變更湖內（大湖地區）都市計畫

（部分農業區為道路用地）

（配合東方路連接路竹科學園區道路開闢工程）

計畫書

高雄市政府

中華民國108年8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（部分農業區為道路用地）（配合東方路連接路竹科學園區道路開闢工程）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		高雄市湖內區公所	
本案公開展覽起迄日期		公開展覽	108年4月18日起公開展覽計30天。 刊登自由時報108年3月29日G3版、30日G7版、31日G1版，計3天。 刊登中華日報108年3月29日D3版、30日D3版、31日D3版，計3天。
		公開說明會	108年4月17日下午2時30分於湖內區公所辦理公開說明會。
人民團體對本案之反映意見		詳人民陳情意見綜理表。	
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	市　級	108年6月21日高雄市都市計畫委員會第75次會議審議通過。	
	內政部		

目 錄

壹、計畫緣起及目的	1
貳、法令依據	3
參、變更位置及範圍	3
肆、現行都市計畫與基地現況概述	5
伍、道路工程概述	22
陸、變更理由	28
柒、變更計畫內容	30
捌、實施進度及經費	33

圖 目 錄

圖一、變更位置周邊交通示意圖 2

圖二、變更位置及現行都市計畫示意圖 4

圖三、變更基地土地使用現況圖 9

圖四、臺糖舊鐵道週邊土地使用現況示意圖 11

圖五、土地權屬示意圖 13

圖六、周邊區域路網及交通量調查點位置圖 16

圖七、東方路(台 28)、民族街 311 巷路口轉向與路段交通量、服務水準分析圖 17

圖八、正義二路、民族街(高 5)路口轉向與路段交通量、服務水準分析圖 18

圖九、延平路(高 8)790 號(詠翔公司)前路口轉向與路段交通量、服務水準分析圖 19

圖十、既有瓶頸與新增紓解動線示意圖 24

圖十一、道路規劃圖 26

圖十二、一般路段標準路型斷面示意圖 27

圖十三、變更都市計畫示意圖 31

表 目 錄

表一、湖內(大湖地區)都市計畫歷次個案變更一覽表 5

表二、現行湖內(大湖地區)都市計畫土地使用面積分配表 7

表三、土地權屬一覽表 12

表四、 周邊重要省道道路服務水準分析 15

表五、各瓶頸路段道路服務水準改善表 21

表六、變更內容明細表 30

表七、變更都市計畫前後土地使用面積對照表 32

表八、實施進度及經費表 33

壹、計畫緣起

高雄市湖內區東方路以南，臺 1 線與臺 17 線間廣大土地缺乏必要的聯絡道路供民眾通行及生產運輸，故規劃聯絡道路長期為當地民眾所企盼。

該十餘公頃範圍區內僅有一條，北由湖內區臺 28 線起，沿臺糖舊鐵道寬約 2~4 公尺之農路，勉強可供機車向南通行約 500 公尺。一般小汽車難以會車，較大型救援車輛(如消防車、救護車等)更無法順暢通行，路線間斷。再往南也無道路連通路竹區，對地方發展形成巨大阻礙。從路竹區高 8 區道(延平路)向北，於路竹區延平路 790 號東側，僅有一條沿臺糖舊鐵道之寬約 5~6 公尺的無名巷，可通行約 700 公尺。

路竹科學園區與附近社區開發以來，周邊道路逐漸出現交通尖峰期擁塞情形，尤以高 5 區道(民族街)與正義社區聯絡道路(正義二路)路口；高 8 區道(延平路)與長興路路口，晨昏尖峰時段車流皆有明顯擁塞現象(詳圖一)。

高雄市政府於民國 104 年 2 月 9 日邀集各相關單位，針對該聯絡道路之拓寬事宜進行研商討論，決議以湖內區東方路與民族街 311 巷路口為規劃起點，沿現有臺糖舊鐵道，劃設計畫道路。往南延伸約 1 公里，接路竹區已開闢完成之道路，並將周邊人口稠密之正義社區，納入聯絡交通網路一併評估規劃。

本案即配合東方路連接路竹科學園區道路開闢工程，沿臺糖舊鐵道於湖內（大湖地區）都市計畫農業區土地，變更為主線寬度 8 公尺、長約 700 公尺；支線寬 9 公尺、長約 85 公尺之道路用地。主線延伸至非都市土地部分長約 500 公尺。案經湖內區公所於 107 年 2 月 5 日簽奉市府同意依都市計畫法 27 條第一項第 4 款辦理本次計畫變更。同年 2 月 23 日奉高市工新土設字第 10770410700 號函核可在案(附件一)。



圖一 變更位置周邊交通示意圖

貳、法令依據

本案經107年2月5日簽奉高雄市政府核准列入興建之重大設施,所需土地涉及都市計畫分區變更，爰依都市計畫法第27條第1項第4款規定迅行變更(詳附件一)。

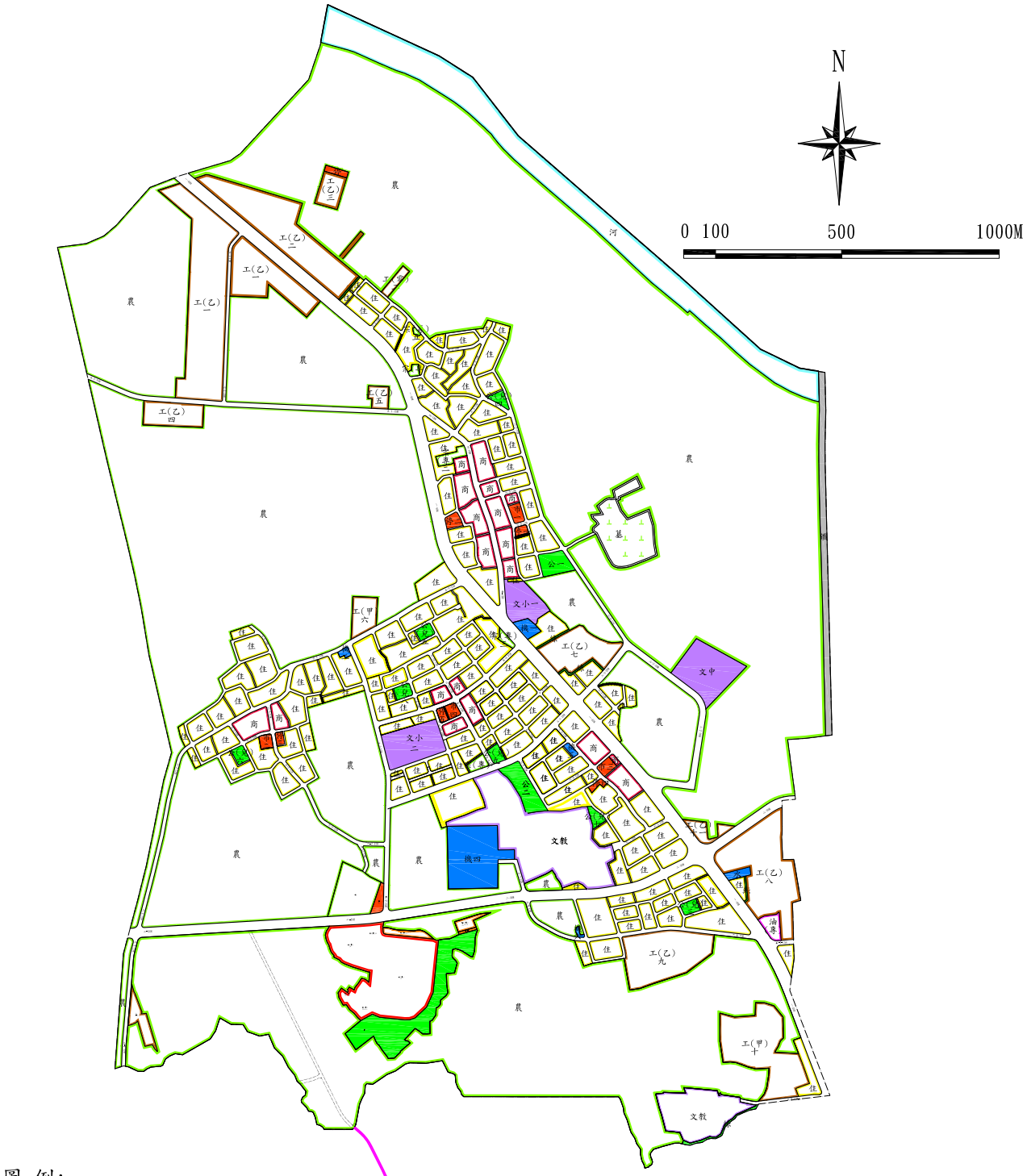
參、變更位置及範圍

一、變更位置

本案變更位置位於湖內（大湖地區）都市計畫南側，行政轄區屬湖內區。預定路線位於湖內區東方路以南至路竹區界之間，原為臺糖舊鐵道路線之部份路段。南北向主線長約700公尺，並設置向西接正義一街216巷的支線長約85公尺，土地使用分區均屬於農業區，變更位置及現行都市計畫詳見圖二。

二、變更範圍

變更範圍坐落於湖內區天福段46、47-1、48、150、151、152、153、157、190、241、242、253、488-1，正義段192-6、619、620、621、623等18筆土地。面積約0.63公頃（用地清冊及地籍套繪圖詳附件二)。



