

變更烏松（仁美地區）都市計畫（配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫）
（Y1站）案
計畫書

辦理機關：高雄市政府

中華民國110年9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	變更烏松（仁美地區）都市計畫（配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫）（Y1站）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	
辦 理 都 市 計 畫 機 關	高雄市政府	
申 請 變 更 都 市 計 畫 機 關	高雄市政府捷運工程局	
座 談 會	民國108年9月5日下午19時於烏松區公所 民國108年9月21日下午14時於苓雅區公所11樓大禮堂	
本 案 公 開 展 覽 起 訖 日 期	公 展 開 覽	
	公 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

第一章 緒論

第一節 計畫緣起.....	1-01
第二節 法令依據.....	1-01
第三節 計畫位置與範圍.....	1-02

第二章 現行都市計畫

第一節 都市計畫變更歷程.....	2-01
第二節 現行都市計畫概要.....	2-01
第三節 上位及相關建設計畫.....	2-05

第三章 發展現況分析

第一節 自然環境、災害潛勢情形及人口概況.....	3-01
第二節 土地使用現況.....	3-06
第三節 土地權屬概況.....	3-08
第四節 交通運輸現況及交通衝擊分析.....	3-09

第四章 高雄都會區大眾捷運系統黃線計畫概要

第一節 高雄都會區大眾捷運系統黃線發展願景與定位.....	4-01
第二節 高雄都會區大眾捷運系統黃線行經路線.....	4-07
第三節 高雄都會區大眾捷運系統黃線財務計畫.....	4-17
第四節 高雄都會區大眾捷運系統黃線土地開發評估.....	4-21
第五節 高雄都會區大眾捷運系統黃線運量預估.....	4-23

第五章 實質變更計畫

第一節 變更原則及變更內容.....	5-01
第二節 變更後計畫.....	5-06

第六章 實施進度與經費

第一節 實施進度.....	6-01
第二節 開發方式.....	6-01
第三節 變更回饋.....	6-02

第七章 土地使用分區管制要點與都市設計基準

第一節 土地使用分區管制要點.....	7-01
第二節 都市設計基準.....	7-01

附錄一 黃線綜合規劃作業烏松區地方說明會會議紀錄

附錄二 同意辦理個案變更文件

附錄三 機關協調會會議紀錄

圖目錄

圖 1-3-1	高雄都會區大眾捷運系統黃線車站分布示意圖	1-02
圖 2-2-1	鳥松（仁美地區）都市計畫區現行計畫示意圖	2-03
圖 2-2-2	高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y1 站現行都市計畫示意圖	2-04
圖 3-1-1	侵臺颱風路徑圖	3-02
圖 3-1-2	洪水平原生態敏感地區示意圖	3-03
圖 3-1-3	淹水潛勢示意圖	3-03
圖 3-1-4	交通運輸示意圖	3-05
圖 3-2-1	高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y1 站周邊土地使用現況示意圖	3-06
圖 3-2-2	高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y1 站周邊地區示意圖	3-07
圖 3-3-1	高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y1 站土地權屬示意圖	3-08
圖 3-4-1	鳥松區神農路現況配置示意圖	3-09
圖 4-1-1	高雄都會區大眾捷運系統黃線發展願景示意圖	4-03
圖 4-1-2	高雄都會區大眾捷運系統黃線車站周邊地區機能定位示意圖	4-06
圖 4-2-1	高雄都會區大眾捷運系統黃線綜合規劃路線圖	4-09
圖 4-2-2	高雄都會區大眾捷運系統黃線行經路線涉及都市計畫區示意圖	4-10
圖 4-4-1	高雄都會區大眾捷運系統黃線機廠配置示意圖	4-21
圖 5-1-1	土地變更原則構想示意圖	5-01
圖 5-1-2	變更內容示意圖	5-05
圖 5-2-1	Y1 站變更後都市計畫示意圖	5-07

表目錄

表 2-1-1	歷年都市計畫檢討、變更綜理表.....	2-01
表 2-2-1	烏松（仁美地區）都市計畫區現行土地使用計畫綜整表.....	2-02
表 2-3-1	上位及相關建設計畫綜理表.....	2-05
表 3-3-1	高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y1 站土地清冊綜整表.....	3-08
表 3-4-1	高雄都會區大眾捷運系統黃線營運後 Y1 站周邊道路配置表.....	3-10
表 3-4-2	高雄都會區大眾捷運系統黃線營運後 Y1 站周邊道路績效影響表.....	3-10
表 4-2-1	高雄都會區大眾捷運系統黃線行經都市計畫區綜整表.....	4-10
表 4-3-1	捷運系統都會線（黃線）之財務評估指標.....	4-19
表 4-3-2	財務敏感度分析.....	4-19
表 4-4-1	高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y1 站土地開發評估表.....	4-22
表 4-5-1	各年期都會線（黃線）全日軌道路線運量預估表.....	4-23
表 4-5-2	都會線（黃線）全日上下車運量-基礎情境目標年.....	4-24
表 4-5-3	都會線（黃線）全日上下車運量-樂觀情境目標年.....	4-25
表 4-5-4	都會線（黃線）尖峰運量-基礎情境目標年.....	4-26
表 4-5-5	都會線（黃線）尖峰運量-樂觀情境目標年.....	4-27
表 5-1-1	變更內容綜理表.....	5-02
表 5-1-2	土地使用分區管制要點變更說明表.....	5-04
表 5-1-3	都市設計基準變更說明表.....	5-04
表 5-2-1	變更前後土地使用計畫面積對照表.....	5-06
表 6-2-1	實施進度及經費計畫表.....	6-01
表 6-3-1	原高雄縣都市計畫變更回饋標準一覽表.....	6-02

第一章 緒論

第一節 計畫緣起

因應高雄縣市合併後之整體發展，都會區因產業發展與人口遷移之改變，未來高雄將朝向多元化的大眾運具發展，以「高運量捷運系統」繫緊高雄城市命脈（雙軸：紅線+岡山路竹延伸線、橘線），以「現代化軌道系統」凝聚灣區經貿發展（雙環+2連結：都會水岸環線、都會線（黃線）+鳳山本館連結線、民族高鐵連結線），可建構屬於高雄特有的「雙環雙軸」便捷網路。

為促進大高雄都會區大眾捷運系統長遠發展，打造大高雄地區30分鐘生活圈的優質大眾運輸環境，持續推動捷運後續延伸路網建設有其必要性。高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設計畫為接續高雄捷運紅、橘線後之第三條捷運路線，目前已納入行政院「前瞻基礎建設計畫」，為高雄都會區大眾捷運系統整體路網評估之最優先興建路線。

未來高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）可連接亞洲新灣區、都會核心區、澄清湖地區，以及鳥松、三民、鳳山、苓雅、新興、前鎮等行政區重要旅次據點，並串連捷運紅、橘線、輕軌及鐵路地下化車站，使都會核心區路網更趨完整。高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）全長22.91公里，共設置23座車站，分屬鳥松（仁美地區）都市計畫、澄清湖特定區計畫、鳳山都市計畫、原高雄市主要計畫等都市計畫區，沿線重要景點有亞洲新灣區、衛武營國家藝術文化中心、長庚醫院、澄清湖風景區等，未來通車後，將迎來人潮帶動地方發展。

高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）於108年5月24日取得可行性研究報告核定函，目前正進行綜合規劃作業及環境影響說明書作業，全線預計111年開工，117年完工通車。未來通車後可提供都會核心區間之便捷密集大眾運輸服務，提昇整體軌道運輸效益，再創高雄運輸新紀元。

本計畫為高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）之供捷運車站出入口、通風井、轉乘設施及相關設施之使用，並依「大眾捷運法」及大眾捷運系統土地開發辦法相關規定辦理開發之土地，考量土地取得及整合作業，分為第一階段及第二階段辦理。因應將於111年動工以及全線預定於117年完工通車之預定時程，爰依都市計畫法第27條第1項第4款規定辦理位於鳥松（仁美地區）都市計畫之Y1站之都市計畫變更案，以利辦理後續高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設計畫推行。

第二節 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）興建之重大建設時」辦理。

第三節 計畫位置與範圍

高雄都會區大眾捷運系統黃線共計23站，位於鳥松（仁美地區）都市計畫內為Y1站，位處鳥松（仁美地區）都市計畫區西側，計畫範圍面積約為22.9400公頃，詳圖1-3-1所示。

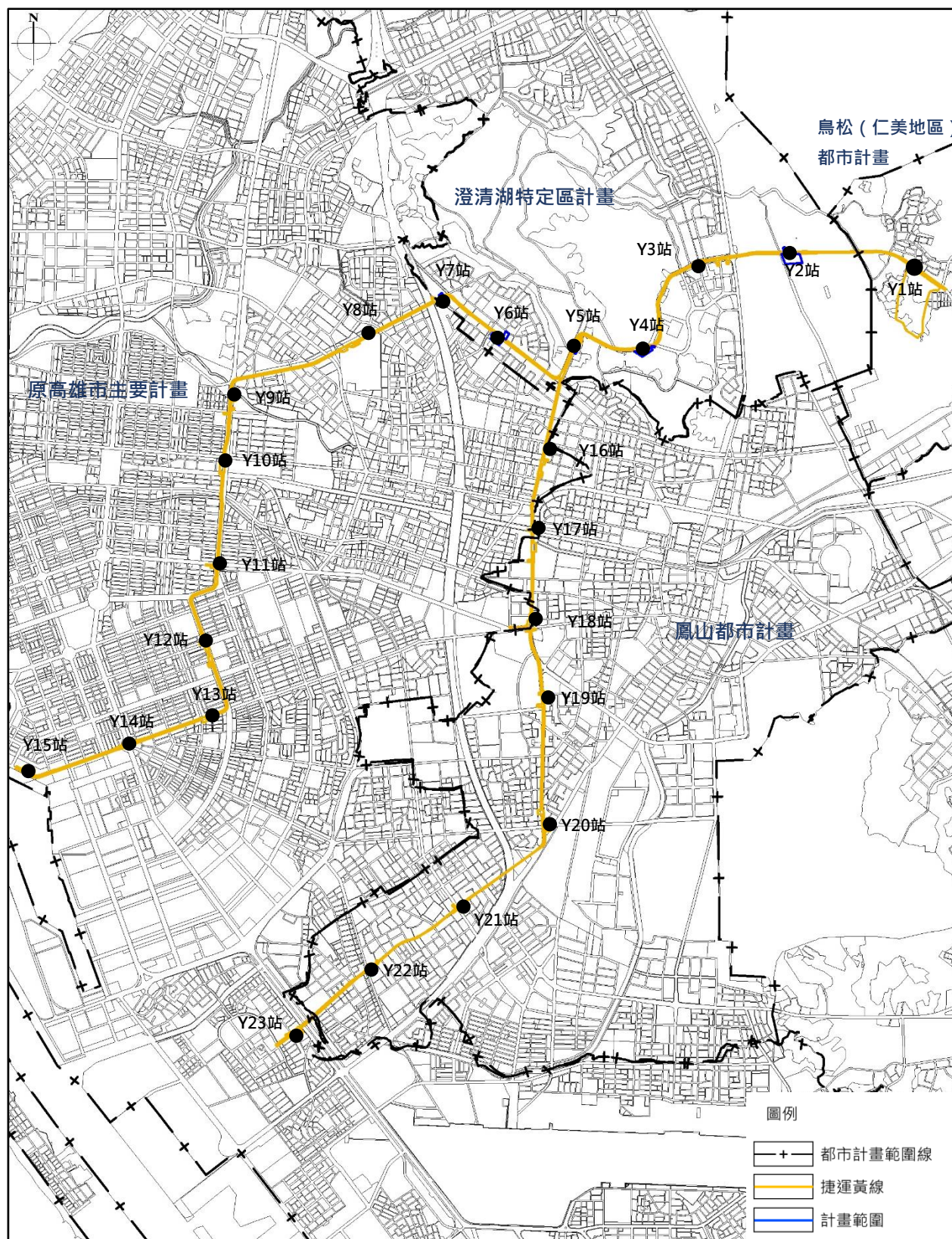


圖1-3-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線車站分布示意圖

第二章 現行都市計畫

第一節 都市計畫變更歷程

本計畫Y1站位於烏松（仁美地區）都市計畫區內，Y1站範圍於民國76年公告發布實施「烏松鄉（仁美地區）都市計畫」劃設為農業區及公墓用地；後續於變更烏松（仁美地區）都市計畫（第一次通盤檢討）案、變更烏松（仁美地區）都市計畫（第二次通盤檢討）案皆維持農業區及公墓用地，詳如表2-1-1所示。

表 2-1-1 歷年都市計畫檢討、變更綜理表

項次	公告日期	公告字號	案名	相關內容摘要
1	76.09.08	府建都字第94191號	烏松鄉(仁美地區)都市計畫案	劃設為農業區、公墓用地
2	90.05.18	府建都字第79048號	變更烏松(仁美地區)都市計畫(第一次通盤檢討)案	維持農業區及公墓用地
3	102.02.19	高市府都發規字第10200674701號	變更烏松(仁美地區)都市計畫(第二次通盤檢討)案	維持農業區及公墓用地

第二節 現行都市計畫概要

一、烏松（仁美地區）都市計畫區現行都市計畫概要

（一）計畫範圍

烏松（仁美地區）都市計畫區範圍東以烏松區行政界線及北平路51巷東側約50公尺處為界，西與澄清湖特定區計畫區及鳳山都市計畫區界線相接，南與大坪頂以東地區都市計畫區界線相接，北至觀音禪寺西北側山區，計畫面積720.3586公頃。

（二）計畫年期與人口

計畫年期為民國110年，計畫人口為22,000人。

（三）土地使用計畫

土地使用計畫以劃設住宅區（含住一、住二）、商業區、甲種工業區、乙種工業區（含零星工業區）、保存區、宗教專用區、宗祠專用區、保護區、農業區、河川區、納骨塔專用區、電信專用區、停車場專用區、倉儲專用區等土地使用分區，面積共計610.9858公頃，詳如表2-2-1所示。

（四）公共設施用地

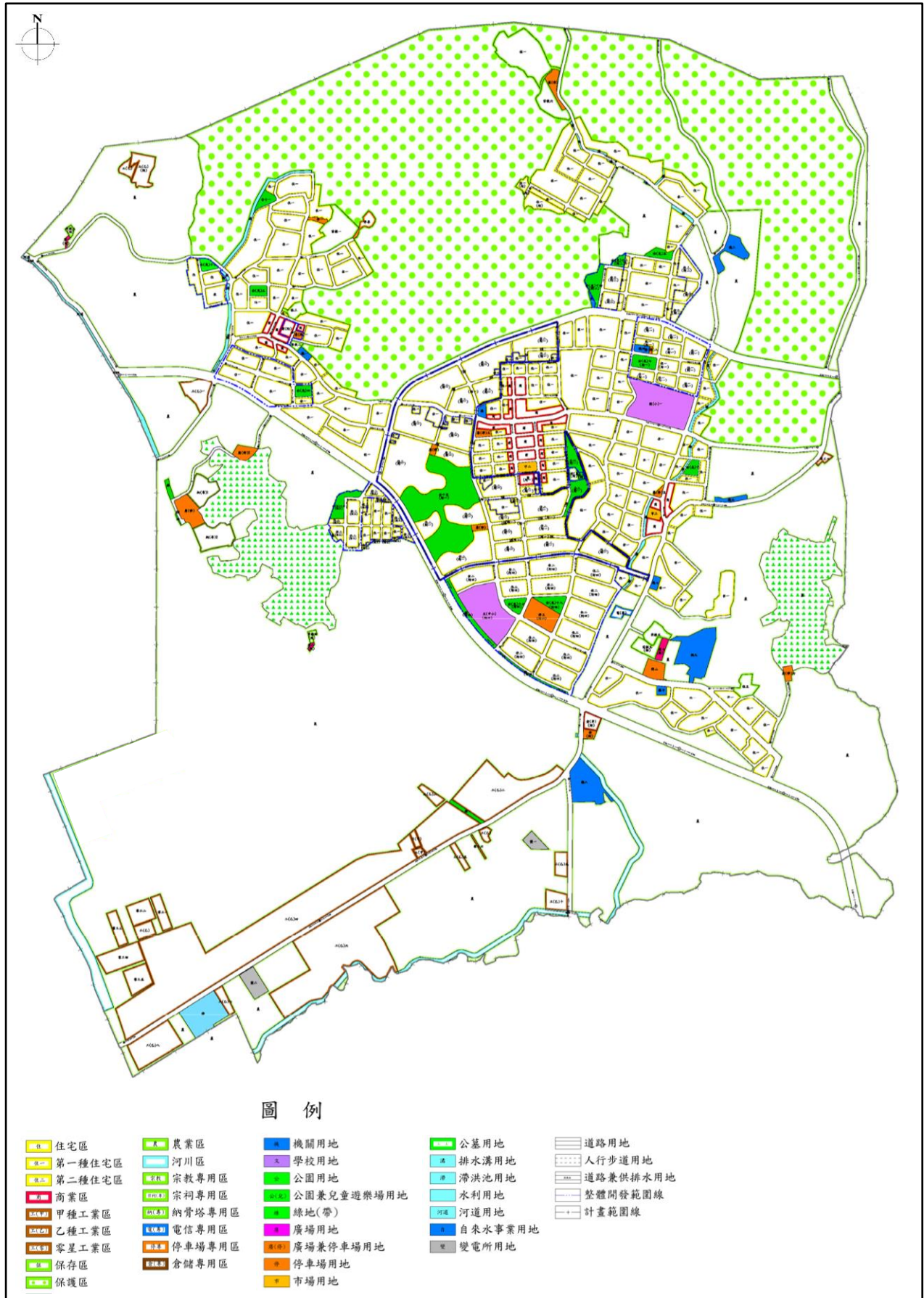
劃設機關、國小、文中小、公園（含兒童遊樂場）、綠地（帶）、廣場、廣場兼停車場、停車場、零售市場、公墓、道路（含人行步道）、道路兼供排水、排水溝、變電所、自來水事業、滯洪池、水利、河道用地等公共設施用地，面積共計103.5292公頃，詳如表2-2-1所示。

表 2-2-1 烏松（仁美地區）都市計畫區現行土地使用計畫綜整表

項目		計畫面積 (公頃)	占計畫總面積 百分比(%)	占都市發展用地面 積百分比(%)
土地使用 分區	住宅區	94.4791	13.12	38.85
	商業區	4.3595	0.60	1.79
	甲種工業區	0.2123	0.03	0.09
	乙種工業區(含零星工業區)	34.3477	4.77	14.12
	保存區	2.5921	0.36	1.07
	宗教專用區	2.9155	0.40	1.20
	宗祠專用區	0.1188	0.02	0.05
	保護區	161.1529	22.37	--
	農業區	309.1458	42.91	--
	河川區	5.1764	0.72	--
	納骨塔專用區	1.6366	0.23	0.67
	電信專用區	0.1983	0.03	0.08
	停車場專用區	0.2165	0.03	0.09
	倉儲專用區	0.2779	0.04	0.11
	小計	616.8294	84.82	58.12
公共設施 用地	機關用地	4.0035	0.56	1.65
	國小用地	2.3400	0.32	0.96
	文中小用地	2.0600	0.29	0.85
	公園用地(含兒童遊樂場)	7.9237	1.10	3.26
	綠地(帶)	0.7826	0.11	0.32
	廣場用地	0.2285	0.03	0.09
	廣場兼停車場用地	1.7673	0.24	0.73
	停車場用地	1.3768	0.19	0.57
	零售市場用地	0.3301	0.05	0.14
	公墓用地	22.6763	3.15	9.32
	道路用地(含人行步道)	55.6285	7.72	22.87
	道路兼供排水用地	0.0350	0.00	0.01
	排水溝用地	1.7014	0.24	--
	變電所用地	0.7293	0.10	0.30
	自來水事業用地	0.0617	0.01	0.03
	滯洪池用地	1.2855	0.18	0.53
	水利用地	0.0114	0.00	0.01
	河道用地	0.5876	0.08	0.24
小計	103.5292	15.18	41.88	
都市發展用地	243.1821	--	100.00	
總計	720.3586	100.00	--	

註：表內面積僅供參考使用，實際面積仍以實際分割測量為準。

資料來源：變更烏松（仁美地區）都市計畫（第二次通盤檢討）案。



資料來源：變更鳥松（仁美地區）都市計畫（第二次通盤檢討）案。

圖 2-2-1 鳥松（仁美地區）都市計畫區現行計畫示意圖

二、Y1 站現行都市計畫

Y1 站位於大同路與神農路交口處之神農路上，規劃為地上三層島式月台車站，並設置出入口及緊急疏散出口等，場站用地範圍之土地使用分區包括農業區 12.3273 公頃、公墓用地 10.6127 公頃及道路用地等。本次辦理變更範圍為作為 Y1 站捷運開發區、機廠使用及出入口等之農業區及公墓用地，周邊多為住宅區及農業區，詳如圖 2-2-1 所示。

