成功二路	凱旋路~新光路	30	30
凱旋二至三路	中正路~一心路	20	20
海邊路	三多路~真愛碼頭	30	30

資料來源：高雄環狀輕軌捷運建設修正路線環境影響說明書（定稿本），101年。

(三)環狀輕軌捷運完成後之交通衝擊

1. 運具分配率

根據修正計畫之運輸預測模式估算結果，民國 110 年時若有環狀輕軌捷運建設加入，將可使得高雄都會區之大眾運輸使用比例由基年 7.1%提高為 7.9%，提昇幅度將近一成；而至民國 120 年時，大眾運輸使用比例可進一步提升為 11.1%；顯示環狀輕軌捷運建設能發揮提昇大眾運輸使用比例之功效。

2. 環狀輕軌捷運系統行經路段道路服務水準

依修正路線環境影響說明書推估民國 120 年時有/無輕軌捷運情境下之尖峰小時交通量及服務水準，分析說明如下：

(1)凱旋路

凱旋二~四路大部分路段因輕軌捷運建設，使道路服務水準有所提昇；特別是二聖路至一心路及班超路至中山路間的凱旋路段，原本服務水準較差，未來因有輕軌捷運建設，使得道路服務水準可由E級提昇至D級。

(2)成功二路

輕軌捷運係佈設於成功二路西側之臨港鐵路路廊上，故輕軌捷運通車不影響成功二路原有之車道配置，僅部分人行道將有所縮減；且在交通量因輕軌捷運而移轉的情形下，該路段道路可維持原有服務水準。

(3)三多五路至鐵路園道

三多路、海邊路及鐵路園道等道路，現況交通量較低；目標年不論有無輕軌捷運建設，其服務水準均為A級，道路交通狀況良好。

（4）美術館路

現況美術館的交通量較低，服務水準甚佳；未來隨著文化園區的開發，本路段之交通量亦將有所成長。輕軌捷運佈設於本路段道路中央，雖會佔用部分路幅，但在一車道換一軌道的情形下，加上私人運具的轉移，使得該路段之服務水準，可維持或更加提昇。

（5）大順路

大順路之交通以愈接近大順路橋的路段，交通量愈大，特別是大順二路、三路一帶，現況服務水準即在D級以下，大順路橋路段更降至F級的服務水準。未來不論有無輕軌捷運佈設，大順二、三路之交通需求均已超過原有的道路容量，設置輕軌捷運後又佔用原有路幅，而交通量移轉之效果有限，使得在輕軌捷運設置後的道路交通狀況亦不佳。此種狀況預期在鐵路地下化後，因重新調整市中心道路結構，而可減輕大順路之交通負荷。

表 2-3-2　民國 120 年環狀輕軌捷運行經路段交通衝擊分析表

道路	起迄路段	方向	無輕軌捷運			有輕軌捷運			交通移轉	
			交通量(PCU)	V/C	服務水準	交通量(PCU)	V/C	服務水準	增減量（B-A）	比例（%）
凱旋二路	中正路～同慶路	往北	884	0.80	D	795	0.72	C	-89	-11.2
		往南	555	0.50	B	482	0.44	A	-73	-15.1
	同慶路～四維路	往北	753	0.68	C	682	0.62	B	-71	-10.4
		往南	626	0.57	B	563	0.51	B	-63	-11.2
	四維路～三多路	往北	583	0.53	B	620	0.56	B	37	6.0
		往南	971	0.88	D	688	0.63	B	-283	-41.1
凱旋三路	三多路～武昌路	往北	1,007	0.92	D	925	0.84	D	-82	-8.9
		往南	839	0.76	D	752	0.68	C	-87	-11.6
	武昌路～二聖路	往北	955	0.87	D	801	0.73	C	-154	-19.2
		往南	722	0.66	C	620	0.56	B	-102	-16.5
	二聖路～一心路	往北	1,148	1.04	E	935	0.85	D	-213	-22.8
		往南	575	0.52	B	483	0.44	A	-92	-19.0
凱旋四路	一心路～班超路	往北	716	0.65	C	595	0.54	B	-121	-20.3
		往南	867	0.79	D	752	0.68	C	-115	-15.3
	班超路～中山路	往北	930	0.85	D	811	0.74	C	-119	-14.7
		往南	1,253	1.14	E	1,088	0.99	D	-165	-15.2
	中山路～中華路	往西	984	0.89	D	843	0.77	D	-141	-16.7
		往東	1,052	0.96	D	781	0.71	C	-271	-34.7
	中華路～成功路	往西	941	0.45	A	786	0.55	B	-155	-19.7
		往東	416	0.20	A	361	0.25	A	-55	-15.2
成功二路	凱旋路～正勤路	往北	1,799	0.86	D	1,618	0.86	D	-181	-11.2
		往南	1,292	0.62	B	1,203	0.64	B	-89	-7.4
	正勤路～復興路	往北	1,209	0.58	B	1,093	0.58	B	-116	-10.6
		往南	1,369	0.65	C	1,238	0.66	C	-131	-10.6
	復興路～新光路	往北	1,521	0.72	C	1,387	0.74	C	-134	-9.7
		往南	1,534	0.73	C	1,396	0.74	C	-138	-9.9
三多路	成功路～苓安路	往西	282	0.15	A	279	0.21	A	-3	-1.1
		往東	287	0.15	A	283	0.21	A	-4	-1.4
海邊路	苓安路～青年路	往北	350	0.17	A	321	0.21	A	-29	-9.0
		往南	387	0.19	A	352	0.23	A	-35	-9.9

表 2-3-2　民國 120 年環狀輕軌捷運行經路段交通衝擊分析表（續）

道路	起迄路段	方向	無輕軌捷運			有輕軌捷運			交通移轉	
			交通量(PCU)	V/C	服務水準	交通量(PCU)	V/C	服務水準	增減量（B-A）	比例（%）
海邊路	青年路～五福路	往北	845	0.30	A	793	0.30	A	-52	-6.6
		往南	869	0.23	A	812	0.31	A	-57	-7.0
七賢路	公園路～蓬萊路	往北	440	0.11	A	387	0.15	A	-53	-13.7
		往南	301	0.08	A	264	0.10	A	-37	-14.0
鐵路園道	興隆路～鐵路街	往北	243	0.24	A	223	0.22	A	-20	-9.0
		往南	311	0.31	A	280	0.28	A	-31	-11.1
	九如路～美術館路	往北	1,296	0.45	A	868	0.30	A	-428	-49.3
		往南	783	0.27	A	952	0.33	A	169	17.8
美術館路	鐵路園道～美術東二路	往西	365	0.30	A	319	0.30	A	-46	-14.4
		往東	339	0.28	A	303	0.28	A	-36	-11.9
	美術東二路～中華路	往西	799	0.67	C	664	0.61	B	-135	-20.3
		往東	830	0.69	C	691	0.64	B	-139	-20.1
	中華路～裕誠路	往西	520	0.43	A	429	0.40	A	-91	-21.2
		往東	585	0.49	A	488	0.45	A	-97	-19.9
大順一路	龍勝路～博愛路	往西	1,081	0.45	A	946	0.48	A	-135	-14.3
		往東	1,036	0.43	A	895	0.45	A	-141	-15.8
	博愛路～自由路	往西	1,298	0.54	B	1,139	0.58	B	-159	-14.0
		往東	1,232	0.51	B	1,071	0.54	B	-161	-15.0
	自由路～民族路	往西	1,440	0.60	B	1,262	0.64	B	-178	-14.1
		往東	1,220	0.51	B	1,060	0.54	B	-160	-15.1
大順二路	民族路～鼎山街	往北	727	0.32	A	645	0.34	A	-82	-12.7
		往南	1,081	0.47	A	928	0.49	A	-153	-16.5
	鼎山街～建工路	往北	864	0.38	A	766	0.41	A	-98	-12.8
		往南	1,211	0.53	B	1,034	0.55	B	-177	-17.1
	建工路～建興路	往北	1,491	0.65	B	1,276	0.68	C	-215	-16.8
		往南	1,418	0.62	B	1,223	0.65	C	-195	-15.9
	建興路～九如路	往北	2,008	0.87	D	1,718	0.91	D	-290	-16.9
		往南	2,539	1.10	E	2,148	1.14	E	-391	-18.2
大順三路	大順陸橋	往北	2,533	1.15	E	2,244	1.19	E	-289	-12.9
		往南	2,748	1.25	F	2,433	1.29	F	-315	-12.9
	憲政路～建國路	往北	1,199	0.57	B	1,075	0.57	B	-124	-11.5
		往南	1,795	0.85	D	1,572	0.84	D	-223	-14.2
	建國路～中正路	往北	1,614	0.83	D	1,417	0.82	D	-197	-13.9
		往南	1,805	0.93	D	1,560	0.90	D	-245	-15.7

資料來源：高雄環狀輕軌捷運建設修正路線環境影響說明書（定稿本），101年。

參、規劃構想

一、發展契機及定位

(一)發展契機

在全國國土空間發展策略規劃中，南部區域被定位為「國際港都及文化與海洋雙核國際都會」，配合高雄市地理區位優勢與良好之基礎建設，正逐漸朝向海空雙港經貿核心之目標邁進，在縣市合併之後，提供高雄市更多之發展腹地，高雄市結合環狀輕軌捷運發展後之都市發展契機在於：

1. 契機 1：大眾捷運系統運量成長，利於大眾運輸導向發展之城市發展型態

結合城際層級之高鐵、區域層級之臺鐵、地方層級之紅橘線捷運、輕軌捷運運輸系統與密佈之公車路網，高雄已具有完整之大眾運輸系統基礎建設，且隨著大眾捷運搭乘人次之穩定成長，高雄市有朝向大眾運輸導向發展之潛力。

2. 契機 2：環狀輕軌捷運完整串連亞洲新灣區等重點建設地區，加速大高雄整體發展

近年重大建設陸續進駐高雄，在縣市合併後區域資源整合下，可運用高雄市廣大之開發腹地，以區域計畫中 1 核 3 軸 8 大功能分區之發展概念，配合多功能經貿園區及亞洲新灣區等不同類型之重大開發計畫，並透過輕軌捷運鏈結完整之大眾運輸路網，將能提升高雄市整體之都市發展強度。