圖二 變更位置及現行都市計畫示意圖

肆、現行都市計畫與基地現況概述

一、湖內（大湖地區）都市計畫實施經過

湖內(大湖地區)都市計畫於民國 73 年 6 月公告實施迄今，期間曾於民國 80 年 10 月發布實施「變更湖內(大湖地區)都市計畫（第一次通盤檢討）案」、民國 92 年 10 月發布實施「變更湖內(大湖地區)都市計畫（第二次通盤檢討）案」，並曾於民國 98 年至民國 102 年間完成 4 次個案變更。計畫圖重製及第三次通盤檢討（第一階段）已於民國 108 年 1 月 2 日發布實施。詳如表一。

表一 湖內(大湖地區)都市計畫歷次個案變更一覽表

案序	計畫案名	發布實施日期	公告字號
1	湖內（大湖地區）都市計畫案	民國73年6月28日	府建都字第60368號
2	變更湖內(大湖地區)都市計畫(部分工業區為加油站）案	民國76年6月15日	府建都字第80833號
3	變更湖內(大湖地區)都市計畫(第一次通盤檢討）案	民國80年10月24日	府建都字第159104號
4	變更湖內(大湖地區)都市計畫(部份乙種工業區為電信用地）案	民國84年5月16日	府建都字第77060號
5	變更湖內(大湖地區)都市計畫(部份農業區為綠地、工商綜合專用區）案	民國86年2月15日	府建都字第26000號
6	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
7	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
8	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
9	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23日	高市府都發規字第10132096901號
10	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25日	高市府都發規字第10230439501號
11	變更高雄市湖內（大湖地區）主要計畫（第三次通盤檢討暨都市計畫圖重製）（第一階段）案	民國 108年1月2日	高市府都發規字第10707424400號

資料來源：高雄市政府

二、湖內（大湖地區）都市計畫概述

(一)計畫範圍及計畫目標年

湖內(大湖地區)都市計畫區範圍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，西至臺糖舊鐵路西側約 20 公尺處，北至湖內都市計畫範圍線為界，計畫面積 616.656 公頃。計畫目標年為民國 115 年。

(二)計畫人口及密度

計畫人口為 12,500 人，居住密度每公頃約 176 人。

(三)土地使用分區

計畫劃設有住宅區、商業區、甲、乙種工業區、零星工業區、特種工業區、工商綜合專用區、文教區、古蹟保存區、宗教專用區、加油站專用區、河川區、河川區兼供道路使用、農業區等土地使用分區；面積詳如表二。

(四)公共設施用地計畫

劃設有機關用地、學校用地、公園用地、公園兼兒童遊樂場用地、市場用地、廣場兼停車場用地、停車場用地、自來水事業用地、水溝用地、綠地用地、墓地用地、鐵路用地、人行步道用地及道路用地等公共設施用地；劃設面積詳如表二。

(五)交通系統計畫

1.鐵路用地：現有縱貫鐵路劃設為鐵路用地。

2.道路用地：

(1)主要道路：共 2 條，寬度分別為 40、30 公尺。

(2)次要道路：配設區內道路及聯外道路等，其計畫寬度分別 20、18、15、12、10 公尺寬之道路用地。

(3)服務道路及人行步道：寬度分別為 12 公尺、10 公尺及 8 公尺等，另為方便行人，酌設 4 公尺寬之人行步道。

表二 現行湖內(大湖地區)都市計畫土地使用面積分配表

項目		變更後計畫面積（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	61.439	9.96%	30.07%
	商業區	7.641	1.24%	3.74%
	工業區	37.41	6.07%	18.31%
	宗教專用區	1.143	0.19%	0.56%
	古蹟保存區	1.832	0.30%	0.90%
	文教區	11.864	1.92%	5.81%
	加油站專用區	0.401	0.07%	0.20%
	工商綜合專用區	8.116	1.32%	3.97%
	農業區	397.516	64.46%	-
	河川區	14.805	2.40%	-
	河川區兼供道路使用	0.028	0.00%	-
	小計	542.195	87.93%	63.55%
公共設施用地	公園用地	1.751	0.28%	0.86%
	公園兼兒童遊樂場用地	1.385	0.22%	0.68%
	廣場兼停車場用地	0.158	0.03%	0.08%
	綠地用地	3.909	0.63%	1.91%
	學校用地	5.753	0.93%	2.82%
	市場用地	0.571	0.09%	0.28%
	停車場用地	0.986	0.16%	0.48%
	機關用地	3.71	0.60%	1.82%
	自來水事業用地	0.197	0.03%	0.10%
	水溝用地	0.258	0.04%	0.13%
	墓地用地	2.996	0.49%	1.47%
	鐵路用地	2.266	0.37%	1.11%
	人行步道用地	1.489	0.24%	0.73%
	道路用地	49.032	7.95%	24.00%
	小計	74.461	12.07%	36.45%
計畫區		616.656	100.00%	-
都市發展用地		204.307	33.13%	100.00%

註1：上述實際面積依核定計畫圖實地測量分割為準。

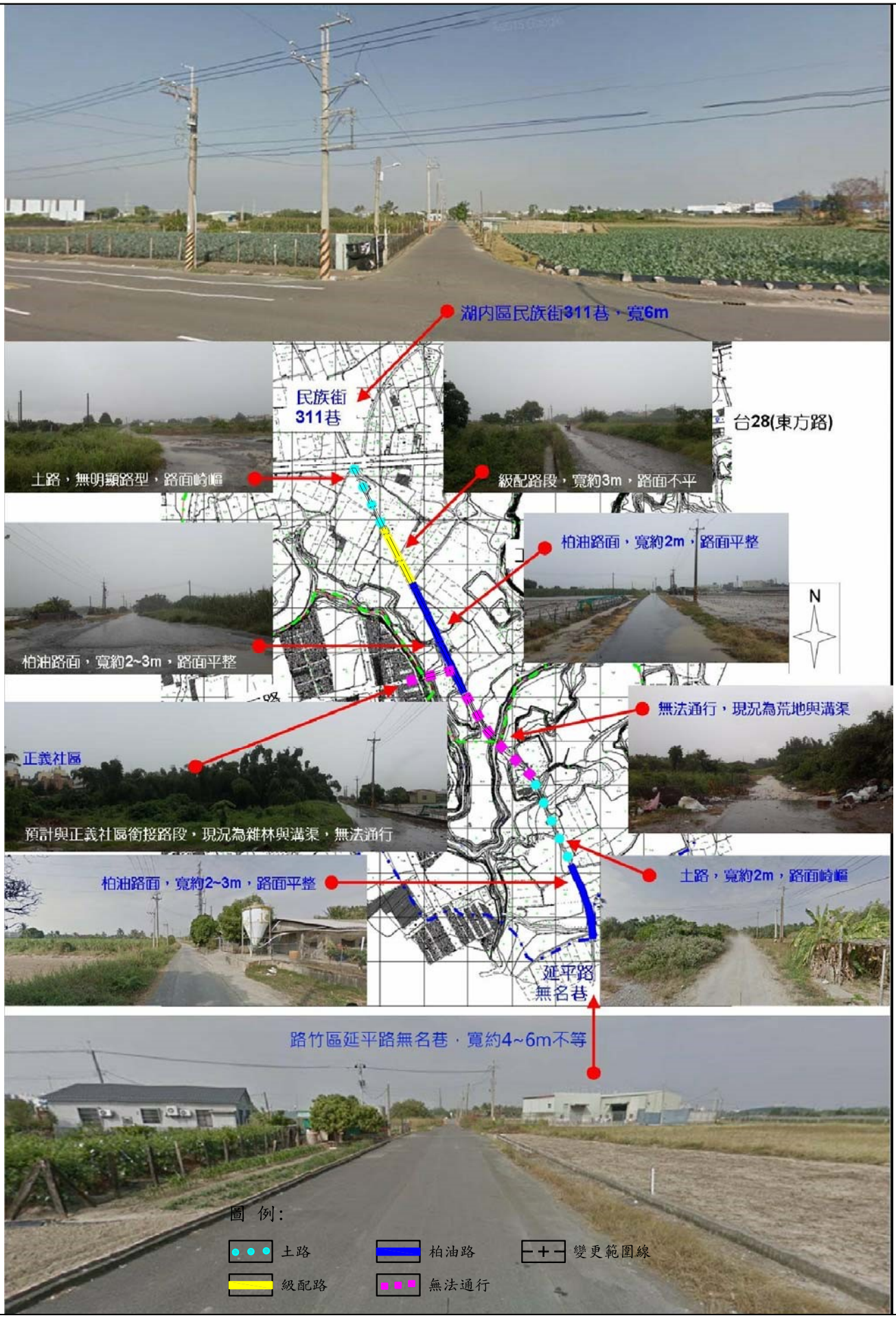
註2：都市發展用地不包括農業區及河川區等分區。

註3：資料取自「變更高雄市湖內（大湖地區）主要計畫（第三次通盤檢討暨都市計畫圖重製）（第一階段）案計畫書」。

三、土地使用現況

本案變更用地位於湖內（大湖地區）都市計畫南側界線以北之臺糖舊鐵道(仁德糖廠至高雄糖廠間本州線)，該舊鐵道於東方路以北至湖內太爺路段，已由臺糖公司提供土地，由湖內區公所闢建為寬約6公尺以上不等之一般道路。路竹區界以南至延平路以北路段，也由高雄市政府承租開闢為寬約5~6公尺不等之一般道路，延平路以南接長興路可抵達路竹科學園區，變更基地現況詳圖三。