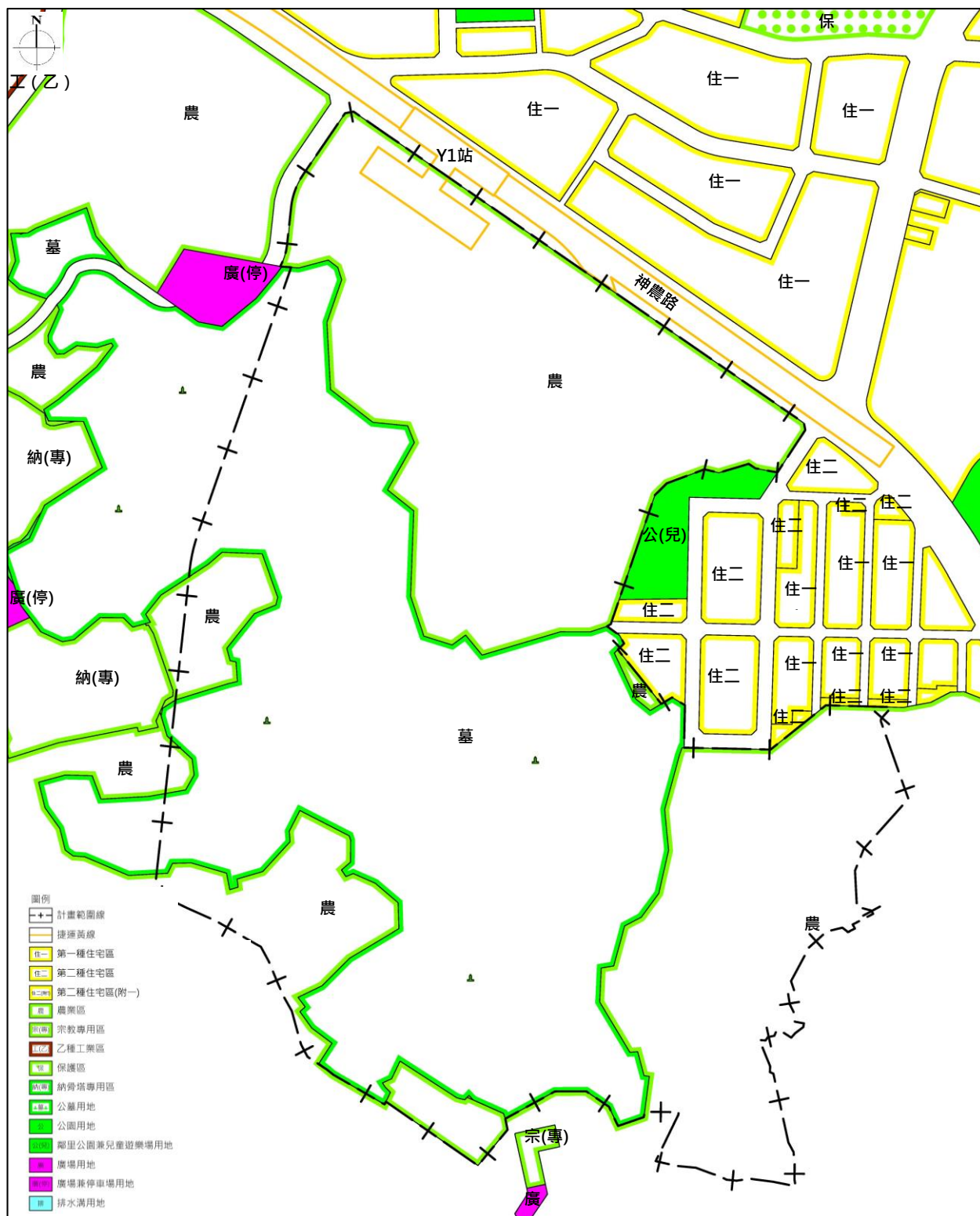


圖 2-2-2 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y1 站現行都市計畫示意圖

第三節 上位及相關建設計畫

高雄市近年來積極推動亞洲新灣區建設等多項都市建設計畫及高雄都會區大眾捷運系統長期路網規劃、高雄都會區輕軌運輸系統及高雄環狀輕軌捷運建設等多項交通建設計畫，並已逐步改變高雄市整體空間發展結構及土地利用型態。以下與本計畫之上位及相關計畫進行整理說明，如下表2-3-1所示。

表 2-3-1 上位及相關建設計畫綜理表

項次	公告年份	案名	相關內容摘要	與本計畫之關聯性
1	109	運輸政策白皮書	「發展公共運輸系統，強化需求管理」、「建構低碳、低污染之運輸環境」及「提升運輸系統與運具能源使用效率」等三大政策方向，各政策方向項下共有9項策略及59項行動方案。	本計畫後續得依循低碳永續綠運輸發展，透過高雄大眾捷運系統黃線之建立，構建高雄市整體運輸路網及無縫接軌運輸。
2	109	大南方大發展南臺灣發展計畫	未來將規劃高鐵南延、高捷延伸以及高雄機場升級，並配合高雄之鐵路地下化及捷運線延伸，以高雄為中心，塑造至屏東、臺南、雲嘉地區及東亞、東南亞之交通路網。	為發展南臺灣產業、農業、交通及觀光四大領域，而高雄市近年發展之高雄都會區大眾捷運系統也納入其中進行綜合發展計畫，並規劃以高雄都會區大眾捷運系統延伸來塑造南臺灣的交通路網。
3	110	高雄國土計畫	在既有捷運系統、環狀輕軌捷運建設（第一階段）、4大次轉運樞紐（鳳山、岡山、小港、旗山轉運站）、鐵路地下化工程，以及2大主要轉運樞紐（高雄、左營轉運站）等運輸系統配合，規劃「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線」及「高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）」、「高雄捷運紅線延伸小港林園」及「輕軌旗津線」等公共運輸，另有「高鐵延伸屏東」之規劃作業亦將持續辦理。	本計畫得依循高雄國土計畫所規範之空間發展，並透過高雄大眾捷運系統黃線之建立，構建高雄市整體運輸路網，以提高整體運輸服務水準與運輸使用率，減少對高雄市國土的負面影響。
4	104	高雄都會區大眾捷運系統長期路網規劃	長期路網規劃係建構於既有現有紅橘兩線下，考量都會區整體社經發展，配合高雄多功能經貿園區、南科高雄科學園區及屏東第二代加工出口區等重大經建計畫之推動，透過運輸需求的預測，環境限制面、潛力面及環境敏感地分析後，規劃包含屏東及岡山、路竹等延伸線及都會核心區之輕軌捷運路線。	該計畫透過高雄大眾捷運系統黃線的具體規劃，擴大紅、橘兩線及環狀輕軌之服務園域。
5	109	變更高雄多功能經貿園區都市計畫通盤檢討	為配合亞太營運中心之發展、高雄港區轉型計畫，並整合加工出口區、整合高雄港區水岸及都市空間資源，以促進舊港區及周邊地區整體轉型開發。	本計畫構建高雄市整體運輸路網，自烏松區連接至多功能經貿園區，提高整體運輸服務水準，並帶動高雄整體發展。
6	110	大林蒲遷村安置計畫書（草案）	大林蒲聚落緊鄰臨海工業區，長期被煉油廠、發電廠、煉鋼廠與貨櫃中心等包圍，承受高度環境污染的風險，地方因而有遷村或改善環境的民意反映。	本計畫為發展整體運輸路網系統之一環，整體路網經大林蒲遷村周邊地區，可望提升周邊地區運輸服務水準。

第三章 發展現況分析

第一節 自然環境、災害潛勢情形及人口概況

一、地理位置

烏松（仁美地區）都市計畫位高雄市烏松區東側，東以烏松區行政界線及安崎路東側約 50 公尺處為界，西與澄清湖特定區計畫及鳳山都市計畫區界線相接，南與大坪頂以東地區都市計畫區界線相接，北至觀音禪寺西北側山頭，包括仁美、華美二里之全部及埜埔、大竹二里之部分。

二、氣候

烏松區位於北迴歸線之南，受到地形影響，屬於熱帶氣候，年均溫約23~26℃，夏季高溫多雨，冬季則受副熱帶高壓帶南移籠罩影響。

三、水文

- (一) 由多元地形地勢形成之自然藍帶區內有澄清湖、埜塘與濕地、夢裡頭前山埜塘、小貝湖遺址埜塘、赤山丘陵漲皮湖、自然形成之尖山嶺羽狀山溝等，塑造豐富多元之自然地景。
- (二) 因應農田灌溉與生活排水所形成之人工藍帶包括中央洪氾平原區之東西向水圳溝渠、及曹公新舊圳、青埔大排、仁美排水、埜埔排水及其他排水系統等。

四、災害發生歷史及特性、災害潛勢情形

(一) 災害歷史

1. 風災：

(1) 碧利斯颱風：

- A. 發生時間：八十九年八月二十七日。
- B. 災情：因碧利斯颱風挾帶豪雨，引發高屏溪溪水暴漲，致高屏大橋橋面下陷，造成車輛十七輛滑落，二十二人受傷等災情。

(2) 納莉颱風：

- A. 發生時間：九十年九月十八日。
- B. 災情：仁武、大樹、大寮、鳳山、烏松、田寮、湖內、岡山、橋頭、永安、燕巢、大社、梓官、阿蓮、甲仙、三民、六龜、杉林、旗山、桃源及內門等地區淹水、南橫公路多處坍方道路中斷、高屏溪溪水暴漲道路中斷等災情。

2. 水災~七一一水災（潭美颱風）：

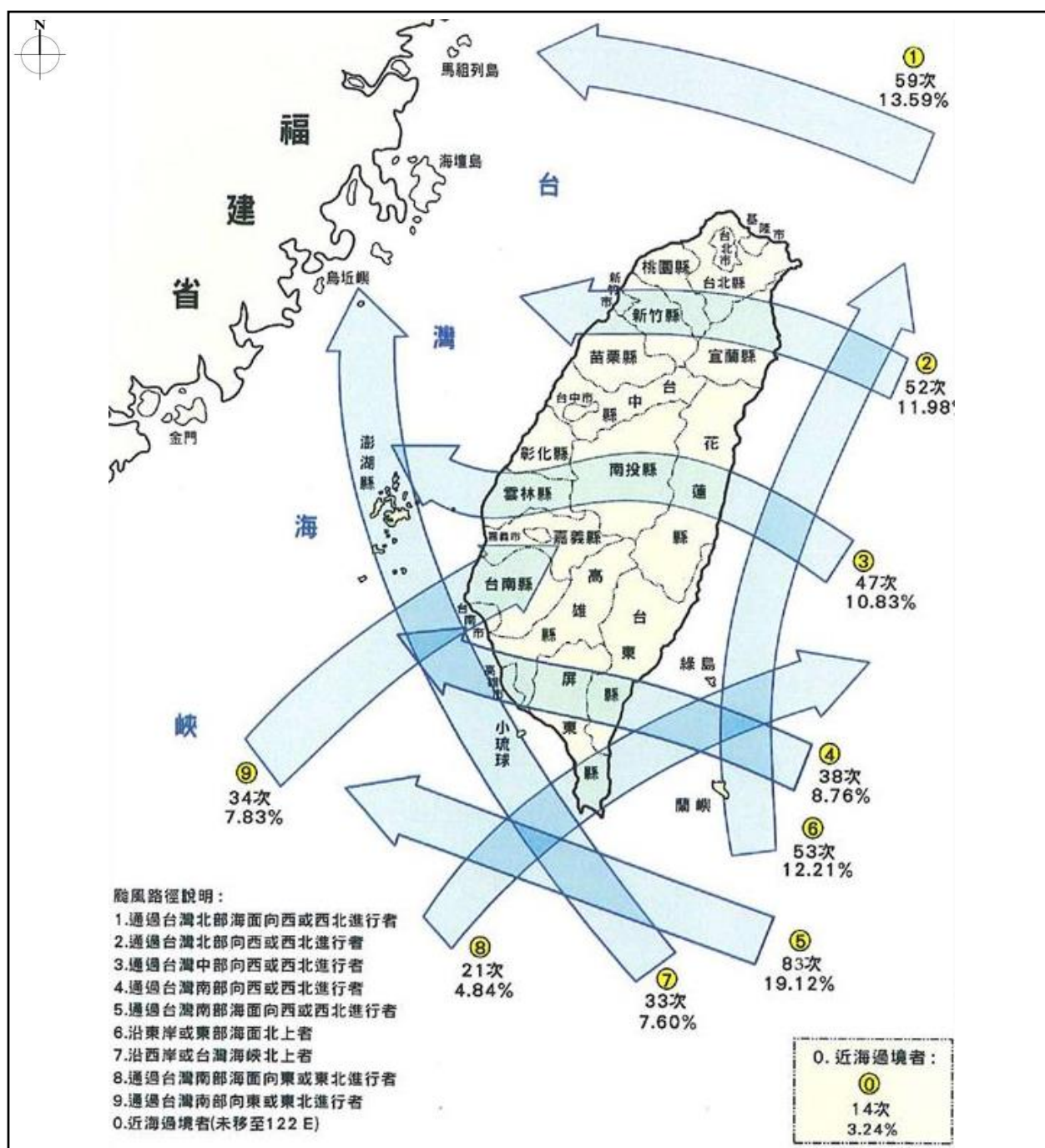
- (1) 發生時間：九十年七月十一日。
- (2) 災情：造成鳳山、大寮、仁武、橋頭、梓官、大樹、大社、阿蓮、旗山及岡山等地區嚴重積水（大樓地下室積水、車子泡水）等災情。

3. 重大火災~飛耐速自動化股份有限公司（高雄市鳥松區中正路一〇一之十七號）：

- (1) 發生時間：八十九年八月二十四日。
- (2) 災情：財物損失新台幣壹仟參佰貳拾伍萬元。

(二) 環境敏感地

根據環境敏感區位套疊分析結果，鳥松（仁美地區）都市計畫位屬洪水平原敏感地，歷史災害特性以水災為主，主要易淹水地區包括計畫區西側銜接澄清湖特定區的鳳山平原一帶，其次為美山路、神農路交叉口一帶農業區，以及計畫區東南側曹公新圳匯入大寮地區一帶。



資料來源：中央氣象局。

圖 3-1-1 侵臺颱風路徑圖

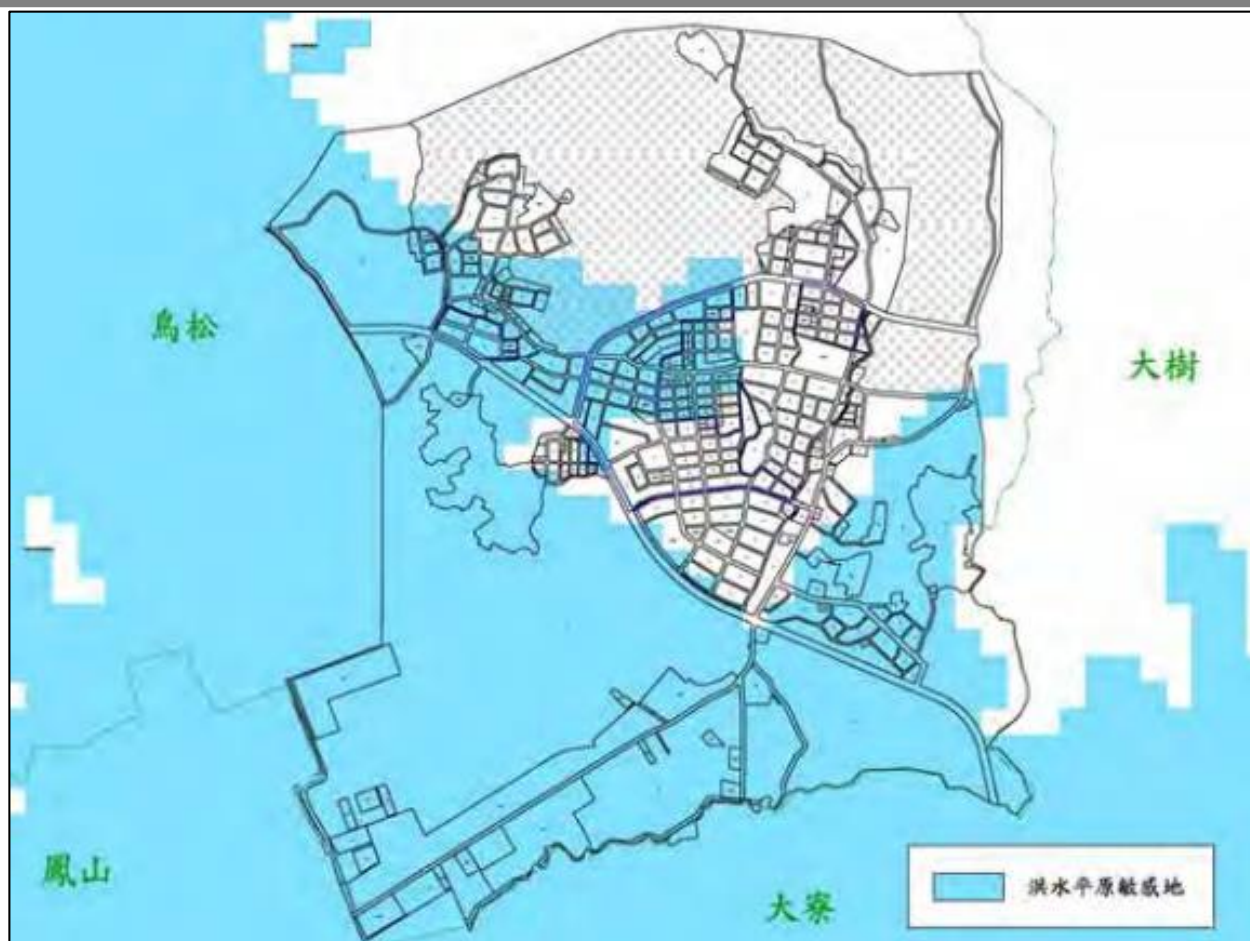


圖 3-1-2 洪水平原生態敏感地區示意圖

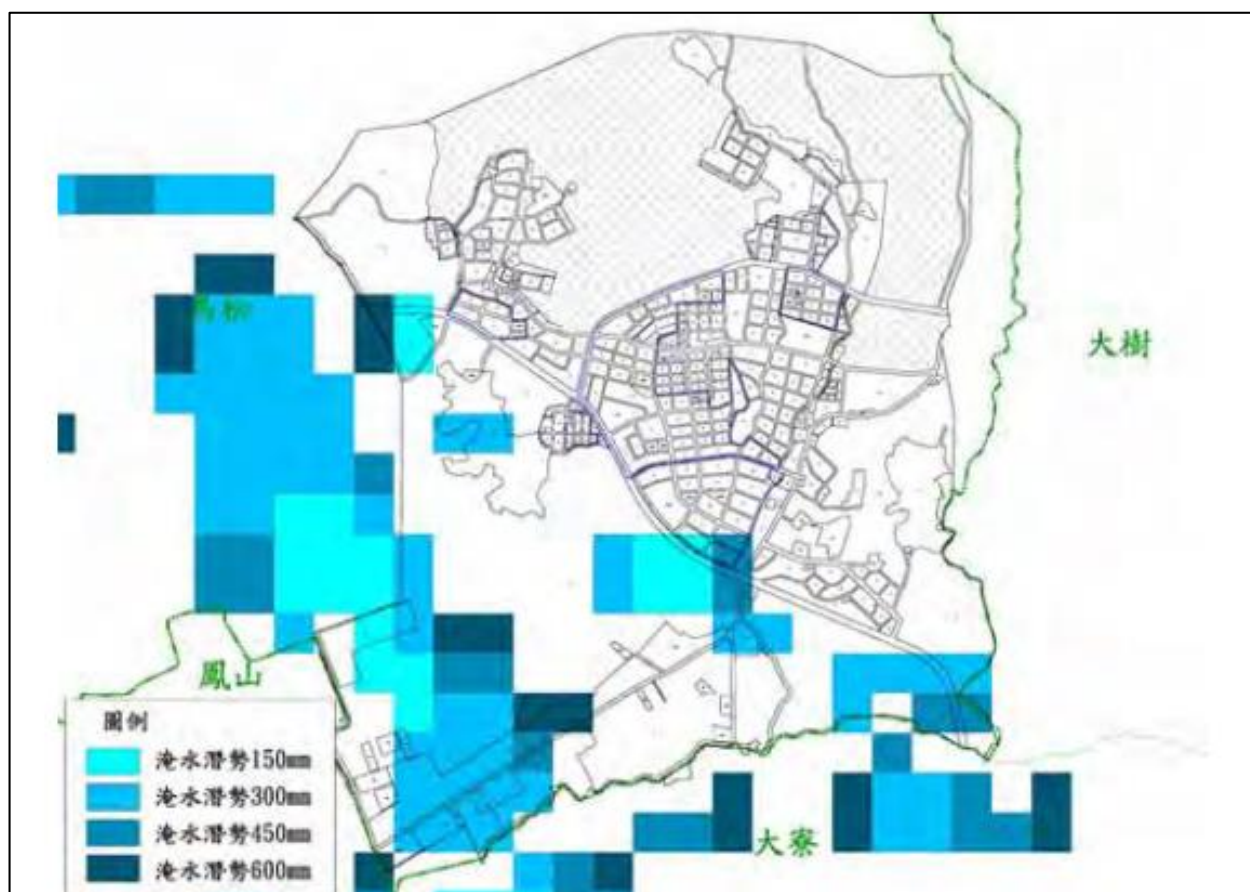


圖 3-1-3 淹水潛勢示意圖

五、人口

從歷年人口數來看，鳥松區（原鳥松鄉）民國90年底人口數為38,718人，至民國100年底人口數43,191人，10年間增加4,473人，平均成長率1.22%；鳥松（仁美地區）都市計畫人口民國90年底16,000人，至民國99年底16,441人，雖然年平均成長率為-0.35%。但期間增加了309人，歷年計畫區人口佔全區人口平均比例約38.60%。

