

擬定高雄市鳳山細部計畫  
(第三次通盤檢討)(配合主要計畫第一階段  
逕向內政部陳情編號第 4 案)計畫書

辦理機關：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	擬定高雄市鳳山細部計畫(第三次通盤檢討)(配合主要計畫第一階段逕向內政部陳情編號第4案)	
變更都市計畫法令依據	都市計畫法第22條	
變更都市計畫機關	高雄市政府	
自擬細部計畫或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	公告徵求意見	民國101年7月13日起至101年8月15日共計30天，並刊登於101年7月14日台灣新生報、中國時報
	公開展覽	自民國103年11月13日起至103年12月15日止，並刊登於103年11月13日、103年11月14日、103年11月15日臺灣導報及103年11月13日、103年11月14日、103年11月17日中國時報。
		本案： 自民國106年8月11日起至106年9月12日止，並刊登於106年8月11日、106年8月12日、106年8月13日臺灣導報、自由時報。
	說明會	民國103年12月4日於鳳山區公所4樓禮堂召開說明會。
本案： 民國106年9月1日於鳳山區公所4樓會議室召開說明會。		
人民團體對本案之反映意見	無	
本案提各級都市計畫委員會審核結果	市 級 1.民國106年10月6日高雄市都市計畫委員會第64次會議審議通過 2.民國107年11月5日高雄市都市計畫委員會第71次會議審議通過。	
備 註		

# 目 錄

<b>第一章 緒論</b> -----	<b>1-1</b>
第一節 計畫緣起 -----	1-1
第二節 計畫區位及範圍 -----	1-2
第三節 法令依據 -----	1-2
<b>第二章 主要計畫變更內容</b> -----	<b>2-1</b>
<b>第三章 發展現況分析</b> -----	<b>3-1</b>
第一節 土地使用現況 -----	3-1
第二節 交通運輸現況 -----	3-2
第三節 土地權屬 -----	3-4
<b>第四章 整體發展構想</b> -----	<b>4-1</b>
第一節 發展定位 -----	4-1
第二節 規劃構想 -----	4-2
<b>第五章 實質發展計畫</b> -----	<b>5-1</b>
第一節 土地使用計畫 -----	5-1
第二節 交通改善計畫 -----	5-2
第三節 都市防災計畫 -----	5-11
<b>第六章 事業及財務計畫</b> -----	<b>6-1</b>
第一節 開發方式 -----	6-1
第二節 經費來源 -----	6-1
<b>第七章 土地使用分區管制及都市設計基準</b> -----	<b>7-1</b>
第一節 土地使用分區管制 -----	7-1
第二節 都市設計基準 -----	7-2

附錄一、內政部都市計畫委員會第 898 次會議紀錄

附錄二、鳳山區竹子腳段 28 地號土地登記謄本及地籍圖

附錄三、高雄市都市計畫委員會第 64 次會議紀錄

附錄四、高雄市都市計畫委員會第 71 次會議紀錄

## 圖 目 錄

圖 1-1：計畫範圍示意圖	1-2
圖 2-2：變更內容示意圖	2-2
圖 3-1：本計畫周邊土地使用現況圖	3-1
圖 3-2：交通運輸系統現況示意圖	3-3
圖 3-3：本計畫土地權屬示意圖	3-4
圖 4-1：發展定位示意圖	4-1
圖 5-1：擬定細部計畫示意圖	5-1
圖 5-2：開發方案樓層規劃示意圖	5-3
圖 5-3：基地開發衍生交通量各方向指派比例示意圖	5-7
圖 5-4：都市防災系統示意圖	5-12
圖 7-1：退縮規定示意圖	7-1

## 表 目 錄

表 2-2：主要計畫變更內容彙整表	2-1
表 3-1：基地周邊主要道路服務水準分析表	3-2
表 3-2：公車系統概況表	3-3
表 3-3：計畫區土地權屬一覽表	3-4
表 5-1：擬定細部計畫土地使用分區面積一覽表	5-1
表 5-2：計畫區周邊主要道路交通量與服務水準表	5-2
表 5-3：開發方案建築量體規劃配置表	5-3
表 5-4：住宅衍生旅次人次估算表	5-4
表 5-5：商場衍生旅次人次估算表	5-4
表 5-6：商場衍生顧客尖峰小時進出人旅次數估算表	5-5
表 5-7：基地衍生人旅次數彙整表	5-5
表 5-8：運具分配比例及乘載率列表	5-6
表 5-9：本計畫開發後衍生各類型車輛旅次統計表	5-6
表 5-10：本計畫各開發類別停車需求推估統計表	5-6
表 5-11：周邊重要路段飽和度與服務水準綜整表（平日尖峰）	5-8
表 5-12：周邊重要路段飽和度與服務水準綜整表（假日尖峰）	5-8
表 5-13：交通影響改善後服務水準綜整表（平日尖峰）	5-9
表 6-1：相關經費來源彙整表	6-1

# 第一章 緒論

## 第一節 計畫緣起

鳳山行政轄區原包含鳳山都市計畫、高雄臨海特定區計畫（台灣省部分）、高速公路五甲交流道附近特定區計畫（台灣省部分）暨部分非都市土地。原鳳山都市計畫於民國 38 年 8 月 15 日發布實施，並劃設部分地區大型公共設施用地。民國 62 年 9 月 1 日辦理擴大都市計畫劃定住宅區，商業區及各公共設施用地，並於民國 80 年 10 月發布實施第一次通盤檢討案。其後於辦理第二次通盤檢討時，考量行政管理一致性而合併高雄臨海特定區計畫（台灣省部分）、高速公路五甲交流道附近特定區計畫（台灣省部份）等三處都市計畫區一併辦理通盤檢討，並依都市計畫法規定劃分出主要計畫與細部計畫。主要及細部計畫已分別於 93 年 6 月、94 年 11 月發布實施，現正依都市計畫法第 26 條內容規定辦理第三次通盤檢討作業。

然本次通盤檢討作業案情複雜，部分涉及人民陳情案件、主要計畫尚未核定案件，尚需費時討論，考量通檢案部分變更內容及民眾陳情意見已獲致具體共識者，影響民眾權益甚鉅，故針對已具具體決議部分提請高雄市都市計畫委員會第 50 次會議審議，以分階段審議及核定辦理，其第一階段細部計畫核定案件業於民國 105 年 5 月 6 日發布實施，第二階段細部計畫核定案件業於民國 106 年 3 月 6 日發布實施，第三階段細部計畫核定案件業於民國 106 年 5 月 4 日發布實施，第四階段細部計畫核定案件業於民國 107 年 12 月 24 日發布實施。

主要計畫第一階段逕向內政部陳情案件編號 4 於 107 年 1 月 9 日公告發布實施，本階段變更內容係配合主要計畫續予辦理核定案件。其主要計畫已由文教區變更為商業區，原文教區係供鳳山國父紀念館使用，現已拆除為閒置空地，經文化局表示未來於本基地已無任何文化設施之規劃；而市府於 102 年成立高雄市大眾捷運系統土地開發基金，希望整合捷運場站周邊市有非公用土地資源，以土地開發招商培養捷運運量，以捷運運量支持土地開發，並促進地區發展，活絡地方經濟動能。案地位居鳳山區重要生活文化與轉運節點，周邊有大東文化藝術中心及大東公園等休憩場域，又緊鄰捷運 O13 大東站及鳳山轉運站，自駁二藝術特區向東串聯至大東文化園區，可形成一完整的都會藝術網絡，深具開發潛力。

爰利用本案公有非公用土地釋出機會，吸引民間投資，一方面提供開發規劃新型態複合式商業場域，帶動地區商業服務機能提昇與轉型，另方面滿足大東藝術文化中心周邊多元商業消費需求與提昇捷運運量，達成捷運永續經營與公有土地活化招商促進地區發展的目標。

## 第二節 計畫區位及範圍

計畫範圍位於經武路 28 巷與鳳山轉運站北側之交界處，計畫面積 7,012 平方公尺。東側為大東公園及鳳山溪；西側為鳳山區公所、衛生所聯合辦公大樓及住宅區；北側鄰鳳山區第一戶政事務所、高雄市消防局鳳山分隊、警察局鳳山分局及慈恩圖書館等行政機關與休憩場域；南側則鄰捷運 O13 大東站、鳳山轉運站及大東文化藝術中心等交通轉運與藝文中心，詳圖 1-1 所示。

