

擬定高雄市鳳山細部計畫（配合高雄
都會區大眾捷運系統黃線建設計畫
Y20 站土地開發）案

高雄市政府

中華民國 112 年 11 月

擬定高雄市鳳山細部計畫（配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫V20站土地開發）案

高雄市政府

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（配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫 Y20 站土地開發）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	
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	日期：112 年 2 月 24 日下午 3 時 30 分 地點：本府捷運工程局第二會議室	
本案公開展覽起訖日期	公 開 展 覽	
	公 開 說 明 會	
人民團體對本案之反映意見		
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	市 級	

目 錄

壹、緒論

一、計畫緣起.....	1-01
二、規劃理念.....	1-02
三、法令依據.....	1-02
四、變更位置與範圍.....	1-02

貳、主要計畫內容摘要

一、變更原則.....	2-01
二、變更理由.....	2-01
三、回饋原則.....	2-02
四、變更內容.....	2-02

參、上位及相關計畫

一、上位計畫.....	3-01
二、相關計畫.....	3-08

肆、實質發展現況

一、自然與人文環境分析.....	4-01
二、社會經濟環境分析.....	4-03
三、土地使用現況.....	4-07
四、公共設施現況.....	4-09
五、交通系統現況.....	4-10
六、土地權屬分析.....	4-14

伍、規劃構想

一、發展願景.....	5-01
二、發展定位.....	5-03
三、規劃構想.....	5-03
四、計畫周邊交通系統規劃構想.....	5-04

陸、細部計畫內容

一、計畫年期.....	6-01
二、計畫人口.....	6-01
三、土地使用計畫.....	6-01
四、土地使用分區管制要點.....	6-02
五、都市設計基準.....	6-02

柒、事業及財務計畫

一、開發方式與實施進度.....	7-01
二、土地取得經費來源.....	7-01
三、公共設施經費來源.....	7-01

圖目錄

圖 1-4-1	本計畫區位置示意圖	1-02
圖 2-4-1	主要計畫變更內容示意圖	2-03
圖 3-1-1	高雄市國土計畫空間發展構想示意圖	3-02
圖 3-1-2	綠運輸發展政策核心架構圖	3-03
圖 3-1-3	高雄捷運都會線（黃線）規劃路線示意圖	3-06
圖 3-1-4	鳳山整體空間機能示意圖	3-07
圖 3-2-1	鳳山中城計畫範圍示意圖	3-08
圖 3-2-2	鳳山溪水環境改善工程範圍示意圖	3-09
圖 3-2-3	大林蒲遷村計畫安置地區示意圖	3-10
圖 3-2-4	中崙路西段改善工程區位及現況圖	3-11
圖 4-1-1	本計畫區地質分布與土壤特性分布圖	4-01
圖 4-1-2	鳳山區淹水易致災區域分布圖	4-02
圖 4-1-3	鳳山區與高雄市斷層分布相對位置圖	4-03
圖 4-3-1	本計畫區周邊農田水利署轄管農業灌排水系統示意圖	4-07
圖 4-3-2	本計畫區周邊土地使用現況圖	4-08
圖 4-4-1	本計畫區 500 公尺範圍內公共設施現況圖	4-09
圖 4-5-1	本計畫區 500 公尺範圍內公車運輸站點分布圖	4-12
圖 4-5-2	本計畫區鄰近捷運站點位置示意圖	4-13
圖 4-6-1	本計畫區土地權屬示意圖	4-15
圖 5-1-1	高雄捷運黃線車站周邊地區機能定位示意圖	5-01
圖 5-2-1	本計畫區發展定位構想圖	5-03
圖 5-4-1	本計畫周邊交通服務品質示意圖	5-05
圖 5-4-2	本計畫開發後衍生交通量分派比例示意圖	5-06
圖 6-3-1	本計畫擬定細部計畫示意圖	6-01

表目錄

表 2-4-1	實質變更內容綜理表	2-02
表 4-2-1	高雄市與鳳山區近 10 年人口成長率一覽表	4-04
表 4-2-2	鳳山區近 10 年人口增加情形一覽表	4-04
表 4-2-3	鳳山區近 10 年人口年齡結構一覽表	4-05
表 4-2-4	高雄市及鳳山區一級產業從業人口一覽表	4-05
表 4-2-5	高雄市及鳳山區二、三級產業各行業別經營概況一覽表	4-06
表 4-4-1	本計畫區 500 公尺範圍內公共設施開闢情形一覽表	4-08
表 4-5-1	道路服務水準等級劃分標準	4-10
表 4-5-2	本計畫區周邊現況道路服務水準綜理表	4-11
表 4-5-3	本計畫區 500 公尺範圍內公車運輸資訊綜理表	4-12
表 4-6-1	本計畫區土地清冊綜理表	4-14
表 5-1-1	高雄捷運黃線車站周邊地區機能定位綜理表	5-02
表 5-4-1	運具分派及衍生車旅次推估一覽表	5-06
表 5-4-2	本計畫開發後周邊道路服務水準綜理表	5-07
表 6-3-1	本計畫範圍土地使用分區綜理表	6-01
表 6-4-1	使用強度綜理表	6-02
表 7-3-1	事業及財務計畫表	7-01

壹、緒論

一、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，原規劃考量社經發展亦隨之更迭，實有需要重新研擬高雄都會區大眾捷運系統之整體路網與都市發展。高雄都會區大眾捷運系統都會線（捷運黃線）為高雄市重大設施建設計畫，可連接亞洲新灣區、都會核心區、澄清湖地區，以及烏松、三民、鳳山、苓雅、新興、前鎮等行政區重要旅次據點，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。

透過健全大眾捷運土地開發執行機制，依跨域增值公共建設財務規劃為原則，以捷運黃線之財務效益評估、招商作業完成土地開發，提升大眾運輸場站周邊土地開發效益，並提高公共建設開闢自償率，降低政府財政負擔。依據聯合國永續發展目標（SDGs）第11項「建構具包容、安全、韌性及永續特質的城市與鄉村」，透過加強國家和區域發展規劃，促進城市、郊區與農村地區之間經濟、社會和環境的正向連結，並基於大眾運輸導向發展（TOD, Transit Oriented Development）精神及國家2050淨零排放政策，推廣以捷運等大眾運輸出行，達成日常出行的減碳行動，變更都市計畫土地使用分區為較高強度之捷運開發區，供以土地開發，符合TOD都市發展及永續發展策略。

捷運黃線Y20車站位於本市鳳山區南京路，周邊住宅使用主要分布於五甲一路西側，商業使用位於瑞隆東路、五甲一路沿線兩側；五甲一路以東多為製造業、倉儲、旱田、果園等，南側約650公尺為國道一號五甲系統匝道口。捷運系統車站出入口、通道可考量與規劃中之相關建設或轉運站等大眾運輸協商共用或共構，並在未來建設時配合都市計畫發展與土地使用，以利站內轉乘、減少用地面積需求及促進地區發展。考慮捷運設施使用之私有土地為尚未開發、低度利用地區土地，具開發效益之私有土地將採聯合開發方式辦理，俾利於用地取得及維護土地所有權人之權益，可增進土地利用效能，並引導地區良性發展。

本府捷運工程局已於民國109年6月起陸續公告8部高雄市大眾捷運系統土地開發相關法令，期能藉由政府及投資人、地主之合作，結合捷運兼具公共空間、商業及住宅價值之土地混合使用，以多元利用土地並創造具前瞻性之城市樣貌。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。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，促使車站周邊成為地區重要生活中心，引導周邊發展及都市再生。有鑑於捷運黃線綜合規劃報告業於111年3月正式核定，並預計於113年6月前取得用地，再因用地取得及興建工程皆需較長作業期程，本案具有辦理時程急迫性；鳳山主要計畫於112年5月辦理第四次通盤檢討公開徵求意見，考量後續都市計畫審議時程，故本案無法於鳳山主要計畫辦理第四次通盤檢討時併同辦理。為利後續捷運建設聯合開發，本計畫以個案變更方式變更農業區為捷運開發區，另擬定細部計畫配置適當公共設施用地，以符合TOD精神並創造具前瞻性之城市樣貌。