六、交通運輸系統

鳥松區為鳳山地區南北向往來之必經，以縣183號道路為主幹，北往仁武、大社，抵楠梓交流道上高速公路；南接鳳山後，轉屏東與高雄是。本區境內則貫穿夢裡、鳥松，亦為區內之南北動脈。縣183沿線為南、高地區主要工商業集中帶，生產與建設事業發達，尤其鳥松區之鄰近地區，均為高雄地區的石化生產重鎮，遂使貨運車流形成鳥松區公路運輸特色之一。興建中南二高自鄰近仁武經過，未來將銜接高鐵左營終點站，並為通往屏東、旗山、台南的新交通動線。

鳥松區平面公路路網以縣183號道路（鳳仁路）為主幹，目前運輸角色已形吃重，未來南二高高鐵環線通車後，預料將形成鳥松區一大交通瓶頸點。有美山路、美庄路，為通往大樹、鳳山的捷徑，但路況不佳，上下班尖峰時刻堵車情形嚴重。

（一）聯外道路

鳥松區主要聯外道路有183縣道（中正路）與183支線（大埤路），分述如下：

1. 183 縣道（中正路）

其是鳥松區南北向的主要道路，北接仁武區通往楠梓；南連鳳山區通往屏東，路面寬度約21.6~24.0公尺。

2. 183 乙線（大埤路）

其為鳥松區東西向的要道，往西經澄清湖風景區可到原高雄縣、市接界處，接台一號線及神農路；也可經由仁美里分別到鳳山、後庄火車站或前往東邊的大樹區，路面寬度約20.0~23.6公尺。

（二）區內主要道路

1. 東西向系統

其為與大埤路平行之東西向道路構成。由北往南依序為東山路、夢裡路、立群路、學堂路、大同路、松埔路、文前路、大仁東路、神農路、大埤路、忠誠路、山水路、大同路。

2. 南北向系統

其為與中正路平行之南北向道路構成。由東往西依序為北平路、大竹路、美山路、美庄路、介壽路、中山路、仁美路、埤埔路、水管路、中正路、仁慈路、大仁北路、大仁南路、鳥松路、大智路、濱湖路、環湖路、球場路、山腳路、大昌路、本館路、本昌路。

3. 聯外道路服務水準

(1) 縣183

與高速公路平行，為仁武、鳳山一帶重要南北向道路，往北尖峰時段為上午8點至9點，往南尖峰時段為下午5點至6點，道路服務水準雖可維持C級，惟其車種組成複雜，重車比例達6%，為客貨運輸比例皆高路段。

(2) 縣道183乙

為鳥松、鳳山等地區通往澄清湖觀光地區唯一通道，道路設計中央、快慢分隔，僅雙車道，尖峰時段主要集中於下午5點至6點，服務水準C級。



圖 3-1-4 交通運輸系統示意圖

第二節 土地使用現況

Y1站計畫範圍位於高雄市鳥松區神農路南側，現況為一般商業使用及墓地使用，周邊多為住宅使用及農作，北側住宅使用多為住商混合之建物，往東神農路可通往鳥松仁美地區，往西為澄清湖，詳如圖3-2-1所示。

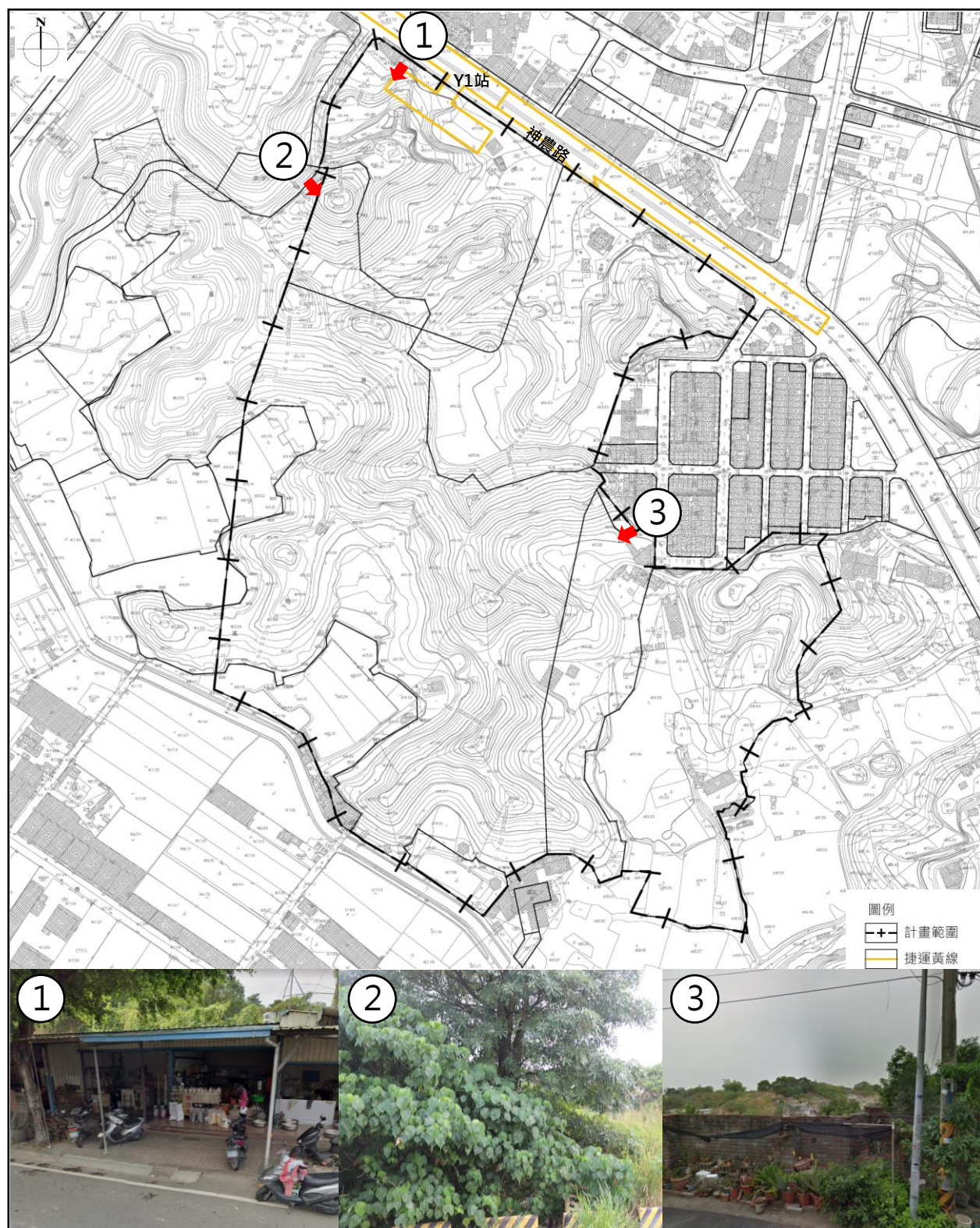


圖 3-2-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y1 站周邊土地使用現況示意圖

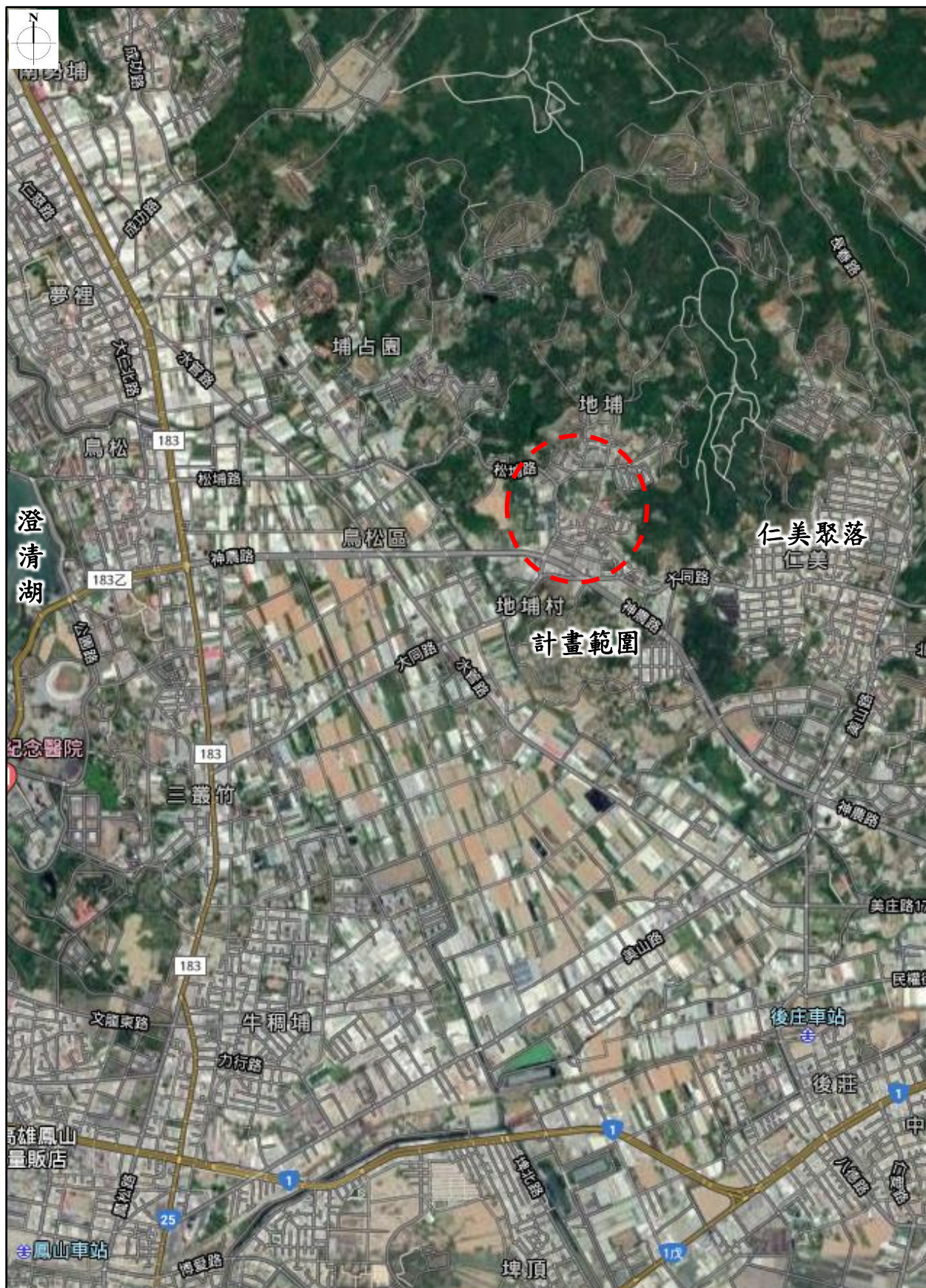


圖 3-2-2 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y1 站周邊地區示意圖

第三節 土地權屬概況

Y1站為鳥松區大德段119地號等土地，計畫面積約為22.9400公頃，多為私人土地，其餘則為財政部國有財產署、行政院農業委員會農田水利署管理之國有土地以及高雄市殯葬管理處管理之市有土地，詳如表3-3-1、圖3-3-1所示。

表 3-3-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y1 站土地清冊綜整表

行政區	地段	土地權屬	筆數	面積 (公頃)	權屬占比 (%)	管理機關
鳥松區	大德段	國有	86	7.3573	32.07	財政部國有財產署、行政院農業委員會農田水利署
		市有	12	3.1155	13.58	高雄市殯葬管理處
小計			98	10.4728	45.65	-
鳥松區	大德段	私人	142	12.4672	54.35	-
小計			142	12.4672	54.35	-
合計			240	22.9400	100.00	-

註：實際面積仍以實際分割測量為準。

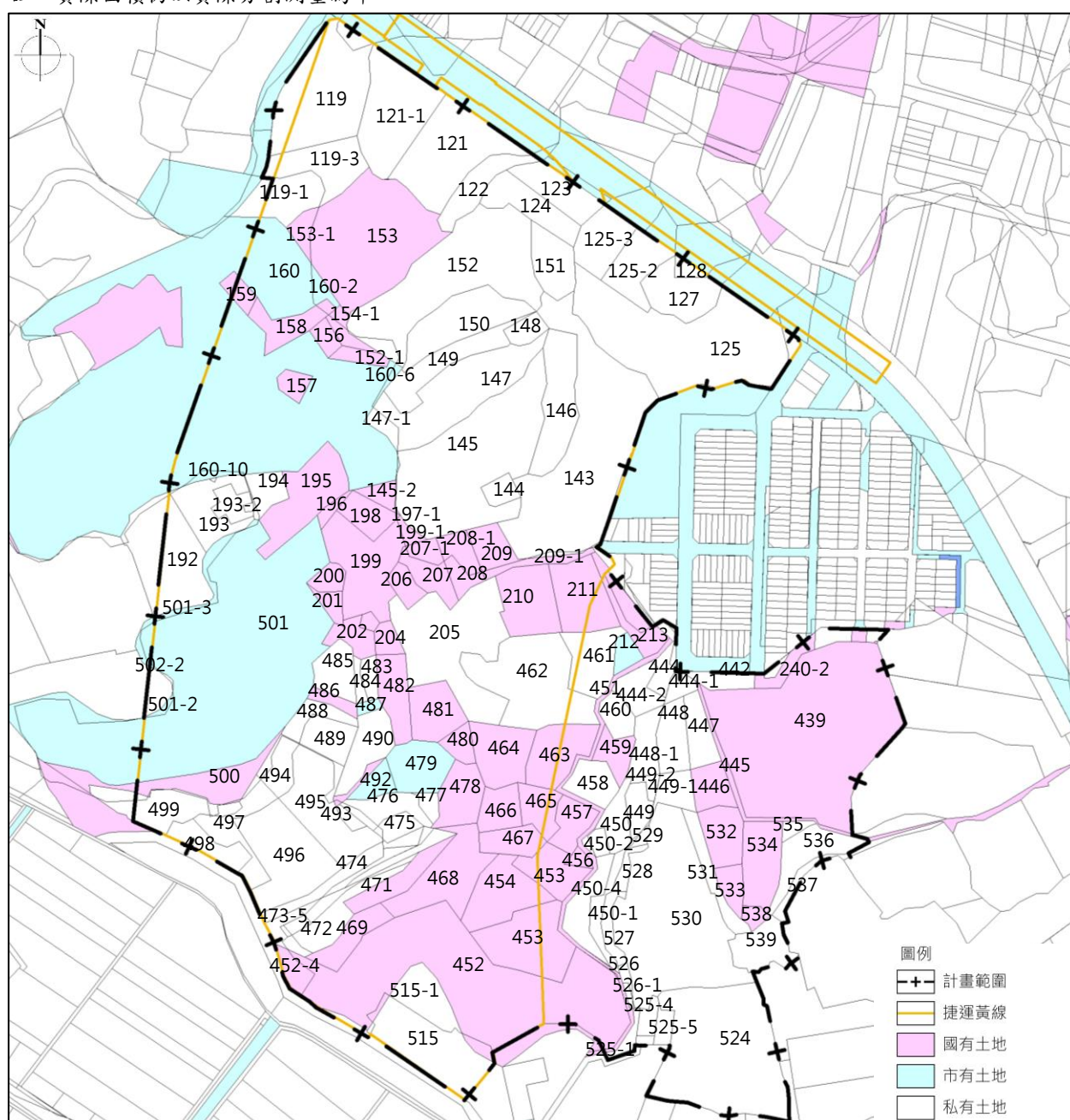


圖 3-3-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y1 站土地權屬示意圖

第四節 交通運輸現況及交通衝擊分析

本節將先針對Y1 站之道路系統、大眾運輸系統以及Y1 站所在神農路之現況道路車道配置、道路服務水準進行說明，進而再說明捷運黃線開發後神農路之道路服務水準、捷運營運後道路配置以及改善建議等。

一、交通運輸現況

(一) 道路系統

Y1 站周邊500公尺範圍之主要道路為神農路、大同路及松埔路，主要道路皆為雙向道路。

(二) 自行車道系統

車站周邊500公尺範圍內無自行車道設置。

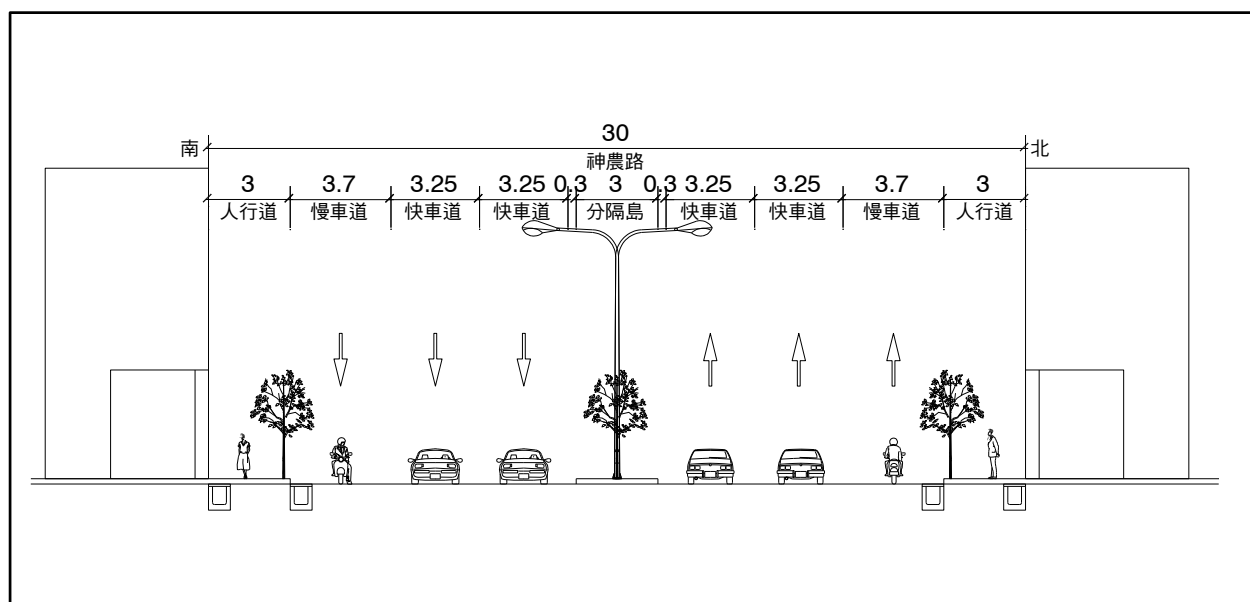
(三) 大眾運輸系統

鄰近車站的公車站：松埔路口（圓照寺）站、埤埔站。

二、現況道路服務水準

Y1 站位於烏松區神農路，神農路段現況路寬為30公尺，雙向各布設2快1慢車道與1人行道，快車道皆為3.25公尺，慢車道為3.7公尺，人行道為3公尺，分隔島為3公尺，其配置圖詳如圖3-4-1所示。