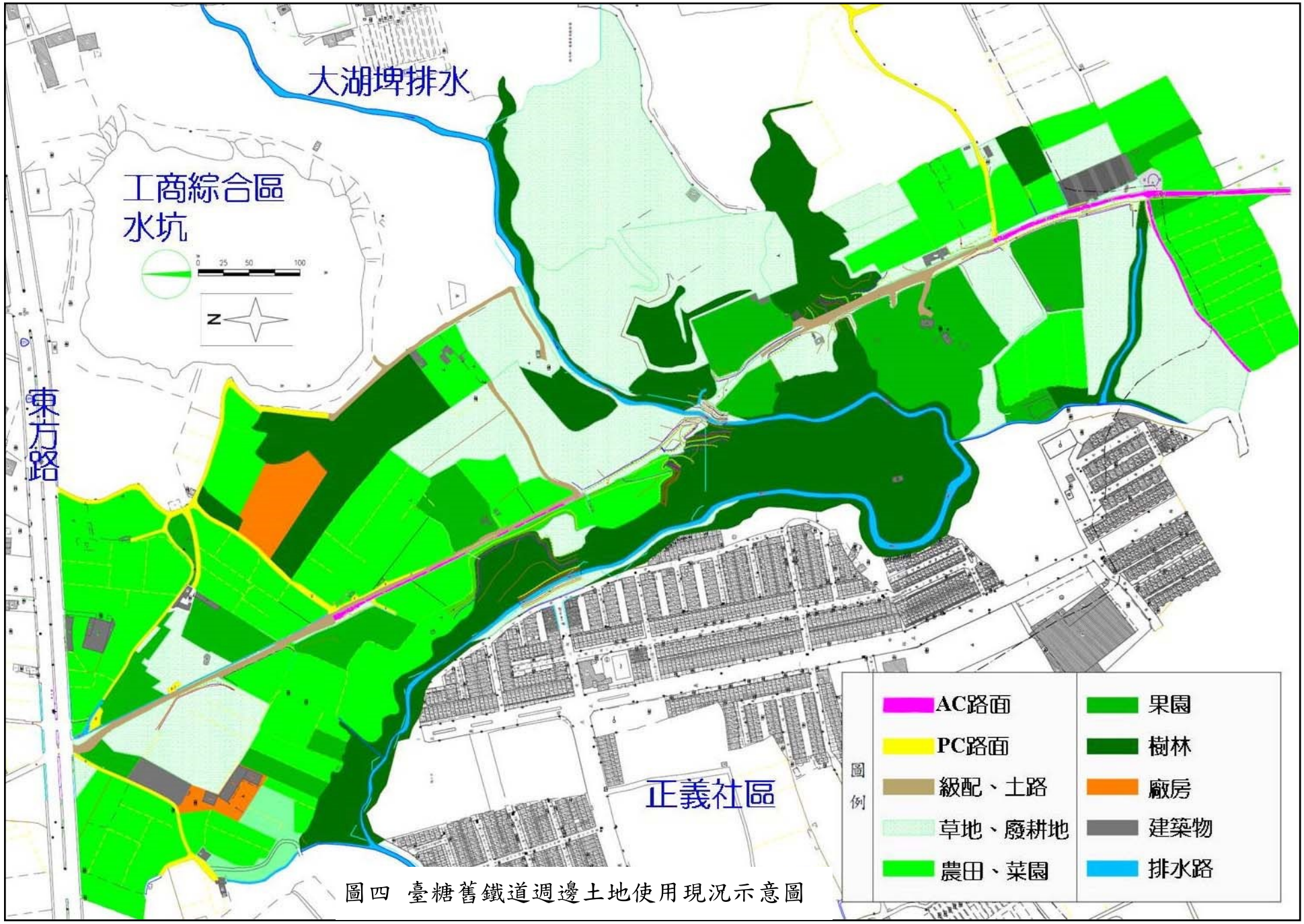
臺糖舊鐵道為早期運輸甘蔗的重要通路，近年農業及農場轉型，於臺28線以南路段，除部分排水溝渠處路基流失、路線狹窄、鋪面不良，致通路間斷，多僅能供農車通行。部分路段由臺電公司埋設地下電纜，並闢建寬約6公尺 以上之一般道路，整體路線上並無建築物。於本計畫區段，舊鐵道路基寬度最窄僅8.5公尺，可開闢寬約8公尺道路。



圖三 變更基地土地使用現況圖

舊鐵道兩側農地多種植蔬菜、玉米或果樹，部份為雜草、廢耕地以及數棟寮棚、雞舍、倉儲廠房。周遭土地面積約十餘公頃，大湖都市計畫南側範圍線附近，有大湖埤排水蜿蜒通過，屬高雄市管區域排水，已不具灌溉功能。惟河川整治尚未完成，有部份河道遇雨即淹，未來本案道路開闢時，以路邊溝、設置箱涵，保護水道，解決淹水問題。

舊鐵道西側沿大湖埤排水旁圍有大片竹、針、闊葉林木。大湖埤排水西側為正義社區，人口密集。週邊土地使用現況詳圖四。



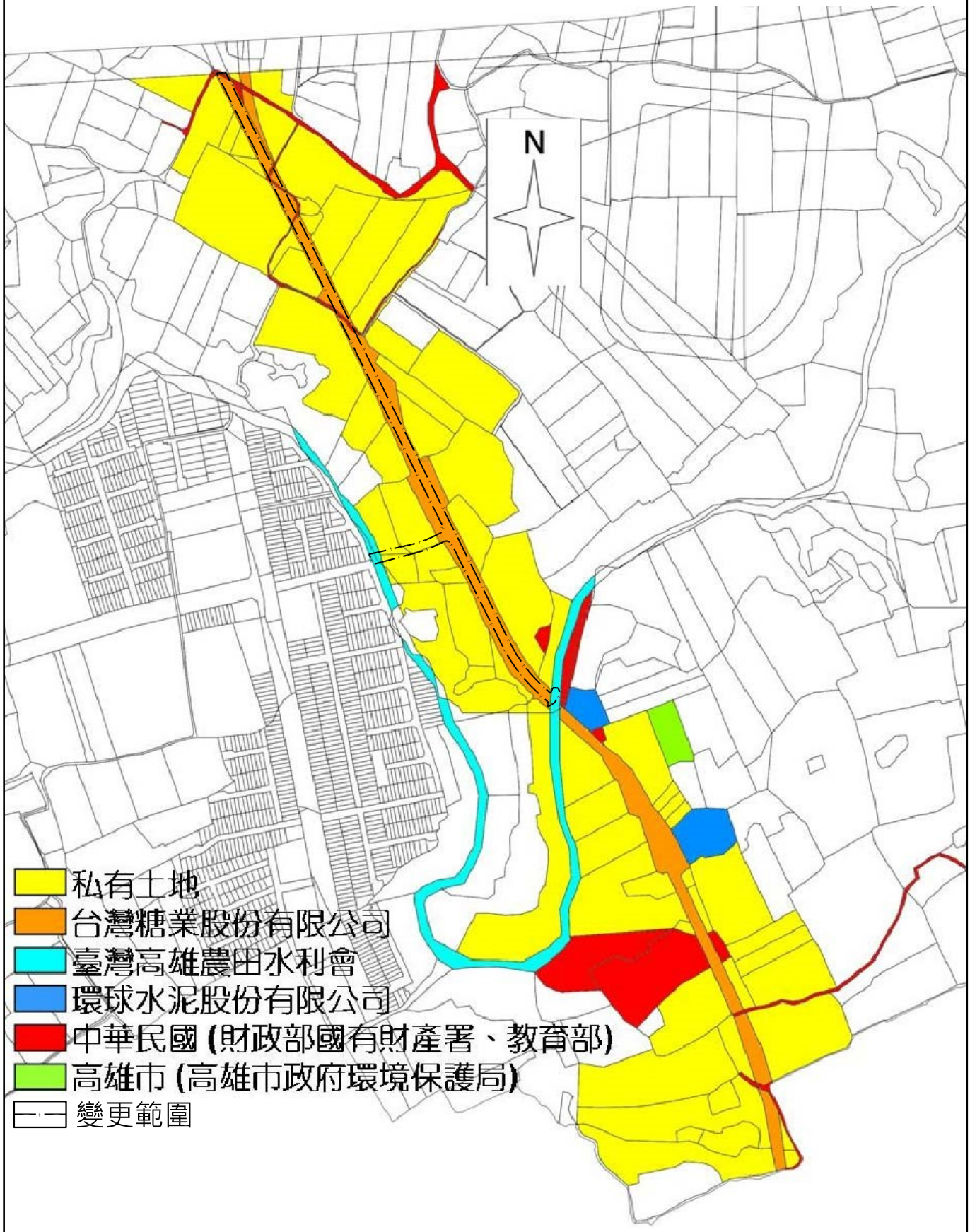
圖四 臺糖舊鐵道週邊土地使用現況示意圖

四、土地權屬

變更範圍內土地中公有地0.02公頃(3.25%)，臺灣糖業股份有限公司土地0.54公頃(85.81%)，其他私有地0.07公頃(10.93%)。地主已全數同意變更為道路，及採協議價購或徵收方式辦理土地取得(詳表三、圖五、附件三)。