二、規劃理念

- (一) 推廣捷運等大眾運輸，達成日常出行的減碳行動，並以捷運開發區作為高密度商業及住宅混合使用，符合 TOD 都市發展及淨零排放理念。
- (二) 劃設公共設施用地並訂定建築退縮規範，透過街道綠化提供安全舒適之綠色公共空間，符合聯合國 SDGs 永續發展策略。
- (三) 以開放空間導入風環境，減緩熱島效應，朝向 2050 淨零排放永續發展。

三、法令依據

本計畫依都市計畫法第22條之相關法令規定辦理。

四、變更位置與範圍

本計畫位於高雄市鳳山區七老爺段，計畫範圍西側臨五甲一路，路寬40公尺，北側臨油管路，路寬30公尺，東側以既有溝渠為界，南至七老爺段1193地號以北，計畫面積約為0.7505公頃。有關本次變更位置詳如圖1-4-1所示。



圖 1-4-1 本計畫區位置示意圖

貳、主要計畫內容摘要

一、變更原則

- (一) 以 TOD 發展理念，提升捷運周邊土地使用效益。
- (二) 配合市府健全大眾運輸導向發展土地政策，整合土地與強化轉運機能，並利後續招商開發提高土地利用效益，以利未來捷運黃線 Y20 站之規劃使用，捷運周邊土地以變更為捷運開發區為原則。
- (三) 為促進車站周邊土地發展，強化發展機能，並擬定細部計畫訂定土地使用分區管制及都市設計規定。
- (四) 依據鳳山都市主要計畫第三次通盤檢討，有關農業區之檢討變更原則，本計畫符合第 1 點，應有迅行變更之必要，其內容如下：
 1. 為配合重大經建計畫之推動或都市整體發展之需求，而需用農業區之土地時，得檢討變更為其他使用分區。
 2. 鄰近都市建成區或零碎細分、使用效益低之農業區，為避免阻礙都市成長，並提高土地經濟利用效率，得檢討變更為其他使用分區。
 3. 具備隔離不相容、保護環境需求、國防需求等土地使用機能之農業區，不宜變更。
 4. 變更範圍內現有聚落建築密集者。
 5. 因計畫書圖不符、發照錯誤、地形修測、計畫圖重製或基地畸零狹小，配合都市整體發展而變更者。
 6. 經目的事業主管機關同意興辦教育、文化、社會福利、醫療照顧服務、寺廟宗教、公用設施或公益設施等事業需要而變更者。
 7. 整體開發而變更者。

二、變更理由

- (一) 配合 TOD 政策推動並回應 2050 淨零排放政策，調整土地使用機能，以高密度發展提昇土地使用效率，加速捷運場站周邊土地開發進程。
- (二) 本計畫區現況作為空置地及鐵皮廠房等，並無農業使用，對於糧食安全無虞；周邊現況主要作為住宅使用，居住人口密集，並無特殊敏感環境或不相容之使用。俟未來捷運黃線興建完工，本計畫區將作為承接橘線 O10、紅線 R5 站之中繼站點，適宜作為更高強度之土地使用。
- (三) 鳳山都市計畫範圍之住宅區、商業區開發率已逾 81%，既有都市發展用地趨漸飽和，故考量商業區仍有劃設餘裕，配合捷運黃線建設宜適度檢討非都市發展用地。
- (四) 為促進車站周邊土地發展，變更捷運開發區之處分收益，將捷運建設之外部效益內化，達成財政資源最有效率之配置，並依「大眾捷運法」及「大眾捷運系統土地開發辦法」規定辦理土地開發，以保障民眾權益及挹注捷運建設經費，以活絡鳳山中崙地區發展。

三、回饋原則

- (一) 依照「都市計畫農業區變更使用審議規範」，本計畫屬符合該規範第五十二點但書所列之「屬配合國家重大建設者」，得經內政部都市計畫委員會就實際情形審決之，不適用該規範全部或一部之規定。
- (二) 本計畫區自農業區變更為捷運開發區者，參照「都市計畫農業區變更使用審議規範」第三十三點、第三十四點應捐贈公共設施用地及代用地之規定，變更負擔比例為 50%，依規範劃設 35% 之公共設施用地，於細部計畫劃設為廣場用地（兼供停車場使用）（附），並提供可建築土地 15% 作為代用地回饋。
- (三) 土地所有權人應於計畫核定前與本府簽訂協議書並納入計畫書，否則維持原計畫。

四、變更內容

本計畫變更農業區為捷運開發區（附），詳如表 2-4-1 及圖 2-4-1 所示。

表 2-4-1 實質變更內容綜理表

變更位置	原計畫		新計畫		變更理由	備註
	項目	面積 (公頃)	項目	面積 (公頃)		
一-3 號道路東 側	農業區	0.7505	捷運 開發區 (附)	0.7505	1. 為落實本市大眾運輸導向發展政策及捷運黃線建設計畫，推動大眾運輸場站周邊開發，帶動場站周邊地區，透過開發引入複合式商業、住宅發展，調整土地使用機能，配合捷運引導都市整體多元發展。 2. 為強化捷運 Y20 站之轉運機能，配合捷運場站出入口設置及目的事業主管機關用地需求，引入捷運開發區以提高使用者之便利、舒適及多樣性，變更毗鄰捷運 Y20 站之農業區為捷運開發區。	附帶條件： 1. 應另行擬定細部計畫。 2. 變更回饋比例為 50%，並於細部計畫劃設至少 35% 之公共設施用地（含公園、綠地、廣場、體育場或兒童遊樂場用地），其餘不足部分得以可建築土地、樓地板面積、代金或其他方式回饋。 3. 土地所有權人應於計畫核定前與本府簽訂協議書並納入計畫書，否則維持原計畫。

