

變更高雄市都市計畫（灣子內地區）細部計畫（配合交通部「高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫—增額容積」）土地使用分區管制案

第二次公開展覽計畫書

高雄市政府

中華民國 107 年 10 月

高 雄 市 變 更 都 市 計 畫 審 核 摘 要 表		
項 目	說 明	
都市計畫名稱	變更高雄市都市計畫（灣子內地區）細部計畫（配合交通部「高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫－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	
本案公開展覽起訖日期	第一次：民國 102 年 8 月 7 日起至 102 年 9 月 6 日止共計 30 天 第二次：	
本案舉辦說明會日期	第一次：民國 102 年 8 月 19 日下午 2 時 30 分整假本市苓雅區公所 5 樓第 2 會議室及民國 102 年 8 月 20 日下午 2 時 30 分整假本市三民區公所 5 樓會議室 第二次：	
人民團體對本案之反映意見	無	
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	市級	高雄市都市計畫委員會 107 年 6 月 29 日第 69 次會議：「修正通過」

目 錄

壹、緒論.....	1
一、計畫緣起	1
二、法令依據	2
三、計畫位置、範圍	2
貳、上位及相關計畫	4
一、上位計畫	4
二、相關建設計畫	5
參、現行計畫.....	13
一、土地使用計畫	13
二、交通系統計畫	14
肆、細部計畫規劃構想	17
一、以增額容積收益挹注鐵路地下化建設財源	17
二、可步行範圍內提高密度發展	17
三、適宜的步行與開放空間	17
伍、變更細部計畫內容	18
一、增額容積規劃原則	18
二、增額容積實施範圍	19
三、實質變更內容	19
陸、增額容積後容受力分析	20
一、增額容積總量推估分析	20
二、人口與居住密度分析	22
三、道路系統容受力	22
柒、以「跨域增值公共建設財務規劃方案」檢視本計畫內容.....	27
一、增額容積實施地區	27
二、增額容積實施地區相關規定	28
捌、土地使用分區管制要點	29
一、條文內容說明	29
二、土地使用分區管制要點	32
玖、事業及財務計畫	33
一、高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫核定之自償性經費要求	33
二、本計畫推估鳳山鐵路地下化增額容積收益分析	33

附件一 高雄市都市計畫委員會 107 年 6 月 29 日第 69 次會議紀錄

附件二 行政院 101 年 7 月 24 日院臺經字第 1010138527 號函核定「跨
域加值公共建設財務規劃方案」

附件三 高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點

圖目錄

圖 1-1	計畫位置示意圖	3
圖 1-2	計畫範圍示意圖	3
圖 2-1	高雄市區鐵路地下化計畫（含左營及鳳山）計畫示意圖	9
圖 2-2	實質變更內容示意圖	12
圖 3-1	灣子內地區道路系統示意圖	16
圖 6-1	鐵路沿線道路系統示意圖	22

表目錄

表 3-1	變更範圍內土地使用分區綜理表	13
表 5-1	實質變更內容表	19
表 6-1	增額容積範圍內之居住樓地板面積分析表	21
表 6-2	鐵路沿線平行道路幾何特性綜理表	23
表 6-3	鐵路沿線橫交道路幾何特性綜理表	23
表 6-4	本計畫衍生旅次概要表	24
表 6-5	道路服務水準評估表	25
表 6-6	路型修正係數	25
表 6-7	民國 119 年晨昏時段道路交通指派及服務水準分析	26
表 8-1	土地使用分區管制要點條文說明綜理表	29
表 9-1	各情境申請增額容積基地面積綜整表	34
表 9-2	各情境單年挹注金額推估綜理表	35
表 9-3	計畫年期間鳳山鐵路地下化增額容積挹注金額推估綜理表	35

壹、緒論

一、計畫緣起

臺灣自2008年起陸續推動「振興經濟擴大公共建設投資計畫」及「愛台十二建設」，將在八年內投資3.99兆元，其中預計由政府投資2.79兆元、民間投資1.2兆元。各地方政府將陸續提出新興計畫需求，因此政府的財政資源相對緊絀，採取新的財務策略與拓展財源將是未來推動公共建設發展的重點。

行政院於民國95年核定「臺鐵捷運化－高雄市區鐵路地下化計畫」，優先推動高雄車站及周圍地區，核定範圍尚未包括鳳山地區。惟鳳山地區緊鄰高雄市，為原高雄縣人口密集首善之地，因長期受鐵路切割南北二側無法銜接發展，影響都市整體發展甚鉅，且因應高雄縣市合併升格後，鳳山地區之區位條件實具有發展成為高雄市副都心之潛力。為有效解決整體區域交通問題，促進鳳山地區鐵路二側都市縫合更新發展，交通部臺灣鐵路改建工程局自96年開始辦理「高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫」，經行政院經建會99年11月15日第1399次會審議原則通過，報奉行政院99年12月16日院臺交字第0990069642號函示「依經建會審議結論辦理」，核定總經費176.25億元，含自償性經費98.62億元及非自償性經費77.63億元，該自償性經費包括土地處分、地價稅、房屋稅及增額容積收益等，其中增額容積收益估約71.54億元，後高雄市政府提送修正報告，修正自償性經費扣除利息後為7.34億元，增額容積效益為7.56億元，並獲行政院106年12月14日同意。

行政院核定「高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫」採增額容積收益作為自償性經費來源辦理，即採取新的拓展財源策略，增加大眾運輸場站周圍土地使用容積之收益，挹注於鐵路地下化計畫建設經費，學理上係依循大眾運輸導向（TOD）都市成長管理模式，鼓勵大眾運輸場站周圍地區朝高密度土地使用發展，逐漸改變國人對交通工具使用習慣，以大眾運輸取代私人運具，解決市區交通擁塞及環境污染等都市發展課題。

本計畫係依據行政院核定「高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫」配合辦理變更都市計畫，就所影響土地使用範圍，分析其原基準容積、獎勵容積、發展容受力及容積價值，以增額容積方式籌措鐵路地下化建設財源，提高公共建設自償性。屬行政院核定之重大設施計畫，本案係為配合興建設施所需而進行都市計畫變更，爰依都市計畫法第27條第1項第4款，於102年8月1日簽奉市府核准辦理個案變更，調整土地使用分區管制規定。

二、法令依據

(一) 都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款

為配合中央興建之重大設施，依據都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款規定：「都市計畫經發布實施後，為配合中央、直轄市或縣（市）興建之重大設施時」辦理。

(二) 行政院 101 年 7 月 24 日院臺經字第 1010138527 號函核定「跨域增值公共建設財務規劃方案」—內政部「訂定以增額容積籌措重大公共建設財源運作要點」

三、計畫位置、範圍

(一) 計畫位置

配合「高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫」，本計畫實施增額容積地區位於鐵路地下化（大順路至澄清路）二側街廓、及正義/澄清站周圍地區，計畫位置詳如圖 1-1 所示。

(二) 計畫範圍

配合「高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫」，本計畫實施增額容積範圍為鐵路地下化（大順路至正義路）二側範圍係以正義/澄清站、鳳山車站等 2 車站之車站中心，半徑 800 公尺範圍內計算，涉及灣子內細部計畫區者為 57.95 公頃住宅區、7.51 公頃商業區、7.50 公頃特商區，面積共計 72.96 公頃，範圍詳如圖 1-2 所示。