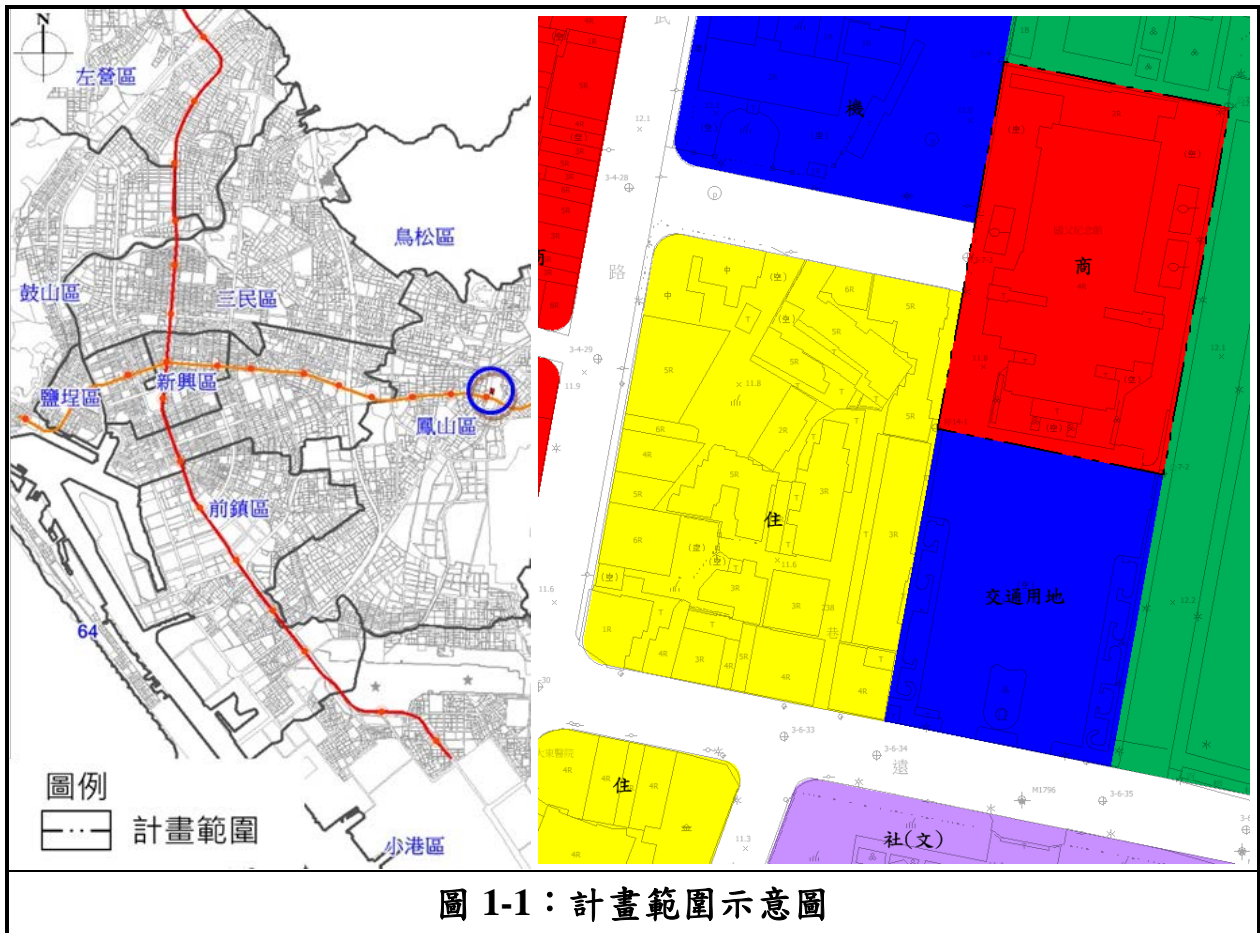


圖 1-1：計畫範圍示意圖

## 第三節 法令依據

本計畫係配合「變更高雄市鳳山主要計畫（第三次通盤檢討）（第一階段）（逕向內政部陳情編號第 4 案）案」辦理之擬定細部計畫，故依據都市計畫法第 22 條規定辦理。

## 第二章 主要計畫內容

主要計畫乃細部計畫之上位計畫，本計畫係依循 107 年 1 月 9 日發布實施之「變更高雄市鳳山主要計畫(第三次通盤檢討)(第一階段)(逕向內政部陳情編號第 4 案)」計畫內容與指導原則，辦理細部計畫配合變更事項，以利執行。茲將前述主要計畫與本計畫相關之變更內容說明如下。

### 一、變更理由

- (一) 未來已無開闢文教區之需求，配合本市施政方針，活化市有土地及提升公有資產價值，調整使用分區。
- (二) 為促進 TOD 大眾運輸車站周邊土地發展，考量本案鄰近眾多觀光遊憩資源，且位處橘線藝文軸帶、橘線 013 大東站與鳳山火車站等重要交通樞紐，具商業發展潛力，故配合「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」指導及理念，令大眾運輸場站周邊朝高強度發展，提升土地開發效益，故調整為商業區。
- (三) 變更後除創造優良休閒觀光據點外，亦於本案興建營運期間提供就業機會，達到健全區域機能及帶動城市發展之效。

### 二、變更內容

本案變更 0.70 公頃文教區為商業區，有關變更內容如表 2-2 與圖 2-2 所示。

表 2-2：主要計畫變更內容彙整表

變更位置	變更前		變更後		變更理由	附帶條件說明
	分區	面積(公頃)	分區	面積(公頃)		
高雄市鳳山區經武路與鳳山轉道內之交接處	文教區	0.70	商業區	0.70	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 未來已無開闢文教區之需求，配合本市施政方針，活化市有土地及提升公有資產價值，調整使用分區。</li> <li>2. 為促進 TOD 大眾運輸車站周邊土地發展，考量本案鄰近眾多觀光遊憩資源，且位處橘線藝文軸帶、橘線 013 大東站與鳳山火車站等重要交通樞紐，具商業發展潛力，故配合「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」指導及理念，令大眾運輸場站周邊朝高強度發展，提升土地開發效益，故調整為商業區。</li> <li>3. 變更後除創造優良休閒觀光據點外，亦於本案興建營運期間提供就業機會，達到健全區域機能及帶動城市發展之效。</li> </ol>	應於細部計畫至少劃設 10% 之公共設施(以都市計畫法第 45 條規定之 5 項公共設施為限)。

註：實際面積應依後續定樁及地籍分割後測量面積為準。

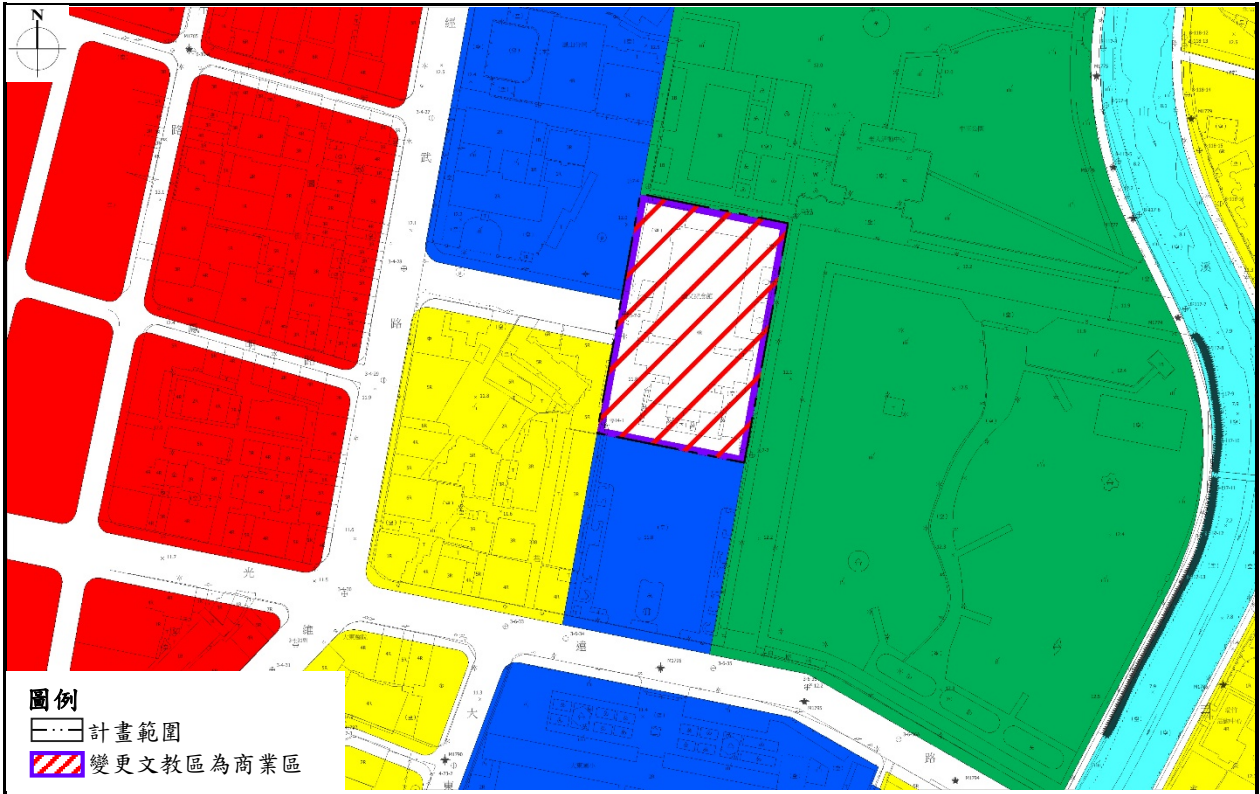


圖 2-2：變更內容示意圖



# 第三章 發展現況分析

## 第一節 土地使用現況

計畫範圍位於經武路 28 巷與鳳山轉運站北側之交界處，基地現況為簡易綠美化空地。本案東側為大東公園及鳳山溪；西側為鳳山區公所、衛生所聯合辦公大樓及住宅區；北側鄰鳳山區第一戶政事務所、慈恩圖書館等行政機關與休憩場域；南側則鄰捷運 O13 大東站、鳳山轉運站及大東文化藝術中心等交通轉運與藝文中心，詳圖 3-1 所示。