註：表內面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。

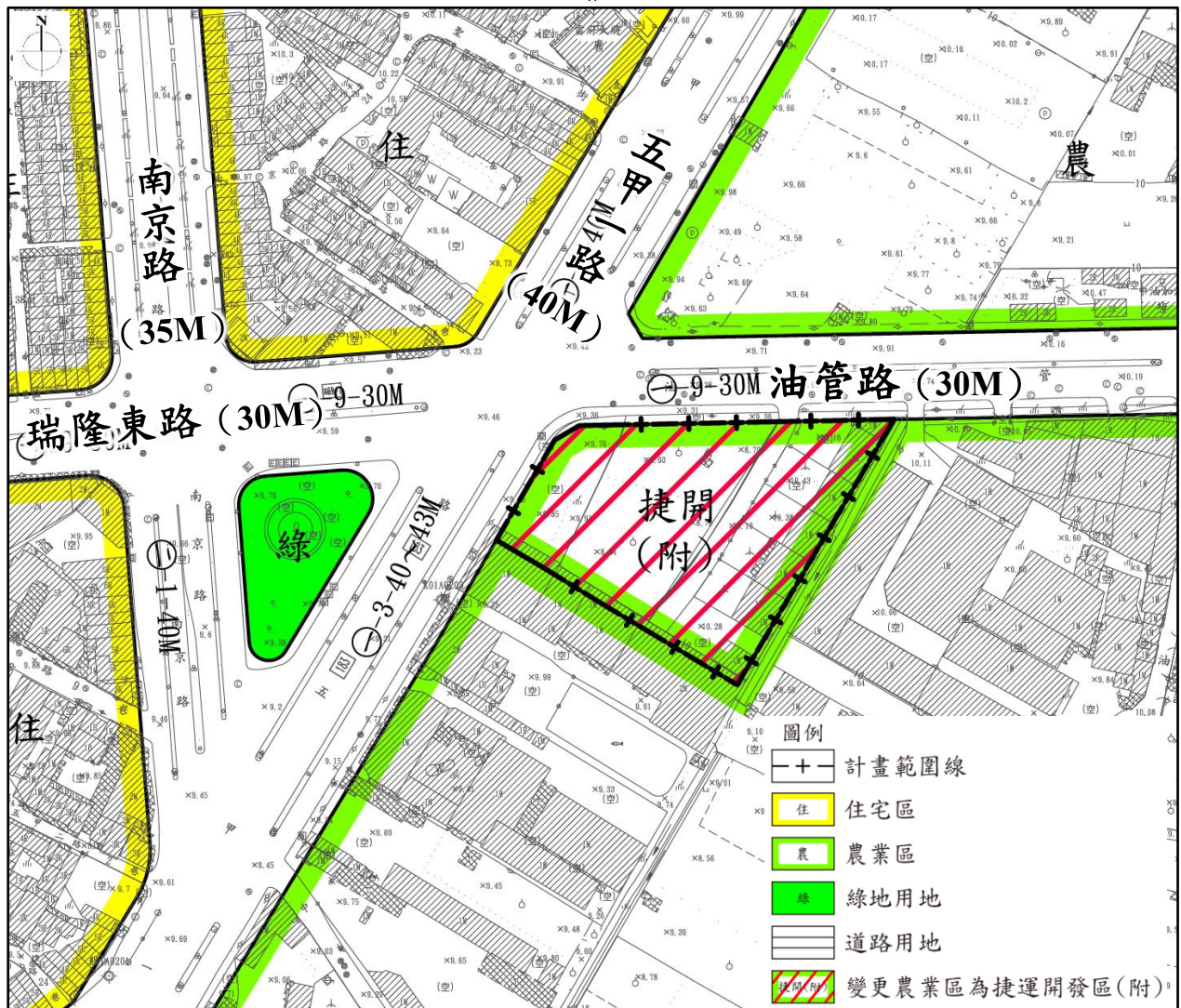


圖 2-4-1 變更內容示意圖

參、上位及相關計畫

一、上位計畫

(一) 高雄市國土計畫 (高雄市政府, 110 年)

1. 計畫概述

高雄市國土計畫於 110 年 4 月核定公告，為因應全球化、氣候變遷、國土保育、糧食安全、產業發展等變化，評估環境敏感特性、地方發展需求等因素，以「大高雄 PLUS」作為整體發展願景，提出「一核、雙心、三軸」理念，並依據地理區位及發展優勢，將高雄市分為生態文化原鄉、快意慢活里山、產業創新廊帶及經貿都會核心等四大策略分區，如圖 3-1-1 所示。

經貿都會核心分區以左營、鼓山、前金、鹽埕、新興、三民、苓雅、烏松、旗津、前鎮、鳳山及小港等行政區構成，近年致力於亞洲新灣區之發展，持續投入多項重大建設與土地開發，提升高雄市都會核心能量，服務範圍涵蓋嘉南及屏東平原，並透過區內的海空雙港與國際接軌，積極推動招商引資計畫。未來將持續以強化都會區中心都市之區域中心功能，以大眾運輸導向型開發 (TOD)，引導高雄市核心持續走向更節能、集約及有效率的發展。

2. 與本計畫之關聯性

本計畫區位於四大策略分區中之「經貿都會核心分區」，近期有多項重大建設及土地開發，如衛武營國家藝術文化中心、大東文化藝術中心、衛武營都會公園、高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫等，提供都會核心地區高品質之生活空間，並吸引民間參與整體發展計畫。

透過高雄大眾捷運系統黃線之建立，串聯既有紅橘線地區之轉乘，構建高雄市整體運輸路網，提高本計畫周邊運輸服務水準與運輸使用率，並提供相關產業之發展與居民便利性，以達到提升本計畫區整體空間效能之目的。



圖 3-1-1 高雄市國土計畫空間發展構想示意圖

(二) 運輸政策白皮書（交通部，108 年）

1. 計畫概述

交通部於 108 年發布「Koinonia 交通就是感動-2020 運輸政策白皮書」，全書分為陸運、海運、空運、運輸安全、智慧運輸、綠運輸、運輸部門因應氣候變遷調適與防災等 7 本分冊，以人本交通作為願景，安全、效率、品質及綠色作為 4 大施政主軸，推出 8 大施政目標，包含強固運輸安全體系、健全調適防災作為、強化運輸系統效能、促進運輸產業發展、落實人本交通理念、支援觀光旅遊開展、推動智慧運輸應用、順應國際綠色潮流。

在綠運輸方面，面臨都會區交通溫室氣體與空汙排放高、私人運具使用習慣不易改變、公共運輸服務質量待提升、運具及運輸系統能源使用效率等 8 項課題，未來綠運輸政策以達成「營造潔淨運輸環境」為發展願景，並將「減少能源消耗及溫室氣體排放」及「減少空氣污染排放」作為 2 大政策目標，擬列 9 項策略、59 項行動方案。綠運輸發展政策之策略如圖 3-1-2 所示。

此外，對地方政府進行捷運規劃之指導，應從整體公共運輸路廊規劃建設之概念，循序推動個別計畫，並藉由審議機制強化路網銜接轉乘、整合既有路網，進而達成提升公共運輸服務品質目標。

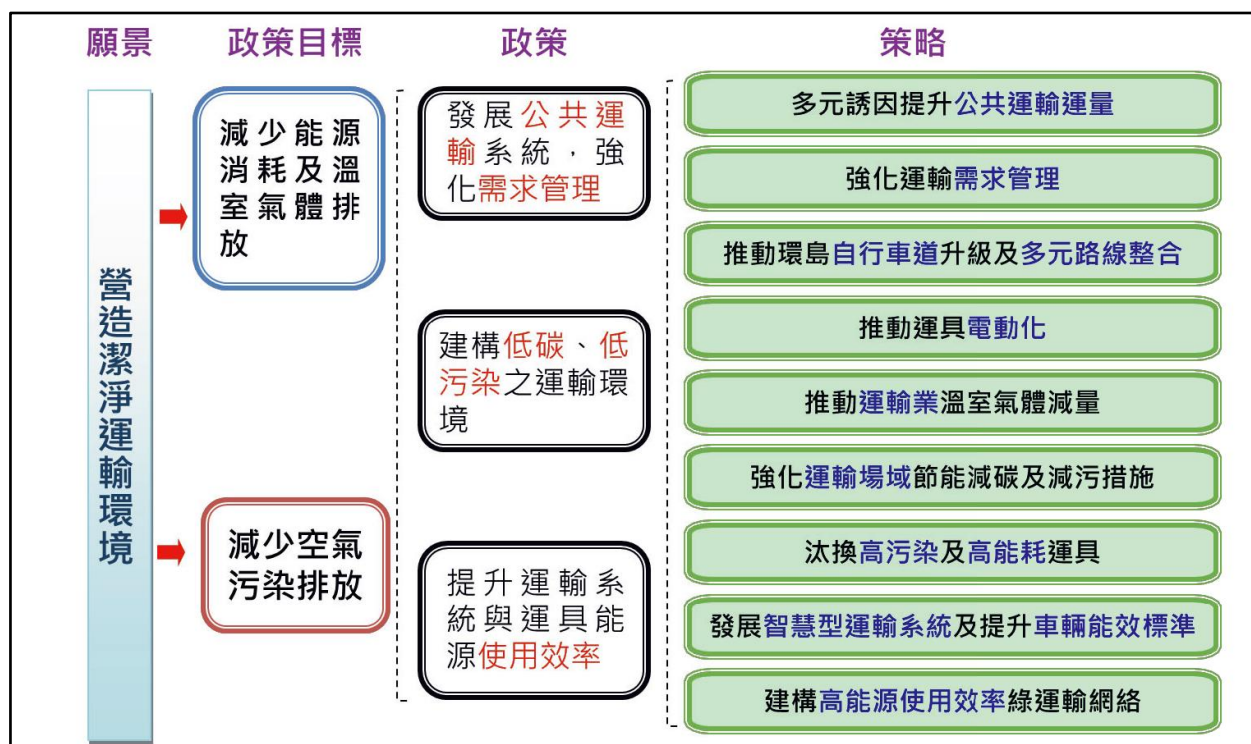


圖 3-1-2 綠運輸發展政策核心架構圖

2. 與本計畫之關聯性

本計畫區擬變更作為捷運開發區（黃線 Y20 站）使用，有助於提升未來高雄地區大眾捷運黃線運量，達成「發展公共運輸系統，強化需求管理」之政策目標，依循低碳排、永續綠運輸發展，構建高雄市整體運輸路網及無縫接軌運輸。