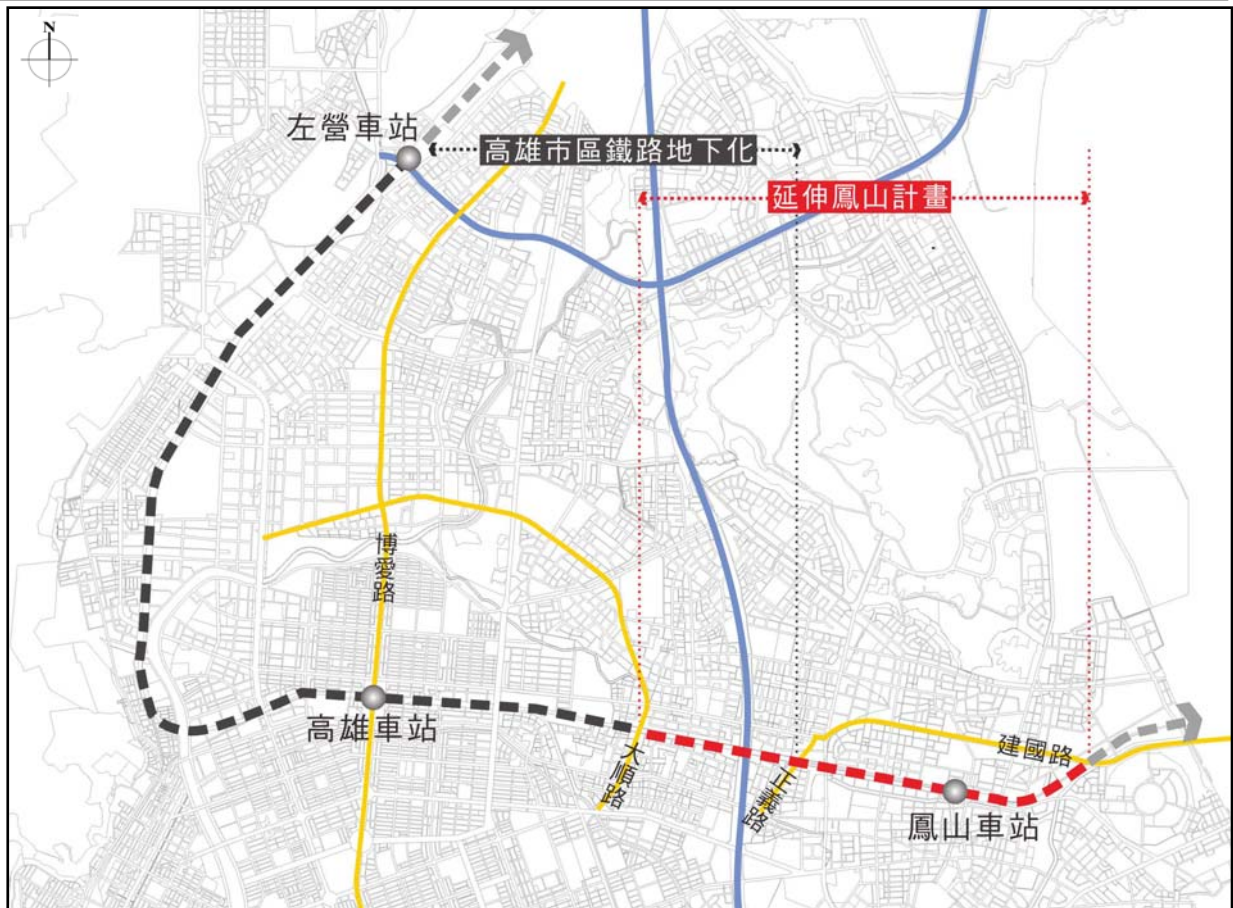


圖 1-1 計畫位置示意圖

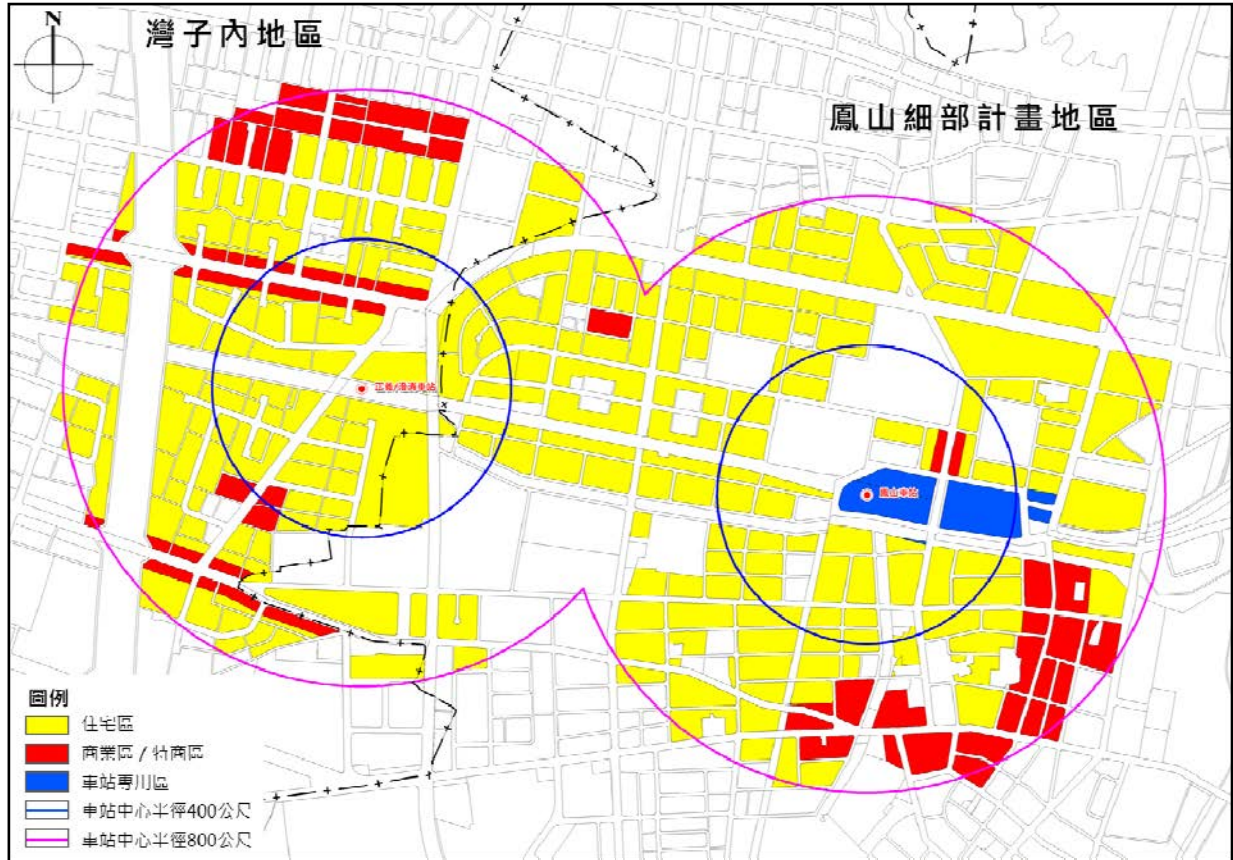


圖 1-2 計畫範圍示意圖

貳、上位及相關計畫

一、上位計畫

本計畫位於原高雄市都市計畫（灣子內地區）細部計畫範圍內，其上位指導計畫為「高雄市主要計畫」，上位計畫之發展定位與指導內容說明如下。

（一）高雄市主要計畫案

1. 擴大及變更高雄市主要計畫（通盤檢討）之原發展定位

高雄市主要計畫歷經民國 71 年底公告實施之「擴大及變更高雄市楠梓、左營、灣子內凹子底及原高雄市都市計畫地區主要計畫通盤檢討」迄今，陸續又有多處都市計畫發布實施，而自民國 78 年 11 月起，市府即積極辦理全市性之主要計畫通盤檢討，並於民國 106 年 9 月 22 日公告實施，以民國 115 年為計畫目標年。

根據本次通盤檢討之規劃，將增設 434 公頃之商業用地，以符合高雄市商業發展需求。而在工業區方面則傾向發展為精密工業區，一般性工業將儘量採集中管理方式，對於重化工業之發展則仍予適度保留或輔導搬遷市區。此外，對於公共設施用地之劃設，將以都市計畫定期通盤檢討實施辦法之規定為標準，公園、綠地、廣場等用地原則上將予以保留。

2. 高雄市主要計畫研究規劃案之發展定位

依據正進行之高雄市主要計畫通盤檢討研究定位，未來應朝向可居高雄、永續高雄的目標邁進，創造適宜的生活品質與就業條件，以確立高雄市邁向「南部區域生態及永續發展領導都市」之功能定位。

與灣子內地區有關部分：高雄市利用鐵路地下化縫合都市隙地，以鐵路地下化新生廊帶空間釋出都市更多活動、對話的空間，使其再生結構化，利用都市設計連接原理，在都會空間中加入水體、綠廊，使都市空間成為一個有機體，利用自明性的空間勾勒出高雄市的都市紋理。以台鐵、捷運及未來高鐵共構為基礎，扮演區域城際交通運輸轉運角色，透過大眾運輸凝聚都市活動人潮，開創高速移動與密切交流的新都市空間個性，創造都市混合機能與交通樞紐整合為一的新高雄之心，並利用高雄親山親水的都市環境，建構高雄市生態城市的理念。

在前述發展定位下，與灣子內地區有關之未來構想策略為：推動大眾運輸村計畫，調整捷運場站周邊土地使用構想策略；建構愛河生態廊帶，調整兩側工業區土地使用，本次通盤檢討應遵循上述發展構想檢討；灣子內地區

內之住宅區，應朝優質住宅社區發展，其臨接水岸之住宅區，應配合水岸週邊開放空間，型塑景觀優美並兼具休閒價值之住宅社區；民族路兩側工業區，朝無污染性產業或配合毗鄰分區規劃；配合全市性機能分區與大眾運輸導向（T.O.D）的發展，架構未來全市商業發展趨勢，與灣子內地區有關包括：都會中心商業區、全市性商業區、場站型商業區、鄰里性商業區、社區性商業區等；愛河二側鄰近都市建成區之農業區，為避免阻礙都市成長，並提高土地經濟利用效率，得規劃為其他使用分區。

二、相關建設計畫

（一）行政院核定「跨域加值公共建設財務規劃方案」

為解決現有公共建設普遍自償性偏低，缺乏整合創造財政效率機制，造成過去公共建設的推動除少數地主享受地價升值，公共建設卻長期倚賴中央政府以編列預算方式執行之不公平現象，在未來政府面臨財政稅收減少、地方公共建設需求殷切之窘況，以「跨域加值公共建設財務規劃方案」，透過整合規劃之角度，將公共建設之土地規劃、基金、財源與推動時程等多面向之整合方式及創新性之思維，提供政府與民間合作機制，並共創中央與地方共生共榮之機會，以達成加速公共建設推動目標。本方案規劃重點：

