

「變更高雄市都市計畫(前金、新興、苓雅地區)細部計畫(配合高雄捷運O4站土地開發)土地使用分區管制案」計畫書

變更機關：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	「變更高雄市都市計畫(前金、新興、苓雅地區)細部計畫(配合高雄捷運O4站土地開發)土地使用分區管制案」	
變 更 都 市 計 畫 法 令 依 據	都市計畫法第27條第1項第3款	
變 更 都 市 計 畫 機 關	高雄市政府	
申 請 變 更 都 市 計 畫 機 關	高雄市政府捷運工程局	
公 開 座 談 會	本案無涉及取得私有土地，依都市計畫草案辦理公開展覽前應行注意事項第4點規定，免辦座談會	
本 案 公 開 展 覽 之 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

目 錄

壹、緒論.....	1
貳、計畫位置及範圍	3
參、現行都市計畫.....	4
肆、上位及相關計畫	7
伍、土地使用及交通運輸現況	11
陸、規劃構想.....	16
柒、實質變更內容.....	20
附錄一 110年3月29日公告「高雄市大眾捷運系統橘線O4站土地 開發案」甄選投資人第3號補充公告	
附錄二 都市計畫變更同意文件	

圖 目 錄

圖 1 計畫位置及範圍示意圖	3
圖 2 現行都市計畫示意圖	6
圖 3 高雄捷運路線示意圖	9
圖 4 土地使用現況示意圖	11
圖 5 本計畫周邊停車場分布示意圖	12
圖 6 本計畫周邊公車系統現況示意圖	13
圖 7 基地開發前後周邊路段及路口服務水準示意圖	15
圖 8 本計畫發展定位示意圖	17
圖 9 計畫區周邊地下水位示意圖	19

表 目 錄

表 1 歷年都市計畫歷程一覽表	4
表 2 上位及相關計畫綜整表	10
表 3 合發前金立體停車場停車位使用現況	12
表 4 本計畫周邊公車系統概況表	13
表 5 衍生人旅次產生率表	14
表 6 旅次運具分配比率暨平均承載率表	14
表 7 基地尖峰小時衍生交通量	15
表 8 土地使用分區管制要點變更前後對照表	20

壹、緒論

一、計畫緣起

- (一) 為恪遵中央財務規劃政策，積極活化市有土地，以培養地方永續財源以及商業區規劃應結合 TOD 大眾運輸系統導向之都市空間發展架構，進而落實捷運車站周邊土地使用高強度的發展型態之目標。本府配合行政院核定之高雄環狀輕軌捷運建設計畫，以跨域增值公共建設財務規劃方案增加財務自償性下，於 104 年 12 月 11 日公告發布實施「變更高雄市主要計畫（前金區）部分機關用地及交通用地為商業區（配合高雄捷運 O4 站周邊土地整體使用）案」，將原部分機關用地及交通用地變更為商業區（第 5 種商業區），整合周邊市有土地之第 5 種商業區做整體開發利用，將商業區開發效益挹注高雄市大眾捷運系統土地開發基金作為環狀輕軌捷運建設費用。
- (二) 為辦理上揭高雄捷運 O4 站周邊土地開發，本府於 109 年 11 月 19 日公告「高雄市大眾捷運系統橘線 O4 站土地開發案」甄選投資人作業，考量基地鄰近愛河，地下水位較高，另基地毗鄰之市府 BOT 合發前金停車場其汽車停車空間於平假日尖峰時段空置率約為 23~43%、機車停車空間於平假日尖峰時段空置率約為 19~49%，顯示停車位未充分利用，故基於 TOD 大眾運輸發展導向之核心理念，除提高都市空間發展強度外，也應鼓勵民眾使用大眾運輸工具，抑制小汽車發展，重新檢討現行停車空間設置之合宜性。基於公共安全及工地安全之考量及落實 TOD 大眾運輸發展導向之政策，完備本開發案甄選投資人相關規定，本府於 110 年 3 月 29 日公告「高雄市大眾捷運系統橘線 O4 站土地開發案」甄選投資人第 3 號補充公告（如附錄一）：「壹、本開發案之停車空間得減設，惟減設後之數額應達建築技術規則檢討法定停車空間之百分之七十以上為原則。」

(三) 基於落實 TOD 大眾運輸發展政策及促進土地開發最適效益，訂定本計畫土地使用管制規定停車空間規定，以透過土地開發挹注高雄市大眾捷運系統土地開發基金。

二、法令依據

依都市計畫法第27條第1項第3款規定，都市計畫經發布實施後，為適應國防或經濟發展之需要時，應視實際情況迅行變更，本案已於民國110年6月21日簽奉市府同意依都市計畫法第27條第1項第3款規定辦理都市計畫個案變更（如附錄二）。

貳、計畫位置及範圍

本計畫位於高雄市前金區後金段 41-4、41、41-2、41-12、41-1、41-5、41-13、41-14、41-3、41-15、41-16、41-11 等 12 筆地號土地，面積合計 3,497 平方公尺。東側臨高雄市政府消防局前金分隊，西側為華國金融中心，南側為海寶國際大飯店暨合發前金立體停車場，北側為高雄市議會（舊址），詳圖 1 所示。