依「高雄都會區大眾捷運系統都會線(黃線)建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」調查資料顯示，烏松區神農路往東方向及往西方向之道路服務水準分別為C級及D級。



資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

圖 3-4-1 烏松區神農路現況配置示意圖

三、捷運黃線開發後之道路服務水準及影響

Y1 站為地上三層島式月台車站，捷運路線從Y1 至Y2 間係由高架進入地下，路中央會設置出土段與高架段，出土段占用路面寬度約11公尺，高架段占用路面寬度約3公尺，為維持單向4車道與保留人行空間，出土段將整併外側快車道與慢車道為混合車道，另設置2公尺寬的人行道。而神農路因中央分隔島較窄，建議加寬中央分隔，以利在路口時可設置左轉專用車道。另外因本段所在道路的人行道鋪面較老舊，建議一併更新鋪面，完工後斷面與改善建議彙整詳如表3-4-1所示。

捷運車站營運後周邊道路績效影響，周邊道路的交通服務水準皆在C級以上，詳如表3-4-2所示。

表 3-4-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線營運後 Y1 站周邊道路配置表

道路	路段起	路段迄	斷面	與現況差異	其他改善建議
神農路	美山路	大同路		中央分隔留設3公尺空間設置墩柱，原外側快車道與慢車道整併為4.5公尺寬的混合車道，並留設停車帶。	人行道鋪面改善。
神農路	大同路	曹公新圳		慢車道增寬為3.75公尺。	人行道鋪面改善。

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

表 3-4-2 高雄都會區大眾捷運系統黃線營運後 Y1 站周邊道路績效影響表

道路名稱	起	迄	方向	現況				完工後			
				道路容量 (PCU)	交通量[1] (PCU/hr)	V/C	服務水準	道路容量 (PCU)	交通量[2] (PCU/hr)	V/C	服務水準
神農路	水管路	中正路	往東	2,500	1,632	0.65	C	2,500	1,448	0.58	B
			往西	2,500	1,886	0.75	D	2,500	1,718	0.69	C

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

第四章 高雄都會區大眾捷運系統黃線計畫概要

本章摘錄「高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」之有關捷運黃線發展願景與定位、行經路線等，說明如下。

第一節 高雄都會區大眾捷運系統黃線發展願景與定位

一、發展願景

捷運黃線路線行經三民、新興、苓雅、前鎮、鳳山、鳥松等行政區，沿線所及屬高雄市發展核心，各站周邊都市空間型態及發展條件各異，Y1站至Y15站分別位於澄清湖風景區、文教區、都會商業圈、亞洲新灣區；Y16站至Y23站則跨越了鳳山副都心、藝術展演中心、在地生活圈等。捷運黃線沿線所經地區多屬發展密度較高之高雄都會核心區，期待藉由捷運黃線之建設，完善強化高雄核心都會區大眾交通運輸機能，積極打造都市綠色路網。

依據高雄市國土計畫空間發展構想，以動力城市、地景保育、產業升級、永續海洋四大構想內涵，運用海港優勢、地景魅力與產業特性建構高雄市國際都市格局，捷運黃線位於動力城市區，並行經產業升級軸，透過對車站周邊各地區既有發展優勢之評估，進行發展重心與軸線之微調，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，配合舒適安全之步行空間規劃設計，建構以人行與自行車動線為發展主軸的綠色生活鄰里，創造靈活而多樣化的 Green-TOD 城市環境，逐步落實TOD理念。

二、計畫目標

- (一) 提供都會核心區間之便捷密集大眾運輸服務，提昇整體運輸系統綜效。
- (二) 串連沿線的周邊醫療、大專院校、觀光資源、文創產業等。
- (三) 凝聚灣區經貿發展及引導都會核心區都市更新。

三、功能定位

捷運黃線之服務功能定位為亞洲新灣區與高雄市東側核心區間往來之運輸骨幹，除可服務高雄市核心區東側路廊之主要公共運輸旅次，並可透過轉乘環狀輕軌、公車總站、高雄捷運、台鐵等既有大眾運輸系統，達到擴充大眾運輸路網之效果，捷運黃線之功能定位說明如下：

- (一) 服務核心區主要廊帶通勤旅次，減輕道路負荷

捷運黃線行經主要道路包括三多路、中山路、民權路、民生路、民族路、建工路、本館路、澄清路、大埤路、神農路、鎮中路、五甲路、南京路，其中民族路、建工路、本館路、澄清路、大埤路等道路尖峰時段服務水準約在D~F級，交通運轉狀況不佳。為紓解尖峰時段壅塞車流、提升沿線民眾之生活品質，捷運黃線將以服務沿線民眾通勤旅次，希望藉此降低私人運具使用。

(二) 為軌道系統提供接駁服務

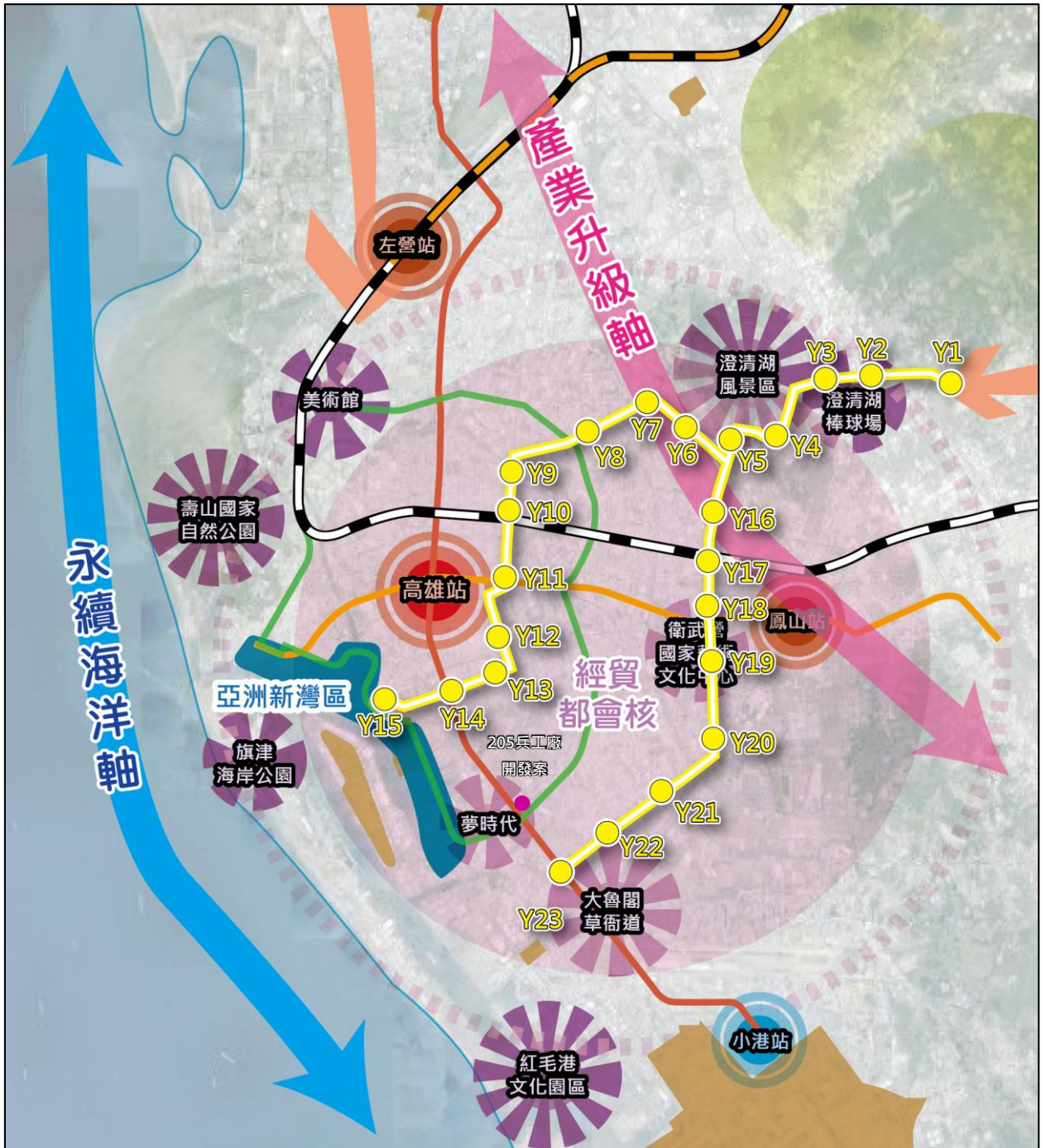
捷運黃線鄰近軌道系統主要有高鐵、台鐵、高雄捷運紅、橘線及環狀輕軌，未來在捷運黃線實現後，將可與既有捷運紅橘線、環狀輕軌，構成高雄都會核心區之「雙軸雙環」路網，若再搭配台鐵捷運化後新左營站至鳳山站間各車站，將可在此兩環範圍內，提供軌道運輸服務之便捷路網，將可大幅強化公共運輸服務，提升高雄市綠色運輸使用比率。

(三) 紓解核心區壅塞車流

捷運黃線所在地區因人口密度高，路線行經道路如建工路、本館路、五甲路以及三多路、澄清路等部分路段等道路，其道路寬度皆不及20公尺，車道配置以雙向2車道為主，加上路邊雙邊停車、尖峰時段私人運具旅次高，交通壅塞難以改善。依高雄市城鄉發展願景，核心區為高雄市最重要之人流、物流匯集核心，未來發展將指日可待。捷運系統之興建，將可發揮移轉部分私人運具，紓解沿線地區壅塞車流之功能。

(四) 便利核心區聯外運輸，促進地區發展

捷運黃線行經以及鄰近之都市計畫區為高雄市都市計畫（凹子底地區細部計畫、灣子內地區細部計畫、三民地區細部計畫、前金、新興、苓雅地區細部計畫、前鎮及苓雅部分地區細部計畫、崗山仔地區細部計畫、臨海特定區細部計畫、高雄多功能經貿園區特定區計畫等），以及澄清湖特定區計畫、鳳山都市計畫，未來將吸引大量就業人口，帶動周邊住宅區與商業區之發展。但核心區之聯外道路仍是影響該地區發展之關鍵因素，若能藉由捷運系統的興建，將可進一步改善核心區之聯外交通，提升土地開發效益，賡續地區發展。



資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

圖 4-1-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線發展願景示意圖

四、車站周邊地區都市機能定位

捷運黃線透過各車站本身功能定位及周邊都市空間機能，就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。

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。

(一) Y1、Y2 區域產業發展基地

Y1站北側現況為住宅區，南側為都市計畫農業區，部分作為工業倉儲使用，主要分布於水管路、美山路、學堂路與北平路等沿線兩側；Y2站周邊土地為都市計畫農業區，商業使用、製造業主要分布於神農路以北；而部份旱田、水田以及果園主要分布於神農路以南、水管路以東。未來透過捷運系統及良善的交通動線規劃，提升區域可及性並劃設產業園區，成為適合工商發展的產業基地。

(二) Y3~Y5 湖畔樂活養生中心

Y3站鄰近澄清湖及澄清湖棒球場，提供市民休閒遊憩及運動之處；Y4站鄰近高雄長庚醫院，提供完善醫療服務；Y5站鄰近正修科技大學、高雄圓山飯店及澄清湖，具豐富觀光遊憩資源。配合捷運站位，完善綠色運輸系統，提升遊憩服務水準，打造優質友善的生活環境。

(三) Y6~Y13、Y16 都會商貿生活核心

Y6為新興發展之區域，周圍土地以住宅為主，具發展潛力；Y7、Y8、Y9站鄰近高雄醫學大學、高雄高工、國立高雄應用科技大學、正興國小，立志高中、育英醫專等學校，多為住商混合模式，同Y10站無明顯商業發展，為舒適寧靜住宅社區為主，未來將設有台鐵民族站；Y11站鄰近高雄文化中心、市民藝術大道，提供完善休閒活動場域；Y12及Y13站鄰近高雄市政府四維行政中心、各銀行分行；Y16站鄰近陽明國中、國立鳳山高級中學、青年國中、中山國小文教區，周邊生活機能完善。未來透過捷運出入口設置，友善人行動線及開放空間，合理配置自行車道。Y8站亦有與環狀輕軌C28站外轉乘之規劃，以增加站區與周邊重要生活節點及商貿中心之串連，給予各學區安全可及的通學環境，強化生活機能與在地連結，帶動周邊地區商業發展，打造宜居、友善、便捷的都會生活。

(四) Y14、Y15 海洋流行文化中心

Y14站鄰近百貨據點，商業活動密集，未來將與捷運紅線R8站規劃站內轉乘通道；Y15站鄰近高雄展覽館、高雄港埠旅運中心、高雄市立圖書館總館，並可與輕軌C9站採站外轉乘連結。未來以捷運黃線、環狀輕軌及綠色網絡的建立，將各個文化節點及商業活動進行串連，配合亞洲新灣區之產業轉型，擴展高雄國際能見度，吸引國內外投資進駐，打造一流的高雄國際觀光門戶。

(五) Y17~Y19 藝文展演生活核心

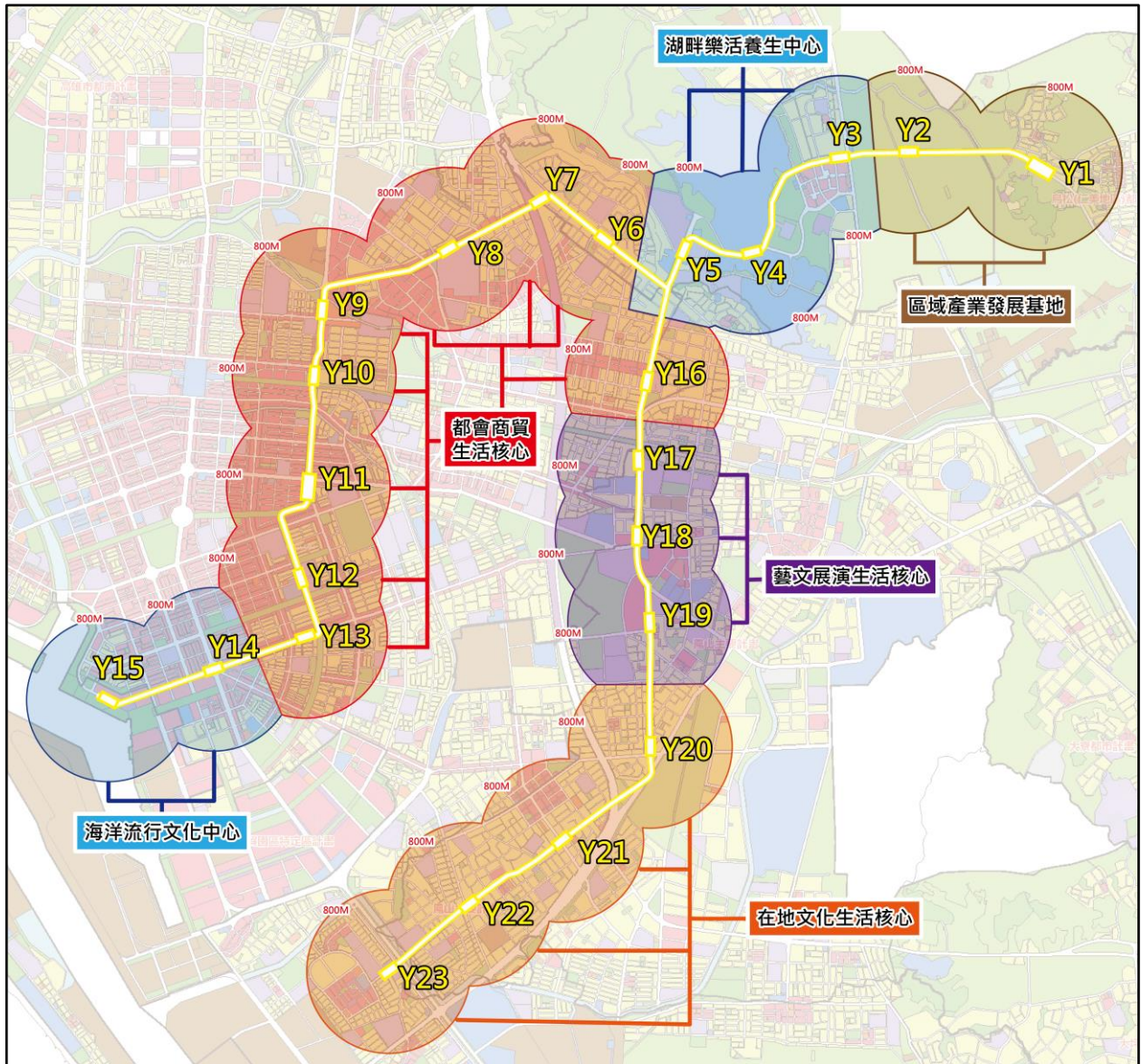
Y17站鄰近鳳山行政中心、台鐵正義車站、青年國中、鳳山國中、中山國小及多處公園綠地，生活機能完善；Y18站及Y19站鄰近國軍高雄總醫院、衛武營國家藝術文化中心，附近有鳳新國中、鳳甲國中、鳳西國中、鳳山高等，配合新設立的衛武營文化中心，未來高雄捷運黃線將成為各學區，及體驗藝術展演空間的重要交通模式，與環狀輕軌、台鐵正義車站相互建構便捷的綠色通行網絡，活絡地方發展，實踐TOD緊密城市發展導向的核心精神。

(六) Y20~Y23 在地文化生活核心

Y20站周圍土地利用多以住宅大樓與透天厝之住宅使用為主，沿街商業為輔，為舒適寧靜之住宅區；Y21站靠近五甲系統交流道，與Y22站同屬五甲生活圈範圍內，多為住商混合使用，其中Y22站周邊有數間學校與宮廟；Y23範圍內有六間學校，與捷運紅線相連接，周邊住宅多為老舊建築或鐵皮加蓋建築。經由捷運黃線系統之建置，增加地方發展動能，並結合信仰、活動、交通及在地美食，促使各車站成為地區重要生活中心，引導周邊發展及都市再生，發揚在地文化。

五、計畫效益

高雄都會區大眾捷運系統黃線完工後，將可提供都會核心區便捷與密集之大眾運輸服務、提昇區與區之間的整體運輸綜效。另外捷運黃線沿線串聯了眾多節點包括醫療資源（高雄長庚醫院、國軍高雄總醫院）、大專院校（正修科技大學、高雄醫學大學、國立高雄應用科技大學）、觀光資源（澄清湖及澄清湖棒球場、高雄圓山飯店、環狀輕軌、高雄展覽館、高雄港埠旅運中心）與文創產業（高雄文化中心、市民藝術大道、高雄市立圖書館總館、衛武營國家藝術文化中心）等，透過黃線的完工將得以凝聚亞洲新灣區經貿發展並引導都會核心區之都市更新。



資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

圖 4-1-2 高雄都會區大眾捷運系統黃線車站周邊地區機能定位示意圖

第二節 高雄都會區大眾捷運系統黃線行經路線

一、路線規劃原則

(一) 地區發展潛力

在路線與車站選取時，須考量該地區發展潛力，通常以人口居住密度較高，工商業較發達之地區為主，在進行路線選線時須蒐集都市計畫、土地使用計畫及相關重大開發建設計畫等納入整體考量。

捷運路線規劃時通常以車站為中心之500公尺半徑範圍視為捷運車站之直接步行範圍。在市中心人口密集地區，捷運旅客以步行為主，車站間距一般在800至1,000公尺，以符合大多數旅客之需要，此亦不致於使相鄰車站間步行服務範圍重疊太多，至於郊區之車站間距則多為1,000至2,000公尺，以維持捷運較佳之營運速率與舒適性。

(二) 道路交通與寬度條件

捷運路線採用高架或地下之建造方式，須考量地區發展特性及環境條件等，無論採用高架或地下方式興建均需相當之路權寬度，因此一般以寬度在25公尺以上且較為連貫之道路較適合佈設捷運，可減少因道路寬度不足須徵收拆遷民宅或路線穿越建物下方之可能及減低民怨產生。

(三) 工程可行性與營運可行性

捷運路線方案時，各路線方案均無法避免在某些區域與重大交通建設、地下重大管線、既有建物衝突或地形限制等問題，因此須蒐集相關資料據以研析其工程可行性，以期在研擬捷運路線方案之過程中，將工程衝突降至最低，適度降低工程造價，增加路線方案的經濟與財務效益，進而獲得中央政府之支持興建。此外，為應捷運路線列車營運調度與維修保養之需要，至少需要一座全功能機廠。