圖 3-1：本計畫周邊土地使用現況圖

## 第二節 交通運輸現況

### 一、道路系統

#### (一) 聯外道路

計畫範圍周邊之聯外道路包括經武路（路寬 20 公尺）及光遠路（路寬 20 公尺）。經武路往北可通往烏松及仁武等地，往南則可連接至前鎮及小港等區域；光遠路往東可達大寮、林園及屏東等地，往西則可連接自由路連繫中正交流道，為鳳山區與高雄市區之主要聯絡道路。

#### (二) 主要道路

主要道路為社區內各鄰里單元間之連絡道路，承載區域內主要之交通流量，並與聯外幹道銜接，本基地南側為鳳山轉運站，故主要道路為經武路 28 巷（路寬 20 公尺）。

#### (三) 道路服務水準現況

本計畫於 107 年 8 月 2 日、8 月 4 日針對基地周邊經武路、經武路 28 巷、光遠路及維新路尖峰時段交通流量調查，經武路道路服務水準呈現 B 至 D 級、光遠路道路服務水準呈現 A 至 D 級、維新路道路服務水準呈現 A 至 C 級，皆於平日車流量較多，交通呈現壅塞情況，而經武路 28 巷道路服務狀況良好，詳表 3-1 所示。

表 3-1：基地周邊主要道路服務水準分析表

路名	路段	總車道數	路寬 (m)	路型	方向	道路容量 C	平日尖峰			假日尖峰		
							尖峰流量 V	V/C	服務水準	尖峰流量 V	V/C	服務水準
經武路	光遠路至經武路 28 巷	4	20	雙向	北向	1,800	1,163	0.65	C	1,025	0.57	B
					南向	1,800	1,530	0.85	D	1,035	0.58	B
經武路	經武路 28 巷至花園街	4	20	雙向	北向	1,800	1,021	0.57	B	938	0.52	B
					南向	1,800	1,128	0.63	C	1,003	0.56	B
經武路 28 巷	經武路至基地	4	20	雙向	東向	1,800	70	0.04	A	102	0.06	A
					西向	1,800	96	0.05	A	60	0.03	A
光遠路	經武路至鳳山轉運站	4	20	雙向	東向	1,800	1,218	0.68	C	518	0.29	A
					西向	1,800	1,546	0.86	D	749	0.42	B
光遠路	經武路至民生路	4	20	雙向	東向	1,800	1,082	0.60	B	880	0.49	B
					西向	1,800	975	0.54	B	680	0.38	B
維新路	光遠路至光明路	4	20	雙向	北向	1,800	568	0.32	A	511	0.28	A
					南向	1,800	1,230	0.68	C	984	0.55	B

註：服務水準劃分標準參照交通部運輸研究所「2011 年臺灣公路容量手冊」。

## 二、大眾運輸系統

### (一) 大眾捷運運輸系統

計畫範圍毗鄰高雄捷運橘線 O13 (大東站)，提供本計畫大眾運輸服務。

### (二) 公車系統

計畫範圍南側毗鄰鳳山轉運站，行經本計畫之公車路線計有 14 線，詳如表 3-2 所示。

表 3-2：公車系統概況表

項次	路線編號	起迄站
1	5	鳳山轉運站-關帝廟
2	23	高客鳳山站-圓照寺
3	87	鳳山轉運站-衛武營
4	橘 8	衛武營-過埤派出所
5	橘 10	衛武營-鳳山轉運站
6	橘 11	衛武營-林園
7	橘 16	鳳山轉運站-仁武區公所
8	建國幹線	黃埔公園-鹽埕
9	五甲幹線	鳳山轉運站-前鎮高中
10	E11	中正預校-高鐵左營站
11	8010 區	鳳山轉運站-旗山
12	8504	鳳陽社區-義大世界
13	鳳山文化	-
14	大樹祈福	-
合計		

資料來源：107 年 10 月高雄市政府交通局提供。



圖 3-2：交通運輸系統現況示意圖

### 第三節 土地權屬

計畫範圍位於鳳山區竹子腳段 28 地號，面積約為 7,012 平方公尺，該筆土地於民國 41 年辦理總登記予高雄縣，並於 100 年縣市合併後由高雄市接管，現行管理機關為高雄市政府捷運工程局，詳如表 3-3 及圖 3-3 所示，土地登記謄本及地籍圖詳附件二。

表 3-3：計畫區土地權屬一覽表

地段	地號	面積 (m <sup>2</sup> )	107 年公告現值 (元)	107 年公告地價 (元)	所有權人	管理機關	原土地取得方式
竹子腳段	28	7,012	30,500	8,700	高雄市	高雄市政府 捷運工程局	土地 總登記