3. 契機 3：環狀輕軌捷運鏈結商業、觀光與住宅等多元使用型態，形成完整生活系統軸帶

高雄市近年產業型態已由傳統重化工業逐漸朝向附加價值較高之科技產業與重視人文資源之觀光遊憩服務業發展，並集中於舊城區與高雄港周邊地區，而居住人口集中於北高雄地區，帶動地區商業活動蓬勃發展，使環狀輕軌捷運周邊具備多樣化之都市型態與建設風貌，形成完整生活系統軸帶。

4. 契機 4：配合高雄捷運長期路網規劃，打造宜商宜居宜遊的城市新典範

配合高雄捷運長期路網規劃，連結廣大腹地與海空雙港，提升大高雄市整體經貿實力。同時應用港灣城市之特性，由愛河、前鎮河和高雄港灣組合成藍帶親水系統，透過綠色人本之大眾運輸系統路網，建立宜商宜居宜遊的城市新典範。

（二）發展定位：高雄城中城（Kaohsiung Midtown）

隨著高鐵、捷運紅、橘線通車營運，高雄都會區鐵路地下化、亞洲新灣區公共建設等相關重大建設計畫陸續執行，在高雄市區域計畫指認下，以左營、鼓山、三民、鳥松、鳳山、鹽埕、前金、新興、苓雅、前鎮、旗津等區發展為經貿都會生活區之高雄市都會發展核心，將藉由三大交通軸線「環狀輕軌捷運」、「捷運十字路網」及「臺鐵地下化L型廊帶」凝聚發展。配合高雄市政府紅橘線捷運車站周邊容積移轉政策與環狀輕軌捷運車站周邊增額容積開發機制，將可達到市中心土地複合有效率集中開發，並以綠色運具大眾運輸系統降低碳足跡，達到6D・TOD導向所創造的生態城市。

故經現況分析、上位計畫與相關計畫之指導與影響，高雄市都會發展核心應可藉由捷運環狀系統建設成為TOD發展導向之城市，因此都市發展定位為「高雄城中城」（Kaohsiung Midtown），並以環狀輕軌捷運區分環內區域與環狀區域（如圖3-1-1所示），以達到有效且協調互補之城市發展效能，以下分別說明之。

1. 環內區域：環內都市經貿核心區

高雄捷運環狀線內為高雄市最主要之核心地區，配合臺鐵地下化縫合市中心發展紋理，活化原車站周邊之商業活動機能，並配合高雄展覽館、亞洲新灣區等重大開發建設計畫，促進高雄市區經貿核心地區之發展動能。

2. 環狀區域：多功能複合環狀生活圈系統

環狀區域開發應與大眾運輸導向規劃之特色互相配合，透過環狀輕軌捷運車站周邊增額容積推動政策，在適當之距離與可及性之下，提高發展密度，同時結合都市設計控管，依照各車站地區特性進行不同之場站定位與規劃，以達到整體的多樣性與細部的差異性，建立輔助市中心經貿機能的環狀軸線次都心，形成一完整之遊憩住商多功能複合環狀生活圈系統。

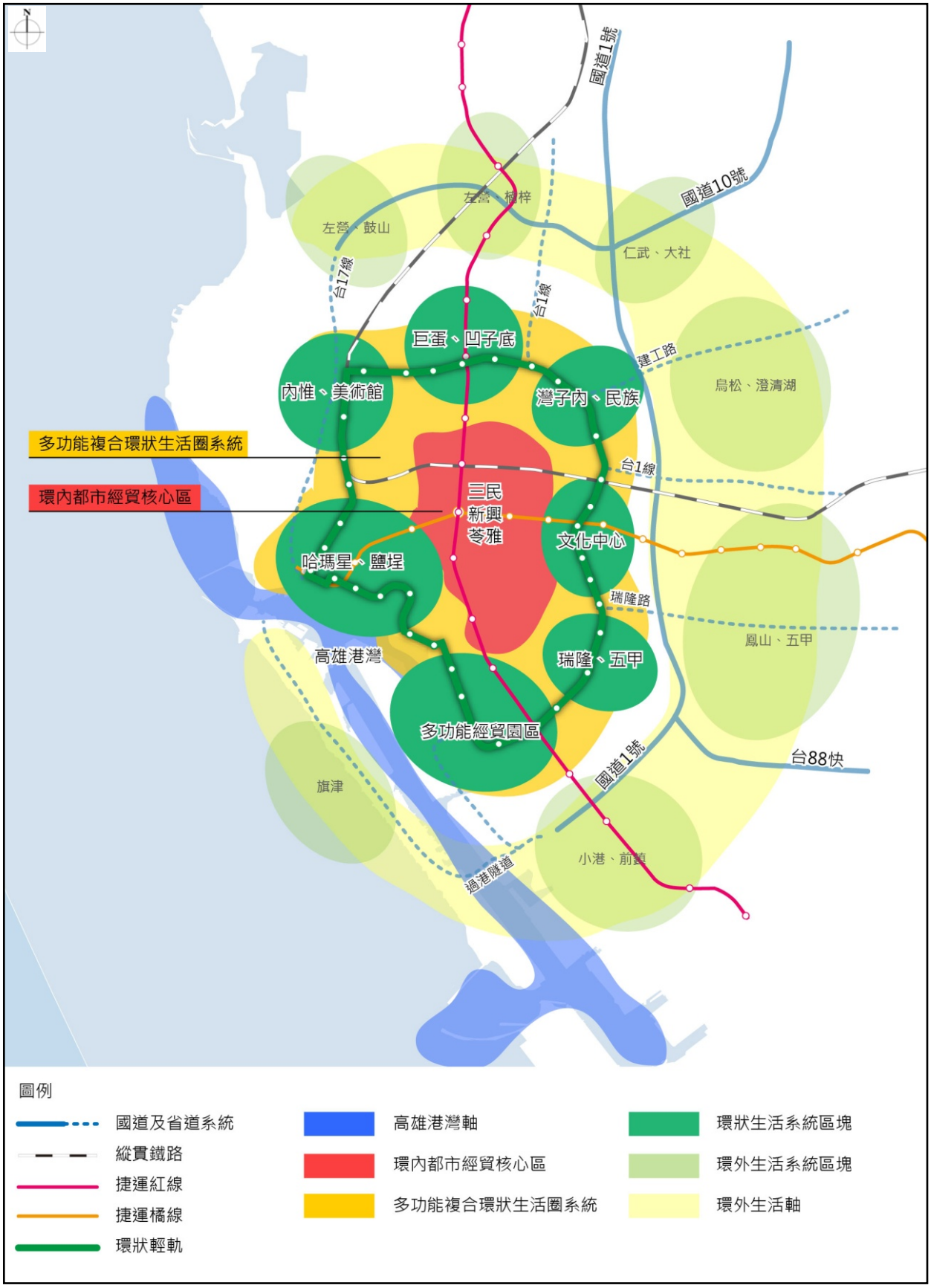


圖 3-1-1　都市發展定位示意圖

二、環狀輕軌捷運場站周邊土地發展構想

本計畫以環狀輕軌捷運車站周邊0至400公尺、400至800公尺為範圍，以下針對捷運車站之周邊環境特性及都市發展需求進行綜合考量提出整體發展構想，並提擬各站區之土地開發策略。

(一)環狀輕軌捷運車站周邊土地發展構想：打造高雄環狀生活圈系統

透過高雄環狀輕軌捷運建設，將能與捷運紅橘線之十字路網、臺鐵地下化之L型路廊與環狀輕軌捷運路線形成市區之完整軌道運輸系統。除可串連高雄多功能經貿園區等多項公共設施計畫，如高雄展覽館、海洋文化及流行音樂中心等重大投資建設，同時環狀串連藝術人文匯集之美術館周邊區域、住商發展熱絡之大順路段等地區，把整個高雄市之遊憩、住職、旅運功能無縫串連，在高雄城中城之規劃定位下達成環狀生活圈系統之發展，並參考前述之相關計畫資料分析，依其空間發展特性與相關重大建設計畫區分為下列六大特色分區，其區位如圖3-2-1所示。

1. 海港經貿中心區（C2~C8）：發展以大型商業設施與旅館設施為主。
2. 港灣遊憩區（C9~C14）：朝向旅遊住宿設施及觀光景點發展。
3. 生態樂活區（C15~C18）：開發上應注意其對於生態環境之影響。
4. 美術藝文生活區（C19~C24）：強化住宅使用立體發展，提供大面積開放空間。
5. 高密度住商區（C25~C31）：規劃為「住職合一」之高強度住商發展地區。
6. 都市再生發展區（C1、C32~C37）：透過增額容積與都市更新獎勵提高開發誘因，加速更新整合工作進行。

(二)規劃原則：6D·TOD 原則

新城市主義（New Urbanism）透過都市設計規範建築型式、開放空間留設、住商混合以及最重要的大眾運輸規劃，來塑造緊密的社區鄰里關係，本計畫核心之大眾運輸導向發展理念即為新城市主義最重要之規劃原則。傳統TOD包含3D層面，即密度（density）、多樣性（diversity）與設計（design），後因應地區發展模式與特色差異，並強化各項政策工具落實之方式，另外增加考量距離（distance to transit）與可及性（destination accessibility）兩項影響因素，並增加自明性（difference）成為包含六項維度之6D・TOD概念。

(三)發展策略及規劃構想

高雄環狀輕軌捷運各車站之細部規劃為交通動線系統與都市空間結合，透過緊湊發展型態建構將開發活動重新落實至城市系統之中。本計畫以環狀生活圈之六大特色分區為方向，結合6D・TOD之規劃原則指導開發模式，並視各車站之特色分區、車站類型、周邊重大投資、公共設施與景點及周邊發展型態不同，指認各車站之細部發展構想及策略，以達成大眾運輸場站高機能性及相容性混合使用型態的土地使用模式。以下說明環狀輕軌捷運各車站之細部規劃構想，綜整如表3-2-1所示。

