

變更湖內(大湖地區)都市計畫(部分農業區為捷運
開發區)(配合高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延
伸線(第二階段))案

計畫書

擬定機關：高雄市政府

中華民國 107 年 12 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	變更湖內(大湖地區)都市計畫(部分農業區為捷運開發區)(配合高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線(第二階段))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	
申請變更都市計畫之機關名稱或土地權利關係人姓名	高雄市政府捷運工程局	
本案公開展覽起訖日期	公開展覽	
	公開說明會	
人民團體對本案之反映意見		
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	市 級	
	部 級	

目錄

壹、計畫緣起	1
一、緣起與目的.....	1
二、法令依據.....	5
三、變更位置與範圍.....	5
貳、現行計畫	6
一、都市計畫變更歷程.....	6
二、現行都市計畫概述.....	7
三、相關建設計畫.....	10
參、發展現況分析	15
一、土地使用現況.....	15
二、土地權屬分析.....	16
三、周邊道路系統及交通衝擊分析.....	18
四、周邊公共設施現況分析.....	23
五、環境影響.....	24
六、公益性及必要性評估.....	25
肆、整體規劃原則	27
一、計畫概述.....	27
二、走廊地區整體規劃構想.....	29
伍、變更內容	38
一、變更理由.....	38
二、變更內容.....	39
三、變更後計畫.....	42
陸、實施進度及經費	45
一、捷運建設時程.....	45
二、開發方式.....	45
三、財源籌措.....	45
四、都市計畫變更負擔回饋.....	46

- 附錄一、 「高雄都會區大眾運輸系統岡山路竹延伸線及周邊土地開發計畫
可行性研究報告書」第二階段同意核定文件 附 1-1
- 附錄二、 綜合規劃公聽會暨環境影響說明書作業階段公開會議紀錄 附 2-1
- 附錄三、 農業局同意辦理都市計畫變更文件 附 3-1
- 附錄四、 高雄市政府同意辦理變更證明文件 附 4-1

圖目錄

圖 1	本計畫路線示意圖	3
圖 2	本計畫路線行經都市計畫情形示意圖	4
圖 3	變更位置示意圖	5
圖 4	現行湖內(大湖地區)都市計畫示意圖	9
圖 5	高雄都會區大眾運輸系統長期路網示意圖	14
圖 6	捷運 RK8 車站周邊 500 公尺土地使用現況示意圖	15
圖 7	本計畫變更範圍周邊 500 公尺土地權屬分布圖	16
圖 8	本計畫變更範圍土地權屬分布圖	17
圖 9	捷運 RK8 車站周邊道路系統、公車站牌及停車場位置示意圖	19
圖 10	湖內區中山路一段(大仁路北側~RK8 末端站)現況配置示意圖	21
圖 11	湖內區中山路一段(捷運路線段及車站段)未來配置示意圖	22
圖 12	捷運 RK8 車站周邊地區公共設施與資源分布示意圖	23
圖 13	捷運岡山路竹延伸線第二階段發展願景圖	28
圖 14	岡山路竹延伸線二階車站周邊地區機能定位圖	31
圖 15	捷運 RK8 車站配置概念圖	36
圖 16	變更內容示意圖	41
圖 17	變更後內容示意圖	44

表目錄

表 1	歷年都市計畫變更歷程一覽表	6
表 2	現行計畫土地使用面積一覽表	8
表 3	相關建設一覽表	12
表 4	變更範圍土地權屬	16
表 5	捷運 RK8 車站周邊道路系統一覽表.....	19
表 6	捷運 RK8 車站周邊地區公車站牌及路線一覽表.....	20
表 7	有/無岡山路竹延伸線(第二階段)車站段道路績效分析	21
表 8	岡山路竹延伸線二階車站周邊地區機能定位表	32
表 9	高雄捷運岡山路竹延伸線(第二階段)站距統計表	34
表 10	停車轉乘規劃一覽表	36
表 11	本次變更內容綜理表	40
表 12	變更前後面積對照表	43
表 13	實施進度及經費表	45

壹、計畫緣起

一、緣起與目的

高雄捷運第一期發展計畫之基本路網(紅線由橋頭至臨海工業區，橘線延至大寮及屏東)於民國 80 年 1 月獲行政院同意，並將延伸至岡山、大寮及屏東案，訂為第一期第二段評估規劃。其後，高雄市政府捷運工程局乃於民國 87 年 12 月進行高雄都會區大眾捷運系統長期路網運輸規劃工作，該項工作即包含岡山路竹延伸線的規劃，於民國 90 年 4 月完成定案報告，次月呈報交通部核定，歷經近 10 年之審查，原本採「民間參與方式」辦理的 BOT 計畫案一直無法獲得中央核定，直至交通部於 100 年 2 月 18 日召開之審查會議中，要求依「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」補充資料報部審查。

高雄市政府乃於 100 年 7 月另行委託辦理「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線建設及周邊土地開發計畫可行性研究顧問服務案」，經評估改以「政府自辦興建方式」推動計畫，此可行性研究案之路線規劃範圍則以岡山區為中心，至鄰近之路竹區、湖內區，並於 101 年 2 月函送可行性研究報告至交通部，全線(R24~RK8)共 13.09 公里之建設計畫中，行政院先於 103 年 6 月 12 日核定 R24~RK1 共 1.46 公里之第一階段建設計畫可行性研究案，次於 105 年 12 月 27 日核定第一階段之綜合規劃。而其餘範圍共 11.63 公里之第二階段建設計畫可行性研究案，行政院則接續於 106 年 1 月 3 日核定。

因此，為促進高雄都會區之整體發展，提供岡山、路竹及湖內地區一條安全、舒適及便捷的大眾運輸系統，以因應可期之交通需求，並帶動岡山、路竹及湖內地區之發展，高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線(第二階段)暨周邊土地開發計畫綜合規劃(以下簡稱本計畫)為必要且重要之建設里程碑，且亦為行政院積極推動「前瞻基礎建設計畫」中軌道建設類別之重要建設計畫，不僅可直接服務岡山、路竹及湖內地區民眾及各產業園區就業及進駐人口，並可打造大高雄地區 30 分鐘生活圈的優質大眾運輸環境，服務沿線數千億產值之各大園區，

對大高雄之都市與產業發展有其重要性。

本計畫共計設置 7 座高架車站(位於岡山區 2 站、路竹區 4 站、湖內區 1 站)，計畫路線長度約 11.63 公里(詳圖 1 所示)，沿線行經岡山都市計畫區(RK2、RK3 站)、路竹都市計畫區(RK6、RK7 站)、湖內(大湖地區)都市計畫區(RK8 站)，周邊都市計畫情形詳圖 2 所示。另考量為有效利用土地資源、促進地區發展及維護民眾權益，本計畫於捷運場站地區依《大眾捷運法》及相關法令辦理土地開發。

為辦理「捷運岡山路竹延伸線(第二階段)」整體計畫推動，提供當地更良好之公共交通工具，並促進地方發展，爰依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款規定辦理本次變更案(以下簡稱本案)，於湖內地區設置捷運 RK8 車站、車站出入口、轉乘設施、停車場、路線、場站土地開發地區等其他相關設施所需用地之都市計畫變更。

本計畫之計畫目標如下：

(一) 高雄都會區北向軸線之延伸

高雄都會區北向軸線主要服務大岡山地區約 34.1 萬民眾(岡山區 9.7 萬人、路竹區 5.2 萬人、燕巢區 2.9 萬人、阿蓮區 2.8 萬人、田寮區 0.7 萬人、湖內區 2.9 萬人、茄萣區 3.0 萬人、永安區 1.4 萬人、梓官區 3.6 萬人、彌陀區 1.9 萬人等)，對於整個大高雄都會區之發展有其重要性。

(二) 以更好的大眾運輸系統服務高雄科技產業廊帶

捷運建設除滿足既有運輸需求外，亦肩負帶動地方發展之責，岡山路竹延伸線位於高雄未來最重要的科技產業廊帶上，包含高雄科學園區、岡山本洲產業園區、永安工業區等，預期將成為高雄都會區重要之產業廊帶，為避免日後衍生類似竹科的交通擁塞問題，實應及早提供良好的大眾運輸服務。

(三) 捷運與臺鐵系統可彼此轉乘發揮綜效

臺鐵路線較偏離岡山本洲產業園區及南科高雄園區，且車站之站間距離較長，服務可及性較低，故建議都市地區仍應以站距較密之捷運系統為主；另岡山路竹延伸線可視為臺鐵之接駁系統，中長途洽公旅次或短途通勤旅次，可於共站之岡山站轉乘捷運到達南科高雄園區或其他高雄捷運車站。再者，多數臺鐵對號快車皆於臺鐵岡山車站停靠，臺鐵乘客可於岡山車站轉乘捷運系統，快速到達其他車站。

(四) 帶動高雄市各區均衡發展

高雄縣市已於民國 99 年 12 月 25 日正式合併，高雄都會區各區域有其發展定位，岡山路竹延伸線初步定位為產業科技發展廊帶，為均衡高雄市各區域之發展，應推動岡山路竹延伸線第二階段建設計畫，以帶動地方之發展。

(五) 低污染、低耗能、節能減碳之綠色運具

縣市合併後，配合環保意識抬頭與節能減碳政策目標，大高雄需要更積極的推動大眾運輸系統，提昇大高雄整體大眾運輸使用率，岡山路竹延伸線除可作為往北延伸之主要大眾運輸路廊外，更可作為東西向各區域轉乘據點，提昇大高雄大眾運輸「面」向服務空間。



資料來源：高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線(第二階段)暨周邊土地開發計畫綜合規劃報告