註：表內面積係依謄本登記面積計算。

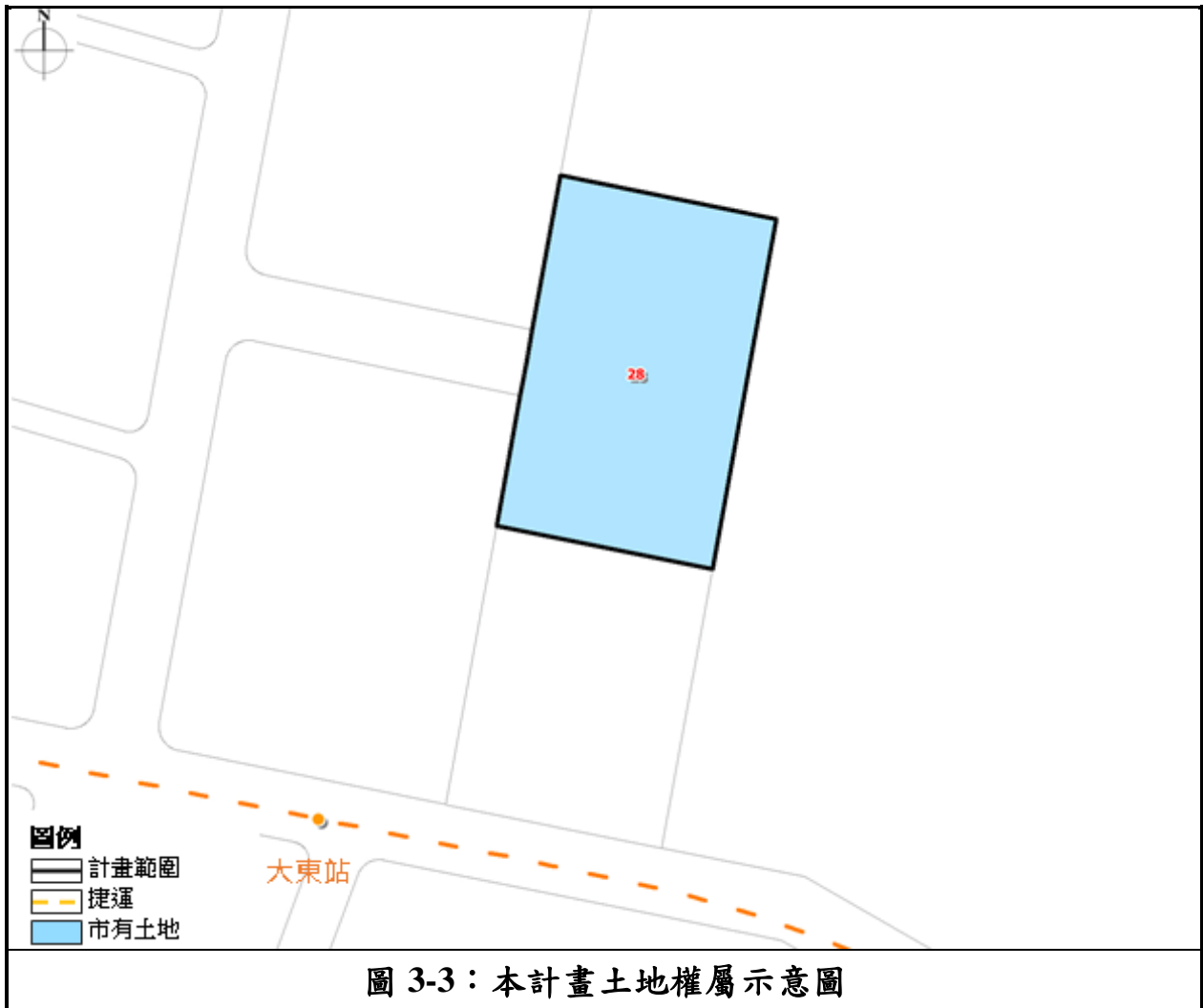


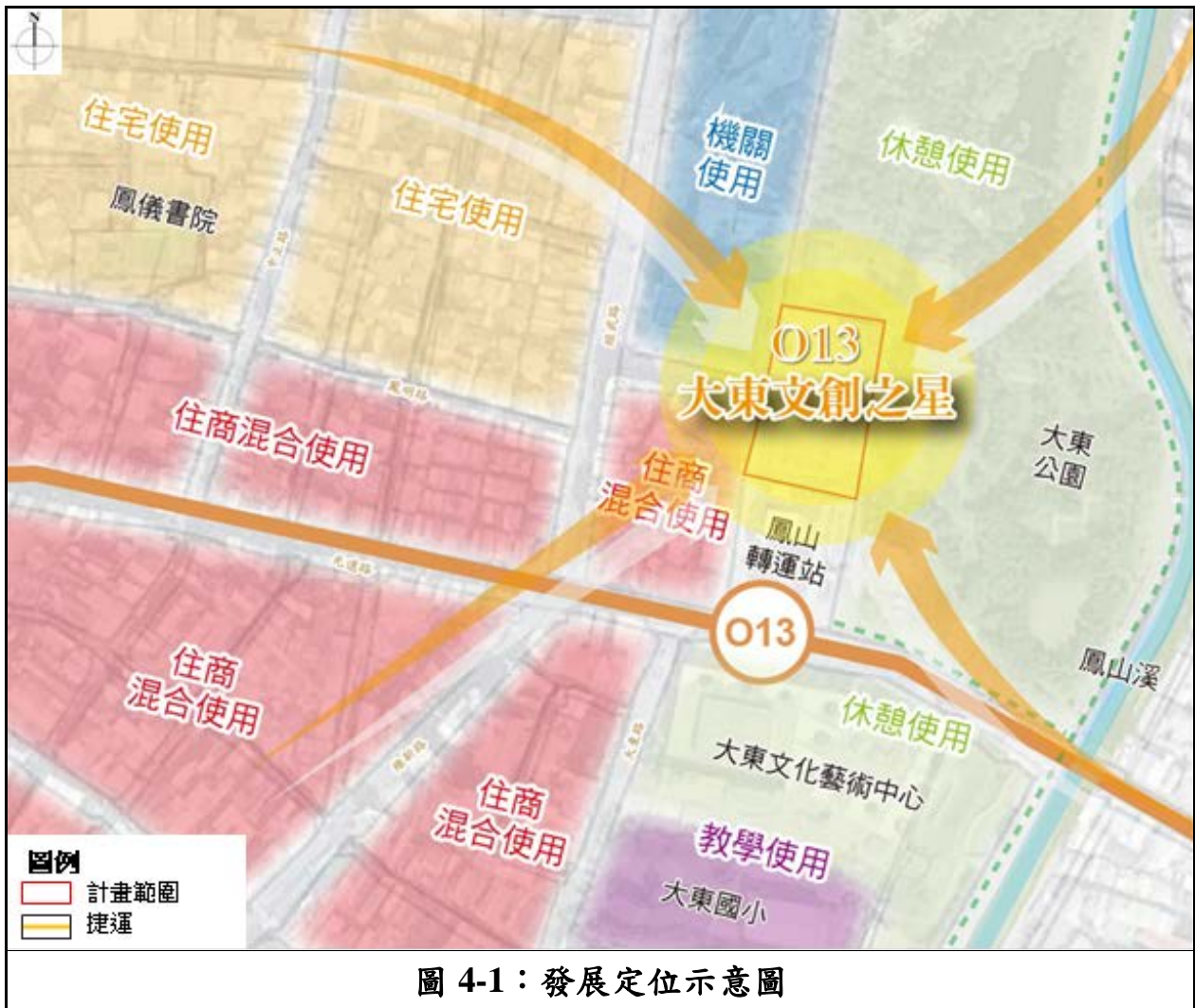
圖 3-3：本計畫土地權屬示意圖



## 第四章 整體發展構想

### 第一節 發展定位：O13 大東文創之星

本計畫應配合整體都市空間機能調整規劃完善之住商服務場域，並與周邊公共服務設施及開放空間融合，同時透過都市設計管制手段，結合區內交通運輸、住商使用空間、文化觀光使用空間及休憩使用空間等資源，形塑本案成為鳳山區之文創、商業與觀光新亮點，詳圖4-1所示。



## 第二節 規劃構想

### 一、發揮交通節點功能，提供購物及餐飲等機能空間，以與地區原有藝文與休閒機能結合產生更強之都市發展潛能

計畫範圍緊鄰捷運大東站及鳳山轉運站，為滿足短途旅運及觀光遊客之購物及餐飲需求，初步規劃設計上將引入觀光、藝文或轉運人潮直接流動至本案消費，並使本案與轉運站及捷運站之人行道、廣場及停車場等步行人流串連；同時於頂樓規劃開放式空間，提供眺望及欣賞基地東側藍綠帶資源之休憩空間。

計畫範圍為原鳳山國父紀念館，在國父紀念館報廢後於民國 97 年規劃作為鳳城願景館使用，係為鳳山乃至原高雄縣之藝文重要場所，基於在地居民歷史記憶、土地活化再生及創造土地開發最佳效益，開發規劃內容及建築設計應與大東文化藝術中心及周邊大量開放空間環境融合並呼應，形塑鳳山地區推動文創產業之新地標。

### 二、提供鳳山多元體驗，帶動基地周邊發展

大東文化藝術中心為區域性文化中心，以生活藝術與在地文化為特色，為多元複合式的地方文化中心，亦為東高雄藝文教育重點培訓中心，本案可結合大東文化藝術中心作為軸心點，串連起零星點狀分布的鳳山東便門、鳳儀書院、天公廟、龍山寺、平成砲台及澄瀾砲台等著名古蹟及廟宇，進而打造具有觀光、文化、古蹟、廟宇、美食、購物及工藝等多元體驗之鳳山漫遊巡禮，帶動鳳山整體文化及都會發展，以吸引更多的觀光人潮到訪。

### 三、增設公園用地串聯大東公園，營造優質休憩環境

計畫範圍東側與北側為公四用地(大東公園)，依據主要計畫附帶條件，本計畫應劃設至少 10% 之共設施用地(以都市計畫法第 45 條規定之 5 項公共設施為限)。故本計畫將基地北側約 0.07 公頃之土地劃設為公園用地，強化與周邊公園之串聯，營造綠意、美質之遊憩環境，提升既有綠地價值與市民生活品質。

### 四、與商業區南側交通用地整體規劃，整合商務及轉運功能

計畫範圍南側緊鄰交通用地(現為鳳山轉運站)及捷運大東站，為強化整體土地使用效益，並滿足短途旅運及觀光遊客之購物及餐飲需求，計畫範圍得與南側交通用地整體規劃利用。初步規劃設計上將透過轉運站與商場間之共構設施，將周邊觀光、藝文或轉運人潮，帶動至本案商場進行消費，同時提供旅客舒適、寬敞的候車空間，便利轉運之旅客不受日曬雨淋。

# 第五章 實質發展計畫

## 第一節 土地使用計畫

本計畫根據主要計畫之指導需劃設變更總面積10%之公園、綠地、廣場、體育場或兒童遊樂場用地，故於基地北側劃設約0.701公頃之公園用地，與周邊公四（大東公園）串聯整合為一區域型公園，提供附近居民多元休憩空間，其餘商業區擬定為第二之五種商業區，並配合土地使用分區管制及都市設計基準增訂退縮及都市設計等相關規定，擬定後土地使用分區面積詳表5-1及圖5-1所示。