表 3-2-1　本計畫範圍特色分區發展類型綜整表

環狀生活圈特色分區	車站	車站類型	周邊重大投資、公共設施與景點	引入活動或特色規劃策略
海港經貿中心區	C2	中間站	金鑽及凱旋夜市商圈	1.強化人行徒步網路建立，打造樂活購物環境。 2.留設高比例開放空間，透過整體開發容積獎勵等手法，於建物間留設開放空間。 3.以高強度發展並加強土地多元利用，形塑優質市中心商業區塊。
	C3	轉乘站	捷運凱旋站	
	C4	中間站	南區職訓中心、消防局	
	C5	中間站	夢時代1、2期	
	C6	中間站	正勤國宅社區	
	C7	中間站	高雄軟體園區、中油成功園區	
	C8	中間站	60期重劃區、新光路辦公大樓	
港灣遊憩區	C9	中間站	高雄港埠旅運中心	1.宜強化交通節點與都市藍綠帶系統之整合。 2.擴充重要活動節點連結，以提升高雄市觀光產業資源。
	C10	中間站	海洋文化及流行音樂中心	
	C11	中間站	真愛碼頭	
	C12	中間站	駁二藝術特區	
	C13	中間站	高雄漁人碼頭	
	C14	轉乘站	西子灣、舊港區再造	

表 3-2-1　本計畫範圍特色分區發展類型綜整表（續）

環狀生活圈特色分區	車站	車站類型	周邊重大投資、公共設施與景點	引入活動或特色規劃策略
生態樂活區	C15	中間站	壽山國家自然公園	1.延續加強原有綠帶系統，集中發展以增加柴山與都會區之緩衝帶。 2.藍帶系統重塑，利用綠地空間營造多樣的埤塘生態系統。
	C16	中間站	-	
	C17	中間站	-	
	C18	轉乘站	臺泥廠區變更、臺鐵鼓山站	
美術藝文生活區	C19	中間站	中都濕地公園	1.強化都市設計審議機能，型塑地區之空間自明性。 2.以精緻商業與都市開放空間為開發主題，進行整體規劃。
	C20	轉乘站	臺鐵美術館站	
	C21	中間站	美術館園區	
	C22	中間站	美術館園區	
	C23	中間站	農16整體開發區	
	C24	轉乘站	工10農20開發計畫、捷運凹子底站	
高密度住商區	C25	中間站	Costco商場、義大亞洲廣場	1.以Mixed Use概念進行土地規劃發展，達成住職合一之都市發展型態。 2.提高土地利用效率與多元化發展，縮短各項活動轉換之交通旅次同時促進社會階層交流互動。
	C26	中間站	大統新世紀	
	C27	中間站	家樂福鼎山店	
	C28	中間站	高雄高工、高應大	
	C29	中間站	樹德家商	
	C30	轉乘站	高雄科學工藝博物館、臺鐵大順站	
	C31	中間站	聖功醫院、道明中學	
都市再生發展區	C32	中間站	凱旋公園	1.以輕軌捷運做為新發展軸線，帶動周邊土地發展契機。 2.配合增額容積政策增加更新誘因，促進老舊城區發展。 3.建立修補式綠帶系統，增加公共空間及公有地之透水鋪面和綠覆率，彌補不足之綠色空間。
	C33	中間站	文化中心商圈、高師大、師大附中、凱旋醫院、民生醫院	
	C34	中間站	三信家商、國際商工	
	C35	中間站	高雄機廠再開發計畫	
	C36	中間站	高雄機廠再開發計畫	
	C37	中間站	高雄機廠再開發計畫	
	C1	中間站	瑞祥高中	

肆、變更計畫內容

一、增額容積規劃原則

本計畫之發展定位冀藉由三大交通軸線「環狀輕軌捷運」、「捷運十字路網」及「臺鐵地下化L型廊帶」凝聚發展，及配合高雄市政府紅橋線捷運場站周邊容積移轉政策與環狀輕軌捷運車站周邊增額容積開發機制，將可達到市中心土地複合有效率集中開發，並以綠色運具大眾運輸系統降低碳足跡，以全區大眾運輸導向發展模式，形塑具高雄在地化特色之新城市主義及環狀生活圈系統，以下將針對本計畫增額容積規劃原則說明：

(一)以環狀輕軌場站半徑 0 至 400 公尺、400 至 800 公尺為增額容積實施範圍

為利都市整體容積管控及後續執行一致性，如此得以簡政便民，將環狀輕軌增額容積實施方式與本市容積移轉制度一致，並規劃以環狀輕軌捷運車站半徑0至400公尺、400至800公尺地區為增額容積實施範圍。

(二)增額容積增量以原基準容積之 30%、15%為上限

現行高雄市都市計畫各土地使用分區容積率之訂定，原則係參考基地面臨道路寬度而定，其基地容積率與面臨道路寬度與成正比關係，此原則已有考量交通運輸服務容受力精神，建議本計畫容積增量仍維持該精神，以各使用分區基準容積之30%（0至400公尺）、15%（400至800公尺）為增額容積上限，惟範圍內原得實施容積移轉上限可達30%者，為不損及民眾既有權益，其申請增額容積上限維持基準容積之30%。

(三)增額容積地區排除容積移轉適用

增額容積實施範圍與高雄市大眾運輸場站周邊之容積移轉實施範圍重疊處，依據「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」第六條之規定，容積移轉接受基地除依古蹟土地容積移轉辦法申請者外，將以未實施增額容積之土地為限。

另本計畫考量實施增額容積與現行容積移轉、容積獎勵之需求有市場競爭性，為提高增額容積之實現率，與本市容積移轉制度一致，本計畫實施環狀輕軌增額容積地區不得適用容積移轉，建築基地申請增額容積達可移入容積之80%後，始得申請高雄市其他容積獎勵規定，各種容積合計增加總量不得超過原基準容積之50%，但依都市更新條例規定申請容積獎勵者，不在此限。

(四)以範圍內住宅區、商業區、特定專用區為環狀輕軌增額容積適用對象

基於大眾運輸導向（TOD）住商混合使用之發展型態，以住宅區、商業區及特定專用區為本計畫增額容積適用對象。惟為維護生活環境服務品質，申請環狀輕軌增額容積基地其基準容積達630%以上者，且申請上限達基準容積之15%者，應經高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會核可後始得發照建築。

二、增額容積實施範圍

環狀輕軌增額容積實施範圍係以環狀輕軌捷運建設車站為中心，半徑0至400公尺及400至800公尺之範圍，其中位於鳳山細部計畫內實施範圍為半徑400至800公尺內之第三之一種住宅區，面積約21.29公頃。

三、實質變更內容

於鳳山細部計畫增訂土地使用分區管制以利執行。有關本計畫變更內容詳表4-3-1所示，增訂之條文及說明詳表7-1-1、表7-2-1所示。

表 4-3-1　實質變更內容表

編號	變更位置	變更內容		變更理由
		變更前	變更後	
1	鳳山細部計畫	土地使用分區管制要點已訂定	土地使用分區管制要點增訂	1.依行政院核定「高雄環狀輕軌捷運建設修正計畫」配合變更都市計畫，訂定實施增額容積之規定，並循都市計畫法第27條之1規定以增額容積收益挹注該建設計畫。 2.為利都市整體容積管控及後續執行一致性，如此得以簡政便民，故環狀輕軌增額容積實施之範圍、基地條件、適用條件、價金計算公式及基地退縮建築設計規定等，原則與本市容積移轉制度一致。 3.落實受益者付費與漲價歸公精神，將公共建設增值效益納入建設計畫自償性經費，以符公平正義原則。

伍、增額容積下都市容受力分析

一、增額容積總量推估分析

環狀輕軌增額容積實施範圍，綜合各類型土地使用分區之基準容積量如表5-1-1所示。環狀輕軌捷運建設車站為中心0至400公尺，增額容積增量上限為30%計算，實施增額容積後住宅區將增加343.61公頃之樓地板面積；商業區增加156.70公頃之樓地板面積；特定專用區增加132.34公頃之樓地板面積。400至800公尺，增額容積增量上限為15%計算，實施增額容積後住宅區將增加430.08公頃之樓地板面積（含鳳山細部計畫區第三之一種住宅區，面積21.29公頃）；商業區增加140.64公頃之樓地板面積；特定專用區增加97.55公頃之樓地板面積。實施增額容積範圍內共增加1,259.82公頃之增額樓地板面積。

表 5-1-1　計畫範圍增額容積量綜整表

土地使用分區			面積（公頃）	基準容積率樓地板面積（公頃）	基準容積率	增額容積增量比例	增額後容積率上限	增額容積樓地板面積（公頃）
0至400公尺	住宅區	第二種住宅區	7.41	11.12	150%	30%	195%	3.33
		第三種住宅區	106.73	256.15	240%	30%	312%	76.85
		第四種住宅區	106.57	319.71	300%	30%	390%	95.91
		第五種住宅區	70.43	295.81	420%	30%	546%	88.74
		特定第五種住宅區	43.07	180.89	420%	30%	546%	54.27
		國宅用地	9.4	39.48	420%	30%	546%	11.84
		小計	343.61	1,103.16	—	—	—	330.95
	商業區	第二種商業區	2.95	8.85	300%	30%	390%	2.66
		第三種商業區	39.59	193.99	490%	30%	637%	58.20
		商業區(整)	0.39	2.18	560%	30%	728%	0.66
		第四種商業區	55.3	348.39	630%	30%	819%	104.52
		第五種商業區	52.8	443.52	840%	30%	1,092%	133.06
		港埠商業區	5.67	56.70	1000%	30%	1,300%	17.01
		小計	156.7	1,053.64	—	—	—	316.09
	特定專用區	第一種特殊商業區	0.35	0.84	240%	30%	312%	0.25
		第二種特殊商業區	16.86	50.58	300%	30%	390%	15.17
		第三種特殊商業區	15.23	74.63	490%	30%	637%	22.39
		特定商業專用區(整)	7.99	50.34	630%	30%	819%	15.10
		第一種特定經貿核心專用區	2.8	17.64	630%	30%	819%	5.29
		第二種特定經貿核心專用區	2.74	17.26	630%	30%	819%	5.18
		第三種特定經貿核心專用區	4.68	29.48	630%	30%	819%	8.85
		第四種特定經貿核心專用區	19.59	123.42	630%	30%	819%	37.03
		第五種特定經貿核心專用區	22.44	141.37	630%	30%	819%	42.41
		第六種特定經貿核心專用區	6.16	18.48	300%	30%	390%	5.54
		第七種特定經貿核心專用區	33.5	164.15	490%	30%	637%	49.25
		小計	132.34	688.19	—	—	—	206.46
	合計		632.65	2,844.98	—	—	—	853.49