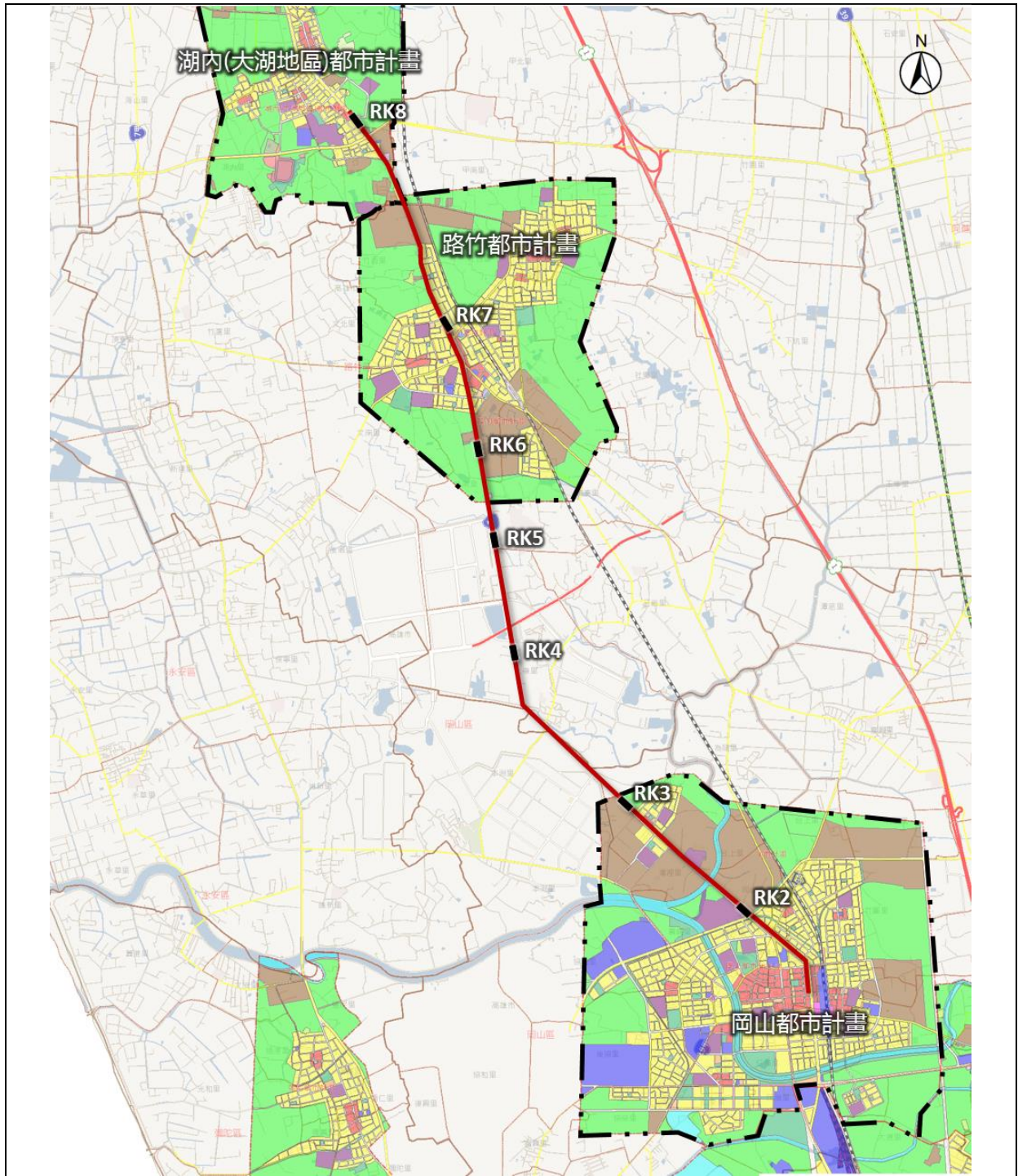


圖2 本計畫路線行經都市計畫情形示意圖

資料來源：高雄市都市計畫地理資訊網站，本計畫繪製

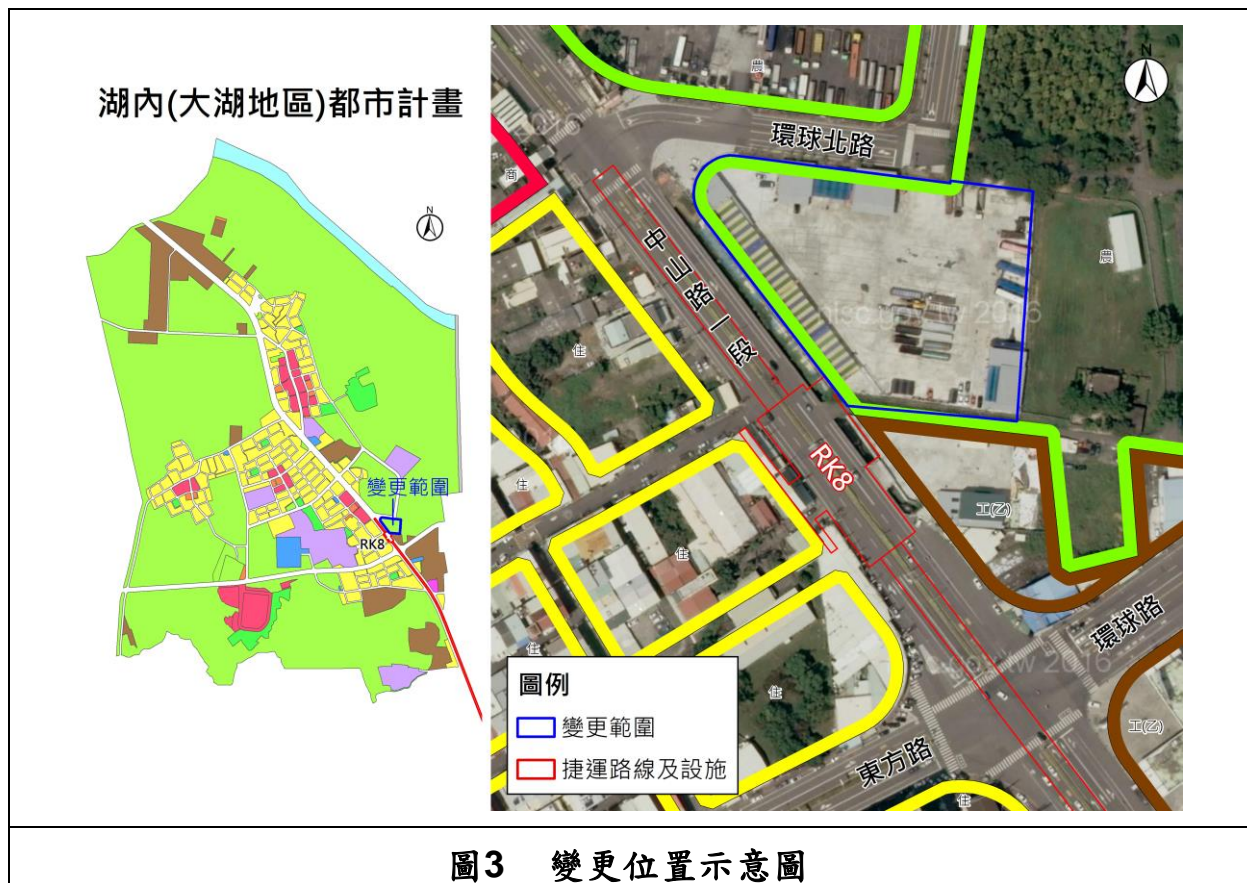
二、法令依據

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」辦理。

三、變更位置與範圍

高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線(第二階段)共計 7 座高架車站(位於岡山區 2 站、路竹區 4 站、湖內區 1 站)，計畫路線長度約 11.63 公里。其中，變更範圍位於湖內(大湖地區)都市計畫者為 RK8 車站，為設置捷運出入口及相關設施，另考量土地所有權人權益及土地有效利用，採土地開發方式辦理，爰須辦理都市計畫變更。

變更範圍位於湖內區中山路一段/環球路北側工業區上方與環球北路間夾雜之農業區，變更面積約 0.9797 公頃，現況為中古車買賣公司及停車場使用，原土地使用分區為農業區(詳圖 3)。



貳、現行計畫

一、都市計畫變更歷程

本計畫範圍位於湖內（大湖地區）都市計畫範圍內。湖內（大湖地區）都市計畫於民國 73 年 6 月 28 日發布實施，於民國 80 年 10 月 24 日完成第一次通盤檢討，於民國 92 年 10 月 29 日完成第二次通盤檢討，並曾於民國 98 年 12 月 29 日與民國 99 年 1 月 6 日完成兩次個案變更，及於民國 101 年 5 月 22 日與民國 102 年 1 月 26 日完成兩次專案通盤檢討。自第二次通盤檢討以來辦理歷程綜理如表 1。

表1 歷年都市計畫變更歷程一覽表

編號	變更案名	發布實施日期	發布實施文號
1	變更湖內鄉（大湖地區）都市計畫（第二次通盤檢討）案	民國 92 年 10 月 29 日	府建都字第 0920195388 號
2	變更湖內鄉（大湖地區）都市計畫（部分農業區為河川區）案	民國 98 年 12 月 29 日	府建都字第 0980315643 號
3	變更湖內鄉（大湖地區）都市計畫（部分住宅區為道路用地）案	民國 99 年 1 月 6 日	府建都字第 0980321633 號
4	變更湖內鄉（大湖地區）都市計畫（土地使用分區管制要點專案通盤檢討）案	民國 101 年 5 月 22 日	高市府都發規字第 10132096901 號
5	變更湖內（大湖地區）都市計畫（配合中華電信股份有限公司用地專案通盤檢討）案	民國 102 年 1 月 26 日	高市府都發規字第 10230439501 號

資料來源：整理自變更湖內(大湖地區)都市計畫（第二次通盤檢討）案後歷次個案變更都市計畫書。

二、現行都市計畫概述

(一) 計畫範圍及年期

計畫範圍位於湖內區公所所在地南面之大湖聚落為中心，東至縱貫鐵路與路竹區為界，南與路竹都市計畫範圍線銜接，西至台糖鐵路西側約 20 公尺處，北至湖內都市計畫範圍線為界，包括田尾、大湖、湖內及海埔等四村，計畫面積為 612.86 公頃；計畫年期為民國 100 年。

(二) 計畫人口及密度

計畫人口為 20,000 人，居住密度每公頃約 290 人。

(三) 土地使用分區計畫

劃設有住宅區、商業區、工業區（含特種、甲種、乙種及零星工業區）、古蹟保存區、文教區、宗教專用區、加油站專用區、工商綜合專用區、農業區、河川區等分區，土地使用面積詳如表 2。

(四) 公共設施用地計畫

劃設公園用地、鄰里公園兼兒童遊樂場用地、綠地（帶）、學校用地、市場用地、停車場用地、機關用地、自來水事業用地、墓地等，公共設施面積詳如表 2。

(五) 交通系統

1. 鐵路

本計畫東側由西部縱貫鐵路貫穿，現劃設為鐵路用地，北通臺南、南往高雄，計畫寬度 20 公尺。另三-1 號道路中央，早期為臺糖鐵路行經，保留 4 公尺之鐵路用地，面積合計 2.570 公頃。

2. 道路

(1) 聯外道路

聯外道路共 5 條，計畫寬度分別為 40、30、15、12 公尺。

(2) 區內道路

配設區內主要、次要及出入道路等，其計畫寬度分別為 20、18、15、12、10、8、5 公尺。另為方便行人，酌設 4 公尺寬之人行步道。

表2 現行計畫土地使用面積一覽表

土地使用項目		計畫面積 (公頃)	占計畫區 面積百分比	占都市發展用地 面積百分比
土地 使用 分區	住宅區	61.310	10.00	30.18%
	商業區	7.670	1.25	3.78%
	工業區	39.028	6.37	19.21%
	宗教專用區	0.850	0.14	0.42%
	古蹟保存區	1.800	0.29	0.89%
	文教區	11.930	1.95	5.87%
	加油站專用區	0.403	0.07	0.20%
	工商綜合專用區	8.160	1.33	4.02%
	農業區	394.933	64.44	-
	河川區	14.760	2.41	-
	小計	540.843	88.25	64.55%
公共 設施 用地	公園用地	1.610	0.26	0.79%
	公園兼兒童遊樂場用地	1.410	0.23	0.69%
	綠地(帶)	3.987	0.65	1.96%
	學校用地	5.790	0.94	2.85%
	市場用地	0.740	0.12	0.36%
	停車場用地	0.940	0.15	0.46%
	機關用地	3.440	0.56	1.69%
	自來水事業用地	0.140	0.02	0.07%
	墓地	2.990	0.49	1.47%
	鐵路用地	2.570	0.42	1.26%
	人行步道	1.506	0.25	0.74%
	道路用地	46.894	7.65	23.08%
	小計	72.017	11.75	35.45%
計畫區		612.860	100.00%	-
都市發展用地		203.167	33.15%	100.00%

註1：上述面積來自「變更湖內(大湖地區)都市計畫(第二次通盤檢討)案」及其後個案變更歷案，實際面積依核定計畫圖實地測量分割為準。

註2：都市發展用地不包括農業區、河川區等分區。

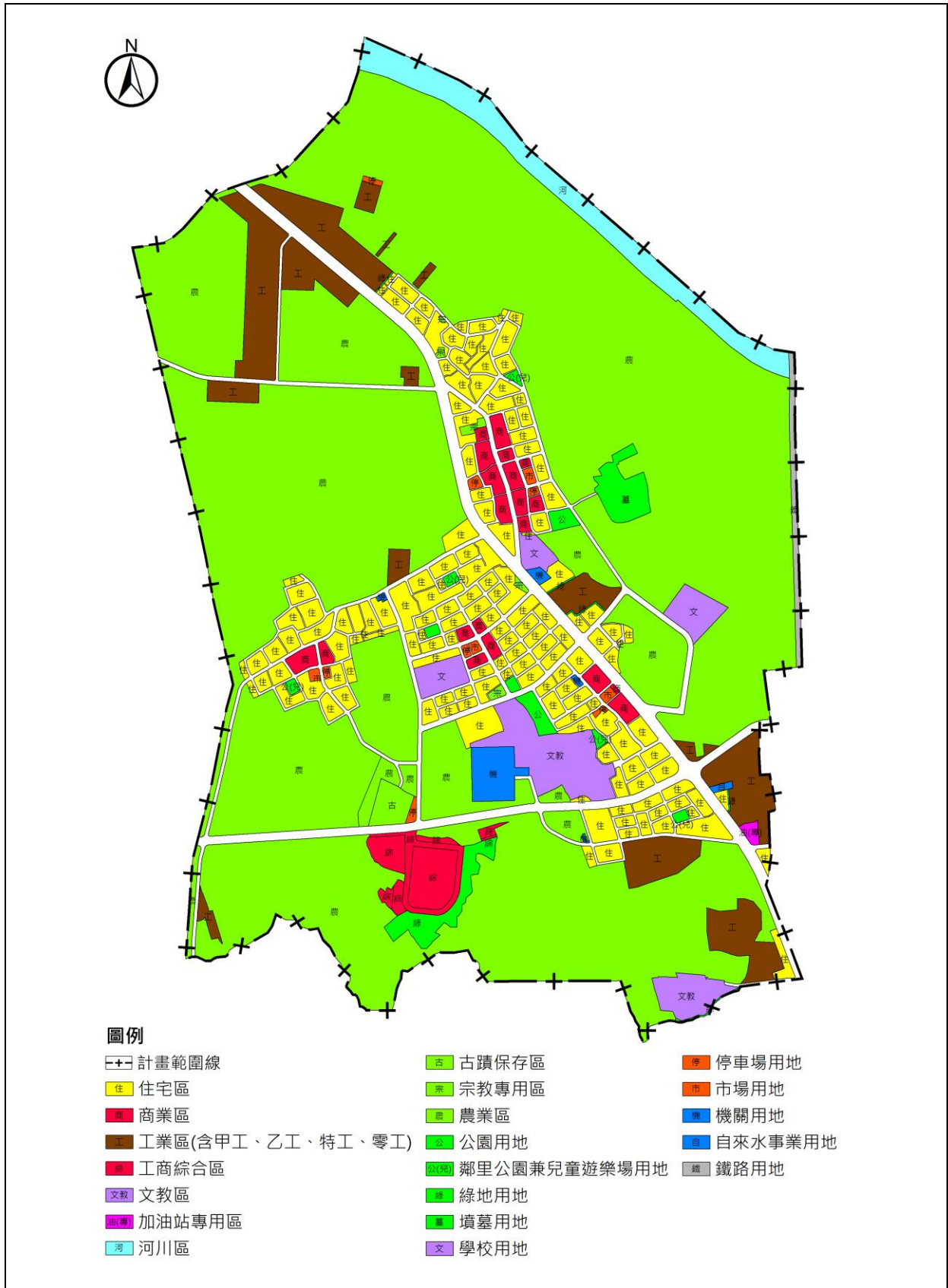


圖4 現行湖內(大湖地區)都市計畫示意圖

資料來源：高雄市都市計畫地理資訊網；本計畫繪製。

三、相關建設計畫

行政院經濟建設委員會於 2010 年 4 月通過「高雄海空經貿城整體發展綱要計畫」，希望利用高雄港海運樞紐地理優勢，連結東南亞地區重要海港，吸引製造、運籌等產業在高雄地區設立國際發貨中心或營運總部，推展新興產業，降低物流運輸成本，發展高雄都會地區為南部經貿火車頭，俾達成強化經濟成長動能及便利民眾生活之目標。