(三) 大南方大發展南台灣發展計畫 (國家發展委員會, 108 年)

1. 計畫概述

大南方計畫係包括雲林縣、嘉義縣市、臺南市、高雄市、屏東縣及澎湖縣等 7 個南部地區縣市，針對產業、交通、農業及觀光等 4 個主軸。

產業面為「用聚落帶動發展」策略，規劃完整的產業和生活聚落，透過租稅優惠、學研能量、人才供給、創業協助、優質生活及公共建設，吸引國內外投資聚集。交通面為「用交通連結世界」策略，如高雄鐵路地下化建設、捷運線路規劃及延伸、高鐵南延、高雄機場升級規劃，以高雄為中心，串聯至屏東、臺南及雲嘉地區。

農業面為「用行銷撐新農業」政策，運用新興科技如冷鍊、加工，提高產量並確保品質，讓農業升級成「新農業」，推動農產外銷，提昇南部區域經濟，並依照作物特色規劃不同聚落。觀光面為「用觀光創造繁榮」政策，由政府協助觀光旅遊業轉型，帶動區域均衡發展。

2. 與本計畫之關聯性

高雄市作為南部地區經貿發展領銜城市，具有海、空雙港及高科技 S 廊帶發展利基，近期並有重大建設相繼規劃開發，如高雄都會區大眾捷運系統跨域延伸至岡山、屏東段，以及都會區內捷運黃線、環狀輕軌規劃建設，塑造南臺灣便捷交通網絡，本計畫即為捷運黃線建設之捷運開發區，有助於提升大眾運輸場站周邊土地開發效益。

(四) 臺灣 2050 淨零排放路徑及策略 (國家發展委員會, 111 年)

由於氣候變遷造成的負面影響十分緊急，各國已經陸續提出「2050淨零排放」的宣示與行動。臺灣面臨2050淨零排放跨世代、跨領域、跨國際之轉型工程，政府將建構科技研發及氣候法制等兩大面向之基礎環境，推動能源、產業、生活、社會等四大轉型策略，逐步實現2050淨零排放之永續社會。針對推動2050淨零轉型，政府提出「十二項關鍵戰略」，後續提出個別戰略計畫，以落實淨零轉型之長期願景目標。

1. 四大目標

- (1) 能源轉型：藉由擴大再生能源設置，使進口能源依存度由2021年97.4%，降至2050年50%以下，降低國際能源市場衝擊與價格波動對我國能源安全影響。
- (2) 產業轉型：進行前瞻技術布局，帶動綠能產業鏈及本土供應鏈成長，並結合ICT產業優勢，提供更高效、更低碳、更智慧的製程。
- (3) 生活轉型：提升全民對氣候變遷及淨零轉型之認知與共識，進而引發全民行為改變，從食、衣、住、行各面向著手，改變生活型態、落實低碳生活。
- (4) 社會轉型：開啓社會對話鑑別淨零減碳方案可能的矛盾與衝突，綜合考量各方案之相關與聯動性，分析各方案優先順序，制定配套因應措施，確保符合社會公正。

2. 兩大基礎

- (1) 科技研發：整合儲能與電網系統的科技發展、強化能資源循環利用技術、進行社會科學研究論證，作為配套政策與社會溝通基礎。
- (2) 氣候法制：推動溫管法修法、推動「能源管理法」、「再生能源發展條例」與「電業法」修法作業、建立碳捕捉與封存管理制度、訂定氫能管理專法、進行建築相關法規修正盤點、加速運具電動化之法規環境、推動實施綠色金融，運用金融量能引導淨零轉型。

3. 未來整體淨零排放目標

- (1) 電力去碳化：總電力占比60~70%之再生能源，並搭配9~12%之氫能，加上顧及能源安全下使用搭配碳捕捉之火力發電20~27%，以達成整體電力供應的去碳化。
- (2) 非電力去碳化、國土碳匯量能：加速電氣化進程並投入創新潔淨能源之開發，如以氫能、質能取代化石燃料，並搭配碳捕捉再利用及封存技術。其他溫室氣體方面，如：科技產業製程氟氣體排放、農業畜牧生產衍生之甲烷等，將積極規劃山林溼地保育以提升國土碳匯量能。

(五) 高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫（高雄市政府，108年）

1. 計畫概述

高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫係依循「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」辦理，自108年核定可行性研究報告後，歷經綜合規劃作業、環境影響評估、都市計畫變更等作業提交通部審查、國發會審議，於111年經行政院核定通過，進入工程設計施工階段，預計於117年完工通車。

捷運黃線建設計畫提供高雄都會核心區更加便捷、密集的大眾運輸服務，路線全長為22.91公里，共設置1座機廠、22座地下車站（Y2至Y23）、1座高架車站（Y1），路線經過烏松區、新興區、苓雅區、前鎮區、鳳山區、三民區等東側都會核心區，其中2站點與台鐵轉乘（Y10/民族站、Y17/正義澄清站），2站點與捷運橘線轉乘（Y11/O6、Y18/O10），2站點與捷運紅線轉乘（Y14/R8、Y23/R5），1站點與輕軌綠線轉乘（Y15/C9），共計7個站點分別可與台鐵、捷運、輕軌轉乘。捷運黃線路網規劃如圖3-1-3所示。

2. 與本計畫之關聯性

本計畫即為捷運黃線Y20站點之出入口，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。



圖 3-1-3 高雄捷運都會線（黃線）規劃路線示意圖

(六) 鳳山主要計畫（高雄市政府，108 年）

1. 計畫概述

依據 108 年公告發布之「變更高雄市鳳山主要計畫（第三次通盤檢討）（第三階段）案」內容，農業區除具備都市生態及農業生產的功能外，可視為都市養地之主要對象，儲備未來配合產業發展及轉型時可運用的資源，為都市整體發展預留緩衝空間。有關農業區之土地使用檢討變更原則如下：

- (1) 為配合重大經建計畫之推動或都市整體發展之需求，而需用農業區之土地時，得檢討變更為其他使用分區。
- (2) 鄰近都市建成區或零碎細分、使用效益低之農業區，為避免阻礙都市成長，並提高土地經濟利用效率，得檢討變更為其他使用分區。
- (3) 變更範圍內現有聚落建築密集者。
- (4) 變更範圍內現有聚落建築密集者。
- (5) 因計畫書圖不符、發照錯誤、地形修測、計畫圖重製或基地畸零狹小，配合都市整體發展而變更者。

- (6) 經目的事業主管機關同意興辦教育、文化、社會福利、醫療照顧服務、寺廟宗教、公用設施或公益設施等事業需要而變更者。
- (7) 整體開發而變更者。

依據 107 年公告發布之「變更高雄市鳳山主要計畫（第三次通盤檢討）（第一階段）案」內容，高雄市區域計畫針對鳳山區之指導功能定位為「行政、商務、經貿、居住、轉運」，應與鄰近地區都市發展機能相互呼應；其商業機能分為舊城藝文商業區、新興商業區、核心商業區等三區，如圖 3-1-4 所示。