(四) 與捷運路網間銜接轉乘的便利性

在進行捷運路線選線評估前，應將既有計畫興建之捷運路線納入考量，由於捷運路線間甚或與其他軌道運輸系統間具有競合關係，捷運路線間平行距離不宜過短，以避免路線間之平行競爭。因此，如增加之捷運路線可與既有的捷運路線透過良好的銜接轉乘，佈設成一完整之路網，可創造較原來單獨路線營運時更高之運量結果，以發揮最佳之運輸效益。

(五) 運輸效益與環境衝擊

評估運輸效益，除分析預測在車站500公尺半徑範圍內之服務可及性，即服務之居住及就業人口外，對於公車營運成本節省、公車肇事成本之節省與公車、私人旅次移轉至捷運等使道路交通流暢，行車速率提高，以及整體旅行時間節省等均為運輸效益評估之項目內容。捷運路線之規劃，是否對環境產生衝擊也是在規劃時必先考量的，所謂對環境之影響包括路線施工期間及完工之後可能帶來對自然生態及景觀的噪音、振動、交通衝擊等之影響。

(六) 地方民意建議

近年來捷運路線陸續完工通車之後，捷運沿線之民眾充份享受捷運所帶來之舒適與便捷，因此居住在尚無捷運服務地區之民眾，往往會提出捷運延伸服務或新闢捷運路線之建議。基於在地民眾對地區之深入瞭解其所提出的建議構想，可促使規劃結果更加完善，並視工作進度適時與相關單位溝通協調、舉辦地方說明會等，據以廣採民意，以為路線檢討調整之參考依據。

在走廊研究（綜合規劃）期間，亦必須依法辦理公聽會，再次蒐集地區民眾、專家學者與地方意見領袖等之意見，期能進行充分之溝通，使該規劃案獲得地方與政府間取得共識。

(七) 路權劃設原則

依據「大眾捷運法」、「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」及「大眾捷運系統兩側之禁建限建辦法」路權劃設原則辦理。

(八) 捷運黃線路線之佈設，依據下列原則考量：

1. 工程考量原則

- (1) 路線平面線形符合營運需求。
- (2) 路線縱坡線形符合營運需求。
- (3) 跨越路線之淨空需求。

2. 設施用地取得原則

- (1) 優先使用公共設施用地或公有土地。
- (2) 使用公營事業機構之土地。
- (3) 使用空地或較低矮窳陋建物之私有地。
- (4) 以土地開發方式辦理以減少用地徵收及建物拆遷。

3. 其他

- (1) 減輕對地面交通之衝擊。
- (2) 降低工程困難性。
- (3) 降低工程經費。
- (4) 參酌地方民意建議。

二、捷運黃線行經路線

捷運黃線行經路線為一倒Y字形，可分為建工民族路段及澄清五甲路段，路線行經高雄市鳥松、三民、鳳山、苓雅、新興及前鎮區等6個行政區域。

建工民族路段起於國道7號規劃路廊東側之神農路（機廠），路線往西沿神農路穿越國道7號，再沿大埤路（長庚醫院、棒球場）至澄清路後南轉至本館路，續往西至建工路（高雄科技大學）再南轉往民族路、民生路及民權路四維行政中心，再西轉三多路至亞洲新灣區，路線總長約14.647公里，共設置15個車站及一座主維修機廠，其中，路線於Y8站、Y10站、Y11站、Y14站及Y15站分別與環狀輕軌C28站、台鐵民族站、捷運橘線O6站、捷運紅線R8站及環狀輕軌C9站轉乘。

澄清五甲路段起於神農路，於神農路、大埤路及澄清路部份路段與建工民族線共線共站，本路線至澄清路/本館路路口後，續沿澄清路（鳳山行政中心）南下再銜接國泰路（市議會、衛武營國家藝術文化中心）、南京路後西轉五甲路，再往南至鎮中路（前鎮區公所），路線總長約13.19公里，共設置13個車站，其中建工民族線共線長度約4.926公里，5個車站共站，路線於Y17站、Y18站及Y23站分別與台鐵正義站、捷運橘線O10站及捷運紅線R5站轉乘，路線圖詳如圖4-2-1所示。



資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

圖 4-2-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線綜合規劃路線圖

捷運黃線路線經過烏松（仁美地區）都市計畫、澄清湖特定區計畫、鳳山主要計畫、原高雄市都市計畫共4處都市計畫區，詳如表4-2-1及圖4-2-2所示。

表 4-2-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線行經都市計畫區綜整表

都市計畫區	場站編號
烏松（仁美地區）都市計畫	Y1
澄清湖特定區計畫	Y2、Y3、Y4、Y5、Y6、Y7
原高雄市主要計畫	Y7、Y8、Y9、Y10、Y11、Y12、Y13、Y14、Y15、Y16、Y18、Y23
鳳山都市計畫	Y17、Y18、Y19、Y20、Y21、Y22

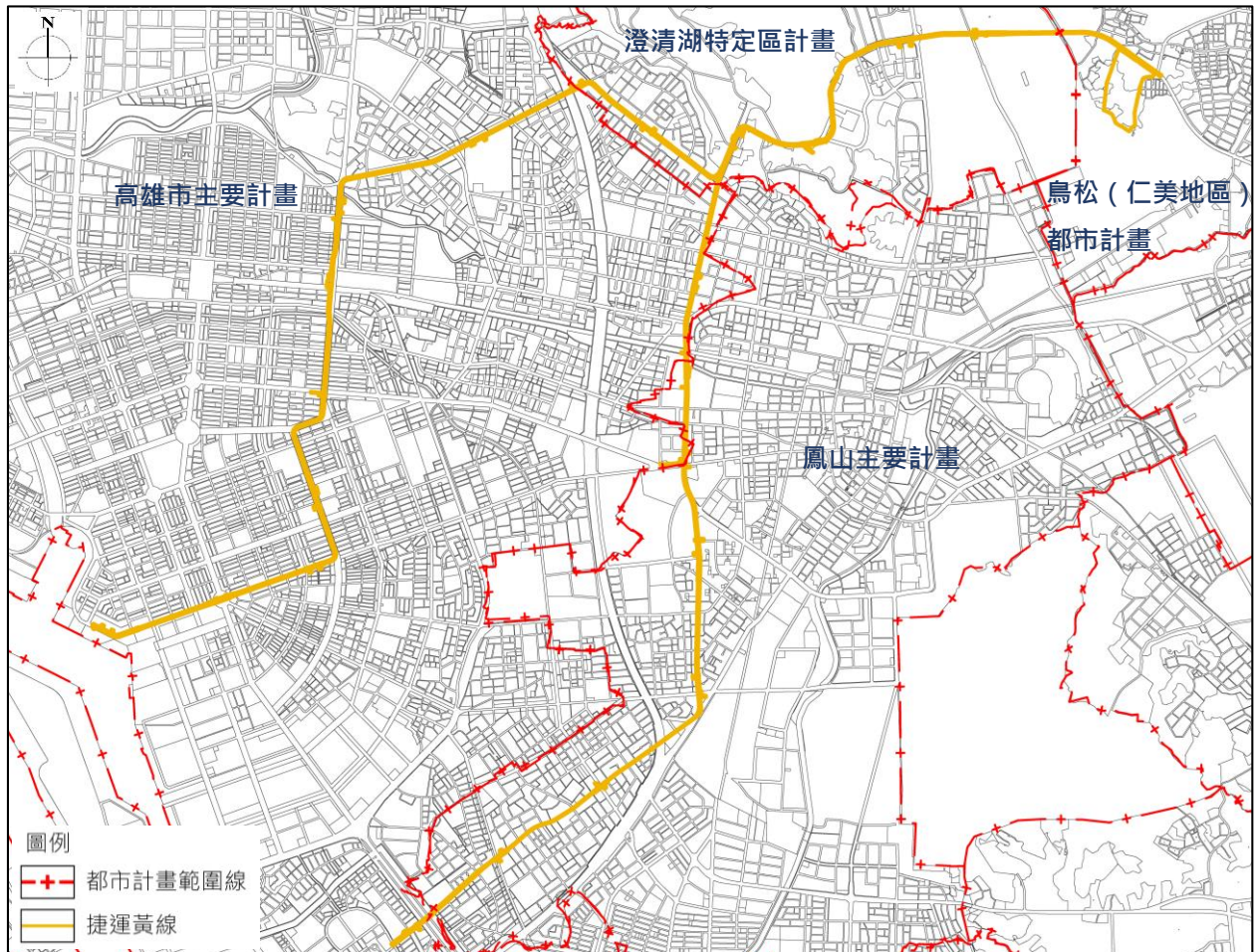


圖 4-2-2 高雄都會區大眾捷運系統黃線行經路線涉及都市計畫區示意圖

三、捷運黃線車站規劃區位遴選原則

(一) 旅次量

為提高旅次量需提供良好的車站可行性，在車站的服務範圍內，除提供步行的旅運外，亦提供各種轉乘服務的設施，包括公車、汽車、機車與自行車，使旅客可以快速而便利的進出車站。除了轉乘設施外，基地的選擇也是提高旅次量的重要因素，車站應位於重要路口或特定的人群聚集地點。

(二) 車站間距

為方便旅客的搭乘，在考量系統營運的速度、車站的服務範圍及合理的步行距離，車站的間距在市中心通常控制在800~1,000公尺之間，而在郊區則可稍微拉大車站間距，維持在1,000~2,000公尺間，但仍需綜合考量路線的地形、地貌、開發狀況、土地使用、交通狀況等條件而定。

(三) 建造型式

高架及地下的建造型式，對車站及相關出入口位置的選定有很大的影響，高架車站對環境的影響較大，不僅需避免對地面的交通產生衝擊，並需考量車站及路線周邊禁限建規定影響民眾的權益，宜選擇較空曠的環境設置。而地下車站雖對週邊環境影響較小，但卻需考量出入口與通風井的用地問題。

(四) 用地取得

為取得車站及出入口所需使用的土地，為降低民眾的抗爭，進而提高開發的效率，在可利用的土地中，其取得的順序如下；另公有土地採取協議使用或撥用，私有土地則儘可能以土地開發方式辦理。

1. 空地（公有為主）
2. 公共設施用地（含國有土地）
3. 公、民營事業用地（如中油、中華郵政、臺鐵、中華電信…）
4. 低度使用之土地（低矮老舊房舍）
5. 中度或高度使用之土地（無其他選擇時）

(五) 軌道定線

為了防止旅客在上下車時發生意外，同時便於殘障人士使用輪椅或輔助器具進出列車，在考量車輛的動靜態包絡線後，需控制月台邊緣與列車車門間的間距在7.5~10公分，因此車站宜設置在軌道的直線段，若在曲線段最大水平曲線半徑需大於1,000公尺。而為防止列車靠站後產生滑動，月台區軌道最大允許縱坡為0.3%，也因此車站位置會受限於軌道定線的規定。

(六) 重大管線之配合

在車站位置選定時，應避免與重要的公共設施管線衝突，尤其是採重力式佈設的地下幹管，包括雨、污水幹管、衛生下水道、渠道等。因為其管線高程不易配合任意更動，所以車站宜優先改慮避開，而其他地下、地上的重大管線與設施也需事先調查，若有衝突需事先協調遷移的可能性。

(七) 環境因素

若遇有特殊自然環境之敏感區域，或是歷史古蹟受文化資產保存法保護之區域，均應避免因設站或施工而破壞該區域。

(八) 都市發展

配合都市發展現況（如人口密集）或是都市計畫規劃，在未來具有發展潛力之區域，均應考量設站之可行性以促進地區之發展。

(九) 其他因素

如民意反應、政策考量、配合重大建設、地主參與等非技術之因素，在選擇車站位置時均應予以重視並加以考量。

四、捷運黃線車站之規劃設站必要性

(一) Y1 站

黃線機廠主要使用烏松鄉第三公墓用地，藉由公墓遷葬與捷運設置Y1車站，帶動仁美地區都市發展。

(二) Y2 站

規劃中的國道7號於神農路/水管路附近設置1處交流道，交流道與捷運站的結合，預期能成為交通核心並帶動本區的發展，成為連結仁美地區與烏松區之間的橋梁。

(三) Y3 站

Y3車站位於大埤路/公園路口，車站鄰近遊樂商業中心區，可同時服務烏松區居民、澄清湖棒球場觀眾及澄清湖遊客，並結合棒球場周邊開發成為烏松區發展契機。

(四) Y4 站

Y4車站設於高雄長庚醫院前大埤路段，緊臨長庚醫院地面停車場，因應高齡社會醫療需求量逐年增加，Y4站可提供長庚醫院更便利大眾運輸服務，約可提供長庚每日就醫2萬人次。

另車站出入口則考量民眾與醫療人員通勤的便利性，規劃一處出入口與現有停車場共構設計，並以地下連通方式直接導引就醫民眾至院區內；另一處出入口則規劃於長庚路與大埤路交會的三角空地內，以利院區職員進出職務宿舍。

(五) Y5 站

Y5站規劃於正修科大前之澄清路段，位處於高雄重要觀光休憩景點澄清湖風景區正門前，可提供更便利大眾運輸服務及交通運具選擇。除可提升鄰近正修科技大學之近二萬名學生的通勤品質，亦可服務周邊鄰近之文德里、本揚里、大華里民眾與鄰近環保局、圓山飯店之旅客，促進周邊地區發展。

因道路兩側人行設施寬度充裕，一處車站出入口規劃於正修科技大學立體停車場前之廣場用地，以服務學生與教職員通勤與前往澄清湖的旅客，另規劃西側出入口於臨山坡地的帶狀綠地，以利地方鄰里民眾搭乘。

(六) Y6 站

Y6站規劃於本館路上與和盛街路口，距Y05站約1,139公尺，以符合捷運系統適當站距。該區域為新興發展之區域，周邊地區多以住宅為主，可服務大華里居民通勤。另車站出入口則規劃於兩側尚未開發且完整的住宅區私有土地，採共構開發方式辦理。

(七) Y7 站

Y7站規劃於高速公路北側、本館路間的球場路段，該區域亦為新興發展之區域，周邊地區多以住宅為主，可服務大華里、本館里、本原里等地居民通勤。

由於周邊地區公有土地分布較少，且站區地面街道南側多已發展，且多為五層新建住宅，而北側則多為1-3層樓老舊住宅，故車站出入口規劃於北側低度發展之私有住宅區土地設置。

(八) Y8 站

Y8站規劃於高雄高工前之建功路段，鄰近高雄高工與高雄科大建功校區，周邊街道商業活動亦發展熱絡。本站可服務高雄高工3000多名學生與高雄科大建功校區12,000多名學生之通勤需求。亦可紓解周邊地區因人口稠密所帶來之交通壅塞與停車問題，提升鄰里居民的交通品質。

有關車站出入口則規劃於高雄高工與高雄科大建功校區之停車棚部分，學校用地之用地取得可行性較高，並與高雄科大建功校區的用地採共構開發方式辦理。

(九) Y9 站

Y9站規劃於十全滯洪池公園前民族路段，鄰近高雄醫學大學附設醫院與高雄果菜批發市場。因應高齡社會醫療需求量逐年增加，Y9站可提供高雄醫學大學附設醫院更便利大眾運輸服務，約可提供每日就醫約2萬人次。此外亦可服務鄰近各里的民眾通勤。

有關車站出入口為避免使用私有土地並確保用地取得之可行性，規劃一處出入口於十全滯洪池公園臨民族路側之批發市場用地；另一處出入口則規劃於愛國國小轉角之學校用地。

(十) Y10 站

Y10站規劃於台鐵廊道北側之民族路段，本站可轉乘台鐵民族車站，整合捷運與鐵路路網間之旅運需求，以提供更完善的交通服務予民眾，而本站亦位於高雄市區中心區段，捷運建設更能提升有關行政、商業發展。另車站出入口為確保用地取得無虞，規劃於車站西側之公園用地設置。

(十一) Y11 站

Y11站規劃於鼎新公園北側之民族路段，本站可轉乘高雄捷運橘線O6車站(信義國小站)，亦可提供高雄捷運各路線間的旅客轉乘，且Y11站亦位於高雄市區商業中心區段，有助於服務商務通勤的民眾使用。

考量與橘線轉運之必要性，車站出入口規劃於中正二路與民族二路的轉角之商業區私有土地並採共構開發方式辦理，另規劃新出入口並整併原O6車站4號出口；另一處出入口則規劃於鼎新公園，避免使用私有土地。

(十二) Y12 站

Y12站規劃於四維國小旁之民族路段，鄰高雄市政府四維行政中心、苓雅區公所、財政部國稅局苓雅稽徵所、復華中學，可服務復華中學1,800多名學生與公務機關人員通勤需求，亦有助於民眾洽公的便利性。此外周邊不乏大型商務設施，有助於推動高雄拓展國際商務交流中心。

為避免車站使用私人用地，降低用地取得之風險，車站一處出入口規劃設置於市政府四維行政中心前之機關用地；另一處出入口則設於民權輕鋼架停車場之停車場用地。

(十三) Y13 站

Y13站規劃於三多路上與復興三路路口，周邊地區為密集之住商混和都市型態，屬沿街型商業區，舊三多市場亦位於附近，Y13站有助於滿足周邊地區民眾之通勤需求，促進地方發展。受限於本站周邊地區公有土地較少，出入口規劃設置於南側商業區私有土地。

(十四) Y14 站

Y14車站規劃於中山二路與三多路路口，與高雄捷運紅線R8車站(三多商圈站)交會為轉乘車站，以強化高雄捷運路網流通運輸，且Y14站亦位於高雄市區商業中心，周邊大型百貨公司林立，商業交流與消費活動十分熱絡。捷運黃線之經過更有助於促進地方之商業發展、吸引觀光人潮，並有效改善現有道路交通壅塞的現象。R8車站現有的車站設施已預留Y14車站部份結構於軌道下方，Y14將與R8車站共用出入口。

(十五) Y15 站

Y15站規劃於海邊路現高雄港埠旅運中心一側，為高雄黃線之端點站，距Y14站約1.1公里，符合捷運系統適當站距。本站亦可與高雄輕軌旅運中心站轉乘，此外地處於亞洲新灣區的新興中心商業區，周邊觀光資源豐富，重大建設與招商項目亦不斷推出，黃線的進駐提供未來亞洲新灣區發展的基石。

有鑑於本站相鄰之特定經貿核心專用區局部為公有用地及私法人土地，用地取得較具可行性，採共構開發方式辦理，整併捷運設施與未來之開發項目，成就產、官、民多贏局面，促進區域發展。

(十六) Y16 站

Y16車站規劃於覺民路、褒揚東街間的澄清路段，距Y15站的站距約1.3公里，符合捷運系統適當站距。本站周圍為新興發展之區域，周圍土地以住商混合社區型態為主，近期周邊商業發展有朝向中高級餐飲事業的趨勢，捷運車站的設置有助於該區域新商業聚落發展成形，並服務周邊廣大里民。

車站出入口規劃於部分寶業滯洪池之學校用地，確保土地取得之可行性。另一處則規劃於褒揚東路與澄清路口東北角現況為低度開發之私有住宅區土地，採共構開發方式辦理。

(十七) Y17 站

Y17站規劃於鄰台鐵廊道南側之澄清路段，本站可轉乘台鐵正義車站，整合服務各路網間的旅運需求以提供更完善的交通服務。本站東側為鳳山高中，西南側鄰近高雄市政府鳳山行政中心。車站的可同時服務鳳山高中2000多名學生與鳳山行政中心機關及洽公人員的使用。

車站規劃三處出入口，北側於台鐵地下化後之路廊南側設置出入口，提供台鐵與捷運旅客之轉乘；西側使用鳳山高中西北角臨路的校園用地，提供鳳山高中學生通學之用；南側於鳳山行政中心停車場設置第三處出入口；此用地為公有機關用地與公有住宅區用地，可降低土地取得之難度。

(十八) Y18 站

Y18站規劃於三多一路北側的澄清路段，本站可轉乘高雄捷運橘線O10車站(衛武營站)，可完善整合高雄捷運各路線間的旅運流通。此外本站周邊設施繁多，其中鄰近車站的衛武營都會公園為高雄市區少有的大型綠地公園，設置於旁的衛武營國家藝術文化中心亦是高雄重要的新興文化建設。醫療類設施有國軍高雄醫院，每日有近2000人次的門診服務。文教事業有市立中正高中，學生人數約有1000多名學生，可預見本站通勤旅運的潛在需求。而在高雄鳳山中城建設計畫的推動下，鄰近的國泰重劃區亦將成為未來高雄新興發展的區段，藉由捷運新線的加入，可預期未來發展潛力。