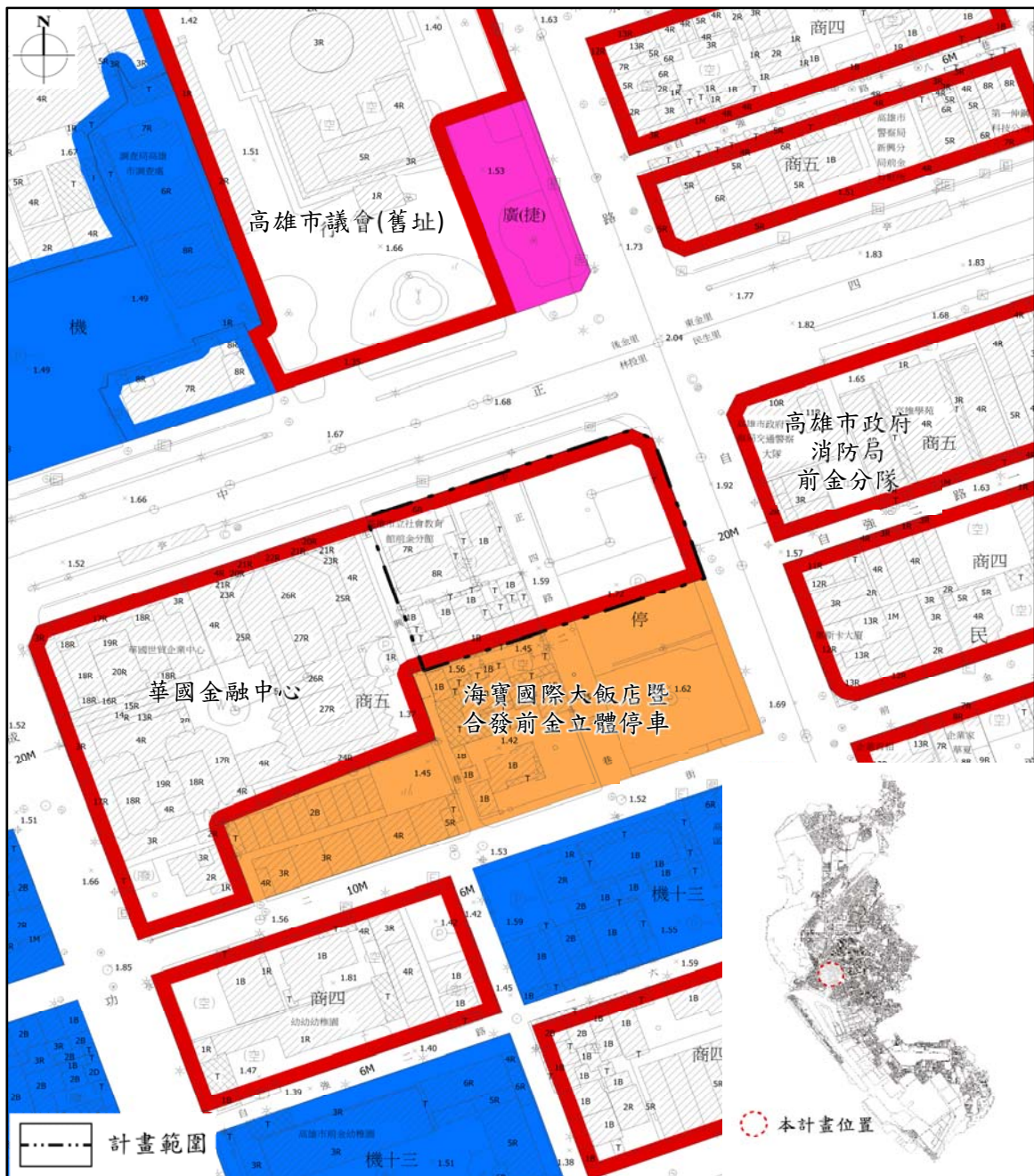


圖 1 計畫位置及範圍示意圖

參、現行都市計畫

一、歷年都市計畫變更歷程

本計畫位於高雄市（前金、新興、苓雅地區）細部計畫範圍，係於民國44年5月19日公告發布實施「實施本市都市計畫分區計畫」，該計畫將原高雄市議會（舊址）一帶劃設為前金官衙用地；後於民國71年公告發布實施「擴大及變更高雄市楠梓、左營、灣子內凹子底及原高雄市都市計畫地區主要計畫（通盤檢討）案」，配合前金區之發展需求，變更前金官衙用地部分機關用地（機11）（不含本計畫原機11用地範圍）為商業區；民國90年5月11日為配合設置高雄捷運系統橘線之O4車站出入口，變更部分商業區為交通用地。後於民國104年12月11日配合高雄捷運O4站周邊土地整體使用需求將機關用地及交通用地變更為商業區，並於民國105年5月10日擬定高雄捷運O4站周邊土地商業區之細部計畫。茲將歷年與本計畫相關之都市計畫變更案彙整如下，詳如表1所示。

表 1 歷年都市計畫歷程一覽表

項次	編號	公告日期	公告字號	案名	相關內容摘要
1	001	44.05.19	高市府建土字第 14605 號	實施本市都市計畫分區計畫	該計畫總面積約 116.75 平方公里，都市計畫地域分為住居地區、商業地區、工業地區、未設定區、無設定區 5 種，各地區域以適合周圍環境性質區別之，並劃設街路 481.39 公頃，官衙用地 25.54 公頃、公園 203.84 公頃，綠地 12.05 公頃，園林大道 54.85 公頃，廣場及圓環 19.67 公頃、學校用地 97.58 公頃。本計畫劃為官衙用地。

表 1 歷年都市計畫歷程一覽表 (續)

項次	編號	公告日期	公告字號	案名	相關內容摘要
2	117	65.05.10	高市府工都字第 033856 號	本市原都市計畫公共設施保留地通盤檢討變更案	該計畫公共設施保留地檢討擬縮減學校、綠地、公園面積，並保留仍必要繼續使用之機關用地、運動場、兒童遊樂場、停車場、污水處理場、學校、綠地、公園部分面積。本計畫於此次通檢列為應保留之機關用地。
3	184	71.12.30	高市府工都字第 034424 號	擴大及變更高雄市楠梓、左營、灣子內凹子底及原高雄市都市計畫地區主要計畫(通盤檢討)案	將前金官衙用地之機 11(交通銀行及社教館除外)變更為商業區，且規定變更部分應以整體開發方式辦理，並共同負擔公共設施用地。
4	412	90.05.11	高市府工都字第 16447 號	變更高雄市都市計畫(高雄捷運系統橘線 O1、O4、O5 之車站地區部分第二種商業區、第五種商業區為交通用地案)	為配合高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫，將本計畫範圍之中正四路與自強一路口部分商 5 用地變更為交通用地。
5	763	104.12.11	高市府都發規字第 10434901202 號	變更高雄市主要計畫(前金區)部分機關用地及交通用地為商業區(配合高雄捷運 O4 站周邊土地整體使用)案	為配合周邊土地整體使用，將交通用地(交 1)變更回復為原商業區；機關用地(機 11)之現有建物老舊，管理單位同意配合周邊土地整體使用並配合搬遷，且無其他機關使用需求，變更為商業區。
6	783	105.05.10	高市府都發規字第 10531709302 號	擬定高雄市都市計畫(前金、新興、苓雅地區)細部計畫(配合高雄捷運 O4 站周邊土地整體使用)案	將前金區原市議會(舊址)南側之商業區(原機 11 用地)及高雄捷運 O4 車站 2 號出入口之商業區(原交 1 用地)擬定為第五種商業區，並整合周邊市有商業區土地整體規劃使用。