表 5-1：擬定細部計畫土地使用分區面積一覽表

土地使用分區	面積（公頃）	佔總面積比例（%）
第二之五種商業區	0.6311	90.00
公園用地	0.0701	10.00
合計	0.7012	100.00

註：表列面積僅供參考，實際面積應依實地測量定樁分割後之面積為準。

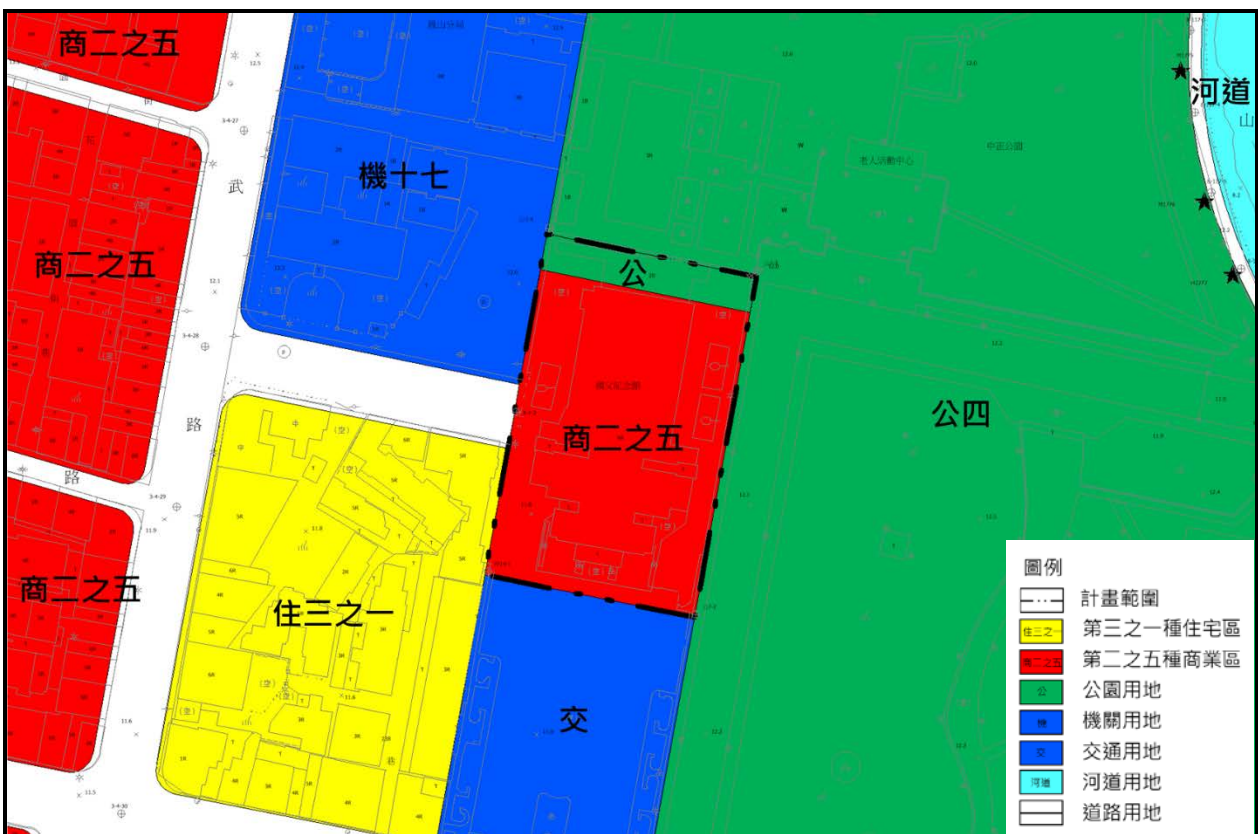


圖 5-1：擬定細部計畫示意圖

## 第二節 交通改善計畫

本計畫得與南側交通用地整體規劃開發，因此以下就整體開發最大量估算，並以交通衝擊影響大之「商場」及「住宅」推算基地開發衍生交通量，依此進行基地交通運輸系統規劃，同時進一步對本計畫開發後之基地對外部交通環境的影響進行評估，最終提出交通改善策略與建議。

### 一、計畫道路服務水準

本計畫於 107 年 8 月 2 日、8 月 4 日針對基地周邊經武路、經武路 28 巷、光遠路及維新路尖峰時段交通流量調查，經武路道路服務水準呈現 B 至 D 級、光遠路道路服務水準呈現 A 至 D 級、維新路道路服務水準呈現 A 至 C 級，皆於平日車流量較多，交通呈現壅塞情況，而經武路 28 巷道路服務狀況良好，詳表 5-2 所示。

表 5-2：計畫區周邊主要道路交通量與服務水準表

路名	路段	總車道數	路寬(m)	路型	方向	道路容量 C	平日尖峰			假日尖峰		
							尖峰流量 V	V/C	服務水準	尖峰流量 V	V/C	服務水準
經武路	光遠路至經武路 28 巷	4	20	雙向	北	1,800	1,163	0.65	C	1,025	0.57	B
					南	1,800	1,530	0.85	D	1,035	0.58	B
經武路	經武路 28 巷至花園街	4	20	雙向	北	1,800	1,021	0.57	B	938	0.52	B
					南	1,800	1,128	0.63	C	1,003	0.56	B
經武路 28 巷	經武路至基地	4	20	雙向	東	1,800	70	0.04	A	102	0.06	A
					西	1,800	96	0.05	A	60	0.03	A
光遠路	經武路至鳳山轉運站	4	20	雙向	東	1,800	1,218	0.68	C	518	0.29	A
					西	1,800	1,546	0.86	D	749	0.42	B
光遠路	經武路至民生路	4	20	雙向	東	1,800	1,082	0.60	B	880	0.49	B
					西	1,800	975	0.54	B	680	0.38	B
維新路	光遠路至光明路	4	20	雙向	北	1,800	568	0.32	A	511	0.28	A
					南	1,800	1,230	0.68	C	984	0.55	B

### 二、開發後衍生交通量估計

假設本案開發主要為地下 4 層、地上 22 層之複合式商場及住宅，主要開發項目為轉運站 1F、複合式商場 1F~7F、景觀住宅 8F~22F，亦包含 B1F~B4F 之停車空間，總容積樓地板面積為 62,421.6 平方公尺（約 18,882.5 坪），詳表 5-3 及圖 5-2 所示。



表 5-3：開發方案建築量體規劃配置表

規劃設施	樓層	建築面積			備註
		平方公尺	平方公尺	坪	
景觀住宅	8F-22F	1,600.0	24,000.0	7,260.0	—
複合式商場	1F-7F	5,488.8	36,006.4	10,891.9	1F為3,073.6平方公尺
轉運站	1F	2,415.2	2,415.2	730.6	—
停車場（不計容積）	B1-B4F	8,000.0	32,000.0	9,680.0	729格停車位 （假設一席小汽車停車位為35平方公尺含車道）
容積樓地板面積			62,421.6	18,882.5	—

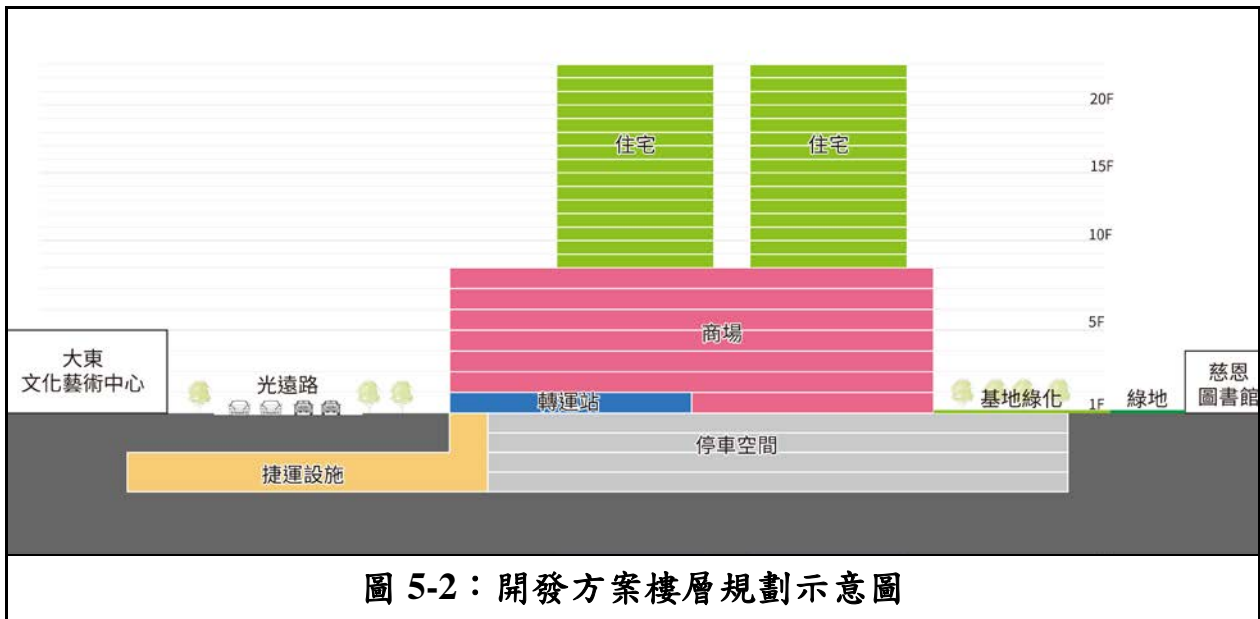


圖 5-2：開發方案樓層規劃示意圖

### （一）衍生人旅次

本基地未來營運後衍生之人旅次，其主要來源為住戶及商場顧客，故本案即針對此二類人旅次進行推估。

#### 1. 住宅衍生人旅次

另依據高雄市政府交通局「高雄都會區家戶旅次訪問調查與旅次特性分析報告書（98年）」內容，高雄市平均每人全日產生 1.92 旅次/日，其中晨峰小時為全日旅次之 20%，昏峰小時為全日旅次之 15%。住宅旅次晨峰小時進出旅次相對比例為：進入為 15%、離開為 85%；住宅旅次昏峰小時進出旅次相對比例為：進入為 67%、離開為 33%。

依據上述尖峰小時進出旅次相對比例，以尖峰小時旅次產生量為基礎，推估基地開發後晨峰小時為 176 人（進 26 人、出 150 人），昏峰小時為 132 人（進 88 人、出 44 人）。詳細內容說明如下：

- ◇ 戶數：180 戶
- ◇ 平均戶量：2.55 人/戶
- ◇ 高雄市全日旅次產生率：1.92 人旅次/人/日
- ◇ 基地衍生全日旅次產生量：881/日（ $180 \times 2.55 \times 1.92 = 881$ ）
- ◇ 晨峰時段旅次比例：20%
- ◇ 基地上午尖峰時段衍生旅次：176 人/HR（ $881 \times 20\% = 176$ ）
- ◇ 昏峰時段旅次比例：15%
- ◇ 基地下午尖峰時段衍生旅次：132 人/HR（ $881 \times 15\% = 132$ ）

表 5-4：住宅衍生人旅次估算表

時段	晨峰 (7:00~7:59)		昏峰 (17:00~17:59)	
	進入	離開	進入	離開
尖峰小時旅次相對產生率	15%	85%	67%	33%
尖峰小時旅次衍生量 (人)	26	150	88	44