表 5-1-1　計畫範圍增額容積量綜整表（續）

土地使用分區			面積（公頃）	基準容積率樓地板面積（公頃）	基準容積率	增額容積增量比例	增額後容積率上限	增額容積樓地板面積（公頃）
400至800公尺	住宅區	住宅區(註)	0.55	1.10	200%	15%	230%	0.17
		住宅區	8.86	21.26	240%	15%	276%	3.19
		第二種住宅區	6.36	9.54	150%	15%	173%	1.46
		第三種住宅區	141.38	339.31	240%	15%	276%	50.90
		第三之一種住宅區	21.29	51.10	240%	15%	276%	18.40
		第四種住宅區	197.64	592.92	300%	15%	345%	88.94
		第五種住宅區	48.53	203.83	420%	15%	483%	30.57
		特定第五種住宅區	5.46	22.93	420%	15%	483%	3.44
		小計	430.07	1,241.99	—	—	—	197.07
	商業區	第一種商業區	0.12	0.29	240%	15%	276%	0.04
		第二種商業區	7.17	21.51	300%	15%	345%	3.23
		第三種商業區	16.75	82.08	490%	15%	564%	12.40
		第四種商業區	68.05	428.72	630%	15%	725%	64.65
		第五種商業區	48.55	407.82	840%	15%	966%	61.17
		小計	140.64	940.41	—	—	—	141.49
	特定專用區	特定商業專用區	6.44	19.32	300%	15%	345%	2.90
		第二種特殊商業區	26.8	80.40	300%	15%	345%	12.06
		第三種特殊商業區	21.31	104.42	490%	15%	564%	15.77
		特定第四種商業區	6.27	39.50	630%	15%	725%	5.96
		第四種特定經貿核心專用區	16.76	105.59	630%	15%	725%	15.92
		第五種特定經貿核心專用區	12.35	77.81	630%	15%	725%	11.73
		第六種特定經貿核心專用區	7.62	22.86	300%	15%	345%	3.43
		小計	97.55	449.89	—	—	—	67.77
	合計		668.26	2,632.29	—	—	—	406.33
總計			1,300.92	5,426.18	—	—	—	1,259.82

註：表內面積係依數值圖量估計算，實際面積仍應依實際測量分割面積為準。

二、人口與居住密度分析

計畫範圍內增額容積增加之住宅區樓地板面積約528.02公頃（含鳳山細部計畫之第三之一種住宅區），商業區樓地板面積約457.58公頃，而特專區因無法作為住宅使用故不予計算。假設商業區作居住使用之容積比例以50%估算，初估增額容積增加之居住總樓地板面積為756.81公頃。

另依前述統計高雄市每人可享樓地板面積約為55㎡，預計增額容積範圍內將引入之居住人口約137,602人。

三、道路系統容受力分析

依據「高雄環狀輕軌捷運建設修正路線環境影響說明書」之交通衝擊評估資料以及前述章節所估計之引入人口數，推估其衍生交通量及對道路服務水準之衝擊。

(一)實施增額衍生交通旅次估算

1. 增加住宅使用樓地板面積衍生居住人口：137,602 人

增額容積實施後增加之住宅樓地板面積推估為 528.02 公頃，假設商業區作居住使用之容積比例以 50%計算（457.58×1/2＝228.79 公頃），並以高雄市每人可享樓地板面積約為 55 ㎡，估算增額容積施行後增加之住宅人口數約為 137,602 人。

2. 增加商業使用樓地板面積衍生之活動人口數：120,722 人

假設商業區樓地板面積供商業使用比例為 50%（457.58×1/2＝228.79 公頃），特專區因無法供住宅使用故商業使用比例為 100%，經計算商業使用樓地板面積約為 274.22 公頃，而依據 95 年工商普查資料統計高雄市各類型服務業、資訊傳播業、金融保險業與不動產業企業經營概況之使用樓地板面積與從業員工人數，計算同性質之辦公服務業每百平方公尺樓地板面積之人員數量約為 2.4 人，據此估算施行增額容積增加商業活動人口數約為 120,722 人（（5,030,100/100）x2.4＝120,722）。

(二)實施增額容積後衍生旅次數估算

參考民國101年「高雄環狀輕軌捷運建設修正路線環境影響說明書（定稿本）」（高雄市政府捷運工程局，101年12月）加入環狀輕軌後120年期之運具分配率，及最新之「機車使用狀況調查報告」（交通部，99年）與「自用小客車使用狀況調查報告」（交通部，100年）之高雄市機車與汽車承載人數，將本計畫規劃實施增額容積後預計增加之總人口數（居住人口及商業活動人口）258,324人分派至各個運具，計算衍生之人旅次及車旅次如表5-3-1所示，估計未來增加總交通量上限達61,529PCU，考量申請增額容積實現率，目標年約達總交通量之40%，實際增加交通量約24,612PCU，依據一般尖峰小時為全日旅次0.15估算，預計實施增額容積後增加之尖峰小時交通量約為3,692PCU。

表 5-3-1　實施增額容積後衍生交通量推估表

運具別	選擇比例	衍生人旅次	承載量(人/車)	衍生車旅次(車)	小客車當量	PCU
小汽車	18.00%	46,498	2.30	20,217	1	20,217
機車	70.90%	183,152	1.33	137,708	0.3	41,312
大眾運輸	11.10%	28,674	-	-	-	-
總計	100.0%	258,324	-	157,925	-	61,529

資料來源：1.高雄環狀輕軌捷運建設修正路線環境影響說明書（定稿版）（高雄市政府捷運工程局，101年12月）；2.機車使用狀況調查報告（交通部，99年）；3.自用小客車使用狀況調查報告（交通部，100年）。

(二)交通衝擊評估

本計畫依據原預估輕軌整體交通量與增額容積所產生之衍生交通量之比例，進行各路段之運量增加依據。依「高雄環狀輕軌捷運建設修正路線環境影響說明書（定稿本）」（高雄市政府捷運工程局，101年12月）推估120年輕軌行經路段整體約為61,529PCU，而本計畫預估增額容積所產生之尖峰小時交通量約為3,692PCU，增加幅度約5.97%，假設增額容積施行後各路段交通量皆增加6%，實施增額容積後主要路段道路交通衝擊分析如表5-3-2所示。

從交通衝擊分析顯示，實施增額容積多數路段皆可維持在原來之道路服務水準，部分路段如凱旋二路四維路～三多路往南、美術館路美術東二路～中華路往東、大順一路自由路～民族路往西與成功二路凱旋路～正勤路往南道路服務水準由B降為C，凱旋二路中正路～同慶路往北、凱旋二路同慶路～四維路往北、凱旋三路武昌路～二聖路往北、凱旋四路班超路～中山路往北、凱旋四路中山路～中華路往東及成功二路復興路～新光路道路服務水準由C降為D，而凱旋四路班超路～中山路往南道路服務水準由D降為E，大順二路建興路～九如路往南與大順三路大順路橋往北道路服務水準由E降為F。

未來本計畫範圍開發，應依據建築物交通影響評估準則，有第一類建築物（包括商業、金融、辦公等用途）其設置小型車停車位數超過150個或樓地板面積超過24,000平方公尺，或第二類建築物（包括住宅、集合住宅等用途）其設置小型車停車位數超過360個，或樓地板面積超過48,000平方公尺，應於開發前提出交通衝擊評估，並研擬交通維護改善策略，以降低基地開發對其周邊之交通衝擊。

表 5-3-2　實施增額容積後主要路段道路交通衝擊分析表

道路	起迄路段	方向	有輕軌			實施增額容積後		
			交通量(PCU)	V/C	服務水準	交通量(PCU)	V/C	服務水準
凱旋二路	中正路～同慶路	往北	795	0.72	C	844	0.76	D
		往南	482	0.44	A	512	0.47	A
	同慶路～四維路	往北	682	0.62	B	724	0.66	C
		往南	563	0.51	B	598	0.54	B
	四維路～三多路	往北	620	0.56	B	658	0.59	B
		往南	688	0.63	B	730	0.67	C

表 5-3-2　實施增額容積後主要路段道路交通衝擊分析表（續）

道路	起迄路段	方向	有輕軌			實施增額容積後		
			交通量(PCU)	V/C	服務水準	交通量(PCU)	V/C	服務水準
凱旋三路	三多路～武昌路	往北	925	0.84	D	982	0.89	D
		往南	752	0.68	C	798	0.72	C
	武昌路～二聖路	往北	801	0.73	C	850	0.77	D
		往南	620	0.56	B	658	0.59	B
	二聖路～一心路	往北	935	0.85	D	993	0.90	D
		往南	483	0.44	A	513	0.47	A
凱旋四路	一心路～班超路	往北	595	0.54	B	632	0.57	B
		往南	752	0.68	C	798	0.72	C
	班超路～中山路	往北	811	0.74	C	861	0.79	D
		往南	1,088	0.99	D	1,155	1.05	E
	中山路～中華路	往西	843	0.77	D	895	0.82	D
		往東	781	0.71	C	829	0.75	D
	中華路～成功路	往西	786	0.55	B	834	0.58	B
		往東	361	0.25	A	383	0.27	A
成功二路	凱旋路～正勤路	往北	1,618	0.86	D	1,718	0.91	D
		往南	1,203	0.64	B	1,277	0.68	C
	正勤路～復興路	往北	1,093	0.58	B	1,160	0.62	B
		往南	1,238	0.66	C	1,314	0.70	C
成功二路	復興路～新光路	往北	1,387	0.74	C	1,472	0.79	D
		往南	1,396	0.74	C	1,482	0.79	D
三多路	成功路～苓安路	往西	279	0.21	A	296	0.22	A
		往東	283	0.21	A	300	0.22	A
海邊路	苓安路～青年路	往北	321	0.21	A	341	0.22	A
		往南	352	0.23	A	374	0.24	A
	青年路～五福路	往北	793	0.3	A	842	0.32	A
		往南	812	0.31	A	862	0.33	A
七賢路	公園路～蓬萊路	往北	387	0.15	A	411	0.16	A
		往南	264	0.1	A	280	0.11	A