二、現行都市計畫概述

本計畫屬高雄市（前金、新興、苓雅地區）細部計畫區範圍之商業區土地，北側及西側為商業區，南側為停車場用地，現行都市計畫土地使用分區詳如圖2所示。

三、現行土地使用分區管制內容

本計畫之土地使用分區管制規定依「都市計畫法高雄市施行細則」、「變更原高雄市（前金、新興、苓雅地區）細部計畫（第四次通盤檢討）案」及「擬定高雄市都市計畫(前金、新興、苓雅地區)細部計畫(配合高雄捷運 O4 站周邊土地整體使用)案」規定辦理。

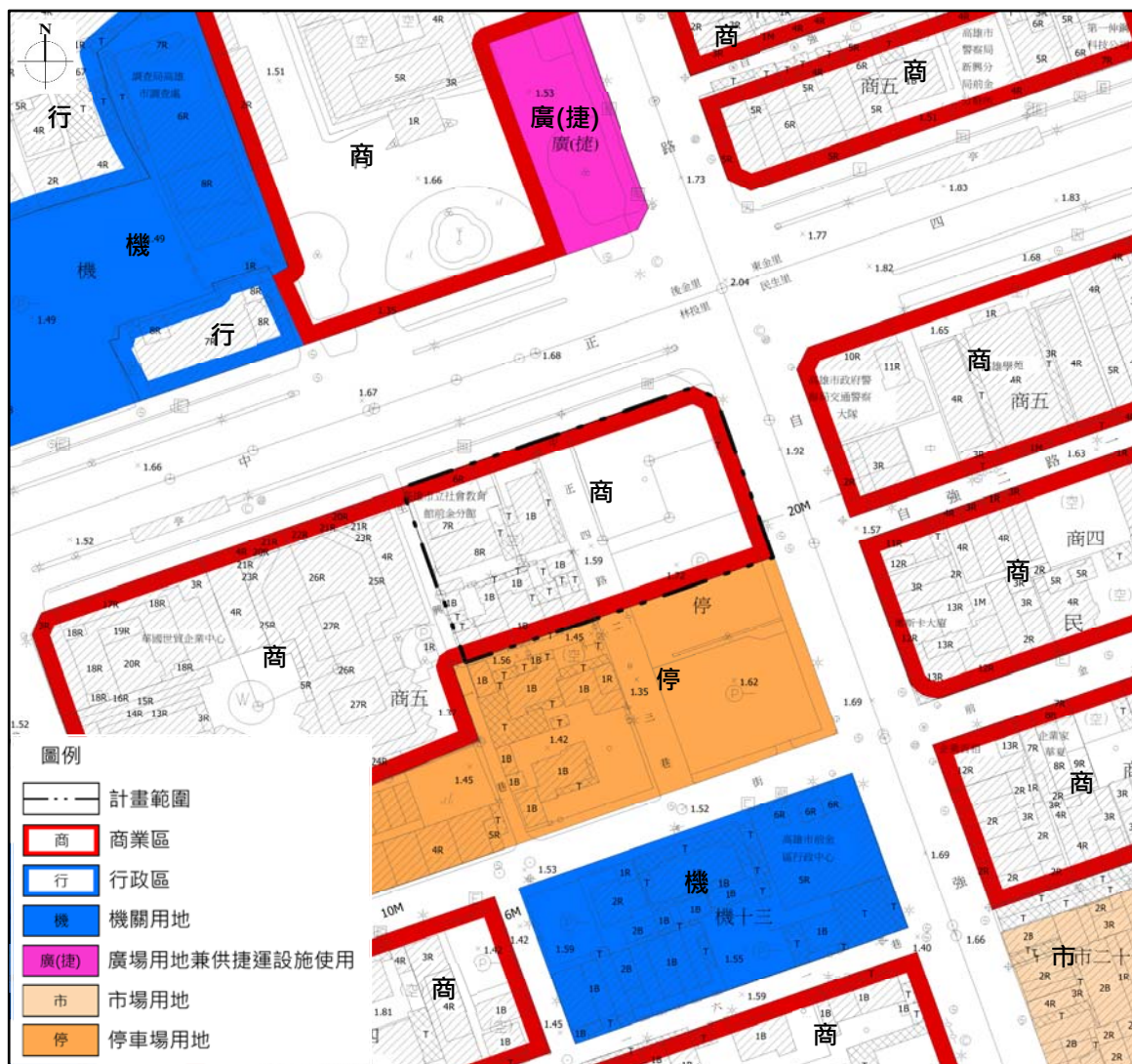


圖 2 現行都市計畫示意圖

肆、上位及相關計畫

一、擴大及變更高雄市主要計畫(通盤檢討)(高雄市政府，民國 85 年)

(一) 計畫內容

高雄市主要計畫歷經民國71年底公告發布實施之「擴大及變更高雄市楠梓、左營、灣子內凹子底及原高雄市都市計畫地區主要計畫通盤檢討」，陸續又有多處都市計畫發布實施，而自民國78年11月起，市府即積極辦理全市性之主要計畫通盤檢討，並於民國85年11月2日公告發布實施「擴大及變更高雄市主要計畫(通盤檢討)」。

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

(二) 與本計畫之關聯性

依據上述發展定位，配合高雄市整體商業發展需求，促進本計畫及周邊整體街廓商業機能發展及提高捷運車站周邊土地使用效益。

二、擴大及變更高雄市主要計畫(第三次通盤檢討)案(第四階段)(高雄市政府，民國 109 年)