資料來源：1.98 年「高雄都會區家戶旅次訪問調查與旅次特性分析報告書」；2.本計畫整理。

## 2. 商場顧客

商場員工數量之評估，係參考 107 年「義大亞洲廣場商業大樓新建工程環境影響差異分析報告（定稿本）」，平常日全日進入旅次產生率 26.42 人/100m<sup>2</sup>、離開旅次產生率 26.24 人/100m<sup>2</sup>，例假日全日進入旅次產生率 49.27 人/100m<sup>2</sup>、離開旅次產生率 48.72 人/100m<sup>2</sup>。本計畫商場樓地板面積為 36,006.4 平方公尺，依據表 5-5 之參數，可得出未來商場空間平常日可吸引 18,961 人旅次，於例假日時則可吸引 35,282 人旅次。

另外參酌上述影響差異分析報告各時段之進出比例，可得平常日尖峰小時（16:00~17:00）為 2,006 人（進 981 人、出 1,025 人），例假日尖峰小時（15:00~16:00）為 3,998 人（進 1,856 人、出 1,812 人），各時段進出人數如表 5-6 所示。

表 5-5：商場衍生旅次人次估算表

項目	全日人次/每百坪樓地板面積	本計畫商場衍生人旅次
平常日	進入	9,512
	離開	9,449
	總計	18,961
例假日	進入	17,740
	離開	17,542
	總計	35,282

資料來源：1.107 年「義大亞洲廣場商業大樓新建工程環境影響差異分析報告（定稿本）」；2.本計畫整理。

表 5-6：商場衍生顧客尖峰小時進出人旅次數估算表

旅次類別 時段	平日				例假日			
	進入比例	進入人數	離開比例	離開人數	進入比例	進入人數	離開比例	離開人數
10:00-11:00	2.19%	208	1.56%	147	2.89%	513	0.71%	125
11:00-12:00	6.69%	636	2.70%	255	6.15%	1,091	2.96%	519
12:00-13:00	9.73%	926	6.30%	595	7.96%	1,412	5.20%	912
13:00-14:00	9.63%	916	8.25%	780	9.87%	1,751	6.95%	1,219
14:00-15:00	11.19%	1,064	9.29%	878	10.64%	1,888	8.60%	1,509
15:00-16:00	11.00%	1,046	9.68%	915	<b>10.46%</b>	<b>1,856</b>	<b>10.33%</b>	<b>1,812</b>
<b>16:00-17:00</b>	<b>10.31%</b>	<b>981</b>	<b>10.85%</b>	<b>1,025</b>	9.20%	1,632	9.57%	1,679
17:00-18:00	8.93%	849	10.87%	1,027	8.52%	1,511	10.25%	1,798
18:00-19:00	7.89%	750	8.77%	829	7.77%	1,378	9.79%	1,717
19:00-20:00	8.33%	792	6.86%	648	9.30%	1,650	8.90%	1,561
20:00-21:00	7.48%	711	9.09%	859	9.81%	1,740	9.51%	1,668
21:00-22:00	6.22%	592	10.85%	1,025	6.15%	1,091	10.92%	1,916
22:00-23:00	0.41%	39	4.93%	466	1.28%	227	6.31%	1,107
總計	100.00%	9,510	100.00%	9,449	100.00%	17,740	100.00%	17,542

資料來源：1.107 年「義大亞洲廣場商業大樓新建工程環境影響差異分析報告（定稿本）」；2.本計畫整理。

註：商場之晨峰時段尚未對外營業。

### 3. 基地整體尖峰小時衍生人旅次

依據前述衍生人旅次推估，可得本基地進出衍生人旅次，平日晨峰小時為 176 人（進 26 人、出 150 人）、昏峰小時 2,138 人（進 1,069 人、出 1,069 人），例假日尖峰小時為 3,800 人（進 1,944 人、出 1,856 人），如表 5-7 所示。

表 5-7：基地衍生人旅次數彙整表

類別	平日晨峰			平日昏峰			假日尖峰		
	進入	離開	總計	進入	離開	總計	進入	離開	總計
住戶	26	150	176	88	44	132	88	44	132
商場顧客	0	0	0	981	1,025	2,006	1,856	1,812	3,668
總計	26	150	176	1,069	1,069	2,138	1,944	1,856	3,800

資料來源：本計畫整理。

## （二）衍生車旅次

### 1. 衍生車旅次估計

本計畫運具分配參數係參考同為緊臨捷運站之「高雄都會區大眾捷運系統紅、橘線基本路網第 12-1 次變更計畫環境影響差異分析報告（紅線南端副維修機廠商業服務區開發）」及「105 年民眾日常使用運具狀況調查」運具分配比例參數，另考量本計畫基地係與捷運站及轉運站共構，將提升民眾搭乘大眾運輸工具之意願，且未來亦將鼓勵民眾多搭乘大眾運輸工具，運具分配比例詳如表 5-8 所示。

本計畫之衍生人旅次，透過各開發類別之運具分配比例與乘載率，將人旅次轉換為車輛數，並以小客車當量數推估，本計畫開發後衍生車旅次數如表 5-9 所示，平日昏峰（18:00~18:59）衍生 464PCU，假日昏峰（18:00~18:59）衍生 825PCU。

表 5-8：運具分配比例及乘載率列表

類別	運具別	汽車	機車	計程車	公車	捷運及步行	自行車	合計
住戶	比例	20.0%	30.0%	0.0%	20.0%	30.0%	0.0%	100.0%
	承載率	1.92	1.56	1.00	25.00	—	1.00	—
商場顧客	比例	25.2%	34.4%	1.0%	13.40%	25.00%	1.0%	100.0%
	承載率	1.92	1.56	1.00	25.00	—	1.00	—

資料來源：1. 高雄都會區大眾捷運系統紅、橘線基本路網第 12-1 次變更計畫環境影響差異分析報告（紅線南端副維修機廠商業服務區開發）；2. 105 年民眾日常使用運具狀況調查；3. 本計畫整理。

表 5-9：本計畫開發後衍生各類型車輛旅次統計表

運具類別	衍生車輛旅次量					
	平日晨峰		平日昏峰		假日尖峰	
	進入	離開	進入	離開	進入	離開
汽車（輛）	3	16	138	144	253	243
機車（輛）	5	29	233	234	426	408
計程車（輛）	0	0	10	10	19	18
公車（輛）	0	1	6	5	11	10
自行車（輛）	0	0	10	10	19	18
總計（PCU/時）	5	27	230	234	422	403

註：汽車、計程車=1PCU；公車=2PCU；機車=0.3PCU；自行車=0PCU。

## 2. 停車需求推估

本計畫開發後停車需求推估如表 5-10 所示，汽車停車需求為 495 席、機車停車需求為 834 席；本計畫目前規劃 729 席小汽車停車格，801 席機車停車格，應足數使用。

表 5-10：本計畫各開發類別停車需求推估統計表

類別	停車需求計算		需求（席）
住戶	汽車	假日尖峰人數(132人)×汽車分配率(20%)÷乘載率(1.92)=14席	14
	機車	假日尖峰人數(132人)×機車分配率(30%)÷乘載率(1.56)=25席	25
商場顧客	汽車	假日尖峰人數(3,668人)×汽車分配率(25.2%)÷乘載率(1.92)=481席	481
	機車	假日尖峰人數(3,668人)×機車分配率(34.4%)÷乘載率(1.56)=809席	809
合計	汽車	—	495
	機車	—	834

### 三、目標年基地交通量衍生及成長分析

為瞭解本基地開發後對周邊主要道路及基地附近聯絡道路的衝擊程度，本案將本基地的開發衍生交通量指派到周邊區域各主要道路設施上。

有關本案開發新增衍生交通量指派內容及方式，主要為依據基地周邊聯外進出道路未來年預測穿越交通量為指派基礎，其中包括：經武路、經武路 28 巷、光遠路及維新路，依據各路段交通量為指派比例標準來源，整體加總後再視各路段交通量佔總加總交通量之數量比例標準；另考量本計畫汽機車統一由經武路 28 巷進出，公車則由光遠路作進出，故交通量係以汽機車與公車兩種分派模式，進行衍生交通量指派作業，分派比例詳圖 5-3 所示。



圖 5-3：基地開發衍生交通量各方向指派比例示意圖

計畫範圍周邊重要道路，開發後的平日尖峰時段，經武路南向道路由 D 級降為 E 級，而經武路北向道路、光遠路東向道路則由 B 級略降為 C 級，經武路 28 巷為本案基地出口，服務水準維持 A 級；其餘道路皆維持原道路服務水準。假日部分僅經武路由 B 級降為 C 級，其餘道路則維持 A 至 B 級之良好道路服務水準，整體而言本計畫之開發並不致對周邊道路產生重大影響，如表 5-11、表 5-12 所示。

表 5-11：周邊重要路段飽和度與服務水準綜整表（平日尖峰）

路名	路段	總車道數	路寬(m)	路型	方向	道路容量 C	基地開發前			基地開發後		
							尖峰流量 V	V/C	服務水準	尖峰流量 V	V/C	服務水準
經武路	光遠路至經武路 28 巷	4	20	雙向	北向	1,800	1,163	0.65	C	1,312	0.73	C
					南向	1,800	1,530	<b>0.85</b>	<b>D</b>	<b>1,679</b>	<b>0.93</b>	<b>E</b>
經武路	經武路 28 巷至花園街	4	20	雙向	北向	1,800	1,021	<b>0.57</b>	<b>B</b>	<b>1,122</b>	<b>0.62</b>	<b>C</b>
					南向	1,800	1,128	0.63	C	1,229	0.68	C
經武路 28 巷	經武路至基地	4	20	雙向	東向	1,800	70	0.04	A	312	0.17	A
					西向	1,800	96	0.05	A	338	0.19	A
光遠路	經武路至鳳山轉運站	4	20	雙向	東向	1,800	1,218	0.68	C	1,286	0.71	C
					西向	1,800	1,546	0.86	D	1,602	0.89	D
光遠路	經武路至民生路	4	20	雙向	東向	1,800	1,082	<b>0.60</b>	<b>B</b>	<b>1,167</b>	<b>0.65</b>	<b>C</b>
					西向	1,800	975	0.54	B	1,035	0.58	B
維新路	光遠路至光明路	4	20	雙向	北向	1,800	568	0.32	A	608	0.34	A
					南向	1,800	1,230	0.68	C	1,282	0.71	C