另中央政府規劃推行臺灣地區之整體經濟建設計畫，期望透過政府興建及完善各種基礎設施，強化民間投資動能，帶動整體經濟成長潛能，2017 年 2 月於執政決策協調會議中提出前瞻基礎建設計畫，整體計畫包含「綠數水道鄉」五大建設計畫：綠能建設、數位建設、水環境建設、軌道建設以及城鄉建設，規劃以八年時間投入總經費約新臺幣 8,800 億元，其中軌道建設部分已包括高雄都會區大眾捷運系統「岡山路竹延伸線(第一階段)」及「岡山路竹延伸線(第二階段)」，是為本計畫之主要上位計畫。

(一) 空間發展構想

高雄海空經貿城空間規劃構想，初步以擴建路作為分區之規劃，以北為經貿生活區，以南為港區及其關聯性產業區。本計畫共計分為 7 項發展策略，18 項具體措施，36 項執行計畫，其中高雄捷運路竹延伸線亦列入海空經貿城未來應加速推動之交通運輸計畫。預計投入總經費 2,632 億元，估計未來可增加就業人口十七萬人，吸引廠商投資金額 7,693 億元。

1. 北區：經貿生活區

為擴建路以北地區，結合經貿園區、旗津、柴山，發展經貿、金融、企業總部、生活生態等機能之航運輔助產業，其中海洋文化及流行音樂中心、世貿會展中心、國際旅運專區等計畫已進入細設階段，預計民國 103~104 年完工啟用。

2. 南區：港區及其關聯性產業區

為擴建路以南之地區，以海港為主、空港為輔，建設洲際貨櫃

中心、國際機場、聯外道路(國道7號)，發展海空港自由貿易港區，引入運籌加值等港埠關聯產業。

(二) 產業發展構想

在高雄市既有產業及結合海空港優勢下，未來應鼓勵製造、運籌及加值型產業等在高雄市設立國際發貨中心與營運總部，輔導鋼鐵、石化、金屬產業高值化，並發展經貿、金融等生產者服務業、遊艇產業、海洋遊憩產業、海洋文化創意產業等新興產業。

爰此，盤點本計畫之相關建設計畫，彙整摘要本計畫路線範圍內之相關建設計畫，如表3所示。

表3 相關建設一覽表

計畫名稱	主管單位	計畫完成時間	與本計畫關係及影響
南部科學工業園區高雄園區計畫	科技部南部科學工業園區管理局	行政院於 89 年 5 月同意由原臺糖公司於高雄市路竹地區開發之智慧型工業園區作為南科路竹園區用地，並於 90 年 4 月 6 日核定。路竹園區於 93 年 7 月 27 日更名為高雄園區。	岡山路竹延伸線為高雄捷運長期路網規劃路線之一，通車後沿線將可服務高雄科學園區產業園區，增加大岡山地區就業及進駐人口。本計畫延伸至岡山站為岡山路竹延伸線第一階段計畫，實施有本計畫終期目標之達成。
高雄市金屬扣件產業園區申請設置計畫	高雄市政府	申請設置計畫中	岡山路竹延伸線路線西側沿線本既是傳統金屬扣件產業零星聚落所在，為因應近年來台商回流及產業昇級，於岡山附近附阿蓮地區規設「高雄市金屬扣件物流倉儲產業園區」，以利扣件產業未來發展所需，有助於本計畫終期目標之達成。
高雄岡山火車站都市更新策略暨高雄岡山生活圈整體發展綱要計畫	高雄市政府	<p>1. <u>岡山生活圈整體發展綱要計畫</u>：初步建議行動方案與辦理期程詳表 2.4.4-1 所示(僅為該計畫書建議)。</p> <p>2. <u>岡山車站都市更新規劃及可行性評估</u>：短期內市場尚不成熟，故岡山路竹延伸線暫不納入捷運延伸增加的臺鐵廣場開發效益；若未來捷運延伸引入人潮後，於中長期開發計畫中再尋覓適當時機辦理招商開發事宜。</p>	<p>1. <u>岡山生活圈整體發展綱要計畫</u>：俟岡山路竹延伸線逐步通車後，除使北高雄與市中心區之連結更為緊密外，並可提供都會核心區更多產業、居住、休閒支援，強化岡山生活空間之完整性。</p> <p>2. <u>岡山車站都市更新規劃及可行性評估</u>：岡山地區採大眾運輸導向之都市發展策略，並以岡山火車站周邊地區為首，定位為岡山生活圈之進出門戶，主要提供轉乘與地區之商業服務及支應周邊產業園區之居住機能；俟捷運「岡山路竹延伸線」等週邊重大計畫陸續完成後，預期將可強化岡山衛星市鎮與高雄市中心支援與互補機能，提昇大高雄整體大眾運輸使用率，帶動大高雄市各區域之均衡發展。</p>
修定高雄新市鎮開發執行計畫	內政部營建署、高雄市政府	配合分期分區之調整辦理優先開發區開發，該計畫目前持續推動中，後期發展區之優先開發區預定民國 120 完成。	高雄新市鎮後期發展區鄰近捷運南岡山車站及客運轉運站，藉由捷運場站與接駁系統之整合，有助於提升岡山路竹延伸線第一階段建設計畫周邊的 TOD 發展，對於運量的提升也有正面之助益。
高雄都會區大眾捷運系統建設計畫	高雄市政府	統包工程之細部設計作業預計於 110 年 10 月展開，112 年進行第一階段都會延伸環線(黃線)施工作業，預計 115 年	岡山路竹延伸線為長期路網規劃路線之一，本計畫為岡山路竹延伸線第一階段計畫，故本計畫之實施有助於

計畫名稱	主管單位	計畫完成時間	與本計畫關係及影響
長期路網規劃案		中進行測試及履勘作業，115 年底前通車營運；第二階段之二連結路線(藍線鳳山本館線、青線民族高鐵線)施工作業，則設定於 114 年展開，預計 117 年中進行測試及履勘作業，117 年底前全線通車營運。	高雄捷運路網規劃終期目標之達成。
高雄環狀輕軌捷運建設計畫	高雄市政府	<p>1. 第一階段：前鎮調車場~捷運西子灣站，長度 8.7 km，港區水岸段路段與鐵路地下化工程無介面路段，將先行施工，原預計民國 103 年完工。然受民國 103 年 8 月 1 日一心路石化管線氣爆影響，對輕軌工程影響甚鉅，經相關單位評估後由捷運工程局提報展延計畫予交通部，並於民國 104 年 1 月行政院同意第一階段工程延至 105 年 6 月全線通車。</p> <p>2. 第二階段：第一階段以外之路段，長度 13.4km，配合 106 年市區鐵路地下化完工時程，預定於 108 年全線完工通車。</p>	高雄環狀輕軌捷運建設計畫配合紅、橘線捷運，可初步形成大眾運輸路網，提升運量，同時可帶動高雄產業發展，促進產業升級。並將可構建高雄地區整體運輸路網及接駁運輸，促使提高服務水準、運輸使用率。
高雄市區鐵路地下化計畫	交通部鐵路改建工程局	預計 106 年底(高雄車站、左營車站)切換至地下營運，107 年全線完工。	高雄市區鐵路地下化計畫有助於串連捷運系統與環狀輕軌捷運路線，促使各軌道路網相互連結整合及便捷效率的轉乘規劃，強化大高雄整體捷運路網，本計畫可擴大效益。
大高雄 30 分鐘生活圈交通運轉中心計畫	高雄市政府	旗山、鳳山、岡山及小港轉運站已於 102 年啟用；高雄車站轉運站目前配合鐵路地下化工程賡續辦理推動作業中；高鐵左營轉運站目前由本府都發局辦理都市計畫變更調整管制規定中。	岡山轉運站已於 102 年 2 月 7 日正式啟用，透過轉運站連結軌道及公路公共運輸，以提供不同運具之轉乘及擴大軌道運輸服務地區，提昇大高雄整體大眾運輸使用率，帶動大高雄市各區域之均衡發展。

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線(第二階段)暨周邊土地開發計畫綜合規劃報告



圖5 高雄都會區大眾運輸系統長期路網示意圖

資料來源：「高雄捷運系統整體路網規劃路線」，高雄市政府捷運工程局網站，民國 106 年 9 月。

參、發展現況分析

一、土地使用現況

RK8 車站位於高雄市湖內區，車站 500 公尺範圍內，住宅區主要集中在中山路一段西側，中山路一段西側、東方路北側有東方設計大學，東方路南側為製造業、倉儲及未使用地，環球路南側以製造業為主，環球路北側以人工林為主，車站 500 公尺範圍之東側有鐵路經過，目前變更範圍內現況以中古車買賣公司及停車場使用為主，詳圖 6。



資料來源：本計畫繪製

二、土地權屬分析

RK8 車站 500 公尺範圍內以私人土地為主，本計畫變更範圍土地權屬為私有，土地標示為湖內區長壽段 649、650、657、657-2、657-3 及 658-1 地號，變更面積共計 9,797.08 平方公尺，詳表 4、圖 7 所示。

表4 變更範圍土地權屬

編號	土地標示					使用面積 (m ²)	土地權屬
	縣市	行政區	地段	地號	面積(m ²)		
1	高雄市	湖內區	長壽段	649	236.28	236.28	私有
2	高雄市	湖內區	長壽段	650	102.79	102.79	私有
3	高雄市	湖內區	長壽段	657	3,000.00	3,000.00	私有
4	高雄市	湖內區	長壽段	657-2	2,658.56	2,658.56	私有
5	高雄市	湖內區	長壽段	657-3	3,000.00	3,000.00	私有
6	高雄市	湖內區	長壽段	658-1	799.45	799.45	私有
總計					9,797.08	9,797.08	-