(一) 計畫內容

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

本計畫範圍位於中高雄，其發展定位為都會金融商貿生活新核心，並刺激市區土地開發利用。高雄市推動國際商貿新核心，利用鐵路地下化縫合都市隙地，以臨港線輕軌新生廊帶、鐵路地下化新生廊帶空間釋出都市更多活動、對話的空間，使其再生結構化，利用都市設計連接原理，在都會空間中加入水體、綠廊，使都市空間成為一個有機體，利用自明性的空間勾勒出高雄市的都市紋理。

依前述都市空間發展定位，中高雄發展成為都會金融商貿生活新核心的發展構想策略為：重塑都會生活商業新核心，調整商業空間機能；推動大眾運輸村計畫，調整捷運場站周邊土地使用；建構愛河生態廊帶，調整兩側工業區及農業區土地使用；配合旗津觀光大島計畫，優先調整公有土地之土地使用分區；變更部分壽山保護區（國有地）為自然公園用地（面積約972.2公頃），並依壽山自然公園管理自治條例管制，以串聯高雄市生態廊帶。

（二）與本計畫之關聯性

依據上述發展定位，指導本計畫應配合高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫，調整捷運車站周邊土地使用分區，藉以串聯周邊商業、辦公、生活空間，建立以大眾運輸導向的空間發展模式，並提高街廓整體使用效率。

三、變更原高雄市（前金、新興、苓雅地區）細部計畫（第四次通盤檢討）案（高雄市政府，民國 102 年）

（一）計畫內容

綜觀都市發展脈絡，前金、新興、苓雅地區以各大百貨商圈、專業街區所形成之商業區提供區域性商業機能，沿主要幹道向外擴張商業活動，型塑南部區域經貿發展核心。故配合高雄市主要計畫「北產學、南物流、中經貿」之指導，前金、新興、苓雅地區以「捷運經貿生活城」打造「都會金融商貿生活新核心」環境為其發展定位；發展策略為串連藍綠生態廊道、發展大眾運輸村、健全鄰里單元生活圈及建構低碳社區。

(二) 與本計畫之關聯性

本計畫所在之中正四路一帶辦公大樓為商業區中心，主要服務對象為全市及都會區居民，以滿足中心都市商務、辦公等需求為主，應結合大眾捷運系統之規劃，以利於商業活動發展，強化前金、新興、苓雅地區於全高雄市中心商業區之重要地位。

四、高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫（高雄市政府捷運工程局，民國 80 年）

(一) 計畫內容

紅線自沿海路至橋頭，長28.3公里，其中19.8公里路段為地下興築；橘線自西子灣至高雄市大寮中庄，長14.4公里，全程為地下興築。紅橘兩線長度共約42.7公里，並設有38個車站，均採傳統鋼輪鋼軌式之高運量捷運系統。高雄都會區大眾捷運系統紅、橘線已於民國97年9月完工通車，詳圖3所示。

(二) 與本計畫之關聯性

高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網於完工通車後，已大幅提昇高雄市之大眾運輸系統運輸效能，並有效串聯高雄市區生活空間及各活動據點。而橘線之O4市議會（舊址）站鄰接本計畫範圍，對於本計畫及其周邊商業服務水準之提升助益頗大。



資料來源：高雄市政府捷運工程局網站。

圖 3 高雄捷運路線示意圖

表 2 上位及相關計畫綜整表

計畫名稱	計畫內容	與本計畫之關聯性
擴大及變更高雄市主要計畫（通盤檢討）	高雄市之發展定位為高雄都會區工商港灣大都市，增設 434 公頃之商業用地，以符合高雄市商業發展需求。	指導本計畫應配合高雄市商業發展需求，調整土地使用分區，促進本計畫及周邊整體街廓商業機能發展及提高捷運車站周邊土地使用效益。
擴大及變更高雄市主要計畫（第三次通盤檢討）案（第四階段）	確立高雄市邁向「南部區域生態及永續發展領導都市」之功能定位，中高雄之發展定位為都會金融商貿生活新核心；發展構想策略為重塑都會生活商業新核心，調整商業空間機能，推動大眾運輸村計畫，調整捷運場站周邊土地使用。	指導本計畫應配合高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫，調整捷運車站周邊土地使用分區，建立以大眾運輸導向的空間發展模式，提高本計畫整體使用效率。
變更原高雄市（前金、新興、苓雅地區）細部計畫（第四次通盤檢討）案	此次通盤檢討對前金、新興、苓雅地區之發展定位為以「捷運經貿生活城」打造「都會金融商貿生活新核心」；發展策略為串連藍綠生態廊道、發展大眾運輸村、健全鄰里單元生活圈及建構低碳社區。	指導本計畫未來應結合大眾捷運系統之規劃，以利於商業活動發展，強化前金、新興、苓雅地區於全市中心商業區之重要地位。
高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫	紅線自沿海路至橋頭，長 28.3 公里，其中 19.8 公里路段為地下興築；橘線自西子灣至高雄市大寮中庄，長 14.4 公里，全程為地下興築。紅橘兩線長度共約 42.7 公里，並設有 38 個車站，均採傳統鋼輪鋼軌式之高運量捷運系統。高雄都會區大眾捷運系統紅、橘線已於民國 97 年 9 月完工通車。	橘線之 O4 市議會（舊址）站鄰接本計畫範圍，對於本計畫及其周邊商業服務水準之提升助益頗大。

伍、土地使用及交通運輸現況

一、土地使用現況

本計畫基地現況西北側為高雄市家庭教育中心大樓，東北側為高雄捷運橘線市議會站2號出入口，西南側為公有機車停車場，東南側則為空地並設有YouBike 2.0租賃站，詳圖4所示。



圖 4 土地使用現況示意圖

二、交通運輸現況

(一) 停車場現況

本計畫基地南側為海寶國際大飯店暨合發前金立體停車場，其汽車停車空間於平假日尖峰時段空置率約為23~43%、機車停車空間於平假日尖峰時段空置率約為19~49%，顯示公共資源未能充分利用，詳表3所示。