此外，在都市發展政策變動及成長之背景下，分區將配合現況之變遷調整用途，另鳳山區因日漸發展密集，農業使用之需求式微，亟需調整其使用以配合都市之成長，在土地釋出後，也將接縫過去封閉之留白地區造成都市發展阻隔，並且提供公共設施資源給民眾使用，對於都市成長產生正向之影響。



圖 3-1-4 鳳山整體空間機能示意圖

2. 與本計畫之關聯性

鳳山都市計畫通盤檢討案中，本計畫區之發展構想為「轉型成長核心」，因應都市成長與農業使用需求式微，將配合現況之變遷調整用途；空間機能定位為「新興商業區」，將以大街廓、大尺度為主的發展型態，與舊城商業區類型有所區隔。

二、相關計畫

(一) 鳳山中城計畫 (衛武營計畫)

1. 計畫概述

鳳山中城計畫係以衛武營國家藝術中心為中心，包括國泰重劃商業區、建軍站商業區、台鐵機廠等地區，其範圍如圖 3-2-1 所示。中城計畫以兩大核心做推動，包含以衛武營國家藝術文化中心為主的表演藝術產業核心，以及以台鐵高雄機廠為主的設計文創產業核心，而建軍站將作為未來捷運黃線 Y18 站之出入口，並與橘線 O10 站作為雙捷共構出入站點。

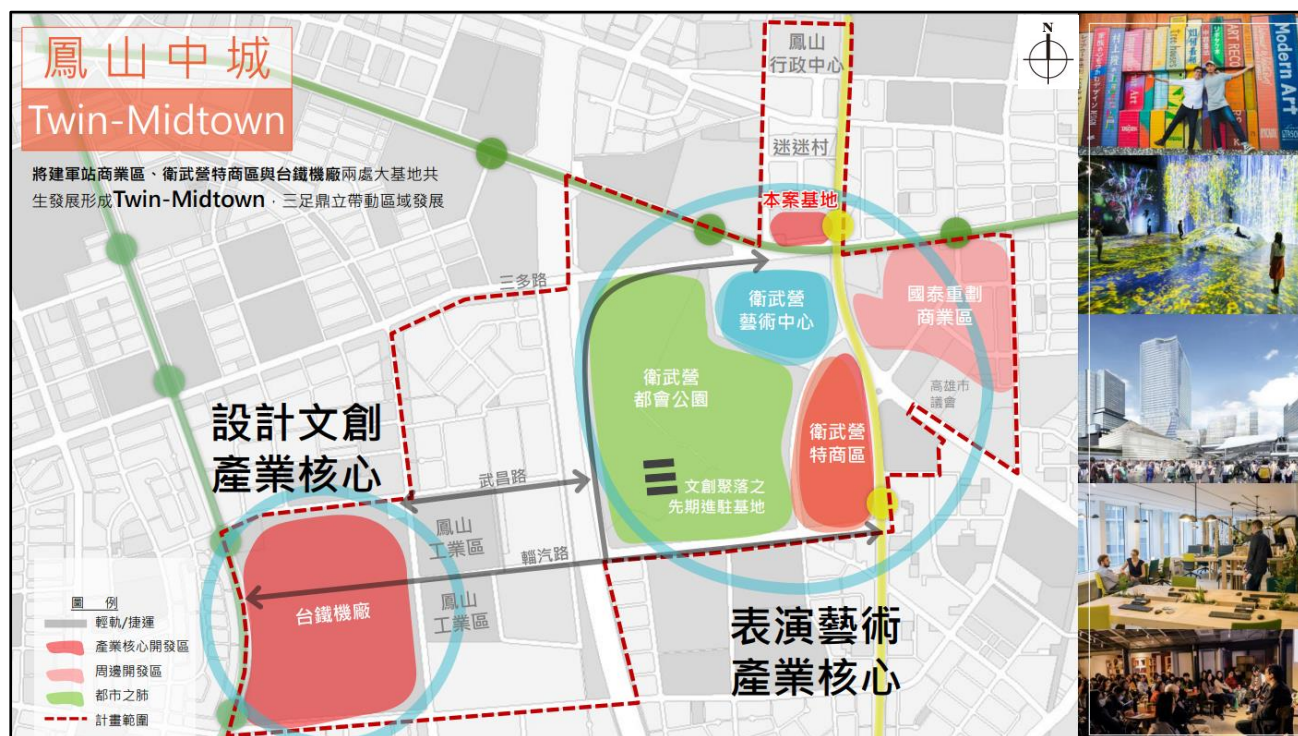


圖 3-2-1 鳳山中城計畫範圍示意圖

2. 與本計畫之關聯性

本計畫與衛武營都會公園相距約 1.6 公里，黃線距離僅相隔 2 站，捷運 O10/Y18 站可視為鳳山第一蛋黃區，未來三井 LaLaport 進駐，將提供商場、文創、休閒等宜居機能，透過 TOD 大眾運輸導向的都市發展契機，將串聯本計畫及衛武營商圈，為本計畫後續商業活動帶來區域發展綜效，創造東高雄門戶商業核心新聚落的價值。

(二) 鳳山溪 (含前鎮河) 水環境改善計畫 (高雄市政府，106 年)

1. 計畫概述

鳳山溪排水主幹長度約 12.54 公里，排水流域面積約為 53 平方公里，起源於高屏溪畔之九曲堂山區，向西南流經大樹區、大寮區、鳥松區、鳳山區、前鎮區及小港區等 6 個行政區。過去污染防治法制尚未完備，民生及工業廢污水未經處理直接排入河川內，嚴重污染鳳山溪，且因護岸過低容易發生溢堤，屢釀災害。

高雄市政府遂進行鳳山溪水環境改善計畫，以防災為主，並兼顧生態環境、親水功能與景觀美學，達到整體改善效益，工程項目如圖 3-2-2 所示。在不影響防洪原則，結合沿岸公園綠地，降低堤岸高度，以天然塊石壘砌緩坡方式呈現生態護岸。



資料來源：「全國水環境改善計畫－鳳山溪（含前鎮河）水環境改善計畫」，106 年。

圖 3-2-2 鳳山溪水環境改善工程範圍示意圖

2. 與本計畫之關聯性

本計畫區與鳳山溪流相距約 1.2 公里，水環境整治工程之一「中崙國宅污水管線納管更新工程」位於本計畫區東南方，該工程進行社區內污水管線更新汰換，有效改善國宅社區生活環境。鳳山溪整體之整治計畫，有助於鳳山都會區之生態意象、提供優質親水環境。

(三) 大林蒲遷村安置計畫（草案）

1. 計畫概述

大林蒲、鳳鼻頭等聚落位於小港區沿海地區，鄰近臨海工業區，周邊環繞煉油廠、煉鋼廠、發電廠與貨櫃中心，環境不宜居，歷經多次遷村意願普查、研商會議，終於民國 108 年核定「全國循環專區試點暨新材料循環產業園區申請設置計畫」，同時納入大林蒲遷村計畫。

聚落人口近 2 萬人，遷村安置地區位於崗山仔新社區區段徵收區、中崙牛寮區段徵收區以及鳳山農場區段徵收區，分別為前鎮區明正里、鳳山區南成里、保安里、中民里等四里，如圖 3-2-3 所示。