1. 資金籌措面

- （1）運用大眾運輸導向發展之規劃概念，籌措公共建設經費，擴大計畫效益，訂定「以增額容積籌措重大公共建設財源運作要點」。
- （2）研議建立民間財務主導公共建設（PFI）制度。
- （3）研議建立租稅增額融通（TIF），活化資金運用，以利計畫未來收益提前實現。
- （4）推動異業結合行銷策略。

2. 基金運作與籌措面

- （1）推動建立同主管機關所屬基金間之資金融通機制，強化資金調度。
- （2）具自償性計畫尚未成立特種基金辦理者，各主管機關擬設置作業流程撰擬。
- （3）訂定地方政府及議會之配合與承諾事項。

3. 審議標準面

- （1）覈實工程經費。
- （2）研議中央與地方計畫經費負擔合理化，配合「財政收支劃分法」檢討修正「中央對直轄市及縣（市）政府補助辦法」。

-
- (3) 訂定各類公共建設之審議流程及作業機制，目前交通部已研定軌道類之「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」及「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」，並將續以研訂各類公共建設之自償率指標及門檻，作為財務計畫檢核機制。

4. 協商平台面

- (1) 建立公共建設計畫結合土地開發計畫規劃及審議機制。
- (2) 建立計畫影響範圍跨專業、跨行政轄區間之溝通協調平台。
- (3) 運用閒置或低度利用之國公地參與開發，活化土地創造價值。
- (4) 計畫總體進度協調與控管。

5. 作業程序面

撰擬公共建設計畫財務策略規劃作業手冊，包括完成「公共建設財務策略規劃作業手冊（通則及個案操作部分）」。

6. 人才培訓面

- (1) 辦理「提升政府非營業特種基金財務管理講習會」。
- (2) 辦理「強化公共建設財務策略規劃講習會」。

(二) 內政部訂定「以增額容積籌措重大公共建設財源之運作要點」

依據行政院核定「跨域加值公共建設財務規劃方案」，內政部訂定「以增額容積籌措重大公共建設財源之運作要點」，作業流程與方式說明如下：

1. 作業流程

以增額容積挹注公共建設財源依作業階段可分為 5 個流程：

(1) 可行性評估階段

根據公共建設涉及都市計畫地區周邊綜合評估原基準容積、獎勵容積、發展容受力及容積價值等，透過以都市計畫變更方式提高建築容積作為籌措財源之方式。

(2) 草案規劃階段

分析都市計畫地區受公共建設影響之範圍，初步規劃增額容積實施地區，並分析增額容積量、可能籌措之財源數額，以新設基金或指定既有基金作為財務運作基金，經過議會同意後納入地方性財源挹注公共建設經費，將規劃內容送陳計畫主辦機關納入公共建設計畫草案。

(3) 審議階段

計畫主管機關依前階段之規劃草案邀相關單位先進行財務之可行性審查，並依作業規定陳報行政院。行政院經建會奉行政院交議後，循公共建設計畫審議程序再邀相關單位進行審議。

(4) 執行階段

計畫奉核後，由地方政府辦理增額容積實施地區之都市計畫變更、修正或訂定相關自治條例、基金收支保管及運用規定。申請者依都市計畫法第27之1條規定提供或捐贈增額容積價金總額作為財源，前該價金總額如不足因應時，地方政府須編列相關預算支應。另外，地方政府應將增額容積價金等相關資料列冊管理，並提供相關參考資訊予社會大眾參考。

(5) 管考輔導及爭議處理階段

計畫主管機關除必須定期追蹤執行情形外，亦有督導及協調之責。如計畫執行有重大缺失或協調困難者，計畫主管機關須協調改進或解決。

2. 都市計畫增額容積地區之變更都市計畫作業事項

地方政府應配合重大公共建設計畫規定，循都市計畫法定程序，配合辦理下列事項：

(1) 變更主要計畫，其內容應視實際需要表明下列事項：

- A. 重大公共建設影響範圍。
- B. 分析重大公共建設影響範圍內之土地使用分區別、原基準容積、獎勵容積及都市發展容受力。
- C. 增額容積實施地區。
- D. 增額容積實施地區之粗估增額總容積量。
- E. 其他。

(2) 變更細部計畫，其內容應視實際需要表明下列事項：

- A. 增額容積實施地區。
- B. 增額容積實施地區相關規定：
 - (A) 依都市計畫法第27條之1規定，申請建築者於提供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。
 - (B) 檢討增額容積實施地區內既有都市計畫相關容積獎勵適用項目及訂定容積獎勵上限規定，並檢討增額容積實施地區之容積移轉相關規定。
 - (C) 增額容積最高上限：依公共建設影響程度、都市發展容受力、土地使用分區別、原基準容積及接受容積範圍等綜合考量，訂定不同之增額容積最高上限。

(D) 增額容積價金

= 增額容積價值 × 一定比例

= (增額容積之市場收益 - 增額容積之營建及管銷成本) × 一定比例

- a. 「增額容積之市場收益」及「增額容積之營建及管銷成本」，由地方政府委託3家以上不動產估價師或其他依法得估價者查估後評定之。
- b. 「一定比例」由地方政府衡酌該地區容積市場價值後自行訂定。
- c. 委託估價所需費用應由土地權利關係人負擔，另外繳交地方政府。

(3) 配合措施：地方政府將增額容積價金等相關資料列專冊管理，依土地參考資訊檔作業要點規定程序登錄於土地參考檔，以提供相關機關及社會大眾參考。

(4) 其他事項。

3. 地方政府預支增額容積價金挹注重大公共建設經費之參考作法

根據增額容積運作要點第五點說明，地方政府以增額容積作為挹注重大公共建設經費之方式時，其預支增額容積價金之作法有三：

(1) 作法一：成立財務基金辦理長期貸款

地方政府先以財務運作基金向金融機構辦理長期融資貸款作為挹注重大公共建設，爾後再以增額容積出售後所繳交之增額容積價金納入建立之財務基金，以分期方式償還金融機構。如繳交之增額容積價金不足以償還時，地方政府應自行編列預算或尋求其他方式替代。

(2) 作法二：以競標方式出售增額容積

地方政府可依相關規定訂定自治條例，以競標方式出售增額容積獲取增額容積價金來預支挹注重大公共建設經費。增額容積之出售以一次或分批競標方式預收價金，得標者所取得之增額容積，得於增額容積實施範圍內自行或由地區內其他所有權人建築使用。

(3) 作法三：容積銀行

地方政府將增額容積作為容積銀行予以儲備，於未來必要時配合政策適時釋出。

(三) 高雄市區鐵路地下化計畫 (含左營及鳳山) (交通部鐵路改建工程局)

1. 計畫年期：112 年 8 月

2. 計畫目標

- (1) 縫合及織補原被切割之都市紋理及活動系統。
- (2) 帶動原站區及鐵路沿線周邊土地更新再發展。
- (3) 重構高雄市交通路網。
- (4) 強化大眾運輸的發展。



資料來源：交通部鐵路改建工程局。

圖 2-1 高雄市區鐵路地下化計畫 (含左營及鳳山) 計畫示意圖

3. 發展策略

- (1) 結合臺鐵及高雄捷運共構介面，並預留高鐵銜接空間介面，提供三鐵共站基礎，整合高雄都會區短、中、長程交通運輸機能。
- (2) 現有車站、場站及路廊下地後土地騰空，創造都市再發展之契機，提供公共設施及開放空間，串連都市綠帶系統，延續都市活動。
- (3) 縫合高雄市南北分割發展紋理，結合南北高雄發展，車站周邊土地整合與利用，提升鐵路沿線土地價值。

(4) 塑造高雄車站周邊地區入口門戶意象，改善都市景觀，提升環境品質。

4. 與本計畫之關聯性

「高雄市區鐵路地下化計畫（含左營及鳳山）」係影響高雄市發展甚鉅之重大交通建設計畫。鐵路地下化後，將補強高雄市大眾捷運化路網，而騰空後之鐵路廊道不僅可縫合市區長期受鐵路分割發展之現況，亦可創造都市再發展契機，活化土地利用並提升土地價值，並創造良好生活環境及都市景觀。此外透過提供公共設施及開放空間，串連都市綠帶系統，消除市區交通礙點，延續高雄市區與鳳山往來都市活動。

(四) 變更高雄市都市計畫（灣子內地區）細部計畫（配合「高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫」）（廊帶部分）案

1. 計畫目標

- (1) 現有鐵路沿線兩側空間因長期阻隔限制發展，對外交通不便，火車行駛噪音降低居住環境品質，大部分地區建物老舊，形同都市邊緣地區。鐵路地下化後，將現有地面上鐵道設施重新規劃為綠意盎然的林蔭大道，結合騰空土地二側空間，透過都市設計進行整體更新再造與環境整理，一併解決居住環境與對外交通等現存課題，改善居住環境，展現都市新風貌。
- (2) 配合鐵路捷運化政策，重新定位高雄車站及鳳山車站之機能，並藉由林蔭園道及新劃設之地區道路系統縫合南北斷裂之空間發展模式；騰空鐵道規劃以提升都市生活環境品質、建構完善大眾運輸系統、促使地區再發展、整合強化商業發展機能、形塑國際及入口門戶意象創造綠意空間、東西向的藍帶系統與綠帶走廊為空間規劃方向。
- (3) 綜合主要計畫與上位及相關計畫之指導，本計畫藉由鐵路地下化新生廊帶空間，將釋出更多都市活動空間，強化市區商業核心機能，作為刺激都市土地發展利用之觸媒；在強化都會區中心機能之發展策略上，本計畫有助於串連高雄市三級產業重要活動據點，輔以適當的規劃，將為高雄市區商業活動發展增添正面助益；故本計畫發展定位為「綠帶通廊」，期能結合綠美化景觀及運輸機能，將切分市區的「灰帶」變成富有生命力的「綠帶」。