另外計畫區半徑500公尺內除合發前金立體停車場外，亦設置4處路外停車場，分別為十號公園地下停車場、新盛街停車場、俾亭停車場(高雄中華場)及自強二路與民生二路口停車場，如圖5所示。

表 3 合發前金立體停車場停車位使用現況

停車位種類	格位總數	平日尖峰時段剩餘格位	假日尖峰時段剩餘格位
小型車	648 格	約 150 格(23%)	約 280 格(43%)
機車	204 格	約 40 格(19%)	約 100 格(49%)

資料來源:高雄市政府交通局。

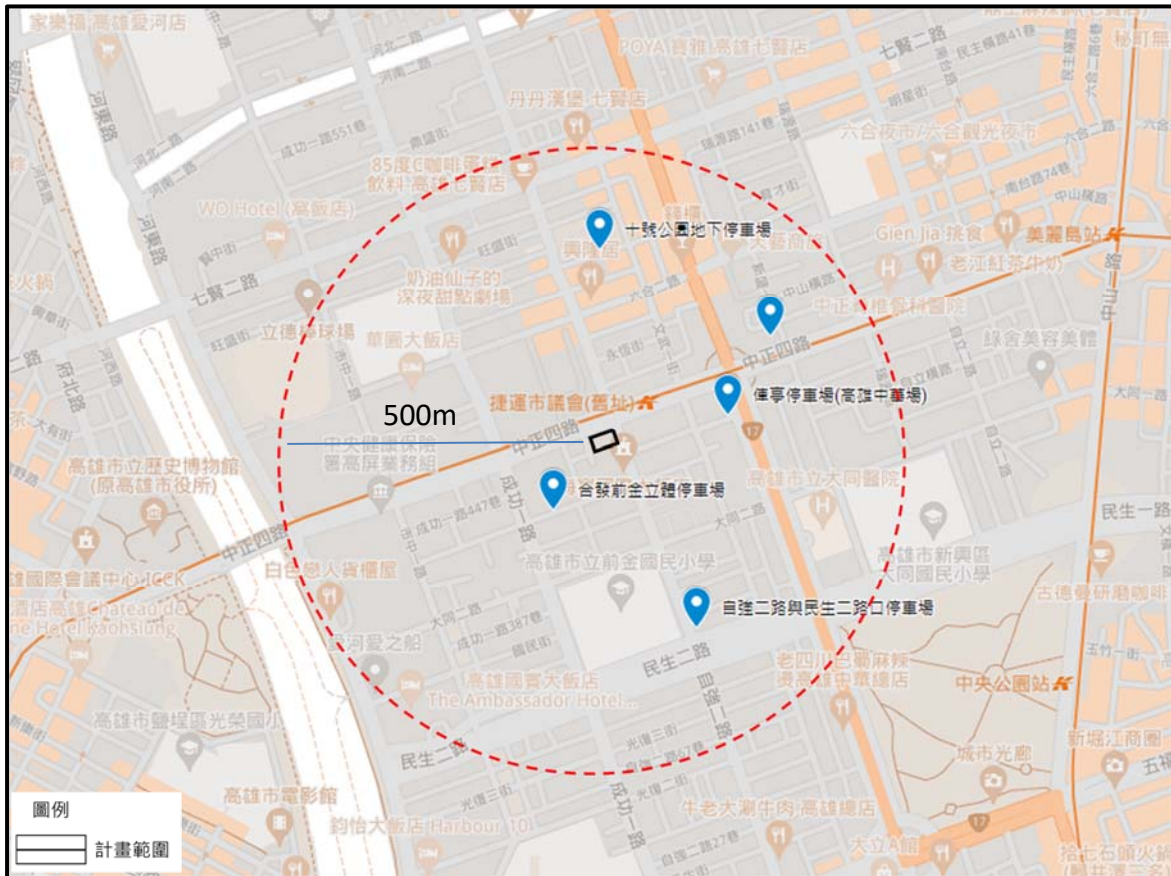


圖 5 本計畫周邊停車場分布示意圖

(二) 公車系統現況

高雄市公車系統中，行經本計畫之公車路線計11線，如表4所示，且於計畫區周邊設有5處公車站牌，分別為自強中正路口(東西兩側)、捷運市議會(舊址)及捷運市議會站(南北兩側)，詳如圖6所示。

表 4 本計畫周邊公車系統概況表

項次	路線	班距（分鐘）
1	駁二藝術特區←60 覺民幹線→夢裡活動中心	10~25
2	金獅湖站←環狀 168 東→金獅湖站	10~30
3	金獅湖站←環狀 168 西→金獅湖站	10~30
4	瑞豐站←83→高雄火車站	20~60
5	高雄車站←248 區間→鼓山渡輪站	30~50
6	建軍站←248→鼓山渡輪站	15~60
7	金獅湖站←0 南→金獅湖站	25~60
8	金獅湖站←0 北→金獅湖站	25~60
9	香蕉碼頭←綠 1 南→捷運信義國小站	5~30
10	香蕉碼頭←綠 1 北→捷運信義國小站	5~30
11	大公路←8001→林園站	12 班/日

資料來源：高雄市政府交通局網頁-公車資訊。



圖 6 本計畫周邊公車系統現況示意圖

(三) 交通衝擊影響分析

旅次產生主要來自基地開發所吸引之交通量，而本基地以興建零售店舖及辦公大樓為主，依各類使用之樓地板面積，並參酌相關類似開發案例之人旅次產生率，可推估未來本案興建完成後吸引與產生之旅次量，如表5所示。另考量各開發項目因性質不同亦有不同運具使用比率及乘載率(表6)，推估基地尖峰小時衍生交通量(表7)，上午尖峰小時進場/出場分別為291PCU/24PCU及下午尖峰小時進場/出場分別為35PCU/266PCU，其開發後周邊路段及路口服務水準如圖7所示。