註：本面積表僅供參考，實際範圍應以核定圖辦理地籍測量分割為準。

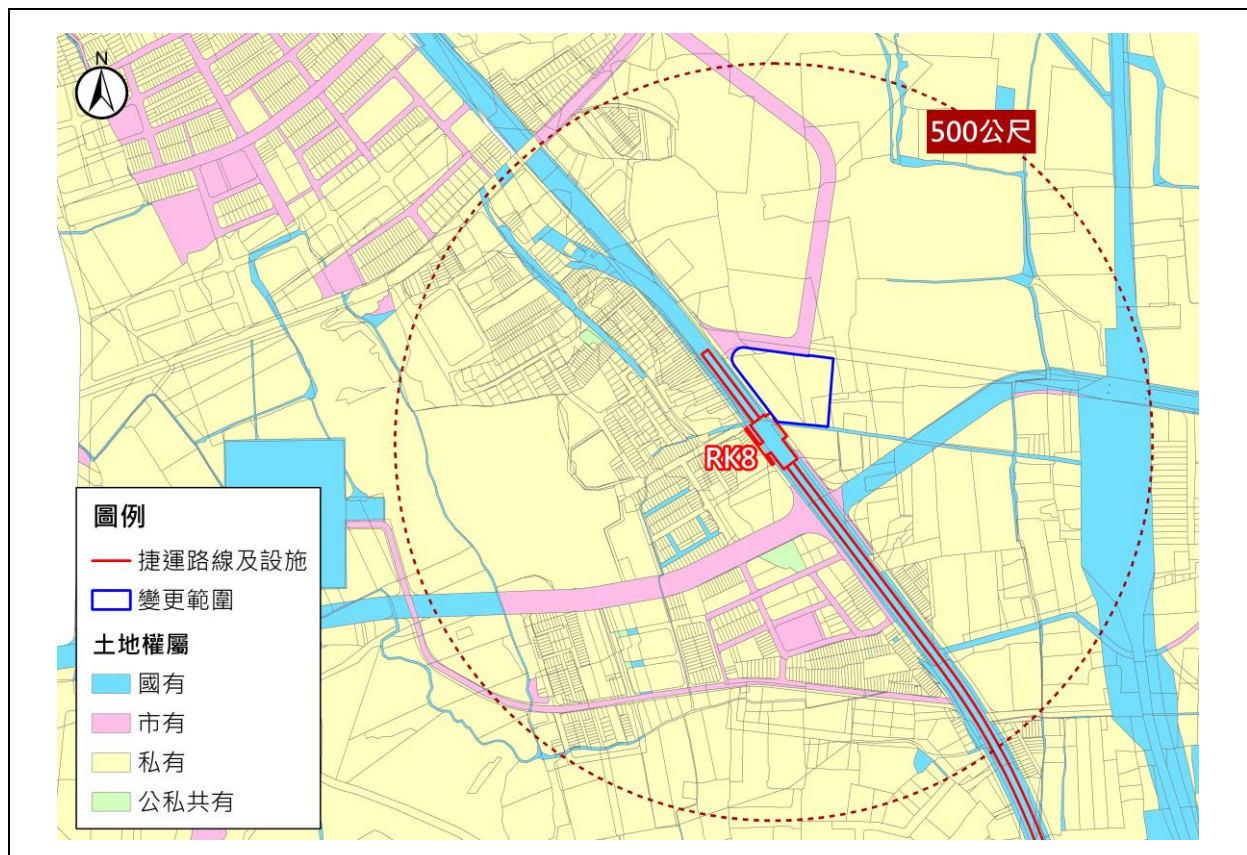


圖7 本計畫變更範圍周邊 500 公尺土地權屬分布圖

資料來源：本計畫繪製

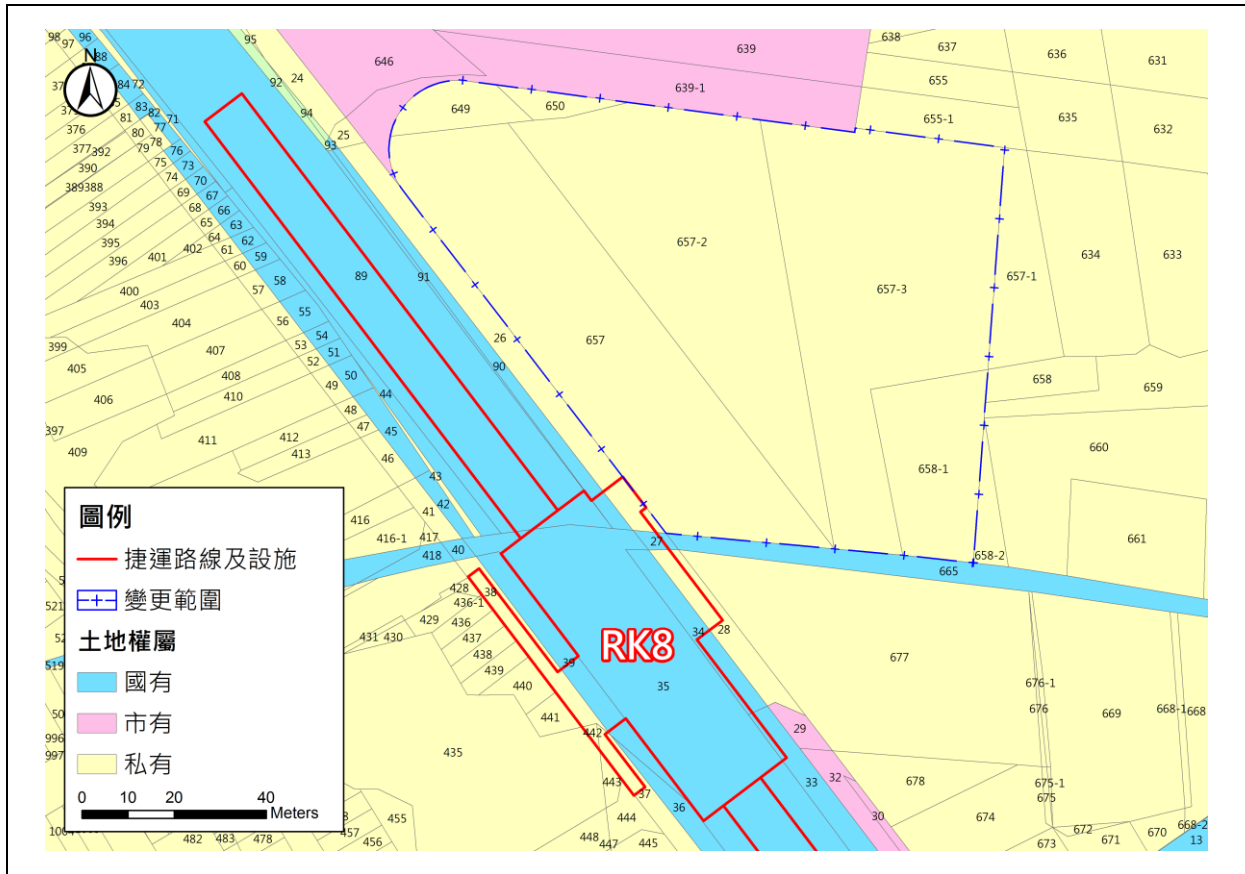


圖8 本計畫變更範圍土地權屬分布圖

資料來源：本計畫繪製

三、周邊道路系統及交通衝擊分析

(一) 周邊道路系統

1. 道路系統

捷運 RK8 車站半徑 500 公尺範圍之南北向主要道路為中山路一段；東西向主要道路為東方路、環球路。主要道路皆為雙向道路，路邊無停車管制，部份劃設人行設施。

次要道路為環球北路、大湖東路、民生街，皆為雙向設置，詳圖 9 及表 5。

2. 自行車道系統

500 公尺範圍內主要劃設於東方路、部份中山路一段及天祐路，如圖 9。

3. 大眾運輸系統

鄰近 RK8 站的公車站有大湖火車站、東方路口(東方技術學院)、東方設計大學等，500 公尺範圍內公車站主要分布於主要道路上，搭乘的選擇性多，詳圖 9 及表 6。

4. 停車空間現況

RK8 站周邊無停車場設置，部份主、次要道路有提供路邊停車，詳圖 9 及表 5。

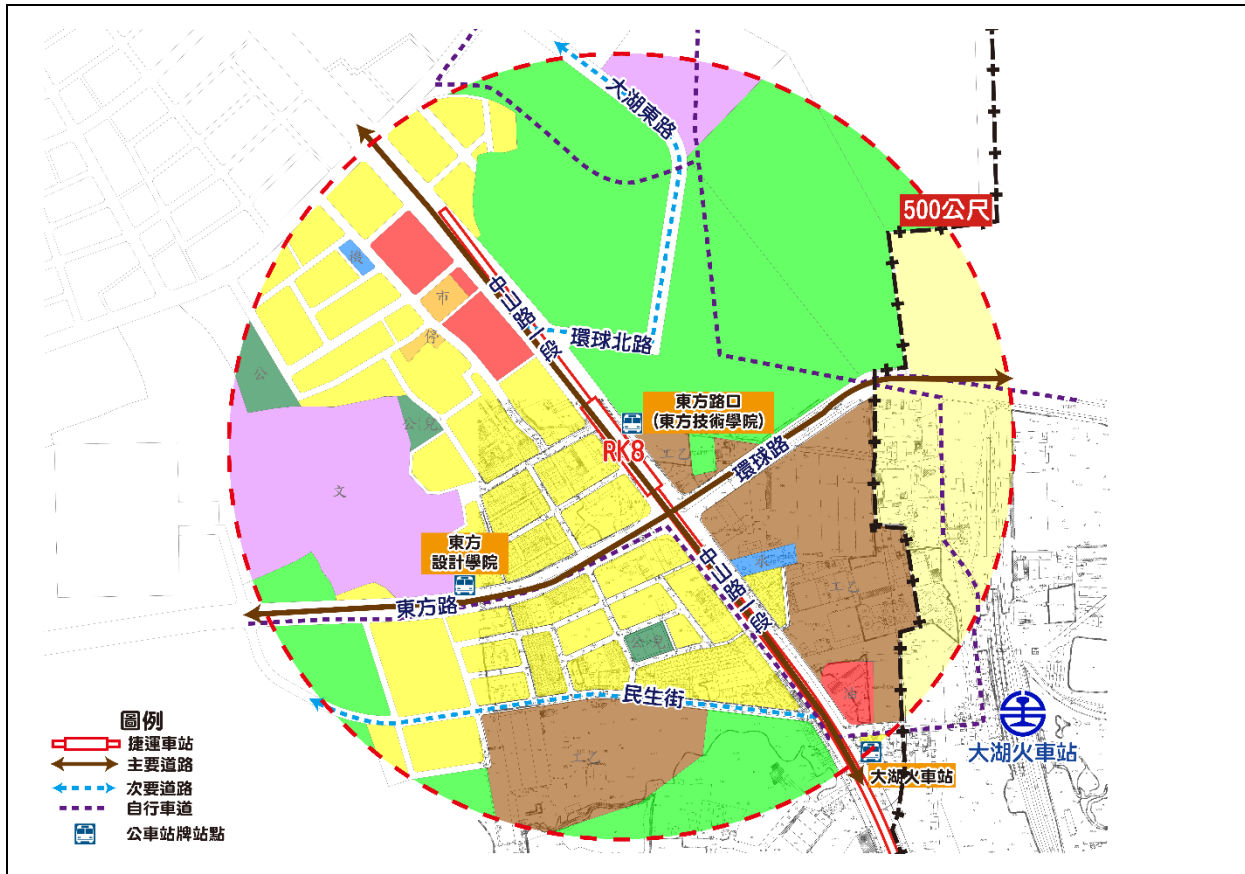


圖9 捷運 RK8 車站周邊道路系統、公車站牌及停車場位置示意圖

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線(第二階段)暨周邊土地開發計畫綜合規劃報告

表5 捷運 RK8 車站周邊道路系統一覽表

	路名	起迄	現有路寬(m)	都市計畫路寬(m)	分隔設施	車道數	停車管制	人行設施
主要道路	中山路一段	天祐路-大湖路	26	40	中央分隔	雙向 1 汽 1 混 1 機	無	無
	東方路	民生街-中山路一段	30	30	中央分隔	雙向 1 汽 1 混 1 機	無	1.5M 部分雙側
	環球路(竹湖陸橋)	中山路一段-鐵路	30	30	標線分隔	雙向 2 汽 1 機 1 混	無	無
次要道路	環球北路	中山路一段-大湖東路	12	20	標線分隔	雙向 1 混 1 機	無	1.5M 雙側
	大湖東路	環球北路-大湖路	12	20	標線分隔	雙向 1 混 1 機	無	1.5M 雙側
	民生街	東方路-中山路一段	8	12	標線分隔	雙向 1 混	無	無

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線(第二階段)暨周邊土地開發計畫綜合規劃報告

表6 捷運 RK8 車站周邊地區公車站牌及路線一覽表

站名	行經路徑
大湖火車站	8041C、E08、E08A、紅 71A、紅 71B1、紅 71D
東方路口(東方技術學院)	8041C、E08、E08A、紅 71A、紅 71B1、紅 71B2
東方設計學院	紅 71A、紅 71B1、紅 71D

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線(第二階段)暨周邊土地開發計畫綜合規劃報告

(二) 交通衝擊分析

1. 現況道路配置及績效

捷運 RK8 車站及線型主要位於中山路一段上方，其路段路寬現況約 28-30 公尺，雙向各配置 2 快 1 慢車道，快車道皆為 3.5 公尺，慢車道為 2.95 公尺，分隔島為 1.5 公尺，並留設寬度 4 公尺的路肩，詳圖 10 所示。