2. 變更原則

除依循「變更高雄市主要計畫園道用地（配合交通部「臺鐵捷運化-高雄市區鐵路地下化」案第一階段暨第三階段）第二次變更」有關鐵路廊帶及毗鄰公共設施用地之變更原則外，並基於鐵路地下化施工範圍變動彈性最大化與既有園道用地（兼供鐵路使用）之平順銜接兩大變更目的，配合交通部鐵路改建工程局需地區位之不同，擬定變更原則如下：

- (1) 現有鐵路用地以變更為園道用地（兼供鐵路使用）為原則。
- (2) 屬鐵路地下化工程永久軌道設施（包括機電空間、出入口、通風井等）需用之土地，以變更為園道用地（兼供鐵路使用）為原則，未來地面上除鐵路地下化工程相關所需設施外，並提供綠化空間及道路功能，地面下則供鐵道使用。
- (3) 鐵路地下化工程永久軌道所行經之道路用地，為符合都市計畫土地使用合法性、合理性，以變更為道路用地（兼供鐵路使用）為原則。
- (4) 配合鐵路地下化工程範圍變動彈性最大化之需求，將毗鄰永久軌路權之公共設施用地納入考量，以平順銜接並利於整體規劃使用為原則。

3. 變更內容

變更內容詳如圖 2-2 所示，說明如下：

(1) 鐵路用地（兼供園道使用）

基於「高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫」工程用地範圍（詳附件一）及高雄市都市發展，並銜接「臺鐵捷運化—高雄市區鐵路地下化計畫」之新生綠廊，本計畫將正義路至自強路橋路段之鐵路用地、兩側綠地用地及部分住宅區變更為園道用地（兼供鐵路使用），以提供兼具綠美化景觀與運輸機能之綠色廊帶，面積約0.99公頃。

本園道用地（兼供鐵路使用）之功能定位，地面下供鐵道及相關設施使用為主，地面上則以人行、自行車、綠地等功能為主，道路及車行為輔。

(2) 道路用地（兼供鐵路使用）

基於「高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫」工程用地範圍及未來發展需要，本計畫範圍內之道路用地除保留既有道路機能外，同時兼供鐵路使用，面積約0.26公頃。

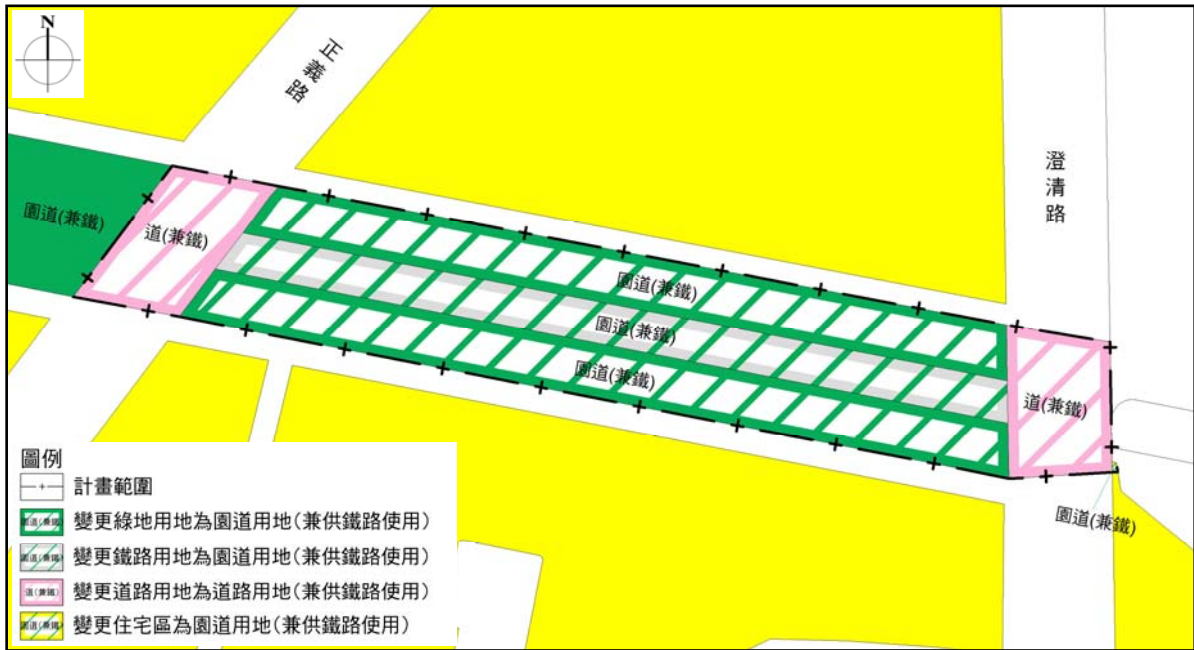


圖 2-2 實質變更內容示意圖

(五) 高雄都會區大眾捷運系統第一期發展計畫

1. 計畫內容

高雄都會區大眾運輸系統係為促進高雄都會區都市、經濟發展，整合高雄都會區交通運輸系統，並提供高雄都會區便捷運輸。目前高雄都會區大眾運輸系統紅線與橘線已於 97 年開始營運、通車，而美麗島捷運站目前是紅橘的轉站處。紅線長 28.3 公里，橘線長 14.4 公里，雙路線全長 42.7 公里，依車站位置分為高架、平面、地下三種，其中高架車站 8 站，平面車站 2 站，地下車站 28 站，並於岡山區、前鎮區、大寮區設置機廠。

2. 與本計畫之關聯性

高雄都會區大眾捷運系統橘線為與本計畫區平行之大眾運輸系統，其中本計畫鄰近捷運 O9 衛武營站及 O10 鳳山西站，本計畫應考量大眾捷運 O9 及 O10 車站對周邊區域土地之發展影響，進而調整都市計畫以符發展所需。

參、現行計畫

一、土地使用計畫

本計畫範圍係以鐵路地下化車站為中心，半徑0至400公尺及400至800公尺之範圍，其實施範圍涵蓋內之住宅區、商業區及特定專用區，計畫範圍總面積為72.96公頃，詳表3-1所示。

表 3-1 變更範圍內土地使用分區綜理表

土地使用分區 (建蔽率/容積率)		面積 (公頃)	佔該範圍 百分比 (%)	佔總面積 百分比 (%)	
0至400公尺	住宅區	第二種住宅區 (50%/150%)	0.99	3.49	1.36
		第三種住宅區 (50%/240%)	9.01	31.74	12.35
		第四種住宅區 (50%/300%)	7.43	26.17	10.18
		第五種住宅區 (60%/420%)	7.81	27.51	10.70
		小計	25.24	88.90	34.59
	商業區	第二種特定商業專用區 (50%/300%)	1.29	4.54	1.77
		第三種特定商業專用區 (60%/490%)	1.86	6.55	2.55
		小計	3.15	11.10	4.32
	合計	28.39	100	38.91	
0至800公尺	住宅區	第二種住宅區 (50%/150%)	1.22	2.74	1.67
		第三種住宅區 (50%/240%)	14.58	32.71	19.98
		第四種住宅區 (50%/300%)	12.45	27.93	17.06
		第五種住宅區 (60%/420%)	4.46	10.01	6.11
		小計	32.71	73.39	44.83
	商業區	第三種商業區 (60%/490%)	2.04	4.58	2.80
		第四種商業區 (60%/630%)	4.44	9.96	6.09
		第五種商業區 (70%/840%)	1.03	2.31	1.41
		第二種特定商業專用區 (50%/300%)	2.38	5.34	3.26
		第三種特定商業專用區 (60%/490%)	1.97	4.42	2.70
		小計	11.86	26.61	16.26
	合計	44.57	100	61.09	
總計		72.96	-	100	

註：表內面積係依數值圖量估計算，實際面積仍應以核定圖實際測量為準。

二、交通系統計畫

(一) 聯外幹道

1. 民族路

民族路為都市計畫編號 0-1 號，計畫寬度 40 公尺，為灣子內地區及高雄市各地區通往橋頭、台南等地之主要道路之一，亦是灣子內地區及高雄市重要之南北向幹道之一，屬於台 1 線省道。