Y18站規劃5處出入口，第一處使用現有建軍公車站東側部分公有商業區用地設置出入口，土地取得具備可行性。第二處使用車站東側公私有住宅區土地，採共構開發方式辦理。第三處將以地下連通道連接至國泰重劃區前的用地。第四處同樣將以地下連通道連接至衛武營國家藝術文化中心前的用地。第五處將沿現有建軍公車站南側的廣場用地連通至O10車站的5號出口，並重新規劃新建該出入口。

(十九) Y19 站

Y19站規劃於國興街、輜汽路間的南京路段，該區域亦為新興發展之區域，周圍土地以住宅為主。站址鄰近高雄市議會等機關設施，亦鄰近衛武營都會公園，除了服務公務機關人員與鄰近鳳新高中學生通勤，也服務市民生活通勤與旅運。

車站規劃兩處出入口，一處位於忠孝國中體育館南側鄰路的公有學校用地，可避免影響校園主要設施，亦確保用地取得可行性。另一處出入口則使用車站東側衛武營公有特定休閒商業專用區用地，採共構開發方式辦理。

(二十) Y20 站

Y20站規劃於瑞隆東路與南京路交叉路口北側南京路段，距Y19站的站距約1.2公里，符合捷運系統適當站距。該區域周圍土地以住宅為主，鄰近七老爺地區預計將重劃為五甲產業園區，未來可服務該產業園區，有助於服務里民通勤服務。

車站規劃兩處出入口，因該路段欠缺公有土地，故一處出入口設於車站西北側現為民宅的民用住宅區用地。另一處出入口則設於南側公有瑞隆三角公園用地，以確保用地取得可行性，同時預留未來銜接五甲產業園區之可行性。

(二十一) Y21 站

Y21站規劃於鳳南路與五甲一路交叉路口，距Y20站的站距約1.4公里，符合捷運系統適當站距。該區域周圍土地以住商混合的民宅為主，車站可服務周邊廣大里民。

車站規劃兩處出入口，因該路段欠缺公有土地，故一處出入口設於鳳南路與五甲一路路口西側的民用住宅區用地，另一處出入口則設於同路口東側現為汽車展售中心的住宅區用地，目前均為2層建物，屬低度開發狀況，擬採共構開發方式辦理。

(二十二) Y22 站

Y22站設於自強一/二路與五甲一路交叉路口，距Y21站的站距約1.1公里，符合捷運系統適當站距。該區域周圍土地以住商混合的民宅為主，此外地區性的信仰廟宇五甲龍成宮與五甲協善心德堂皆鄰近本站，可服務周邊廣大里民。

車站規劃兩處出入口，因該路段欠缺公有土地，故一處出入口設於北側與龍成宮間的民用住宅區用地，現況為二、三層的平房，並採共構開發方式辦理。另一處出入口則設於自強一/二路與五甲一路路口東側現況為鐵皮攤販的住宅區用地。

(二十三) Y23 站

Y23站規劃於高雄市勞工局前鎮中路段，為高雄黃線之端點站。距Y22站的站距約1公里，符合捷運系統適當站距。本站與高雄捷運紅線R5車站(前鎮高中)交會為轉乘車站，完善高雄捷運路網流通運輸。本站鄰近高雄市勞工局，亦鄰近前鎮高中可服務1600名學生的通勤就學，周邊亦為密集的住宅區人口，服務當地民眾通勤旅運。

車站規劃兩處出入口，皆使用公有土地避免徵用私地以增加用地取得之可行性。一處出入口設於R8車站1號出口旁公有社教用地。另一處出入口則設於前鎮高中鄰路側公有用地。

第三節 高雄都會區大眾捷運系統黃線財務計畫

依據「高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」，有關財務計畫說明如下：

一、收入分析

運量所產生的票箱收入為主要收入來源，此外車站廣告與店面租賃等附屬事業及場站土地開發均為重要收入項目。

（一）票箱收入

本計畫以增量旅次計算票箱收入。全線分期興建時，經估算中估情境民國120年、民國130年及民國140年當年幣值之票箱收入各為1,421.84百萬元、1,759.59百萬元及1,875.97百萬元。

（二）附屬事業收入

附屬事業收入包括三大部份，一為附屬商店經營，即各種販賣店及自動販賣機，前者以便利店及各種專賣店為主，設置於通道兩側及非付費區，自動販賣機則設置於各區邊角及牆面為主；第二類為廣告出租業務，係附屬事業收入的主要來源，包括車站沿線、周邊、站內及車廂內各處之平面看板、箱廣告、票面廣告等；第三種為停車場經營，臺北木柵線之附屬事業淨收入佔總營業收入的5.3%，而一般經驗值在5%~15%之間，本計畫擬以票箱收入之5%作為附屬事業淨收入假設。

（三）車站土地開發收益

為帶動周邊發展、提昇土地利用價值，本計畫配合捷運車站位置，考量周邊發展情形、區位環境及獲利可能性（即具備吸引投資者參與投資之條件），選取規模合適且具有發展潛力之基地進行土地開發。除可取得捷運設施所需用地以設置捷運服務設施空間外，並可依所在區位之市場需求狀況，規劃適宜之空間提供住宅、商場、旅館、辦公等業種。

經土地使用分區、規模面積、所在行政區域、商業活動熱絡狀況、住宅開發成熟度及地區發展潛力原則等進行初步篩選結果，共選出12站，共13處具有土地開發潛力之基地。分別為機廠站（Y1）、神農路（Y2）、長庚醫院停車場（Y4）、本館路（Y6-A）、本館路（Y6-B）、高雄科技大學（Y8）、信義國小（Y11）、港埠旅運中心（Y15）、澄清褒揚東街（Y16）、澄清建軍路（Y18）、衛武營（Y19）、鳳南五甲二路（Y21）、龍成宮（Y22）等。

30年期間政府開發支出為32,576百萬元、創造銷售收入為54,288百萬元，其淨額共有21,712百萬元挹注本計畫。

二、成本分析

成本項之估算包括規劃設計費用、用地取得及建物拆遷費用、工程建造成本、營運維修成本、重置成本等五大項，前三項係屬於興建成本，後二項為營運期間之成本費用，以下針對營運期間之成本費用進行說明。

(一) 營運維修成本

營運及維修成本係針對捷運系統營運期間維持正常營運所應花費之員工薪資、能源消耗、行政及管理費用、設備及車輛維修等成本。本單位營運成本則參考運用台北捷運資料所建立之模式並依高雄捷運營運費用調整之，以民國120年營運成本為基準，按每年1.5%物價指數估算民國130年營運成本，並依系統營運特性逐一加總計算得之，基本資料項目計有：路線長度、列車數目、延車公里、延車小時、地下車站數目、固定成本攤提、機廠營運等。

營運首年之營運維修成本為874百萬元，評估期間平均約1,014百萬元。

(二) 重置成本及殘值

1. 重置成本

重置成本係考慮資產設備之耐用年限，當設備達到更換年限時，必需投入重置成本，例如營運10年之後更新自動收費系統，15年之後更新水電、環境控制及通訊系統，20年後更新供電、號誌系統及廠房設備，25年更新電梯／電扶梯系統，30年更新軌道及電聯車系統；一般會配合系統使用狀況，進行一定比例之重增置，本計畫依捷運系統之一般使用狀況，假設重增置比例為85%。

2. 資產增置支出

係考慮經營期間運量成長時，所需增購列車組之支出，本計畫為配合捷運紅線之列車運行計畫，於期初安排之營運班距及車隊規模，已可因應民國130年樂觀情境之旅運需求，故暫不估列增購列車之支出。

3. 殘值與資產處份

當資產設備達到耐用年限時可更新設備，將舊有設備資產加以處分出售，其殘值價值為購置成本／資產設備之使用年限計算。因本計畫評估期間至147年，屆時部份資產尚有帳面價值，故假設以帳面價值出售獲得現金收入挹注財務計畫中。

三、財務評估結果

根據以上各項假設及建設成本、營運收入、營運及維修成本、重增置成本等規劃資料，並依現金流量分析結果，可得出政府自辦之財務效益詳如表4-3-1所示。

高雄捷運都會線若採政府自辦，雖未能完全自償，惟此係交通公共建設之特性，非以財務為唯一判斷依據，應同時考量其經濟效益及其公益性質。

(一) 收入項為本業收入

若收入項考量票箱收入、附屬事業收入及車站土開淨收入，其淨現值約為-996億元（折現年為民國109年）、內部報酬率為負值、自償率為18.53%。

(二) 收入項含票箱收入、附屬事業收入、車站土開淨收入、租稅增額收入及增額容積收入

若收入項將票箱收入、附屬事業收入、土地開發淨收入、租稅增額收入、容積增額收入均納入計算，其淨現值約為-930億元（折現年為民國109年底）、內部報酬率為負值、自償率為23.89%。

表 4-3-1 捷運系統都會線（黃線）之財務評估指標

項目	自償率	工程費 自償比	淨現值 ^註 (百萬元)	內部報酬率 (IRR)	營運 收支比
本業收入 (票箱、附屬事業收入)	1.77%	1.89%	-120,081	負值	1.04
本業收入 (票箱、附屬事業收入、車站土開)	18.53%	19.75%	-99,601		
本業+TOD+TIF	23.89%	25.47%	-93,040		

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

四、敏感度分析

興建捷運系統之投資規模龐大、興建期長，加上政府財政窘境、經營期限長達三十年以上、土地取得困難、銀行融資金額高等及地方等項問題，工程之興建將面臨相當大的變動因素。本章財務評估結果乃是奠基於眾多假設條件下得出，包括興建成本、捷運本業收入、營運維修成本及周邊土地開發效益等重要變數之變動幅度達 +20% ~ -20% 範圍內時，對財務自償率、工程自償率及計畫自償性經費之影響。茲以本計畫重要項目為單一變數進行敏感性分析，詳如表4-3-2所示。

表 4-3-2 財務敏感度分析

變動因素	評估情境	樂觀	中估偏樂觀	中估	中估偏保守	保守
工程經費	評估指標	80%	90%	100%	110%	120%
	自償率	29.87%	26.55%	23.89%	21.72%	19.91%
	工程自償比	32.37%	28.51%	25.47%	23.01%	20.99%
	淨現值	(68,590)	(80,815)	(93,040)	(105,265)	(117,490)

表 4-3-2 財務敏感度分析 (續)

變動因素	評估情境	樂觀	中估偏樂觀	中估	中估偏保守	保守
營運維修成本	評估指標	80%	90%	100%	110%	120%
	自償率	28.37%	26.13%	23.89%	21.65%	19.41%
	工程自償比	30.24%	27.86%	25.47%	23.08%	20.69%
	淨現值	(87,562)	(90,301)	(93,040)	(95,780)	(98,519)
變動因素	評估情境	保守	中估偏保守	中估	中估偏樂觀	樂觀
捷運本業收入	評估指標	80%	90%	100%	110%	120%
	自償率	19.15%	21.52%	23.89%	26.27%	28.64%
	工程自償比	20.41%	22.94%	25.47%	28.00%	30.53%
	淨現值	(98,845)	(95,943)	(93,040)	(90,138)	(87,235)
變動因素	評估情境	保守	中估偏保守	中估	中估偏樂觀	樂觀
租稅增額 財源 (TIF)	評估指標	80%	90%	100%	110%	120%
	自償率	20.54%	22.22%	23.89%	25.57%	27.24%
	工程自償比	21.90%	23.68%	25.47%	27.25%	29.04%
	淨現值	(97,136)	(95,088)	(93,040)	(90,992)	(88,944)
變動因素	評估情境	保守	中估偏保守	中估	中估偏樂觀	樂觀
分區變更效益及 增額容積價金	評估指標	80%	90%	100%	110%	120%
	自償率	22.92%	23.41%	23.89%	24.38%	24.87%
	工程自償比	24.43%	24.95%	25.47%	25.99%	26.50%
	淨現值	(94,230)	(93,635)	(93,040)	(92,445)	(91,850)
變動因素	評估情境	低		中		高
折現率	評估指標	2.00%	2.50%	3.00%	3.50%	4.00%
	自償率	25.74%	24.79%	23.89%	23.04%	22.22%
	工程自償比	27.38%	26.40%	25.47%	24.57%	23.72%
	自償性經費	(95,912)	(94,490)	(93,040)	(91,573)	(90,093)

註：單位：%、百萬元。

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

由上開分析表可知，捷運本業收入、營運維修成本及工程經費對自償率變動的影響較大。捷運本業收入主要為票箱收入及車站土地開發淨收益，都會線途經高雄市人口稠密地區，多處土地地處菁華地段，保守而言，若搭乘人口或土地開發收益不如預期，對本計畫財務影響重大。

本計畫自償率須超過15%，方能獲得中央政府按審查作業要點補助工程經費。上表顯示，各項主要財務變數若惡化達20%，自償率仍高於15%。就敏感性計算而言，捷運本業收入、營運維修成本及工程經費為本計畫最重要之財務因素，可透過控制政府開發成本，並提升相關收益來降低風險。營運維修成本及工程經費之影響性次之，依其他案例經驗，營運維修成本僅能適當控制，不易大大幅降低。

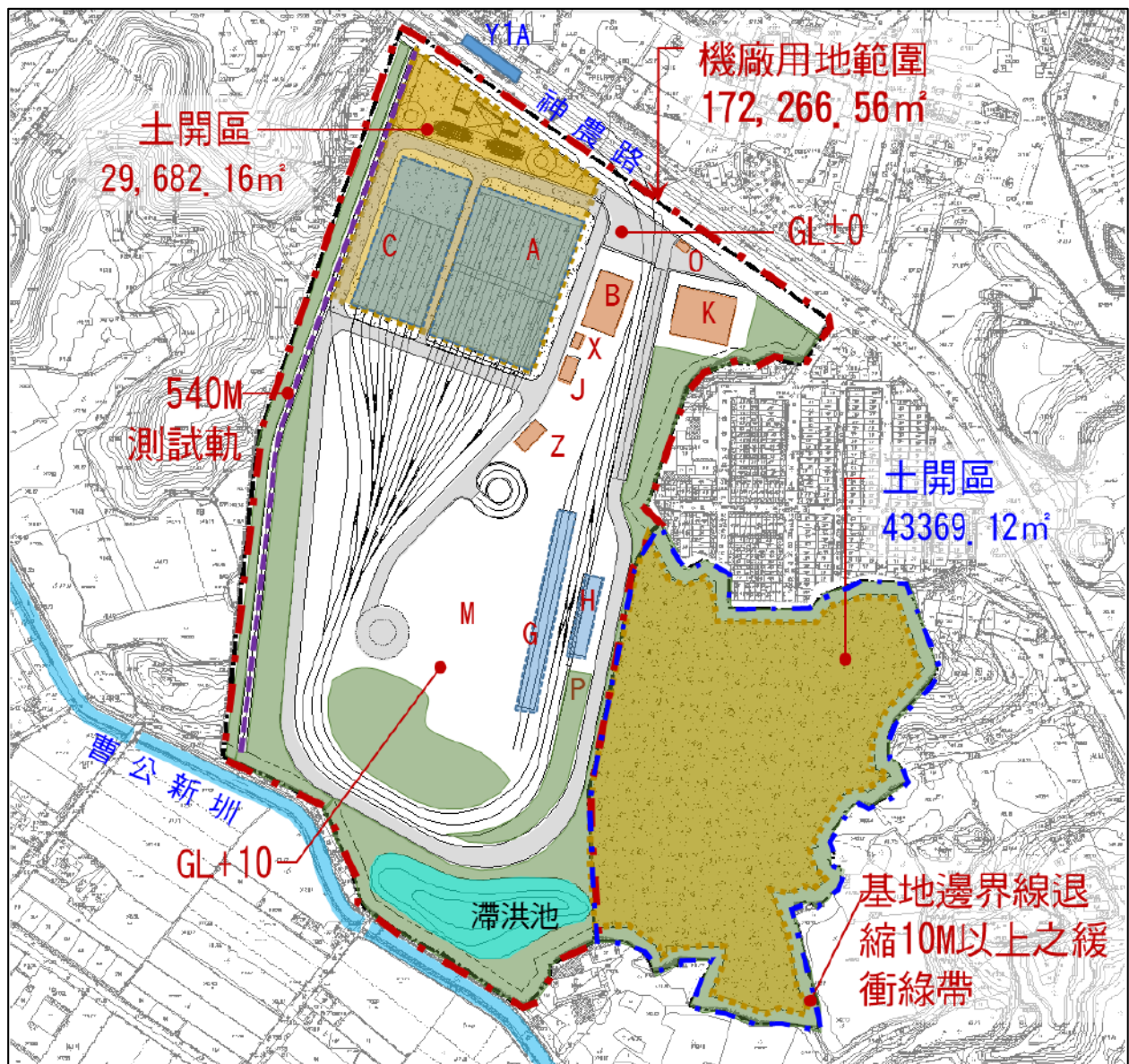
以近年來經濟環境變化實際情況而言，未來趨勢大致會往增加工程建設成本，以及淨收入持平的方向發展，故可推論本案在計畫期間財務指標逐步惡化的機率較逐步改善的機率稍高。

第四節 高雄都會區大眾捷運系統黃線土地開發評估

一、機廠配置構想

依據「高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」，依土地取得容易性或具土地開發潛力、基地位置具有系統營運之適合性、基地面積及形狀之完整性、基地開發與鄰近環境相容合、工程的難易性及符合工程的經濟性原則選擇機廠區位。

為帶動周邊整體發展，提升機廠周邊相關土地價值，從捷運路線整體考量，合作攜手共創最大效益。機廠共規劃二區土地開發，一區鄰神農路側，規劃於駐車廠與主維修廠房上方，另一區位於機廠東南側，詳如圖4-4-1所示。



資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

圖 4-4-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線機廠配置示意圖

二、土地開發評估

依據「高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」，為提高自償率以及挹注捷運黃線計畫，本計畫經土地使用分區、規模面積、所在行政區域、商業活動熱絡狀況、住宅開發成熟度及地區發展潛力原則等進行初步篩選結果，共選出13站，共14處具有土地開發潛力之基地，預計總挹注捷運建設效益共296.89億元，具有其必要性。

本案Y1站未來擬以大眾運輸導向式發展（TOD）理念，土地開發應朝向住宅商業混合使用方向發展，提供零售商業、辦公、住宅等複合型之使用，提供民眾更便利的大眾運具選擇，亦藉較高強度之開發，擴大商圈服務範圍、滿足周邊設施機能需求，促進區域整體發展，詳如表4-4-1所示。

表 4-4-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y1 站土地開發評估表

Y1車站	機廠																													
基地概況	本基地臨神農路，屬於烏松（仁美地區）都市計畫之農業區、公墓用地。公墓用地之建蔽率10%，供納骨塔使用之建築物簷高不得大於15公尺。																													
周邊環境	基地東、北側多為住二及住一，西側則有兩處納骨塔專用區，鄰近道路為神農路及大同路，路寬分別為30公尺及12公尺。																													
公共設施	基地位於烏松第三公墓，以東1公里有仁美國小。																													
商業活動	基地周邊沿街有便利商店一間，其餘商業機能較弱，為低樓層鐵皮屋或磚造屋。																													
建築配置計畫	基地規劃為1幢2棟地上5層地下3層，採坡平停車位設計。																													
初步開發構想	1~2F以零售賣場複合餐飲美食為主，提供住宅居民較佳生活機能，另有10,000坪空間可規劃為商辦。	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Y1-1</th> <th colspan="2">Y1-2</th> </tr> <tr> <th>樓層</th> <th>規劃產品</th> <th>面積(坪)</th> <th>面積(坪)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5F</td> <td rowspan="3">辦公室/商務中心</td> <td rowspan="3">10,000</td> <td rowspan="5">住宅</td> </tr> <tr> <td>4F</td> </tr> <tr> <td>3F</td> </tr> <tr> <td>2F</td> <td rowspan="2">商場</td> <td rowspan="2">10,000</td> <td rowspan="2">49,715</td> </tr> <tr> <td>1F</td> </tr> <tr> <td>B1</td> <td colspan="2">捷運設施</td> </tr> <tr> <td>B2</td> <td colspan="2">停車位/機電設施</td> </tr> <tr> <td>B3</td> <td colspan="2"></td> </tr> </tbody> </table>	Y1-1		Y1-2		樓層	規劃產品	面積(坪)	面積(坪)	5F	辦公室/商務中心	10,000	住宅	4F	3F	2F	商場	10,000	49,715	1F	B1	捷運設施		B2	停車位/機電設施		B3		
Y1-1		Y1-2																												
樓層	規劃產品	面積(坪)	面積(坪)																											
5F	辦公室/商務中心	10,000	住宅																											
4F																														
3F																														
2F	商場	10,000		49,715																										
1F																														
B1	捷運設施																													
B2	停車位/機電設施																													
B3																														
土地開發評估	本基地擬變更為捷運開發區，以大眾運輸導向式發展（TOD）理念，土地開發應朝向住宅商業混合使用發展，故變更後建蔽率及容積率比照商業區之80%/240%進行評估。另考量農業區、公墓用地變更為捷運專用區，預估50%土地應回饋予市府開發使用，此部分市府開發效益亦挹注捷運建設。																													
開發效益	初步評估本基地開發效益約283.71億元，可挹注捷運建設約61.85億元。																													
評估建議	本基地經上述評估結果，具辦理土地開發之可行性。																													