表三 土地權屬一覽表

序號	地段別	地號	所有權人 (管理者)
1	天福段	46	台灣糖業股份有限公司
2	天福段	47-1	中華民國(財政部國有財產署)
3	天福段	48	台灣糖業股份有限公司
4	天福段	150	中華民國(財政部國有財產署)
5	天福段	151	台灣糖業股份有限公司
6	天福段	152	台灣糖業股份有限公司
7	天福段	153	中華民國(財政部國有財產署)
8	天福段	157	台灣糖業股份有限公司
9	天福段	190	臺灣高雄農田水利會
10	天福段	241	中華民國(財政部國有財產署)
11	天福段	242	台灣糖業股份有限公司
12	天福段	488-1	台灣糖業股份有限公司
13	天福段	253	中華民國(高雄市政府農業局)
14	正義段	192-6	臺灣高雄農田水利會
15	正義段	619	楊＊＊
16	正義段	620	邱＊＊
17	正義段	621	李＊＊
18	正義段	623	李＊＊


N
私有土地
台灣糖業股份有限公司
臺灣高雄農田水利會
環球水泥股份有限公司
中華民國 (財政部國有財產署、教育部)
高雄市 (高雄市政府環境保護局)
變更範圍

圖五 土地權屬示意圖

五、周邊區域路網、道路型式與交通量調查

(一)周邊區域路網與道路型式

本案預定路線週邊區域路網主要由三條省道、兩條市區道路所構成。包括東側南北向的臺 1 省道、西側南北向的臺 17 省道、北側東西向的臺 28 省道。以及南側東西向的高 8 區道、西側南北向與臺 17 省道約略平行的高 5 區道，詳如圖六。

1. 臺 1 省道

臺 1 省道係南北向道路，南由岡山區進入路竹區與東西向高 8 區道相接(路竹市區)。往北經湖內區東側與東西向臺 28 省道相接(東方路)，越過二仁溪後進入臺南市仁德區。臺 1 省道在臺 28 與高 8 間路段，寬約 30 公尺，中央以分隔島分向，單向配置 2 個快車道、1 個機慢車道及路肩。

2. 臺 17 省道

臺 17 省道係南北向道路，南由永安區進入路竹區與東西向高 8 區道相接於竹滬，往北經湖內區西側與東西向臺 28 省道西端相接，續往北為臺 17 甲省道經湖內市區至茄定區北側越過二仁溪後進入臺南市。

臺 17 省道在臺 28 與高 8 間路段，路寬約 21 公尺，中央以分隔島分向，單向配置 2 個快車道及路肩。

3. 臺 28 省道

臺 28 省道係東西向道路，東由阿蓮區經路竹交流道進入路竹區與南北向臺 1 省道相接於東方路東端，往西經本案預定路線北端後，與南北向之高 5 區道(民族路)相接，續往西再與臺 17 省道相接後進入茄定區。臺 28 省道在臺 1 與臺 17 間路段，路寬 30 公尺，中央以分隔島分向，單向配置 2 個快車道、1 個機慢車道及路肩。

4. 高 8 區道

高 8 區道係東西向道路，東由路竹市區國昌路向西(延平路)經長

興路，再往西至竹滬(華正路)，與南北向之高 5 區道(華山路)相接，續往西再與臺 17 省道相接。高 8 區道寬 12 公尺，中央以標線分向，單向配置 1 個混合車道及路肩。

5.高 5 區道

高 5 區道係南北向道路，與臺 17 省道約略平行，北由湖內市區(民族路)向南與臺 28 省道相接，續往南經正義社區正門至竹滬(華山路)，與東西向之高 8 區道(華正路)相接。高 5 區道路寬 12 公尺，中央以標線分向，單向配置 1 個混合車道及路肩。

(二)交通量調查

1.既有交通量資料收集

省道交通量及服務水準參考交通部公路總局 103 年度之交通量調查資料(詳表四)，三條重要省道之道路服務水準在 A~C 級之間，均屬「道路足堪負荷」程度。

表四 周邊重要省道道路服務水準分析

調查站地點	路線編號	起迄地名	路面寬度(公尺)	方向(往)	車道佈設			各車種車輛數(輛)							尖峰小時		道路容量	V/C	服務水準
					快車道寬度(公尺)	機慢車道寬度(公尺)	路肩寬度(公尺)	合計	小型車	大客車	大貨車	全聯結車	半聯結車	機車	交通量(PCU)	時段			
太爺	臺1線	南高縣市界~岡山	35.2	北	3.5,3.5,3.5	3.0	2.5	26,135	11,512	129	422	1	121	13,950	2,659	07-08	4,800	0.55	C
				南	3.5,3.5,3.5	3.0	2.5	24,954	11,411	116	396	1	140	12,890	2,345	17-18	4,800	0.49	B
海巡署	臺 17 線	湖內~竹滬	21.0	北	3.5,3.5	0	2.1	8,117	4,826	21	115	0	63	3,092	1,007	17-18	2,400	0.42	B
				南	3.5,3.5	0	2.2	7,830	5,114	28	127	0	32	2,529	1,229	16-17	2,400	0.51	B
環球水泥廠前	臺 28 線	大湖-路竹交流道	20.2	東	3.3,3.5	2.0	1.2	10,405	7,638	77	434	12	315	1,929	1,109	07-08	2,800	0.40	B
				西	3.3,3.5	2.0	1.2	9,756	7,357	57	410	9	296	1,627	951	17-18	2,800	0.34	A

資料來源：交通部公路總局 103 年度之交通量調查資料

2.實地交通量調查

為補足既有交通量調查之不足，另針對規劃預定路線直接相交之路口，辦理交通流量際調查、分析。本區主要交通量為平常日晨昏通勤旅次，實測選擇相關路口四處：東方路(臺 28)與民族街 311 巷路口；

正義二路與民族街(高 5)路口；延平路(高 8)790 號(詠翔公司)前路口，於民國 104 年 9 月 9 日(星期三)進行路口轉向與路段交通量調查(詳圖五)。另對大公路(台 17)、華山路(高 5)、華正路(高 8)路口，於同年月 30 日(四)再辦理後續補充調查。

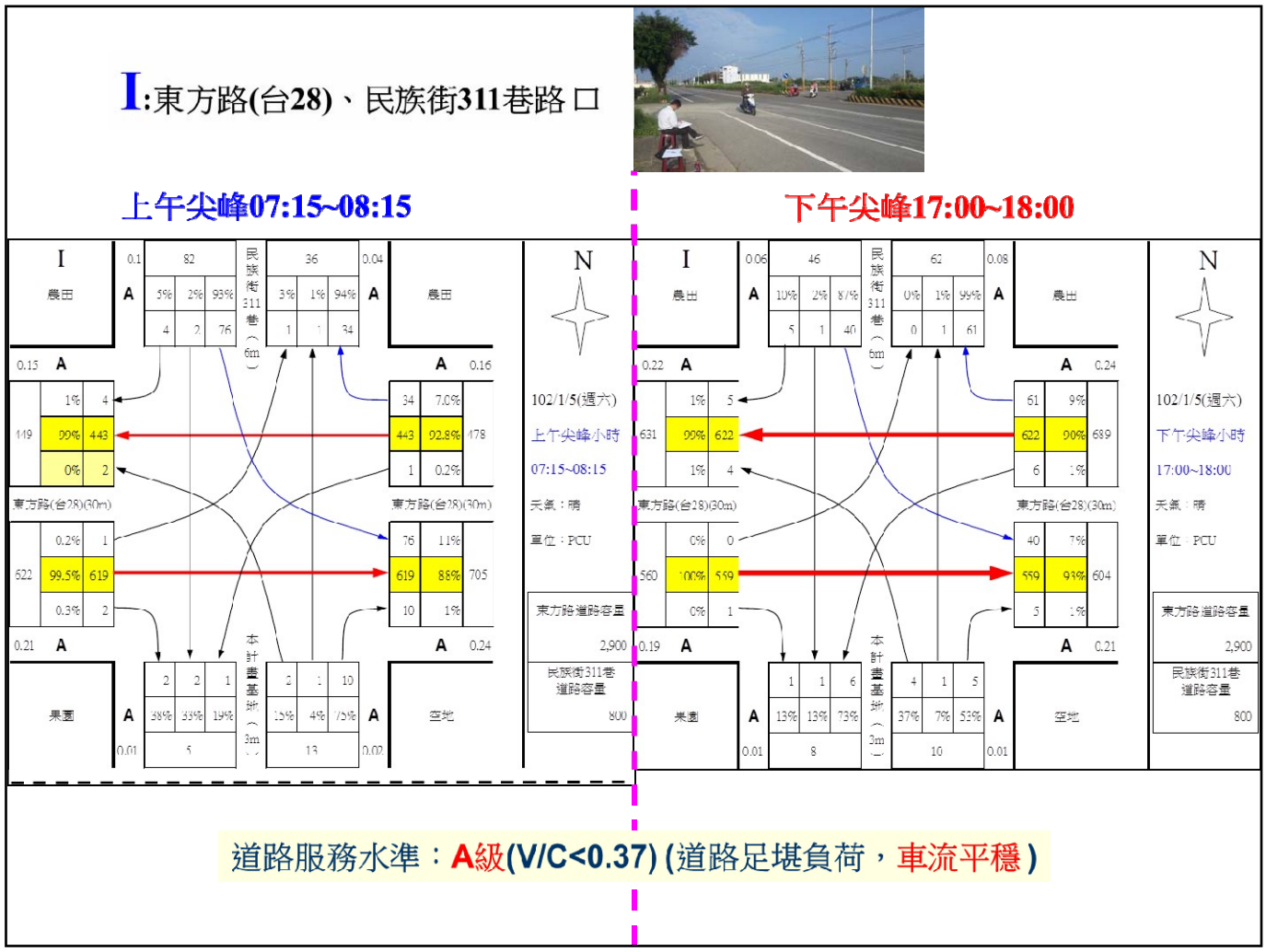
道路服務水準為交通流量與道路容量之比值(V/C)，本案依交通部運輸研究所訂定之「2011 年臺灣公路容量手冊」所示之道路服務水準與定義；道路容量參考高雄市政府「高雄都會區大眾捷運系統長期路網運輸規劃(91 年 4 月)」研究報告，配合實測調查資料分析。