2. 大中路

大中路為都市計畫編號 1-4 號，計畫寬度 40 公尺，往東可銜接中山高覆鼎金系統交流道，往西可達仁武、鳳山等地，為灣子內地區通往台南、仁武等地之重要道路。

3. 九如路

九如路為都市計畫編號 2-9，計畫寬度 28 公尺，往東可通往鳳山、澄清湖等地，往西可通往鼓山等地區。

4. 中正路

中正路為都市計畫編號 1-5，計畫寬度 40 公尺，為灣子內地區通往鳳山、仁武、鼓山等地之重要道路。

(二) 主要道路

1. 建工路

建工路為都市計畫編號 2-7 號，計畫寬度 30 公尺，往東可連接澄清湖地區，往西可銜接民族路，為灣子內地區東西向主要道路之一。

2. 建國路

建國路為都市計畫編號 2-11 號，計畫寬度為在大順路以西為 25 公尺，以東為 28 公尺；往東可連接澄清湖地區，往西可銜接民族路，為灣子內地區東西向主要道路之一。

3. 明誠路

明誠路為都市計畫編號 2-2 號，計畫寬度 28 公尺，往東可連接澄清湖地區，往西可銜接民族路，為灣子內地區東西向主要道路之一。

4. 大順路

大順路為都市計畫編號 1-1 號，計畫寬度 30 公尺，南北貫穿計畫區西南地帶，往西北延伸可至鼓山內惟埤美術公園一帶，往南、北可至中正路及九如路後聯外。

5. 大昌路

大昌路為都市計畫編號 2-8 號，計畫寬度 28 公尺，往南可經由九如路、往西北可由民族路等道路聯外。

(三) 次要道路

為鄰里內各住宅群或開發單元間之連絡道路，主要幹道上的車輛可經由這些道路分散到區內各出入巷道，而區內各巷道的車輛也經此匯集到主要幹道上，可提供聯外幹道或主要道路與出入道路間之連繫功能。本計畫區之次要道路包括榮總路（17公尺）、鼎中路（21公尺）、鼎山街（28公尺）、義華路（21公尺）、陽明路（21公尺）、覺民路（21公尺）、福德路（17公尺）等。

(四) 出入道路

專供兩旁建築物使用者出入之用，用路人下車後可以直接進入街道旁的社區，以提供最大的可及性服務為主，包括計畫區內榮德街（10公尺）、鼎貴路（17公尺）、大福街（17公尺）、灣中街（17公尺）、德山街（6至10公尺）、凱歌路（17公尺）、安樂路（21公尺）等寬度6至21公尺之計畫道路。

(五) 步道

為減少民族路、九如路、大順路、大昌路等幹道或主要道路車流受路口號誌干擾之次數，提供較佳之移動性與續進效果，將部分與主要道路相交之出入街道縮減為4公尺寬步道，防止車輛於路段中橫越或轉進巷道；而臨路面街廓後方社區之行人與腳踏車，可藉由此步道直接到達主要道路。另為維護社區寧靜及居民安全，部分住宅社區亦劃設4公尺寬步道，減少不必要人車衝突。

(六) 人車共存道路

於計畫區內選取公園、綠地或國小用地旁及位於住宅社區或鄰里中心與鄰里商業區間，寬度大於12公尺之路段，設置人車共存道路，如鼎金後路（17公尺）、黃興路（17公尺）、水源路（17公尺）等，其主要功能在於減少不相關之車輛進入，並促使通行車輛減緩速度，以保障行人與腳踏車之行走安全，提供民眾舒適之行走空間。

(七) 大眾運輸系統—橘線

橘線通過灣子內地區南側，在本計畫區之中正路設有由西向東之O8五塊厝站、O9技擊館站、O10衛武營站，分別位於福德路口、中正體育場、中正公園，對於本計畫區運輸系統服務水準之提昇助益頗大。

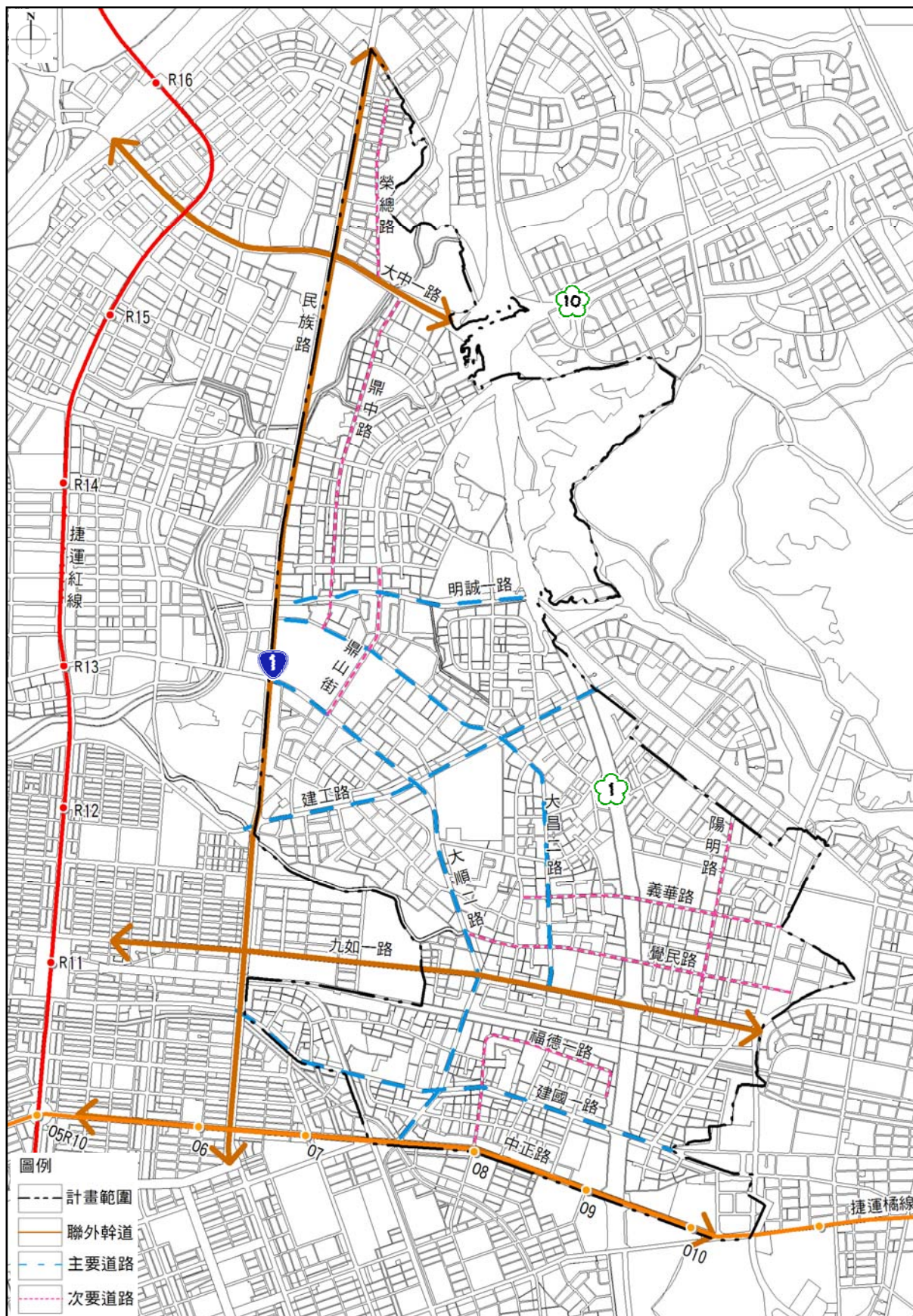


圖 3-1 灣子內地區道路系統示意圖

肆、細部計畫規劃構想

隨著永續都市發展都市理念的推廣及小汽車大量使用所造成的都市環境問題，如何落實「大眾運輸導向發展」已成為國際間城市治理中重要的標的，也是高雄市當前要的規劃議題之一。「大眾運輸導向發展」(TOD)主要是以大眾運輸場站作為地區發展的中心，透過運輸與土地使用規劃的整合，提升民眾在使用大眾運輸旅運上的便利性、減少私人交通工具的使用，並配合車站地區的都市設計與社區規劃，營造出舒適安全的步行環境及具多樣性與場所特色的生活環境。

為因應臺鐵鳳山段鐵路地下化與捷運化後，將原有阻隔二側鐵路轉化為綠園道使用，提升交通可及性、提供較完善步行環境，車站周圍土地使用亦需透過重新規劃朝大眾運輸導向發展。本計畫以大眾運輸村為發展目標，考量大眾運輸路網發展與都市空間結構的配合，研擬規劃構想如下：

一、以增額容積收益挹注鐵路地下化建設財源

公共建設促進地方經濟成長、提升地區環境品質、增進交通運輸效率與便利性，帶動土地或房屋市場價格，依目前土地制度，該增值利益幾乎歸於土地及房屋所有權人。然土地或房屋所有權人未相對投入公共建設經費，待公共建設完成後，坐享土地及房屋增值之大部分利益，增值利益歸於私人，明顯不符合受益者付費及漲價歸公的公平正義原則。

高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫建設經費所需龐大，在政府整體財政困窘情形下，行政院核定部分建設經費由出售增額容積收益的自償性經費支應，即針對TOD範圍，評估依其影響程度適當調高容積率，由地方政府出售增額容積收益挹注在此項公共建設投資，有效整合地方發展需求與公共建設計畫期程，有次序引導都市發展，保障公共建設帶動之增值利益歸全民共享。

二、可步行範圍內提高密度發展

考量鄰近本計畫區及鄰近公共設施容受力下，在步行距離（約800公尺）內提供較高的建築密度，並以混合使用發展形式，強調地區性商業、住宅、辦公空間、公園及鄰里性公共設施等活動空間的關連性。