表 5-3-2　實施增額容積後主要路段道路交通衝擊分析表（續）

道路	起迄路段	方向	有輕軌			實施增額容積後		
			交通量(PCU)	V/C	服務水準	交通量(PCU)	V/C	服務水準
鐵路園道	興隆路～鐵路街	往北	223	0.22	A	237	0.23	A
		往南	280	0.28	A	297	0.30	A
	九如路～美術館路	往北	868	0.3	A	921	0.32	A
		往南	952	0.33	A	1,011	0.35	A
美術館路	鐵路園道～美術東二路	往西	319	0.3	A	339	0.32	A
		往東	303	0.28	A	322	0.30	A
	美術東二路～中華路	往西	664	0.61	B	705	0.65	B
		往東	691	0.64	B	733	0.68	C
	中華路～裕誠路	往西	429	0.40	A	455	0.42	A
		往東	488	0.45	A	518	0.48	A
大順一路	龍勝路～博愛路	往西	946	0.48	A	1,004	0.51	B
		往東	895	0.45	A	950	0.48	A
	博愛路～自由路	往西	1,139	0.58	B	1,209	0.62	B
		往東	1,071	0.54	B	1,137	0.57	B
	自由路～民族路	往西	1,262	0.64	B	1,340	0.68	C
		往東	1,060	0.54	B	1,125	0.57	B
大順二路	民族路～鼎山街	往北	645	0.34	A	685	0.36	A
		往南	928	0.49	A	985	0.52	B
	鼎山街～建工路	往北	766	0.41	A	813	0.44	A
		往南	1,034	0.55	B	1,098	0.58	B
	建工路～建興路	往北	1,276	0.68	C	1,354	0.72	C
		往南	1,223	0.65	C	1,298	0.69	C
	建興路～九如路	往北	1,718	0.91	D	1,824	0.97	D
		往南	2,148	1.14	E	2,280	1.21	F
大順三路	大順陸橋	往北	2,244	1.19	E	2,382	1.26	F
		往南	2,433	1.29	F	2,583	1.37	F
	憲政路～建國路	往北	1,075	0.57	B	1,141	0.61	B
		往南	1,572	0.84	D	1,669	0.89	D
	建國路～中正路	往北	1,417	0.82	D	1,504	0.87	D
		往南	1,560	0.90	D	1,656	0.96	D

資料來源：1.高雄環狀輕軌捷運建設修正路線環境影響說明書（定稿版）（高雄市政府捷運工程局，101年12月）；2.本計畫整理。

陸、事業及財務計畫

一、高雄環狀輕軌捷運建設修正計畫核定之自償性經費要求

配合行政院核定之跨域加值公共建設財務規劃方案指導，「高雄都會區輕軌運輸系統高雄環狀輕軌捷運建設修正計畫」總核定經費為165.37億元，其中自償性經費為53.57億元，自償率達39%。

其中自償性經費來源，已核定之經費包括車站周邊土地增額容積效益（16.46億元）、提高周邊土地使用強度效益（9.92億元）、租稅增額（Tax Increment Financing）及場站周邊土地開發淨效益等四項。

又增額容積效益摘要自修正計畫內容，假設於環狀輕軌捷運全線通車後之10年內完成交易，且每年標售總量之1/10，以每1年成長1%估算各年度之增額容積價值，可預估十年期間之增額容積價金總額以當年幣值估算約為16.46億元。

二、本計畫推估環狀輕軌增額容積收益分析

考量環狀輕軌增額容積與本市實施容積移轉制度，目的同樣係提高車站周邊之容積強度機制，故為簡政便民，本計畫環狀增額容積之執行機制建議調整與容積移轉制度一致，以降低對土地所有權人權益之衝擊。透過制度一致，可將推動增額容積之衝擊最小化，達到簡政便民之目的，同時兼顧TOD都市發展之綜效，詳表6-2-1所示。

表 6-2-1　環狀輕軌增額容積與容積移轉項目比較表

	容積移轉	環狀輕軌增額容積
適用範圍	以大眾捷運場站、臺鐵捷運化車站及本府指定之交通轉運中心為中心： 0~400M：增加30% 400~800M：增加15% 超過800M：增加10%	以環狀輕軌車站為中心： 0~400M：增加30% 400~800M：增加15% 增額容積申請上限為基準容積之15%，但範圍內原實施容積移轉上限可達30%者，其申請增額容積上限為基準容積之30%
適用分區	範圍內之住宅區、商業區、特定專用區	範圍內之住宅區、商業區、特定專用區
適用條件	接受基地應優先適用容積移轉並達可移入容積之80%後，始得申請容積獎勵。但依都市更新條例規定申請容積獎勵者，不在此限	實施環狀輕軌增額容積地區不得適用容積移轉，建築基地申請增額容積達80%後，始得申請高雄市其他容積獎勵規定，各種容積合計增加總量不得超過原基準容積之50%，但依都市更新條例規定申請容積獎勵者，不在此限
基地條件	臨接8M以上計畫道路，基地面積1000m^2以上 容積移轉申請案件應提送高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議。但接受基地屬「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」第六點第五款之土地者，得不提送都設會審議，逕由受理機關審核	臨接8M以上計畫道路，基地面積1000m^2以上 申請環狀輕軌增額容積基地其基準容積達630%以上者，且申請增額容積量達基準容積之15%以上者，應經高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會核可後始得發照建築
價金計算公式	1/2移入容積以公告現值計算 ＝1/2×接受基地面積×接受基地公告現值×（接受基地移入容積÷接受基地基準容積)	增額容積全數以公告現值計算 ＝申請基地面積×申請基地公告現值×（申請增額容積÷申請基地基準容積)

資料來源：本計畫整理。

以下說明本計畫調整增額容積收益之結果：

(一)實施方式

1.增額容積價金計算方式

環狀輕軌增額容積價金之計算，比照現行「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」第十點接受基地移入容積折繳代金之計算方式辦理（惟免乘以1/2），故其增額容積價金計算方式如下：

增額容積價金

＝申請基地面積×申請基地公告現值×（申請增額容積÷申請基地基準容積)

2.作法

由高雄市政府（捷運工程局）另訂「高雄市政府審查環狀輕軌增額容積申請案件許可要點」執行之。

(二)環狀輕軌增額容積實施效益

環狀輕軌增額容積價金收取係依據都市計畫法第二十七條之一：「土地權利關係人依第二十四條規定自行擬定或變更細部計畫，或擬定計畫機關依第二十六條或第二十七條規定辦理都市計畫變更時，主管機關得要求土地權利關係人提供或捐贈都市計畫變更範圍內之公共設施用地，可建築土地、樓地板面積或一定金額予當地直轄市、縣（市）（局）政府或鄉、鎮、縣轄市公所。」之規定辦理。

高雄環狀輕軌建設車站周邊增額容積開發機制乃為增加輕軌捷運之建設自償性，同時降低政府財政壓力而辦理，故財務效益為其最重要之評估項目。故以下將整理各項評估假設參數，依照前述計算公式進行增額容積實施效益之評估。

1.申請增額容積基地面積

參考近年本市容積移轉之使用率推估本計畫於保守情境、可能情境及樂觀情境下之增額容積使用率，如表 6-2-2 所示，於保守情境下每年住宅區申請增額容積基地面積約為 3,837.94 ㎡，商業區為 587.72 ㎡；於可能情境下每年住宅區申請增額容積基地面積約為 5,480.38 ㎡，商業區為 832.60 ㎡；於樂觀情境下每年住宅區申請增額容積基地面積約為 8,228.95 ㎡，商業區為 1,248.90 ㎡。考量本市近年房地產交易行情，建議以保守情境作為數據之推估情境。

表 6-2-2　各情境申請增額容積基地面積綜整表

項目		保守情境		可能情境		樂觀情境	
情境假設		以過去容積移轉申請使用率50％估計增額容積使用率		以過去容積移轉申請使用率70％估計增額容積使用率		假設容積移轉市場需求，全部移轉至增額容積市場	
增額容積使用率		住宅區	商業區	住宅區	商業區	住宅區	商業區
		0.229%	0.048%	0.327%	0.068%	0.491%	0.102%
面積（公頃）		住宅區：0-400公尺：343.61公頃；400-800公尺：430.08公頃 商業區/特專區：0-400公尺：289.04公頃；400-800公尺：238.19公頃					
申請增額容積基地面積（㎡/年）	0-400公尺	2,360.63	416.22	3,370.86	589.64	5,061.44	884.46
	400-800公尺	1,477.31	171.50	2,109.52	242.96	3,167.51	364.43
	合計	3,837.94	587.72	5,480.38	832.60	8,228.95	1,248.90

資料來源：本計畫整理。

2.平均公告現值

經清查計畫範圍內之 106 年 1 月住宅區平均公告現值為 44,055 元/㎡，商業區為 51,151 元/㎡，惟環狀輕軌增額容積價金計算時，土地公告現值之計算基準屆時應以申請環狀輕軌增額容積當時之土地公告現值為準。

3.環狀輕軌增額容積實施效益估算

本計畫預計可回收 16.67 億元（單年收益約 1.59 億元），尚可符合修正計畫之財務目標 16.46 億元，計算方式詳見表 6-2-3 及表 6-2-4 所示。

表 6-2-3　各情境單年挹注金額推估綜理表

項目		保守情境	可能情境	樂觀情境
住宅區	增額容積使用率	0.229%	0.327%	0.491%
	增額容積街廓面積（公頃）	0-400公尺（30%）：343.61公頃 400-800公尺（15%）：430.08公頃		
	實現增額容積（㎡）	0-400公尺：2,361 400-800公尺：1,477	0-400公尺：3,371 400-800公尺：2,110	0-400公尺：5,061 400-800公尺：3,168
	平均公告現值（元/㎡）	106年：44,055		
	增額容積收益（元/年）	169,080,451	241,438,6024	362,526,208
商業區 特商區	增額容積使用率	0.048%	0.068%	0.102%
	增額容積街廓面積（公頃）	0-400公尺（30%）：289.04公頃 400-800公尺（15%）：238.19公頃		
	實現增額容積基地面積（㎡）	0-400公尺：416 400-800公尺：172	0-400公尺：590 400-800公尺：243	0-400公尺：884 400-800公尺：364
	平均公告現值（元/㎡）	106年：51,151		
	增額容積收益（元/年）	30,062,230	42,588,159	63,882,238
總增額容積收益（元/單年）		199,142,681	284,026,183	426,408,446
假設增額容積申請上限至80%時，改以其他容獎方式取得容積，故以總收益之80%計算（元/單年）		**159,314,145**	227,220,946	341,126,756