表 5-12：周邊重要路段飽和度與服務水準綜整表（假日尖峰）

路名	路段	總車道數	路寬(m)	路型	方向	道路容量 C	基地開發前			基地開發後		
							尖峰流量 V	V/C	服務水準	尖峰流量 V	V/C	服務水準
經武路	光遠路至經武路 28 巷	4	20	雙向	北向	1,800	<b>1,025</b>	<b>0.57</b>	<b>B</b>	<b>1,299</b>	<b>0.72</b>	<b>C</b>
					南向	1,800	<b>1,035</b>	<b>0.58</b>	<b>B</b>	<b>1,296</b>	<b>0.72</b>	<b>C</b>
經武路	經武路 28 巷至花園街	4	20	雙向	北向	1,800	938	0.52	B	1,114	0.62	B
					南向	1,800	<b>1,003</b>	<b>0.56</b>	<b>B</b>	<b>1,188</b>	<b>0.66</b>	<b>C</b>
經武路 28 巷	經武路至基地	4	20	雙向	東向	1,800	102	0.06	A	545	0.30	A
					西向	1,800	60	0.03	A	483	0.27	A
光遠路	經武路至鳳山轉運站	4	20	雙向	東向	1,800	518	0.29	A	639	0.36	A
					西向	1,800	749	0.42	B	853	0.47	B
光遠路	經武路至民生路	4	20	雙向	東向	1,800	880	0.49	B	1,036	0.58	B
					西向	1,800	680	0.38	B	787	0.44	B
維新路	光遠路至光明路	4	20	雙向	北向	1,800	511	0.28	A	585	0.33	A
					南向	1,800	984	0.55	B	1,076	0.60	B



#### 四、交通改善策略

依據前述章節所述本計畫內部與外部交通環境評估結果，研擬交通改善策略與建議。

##### (一) 降低本計畫開發對道路之衝擊之策略

考量現況平日尖峰時段經武路南向道路之服務水準較差，本計畫開發後道路服務水準將降至 E 級，為降低本計畫開發對周邊道路衝擊，本計畫提出下列策略降低開發衝擊。

##### 1. 控制基地出入口動線，減少要道衝擊

建議基地小客車平日離場禁止左轉經武路，改善經武路交通衝擊，經計算改善後精武路南向道路服務水準可維持在 D 級，且不影響精武路北向之服務水準，詳下圖 5-4 及表 5-13 所示。惟未來交通維持仍須由民間機構負責，且應提出交通維持計畫，並由交通影響評估委員會實質審查，道路改善服務水準。



表 5-13：交通影響改善後服務水準綜整表（平日尖峰）

路名	路段	方向	基地開發前			基地開發後 改善前			基地開發後 改善後		
			尖峰 流量 V	V/C	服務 水準	尖峰 流量 V	V/C	服務 水準	尖峰 流量 V	V/C	服務 水準
經武路	光遠路至 經武路 28 巷	北向	1,163	0.65	C	1,312	0.73	C	1,312	0.73	C
		南向	<b>1,530</b>	<b>0.85</b>	<b>D</b>	<b>1,679</b>	<b>0.93</b>	<b>E</b>	<b>1,530</b>	<b>0.85</b>	<b>D</b>
經武路	經武路 28 巷 至花園街	北向	<b>1,021</b>	<b>0.57</b>	<b>B</b>	<b>1,122</b>	<b>0.62</b>	<b>C</b>	<b>1,271</b>	<b>0.71</b>	<b>C</b>
		南向	1,128	0.63	C	1,229	0.68	C	1,229	0.68	C

##### 2. 推廣大眾運輸

本計畫基地鄰近高雄捷運 O13 大東站及鳳山轉運站，故若能藉由推廣大眾運輸工具使用，增加公車、捷運等大眾運輸工具之使用率，將可有效紓解此處之交通瓶頸。

### 3. 路口標線改善與設置告示牌

本計畫基地應藉由標線改善與設置告示牌之方式，明確引導車流進入基地，防止類似交通擁塞情形發生。

### 4. 安排交通指揮

本計畫基地於平日下午 5 點至 8 點間；假日上午 11 點至下午 8 點間為車輛進出的尖峰時段，故將於這些時段安排交通指揮於基地的進出動線進行指揮，適當引導車流避免事故發生。

### 5. 儲車空間

於基地內停車場出入口閘道處增加儲車空間，緩衝基地進出之車輛，避免停等車輛外溢，以影響交通順暢。

## (二) 規劃足敷本計畫區使用之停車空間

本案預估未來開發後將衍生大量停車空間需求，總停車需求量換算後於假日至少需要 495 席小汽車停車格。依據建築技術規則規定，本案目前暫規劃有 B1F 至 B4F 約 729 席小汽車停車空間，將足敷內化本計畫區使用。



### 第三節 都市防災計畫

都市防災的主要目的在於防止都市災害的發生及蔓延，並在重大災害發生時可以提供疏散、救助、避難及復舊等機能。本計畫參考相關研究及計畫，配合本計畫內土地使用型態，規劃檢討計畫區內及周邊之都市防災系統，包括近鄰生活圈系統與防災據點及公共空間開放避難系統，有關防災系統詳圖 5-4 所示。

#### 一、防災避難空間或據點

為便於災害發生時救援工作之進行，以確保居民生命財產安全，在考量計畫區救災資源分布狀況後，將本計畫 500 公尺範圍內劃分為 1 個近鄰生活圈系統，並就近以區域周邊之廣場、學校、公園、醫療機構與警察局、消防站等單位為區內之緊急避難場所、救援與防災指揮中心。

##### (一) 緊急避難場所

為周邊區域內及基地內之開放空間、兒童遊樂場、公園及道路用地等，提供緊急時之避難空間，包含計畫範圍周邊之鳳山區公所及鳳山轉運站。

##### (二) 臨時及中長期收容場所

臨時及中長期收容場所以計畫區周邊之區域公園、全市性公園、體育場所及兒童遊樂場、國民中學、國民小學為主要規劃對象，又以社教機構、活動中心、政府機關設施、社會福利機構及醫療衛生機構為配合指定對象，除平時可作為地區居民活動空間外，因其空曠與綠覆率高之特性，具備緊急避難與防救災之機能，藉由防災道路系統之導引，形成都市防救災系統，本計畫以大東文化藝術中心與大東公園作為臨時及中長期收容場所。

#### 二、避難及救災動線

##### (一) 緊急救援道路

緊急救援道路將以寬度 20 公尺以上之主要聯外道路為主，並考慮可延續通達全市各區域之主要輔助道路（路寬亦需在 20 公尺以上）為第一層級之緊急救援道路，此道路為災害發生時，首先必須保持暢通之路徑。本計畫鄰近地區緊急救援道路為光遠路及經武路。

##### (二) 救援輸送及避難輔助道路

救援輸送道路將考量可延續通達計畫區周邊之緊急救援道路為第二層級之救災動線，此道路為災害發生時，救援輸送之路徑。本計畫救援輸送道路為 20 公尺之經武路 28 巷。