三、適宜的步行與開放空間

在高密度發展範圍內，規劃舒適宜人的步行環境及充足的社區鄰里公共設施服務機能。將鐵路地下化後新生廊帶規劃為綠園道，規劃為以人行、自行車型為主的林蔭大道，提供通勤、通學之上班族、學生族安全之步行、自行車空間，並增加當地居民完善的綠色休閒開放空間。

伍、變更細部計畫內容

一、增額容積規劃原則

(一) 以鐵路地下化場站半徑 0 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，將鳳山鐵路地下化增額容積實施方式與本市容積移轉制度一致，並規劃以鐵路地下化場站半徑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

計畫範圍係以高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫台鐵車站為中心，半徑0至400公尺及400至800公尺之範圍，其實施範圍涵蓋原高雄市（灣子內地區）細部計畫之住宅區、商業區、特商區，計畫範圍總面積為72.96公頃。

三、實質變更內容

本計畫為配合行政院核定「高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫」採增額容積收益自償性經費辦理，將「高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫」所影響之高密度土地使用範圍，提高建築容積方式籌措財源，以提升公共建設自償性之可行性。爰此，本計畫增訂上述地區之土地使用分區管制，以利管制及執行。有關本計畫變更計畫內容詳如表5-1所示，增列之條文及說明詳表8-1所示。

表 5-1 實質變更內容表

變更位置	變更內容		變更理由
	變更前	變更後	
土地使用分區管制	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「高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫」配合變更都市計畫，訂定實施增額容積之規定，並以增額容積收益挹注該建設計畫。 2.依行政院101年7月24日院臺經字第1010138527號函核定「跨域增值公共建設財務規劃方案」之「都市計畫增額容積地區之變更都市計畫作業事項」之規定，循都市計畫法第27條之1法定程序辦理變更。 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。

註：凡本次變更未指明變更部分，均應以原有計畫為準。

陸、增額容積後容受力分析

一、增額容積總量推估分析

依據本計畫實施增額容積範圍，綜整涉及灣子內地區細部計畫區與鳳山細部計畫區之各分區之基準容積與增額容積增量如表6-1所示。

(一) 鳳山鐵路地下化車站為中心 0 至 400 公尺，增額容積增量上限為 30%

實施增額容積後住宅區將增加197,700平方公尺之樓地板面積，商業區增加38,910平方公尺樓地板面積，車站專用區增加16,380平方公尺樓地板面積。

(二) 鳳山鐵路地下化車站為中心 400 至 800 公尺，增額容積增量上限為 15%

實施增額容積後住宅區將增加162,075平方公尺之樓地板面積，商業區增加25,770平方公尺之樓地板面積，車站專用區增加675平方公尺樓地板面積。

表 6-1 增額容積範圍內之居住樓地板面積分析表

計畫區	分區	面積 (公頃)	基準 容積率 (%)	基準容積率 樓地板面積 (M ²)	增額容積 增積量 比例 (%)	增額後 容積率 上限 (%)	增額容積樓 地板面積 (M ²)	
灣子內地區細部計畫	住宅區 0至400公尺	住二	0.99	150	14,850	30	195	2,970
		住三	9.01	240	216,240	30	312	27,030
		住四	7.43	300	222,900	30	390	22,290
		住五	7.81	420	328,020	30	546	23,430
		小計	25.24	—	782,010	—	—	75,720
	商業區	特商二	1.29	300	38,700	30	390	3,870
		特商三	1.86	490	91,140	30	637	5,580
		小計	3.15	—	129,840	—	—	9,450
	合計	28.39	—	911,850	—	—	85,170	
	住宅區 400至800公尺	住二	1.22	150	18,300	15	173	1,830
		住三	14.58	240	349,920	15	276	21,870
		住四	12.45	300	373,500	15	345	18,675
		住五	4.46	420	187,320	15	483	6,690
		小計	32.71	—	929,040	—	—	49,065
	商業區	商三	2.04	490	99,960	15	564	3,060
		商四	4.44	630	279,720	15	725	6,660
		商五	1.03	840	86,520	15	966	1,545
		特商二	2.38	300	71,400	15	345	3,570
		特商三	1.97	490	96,530	15	564	2,955
		小計	11.86	—	634,130	—	—	17,790
	合計	44.57	—	1,563,170	—	—	66,855	
灣子內地區 合計	72.96	—	2,475,020	—	—	152,025		
鳳山細部計畫	0至400公尺	第三之一種 住宅區	40.66	240	975,840	30	312	121,980
		第二之五種 商業區	9.82	420	412,440	30	546	29,460
		車站專用區	5.46	250	136,500	30	325	16,380
	400至800公尺	第三之一種 住宅區	75.11	240	1,802,640	15	276	112,665
		第三之二種 住宅區	0.23	270	6,210	15	311	345
		第二之五種 商業區	5.32	420	223,440	15	483	7,980
		車站專用區	0.45	240	10,800	15	276	675
	鳳山合計	137.05	—	3,567,870	—	—	289,485	
總計	210.01	—	6,042,890	—	—	441,510		

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35.98公頃（含鳳山細部計畫區），商業區樓地板面積約6.47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39.21公頃。另依前述統計高雄市每人可享樓地板面積約為55m²，預計增額容積範圍內將引入之居住人口約7,129人。

三、道路系統容受力

為配合「高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫」建設，本府分別辦理鐵路廊帶部分之用地變更及影響範圍實施增額容積等二案。鐵路地下化後原有鐵軌路線騰空空間將供人行及車行使用，將增加本地區道路容量；另配合「高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫」增額容積實施範圍亦會因應增加樓地板面積產生移入人口，故預估實施增額容積之灣子內地區、鳳山地區人口增加量分別約為2,516及4,613人，合計人口增加最大量約為7,129人，以下就變更後增加人口衍生車流量與道路服務容受力進行分析。

（一）鐵路廊帶沿線道路系統

1. 東西向道路系統

東西向與台鐵屏東線平行道路計有九如路、建國路、文化路、光復路、中山西路、自由路、光遠路及鳳山鐵路地下化計畫新設之園道用地（兼供鐵路使用）等道路，詳細道路幾何特性見表 6-2 所示，新設之園道用地（兼供鐵路使用）將與九如路、建國路及光復路等產生道路替代效益。

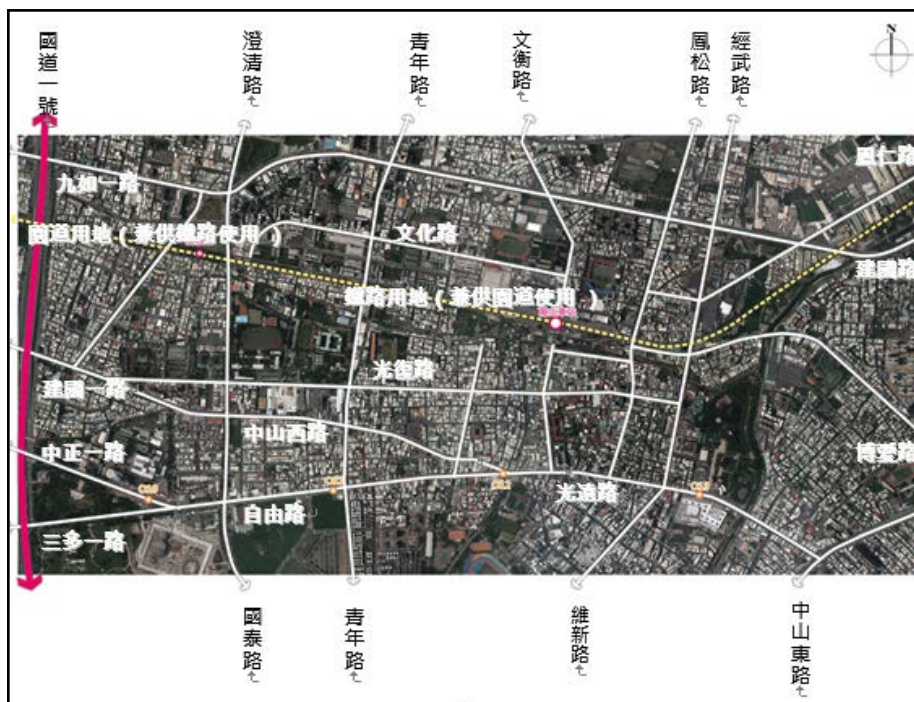


圖 6-1 鐵路沿線道路系統示意圖

表 6-2 鐵路沿線平行道路幾何特性綜理表

路段名稱	計畫道路寬度 (公尺)	道路斷面配置					人行道寬 (公尺)
		分隔形式	快車道 車道數 (個)	慢車道			
				車道數 (個)	寬度 (公尺)	停車位寬 (公尺)	
九如路	30	中央分隔島	2	1	4.1	2.3	3.0
建國路	40	中央分隔島	2	1	3.0	2.0	0.0
文化路	15	標線分隔	1	1	3.5	0.0	0.0
光復路	15	標線分隔	1	1	3.9	2.7	0.0
中山西路	20	標線分隔	往東1 往西2	1	3.0	0.0	0.0
自由路	20	標線分隔	1	1	3.9	0.0	0.0
光遠路	20	標線分隔	1	1	4.0	0.0	0.0
園道用地（兼供鐵路使用）（正義路以西）	17	標線分隔	1	1	5	0.0	0.0
園道用地（兼供鐵路使用）（正義路至澄清路）	17	標線分隔	1	1	5	0.0	3.0
鐵路用地（兼供園道使用）（澄清路至文昌一街）	35	中央分隔島	1	1	5	0.0	3.0
鐵路用地（兼供園道使用）（文昌一街以東）	25.5	標線分隔	1	1	5	0.00	0.0