表 5 衍生人旅次產生率表

項目	容積樓地板面積 (m ²)	人旅次產生率 (人/100 m ² 樓地板面積)				尖峰小時衍生人旅次 (人旅次/小時)			
		晨峰		昏峰		晨峰		昏峰	
		進入	離開	進入	離開	進入	離開	進入	離開
一般零售業	3,019.1	0	0	1.71	2.08	0	0	41	50
辦公	31,729.5	2.38	0.2	0.2	1.98	755	63	63	628

資料來源：富邦人壽高雄捷運凹子底站旁商業區開發案環境影響說明書，110年3月。

表 6 旅次運具分配比率暨平均承載率表

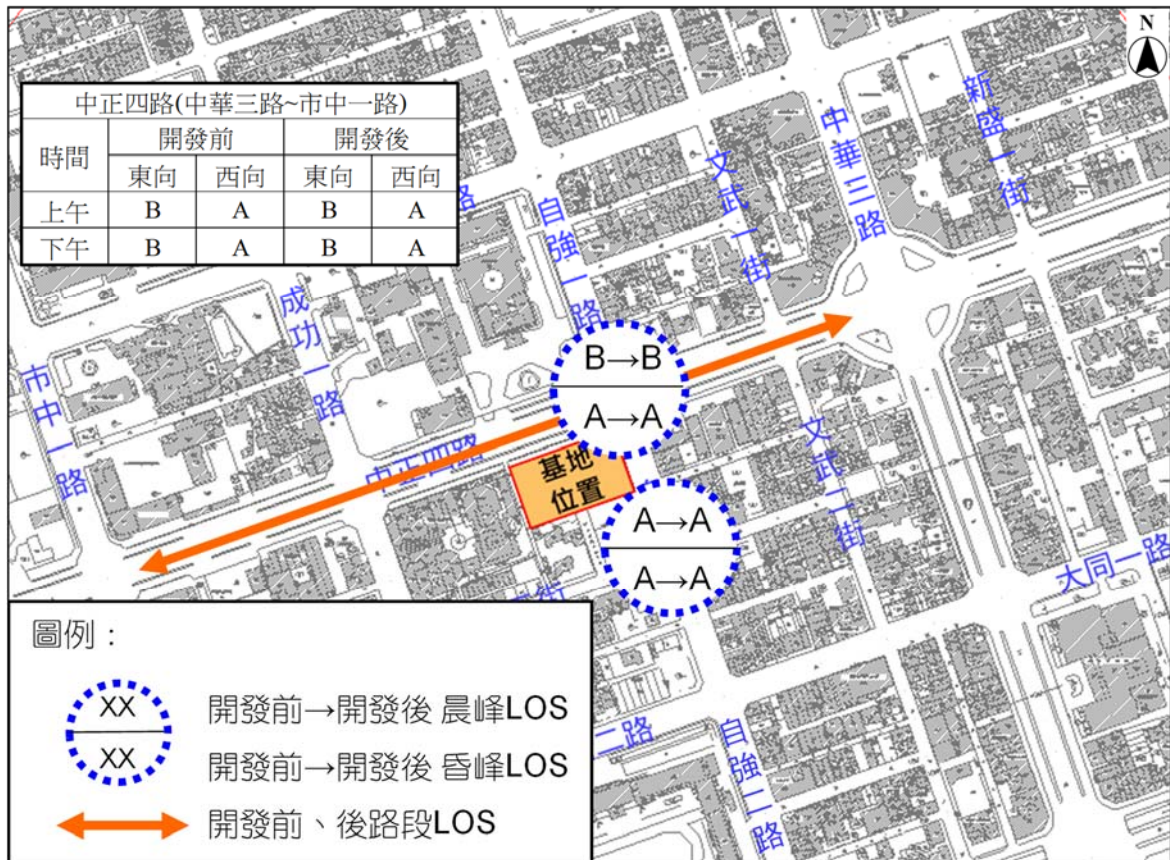
運具別	一般零售業		辦公	
	運具比	乘載率	運具比	乘載率
小汽車	24%	1.92	20%	1.05
機車	36%	1.56	37%	1.05
計程車	2%	1.00	2%	1.10
公車/捷運	34%	--	36%	--
步行/其它	4%	--	5%	--

資料來源：富邦人壽高雄捷運凹子底站旁商業區開發案環境影響說明書，110年3月。

表 7 基地尖峰小時衍生交通量

運具別		晨峰				昏峰			
		進入		離開		進入		離開	
		一般零售	辦公	一般零售	辦公	一般零售	辦公	一般零售	辦公
小客車	輛	0	144	0	12	5	12	6	120
	PCU	0	144	0	12	5	12	6	120
機車	輛	0	266	0	22	10	22	12	221
	PCU	0	133	0	11	5	11	6	111
計程車	輛	0	14	0	1	1	1	1	12
	PCU	0	14	0	1	1	1	1	12
總計	輛	424		35		51		377	
	合計	459				428			
	PCU	291		24		35		266	
	合計	315				301			

註：機車=0.5PCU，計程車=1PCU。



資料來源：高雄市 110 年 2 月份主要道路平均流量及速率，高雄市政府交通局。

圖 7 基地開發前後周邊路段及路口服務水準示意圖

陸、規劃構想

一、發展定位與策略

本計畫毗鄰高雄捷運橘線O4市議會（舊址）站，周邊有合作金庫銀行、兆豐國際商業銀行、上海商業儲蓄銀行及中國信託銀行等多家金融機構，且鄰近行政院南部聯合服務中心、法務部調查局高雄市調查處、高雄市票據交換所、高雄市前金區公所及高雄市前金區衛生所等多處辦公機關，商業及辦公活動活絡，交通機能便利，爰此，本計畫之區位極具商業辦公發展潛力，擬以「大眾運輸商旅新核心」為發展定位（如圖8所示）。

本計畫可藉由既有之都市商辦活動機能、便利之大眾運輸系統等優勢發展條件，將以TOD之發展理念，並串聯延伸中正四路及捷運橘線沿線商業辦公廊帶，健全周邊商辦機能及提升捷運車站周邊土地之使用效益，擬定發展策略如下：