圖六 周邊區域路網及交通量調查點位置圖

(1)東方路(臺 28)、民族街 311 巷路口(I)

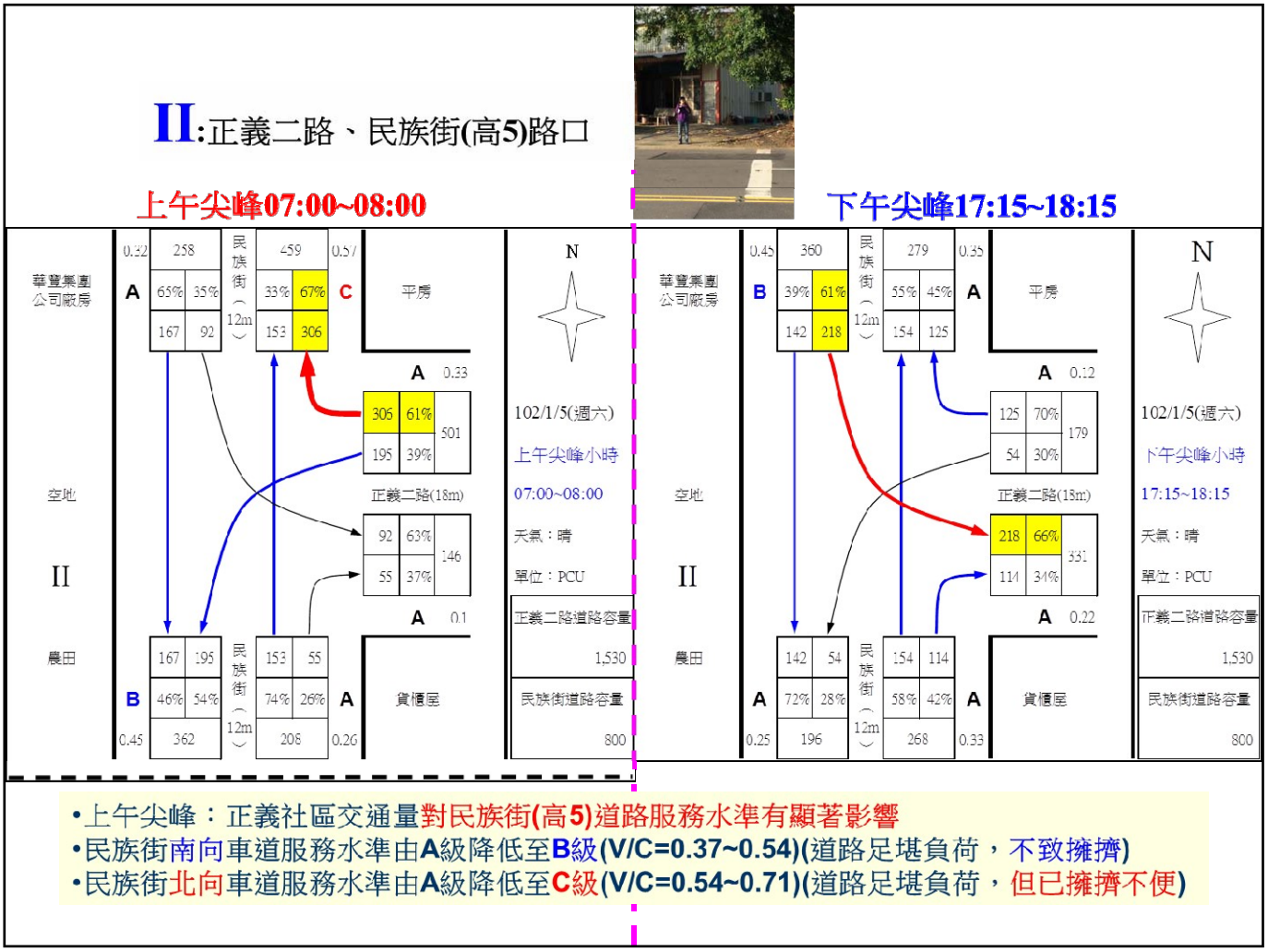
本路口交通量尖鋒時間發生在下午 17:00~18:00 之間，以本路口以東之東方路東向西單向路段交通量較高，為 689PCU(小客車當量數，下同)。東方路為中央分隔，單向 2 個快車道及 1 個機慢車道(2 公尺寬)，交通容量為 2,900PCU，V/C=689/2,900=0.24 <0.371，其道路服務水準均為道路足堪負荷，車流平穩之 A 級(詳圖七)。



圖七 東方路(臺 28)、民族街 311 巷路口轉向與路段交通量、服務水準分析圖

(2) 正義二路、民族街(高 5)路口(II)

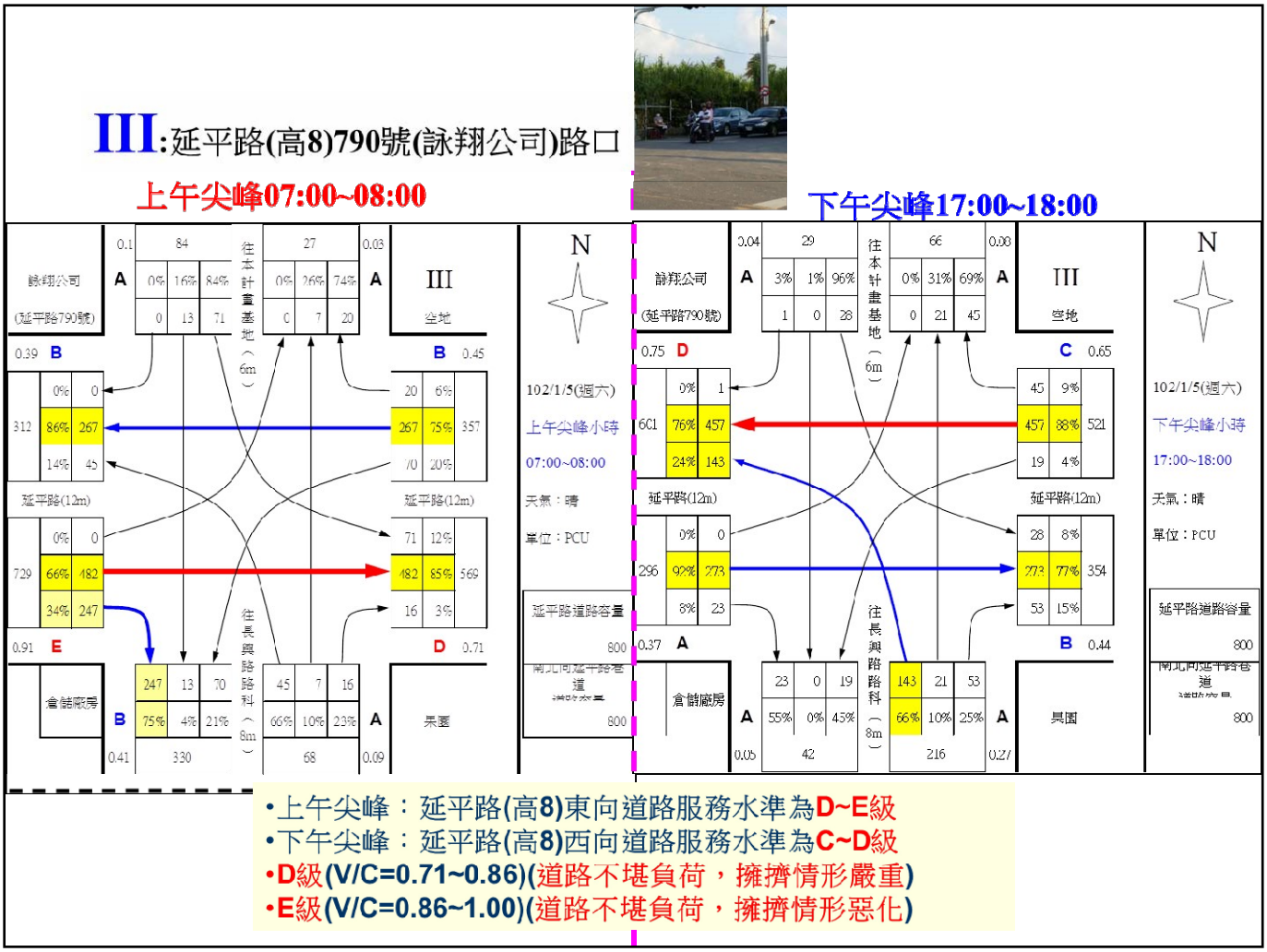
本路段交通量尖鋒時間發生在上午 07:00~08:00 之間，以本路口以北之民族街(高 5)南向北單向路段交通量較高，為 459PCU。民族街為高 5 區道，單向 1 個混合車道，容量為 800PCU，V/C=459/800=0.57，其道路服務水準為道路足堪負荷，但已擁擠不便之 C 級(V/C=0.54~0.71)(詳圖八)。顯見上午尖峰正義社區出入交通量對民族街(高 5)道路服務水準有顯著影響 ，民族街北向車道服務水準由 A 級(本路口以南)降低至 C 級(本路口以北)。