資料來源：1.高雄鐵路地下化延伸鳳山綜合規劃；2.變更鳳山市都市計畫主要計畫（配合「高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫」）（廊帶部分）案；3.變更高雄市主要計畫（原高雄市轄區）（配合「高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫」廊帶部分）。

2. 南北向道路系統

南北向與台鐵屏東線垂直道路皆為鳳山區南北往來之主要道路，其中除正義路、鳳松路為平交道型式外，其餘均為陸橋或地下道之立體橫交設施，包括澄清路（自強陸橋）、青年路（地下道）、經武路（維新陸橋）及建國路（大智陸橋）等，詳細道路幾何特性如表 6-3 所示。

表 6-3 鐵路沿線橫交道路幾何特性綜理表

路段名稱	計畫道路寬度 (公尺)	道路斷面配置					人行道寬 (公尺)
		分隔形式	快車道車道數 (個)	慢車道			
				車道數 (個)	寬度 (公尺)	停車位寬 (公尺)	
正義路	28	標線分隔	1	1	5.0	2.0	0.0
澄清路	30	中央分隔島	1	1	3.8	0.0	0.0
青年路	20	快慢分隔島	1	1	2.0	0.0	0.0
		-	0	1	2.3	0.0	0.0
鳳松路	25	標線分隔	1	1	4.7	0.0	0.0
經武路	20	標線分隔	1	1	4.1	0.0	5.9

表 6-3 鐵路沿線橫交道路幾何特性綜理表 (續)

路段名稱	計畫道路寬度(公尺)	道路斷面配置					人行道寬度(公尺)
		分隔形式	快車道車道數(個)	慢車道			
				車道數(個)	寬度(公尺)	停車位寬度(公尺)	
建國路	40	中央分隔島	2	1	3.4	0.0	0.0
文衡路	20	標線分隔	1	1	4.5	0.0	0.0
曹公路	20	標線分隔	1	1	4.2	2.3	3.3
博愛路	20	標線分隔	1	1	6.0	2.5	0.0
五權路	20	中央分隔島	0	1	4.0	2.5	0.0

資料來源：高雄鐵路地下化延伸鳳山綜合規劃。

(二) 增額容積衍生旅次估算

參考民國98年高雄市政府交通局之「高雄都會區家戶旅次訪問調查與旅次特性分析報告書」及民國101年「高雄環狀輕軌捷運建設修正路線環境影響說明書」有關大眾運輸完成後之高雄市家工作旅次運具選擇比例，將本地區(含鳳山及灣子內地區等2處細部計畫區)實施增額容積後預計增加之3,983人口數分派至各個運具，計算衍生之人旅次、車旅次及道路流量，如表6-4所示。

表 6-4 本計畫衍生旅次概要表

主要運具別	選擇比例(%)	衍生人旅次(人)	承載量(人/車)	衍生車旅次(車)	小客車當量	PCU
小汽車	20.94	1,046	2.3	455	1	455
機車	68.23	3,407	1.18	2,887	0.3	866
自行車	2.12	106	1.1	96	0.3	29
大眾運輸	公車	2.00	100			
	鐵路	6.04	302			
其他	0.67	33	—	—	—	—
總計	100.00	4,994	—	3,438	—	1,350

資料來源：1.高雄都會區家戶旅次訪問調查與旅次特性分析報告書；2.高雄環狀輕軌捷運建設修正路線環境影響說明書。

(三) 道路交通量及服務水準預測

1. 道路服務水準分析說明

本計畫參考「鳳山車站鐵路立體化可行性研究」交通量預測目標年119年，進行鐵路地下化及增額容積後之道路服務水準估算。

道路服務水準分析係依據交通量與道路容量之比(V/C)，做為鐵路沿線道路系統之服務水準評估基礎。道路容量與道路服務水準評估準則是依據台北市政府交通局發行之「市區道路交通工程管理策略之研究」中所規定之標準，其道路容量估算如下列公式。另外，道路服務水準評估之標準，如表6-5所示，路型修正係數F之數值如表6-6所示。

$$C = F \times N \times 1000 + (W - P) \times 200$$

C：路段容量 (PCU)

F：路型修正係數

N：快車道數

W：慢車道寬 (公尺)

P：停車位寬 (公尺)

表 6-5 道路服務水準評估表

服務水準	交通量/路段容量	交通性質
A	小於 0.5	自由車流
B	0.50~0.65	穩定車流 (少許延滯)
C	0.65~0.75	穩定車流
D	0.75~1.0	接近不穩定車流
E	1.0~1.2	不穩定車流
F	大於 1.2	強迫車流

表 6-6 路型修正係數

道路分類及路型因素	修正係數 (F)
快速道路	1.4
快慢車道及中央分隔	1.3
快慢車道分隔	1.1
中央分隔	1.0
中央標線分隔	0.8
無標線	0.6

2. 民國 119 年鐵路地下化道路交通指派及服務水準

依據 96 年交通部之「鳳山車站鐵路立體化可行性研究」預估周邊道路交通指派及服務水準分析作為 119 年道路交通基礎資料，假設本地區實施增額容積之樓地板面積於目標年分派完成，並因應大眾運輸系統規劃，將 1,350PCU 之衍生旅次分派於新設道路後，其道路服務水準如表 6-7 所示。

如表 6-6 所示，實施增額容積後，除本計畫範圍之園道用地（兼供鐵路使用）之正義路以西路段道路因承接主要道路層級之大順二路及大順三路之道路流量，故道路服務水準由 D 級降為 E 級、園道用地（兼供鐵路使用）之正義路至澄清路段道路服務水準由 D~F 級降為 E~F 級，其餘路段均可維持原有服務水準等級，並以 B、D 級為主要服務水準。

表 6-7 民國 119 年晨昏時段道路交通指派及服務水準分析

路名	區段別	方向	119年未鐵路地下化				119年鐵路地下化後				119年增額容積後			
			尖峰 小時 流量 (PCU)	道路 容量 (PCU)	V/C	服務 水準	尖峰 小時 流量 (PCU)	道路 容量 (PCU)	V/C	服務 水準	尖峰 小時 流量 (PCU)	道路 容量 (PCU)	V/C	服務 水準
九如 一路	正義路 ~ 澄清路	往東	2,146	2,360	0.91	D	1,772	2,360	0.75	C	1,772	2,360	0.75	C
		往西	2,767	2,360	1.17	E	2,010	2,360	0.85	D	2,010	2,360	0.85	D
建國 一段	大智陸 橋	往東	2,450	2,200	1.11	E	2,483	2,200	1.13	E	2,483	2,200	1.13	E
		往西	2,578	2,200	1.17	E	2,626	2,200	1.19	E	2,626	2,200	1.19	E
光復 路	澄清路 ~ 青年路	往東	199	1,040	0.19	A	206	1,040	0.20	A	206	1,040	0.20	A
		往西	604	1,040	0.58	B	700	1,040	0.67	C	700	1,040	0.67	C
園道 (兼 鐵 路 使 用)	正義路 以 西	往東	—	—	—	—	1,761	1,800	0.98	D	2,012	1,800	1.12	E
		往西	—	—	—	—	1,641	1,800	0.91	D	2,161	1,800	1.20	E
園道 (兼 鐵 路 使 用)	正義路 ~ 澄清路	往東	—	—	—	—	1,593	1,800	0.89	D	1,880	1,800	1.04	E
		往西	—	—	—	—	2,905	1,800	1.61	F	3,248	1,800	1.80	F
鐵路 (兼 園 道 使 用)	澄清路 ~ 文昌 街	往東	—	—	—	—	1,000	2,300	0.43	A	1,490	2,300	0.65	B
		往西	—	—	—	—	1,000	2,300	0.43	A	1,270	2,300	0.55	B
鐵路 (兼 園 道 使 用)	文昌一 街以 東	往東	—	—	—	—	936	1,800	0.52	B	1,176	1,800	0.65	C
		往西	—	—	—	—	1,814	1,800	1.01	E	1,964	1,800	1.09	E
正義 路	正義路 平交 道	往北	1,341	1,600	0.84	D	1,278	2,500	0.51	B	1,361	2,500	0.54	B
		往南	1,798	1,600	1.12	E	1,787	2,500	0.71	C	1,942	2,500	0.78	D
澄清 路	自強 陸橋	往北	2,167	1,950	1.11	E	2,154	2,500	0.86	D	2,380	2,500	0.95	D
		往南	2,191	1,950	1.12	E	2,301	2,500	0.92	D	2,485	2,500	0.99	D
青年 路	青年路 地下 道	往北	1,269	1,500	0.85	D	1,204	1,700	0.71	C	1,278	1,700	0.75	D
		往南	1,508	1,500	1.01	E	1,023	1,700	0.60	B	1,098	1,700	0.65	C
鳳松 路	鳳松路 平交 道	往北	1,649	1,740	0.95	D	1,332	2,600	0.51	B	1,438	2,600	0.55	B
		往南	1,506	1,740	0.87	D	1,578	2,600	0.61	B	1,693	2,600	0.65	B
經武 路	維新 陸橋	往北	1,726	1,800	0.96	D	1,554	1,800	0.86	D	1,684	1,800	0.94	D
		往南	1,805	1,800	1.00	E	1,836	1,800	1.02	E	1,996	1,800	1.11	E
文衡 路	和平路 ~ 文化 路	往北	971	1,700	0.57	B	1,274	2,200	0.58	B	1,334	2,200	0.61	B
		往南	757	1,700	0.45	A	1,121	2,200	0.51	B	1,162	2,200	0.53	B
曹公 路	新生街 ~ 光復 路	往北	830	1,180	0.70	C	975	1,180	0.83	D	1,014	1,180	0.86	D
		往南	1,026	1,180	0.87	D	835	1,180	0.71	C	876	1,180	0.74	D
五權 路	新生街 ~ 光復 路	往北	73	1,300	0.06	A	467	1,300	0.36	A	469	1,300	0.36	A
		往南	45	1,300	0.03	A	647	1,300	0.50	A	648	1,300	0.50	B