依本計畫調查資料顯示，湖內區中山路一段(環球路-東方路)往南及往北方向道路服務水準達 B~C 級，詳表 7 所示。

2. 捷運營運後道路配置及績效影響

本計畫捷運營運後湖內區中山路一段(大仁路北側~RK8 末端站)車道配置與車道寬度擬不調整，快車道寬度皆維持 3.5 公尺，慢車道寬度則增為 3.1 公尺，擬將原有 4 公尺寬的路肩改為寬度 3 公尺的人行道，詳圖 11 所示。

捷運營運前後於中山路一段(大仁路北側~RK8 末端站)車道配置皆不變，道路容量與現況相同，故各路段 V/C 仍可維持在 0.23~0.79 之間，路段服務水準皆在 C 級以上，詳表 7 所示。

表7 有/無岡山路竹延伸線(第二階段)車站段道路績效分析

年期		捷運 路段別	106年			130年					
情境			現況			無延伸線			有延伸線		
道路	方向		尖峰流量	V/C	服務水準	尖峰流量	V/C	服務水準	尖峰流量	V/C	服務水準
中山路一段 (環球路-東方路)	往北	捷運 路線段	1,733	0.67	C	1,822	0.71	C	1,796	0.70	C
	往南		1,337	0.52	B	1,399	0.55	B	1,378	0.54	B
	往北	捷運 車站段	1,733	0.67	C	1,822	0.71	C	1,795	0.69	C
	往南		1,337	0.52	B	1,399	0.55	B	1,379	0.53	B

註：服務水準評定等級係參考「市區道路交通工程管理策略之研究」(臺北市政府交通局)，V/C 小於 0.5(A 級)、V/C 介於 0.50 至 0.65(B 級)、V/C 介於 0.65 至 0.75(C 級)、V/C 介於 0.75 至 1.00(D 級)、V/C 介於 1.00 至 1.20(E 級)、V/C 大於 1.2(F 級)。

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線(第二階段)暨周邊土地開發計畫綜合規劃報告

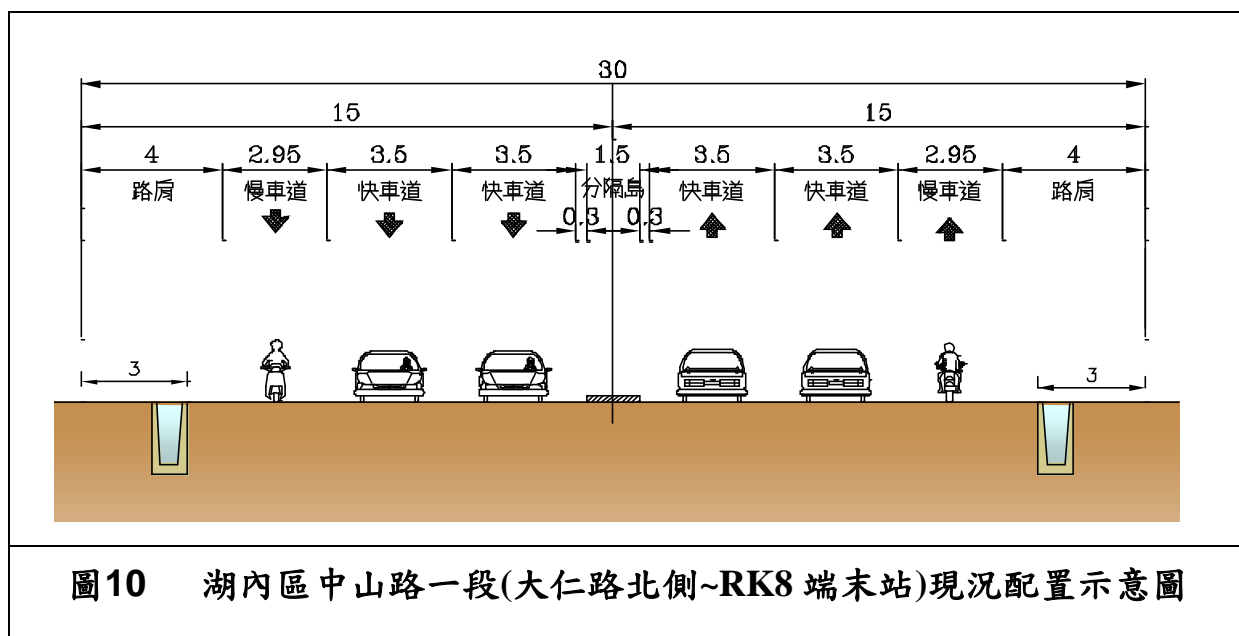


圖10 湖內區中山路一段(大仁路北側~RK8 末端站)現況配置示意圖

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線(第二階段)暨周邊土地開發計畫綜合規劃報告

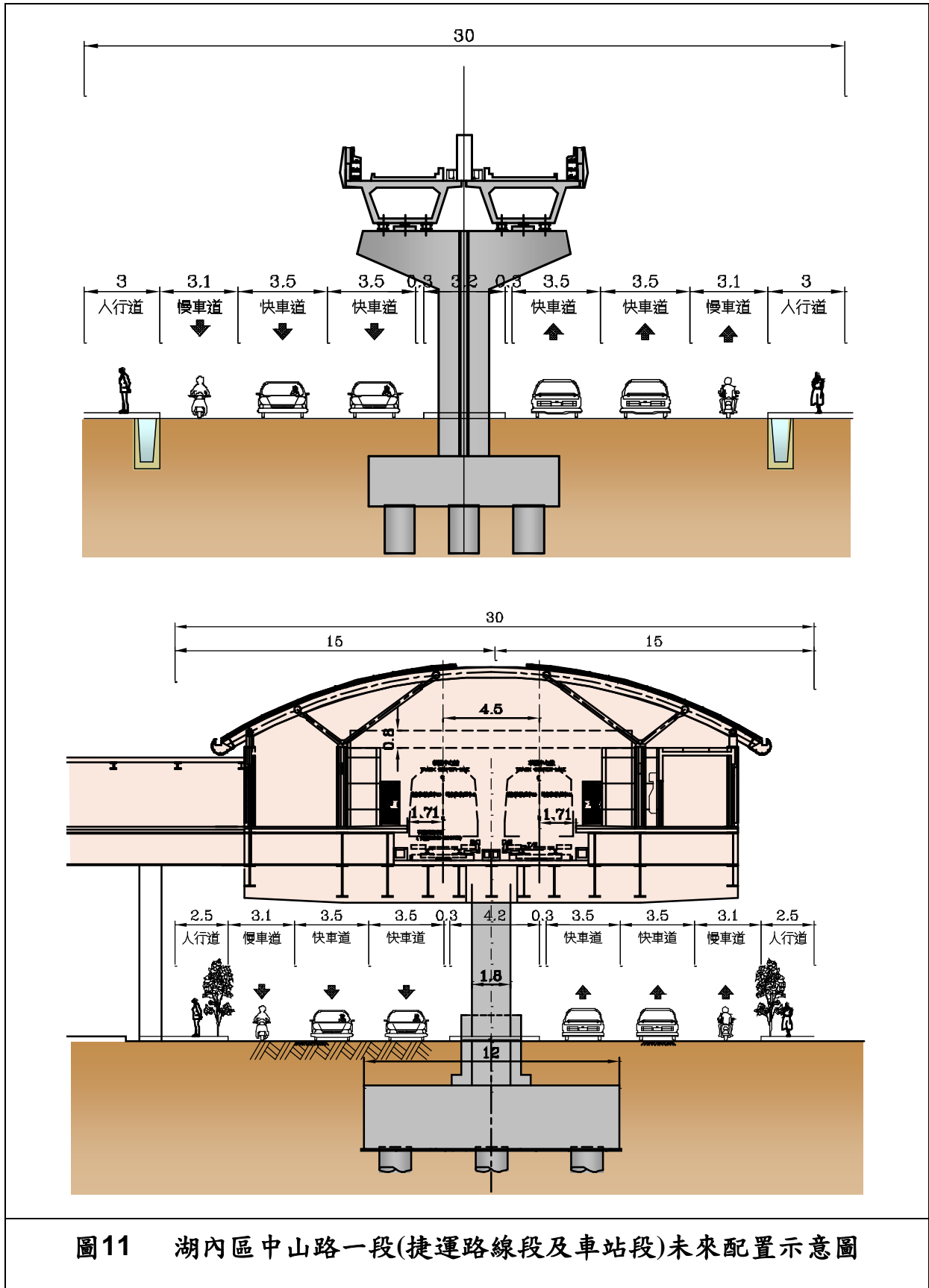
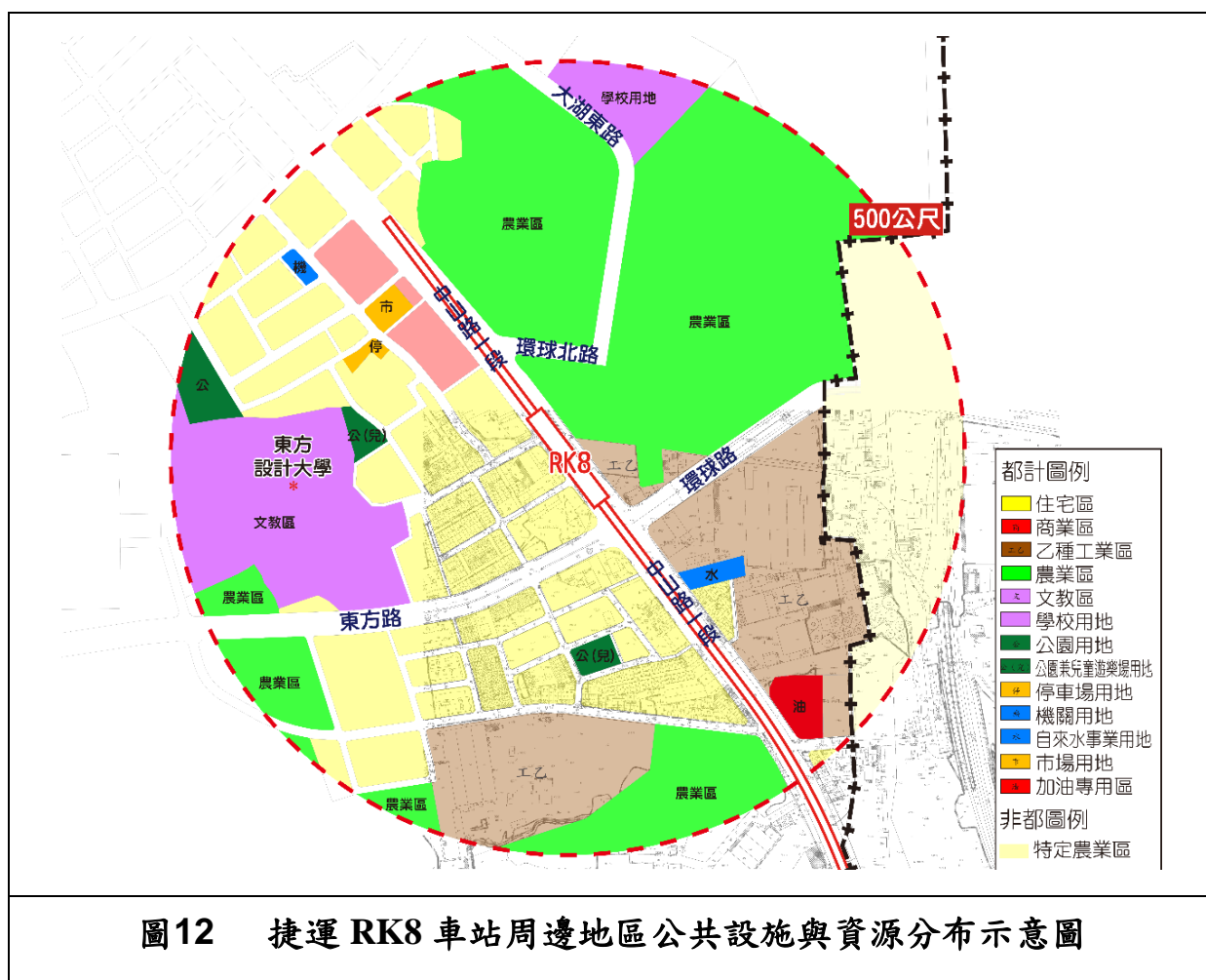


圖11 湖內區中山路一段(捷運路線段及車站段)未來配置示意圖

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線(第二階段)暨周邊土地開發計畫綜合規劃報告

四、周邊公共設施現況分析

RK8 車站位於高雄市湖內區，車站 500 公尺範圍皆屬湖內(大湖地區)都市計畫，包括公園兼兒童遊樂場用地、機關用地、市場用地、停車場用地、加油站專用區、自來水設施等，公共設施項目多元豐富，文教區現況為東方設計大學(改制前為東方學院)，北側尚有一處學校用地尚未開闢，詳圖 12。