註：有關上表之建築配置計畫及初步開發構想為綜合規劃預為規劃內容，實際內容將視土地開發當時之實際開發計畫為準。

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

第五節 高雄都會區大眾捷運系統黃線運量預估

依據「高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」，有關全日運量預估及尖峰運量預估說明如下：

一、全日運量預估

（一）路線運量

在基礎情境方面，都會線（黃線）在各年期之全日運量分別為16.6萬人次/日（民國120年）、18.2萬人次/日（民國130年）、18.6萬人次/日（民國140年），年平均成長率約0.57%；在樂觀情境方面，都會線（黃線）在各目標年期之全日運量分別為20.8萬人次/日（民國120年）、24.2萬人次/日（民國130年）、24.9萬人次/日（民國140年），年平均成長率約0.92%，詳如表4-5-1所示。

表 4-5-1 各年期都會線（黃線）全日軌道路線運量預估表

路線名稱	年期	基礎情境運量（人次/日）	樂觀情境運量（人次/日）
都會線（黃線）	120年	165,720	207,530
	130年	181,590	242,060
	140年	185,730	249,090
	年平均成長率	0.57%	0.92%

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

（二）全日上下車量

都會線（黃線）全日上下車運量最高者為Y14 站，可與捷運三多商圈站轉乘，且鄰近三多路百貨商圈，民國140年全日上下車運量可達35.7千人次/日，運量次高車站包括Y18、Y11、Y08等站，分別可轉乘捷運衛武營站、捷運信義國小站、輕軌C28站，且鄰近衛武營藝文園區、國泰自辦市地重劃區、鳳山行政中心、中正路金融商圈、建工路商圈等活動較人口密集地區，詳如表4-5-2所示。

都會線（黃線）於樂觀情境下目標年期之全日上下車運量預測結果，各車站之運量趨勢與基礎情境相仿，惟各年期運量成長趨勢，受到重大建設進駐率加快、交通管理措施強度提升之影響，均反應出較高之分年成長率情形，詳如表4-5-3所示。

表 4-5-2 都會線（黃線）全日上下車運量-基礎情境目標年

年期	民國140年						全日站間量		
	往北上車	往北下車	往南上車	往南下車	上車 ^註	下車 ^註	區間	往北	往南
Y01	-	3,290	3,200	-	3,200	3,290	Y01-Y02	3,290	3,200
Y02	50	2,130	2,080	50	2,130	2,180	Y02-Y03	5,370	5,230
Y03	190	4,750	4,600	190	4,790	4,940	Y03-Y04	9,930	9,640
Y04	520	6,360	6,210	530	6,730	6,890	Y04-Y05	15,770	15,320
Y05	610	34,510	34,590	630	5,160	5,100	Y05-Y06	26,160	26,120
Y06	1,450	2,560	2,560	1,460	4,010	4,020	Y06-Y07	27,270	27,220
Y07	3,820	6,180	6,070	3,770	9,890	9,950	Y07-Y08	29,630	29,520
Y08	5,350	5,640	6,010	5,330	11,360	10,970	Y08-Y09	29,920	30,200
Y09	4,130	5,240	5,110	4,090	9,240	9,330	Y09-Y10	31,030	31,020
Y10	5,950	4,770	4,660	5,890	10,610	10,660	Y10-Y11	29,850	29,990
Y11	8,010	3,770	3,640	8,380	11,650	12,150	Y11-Y12	25,610	25,250
Y12	5,580	2,240	1,990	5,190	7,570	7,430	Y12-Y13	22,270	22,050
Y13	4,790	2,210	1,970	4,490	6,760	6,700	Y13-Y14	19,690	19,530
Y14	15,220	2,730	2,710	15,080	17,930	17,810	Y14-Y15	7,200	7,160
Y15	7,200	-	-	7,160	7,200	7,160	Y05-Y16	23,510	23,160
Y16	4,040	5,130	5,240	4,090	9,280	9,220	Y16-Y17	24,600	24,310
Y17	5,240	5,020	4,810	4,790	10,050	9,810	Y17-Y18	24,380	24,330
Y18	6,660	5,430	5,400	6,720	12,060	12,150	Y18-Y19	23,150	23,010
Y19	5,380	2,010	1,960	5,420	7,340	7,430	Y19-Y20	19,780	19,550
Y20	4,890	1,570	1,560	4,910	6,450	6,480	Y20-Y21	16,460	16,200
Y21	4,320	1,800	1,970	4,350	6,290	6,150	Y21-Y22	13,940	13,820
Y22	4,210	1,030	1,060	4,110	5,270	5,140	Y22-Y23	10,760	10,770
Y23	10,760	-	-	10,770	10,760	10,770	最大 站間量	區間/方向	站間量
合計	108,370	108,370	107,400	107,400	185,730	185,730		Y09-Y10往北	31,030

註：1. 運量單位為人次／日。

2. 表內Y5站上下車量已扣除建工民族線（Y6～Y15）、澄清五甲線（Y16～Y23）間轉乘量。

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

表 4-5-3 都會線（黃線）全日上下車運量-樂觀情境目標年

年期	民國140年						全日站間量（人次/日）		
	往北上車	往北下車	往南上車	往南下車	上車	下車	區間	往北	往南
Y01	0	5,170	5,080	0	5,080	5,170	Y01-Y02	5,170	5,080
Y02	90	2,680	2,570	90	2,660	2,770	Y02-Y03	7,760	2,570
Y03	270	5,910	5,790	260	6,060	6,170	Y03-Y04	13,400	8,100
Y04	750	8,570	8,360	750	9,110	9,320	Y04-Y05	21,220	15,710
Y05	860	33,850	33,920	890	6,600	6,560	Y05-Y06	28,530	28,460
Y06	1,790	3,330	3,260	1,800	5,050	5,130	Y06-Y07	30,070	29,920
Y07	4,540	8,660	8,480	4,520	13,020	13,180	Y07-Y08	34,190	33,880
Y08	6,630	8,390	8,670	6,580	15,300	14,970	Y08-Y09	35,950	35,970
Y09	5,970	6,770	6,570	6,000	12,540	12,770	Y09-Y10	36,750	36,540
Y10	7,910	6,970	6,840	7,820	14,750	14,790	Y10-Y11	35,810	35,560
Y11	10,850	4,990	4,780	11,090	15,630	16,080	Y11-Y12	29,950	29,250
Y12	7,530	2,870	2,630	7,000	10,160	9,870	Y12-Y13	25,290	24,880
Y13	6,280	3,040	2,770	5,840	9,050	8,880	Y13-Y14	22,050	21,810
Y14	17,600	5660	5600	17,320	23,200	22,980	Y14-Y15	10,110	10,090
Y15	10,110	0	0	10,090	10,110	10,090	Y05-Y16	25,680	25,270
Y16	3,880	8,550	8,610	3,900	12,490	12,450	Y16-Y17	30,350	29,980
Y17	8,030	5,800	5,520	7,420	13,550	13,220	Y17-Y18	28,120	28,080
Y18	8,900	8,140	8,220	8,950	17,120	17,090	Y18-Y19	27,360	27,350
Y19	6,490	3,060	3,060	6,530	9,550	9,590	Y19-Y20	23,930	23,880
Y20	6,730	2,070	2,100	6,790	8,830	8,860	Y20-Y21	19,270	19,190
Y21	5,110	2,900	3,160	5,120	8,270	8,020	Y21-Y22	17,060	17,230
Y22	5,180	1,910	1,990	5,200	7,170	7,110	Y22-Y23	13,790	14,020
Y23	13,790	0	0	14,020	13,790	14,020	最大	區間/方向	站間量
合計	139,290	139,290	137,980	137,980	249,090	249,090	站間量	Y09-Y10往北	36,750

註：1. 運量單位為人次/日。

2. 表內Y5站上下車量已扣除建工民族線（Y6~Y15）、澄清五甲線（Y16~Y23）間轉乘量。

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

二、尖峰運量預估

都會線（黃線）在140年尖峰小時上下車運量約為68.4千人次/小時，尖峰小時主要上下車運量集中於Y08、Y14、Y18等站，其中以Y14站為最高，可達5.7千人次/小時；而在最大站間量方面，140年最大站間量為5,170人次/小時，位於Y09～Y10站往北方向，就全線而言，尖峰小時站間運量較大路段介於Y07～Y11、Y16～Y19之間，介於建工路至民族路間、澄清路至南京路間，詳如表4-5-4所示。

都會線（黃線）於樂觀情境下140年之目標年期之尖峰上下車運量與站間量預測結果，各車站之上下車量與尖峰站間量較高之區間皆與基礎情境相仿，惟受到重大建設進駐率加快、交通管理措施強度提升之影響，均出現較為集中趨勢，而樂觀情境下140年最大站間量可達7,450人次/小時，詳如表4-5-5所示。

表 4-5-4 都會線（黃線）尖峰運量-基礎情境目標年

年期	民國140年						尖峰站間量		
	車站編號	往北上車	往北下車	往南上車	往南下車	上車	下車	區間	往北
Y01	-	420	410	-	410	420	Y01-Y02	420	410
Y02	10	280	260	10	270	290	Y02-Y03	690	260
Y03	70	660	560	70	630	730	Y03-Y04	1,280	750
Y04	120	1,120	1,010	120	1,130	1,240	Y04-Y05	2,280	1,640
Y05	110	4,850	4,780	110	840	910	Y05-Y06	3,540	3,690
Y06	260	430	440	280	700	710	Y06-Y07	3,710	3,850
Y07	550	1,090	1,050	560	1,600	1,650	Y07-Y08	4,250	4,340
Y08	980	1,390	1,420	990	2,400	2,380	Y08-Y09	4,660	4,770
Y09	870	1,380	1,000	930	1,870	2,310	Y09-Y10	5,170	4,840
Y10	1,220	930	910	1,060	2,130	1,990	Y10-Y11	4,880	4,690
Y11	1,560	650	600	1,510	2,160	2,160	Y11-Y12	3,970	3,780
Y12	1,120	380	350	980	1,470	1,360	Y12-Y13	3,230	3,150
Y13	890	390	380	790	1,270	1,180	Y13-Y14	2,730	2,740
Y14	2,170	690	650	2,180	2,820	2,870	Y14-Y15	1,250	1,210
Y15	1,250	-	-	1,210	1,250	1,210	Y05-Y16	3,480	3,020
Y16	540	1,890	1,440	530	1,980	2,420	Y16-Y17	4,830	3,930
Y17	1,660	850	810	1,200	2,470	2,050	Y17-Y18	4,020	3,540
Y18	1,480	1,100	1,170	1,240	2,650	2,340	Y18-Y19	3,640	3,470
Y19	980	370	420	800	1,400	1,170	Y19-Y20	3,030	3,090
Y20	1,020	240	300	990	1,320	1,230	Y20-Y21	2,250	2,400
Y21	750	360	430	700	1,180	1,060	Y21-Y22	1,860	2,130
Y22	530	200	210	560	740	760	Y22-Y23	1,530	1,780
Y23	1,530	-	-	1,780	1,530	1,780	最大站間量	區間/方向	站間量
合計	19,670	19,670	18,600	18,600	34,220	34,220		Y09-Y10往北	5,170

註：1. 運量單位為人次/日。

2. 表內Y5站上下車量已扣除建工民族線（Y6～Y15）、澄清五甲線（Y16～Y23）間轉乘量。

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

表 4-5-5 都會線（黃線）尖峰運量-樂觀情境目標年

區分	民國140年						尖峰站間量		
	往北上車	往北下車	往南上車	往南下車	上車	下車	區間	往北	往南
Y01	0	850	760	0	760	850	Y01-Y02	850	760
Y02	10	650	560	10	570	660	Y02-Y03	1,490	560
Y03	80	1,040	1,110	100	1,190	1,140	Y03-Y04	2,450	1,570
Y04	180	1,620	1,630	180	1,810	1,800	Y04-Y05	3,890	3,020
Y05	150	6,060	6,130	160	1,340	1,280	Y05-Y06	5,760	5,680
Y06	340	690	640	310	980	1,000	Y06-Y07	6,110	6,010
Y07	790	1,480	1,400	780	2,190	2,260	Y07-Y08	6,800	6,630
Y08	1,020	1,420	1,440	1,030	2,460	2,450	Y08-Y09	7,200	7,040
Y09	950	1,200	1,160	950	2,110	2,150	Y09-Y10	7,450	7,250
Y10	1,330	1,250	1,220	1,280	2,550	2,530	Y10-Y11	7,370	7,190
Y11	2,320	1,170	1,110	2,370	3,430	3,540	Y11-Y12	6,220	5,930
Y12	1,380	610	490	1,290	1,870	1,900	Y12-Y13	5,450	5,130
Y13	1,120	590	490	1,060	1,610	1,650	Y13-Y14	4,920	4,560
Y14	4,110	920	930	3,710	5,040	4,630	Y14-Y15	1,730	1,780
Y15	1,730	0	0	1,780	1,730	1,780	Y05-Y16	4,040	4,060
Y16	700	2,450	1,950	720	2,650	3,170	Y16-Y17	5,790	5,290
Y17	1,970	1,160	1,060	1,600	3,030	2,760	Y17-Y18	4,980	4,750
Y18	1,640	1,640	1,570	1,540	3,210	3,180	Y18-Y19	4,980	4,780
Y19	1,130	570	540	1,080	1,670	1,650	Y19-Y20	4,420	4,240
Y20	1,220	460	430	1,190	1,650	1,650	Y20-Y21	3,660	3,480
Y21	880	510	550	880	1,430	1,390	Y21-Y22	3,290	3,150
Y22	870	320	330	890	1,200	1,210	Y22-Y23	2,740	2,590
Y23	2,740	0	0	2,590	2,740	2,590	最大站間量	區間/方向	站間量
合計	26,660	26,660	25,500	25,500	47,220	47,220		Y09-Y10往北	7,450

註：1. 運量單位為人次／日。

2. 表內Y5站上下車量已扣除建工民族線（Y6～Y15）、澄清五甲線（Y16～Y23）間轉乘量。

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

第五章 實質變更計畫

第一節 變更原則及變更內容

一、捷運黃線變更原則

捷運黃線共23站涉及之都市計畫分區及用地包含住宅區、商業區、農業區、旅館區、醫療專用區，以及公園、綠地、廣場、機關、學校、市場、道路、園道等，其變更原則及態樣如下及詳如圖5-1-1所示。

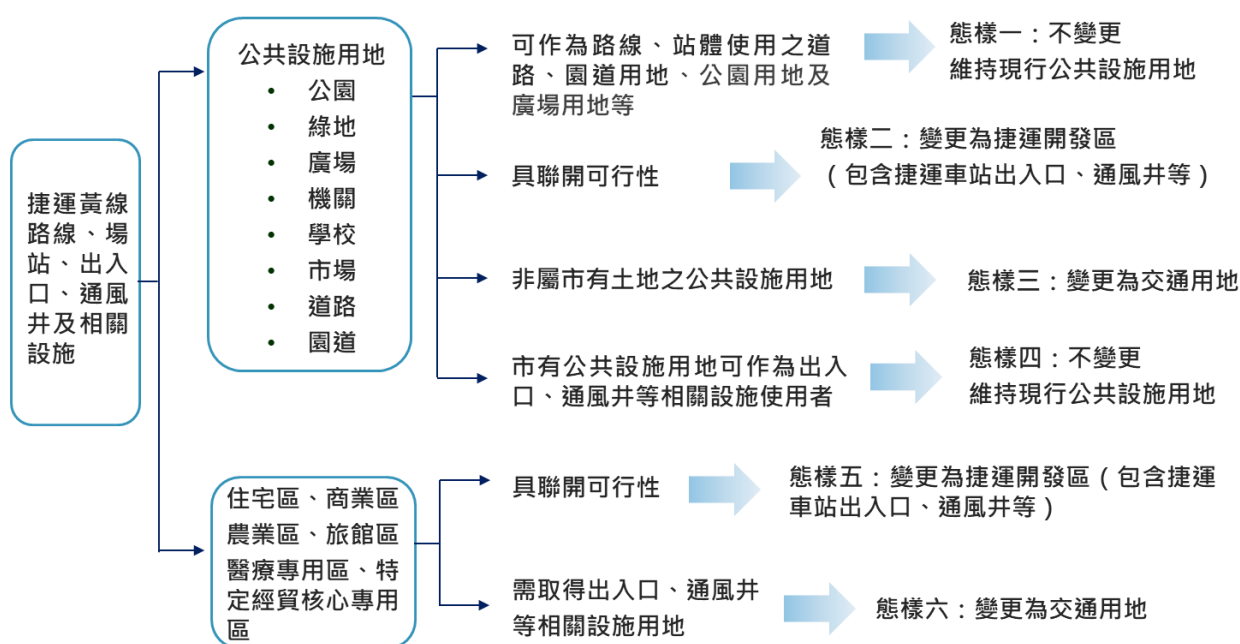


圖 5-1-1 土地變更原則構想示意圖

- (一) 依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」規定，可作為捷運黃線路線、站體使用之道路用地、園道用地、公園用地及廣場用地等，本次維持原計畫（態樣一）。
- (二) 依「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」規定，可作為捷運出入口、通風井等相關設施使用之市有公共設施用地，本次維持原計畫（態樣四）。
- (三) 依「高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」所提，具聯合開發可行性之土地以及具大眾運輸導向式發展（TOD）發展潛力之土地，本次變更為捷運開發區（態樣二及態樣五），土地使用強度均依「高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」所提辦理。
- (四) 作為高雄都會區大眾捷運系統黃線之捷運出入口、通風井等相關設施使用之住宅區、商業區、農業區、旅館區、醫療專用區土地及國有、私有公共設施用地，本次變更為交通用地（態樣三及態樣六）。
- (五) 變更範圍以完整車站出入口、通風井所需土地辦理，若有涉及市有土地、公共設施用地一併納入變更。
- (六) 上述土地變更後，若有不利建築、畸零土地一併變更交通用地或捷運開發區。

二、捷運黃線回饋原則

- (一) 變更範圍屬「烏松(仁美地區)都市計畫區」之Y1站，比照「都市計畫農業區變更使用審議規範」之回饋精神及相關規定辦理，有關變更農業區為捷運開發區部分應捐贈變更面積之50%土地予高雄市政府。
- (二) 市有土地變更符合免回饋規定。

三、變更內容

本次變更Y1 站部分為捷運開發區、部分為交通用地，詳如表5-1-1及圖5-1-1所示。

表 5-1-1 變更內容綜理表

編號	變更位置	變更內容				變更理由	備註
		原計畫		新計畫			
		分區	面積 (公頃)	分區	面積 (公頃)		
1	烏松區神農路南側農業區及公墓用地 (大德段119地號等91筆土地)	農業區 公墓用地	6.5818 2.1302	捷運開發區 (附)	8.7120	1.依據「高雄都會區大眾捷運系統都會線(黃線)建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」，Y1站位於烏松區神農路/大同路交叉口南側。考量Y1站可成為交通核心並提供地方商業機能，帶動仁美地區都市發展，故於神農路南側公有地及私有土地規劃為捷運開發區(含出入口、通風井)使用(態樣二及態樣五)。 2.依據「高雄都會區大眾捷運系統都會線(黃線)建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」，Y1站建議比照商業區容積率。	附帶條件： 1.變更回饋依「都市計畫農業區變更使用審議規範」、「原高雄縣都市計畫變更回饋標準一覽表」相關規定辦理，應捐贈變更範圍內之回饋負擔50%、35%土地予高雄市政府。 2.應於高雄市政府協議價購、有償撥用或其他方式開發前辦理。 3.土地所有權人應於計畫核定前與高雄市政府簽訂協議書並納入計畫書敘明，如未能簽訂協議書者，則維持原計畫。 4.依「大眾捷運法」及大眾捷運系統土地開發辦法相關規定辦理開發。

表 5-1-1 變更內容綜理表 (續)