資料來源：本計畫整理。

表 6-2-4　計畫年期間環狀輕軌增額容積挹注金額推估綜理表

計畫年期	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	合計
民國	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	—
挹注金額(萬元)	15,931	16,091	16,252	16,414	16,578	16,744	16,912	17,080	17,251	17,424	166,678

註：假設每年容積價值調幅為1%。
資料來源：本計畫整理。

柒、土地使用分區管制要點

一、條文內容說明

本計畫擬於鳳山細部計畫增列環狀輕軌增額容積土地使用分區管制要點，條文內容於下表7-1-1逐項說明：

表 7-1-1　土地使用分區管制要點條文說明綜理表

項次	條文內容	說明
一、	環狀輕軌增額容積由土地所有權人或公有土地地上權人提出申請，未申請者，依原都市計畫規定辦理。	比照本市容積移轉制度，申請者可自由選擇是否申請增額容積，未申請者，則依原都市計畫規定辦理，即未申請環狀輕軌增額容積者得僅申請容積獎勵。
二、	本計畫實施環狀輕軌增額容積地區，係以環狀輕軌車站為中心，其實施範圍準用「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」第六點第一款及第二款之適用範圍規定辦理；增額容積申請上限則準用「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」第七點第一款及第二款之規定辦理。 實施增額容積範圍內原得容積移轉上限可達30%者，為不損及民眾既有權益，其申請增額容積上限維持基準容積之30%。	1.定義實施增額容積地區範圍及適用分區，準用「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」第六點第一款（註1）及第二款（註2）、第七點第一款（註3）及第二款（註4）之規定辦理。 2.配合歷次專案小組決議及與相關公會研商會議討論後，原則比照本市容積移轉實施方式，故調整實施增額容積範圍。 3.另為維護既有土地所有權人之權益，實施增額容積地區400至800公尺範圍與原實施容積移轉地區0至400公尺範圍內重疊者，申請增額容積上限為基準容積之30%。 註1： 第六點第一款：以大眾捷運場站、臺鐵捷運化車站及本府指定之交通轉運中心為中心，半徑四百公尺範圍內，街廓完整之住宅區、商業區或特定專用區土地。但範圍外之街廓剩餘面積不足原面積二分之一者，全街廓納入。 註2： 第六點第二款：前款以外，以前款大眾捷運場站、臺鐵捷運化車站及本府指定之交通轉運中心為中心，半徑八百公尺範圍內，街廓完整之住宅區、商業區或特定專用區土地。但範圍外之街廓剩餘面積不足原面積二分之一者，全街廓納入。 註3： 第七點第一款：基準容積之百分之三十。 註4： 第七點第二款：基準容積之百分之十五。

表 7-1-1　土地使用分區管制要點條文說明綜理表（續）

項次	條文內容	說明
三、	本計畫實施環狀輕軌增額容積地區不得適用容積移轉，建築基地申請增額容積達80%後，始得申請高雄市其他容積獎勵規定，各種容積合計增加總量不得超過原基準容積之50%，但依都市更新條例規定申請容積獎勵者，不在此限。	有關申請增額容積與申請容積獎勵之關係，比照容積移轉相關規定修正。
四、	申請環狀輕軌增額容積基地之條件，準用「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」第八點之規定辦理。	比照容積移轉申請基地條件，準用「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」第八點（註）之規定辦理。 註： 第八點：接受基地應臨接八公尺以上都市計畫道路或臨綠地(帶)並與八公尺以上都市計畫道路相臨接，且面積達一千平方公尺以上。
五、	申請建築者於支付或捐贈增額容積價金後，得於環狀輕軌增額容積實施地區內之可建築土地申請增額容積建築使用。	明訂增額容積收取價金之法源依據。
六、	增額容積價金之計算方式如下：申請增額容積價金=申請基地面積×申請基地公告現值×(申請基地申請增額容積/申請基地基準容積)。	明訂增額容積收取價金之計算方式；比照「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」第十點之折繳代金計算方式辦理（惟免乘以1/2）。
七、	申請環狀輕軌增額容積基地退縮建築設計，準用「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」第十三點規定辦理。	1.有關環狀輕軌增額容積申請基地條件規定併至本要點第四點說明。 2.有關退縮建築設計規範，配合準用「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」第十三點（註）規定辦理。 註： 第十三點： 接受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。

表 7-1-1　土地使用分區管制要點條文說明綜理表（續）

項次	條文內容	說明
		（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。
八、	申請環狀輕軌增額容積基地其基準容積達630%以上且申請增額容積達基準容積之15%以上者，應經高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會核可後始得發照建築。	實施環狀輕軌增額容積地區為控管都市容積強度之發展，應經本市高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會核可後始得發照建築。
九、	有關環狀輕軌增額容積之申請及價金繳納作業方式等相關規定，由高雄市政府另訂之。	賦予後續訂定相關申請作業要點之法源依據。

二、土地使用分區管制要點

本計畫土地使用分區管制應依下列增列之規定辦理，其餘未規定事項，適用其他法令規定：

（一）環狀輕軌增額容積由土地所有權人或公有土地地上權人提出申請，未申請者，依原都市計畫規定辦理。

（二）本計畫實施環狀輕軌增額容積地區，係以環狀輕軌車站為中心，其實施範圍準用「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」第六點第一款及第二款之適用範圍規定辦理；增額容積申請上限則準用「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」第七點第一款及第二款之規定辦理。

實施增額容積範圍內原得容積移轉上限可達 30%者，為不損及民眾既有權益，其申請增額容積上限維持基準容積之 30%。

（三）本計畫實施環狀輕軌增額容積地區不得適用容積移轉，建築基地申請增額容積達 80%後，始得申請高雄市其他容積獎勵規定，各種容積合計增加總量不得超過原基準容積之 50%，但依都市更新條例規定申請容積獎勵者，不在此限。

（四）申請環狀輕軌增額容積基地之條件，準用「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」第八點之規定辦理。

（五）申請建築者於支付或捐贈增額容積價金後，得於環狀輕軌增額容積實施地區內之可建築土地申請增額容積建築使用。

（六）增額容積價金之計算方式如下：

申請增額容積價金=申請基地面積×申請基地公告現值×（申請基地申請增額容積/申請基地基準容積）。

（七）申請環狀輕軌增額容積基地退縮建築設計，準用「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」第十三點規定辦理。

（八）申請環狀輕軌增額容積基地其基準容積達 630%以上且申請增額容積達基準容積之 15%以上者，應經高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會核可後始得發照建築。

（九）有關環狀輕軌增額容積之申請及價金繳納作業方式等相關規定，由高雄市政府另訂之。

附件一、高雄市都市計畫委員會106年5月26日第61次會議紀錄

高雄市都市計畫委員會106年5月26日第61次會議紀錄

一、時間：民國106年5月26日（星期五）下午2時30分

二、地點：高雄市政府第四會議室

三、主席：陳副主任委員啟仁　　記錄：陳惠美

四、出席委員：

史主任委員哲(請假)、陳副主任委員啟仁、白委員金安(請假)、趙委員子元(請假)、詹委員達穎、陳委員世雷、賴委員文泰、鄭委員永祥、丁委員澈士、黃委員士賓(請假)、麥委員仁華、劉委員富美、謝委員榮祥、郭委員添貴(王錦榮代)、張委員桂鳳(張宛婷代)、李委員怡德、趙委員建喬(郄爾敏代)、黃委員進雄、陳委員勁甫(林弘慎代）、蔡委員長展(黃柏棻代)、曾委員文生(鄭介松代)

五、會議承辦單位：

高雄市政府都市發展局(區審科)　　唐一凡、曾思凱、薛政洋、陳惠美、陳秀凌

六、列席單位及旁聽人員：

（一）列席單位

經濟部能源局	吳韋逸
行政院農業委員會漁業署	黃千祐
財政部國有財產署南區分署	(請假)
高雄市政府交通局	陳榮輝、萬羿伶、陳郁元
高雄市政府文化局	王慧琳

高雄市政府財政局	吳秀員
高雄市政府捷運工程局	吳嘉昌、王然興 邱雄裕、陳宇新
高雄市政府工務局(建管處)	余俊民
高雄市政府工務局新建工程處	吳恩兆
高雄市政府工務局養護工程處	許永穆
高雄市政府海洋局	楊文賢、林俊毅
高雄市政府環境保護局	(請假)
高雄市政府水利局	王聖丰
高雄市政府都市發展局	王啟川、張文欽、 賴郁晴、鄭凱仁、 鄭志敏、李季持、 王智聖、李　薇、 吳哲瑋、胡怡鳶
李水發君	(未出席)
興達港區漁會總幹事郭展豪君	郭展豪
鄭增鎰君	(未出席)

(二) 高雄市議會：【列席議員】

市議員陳明澤服務處	陳明澤
市議員曾麗燕服務處	助理陳宇筑

七、審議案件：

第一案：擬定原高雄市細部計畫(原公車處金獅湖站、建軍站及舊市議會)(配合擴大及變更原高雄市主要計畫(第三次通盤檢討—第一階段))案

決　議：

一、計畫書圖誤繕部份授權規劃單位釐整更正外，餘照公展草案通過。

二、公開展覽期間公民或團體建議意見審決如後附綜理表市都委會決議欄(附表一)。

第二案：變更興達港漁業特定區計畫（配合海洋科技產業創新專區）案及擬定興達港漁業特定區計畫(配合海洋科技產業創新專區)土地使用分區管制要點案

決　議：本案除依提案內容及下列意見修正外，餘照公展草案通過。

一、本案係行政院核定中央興建之重大設施，有關使用規劃、漁船作業釐清與協調部分，請能源局會同漁業署與海洋局，持續與興達港區漁會溝通協調，避免損及漁民權益。

二、計畫書請補充劃設專區選址及面積需求等相關說明，另都市發展歷程引用錯誤與誤繕部份授權規劃單位釐整更正，亦請配合本特定區計畫第三次通盤檢討（第二階段）案修正內容。

三、公開展覽期間公民或團體建議意見審決如後附綜理表市都委會決議欄(附表二)。

第三案：變更高雄市都市計畫（灣子內等 12 處地區）細部計畫（配合高雄環狀輕軌捷運建設計畫實施增額容積）土地使用分區管制案

決　議：照專案小組建議意見(詳附錄一)修正通過。

【附錄一】專案小組建議意見：請提案單位依下列意見修正

（一）本案係依「跨域加值公共建設財務規劃方案」辦理，為本市環狀輕軌挹注財源，惟國發會已終止跨域加值方案、調整增額容積實施範圍是否符合財務需求、與容積移轉及獎勵容積之適用等，故請補充說明實施增額容積之政策及財務背景。