資料來源：高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線(第二階段)暨周邊土地開發計畫綜合規劃報告

五、環境影響

高雄市政府於 101 年 2 月提出「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線建設及周邊土地開發計畫可行性研究」案，103 年 6 月 12 日經行政院核定全線(R24~RK8)共約 13.09 公里之建設計畫分二階段興建。第一階段(捷運紅線南岡山站至岡山車站段，R24~RK1，長約 1.46 公里)建設計畫已完成可行性研究、綜合規劃報院核定，及環境影響評估審查程序，刻正辦理施工前準備等工作；第二階段(捷運岡山車站段至湖內大湖站段，RK2~RK8，長約 11.63 公里)建設計畫之可行性研究業於 106 年 1 月 3 日獲行政院核定，爰此，高雄市政府捷運工程局於 106 年 7 月起賡續辦理第二階段建設計畫之綜合規劃，並依《開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準》第 7 條第 1 項第 2 款之規定：「大眾捷運系統延伸工程，其地面、高架或地下化長度延伸一公里以上。」辦理環境影響評估等相關作業。

目前本計畫環境影響說明書已由高雄市政府捷運工程局提送交通部轉送行政院環保署審查。另本計畫為捷運工程之開發行為，非屬環保署 102 年 2 月 7 日環署綜字第 1020011809 號(核釋)令附表「營運階段可能運作危害性化學物質達一定規模」及「營運階段可能釋放危害性化學物質之類別」所列之開發內容，依「健康風險評估技術規範」第十二點規定，得免辦理健康風險評估。

六、公益性及必要性評估

(一) 公益性及必要性評估

1. 社會因素

- (1) 選址原則以既有道路為主，降低當地人口影響，完工後帶動地方發展，吸引人口移入，促使年齡結構年輕化。
- (2) 完工後可提升大眾運輸便利性、地區可及性及易達性，對周圍社會現況改善應具正面助益。
- (3) 完工後將提供便利舒適交通運輸系統，提高附近土地利用價值，對整體社會具正面影響。

2. 經濟因素

- (1) 完工後可提高沿線土地利用價值，促使沿線老舊都市辦理更新，促進都市產業發展，帶動相關經濟活動增加整體稅收。
- (2) 計畫沿線部分範圍涉及農業區，RK8 站周邊未有農作使用之事實，故對糧食安全無影響。
- (3) 完工通車後將帶動地方發展，增加就業機會，對地區就業具有正面效益。
- (4) 提升旅行時間節省效益。

3. 文化及生態因素

- (1) 沿既有省道佈設，不影響整體城鄉風貌。
- (2) 變更範圍目初步調查均無古蹟或歷史建物坐落，未來施工若發現文化資產將依相關法規辦理。
- (3) 無行經自然保留區範圍，亦無特殊動植物，對地區生態應無不當影響。
- (4) 完工後可降低私有運具使用，減少碳排放量，應可降低地區居民建康風險。

4. 永續發展因素

- (1) 屬前瞻基礎建設，為國家重要永續政策之一，建設完成可提升當地交通運輸效率，改善交通條件，並帶動地區經濟發展，符合永續發展精神。
- (2) 大眾運輸系統屬低碳城市及永續發展重要之一環，可降低民眾使用私有運具使用率，減少碳排放量，達成減低環境負荷之理念。
- (3) 車站、出入口及相關捷運設施所需用地，均依相關規定設置或辦理都市計畫變更。

(二) 適當性及合法性

1. 本計畫為既有捷運紅線延伸，第一階段延伸至岡山段目前土建標已決標簽約，未來台南捷運計畫亦將串連本計畫。
2. 本次變更範圍係依車站、出入口及相關捷運設施所需用地範圍辦理，及具都市發展助益之車站用地毗鄰地辦理開發，具有適當性。
3. 屬都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款「四、為配合中央、直轄市或縣市興建之重大建設」，具其合法性。
4. 本案已於 107 年 9 月 12 日依「農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點」規定，取得農地變更使用同意文件。
5. 屬重大交通建設，完成變更都市計畫後，依「大眾捷運法」第 6 條、第 7 條、第 19 條等相關法令規定辦理土地開發及用地取得；公有土地依「國有不動產撥用要點」、「各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則」及相關規定辦理撥用。
6. 農業區辦理土地開發，權利義務原則比照「都市計畫農業區變更使用審議規範」及「大眾捷運系統土地開發辦法」之回饋精神及相關規定辦理。

肆、整體規劃原則

一、計畫概述

本計畫路線行經岡山、路竹及湖內地區，沿線多處工業區及農業土地，其中部分地區目前仍為低度利用狀態。本計畫期待藉由捷運設站為契機，促進現有老舊廠房轉型及強化地方產業發展，積極打造都市及產業軸帶。計畫將掌握車站周邊各地區既有發展優勢，以三十年的長期都市空間整體規劃、個別開發的概念，彈性運用各種土地開發及規劃手段，提升車站周邊土地利用效率，並強化使用機能的多元混合，提供一個以捷運車站為發展核心，人行與自行車為發展架構的綠色生活鄰里，創造靈活而多樣化的 Green-TOD 城市環境。捷運岡山路竹延伸線第二階段建設除可健全高雄捷運路網及地方建設發展，更有助於強化高雄與台南地區之串連，詳圖 14 所示。



圖13 捷運岡山路竹延伸線第二階段發展願景圖

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線(第二階段)暨周邊土地開發計畫綜合規劃報告

二、走廊地區整體規劃構想

(一) 路線規劃

本計畫透過各車站本身功能定位及周邊都市之空間機能，與車站間生活圈域之相互依存關係剖析，以車站為區域發展節點，在可接受的步行距離內提供民眾多元型態的居住、工作、教育、消費、休閒、交通轉運選擇，並強化地區既有文化與空間發展脈絡，使車站周邊成為周邊居民與工作者的多元活動中樞及在地生活文化展示舞臺。而不同特性的地區節點則透過完善的綠色通行系統加以串聯，進而減少私人運具，維持生活環境品質，促進都市永續發展。各站周邊發展定位詳圖 14 所示。

1. RK2-岡山生活商圈

RK2 站鄰近岡山農工，車站 800 公尺內亦有壽天國小與岡山高中，南側為住宅區，往南第一階段之 RK1 站位於岡山區市中心，鄰近台鐵岡山站。未來捷運系統建設可規劃與 RK1 進行串連，提升交通便利性，規劃完善之人行及通學動線，塑造安全之步行環境及大眾運輸轉乘動線，並與周邊阿公店溪、車站商圈與文教設施結合，打造優質岡山生活圈。

2. RK3、RK4-地方產業城鎮

RK3 站位於非都市計畫區與都市計畫區交接，非都市計畫區屬一般農業區與工業區；RK4 站位於非都市計畫區，屬一般農業區、工業區與少部分鄉村區，車站周邊以工業使用為主，包含岡山本洲工業區、南區環保科技園區、永安工業區與南部科學園區高雄園區，未來透過捷運系統的建立，提高至岡山本洲工業區、南科高雄園區等產業園區便利性。

3. RK5、RK6-大學城生活圈

RK5 站位於非都市計畫區，屬特定農業區、一般農業區與工業區或其他使用，鄰近高苑科技大學；RK6 站周邊有路竹區公所、路竹地政事務所與路竹夜市。未來捷運系統配合完善自行車道系統，

提供學子通學使用，並以文教設施與捷運建設形成地方發展動能，帶動周邊發展，促進商業活動發展，形成大學城生活圈。

4. RK7-路竹生活社區

RK7 站位於高雄市路竹區市中心，車站東南側為台鐵路竹站，周邊包含路竹國小、蔡文國小、路竹運動公園等。未來透過捷運系統的建立，發揮雙軌轉乘優勢，帶動周邊社區更新帶動周邊地區商業發展與更新，並結合周邊活動節點，塑造優質的都市環境。

5. RK8-湖內文創節點

RK8 站為岡山路竹延伸線之端點站，鄰近東方設計大學與樹人醫護管理專科學校，未來規劃適當自行車道供學生使用，建立綠色運輸系統，配合專科學校與設計大學，發展文化創意產業。

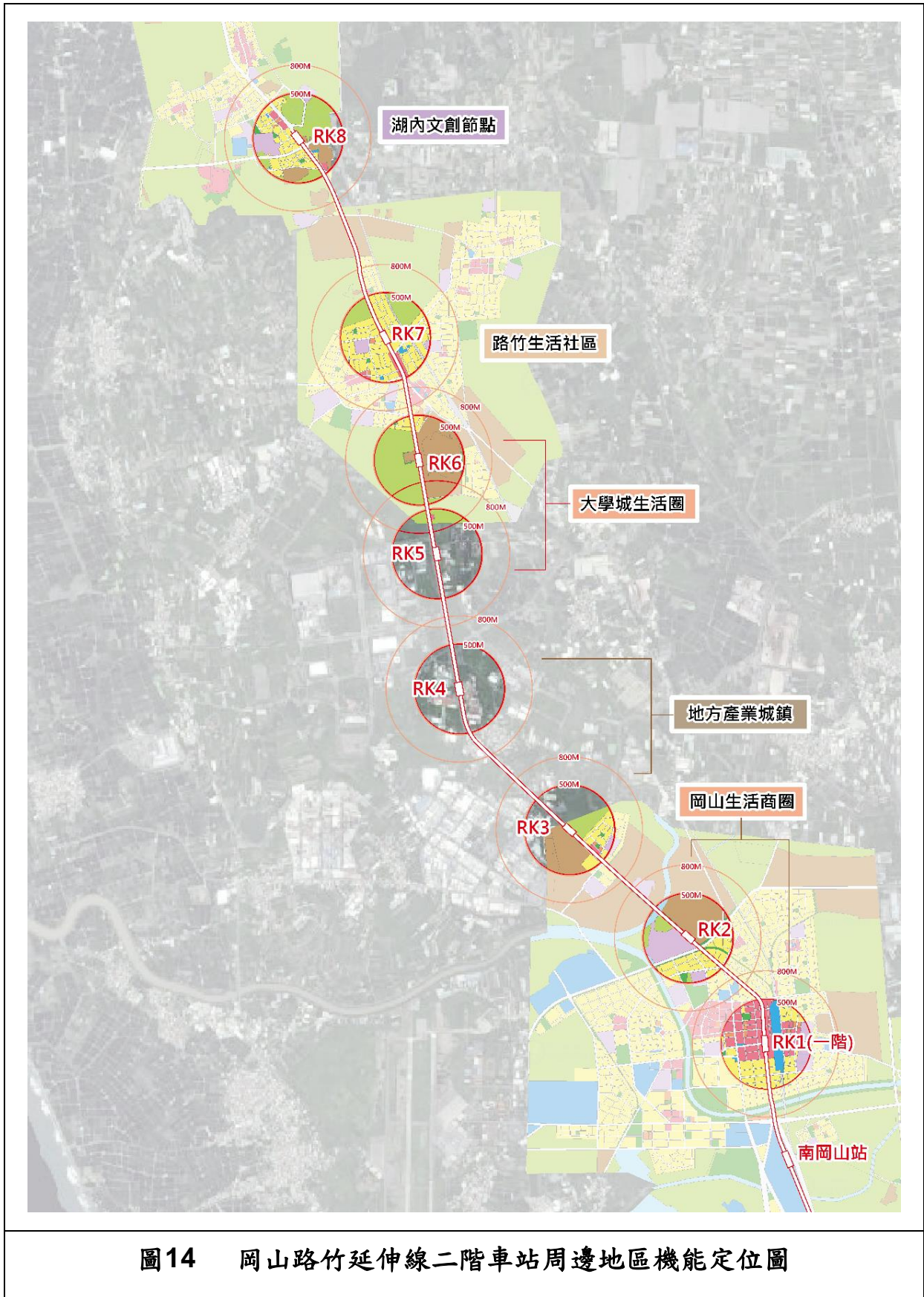


圖14 岡山路竹延伸線二階車站周邊地區機能定位圖

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線(第二階段)暨周邊土地開發計畫綜合規劃報告

表8 岡山路竹延伸線二階車站周邊地區機能定位表

車站	特色	發展重點	機能定位
RK1 (一階)	臺鐵岡山火車站 後紅國小 岡山國小、岡山國中 阿公店溪 住宅社區	<ul style="list-style-type: none"> 透過捷運系統的建立，帶動車站周邊老舊建物更新發展 規劃完善之人行及通學動線，塑造安全之步行環境及大眾運輸轉乘動線 結合公園綠地提供優質公共設施，塑造開放空間系統 規劃與阿公店溪串連，塑造低碳住宅環境 	岡山生活商圈
RK2	岡山農工 岡山壽天宮 阿公店溪		
RK3	岡山本洲工業區 南區環保科技園區 永安工業區	<ul style="list-style-type: none"> 發展地方產業，強化產業群聚 透過捷運系統的建立，提高至岡山本洲工業區、南科高雄園區等產業園區便利性 規劃完善人行動線系統 降低私人運具使用，配合南區環保科技園區，建立低碳綠能源區，發展環境永續 	地方產業城鎮
RK4	南科高雄園區 永安工業區		
RK5	南科高雄園區 高苑科技大學 高雄市自然史教育館	<ul style="list-style-type: none"> 結合周邊公園綠地及開放空間或公共設施系統，加強文化地景特性 規劃完善人行、通學及辦公路徑，提升車站周邊職住學環境品質 以文教設施與捷運建設做為動能，帶動周邊商業活動發展 	大學城生活圈
RK6	路竹夜市 路竹區公所、路竹地政事務所		
RK7	路竹國小 蔡文國小 路竹運動公園 臺鐵路竹火車站	<ul style="list-style-type: none"> 建立安全的綠色通行路網 透過捷運系統的建立，發揮雙軌轉乘優勢，帶動周邊社區更新帶動周邊地區商業發展與更新 結合周邊活動節點，塑造優質的都市環境 結合公共設施及開放空間， 	路竹生活社區
RK8	臺鐵大湖火車站 樹人醫護管理專科學校 東方設計大學	<ul style="list-style-type: none"> 規劃適當自行車道供學生使用，建立綠色運輸系統 配合專科學校與設計學院，發展文化創意產業 結合開放空間與公共設施，打造優質環境。 結合大眾運輸及轉運系統，帶動周邊地區發展 	湖內文創節點