資料來源：鳳山車站鐵路立體化方案研究，交通部鐵路改建工程局，民國96年。

柒、以「跨域加值公共建設財務規劃方案」檢視本計畫內容

依行政院101年7月24日院臺經字第1010138527號函核定之「跨域加值公共建設財務規劃方案」各部會具體措施－內政部「訂定以增額容積籌措重大公共建設財源之運作要點」（詳如附件二所示），規定地方政府應配合重大公共建設計畫規定，循現行都市計畫第27條之1之法定程序，配合辦理都市計畫增額容積地區之變更都市計畫作業。變更細部計畫，其內容應視實際需要表明下列事項：

1. 增額容積實施地區。
2. 增額容積實施地區相關規定：
 - (1) 依都市計畫法第27條之1規定，申請建築者於提供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。
 - (2) 檢討增額容積實施地區內既有都市計畫相關容積獎勵適用項目及訂定容積獎勵上限規定，並檢討增額容積實施地區之容積移轉相關規定。
 - (3) 增額容積最高上限：依公共建設影響程度、都市發展容受力、土地使用分區別、原基準容積及接受容積範圍等綜合考量，訂定不同之增額容積最高上限。
 - (4) 增額容積價金
 - = 增額容積價值×一定比例
 - = (增額容積之市場收益－增額容積之營建及管銷成本)×一定比例
 - a. 「增額容積之市場收益」及「增額容積之營建及管銷成本」，由地方政府委託3家以上不動產估價師或其他依法得估價者查估後評定之。
 - b. 「一定比例」由地方政府衡酌該地區容積市場價值後自行訂定。
 - c. 委託估價所需費用應由土地權利關係人負擔，另外繳交地方政府。

本章針對上述規定應表明事項逐一檢視，說明如后。

一、增額容積實施地區

於本計畫第壹、伍章訂定實施增額容積範圍，本計畫實施增額容積範圍為鐵路地下化（大順路至正義路）二側範圍係以正義/澄清站、鳳山車站等2車站之車站中心，半徑800公尺範圍內計算，涉及灣子內細部計畫區者為57.95公頃住宅區、7.51公頃商業區、7.50公頃特商區，面積共計72.96公頃。

二、增額容積實施地區相關規定

本計畫依據「以增額容積籌措重大公共建設財源之運作要點」之增額容積實施地區相關規定辦理情形如下：

- (一) 於本計畫第捌章於本計畫訂定「申請建築者於支付或捐贈增額容積價金後，得於鳳山鐵路地下化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」之規定。
- (二) 經檢討本計畫增額容積實施地區內相關容積獎勵適用項目及訂定容積獎勵上限規定，以及增額容積實施地區之容積移轉相關規定後，已於本計畫第捌章訂定「本計畫實施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。」之規定。
- (三) 本計畫第陸章已依公共建設影響程度、都市發展容受力、土地使用分區別、原基準容積及接受容積範圍等綜合考量，訂定增額容積最高上限。
- (四) 增額容積價金計算方式

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

捌、土地使用分區管制要點

一、條文內容說明

表 8-1 土地使用分區管制要點條文說明綜理表

變更位置	變更內容	
	條文內容	說明
新增土地使用分區管制第12條	第12條 高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫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，即未申請本增額容積者得僅申請容積獎勵。
	1.本計畫實施增額容積地區，係以鐵路車站為中心，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.定義實施本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.依市都委會決議，原則比照本市容積移轉、環狀輕軌增額容積實施方式，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。
	2.本計畫實施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	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。

表 8-1 土地使用分區管制要點條文說明綜理表（續）

變更位置	變更內容	
	條文內容	說明
	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。	
	3.申請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。
	4.申請建築者於支付或捐贈增額容積價金後，得於高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫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。
	5.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×申請基地當期公告現值×（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）。
	6.申請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。 （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

表 8-1 土地使用分區管制要點條文說明綜理表（續）

變更位置	變更內容	
	條文內容	說明
		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。
	7.申請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。	實施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。
	8.有關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

第 12 條 高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫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。

1. 本計畫實施增額容積地區，係以鐵路車站為中心，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%。

2. 本計畫實施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。
3. 申請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。
4. 申請建築者於支付或捐贈增額容積價金後，得於高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫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。
5. 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×申請基地當期公告現值×（申請基地申請增額容積/申請基地基準容積）。
6. 申請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。
7. 申請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。
8. 有關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。

玖、事業及財務計畫

一、高雄鐵路地下化延伸鳳山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，「高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫」總核定經費為176.25億元，其中自償性經費扣除利息後為7.34億元，增額容積效益為7.56億元。

二、本計畫推估鳳山鐵路地下化增額容積收益分析

考量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9-1所示。

(一) 實施方式

1. 增額容積價金計算方式

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：

$$\text{增額容積價金} = \text{申請基地面積} \times \text{申請基地當期公告現值} \times (\text{申請增額容積} \div \text{申請基地基準容積})$$

2. 作法

由高雄市政府另訂「高雄市政府審查鳳山鐵路地下化增額容積申請案件許可要點」執行之。

(二) 增額容積實施效益

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。

鳳山鐵路地下化建設車站周邊增額容積開發機制乃為增加鐵路地下化之建設自償性，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 9-1 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 823.88 m²，商業區為 39.23 m²；於可能情境下每年住宅區申請增額容積基地面積約為 1176.46 m²，商業區為 55.58 m²；於樂觀情境下每年住宅區申請增額容積基地面積約為 1766.50 m²，商業區為 83.37 m²。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 9-1 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：65.90公頃；400-800公尺：108.05公頃 商業區/特專區：0-400公尺：18.43公頃；400-800公尺：17.63公頃					
申請增額容積基地面積 (m ² /年)	0-400公尺	452.73	26.54	646.48	37.60	970.71	56.40
	400-800公尺	371.15	12.69	529.99	17.98	795.79	26.97
	合計	823.88	39.23	1176.46	55.58	1766.50	83.37

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 107 年 1 月住宅區平均公告現值為 51,577 元/m²，商業區為 53,820 元/m²，惟鳳山鐵路地下化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鳳山鐵路地下化增額容積當時之土地公告現值為準。

3. 增額容積實施效益估算

本計畫預計可回收 7.86 億元（單年收益約 0.36 億元），尚可符合修正計畫之財務目標 7.56 億元，計算方式詳見表 9-2 及表 9-3 所示。

表 9-2 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%) : 65.90公頃 400-800公尺 (15%) : 108.05公頃		
	實現增額容積 (m ²)	0-400公尺 : 452.73 400-800公尺 : 371.15	0-400公尺 : 646.48 400-800公尺 : 529.99	0-400公尺 : 970.71 400-800公尺 : 795.79
	平均公告現值 (元/m ²)	107年 : 51,577		
	增額容積收益 (元/年)	42,493,504	60,678,497	91,110,526
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%) : 18.43公頃 400-800公尺 (15%) : 17.63公頃		
	實現增額容積基地面積 (m ²)	0-400公尺 : 26.54 400-800公尺 : 12.69	0-400公尺 : 37.60 400-800公尺 : 17.98	0-400公尺 : 56.40 400-800公尺 : 26.97
	平均公告現值 (元/m ²)	107年 : 53,820		
	增額容積收益 (元/年)	2,111,509	2,991,305	4,486,957
總增額容積收益 (元/單年)	44,605,013	63,669,801	95,597,483	
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)	35,684,010	50,935,841	76,477,986	

資料來源：本計畫整理。

表 9-3 計畫年期間鳳山鐵路地下化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....	20	合計
民國	108	109	110	111	112	113	114	115		127	—
挹注金額 (萬元)	3,568	3,604	3,640	3,677	3713	3,750	3,788	3,826	3,864	4,311	78,573

註：假設公告現值上漲率為每3年1%。

資料來源：本計畫整理。