圖八 正義二路、民族街(高 5)路口轉向與路段交通量、服務水準分析圖

(3) 延平路(高 8)790 號(詠翔公司)前路口(III)

本路段交通量尖鋒時間發生在上午 07:00~08:00 之間，以本路口以西之延平路(高 8)西向東單向路段交通量較高，為 729PCU，延平路為高 8 區道，單向 1 個混合車道，容量為 800PCU，V/C=729/800=0.91，道路服務水準為道路不堪負荷，擁擠情形惡化之 E 級(V/C=0.86~1.00)(詳圖九)。



圖九 延平路(高 8)790 號(詠翔公司)前路口轉向與路段交通量、服務水準分析圖

(4) 大公路(台 17)、華山路(高 5)、華正路(高 8)路口(IV)

由前述調查結果顯示周邊道路如高 5 民族街與高 8 延平路屬鄉道等級之道路出現瓶頸路段。其中東西向高 8 延平路之西段華正路分別與南北向之高 5 華山路及台 17 大公路相交，該二條南北向道路自北往南左轉進入高 8 往路竹市區與路竹科學園區之交通流量，係造成高 8 延平路出現瓶頸路段之主因，因此有必要針對該路口進入高 8 之交通流量進行補充調查，作為了解交通動線變化與後續交通量分派之依據。

A. 大公路(台 17)、華正路(高 8)路口

本路段交通量尖鋒時間發生在上午 07:00~08:00 之間，本路口由台 17 南下至高 8 路口左轉交通量經補充調查為 345PCU。

B. 華山路(高 5)、華正路(高 8)路口

本路段交通量尖鋒時間發生在上午 07:00~08:00 之間，本路口由高 5 南下至高 8 路口左轉交通量經補充調查為 280PCU。

(三)小結

本案預定計畫道路為南北向，同為南北方向的重要交通幹道有東側臺 1 省道、西側臺 17 省道，與之銜接東西向有臺 28 省道。103 年度之交通量調查資料顯示，三條重要省道之道路服務水準在 A~C 級之間(詳表四)，均屬「道路足堪負荷」之程度，尚無須改善紓解交通之迫切性。

另本案實測調查結果顯示：周邊道路因正義社區的旅次產生，致高 5 區道(民族街)北上路段交通壅塞;復因路竹科學園區的旅次吸引，使高 8 區道(延平路)西向東路段形成交通瓶頸。

尤以臺 17 與高 5 兩條南北向道路，南下至高 8 路口左轉之尖鋒小時交通量，匯流至延平路合計為 625PCU ，佔延平路東向尖鋒小時交通量(729PCU)之 86%。

本計畫道路可提供前述正義社區第二出入通道，做為社區避難、救災與救護替代動線。同時改善各道路服務水準：各瓶頸路段於不同模擬情境下，服務水準改善如表五、附件四。

表五 各瓶頸路段道路服務水準改善表

模擬情境 / 瓶頸點	持平	樂觀	悲觀
民族街(高 5)向北	C→B	C→A	C→B
民族街、華正路(高 8)路口向東	E→B	E→A	E→D
華正路(高 8)、長興路向東	E→B	E→A	E→D

伍、道路工程概述

一、道路需求及劃設原則

(一)臺糖舊鐵道再利用

臺糖舊鐵道已無軌道運輸功能，其線型土地難以供作農用，且臺糖並無再利用規劃。整體舊鐵道路線，已部份陸續轉供為道路使用，經訪查臺糖公司，亦同意由政府部門依法辦理，並建議以協議價購或徵收開闢。

(二)臺糖舊鐵道兩旁農地利用與農產品運輸需求

臺糖舊鐵道早期承擔農場與沿線農產與農業活動之交通運輸功能，今鐵路早已拆除，然沿線土地與農業活動交通運輸需求無法獲得補充。

本案臺糖舊鐵道空間轉換成一般道路，除恢復原有運輸功能，滿足既有農業活動需求，且提供住宅社區及路竹科學園區人車、貨物往來便利。

經訪談當地農民，均表示贊同臺糖舊鐵道開闢為道路，打通南(路竹)北(湖內)中斷動線，活絡農地利用與農產品運輸。

自北端(湖內區)至路竹蔡文市場之農產品運輸，原由東方路經民族街左轉經正義社區、竹滬地區，經華山路左轉高 8 華正路，再東沿延平路至蔡文市場約 4.8 公里。本案道路開通後，沿本案道路南下至延平路左轉，即可到達蔡文市場約 3.3 公里：可縮短 1.5 公里路程、舒解正義二路、民族街之交通量；南端(路竹區)至路竹果菜市場之農產品運輸動線，原由延平向東經路竹市區左轉沿臺 1 省道北上至臺 28 省道右轉至路竹果菜市場約 8.3 公里。本案道路開通後，可沿本案道

路北上至東方路右轉向東直行，即達路竹果菜市場約 5.3 公里，可縮短 3 公里路程，並可避開路竹市區。

(三)臺糖舊鐵道西側正義社區出入瓶頸改善

正義社區目前僅依賴正義二路(18 公尺)銜接民族街(12 公尺，高 5 鄉道)為出入主要通道，缺乏其他聯外道路。本案交通量現地調查：社區出入交通量對民族街南北向影響顯著，未來交通量持續成長，民族街道路服務水準將再降低。為免民族街產生交通瓶頸，地方有早有尋求第二出入通道需求，並可提供作為避難與救災、救援、救護替代動線功能。

(四)周邊重要道路的交通改善

本案周邊道路中，東西向東方路(30 公尺，臺 28)與延平路(12 公尺，高 8 鄉道)，其尖峰小時交通量，最高分別達到 705PCU 與 729PCU。因道路容量不同(分別為 2,900PCU 與 800PCU)，東方路道路服務水準可保持在 A 級，然延平路道路服務水準則已惡化為 E 級，交通瓶頸亟待改善。

本計畫道路可引導臺 17 省道北向南往路竹學園區之車流(原行經臺 17-高 8-長興路-路竹科學園區)，改走臺 17 轉東方路向東至本計畫道路北端轉向南，經延平路街長興路至路竹科學園區。由正義社區原走高 5 巷南左轉高 8(延平路)之動線，亦可改由本計畫道路替代，均可有效減輕原在延平路段西向東之交通負荷。