編號	變更位置	變更內容				變更理由	備註
		原計畫		新計畫			
		分區	面積 (公頃)	分區	面積 (公頃)		
2	烏松區神農路南側農業區及公墓用地 (大德段119地號等151筆土地)	農業區	5.7455	交通用地	14.2280	<p>1.依據「高雄都會區大眾捷運系統都會線(黃線)建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」, Y1站除作為捷運開發區外, 亦作為機廠用地使用, 機廠用地主要使用為公墓用地, 未來將進行烏松區第三公墓遷葬作業。本站於神農路南側公有地及私有土地規劃為捷運出入口、通風井及機廠等相關設施使用。</p> <p>2.考量大埤路南側變更範圍土地權屬為公有地及私有土地之農業區及公墓用地, 依變更原則態樣六及態樣三變更為交通用地。</p>	
3	土地使用分區管制要點	已訂定土地使用分區管制要點		增訂土地使用分區管制要點		<p>1.配合「高雄都會區大眾捷運系統都會線(黃線)建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」規劃, 新增捷運開發區, 因Y1站未來擬成為交通核心並提供地方商業機能, 故比照商業區, 增訂捷運開發區之建蔽率(80%)、容積率(240%)、容許使用項目等土地使用分區管制要點。</p> <p>2.配合「高雄都會區大眾捷運系統都會線(黃線)建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」規劃Y1站作為出入口、通風井及機廠區域變更為交通用地, 依都市計畫法高雄市施行細則辦理, 無需增訂。</p> <p>3.另增訂都市設計基準相關規定。</p>	
4	都市設計基準	已訂定都市設計基準		增訂都市設計基準			

註：1. 計畫面積以實際地籍分割測量為準。

2. 本計畫未載明變更部分, 應以原計畫為準。

表 5-1-2 土地使用分區管制要點變更說明表

現行計畫條文	變更後計畫條文	說明
--	<p>一、捷運開發區建蔽率不得大於80%，容積率不得大於240%。</p> <p>二、捷運開發區除供捷運車站出入口、通風井、轉乘設施及相關設施之使用外，並依「大眾捷運法」、「大眾捷運系統土地開發辦法」相關規定辦理開發之土地，得依「都市計畫法高雄市施行細則」中有關商業區之規定辦理。</p> <p>三、捷運開發區於申請建築時應自道路境界線至少退縮 5 公尺建築（如屬角地且兩面道路寬度不一時，應以較寬道路為退縮面，而兩面道路寬度相同者，則擇一退縮），退縮部分得計入法定空地，但基地情形特殊經提高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會同意者，不在此限。</p>	<p>1.依據「高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」，Y1站位於烏松區神農路/大同路交叉路口南側，Y1車站之機廠用地主要使用烏松區第三公墓用地，藉由公墓遷葬與捷運設置Y1車站，預期Y1站成為交通核心並提供地方商業機能，帶動仁美地區都市發展。</p> <p>2.Y1站之初步開發構想為提供便利生活機能及地方商業，故比照商業區之建蔽率及容積率80%及240%訂定，同時初步開發構想之零售賣場、複合餐飲、辦公室、商務中心及住宅等使用亦符合「都市計畫法高雄市施行細則」之商業區容許使用項目規定，故依「都市計畫法高雄市施行細則」商業區容許使用項目規定辦理。</p> <p>3.增訂Y1站之捷運開發區之建蔽率為80%、容積率為240%，其容許使用項目得依「都市計畫法高雄市施行細則」之商業區容許使用項目規定辦理。</p>

表 5-1-3 都市設計基準變更說明表

現行計畫條文	變更後計畫條文	說明
--	<p>一、本計畫內捷運場站、捷運開發區之建造執照、雜項執照申請案，應送高雄市都市設計及土地開發許可審議委員會（以下簡稱都設會）審議通過後，始得申請建築。</p> <p>二、上開捷運場站另須符合「高雄市捷運及輕軌場（廠）站都市設計規範」之規定。</p> <p>三、有關都市設計審議作業程序、簡化規定、變更設計及相關審議事項等，應依照現行都市設計審議規範及都設會之相關規定與決議事項辦理。</p> <p>四、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。</p>	<p>本計畫之捷運場站、捷運開發區應送高雄市都市設計及土地開發許可審議委員會審議，並應依100年1月18日公告之「高雄市捷運及輕軌場（廠）站都市設計規範」辦理。</p>

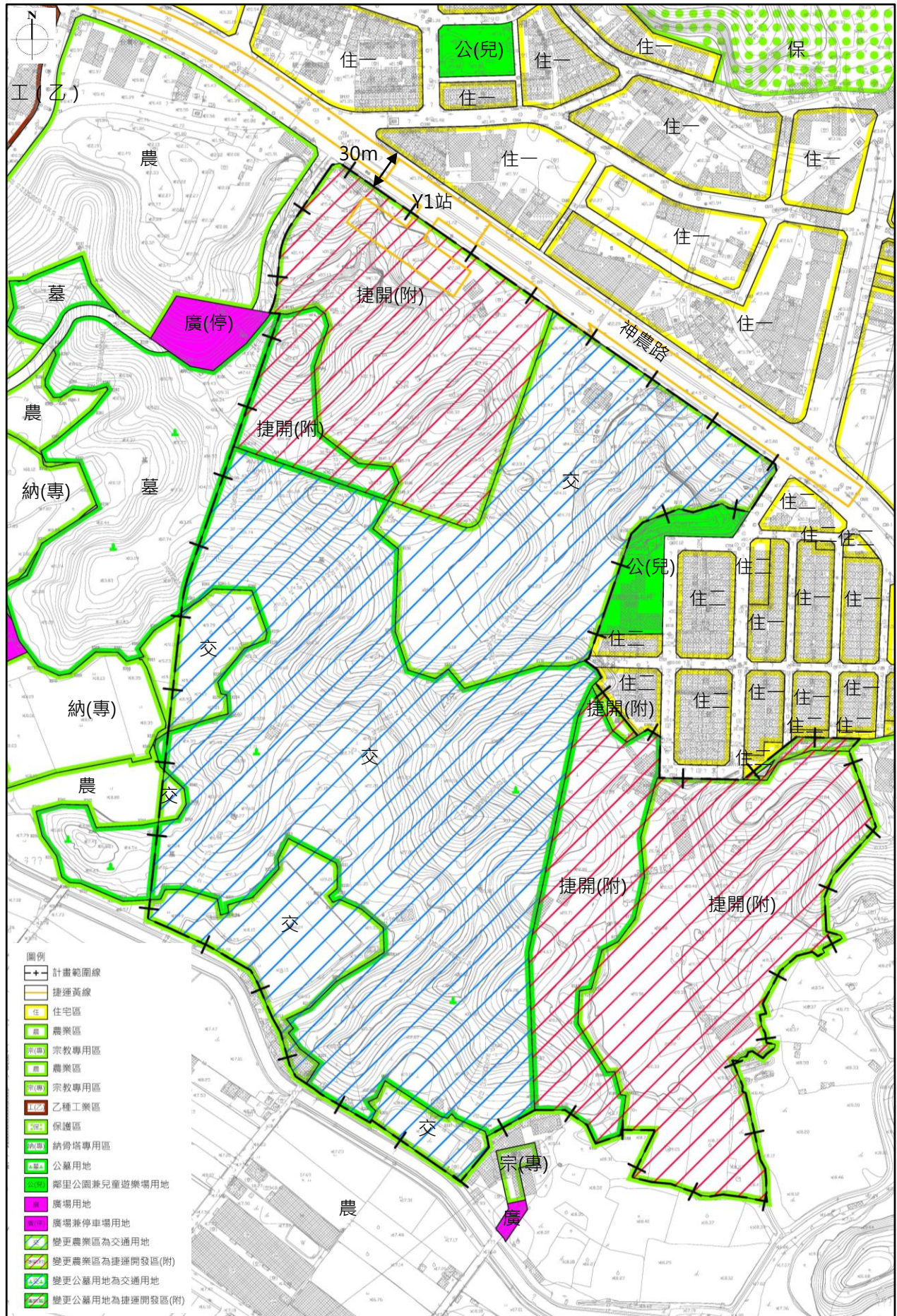


圖 5-1-2 變更內容示意圖

第二節 變更後計畫

本次變更後烏松（仁美地區）都市計畫之農業區減少為296.8185公頃、捷運開發區增加為8.5988公頃、公墓用地減少為12.0636公頃，交通用地則增加為14.2280公頃，變更前後土地使用計畫面積對照表詳如表5-2-1所示、變更後土地使用計畫詳如圖5-2-1所示。

表 5-2-1 變更前後土地使用計畫面積對照表

項目	計畫面積 (公頃)	增減面積 (公頃)	變更後計畫內容			
			計畫面積 (公頃)	占計畫總面積 百分比(%)	占都市發展 用地面積百 分比(%)	
土地 使用 分區	住宅區	94.4791	-	94.4791	13.12	36.99
	商業區	4.3595	-	4.3595	0.60	1.71
	甲種工業區	0.2123	-	0.2123	0.03	0.08
	乙種工業區(含零星工業區)	34.3477	-	34.3477	4.77	13.45
	保存區	2.5921	-	2.5921	0.36	1.02
	宗教專用區	2.9155	-	2.9155	0.40	1.14
	宗祠專用區	0.1188	-	0.1188	0.02	0.05
	保護區	161.1529	-	161.1529	22.37	-
	農業區	309.1458	-12.3273	296.8185	41.20	-
	河川區	5.1764	-	5.1764	0.72	-
	納骨塔專用區	1.6366	-	1.6366	0.23	0.64
	電信專用區	0.1983	-	0.1983	0.03	0.08
	停車場專用區	0.2165	-	0.2165	0.03	0.08
	倉儲專用區	0.2779	-	0.2779	0.04	0.11
	捷運開發區	--	+8.7120	8.7120	1.21	3.37
小計	616.8294	-3.6153	613.2141	85.13	58.72	
公共 設施 用地	機關用地	4.0035	-	4.0035	0.56	1.57
	國小用地	2.3400	-	2.3400	0.32	0.92
	文中小用地	2.0600	-	2.0600	0.29	0.81
	公園用地(含兒童遊樂場)	7.9237	-	7.9237	1.10	3.10
	綠地(帶)	0.7826	-	0.7826	0.11	0.31
	廣場用地	0.2285	-	0.2285	0.03	0.09
	廣場兼停車場用地	1.7673	-	1.7673	0.25	0.69
	停車場用地	1.3768	-	1.3768	0.19	0.54
	零售市場用地	0.3301	-	0.3301	0.05	0.13
	公墓用地	22.6763	-10.6127	12.0636	1.67	4.72
	交通用地	--	+14.2280	14.2280	1.97	5.57
	道路用地(含人行步道)	55.6285	-	55.6285	7.72	21.78
	道路兼供排水用地	0.0350	-	0.0350	0.00	0.01
	排水溝用地	1.7014	-	1.7014	0.24	-
	變電所用地	0.7293	-	0.7293	0.10	0.29
	自來水事業用地	0.0617	-	0.0617	0.01	0.02
	滯洪池用地	1.2855	-	1.2855	0.18	0.50
	水利用地	0.0114	-	0.0114	0.00	0.00
河道用地	0.5876	-	0.5876	0.08	0.23	
小計	103.5292	+3.6153	107.1445	14.87	41.28	
都市發展用地	243.1821	+12.3273	255.5094	--	100.00	
計畫總面積	720.3586	-	720.3586	100.00	--	

註：表內面積僅供參考使用，實際面積仍以實際分割測量為準。

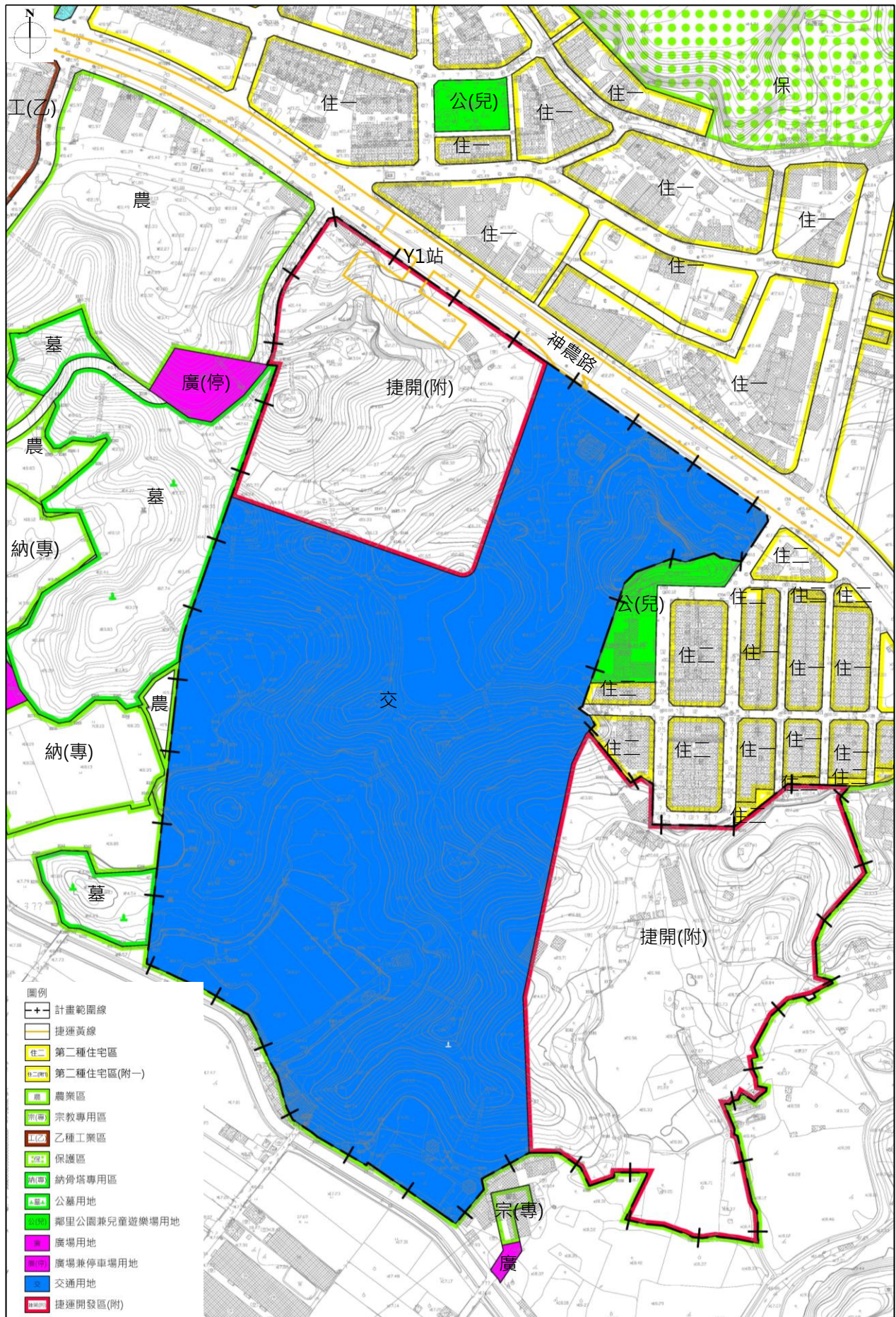


圖 5-2-1 Y1 站變更後都市計畫示意圖

第六章 實施進度與經費

第一節 實施進度

高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設計畫可行性研究於108年5月24日奉行政院核准，綜合規劃報告及環境影響說明書於108年6月啟動，考量本計畫涉及主要計畫變更及細部計畫擬定之都市計畫程序，預定於民國預計110年中完成綜合規劃報告及環境影響說明書核定作業；於110年開始基本設計作業，111年初完成基本設計作業，112年中完成用地取得。基本設計作業完成後即進行工程招標作業，111年中開始進行細部設計及土建工程，並於117年中完成工程並進行測試及初履勘作業，預計於117年底通車營運，計畫期程約10年。

第二節 開發方式

捷運開發區依「大眾捷運法」及大眾捷運系統土地開發辦法相關規定辦理開發，捷運開發區以協議價購、徵收、撥用、土地開發等方式辦理，另交通用地則以協議價購、徵收、撥用等方式辦理，詳表6-2-1所示。

本計畫變更為交通用地之土地為國有土地、市有土地及私有土地等，私有土地取得費用依據土地徵收條例第30條「被徵收之土地應按照徵收當期之市價補償其地價」之規定業自101年9月1日施行，而其市價係依內政部101年6月5日頒訂之「土地徵收補償市價查估辦法」規定，由管轄縣市政府主管機關查估，並提交地價評議委員會評定之，故用地範圍內之私有地無論採協議或徵收，均需以「市價」取得。

本計畫路線用地除使用既有道路、廣場、公園、綠地等公有地屬無償撥用外，其他公有土地及私有土地則需辦理有償撥用、徵收、設定地上權，交通工程設施補償費用係包括路段、車站之徵收用地費及拆遷補償費，以市價估算費用，詳表6-2-1所示。

表 6-2-1 實施進度及經費計畫表

土地使用	編號	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	經費來源
				協議價購	徵收	撥用	土地開發	土地徵購費	地上物補償費	工程費	合計			
捷運開發區	Y1	公有	3.9451			✓	✓	3,804.45	61	4,509.52	8,374.97	高雄市政府捷運工程局	117年中完成	專案編列
		私有	4.6537	✓	✓									
交通用地	Y1	公有	6.5278			✓								
		私有	7.7002	✓	✓									

註：本表所列開闢經費及預定完成期限得視主辦單位實際辦理狀況酌予調整。

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

第三節 變更回饋

本次變更Y1站為捷運開發區部分，變更回饋比照「都市計畫農業區變更使用審議規範」及「原高雄縣都市計畫變更回饋標準一覽表」（詳如表6-3-1所示）之回饋精神及相關規定辦理，其捐贈比例、內容及時程如下：

表 6-3-1 原高雄縣都市計畫變更回饋標準一覽表

原計畫		變更後計畫		
		住宅區	商業區	工業區
土地使用 分區	農業區、保護區	40%	45%以上	30%
	住宅區	-	10%	免回饋
	工業區	依都市計畫工業區檢討變更審議規範規定	依都市計畫工業區檢討變更審議規範規定	-
	其他分區	依個案審議	依個案審議	依個案審議
公共設施 用地	市場	30%	35%	依個案審議
	其他公共設施用地	30~40%	35~40%	依個案審議

註：表列之回饋標準係為原高雄縣都市計畫變更案之通案性比例，原則上係提供都委會審議之參考，實際回饋標準由都委會視個案狀況與實際情形審議決定之。

一、變更負擔比例

Y1站原為農業區及公墓用地；依「高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」所提之烏松（仁美地區）都市計畫區捷運開發區，容積率規劃為240%。

依「都市計畫農業區變更使用審議規範」及「原高雄縣都市計畫變更回饋標準一覽表」規定辦理，變更農業區為容積率240%之捷運開發區，應捐贈變更面積之50%土地予高雄市政府；另變更公墓用地為容積率240%之捷運開發區，應捐贈變更面積之35%土地予高雄市政府。

二、捐贈內容

Y1站捐贈變更範圍內50%（農業區）及35%（公墓用地）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。

三、捐贈時機

應於高雄市政府協議價購、有償撥用或其他方式開發前辦理。

第七章 土地使用分區管制要點與都市設計基準

第一節 土地使用分區管制要點

捷運開發區之土地使用分區管制內容如下：

- 一、捷運開發區建蔽率不得大於 80%，容積率不得大於 240%。
- 二、捷運開發區除供捷運車站出入口、通風井、轉乘設施及相關設施之使用外，並依「大眾捷運法」、「大眾捷運系統土地開發辦法」相關規定辦理開發之土地，得依「都市計畫法高雄市施行細則」中有關商業區之規定辦理。
- 三、捷運開發區於申請建築時應自道路境界線至少退縮 5 公尺建築（如屬角地且兩面道路寬度不一時，應以較寬道路為退縮面，而兩面道路寬度相同者，則擇一退縮），退縮部分得計入法定空地，但基地情形特殊經提高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會同意者，不在此限。

第二節 都市設計基準

本計畫基地應依下列都市設計基準規定辦理。

- 一、本計畫內捷運場站、捷運開發區之建造執照、雜項執照申請案，應送高雄市都市設計及土地開發許可審議委員會（以下簡稱都設會）審議通過後，始得申請建築。
- 二、上開捷運場站另須符合「高雄市捷運及輕軌場（廠）站都市設計規範」之規定。
- 三、有關都市設計審議作業程序、簡化規定、變更設計及相關審議事項等，應依照現行都市設計審議規範及都設會之相關規定與決議事項辦理。
- 四、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。