（二）土地使用分區管制要點審議建議意見詳如附表三「專案小組建議意見」欄，並請併同修正條文說明欄。

（三）後續涉及補辦公展部分經大會審決通過後請依相關程序辦理，公展期間無陳情意見者，則逕予核定，免再提會審議；公展期間若有陳情意見，則再提會審議。

（四）為避免計畫執行落差，應於捷運工程局完成訂定申請許可要點等相關規定之法定程序後，本案再予核定及實施。

第四案：擴大劃定高雄多功能經貿園區及鼓鹽水岸更新地區暨擬定更新計畫案

決　議：本案除依下列意見修正計畫書內容外，餘照提案內容通過。

（一）有關鼓鹽水案更新地區計畫書誤植部分，請依提會簡報修正。

（二）請於土地使用發展構想中北灣區部分，補充文化保存發展之相關文字。

（三）有關渡輪及文化遊艇之內容，請予以釐清及更新相關說明。

八、臨時動議：無

九、散會：下午 4 時 30 分

附表三、修正後土地使用分區管制要點修正對照表

<table>
<tr><th rowspan="2">公展草案</th><th colspan="2">捷運局提會修正方案</th><th rowspan="2">專案小組建議意見</th><th rowspan="2">市都委會決議</th></tr>
<tr><th>條文</th><th>說明</th></tr>
<tr><td>一、增額容積由土地所有權人或公有土地地上權人提出申請。</td><td>一、環狀輕軌增額容積由土地所有權人或公有土地地上權人提出申請，未申請者，依原都市計畫規定辦理。</td><td>比照本市容積移轉制度，可由申請者自由選擇申請與否，爰補充未申請者，則依原所屬都市計畫規定辦理之條文內容。</td><td>除說明欄補充未申請環狀輕軌增額容積者得僅申請容積獎勵相關說明外，餘同意照捷運局提會修正內容。</td><td>照專案小組建議意見通過。</td></tr>
<tr><td>二、本計畫實施增額容積地區各土地使用分區容積率規定如下表：
<table>
<tr><th>使用分區</th><th>基準容積</th><th>增額容積</th></tr>
<tr><td>住宅區（註）</td><td>200%</td><td>60%</td></tr>
<tr><td>第二種住宅區</td><td>150%</td><td>45%</td></tr>
<tr><td>第三種住宅區</td><td>240%</td><td>72%</td></tr>
<tr><td>第四種住宅區</td><td>300%</td><td>90%</td></tr>
<tr><td>第五種住宅區</td><td>420%</td><td>126%</td></tr>
<tr><td>特定第五種住宅區</td><td>420%</td><td>126%</td></tr>
<tr><td>國宅用地</td><td>420%</td><td>126%</td></tr>
<tr><td>第一種商業區</td><td>240%</td><td>72%</td></tr>
<tr><td>第二種商業區</td><td>300%</td><td>90%</td></tr>
<tr><td>第三種商業區</td><td>490%</td><td>147%</td></tr>
<tr><td>第一種特定商業專用區</td><td>240%</td><td>72%</td></tr>
<tr><td>第二種特定商業專用區</td><td>300%</td><td>90%</td></tr>
<tr><td>第三種特定商業專用區</td><td>490%</td><td>147%</td></tr>
</table></td><td>二、本計畫實施環狀輕軌增額容積地區，係以環狀輕軌車站為中心，其實施範圍準用「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」第六點第一款及第二款之適用範圍規定辦理；增額容積申請上限則準用「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」第七點第一款及第二款之規定辦理。
前項準用「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」第六點第一款之實施範圍及同要點第七點第二款之增額容積申請上限者，範圍內原得實施容積移轉上限可達30%者，為不損及民眾既有權益，其申請增額容積上限維持基準容積之30%。</td><td>1. 定義實施增額容積地區範圍及適用分區，準用「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」第六點第一款（註1）及第二款（註2）、第七點第一款（註3）及第二款（註4）之規定辦理。
2. 配合歷次專案小組決議及與相關公會研商會議討論後，原則比照本市容積移轉實施方式，故調整實施增額容積範圍。
3. 另為維護既有土地所有權人之權益，實施增額容積地區400至800公尺範圍與原實施容積移轉地區0至400公尺範圍內重疊者，申請增額容積上限為基準容積之30%。
註1：
第六點第一款：以大眾捷運場站、臺鐵捷運化車站及本府指定之交通轉運中心為中心，半徑四百公尺範圍內，街廓完整之住宅區、商業區或特定專用區土地。但範圍外之街廓剩餘面積不</td><td>修正「前項準用「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」第六點第一款之實施範圍及同要點第七點第二款之增額容積申請上限者，範圍內原得實施容積移轉上限可達30%者，為不損及民眾既有權益，其申請增額容積上限維持基準容積之30%。」為「實施增額容積範圍內原得容積移轉上限可達30%者，為不損及民眾既有權益，其申請增額容積上限維持基準容積之30%。」</td><td>照專案小組建議意見通過。</td></tr>
</table>

		足原面積二分之一者，全街廓納入。 註2： 第六點第二款：前款以外，以前款大眾捷運場站、臺鐵捷運化車站及本府指定之交通轉運中心為中心，半徑八百公尺範圍內，街廓完整之住宅區、商業區或特定專用區土地。但範圍外之街廓剩餘面積不足原面積二分之一者，全街廓納入。 註3： 第七點第一款：基準容積之百分之三十。 註4： 第七點第二款：基準容積之百分之十五。		
三、本計畫實施增額容積地區不得適用容積移轉，~~建築基地應優先使用增額容積，增額容積全數使用後，得適用高雄市其他容積獎勵規定~~，各種容積合計增加總量不得超過原基準容積之50%，但依都市更新條例規定申請容積獎勵者，不在此限。	三、本計畫實施環狀輕軌增額容積地區不得適用容積移轉，建築基地申請增額容積達可移入容積之80%後，始得申請高雄市其他容積獎勵規定，各種容積合計增加總量不得超過原基準容積之50%，但依都市更新條例規定申請容積獎勵者，不在此限。	有關申請增額容積與申請容積獎勵之關係，比照容積移轉相關規定修正。	除建議修正條文為「本計畫實施環狀輕軌增額容積地區不得適用容積移轉，建築基地申請增額容積達80%後...」外，餘同意照捷運局提案修正內容。	照專案小組建議意見通過。
--	四、申請環狀輕軌增額容積基地之條件，準用「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」第八點之規定辦理。	比照容積移轉申請基地條件，準用「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」第八點（註）之規定辦理 註： 第八點：接受基地應	同意照捷運局提會修正內容。	照專案小組建議意見通過。

<table>
<tr><td></td><td></td><td>臨接八公尺以上都市計畫道路或臨綠地(帶)並與八公尺以上都市計畫道路相臨接，且面積達一千平方公尺以上。</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>四、申請建築者於支付或捐贈增額容積價金後，得於增額容積實施地區內之可建築土地申請增額容積建築使用。</td><td>五、申請建築者於支付或捐贈增額容積價金後，得於環狀輕軌增額容積實施地區內之可建築土地申請增額容積建築使用。增額容積價金之計算，準用「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」第十點接受基地移入容積折繳代金之計算方式辦理（惟免乘以1/2）。</td><td>明訂增額容積收取價金之法源依據，準用準用「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」第十點之折繳代金計算方式辦理（惟免乘以1/2）（註）。
註：
第十點：接受基地移入容積之百分之五十，應以折繳代金方式移入容積，其計算公式如下：
折繳代金金額＝1/2×接受基地面積×接受基地公告現值×（接受基地移入容積/接受基地基準容積）。</td><td>除增額容積價金計算方式規定修正為「六、增額容積價金之計算方式如下：申請增額容積價金=申請基地面積×申請基地公告現值×(申請基地申請增額容積/申請基地基準容積)。」外，餘同意照捷運局提會修正內容。</td><td>照專案小組建議意見通過。</td></tr>
<tr><td>五、增額容積申請基地條件應符合下列規定：
（一）申請基地應臨接8公尺以上都市計畫道路或臨綠地(帶)並與8公尺以上都市計畫道路相臨接。
（二）申請基地之退縮建築設計，應符合下表規定：
<table><tr><td>申請基地規模</td><td>退縮建築設計</td></tr><tr><td>1,000㎡以上</td><td>1.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 3 公尺以上；與其他基地境界線之淨距離應在 0.45 公尺以上。但無法於主要出入口側留設 3 公尺以上淨距離者，得於其他基地境界</td></tr></table></td><td>六、申請環狀輕軌增額容積基地退縮建築設計，準用「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」第十三點規定辦理。</td><td>1.有關環狀輕軌增額容積申請基地條件規定併至本要點第四點說明。
2.有關退縮建築設計規範，配合準用「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」第十三點（註）規定辦理。
註：
第十三點：
接受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</td><td>除條次修正為第七點外，餘同意照捷運局提會修正內容。</td><td>照專案小組建議意見通過。</td></tr>
</table>

	線留設。 2.建築物在 12 層以下者，地面以上各樓層與基地境界線之淨距離應在 2 公尺以上。 3.建築物在 13 層至 15 層者，地面以上各樓層與基地境界線之淨距離應在 2.5 公尺以上。 4.建築物在 16 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 2 計算，且不得小於 4 公尺。 申請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，其地面以上各樓層與基地境界線之淨距離，得不受前項規定之限制，但仍不小於 2 公尺。		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。		
500㎡以上未達1,000㎡	地面以上各樓層與非臨道路側基地境界線之淨距離應在 1.5 公尺以上。				
未達500㎡	建築物在 7 層以上者，地面以上各樓層與非臨道路側基地境界線之淨距離應在 1.5 公尺以上。				
--		七、申請環狀輕軌增額容積基地其基準容積達630%以上者，且申請上限達基準容積之	實施環狀輕軌增額容積地區為控管都市容積強度之發展，應經本市都設會核可後始得發照建築。	除條次修正為第八點及文字修正為「申請環狀輕軌增額容積基地其基準容積達630%以上	照專案小組建議意見通過。