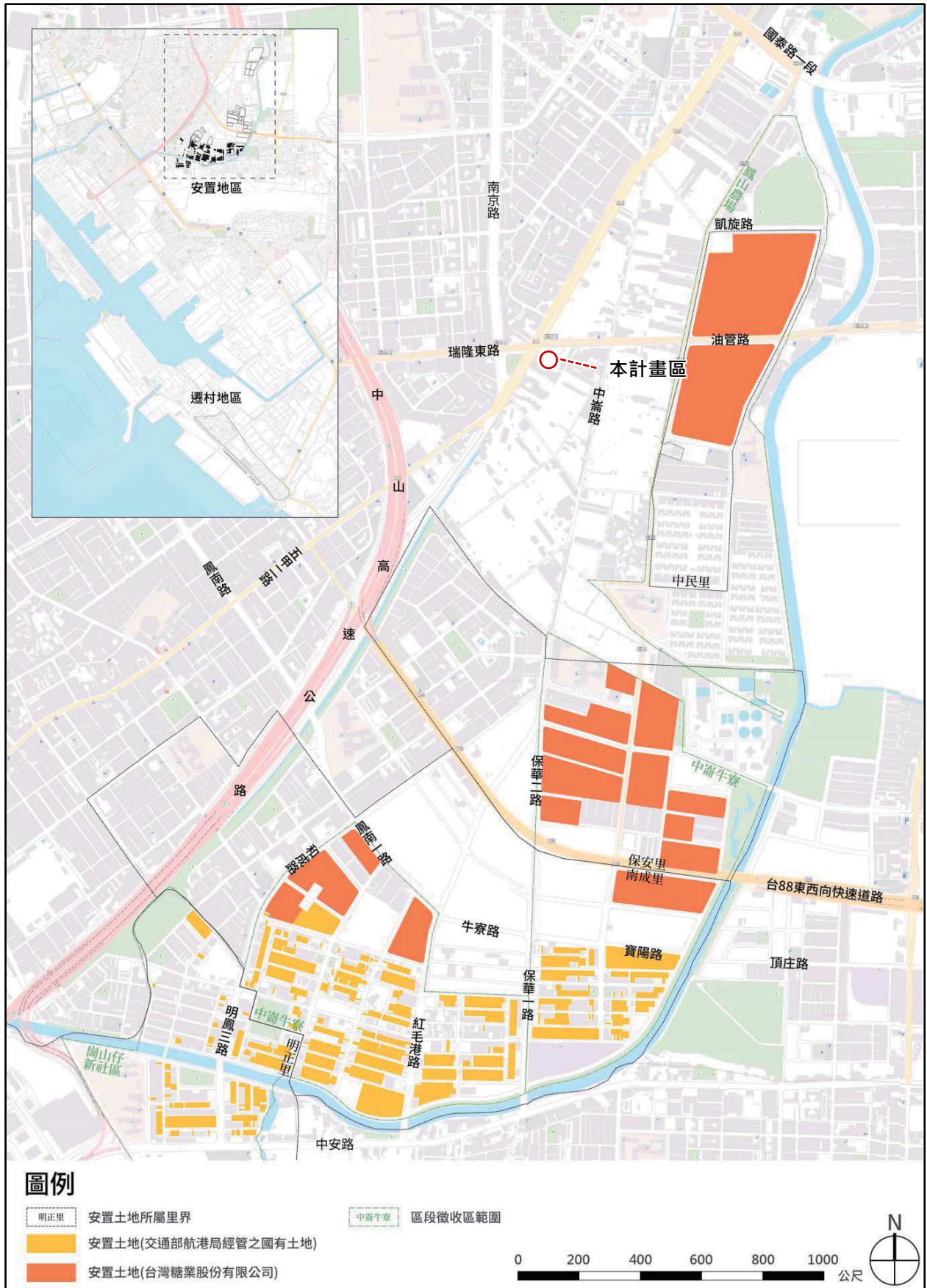


圖 3-2-3 大林蒲遷村計畫安置地區示意圖

2. 與本計畫之關聯性

大林蒲遷村安置地點－鳳山區中民里，係位於本計畫區東側 1 公里處，預估遷移安置人數約為 6,300 人，考量原居住人口及遷入人口，仍需擴大提供公共服務設施，本計畫即可提供未來大量人口更便利優質之交通機能。

(四) 中崙路西段改善工程（高雄市政府，111 年）

1. 計畫概述

鳳山區中崙路之路寬現約為 6 公尺，本工程於 111 年啟動，範圍自五甲一路至南北向中崙路長約 380 公尺，預計於 112 年 4 月完工。利用現有水利溝寬度約 2 至 2.5 公尺加蓋作道路使用以增加會車空間，改善後中崙路可拓寬至 8 至 9 公尺寬，有利於居民行車安全，其路段位置及現況如圖 3-2-4 所示。

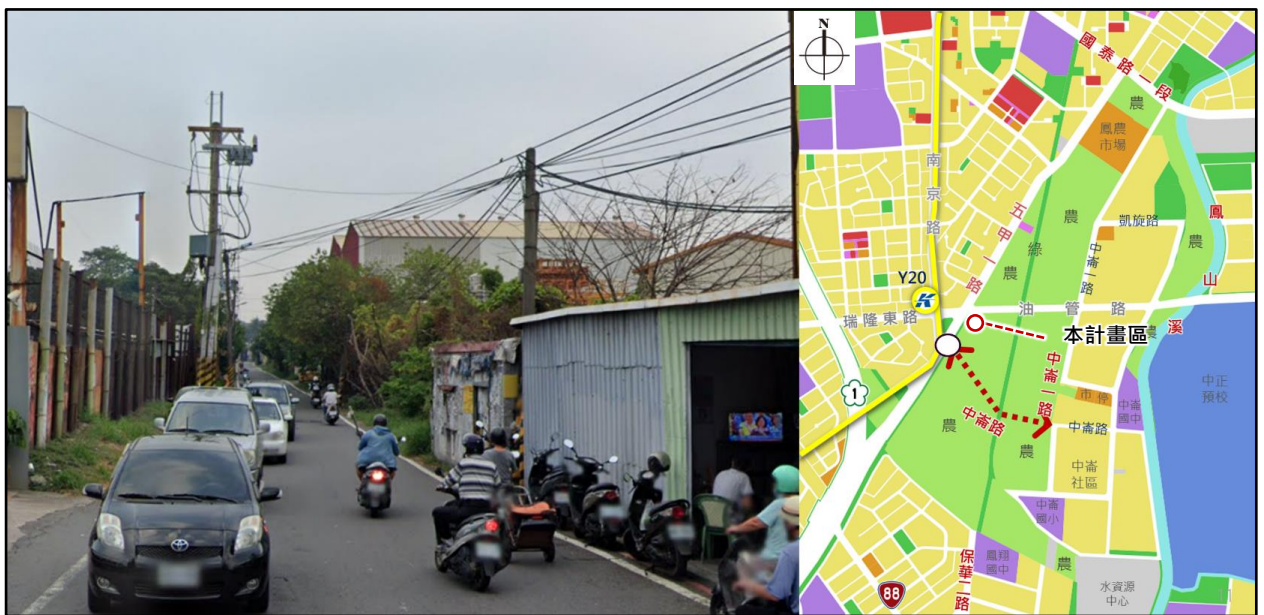


圖 3-2-4 中崙路西段改善工程區位及現況圖

2. 與本計畫之關聯性

本計畫區與施工路段相距約僅 130 公尺，未來拓寬道路工程完成後，可改善道路服務品質，提供周邊住宅區居民更安全之通聯道路。

(五) 高雄市淨零城市發展自治條例（高雄市政府，112 年）

1. 計畫概述

綜觀高雄市產業及碳排結構，工業部門碳排占比八成，在面對未來城市間競爭及自身永續經營，高雄市在低碳城市目標議題上依循目前國家各階段管制目標，並逐年滾動調整減碳政策及各部門執行方案，定調與國家一致朝西元 2050 淨零碳排目標邁進。

「高雄市淨零城市發展自治條例」於 112 年 6 月 28 日經高雄市議會三讀通過，成為「氣候變遷因應法」公布以來，首部地方淨零法規，自治條例全文共計 26 條，其重點包括：