（一）串聯捷運橘線商辦廊帶，形塑大眾運輸商旅新核心

本計畫區位可藉由中正四路沿線之商業辦公機能軸與都市發展脈絡相聯繫，並考量周邊街廓商業區土地使用之同質性，擬規劃本計畫區為商業區，並導入大眾運輸導向發展之理念，串聯高雄捷運O4車站，以形塑商業辦公生活核心及活化都市空間，進而創造區域優質商業辦公環境。

（二）健全周邊商辦使用機能與強度，以利街廓整體發展

本計畫周邊為眾多辦公機關與金融商業機構，商辦機能活絡，惟商辦活動衍生之民生需求於附近區域仍無法滿足。至於餐飲需求方面已有數間餐館與飯店可滿足需求，但商務住宿需求則缺乏相關設施。爰此，本計畫可朝商務住宿機能方面發展，與目前商辦機能相互補足與配合，以健全周邊商辦使用機能與強度，並有利於附近區域及街廓整體商業機能發展。

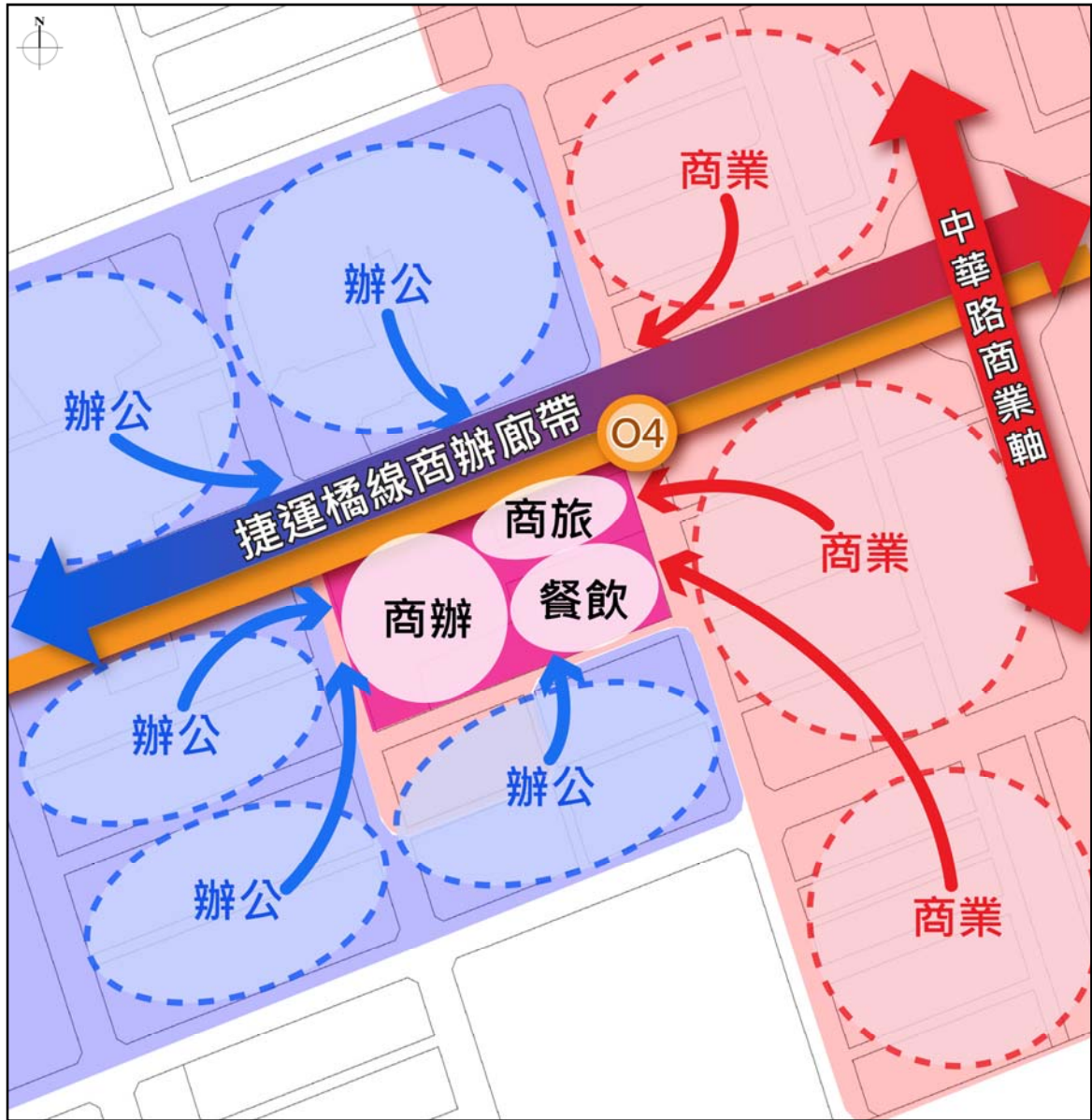


圖 8 本計畫發展定位示意圖

二、空間規劃構想

依循本計畫發展定位以串聯中正四路及捷運橘線商辦廊帶，型塑「大眾運輸商旅新核心」，並以「商業密集發展、大眾運輸導向」為發展理念，健全周邊商辦使用機能與強度，以利街廓整體發展，本計畫之空間規劃構想說明如下。

(一) 街廓整體發展，活絡當地商業活動

為活化都市土地機能之延續利用，以整體發展理念連結鄰近中正四路及捷運橘線O4站一帶之商業及辦公密集地區，進而成為一緊密發展之整體區域，並配合周邊商辦、餐飲機能，發展商旅服務以活絡當地商業辦公活動。

(二) 與捷運 O4 車站共構，有效串連周邊場域

捷運O4車站2號出口位於本計畫範圍東側，依據前述發展策略及大眾運輸導向發展（TOD）理念，於未來開發商旅服務設施時，應可與捷運O4車站共構，於建築物之一樓層設置捷運車站出入口，將本計畫與捷運O4車站緊密結合，並更有效率地串聯街廓內商旅與商辦、餐飲服務，提供更加便捷的大眾運輸與商辦服務機能。