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線(第二階段)暨周邊土地開發計畫綜合規劃報告

(二) 捷運車站規劃原則

捷運車站基本設計考量之重點與設計原則，包括各車站之環境說明、車站型式、設計構想、建築造型等，後續納入基本設計圖說及設計規範，提供做為細部設計參考。

1. 車站基本架構

高雄捷運岡山路竹延伸線(二階)共 7 個高架車站，其中 RK2 為島式車站，RK7 為疊式車站，RK3-RK6 及 RK8 等五站為側式車站。由於站均位於台一線省道上方，為減少車站量體對都市景觀之衝擊，應儘量減小車站之量體，並儘可能將捷運車站之穿堂、機房等空間移至路外基地。

2. 對應都市空間的特性

- (1) 車站量體漸向道路中心緊縮，減少對兩側環境的衝擊。
- (2) 車站為南北向，東西曬較嚴重，車站位於台 1 線的中間，以兩種包覆形式，向外開口以利導入南北風。
- (3) 保障鄰房居民隱私性，於民房較多處設置較多外牆包覆板。

3. 對應氣候的特性

高雄氣候炎熱，站體長向為南北向，月台東西曬較為嚴重。

- (1) 將月台中段(人較多)的部分抬高，增加通風及對流性。
- (2) 東西增加外挑遮陽，減少太陽直射。

4. 捷運車站一致性

- (1) 捷運站採統一化、標準化為原則，建立空間的一致性。
- (2) 量體盡量縮小，保持空間之通透。
- (3) 穿堂層採自然通風以達節能省碳之目標。
- (4) 月台層除在列車經常停靠範圍設置側板作為遮陽及維護民房私密性之用，其餘皆維持通透，增進自然通風。
- (5) 月台屋面包覆，有效提供月臺上乘客遮蔭。

5. 車站設計原則

- (1) 根據氣候與車站基地周遭涵構之不同，提供外牆包覆較多或較少不同形式的側板，阻擋側向日照。
- (2) 月台層屋頂以輕、薄為原則，自電扶梯下端延伸而上，與主動線之空間相配合也提供了較高的通風空間，並利用屋頂量體造型設計使空間形成整體感。
- (3) 兩側月台端點之量體對外之牆面採設固定染色玻璃牆。染色玻璃使牆面產生多層次和透明感，減少車站重量感。
- (4) 根據節能省碳的設計原則，公共區以自然通風為原則。月台層因列車到離站，可帶來縱向的陣風，配合不同方向之側板開口帶動橫向的微風，以達到月台舒適度。

(三) 車站里程及站間距

高雄捷運岡山路竹延伸線(第二階段)車站中心及站距統計如下表 9 所示：

表9 高雄捷運岡山路竹延伸線(第二階段)站距統計表

(單位：公尺)

行政區	車站	車站中心 里程(DN)	站間距 (DN)	上下行車 站中心距	月台型式	都市計畫區
岡山區	RK1(一階)	1346.57	--	--	--	岡山都市計畫
	本計畫(二階)開始	1462.00	--	--	--	
	RK2	2854.68	1508.10	13.5	島式	
	RK3	4598.20	1743.52	4.8	側式	
路竹區	RK4	6692.30	2094.10	4.8	側式	非都市土地
	RK5	8137.49	1445.19	4.8	側式	
	RK6	9150.79	1013.30	4.8	側式	路竹都市計畫
	RK7	10562.68	1411.90	0.0	島式(疊)	
湖內區	RK8	12941.38	2378.70	4.8	側式	湖內(大湖地區)
	本計畫(二階)結束	13091.38	150	--	--	都市計畫

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線(第二階段)暨周邊土地開發計畫綜合規劃報告

(四) 車站配置構想

高雄捷運岡山路竹延伸線(第二階段)共設置 7 站，位於岡山都市計畫者為 RK2、RK3 站；位於路竹都市計畫者為 RK6、RK7 站；位於湖內(大湖地區)都市計畫者為 RK8 站；其中，RK4、RK5 位於非都市土地。

本案欲變更 RK8 站出入口用地，其車站及出入口配置構想說明如下：

1. 車站位置

本站位於湖內(大湖地區)都市計畫區，湖內區中山路一段/東方路口北側，西側為住宅區及商業區，南側為乙種工業區。

2. 車站型式

本站採高架側式月台型式。

3. 運量

預測目標年 130 年尖峰小時上車運量為 930 人/小時；下車運量為 980 人/小時。

4. 車站出入口規劃

現況道路寬度約為 30m，出入口規劃道路兩側，一出入口設施位於台糖用地可配合未來開發，另一出入口設施位於對向人行道，亦鄰近住宅區，便於民眾搭乘捷運，配置詳圖 15。

5. 轉乘規劃

公車站位將沿用現有「東方路口」站點，但將站點遷移至站體出入口附近的路側空間，計程車招呼站與接送區亦設置於站體出入口附近的路側空間，其數量各為 2 席及 4 席。

本車站停車轉乘配置數量如下：公共自行車 40 席、自行車 69 席、機車 253 席、小客車 43 席。公共自行車將設置於出入口西側，自行車與機車停車轉乘設施建議設置於車站開發區主出入口南側，而汽車停車轉乘設施設置於土開大樓地下室，並由開發基地北側設

置車道進出，各項轉乘設施數量詳表 10。

表10 停車轉乘規劃一覽表

轉乘型態	運具別	平日需求(席)	假日需求(席)	最大需求(席)	設置建議(席)	備註
臨停轉乘	公車	1	1	1	2(含去回)	調整現有「東方路口」公車站位
	計程車招呼站	1	1	1	2	轉乘至樹人醫校
	接送區	3	2	3	4	來、去向各 2 席
停車轉乘	自行車	80	48	80	69	滿足平日需求 86%
	公共自行車	44	34	44	40	建議劃設共享單車停放區
	機車	358	222	358	247+(6)	無障礙機車位 6 席，總計 253 席 (占平日需求 71%)
	小客車	36	43	43	43	-

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線(第二階段)暨周邊土地開發計畫綜合規劃報告

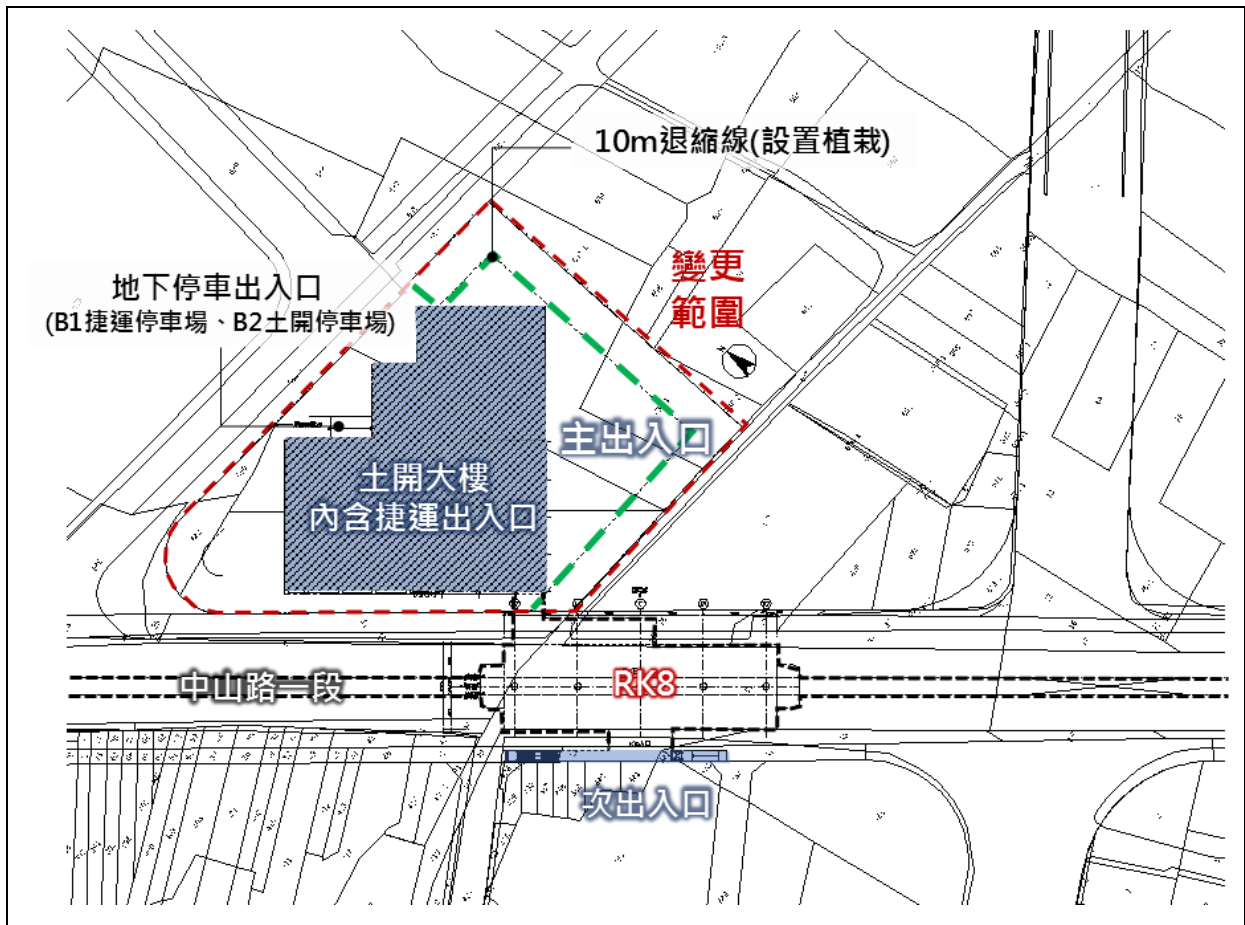


圖15 捷運 RK8 車站配置概念圖

備註：實際配置依細部設計核定成果為準。

(五) 場站周邊土地開發構想

為有效引導車站地區土地開發及都會區空間結構的永續發展，本計畫將以「3D」為規劃主軸，「行人尺度」使用配置為規劃核心精神，研擬本計畫各場站之 TOD 開發行動策略。所謂「3D」即包含：「使用密度(density)」，車站周邊地區之緊湊發展及開放空間調配；「混合使用(diversity)」，車站周邊地區的活動引入及土地適度混合使用；「都市設計(design)」，建構舒適完善的步行與大眾運輸轉乘環境，提升大眾運輸系統之使用率。

在提高土地使用強度(Density)理念方面，容積率之總量管制建議應從整體都市發展角度進行檢討，避免影響整體都市景觀、交通及公共設施服務水準等情形發生，建議未來可針對已完工營運、興建中及規劃中之捷運車站 TOD 一定範圍內分析是否劃設更新地區及增額容積地區；在混合土地使用(Diversity)方面，本計畫配合辦理捷運場站土地開發帶動周邊發展及一併辦理變更都市計畫作業；在行人導向都市設計(Design)方面，本計畫將配合既有都市設計準則等相關規定，優化人行空間及自行車停車空間等環境。