- (1) 本市減量目標、碳預算、減量策略及原則
- (2) 設置辦理淨零政策之協調整合審議及推動會及各目的事業主管機關權責
- (3) 明定編撰淨零政策白皮書、自願檢視報告及永續淨零報告書等作為淨零政策推動之管考機制
- (4) 成立淨零城市商轉服務行動與單一窗口平台及設置高雄碳平台
- (5) 輔導事業與公私場所進行盤查、氣候風險評估及揭露及一定用電容量以上用戶設置潔淨能源設備
- (6) 鼓勵捷運沿線機關、學校及工商廠場員工搭乘捷運系統
- (7) 明定城市土地規劃、開發與公共設施之興建導入低碳工法
- (8) 淨零轉型過程納入公民參與，並應扶助或減輕轉型過程受衝擊之弱勢族群
- (9) 淨零生活轉型之相關獎勵或補助，設立高雄市淨零排放管理基金
- (10) 明定辦理低碳永續發展相關直轄市稅捐徵免；協助規劃預算及推動綠色金融措施。

2. 對本計畫指導

配合「高雄市淨零城市發展自治條例」實施低碳、綠化、減量目標等生態社區及低碳工法概念，達到低碳、生態及永續經營之目的。

肆、實質發展現況

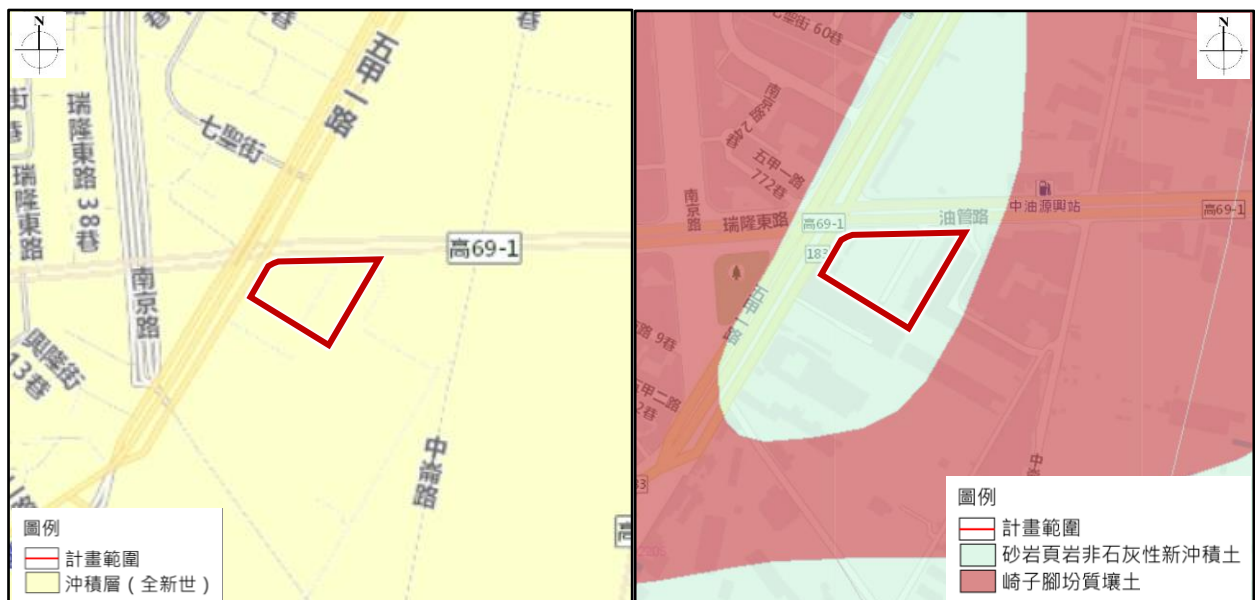
一、自然與人文環境分析

(一) 地形

鳳山區之平均坡度僅1.14%，有92.87%的土地皆屬一級坡（<5%），其餘土地坡度所佔比例低，最陡坡度不超過四級坡，整體而言地形起伏平緩；本計畫區位屬一級坡範圍。

(二) 地質及土壤

鳳山區土壤構成大多為沖積土所形成，分布於西半部及北部，土質良好，為臺灣地區之主要耕地土壤，少部分為紅棕色磚紅化土，其含有機成份較少；本計畫區之地層亦為沖積層，由泥、砂及礫石組成，土壤為砂岩頁岩非石灰性新沖積土，周邊土地則為崎子腳坩質壤土，如圖4-1-1所示。



資料來源：農業部農業試驗所土壤資料供應查詢平台；地質資料整查詢系統。

圖 4-1-1 本計畫區地質分布與土壤特性分布圖

(三) 氣候

高雄市位於臺灣南部，屬於熱帶氣候區，夏雨冬乾，每年日照時數為全台最多之縣市。依據中央氣象局高雄測站資料顯示，民國111年，高雄市月均溫為24.6度，最高月均溫為7月（29.2度），最低月均溫為2月（18度），年累計日照時數為2,170.4小時。

年累計降水量為945.5毫米，受梅雨季及颱風影響，降雨主要分布於5月至9月間，以8月的降雨量最多，達229毫米，10月至12月則顯著少，皆未達20毫米/月。

(四) 水文

本區有鳳山溪流域上游水源，鳳山溪貫穿鳳山南北，全長約8公里，上游來自大樹區，沿鳥松區流經仁美村、鳳山區牛稠埔、北門交界富田橋附近，進入鳳山市區東便門、中正預校旁、五甲地區，注入前鎮河，最終匯入高雄港。