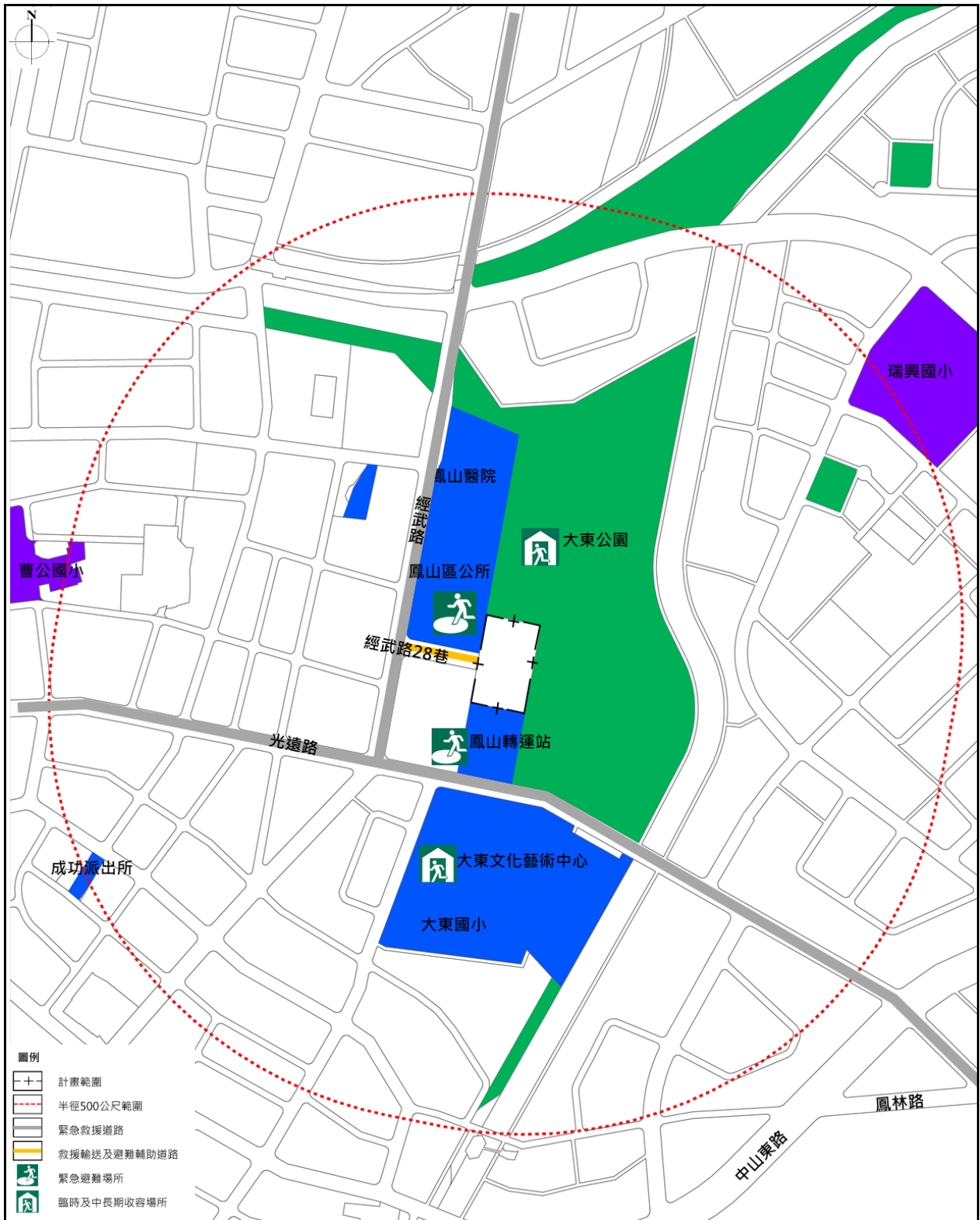


圖 5-4：都市防災系統示意圖

## 第六章 事業及財務計畫

### 第一節 開發方式

細部計畫劃設之公園用地將由土地管理機關高雄市政府捷運工程局於民國 107 年至 108 年負責興闢及管理維護。

### 第二節 經費來源

細部計畫劃設之公園用地公園用地（0.0701 公頃）之相關工程費用預估約為 140 萬元，將由土地管理機關高雄市政府捷運工程局籌措經費支應，如表 6-1 所示。

表 6-1：相關經費來源彙整表

項目	面積 (公頃)	開闢經費 (萬元)			主管單位	實施 進度
		補償費	工程費	合計		
公園 用地	0.0701	0	140	140	高雄市政府 捷運工程局	107 至 108 年

註：1.以上估算費用僅供參考，實際費用需會同有關機關估定之。

2.本表所列完成期限得視主辦單位財務狀況酌予調整。

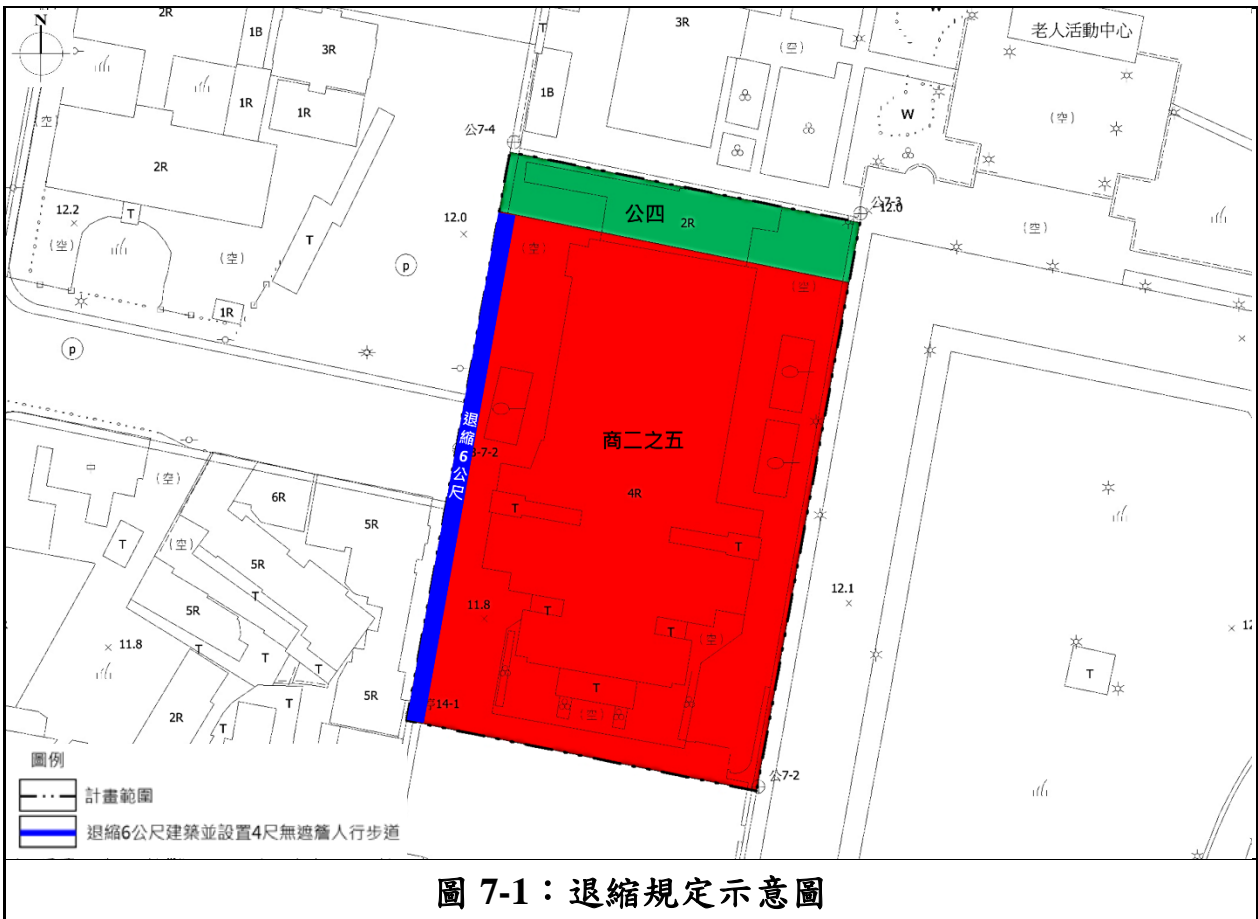
# 第七章 土地使用分區管制及都市設計基準

## 第一節 土地使用分區管制

- 一、本要點依都市計畫法第 22 條規定訂定之。本要點未規定者，適用其他相關法令規定。
- 二、本範圍各類土地使用分區之建蔽率及容積率等，如下表所示，其餘未規定者，依「都市計畫法高雄市施行細則」之規定辦理：

項目	建蔽率 (%)	容積率 (%)
土地使用分區 第二之五種商業區	70	420

- 三、本計畫商業區與南側交通用地得整體規劃，並依大眾捷運法規定開發使用，合併開發時，轉運站得採立體化方式設置。
- 四、本計畫商業區臨西側（臨經武路 28 巷），應自基地境界線退縮 6 公尺建築，並設置 4 公尺寬以上之無遮簷人行步道，詳圖 7-1 所示。退縮部分得計入法定空地並不得圍籬；另為考量都市景觀之連結及塑造完整綠地，本計畫商業區原則不得設置圍牆。
- 五、開放空間以集中留設商業區北側為原則，以連接公園用地形塑完整綠地空間。



## 第二節 都市設計基準

本計畫商業區應納入都市設計審議範圍，訂定以下都市設計基準。本計畫商業區朝與南側交通用地整體規劃開發，則整體開發範圍一併辦理都市設計審議。

- 一、本計畫商業區建築基地（以下稱本基地）之新建、增建、改建、修建，除應符合都市計畫及建築管理法令規定外，尚須符合本基準規定。
- 二、本基地退縮部分所留設之無遮簷人行步道，以鋪設透水性鋪面為原則，並應考慮無障礙環境之設計，地面無梯階或阻礙人行之凹凸物，且應能與鄰地之人行步道平順銜接。
- 三、退縮部分除留設之無遮簷人行步道外，應加以植栽綠化，並得以喬木、灌木及地被植物加以複層設計；以喬木植栽時，應設置長寬 150 公分植栽穴，並應與人行步道鋪面平整。
- 四、本基地應予綠化，且其綠覆率原則不得小於 75%，其檢討計算依「建築基地綠化設計技術規範」相關規定及都設會相關決議事項辦理。
- 五、每一宗建築開發基地應集中收集處理垃圾，其垃圾儲存空間至少 1 處，且面積不小於 10 平方公尺，並應考量適當之服務動線。
- 六、為本地區環境之有效管理，本設計基準內容得經都設會決議修正或補充之。