	15%者，應經高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會核可後始得發照建築。		者，且申請增額容積量達基準容積之15%以上者，應經高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會核可後始得發照建築。」 外，餘同意照捷運局提會修正內容。	
--	八、有關環狀輕軌增額容積之申請及價金繳納作業方式等相關規定，由高雄市政府另訂之。	賦予後續訂定相關申請作業要點之法源依據。	除條次修正為第九點外，餘同意照捷運局提會修正內容。	照專案小組建議意見通過。

附件二、高雄市都市計畫委員會106年11月24日第65次會議紀錄

高雄市都市計畫委員會106年11月24日第65次會議紀錄

一、時間：民國106年11月24日（星期五）下午2時30分

二、地點：高雄市政府第四會議室

三、主席：賴委員文泰代　　記錄：陳秀凌

四、出席委員：

史主任委員哲(請假)、陳副主任委員啟仁(請假)、白委員金安、趙委員子元(請假)、詹委員達穎、陳委員世雷、賴委員文泰、鄭委員永祥(請假)、丁委員澈士(請假)、黃委員士賓、麥委員仁華、劉委員富美、謝委員榮祥、郭委員添貴(鄭智文代)、張委員桂鳳(吳怡瑩代)、李委員怡德(王啟川代)、趙委員建喬(郄爾敏代)、黃委員進雄(李文聖代)、陳委員勁甫(林弘慎代）、蔡委員長展(黃柏棻代)、曾委員文生(王宏榮代)

五、會議承辦單位：

高雄市政府都市發展局(區審科)　薛淵仁、陳秀凌

六、列席單位及旁聽人員：

（一）列席單位

經濟部加工出口區管理處	蔡春風、李昭興
經濟部水利署第七河川局	（未出席）
高雄市政府工務局新建工程處	陳聖杰、劉秋華
高雄市政府捷運工程局	鍾禮榮、邱雄裕、陳宇新
高雄市政府工務局(建管處)	顧維谷
高雄市政府地政局	吳玉蓮、林川田、吳佳原、陳志宏、張正憲
高雄市政府工務局	王順聰
高雄市政府經濟發展局	莊大慶、林煥祈
高雄市政府教育局	劉全貴

高雄市政府工務局養護工程處　黃淑梅

高雄市政府都市發展局　張文欽、唐一凡、張哲男、王智聖、方偉凱、李薇、鄭志敏

陸炤廷君　郭英琪代

（二）高雄市議會：【列席議員】

七、審議案件：

第一案：變更高雄市都市計畫（楠梓加工出口區、後勁及右昌一帶鄰近地區）細部計畫乙種工業區（工七）事業及財務計畫、土地使用分區管制相關規定案

決　議：本案除公展計畫書誤繕內容授權提案單位釐整更正外，餘照公展草案內容通過。

第二案：變更高雄市都市計畫(灣子內等 12 處地區)細部計畫(配合高雄環狀輕軌捷運建設計畫實施增額容積)土地使用分區管制案、變更高雄市鳳山細部計畫（配合高雄環狀輕軌捷運建設計畫實施增額容積）土地使用分區管制案

決　議：本案照專案小組建議意見（詳附錄一）通過。

【附錄一】專案小組建議意見：

本案除下列意見外，餘照公展草案內容通過。

（一）計畫書 P.6-4 載明「訂定實施年期為 10 年」，經提案單位表示本案未訂定實施年期，為避免造成誤解，請修正相關文字。

（二）公開展覽期間公民或團體陳情意見審議建議詳如附表一專案小組建議意見欄。

第三案：變更高雄市原都市計畫區（三民區部分）細部計畫（第三次通盤檢討）(第二階段)案）

決　議：本案除下列意見外，餘照專案小組建議意見（詳附錄二

）通過。

一、考量民族一路1巷北側建築基地及自由、復興路兩側基地納入整體開發範圍，將造成土地畸零有影響開發建築之虞，同意其得免依「高雄市建築管理自治條例」規定留設騎樓。

二、原則同意地政局所提拆遷安置方案，並請地政局就拆遷安置事宜後續妥與陳情民眾協調溝通。

【附錄二】專案小組建議意見：

（一）本案原有商業區內合法建築物，因鐵路地下化工程及都市整體道路系統規劃需要而劃設為公共設施用地，至其必須拆除，惟其係納入市地重劃開發範圍，而非以徵收方式辦理用地取得，其是否符合因公益而為特別犧牲之要件，得給予特別之補償及救濟，後續請地政局研議後並依行政程序辦理。

（二）公展計畫書誤繕內容授權規劃單位釐整更正。

（三）公開展覽期間公民或團體陳情意見審議建議詳如附表二專案小組建議意見欄。

第四案：擴大及變更高雄市鳳山主要計畫(第三次通盤檢討)案(第三階段)、擬定及變更高雄市鳳山細部計畫(第三次通盤檢討)案(第四階段)案

決　　議：除細部計畫陳情案編號第 50 案之補充意見（「公用二」公用事業用地），同意依提案單位所提與「市三十三」、「市三十六」市場用地以跨區市地重劃方式辦理並修正變更方案（詳附圖三）外，餘照專案小組建議意見（詳附錄三）通過。

【附錄三】專案小組建議意見：

（一）為因應本計畫區第二次通盤檢討期間因製圖導致計畫道路轉彎處路寬不一之情形，同意所提新增道路用地變更

認定原則。

（二）經地政局表示市 29 係紅毛港遷村辦理區段徵收時取得之土地，並已讓售給私有地主，不宜再度辦理市地重劃，爰同意維持市場用地。

（三）「市三十一」市場用地經地政局評估跨區重劃及個別重劃可行性不高，爰依本案市場用地變更原則及參酌鄰近土地使用分區同意變更為第二之五種商業區，並依分區變更負擔比例原則應於申請建築執照或變更使用執照前完成捐贈代金或公共設施保留地。

（四）有關細部計畫變更內容超出原公開展覽範圍部分，建議依都市計畫法第 19 條規定，另案辦理公開展覽及說明會，公開展覽期間無陳情意見者，則逕予核定，免再提會審議；公開展覽期間若有陳情意見者，則再提會審議。

（五）細部計畫案實質變更內容、新增提案內容、公開展覽期間公民或團體陳情意見、修正土地使用分區管制規則及道路系統編號明細表之建議詳如附表三～七專案小組建議意見欄。

第五案：變更美濃都市計畫（都市計畫圖重製專案通盤檢討）案

決　議：本案照專案小組建議意見（詳附錄四）通過。

【附錄四】專案小組建議意見：

實質變更內容及公開展覽期間公民或團體陳情意見審議建議詳如附表八～九專案小組建議意見欄。

八、臨時動議：無

九、散會：下午 4 時 0 分

附表一、「變更高雄市都市計畫（灣子內等12處地區）細部計畫（配合高雄環狀輕軌捷運建設計畫實施增額容積）土地使用分區管制案」、「變更高雄市鳳山細部計畫（配合高雄環狀輕軌捷運建設計畫實施增額容積）土地使用分區管制案」公開展覽期間公民或團體建議意見綜理表

編號	公民或團體	建議內容	理由	市府研析意見	專案小組建議意見	市都委會決議
1	高雄市不動產開發商業同業公會	「高雄環狀輕軌捷運建設計畫實施增額容積」土地使用分區管制案，實影響人民權益至大，詳如理由。	1.市府已制定「高雄市審查容積移轉申請許可要點」，於大眾捷運場站周邊地區實施容積移轉規定，現因環狀輕軌捷運，又制定「高雄環狀輕軌捷運建設計畫實施增額容積」（以下簡稱增額容積），雖針對地區發展特性擬定策略有其必要性，但兩者適用區域重疊時，宜考量法令合理的支配運用，不應任意折損地主之權益。 2.輕軌場站（增額容積）與大眾捷運場站（容積移轉）重疊時，增額容積須優先適用，所造成業者成本之損失，臚列如次： (1)原容積移轉可達30%，雖此次公展修正增額容積移轉也達30%，但已不可用公設地轉換，致增加代金負擔40%。 (2)容積移轉可用1/2，未徵收之公共設施保留地抵繳價金，業者亦在推案之前已購公共設施用地規劃建案，而適用增額容積後不再適用容積移轉（受限於高雄市容積移轉辦法第六條規定「接受基地除依古蹟土地容積移轉辦法申請者外」，因容積換算方式不同……致使成本大增40%）。同時，已購公設地地主均無法處分土地，影響人民權益 (3)原容積移轉 800 公尺以外尚有 10%之容積可選擇，但增額容積卻完全	建議未便採納，理由： 1.依捷運工程局106年9月18日高市捷開字第10631464600號函: (1)依「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」第六點規定：「接受基地除依古蹟土地容積移轉辦法申請者外，以下列未實施增額容積之土地為限…」，爰容積移轉與增額容積實施範圍重疊者，依法應優先適用增額容積。 (2)另依據行政院101年11月核定「高雄環狀輕軌捷運建設修正計畫」，實施增額容積之政策目的係為將公共建設之資本化效果，透過增額容積制度部分回饋於政府重大公共建設之經費，此與容積移轉解決公共設施保留地之政策目的不同。故考量實施增額容積係為挹注輕軌之建設經費，仍應以繳納代金方式辦理。 2.將公共設施保留地納入增額容積機制，將對增額容積之財務造成排擠效應。且增額容積實施範圍佔原高雄市轄區面積比例為8%，佔鳳山都市計畫區面積比例為1%，所佔比例甚低，增額容積實施範圍外之土地，依現行容積移轉機制，規定移入容積的一	未便採納，本案實施增額容積係為挹注輕軌之建設經費，仍應以繳納代金方式辦理。	照專案小組建議意見通過。

			取消容積移轉之規定，而改代價較高之代金繳納，成本增加，業者損失不小。 建議： (1)綜上所述，此次增額容積補公告後，造成業界成本大增，且前已購公設地之地主難處分土地，實非政府制定此政策之美意，建請修正增額容積價金計算方式，以維人民權益。 (2)增額容積價金計算方式，除考量市場機制，亦應考量勿因增加成本轉嫁社會大眾的市場性，維持現金與公設地繳交並存，亦可加速政府取得公設地的政策目標，建請80%以公告現值之現金計價，20%以公設保留地計算，一舉數得。	半需取得公共設施保留地，移入容積的另一半所繳交之代金，亦須專款專用於取得公共設施保留地。		