(五)大湖埤區域排水治理與臺電特高壓地下電纜管理維護

本計畫路線大湖埤排水河段，因缺乏通路，致渠道治理、維護與管理不易，本計畫開闢，可提供部份渠道管理維護道路功能，亦有助於未來治理計畫實施。

本案道路下方之臺電特高壓地下電纜，係路竹科學園區重要供電系統，本案道路開通後，有助於臺電公司進行供電設施之管理維護，提供穩定電力給與路竹科學園區(詳圖十)。

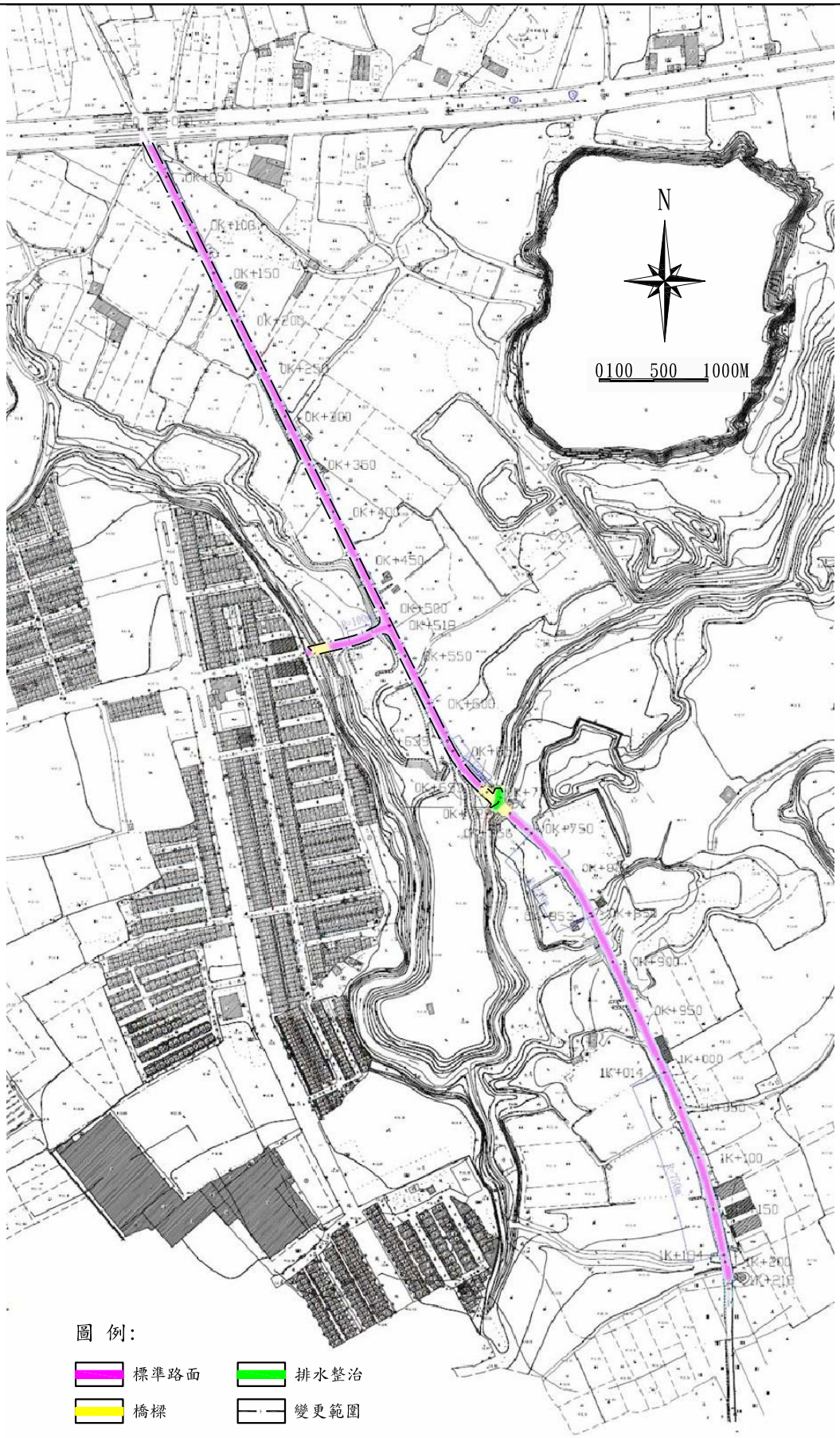


圖十 既有瓶頸與新增紓解動線示意圖

二、路線規劃

依「市區道路及附屬工程設計規範」附錄一規劃原則，以既有圖面資訊、測量圖資、現場踏勘，劃設由東方路至路竹區既有道路主線，全長約為1,218公尺(都市計畫範圍內約長700公尺)；寬8公尺。計畫路段南高北低，平均縱坡約千分之五，地勢平緩，規劃三處彎道，

曲率半徑 150 至 750 公尺。路線跨越大湖埤排水路建議以涵洞橋型式設置。正義社區之聯絡道路則建議由原正義路 216 巷道，向東延伸至主線，全長約 85 公尺；寬約 9 公尺，路線跨越大湖埤排水路處設置橋樑一處(詳圖十一)。

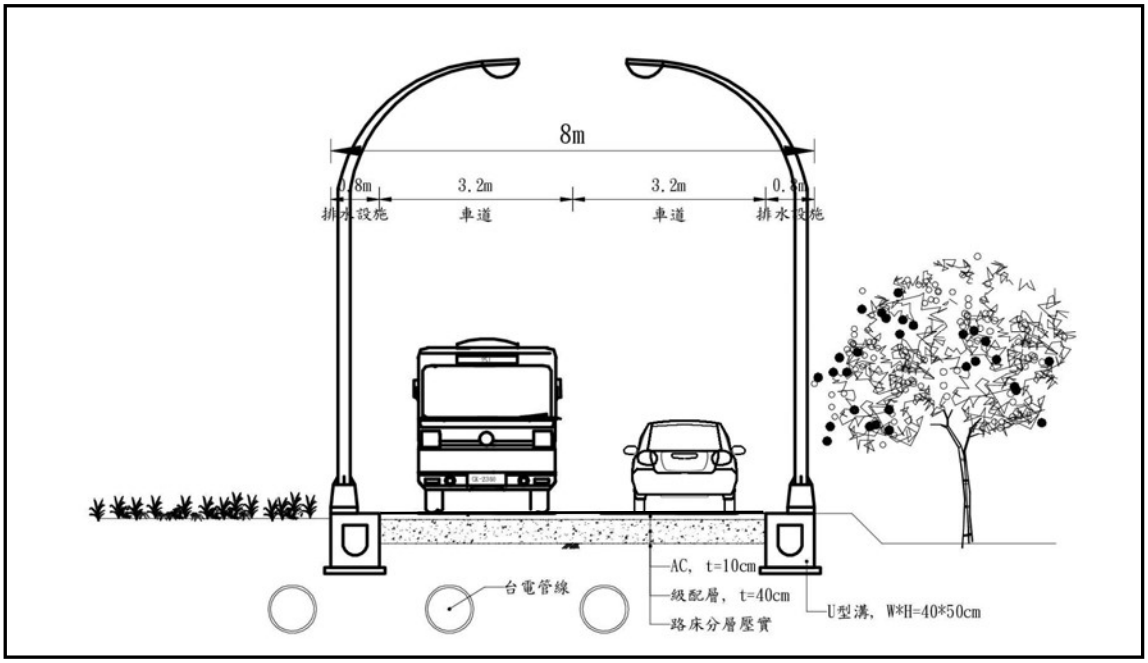


圖十一 道路規劃圖

三、路型與車道配置規劃

(一)主線

標準路寬 8 公尺，本路段之標準配置建議，道路中央以分向標線分隔，雙向各設置 1 線混合車道，寬 2.8~3.2 公尺，道路兩側公共設施帶寬 0.8 ~1.2 公尺，配置排水溝渠、路燈，為節省用地路燈基礎建議與排水溝共構，詳圖十二。



圖十二　一般路段標準路型斷面示意圖

(二)支線

延續主線西側正義一路 216 巷現況 9 公尺寬度，支線路寬亦為 9 公尺，本路段之標準配置為道路中央以分向標線分隔，雙向各設置 1 線混合車道，寬 3.0~3.5 公尺，道路兩側公共設施帶寬 1.0~1.5 公尺，配置擋土牆、排水溝渠、路燈等，為節省用地，前述設施與擋土牆可採共構型式，其間跨越大湖埤排水處需設置橋梁及其引道，又此路段高差較大，道路兩側需加設護欄塊。

陸、變更理由

一、缺乏聯絡道路：本案為解決高雄市湖內區東方路以南，臺 1 線與臺17 線間廣達十餘公頃土地缺乏必要的聯絡道路供民眾通行、農產運輸通行的基礎設施，長期為當地民眾所企盼。

二、臺糖舊鐵道已拆除：臺糖舊鐵道已無軌道運輸功能，本案用地南北側舊有路基皆已開闢為 5 至 6 公尺道路使用，惟本區尚無法暢通。沿線地主及臺糖公司皆同意徵收開闢為道路使用，地方民意乃推動以臺糖土地開闢 6 公尺道路，銜接南北舊鐵道。後經研析該路基寬度最窄僅 8.5 公尺，可開闢寬約 8 公尺道路，乃有現今變更為道路用地之規模。

三、農產運送效益明顯：本案道路開通後，由湖內區至路竹區經本案道路南下，農產運送可縮短 1.5 公里路程、舒解正義二路、民族街交通量;路竹科學園區及附近農業區北上路竹果菜市場可縮短 3 公里路程，並可避開路竹市區。

四、正義社區聯絡道路改善：正義社區已發展多年，主要聯絡道路正義二路交通量已產生交通瓶頸：道路服務水準達 C 級，亟待第二出入通道供作為日常通行及避難與救災、救護替代動線。本案周邊各聯絡道路隨路竹科學園區發展，漸生交通瓶頸：東西向道路中，延平路(高 8)轉長興路為本區重要進出園區服務道路，於長興路口晨昏尖峰時段服務水準則已惡化為 E 級，交通瓶頸亟待改善。華山路(高 5)接華正路(高 8)也達 C 級，車流並延伸至延平路(高 8)。