(三) 檢討停車位設置規定，鼓勵大眾運輸使用，降低地下室開挖深度

考量基地鄰近愛河，地下水位較高(約-1.52m~-1.64m)，詳圖9所示。另毗鄰之市府BOT合發立體停車場其汽車停車空間於平假日尖峰時段空置率約為23~43%、機車停車空間於平假日尖峰時段空置率約為19~49%，顯示停車位未充分利用，故基於TOD 大眾運輸發展導向之核心理念，除提高都市空間發展強度外，也應鼓勵民眾使用大眾運輸工具，抑制小汽車發展，重新檢討現行停車空間設置規定。



資料來源：1. 106 年高雄市前金區前金段 66 地號等 4 筆土地大樓新建工程施工計畫書。
 2. 108 年高雄市前金區博孝段 1227 地號等 5 筆地號地基調查報告。

圖 9 計畫區周邊地下水位示意圖

柒、實質變更內容

本次變更係配合高雄市大眾捷運系統橘線 O4 站土地開發案，土地使用分區管制要點變更前後對照表詳表 8 所示。

表 8 土地使用分區管制要點變更前後對照表

變更前	變更後	變更理由
<p>本計畫之土地使用分區管制規定依「都市計畫法高雄市施行細則」、「變更原高雄市(前金、新興、苓雅地區)細部計畫(第四次通盤檢討)案」及「擬定高雄市都市計畫(前金、新興、苓雅地區)細部計畫(配合高雄捷運 O4 站周邊土地整體使用)案」規定辦理。</p>	<p>本計畫之土地使用分區管制規定除依「都市計畫法高雄市施行細則」、「變更原高雄市(前金、新興、苓雅地區)細部計畫(第四次通盤檢討)案」及「擬定高雄市都市計畫(前金、新興、苓雅地區)細部計畫(配合高雄捷運 O4 站周邊土地整體使用)案」規定辦理外，<u>考量基地位於大眾運輸場站，本計畫區(商業區)基地法定停車位數量如經本府交通主管機關審查通過者，得依實際需求設置之，惟其減設數額不得大於百分之三十。</u></p>	<p>考量基地鄰近愛河，地下水位較高，另毗鄰之市府 BOT 合發立體停車場其汽車停車空間於平假日尖峰時段控制率約 23~43%、機車停車空間於平假日尖峰時段空置率約為 19~49%，顯示停車位未充分利用，故基於 TOD 大眾運輸發展導向之核心理念，除提高都市空間發展強度外，也應鼓勵民眾使用大眾運輸工具，抑制小汽車發展，重新檢討現行停車空間設置規定。</p>

附錄一 110年3月29日公告「高雄市大眾捷運系統橘線
O4站土地開發案」甄選投資人第3號補充公告

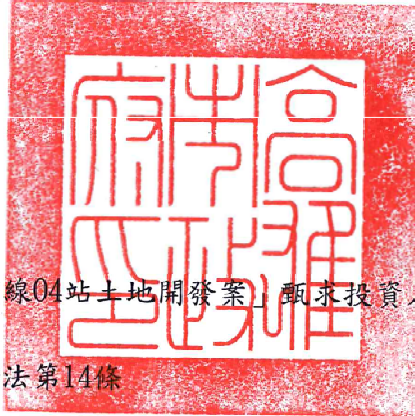
正本

檔號：

保存年限：

高雄市政府 公告

發文日期：中華民國110年3月29日
發文字號：高市府捷開字第11030409400號
附件：



主旨：「高雄市大眾捷運系統橘線04站土地開發案」甄求投資人第3號補充公告

依據：大眾捷運系統土地開發辦法第14條

公告事項：

- 一、補充投資人須知補充說明，資料僅供評估參考，實際應以現場施作情形為準。
- 二、本案非屬重大改變，無須延長申請書件截止收件日。
- 三、本府對本開發案之釋疑或補充說明事項，均於本府捷運工程局網站(<https://mtbu.keg.gov.tw/>)辦理相關公告，請隨時注意查閱，以利後續投資申請。
- 四、如有任何疑問，歡迎逕洽本府捷運工程局(地址：高雄市苓雅區四維三路2號10樓，承辦人：王小姐，電話：07-3368333#3845)

市長 陳其邁

本案依分層負責規定授權機關首長判發

高雄市政府甄選高雄市大眾捷運系統橘線 04 站土地 開發案投資人須知補充說明

- 壹、本開發案之停車空間得減設，惟減設後之數額應達建築技術規則檢討法定停車空間之百分之七十以上為原則。
- 貳、有關本開發建物貢獻成本評估作業，由捷運局與投資人共同委託專業公會鑑價，其單價引用、參考及訪價之資料來源，不受原「高雄市政府辦理大眾捷運系統土地開發權益分配須知」第六點第三項規定之順序採用限制，且回歸專業公會鑑價機制，優先適用專業公會經市場訪查所得營建價格之即時資訊，至公部門彙編之營建價格資料庫仍得參考比較。
- 參、為保持聯開案開發計畫之彈性，倘於訂約後投資人提出開發計畫之變更，其內容更有益於原方案，且兼顧市府、地主、投資人三方權益，原則得於總容積維持的前提下，依程序由雙方協議，並經市府核定方式辦理。

附錄二 都市計畫變更同意文件

副本

發文方式：紙本遞送

檔 號：

保存年限：

高雄市政府 函

地址：802221高雄市苓雅區四維三路2號
10樓

承辦單位：捷運工程局開發路權科

承辦人：林琬純

電話：336-8333*2869

電子信箱：wanchun@kcg.gov.tw

802721

高雄市苓雅區四維三路2號10樓

受文者：高雄市政府捷運工程局

發文日期：中華民國110年6月23日

發文字號：高市府捷開字第11030686300號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：都市計畫書、核准稿影本

主旨：檢送「訂定高雄市都市計畫（前金、新興、苓雅地區）細部計畫（配合高雄捷運04站土地開發）土地使用管制案」計畫書1份，請查照。

說明：本案依據都市計畫法第27條第1項第3款規定辦理，業於110年6月21日核准辦理個案變更，請續辦都市計畫變更程序。

正本：高雄市政府都市發展局

副本：高雄市政府捷運工程局

市長陳其遜