伍、變更內容

一、變更理由

(一) 推動前瞻基礎建設計畫，打造大高雄地區優質大眾運輸環境

為促進高雄都會區之整體發展，提供岡山、路竹及湖內地區一條安全、舒適及便捷的大眾運輸系統，以供給型導向規劃整體路線，因應可期之交通需求，並帶動岡山、路竹及湖內地區之發展，完備北高雄地區生活及生產機能。

岡山路竹延伸線(第二階段)為必要且重要之建設里程碑，且亦為行政院積極推動「前瞻基礎建設計畫」中軌道建設類別之重要建設計畫，不僅可直接服務岡山、路竹及湖內地區民眾及各產業園區就業及進駐人口，並可打造大高雄地區 30 分鐘生活圈的優質大眾運輸環境，服務沿線數千億產值之各大園區，對大高雄之都市與產業發展有其重要性。

本案於湖內地區設置 RK8 車站，預計於目標年每日約可供 13,000 人(含上、下車)搭乘大眾捷運系統，完善地區居住及就業活動人口通勤旅運需求。

(二) 為有效利用土地資源，促進地區發展，配合本計畫路線、場、站設置區位，選擇適宜土地辦理土地開發

捷運建設有助於提升沿線及車站周邊地區發展潛力，形成都市發展契機，創造經濟效益，此等經濟效益係由捷運系統建設所創造，理應回收部份影響效益，挹注捷運建設經費，以減輕政府財務負擔。

本計畫對於未來車站周邊的都市空間結構將產生重大影響，已逐一檢討各車站周邊環境，並且提供車站周邊土地發展構想，提高本計畫建設計畫開發效益，建構以大眾運輸導向（TOD）為主之空間發展模式，期望透過部分場站土地開發與周邊土地整體規劃，擴大都市發展效益。

另依據國內外捷運建設之經驗，幾乎均無法單藉由捷運票箱收入平衡投資成本，故多需發展相關事業以增加收入來源，本計畫沿線經過許多具土地開發效益之地段，若能加以妥善規劃及開發，將有助於提昇本計畫之財務效益。

本案經評估劃設 1 處捷運開發區，設置 RK8 車站出入口、轉乘設施等捷運相關設施，綜合考量捷運必要設施配置、地主權益及土地完整性，爰依地籍邊界劃設變更範圍，並依《大眾捷運法》及《大眾捷運系統土地開發辦法》規定辦理土地開發，以保障民眾權益及挹注捷運建設經費。

因本案為農業區變更為捷運開發區辦理土地開發，爰權利義務原則比照「都市計畫農業區變更使用審議規範」及「大眾捷運系統土地開發辦法」之回饋精神及相關規定辦理。

二、變更內容

變更範圍為預定 RK8 車站東側出入口及土地開發範圍，現況為中古車買賣公司及停車場使用，考量周邊皆為已經開發利用之住宅區、商業區及工業區，本案於低度利用之農業區配合捷運建設辦理變更，供設置 RK8 車站東側出入口等捷運相關設施，並依《大眾捷運法》及《大眾捷運系統土地開發辦法》規定辦理土地開發。

本案變更部份農業區為捷運開發區約 0.9797 公頃，變更內容詳表 11，變更內容示意詳圖 16。

表11 本次變更內容綜理表

變更編號	位置	原計畫	新計畫	面積(公頃)	變更理由	備註
1	中山路一段與環球北路交叉口東側之農業區	農業區	捷運開發區	0.9797	<ol style="list-style-type: none"> 1.推動前瞻基礎建設計畫，打造大高雄地區優質大眾運輸環境，為活絡岡山、路竹及湖內地區發展，以供給型導向規劃整體捷運路線，帶動北高雄生活及生產機能。本計畫設置 RK8 車站，預計於目標年每日約可供 13,000 人(含上、下車)搭乘大眾捷運系統，完善地區居住及就業活動人口通勤旅運需求。 2.為有效利用土地資源，促進地區發展，配合本計畫路線、場、站設置區位，選擇適宜土地辦理土地開發。 3.設置 RK8 車站出入口、轉乘設施等捷運相關設施，綜合考量捷運必要設施配置、地主權益及土地完整性，爰依地籍邊界劃設變更範圍，並依《大眾捷運法》及《大眾捷運系統土地開發辦法》規定辦理土地開發，以保障民眾權益及挹注捷運建設經費。 	湖內區長壽段 649、650、657、657-2、657-3、658-1 地號。

註：1.本案未指明變更部分，均應以原計畫為主。

2.本面積表僅供參考，實際範圍以核定圖辦理地籍測量分割為準。

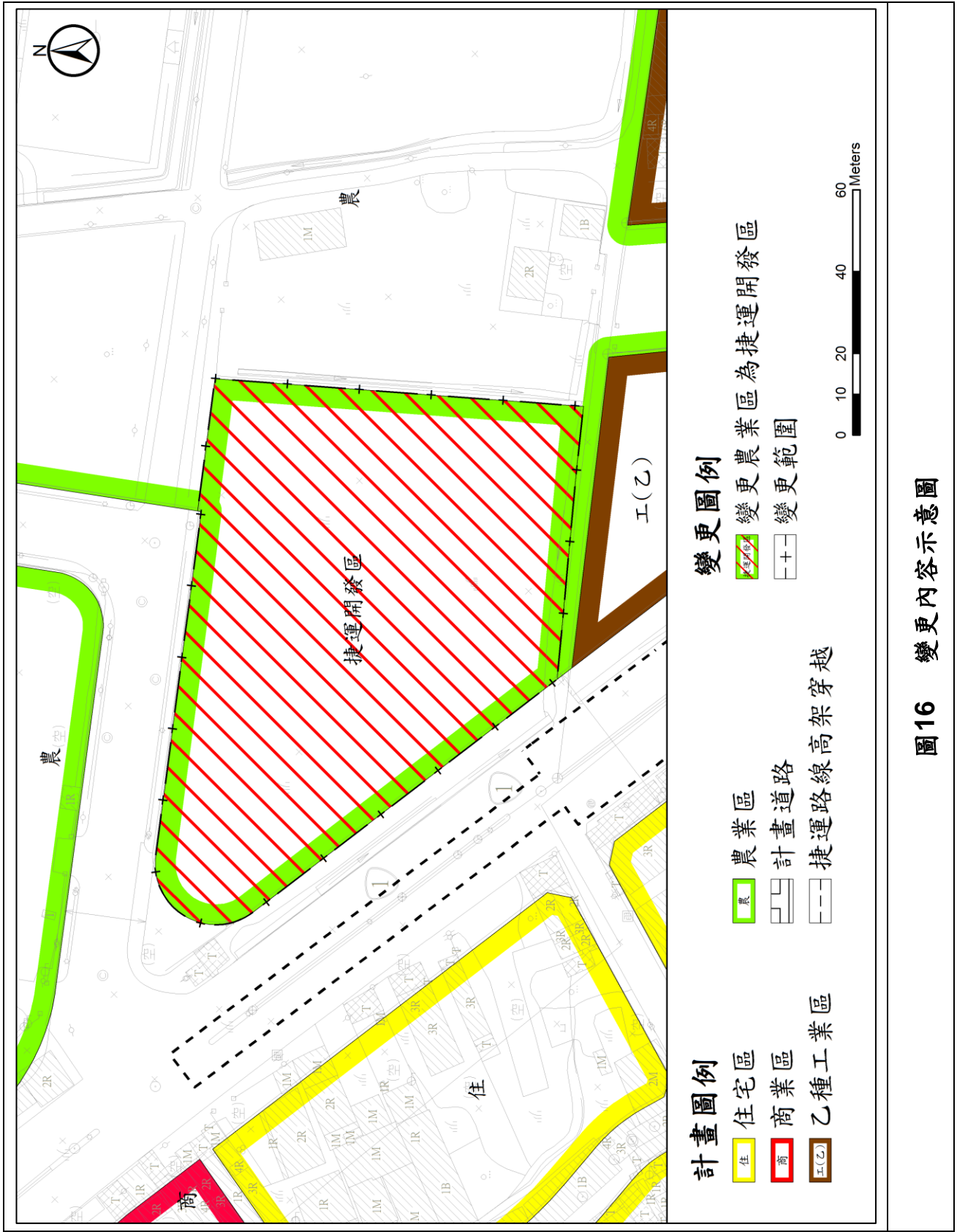


圖16 變更內容示意圖

三、變更後計畫

本案變更後，共計增減 2 項土地使用分區，變更前後面積對照表如表 12，變更後內容示意圖如圖 17，說明如下：

(一) 農業區

減少 0.98 公頃，變更後農業區面積為 393.95 公頃，估計畫總面積之 64.28%。

(二) 捷運開發區

增加 0.98 公頃，變更後捷運開發區面積為 0.98 公頃，估計畫總面積之 0.16%；佔都市發展用地總面積之 0.48%。

表12 變更前後面積對照表

土地使用項目		現行計畫面積 (公頃)	本次變更增 減面積(公 頃)	本次變更後		
				計畫面積 (公頃)	佔計畫總面積 百分比 (%)	佔都市發展用 地面積百分比 (%)
土地 使用 分區	住宅區	61.31		61.31	10.00	30.03
	商業區	7.67		7.67	1.25	3.76
	工業區	39.03		39.03	6.37	19.12
	宗教專用區	0.85		0.85	0.14	0.42
	古蹟保存區	1.80		1.80	0.29	0.88
	文教區	11.93		11.93	1.95	5.84
	加油站專用區	0.40		0.40	0.07	0.20
	工商綜合專用區	8.16		8.16	1.33	4.00
	捷運開發區	-	0.98	0.98	0.16	0.48
	農業區	394.93	-0.98	394.51	64.28	-
	河川區	14.76		14.76	2.41	-
	小計	540.84		540.42	88.25	64.72
	公共 設施 用地	公園用地	1.61		1.61	0.26
公園兼兒童遊樂場 用地		1.41		1.41	0.23	0.69
綠地(帶)		3.99		3.99	0.65	1.95
學校用地		5.79		5.79	0.94	2.84
市場用地		0.74		0.74	0.12	0.36
停車場用地		0.94		0.94	0.15	0.46
機關用地		3.44		3.44	0.56	1.69
自來水事業用地		0.14		0.14	0.02	0.07
墓地		2.99		2.99	0.49	1.46
鐵路用地		2.57		2.57	0.42	1.26
人行步道		1.51		1.51	0.25	0.74
道路用地		46.89		46.89	7.65	22.97
小計		72.02		72.44	11.75	35.28
計畫區	612.86		612.86	100.00		
都市發展用地	203.17		204.15		100.00	

註1：面積來自「變更湖內(大湖地區)都市計畫(第二次通盤檢討)案」及其後歷次個案變更案，實際面積依核定計畫圖實地測量分割為準。

註2：都市發展用地不包括農業區、河川區等分區。



圖17 變更後內容示意圖

陸、實施進度及經費

一、捷運建設時程

本計畫路線建設計畫，於綜合規劃報告書行政院核定(核定年期為Y年)後，接續完成都市計畫變更程序、基本設計作業、用地取得、細部設計作業、土建工程、軌道與機電系統安裝與穩定測試等，預計於Y+7年完工，並辦理初履勘後通車。

二、開發方式

依大眾捷運法第7條第1項、第2項、第3項、第4項及第7項、大眾捷運系統土地開發辦法及相關規定辦理。

三、財源籌措

依大眾捷運法及行政院核定之綜合規劃報告有關財務計畫籌措經費，變更湖內(大湖地區)都市計畫(部分農業區為捷運開發區)(配合高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線(第二階段))主要計畫實施進度及經費表詳表13。

表13 實施進度及經費表

土地使用分區	面積(公頃)		土地取得方式			開闢經費(百萬元)				主辦單位	預定完成期限	經費編列
			協議價購	撥用	土地開發	土地價購	地上物補償	工程費	合計			
捷運開發區	私有	0.9797	✓		✓	58.78	2.42	400.72	462.90	高雄市捷運工程局	114年	專案編列

註：1.公有土地依「國有不動產撥用要點」、「各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則」及相關規定辦理撥用或開發。

2.私有土地依「大眾捷運法」、「大眾捷運系統土地開發辦法」及相關規定辦理協議價購或開發。

3.工程費：係指捷運車站設施土木建築工程費用。

4.本表所列預定完成期限係指捷運系統工程之預定期程。

5.本表所列開闢經費及預定完成期限得視主辦單位財務狀況酌予調整。

四、都市計畫變更負擔回饋

農業區辦理土地開發，權利義務原則比照「都市計畫農業區變更使用審議規範」、「大眾捷運系統土地開發辦法」之回饋精神及相關規定辦理。

農業區土地變更為捷運開發區後，應於高雄市政府協議價購、有償撥用或其他方式開發前回饋負擔 50%土地予高雄市政府，作為高雄市政府負擔自償性捷運設施經費，以挹注捷運建設經費。