五、大湖埤排水管理維護：大湖埤排水流經本計畫路線，因河段缺乏通路，治理、維護不易。本計畫道路開闢，可供渠道管理維

護。

六、臺電特高壓電纜管理維護：臺糖舊鐵道下方臺電特高壓電纜，係路竹科學園區重要供電系統，道路建置有助臺電公司進行供電設施之管理維護，提供穩定電力給路竹科學園區。

柒、變更計畫內容

本案係為變更湖內（大湖地區）都市計畫內部分農業區為道路用地，面積約 0.63 公頃，主線延伸至非都市土地部分，另案依非都市土地相關規定辦理後一併開闢。

變更內容詳圖十三、變更內容明細表詳表六、變更前後土地使用面積對照表詳表七。

表六 變更內容明細表

位置	變更內容		變更理由	備註
	原計畫	新計畫		
湖內（大湖地區）都市計畫區南側	農業區 (0.63 公頃)	道路用地 (0.63 公頃)	1. 為解決高雄市湖內區東方路以南，臺 1 線與臺 17 線間廣達十餘公頃土地缺乏聯絡道路，當地民眾長期企盼。 2. 臺糖舊鐵道已拆除，本案南北側舊路基皆已開闢為 5 至 6 公尺道路使用，惟本區路段尚無法暢通。沿線地主及臺糖公司皆同意徵收開闢為道路使用。該路基寬度最窄 8.5 公尺，可開闢寬約 8 公尺道路。 3. 道路開通後，湖內區南下路竹區之農產運送可縮短 1.5 公里路程；南端北上路竹果菜市場可縮短 3 公里路程，效益明顯。 4. 正義社區聯絡道路正義二路道路服務水準達 C 級；東西向道路之延平路(高 8)道路服務水準則已達 E 級；華山路(高 5)接華正路(高 8)也達 C 級，交通瓶頸亟待改善。 5. 大湖埤排水於本計畫路線河段缺乏通路，治理、維護不易。本計畫道路開闢，可供渠道管理維護。 6. 臺糖舊鐵道下方臺電特高壓電纜，係路竹科學園區重要供電系統，道路建置有助臺電公司進行供電設施之管理維護，提供穩定電力給路竹科學園區。	
註：1. 表內面積應以實地釘樁分割面積為準。 2. 本計畫未敘明變更部分，均以現行計畫為準。				

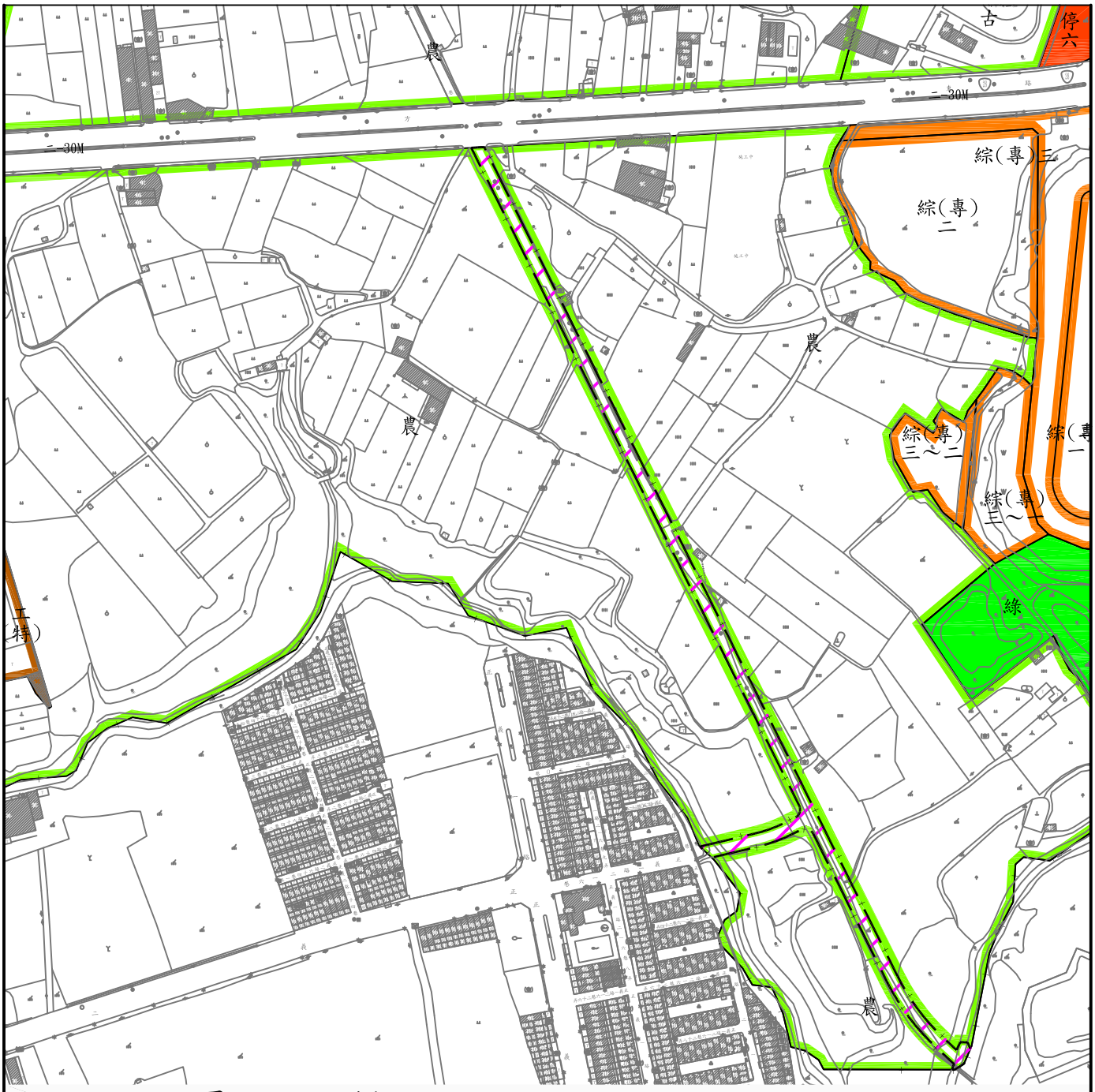


圖　　例

農	農業區	停	停車場用地
工(特)	特種工業區	綠	綠地用地
綜(專)	工商綜合專用區		道路用地
古	古蹟保存區		主要計畫範圍線
	變更農業區為道路用地		變更計畫圍線

N

0　20　50　100公尺

註：未變更部分以原計畫為準

圖十三 變　都市計畫示意圖

表七 變更湖內（大湖地區）都市計畫（部分農業區為道路用地）（配合東方路連接路竹科學園區道路開闢工程）案變更前後土地使用計畫面積對照表

本次變更後		原計畫面積（公頃）	本次變更增減面積（公頃）	本次變更後		
				面積（公頃）	佔計畫面積百分比	佔都市發展用地面積百分比
土地使用分區	住宅區	61.439		61.439	9.96%	29.98%
	商業區	7.641		7.641	1.24%	3.73%
	工業區	37.41		37.41	6.07%	18.25%
	宗教專用區	1.143		1.143	0.19%	0.56%
	古蹟保存區	1.832		1.832	0.30%	0.89%
	文教區	11.864		11.864	1.92%	5.79%
	加油站專用區	0.401		0.401	0.07%	0.20%
	工商綜合專用區	8.116		8.116	1.32%	3.96%
	農業區	397.516	-0.630	396.886	64.36%	-
	河川區	14.805		14.805	2.40%	-
	河川區兼供道路使用	0.028		0.028	0.00%	-
	小計	542.195	-0.630	541.565	87.82%	63.36%
公共設施用地	公園用地	1.751		1.751	0.28%	0.85%
	公園兼兒童遊樂場用地	1.385		1.385	0.22%	0.68%
	廣場兼停車場用地	0.158		0.158	0.03%	0.08%
	綠地用地	3.909		3.909	0.63%	1.91%
	學校用地	5.753		5.753	0.93%	2.81%
	市場用地	0.571		0.571	0.09%	0.28%
	停車場用地	0.986		0.986	0.16%	0.48%
	機關用地	3.71		3.71	0.60%	1.81%
	自來水事業用地	0.197		0.197	0.03%	0.10%
	水溝用地	0.258		0.258	0.04%	0.13%
	墓地用地	2.996		2.996	0.49%	1.46%
	鐵路用地	2.266		2.266	0.37%	1.11%
	人行步道用地	1.489		1.489	0.24%	0.73%
	道路用地	49.032	0.630	49.662	8.05%	24.23%
	小計	74.461	0.630	75.091	12.18%	36.64%
計畫區		616.656	0.000	616.656	616.656	-
都市發展用地		204.307	0.630	204.937	204.937	100.00%

註1：上述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及河川區等分區。

註3：資料取自「變更高雄市湖內（大湖地區）主要計畫（第三次通盤檢討暨都市計畫圖重製）（第一階段）案計畫書」。

捌、實施進度及經費

配合東方路連接路竹科學園區道路開闢工程，沿臺糖舊鐵道於湖內（大湖地區）都市計畫農業區土地，變更為主線寬度 8 公尺、支線 9 公尺道路用地。

道路開闢總經費 9,600 萬元，都市計畫部分 5,840 萬元，其中工程經費：3,514 萬元，土地徵收經費：2,326 萬元。非都市土地部分工程經費：2,254 萬元，土地徵收經費：1,506 萬元。

表八 實施進度及經費表

用地或公共設施種類	面積（公頃）	土地取得方式			土地取得及地上物補償	工程費用	總經費	主辦單位	預定完成期限	經費來源
		徵收或價購	撥用	其他	（萬元）					
道路用地	私有 0.61	∨		∨	2,326	3,514	5,840	高雄市政府	民國 110 年	高雄市政府年度預算
	公有 0.02		∨	∨						

註：1.開發經費及期限得視主辦單位財務狀況酌予調整。
2.表內面積應以核定圖實地分割測量面積為準。
3.本計畫未敘明變更部分，均以現行計畫為準。