(五) 災害潛勢情形

鳳山區主要災害類型包含風水災害、震災災害等，說明如下。

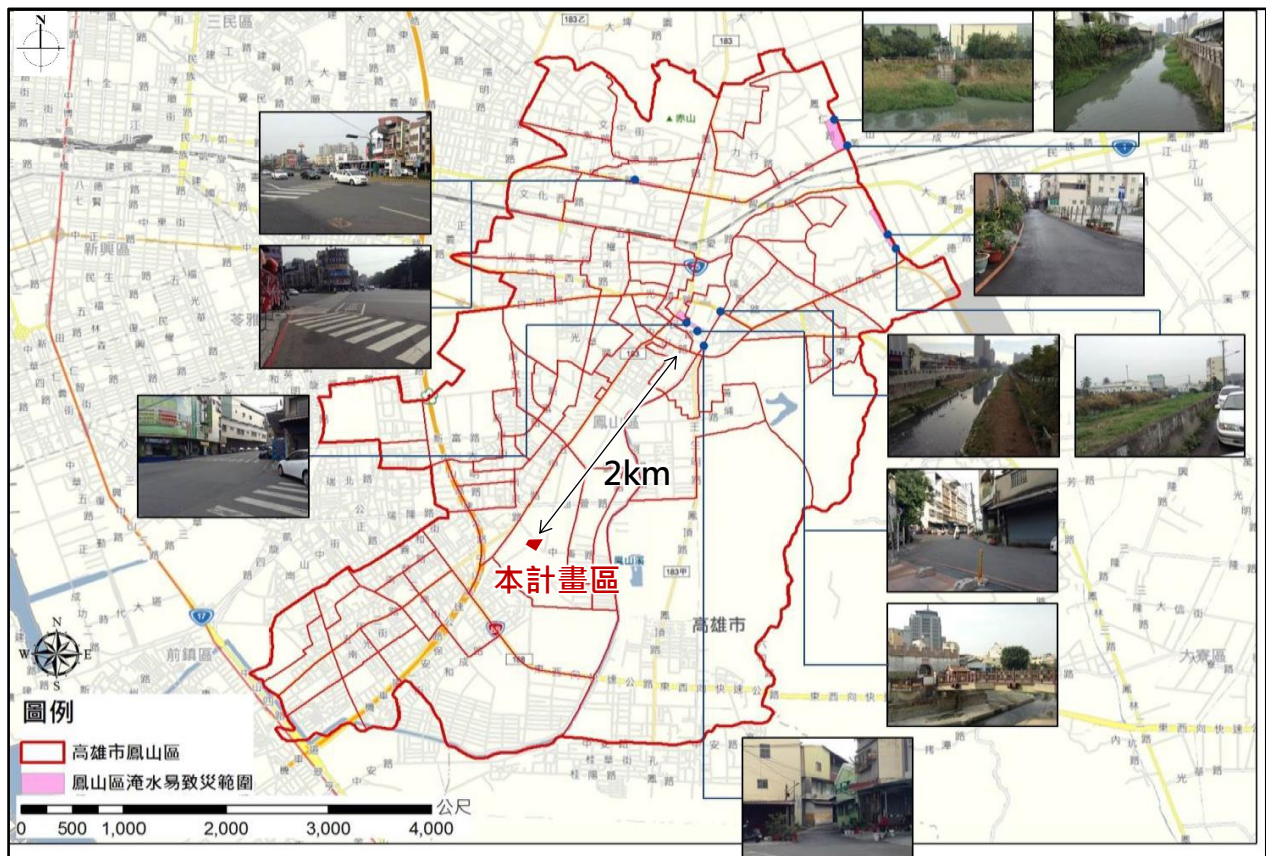
1. 風水災害

高雄市屬於洪水氾濫敏感地區，或因部分地勢低窪地區，內水無法排出，或因河川溢堤而造成淹水。鳳山區易淹水區域大部分集中於流域及排水設施附近，本計畫區非屬易淹水地區，與易淹水區域距離約為 2 公里，易淹水致災區域如圖 4-1-2 所示。

2. 地震災害

高雄市轄區內小崗山、旗山及潮州斷層，以小崗山斷層發生地震機率最高，而潮州斷層可能引發之最大規模最高，未來應注意小崗山斷層地震活動情形，本計畫與鳳山斷層相距約 0.42 公里，如圖 4-1-3 所示。

據研究，地震均發生在北緯 23 度以北的區域，高雄市內有 3 次規模 6.0 以上的地震，分別為西元 1902 年高雄市中部地區的六龜地震、西元 2000 年桃源地震以及西元 2010 年甲仙地震。



資料來源：高雄市鳳山區公所地區災害防救計畫，民國110年。

圖 4-1-2 鳳山區淹水易致災區域分布圖



資料來源：高雄市鳳山區公所地區災害防救計畫，民國110年。

圖 4-1-3 鳳山區與高雄市斷層分布相對位置圖

二、社會經濟環境分析

(一) 人口結構

1. 人口規模

依據高雄市鳳山戶政事務所統計資訊，高雄市 111 年總人口數為 272 萬 9,137 人，鳳山區總人口數為 35 萬 6,016 人，約占全市 13.05%，為人口最多之行政區，計畫人口達成率 88%。自 102 年起近 10 年期間，高雄市人口數約減少 5 萬餘人，鳳山區人口則增加 3 千餘人，於本市總人口佔比逐漸增加，顯示本區人口規模仍持續成長中，如表 4-2-1 所示。

2. 人口組成

鳳山區屬高雄都會生活圈，人口遷移情形頻繁，如表 4-2-2 所示，自 102 年起近 10 年期間，遷入人數自 7,716 人至 14,664 人不等，遷出人數自 7,449 人至 15,904 人不等，整體而言，社會增加人數為負數，共減少約 1,488 人。而自然增加率共增加 246 人，10 年期間多數為正增長，僅在 111 年間因死亡人數較多，而呈現負值。

3. 人口年齡結構

鳳山區近 10 年之人口年齡結構如表 4-2-3 所示，自 102 年起近 10 年期間，鳳山區之幼年人口（0-14 歲）所占比例逐漸下降，自 14% 下降至 12%，而青、壯年人口（15-64 歲）佔比由 76% 降至 71%，老年人口（65 歲以上）則由 9% 提升至 17%，顯示鳳山區老化現象愈趨明顯。鳳山區與大多數都市情形相同，以勞動人口比例最高，惟若出生率持續下降，後續將面臨人力資源不足、扶養比高之課題。

表 4-2-1 高雄市與鳳山區近 10 年人口成長率一覽表

年度	高雄市		鳳山區		占高雄市 比例 (%)
	人數 (人)	成長率 (%)	人數 (人)	成長率 (%)	
102	2,779,877	0.04	352,574	0.45	12.68
103	2,778,992	-0.03	354,093	-0.06	12.74
104	2,778,918	0.00	356,320	0.63	12.82
105	2,779,371	0.02	357,768	0.41	12.87
106	2,776,912	-0.09	359,120	0.38	12.93
107	2,773,533	-0.12	359,519	0.11	12.96
108	2,773,198	-0.01	359,882	0.10	12.98
109	2,765,932	-0.26	359,576	-0.09	13.00
110	2,744,691	-0.77	357,946	-0.45	13.04
111	2,728,137	-0.60	356,016	-0.54	13.05
平均	2,767,956	-0.18	357,281	0.09	12.91

資料來源：高雄市政府重要市政統計資料庫查詢。

表 4-2-2 鳳山區近 10 年人口增加情形一覽表

年度	總成長 (人)	自然增加			社會增加		
		人數 (人)	出生 (人)	死亡 (人)	人數 (人)	遷入 (人)	遷出 (人)
102	796	108	1,332	1,224	688	9,308	8,620
103	-4	248	1,436	1,188	-252	8,532	8,784
104	511	304	1,515	1,211	207	7,900	7,693
105	277	54	1,402	1,348	223	7,716	7,493
106	685	117	1,390	1,273	568	8,017	7,449
107	-4	-10	1,360	1,370	6	7,817	7,811
108	117	-39	1,279	1,318	156	7,796	7,640
109	-60	172	2,555	2,383	-232	14,632	14,864
110	-1,630	-18	2,491	2,509	-1612	14,143	15,755
111	-1,930	-690	2,203	2,893	-1240	14,664	15,904
平均	-124	25	1,696	1,672	-149	10,053	10,201

資料來源：高雄市政府重要市政統計資料庫查詢。

表 4-2-3 鳳山區近 10 年人口年齡結構一覽表

年度	總計 (人)	0-14歲		15-64歲		65歲以上	
		人數 (人)	百分比 (%)	人數 (人)	百分比 (%)	人數 (人)	百分比 (%)
102	352,574	50,535	14.33	269,206	76.35	32,833	9.31
103	354,093	49,599	14.01	269,027	75.98	35,467	10.02
104	356,320	48,385	13.58	269,627	75.67	38,308	10.75
105	357,768	47,944	13.40	268,233	74.97	41,591	11.63
106	359,120	47,408	13.20	266,889	74.32	44,823	12.48
107	359,519	46,878	13.04	264,697	73.63	47,944	13.34
108	359,882	46,606	12.95	262,143	72.84	51,133	14.21
109	359,576	45,920	12.77	259,249	72.10	54,407	15.13
110	357,946	45,133	12.61	255,396	71.35	57,417	16.04
111	356,016	44,114	12.39	251,831	70.74	60,071	16.87
平均	357,281	47,252	13.23	263,629	73.79	46,399	12.98

資料來源：高雄市政府重要市政統計資料庫查詢。

(二) 產業結構

1. 一級產業

依據主計總處最新 109 年農林漁牧業普查結果，鳳山區一級產業之家數合計為 4,064 家，以農牧業 3,562 家最多，約占高雄市農牧業家數之 4.99%，其次林業 328 家，約占高雄市林業家數之 3.61%，詳如表 4-2-4 所示。

2. 二、三級產業：以批發零售業為主要發展產業

依據主計總處最新 110 年工業及服務業普查結果，鳳山區二級、三級產業之場所家數共為 21,461 家，員工人數共為 74,454 人。其中二級產業家數合計為 3,813 家，員工人數合計為 17,038 人，並以營建工程業為主要發展產業，計有產業家數 2,548 家及員工人數 9,471 人，約占二級產業員工人數之 55%。

三級產業家數合計為 17,648 家，員工人數合計為 57,416 人，以批發及零售業為主要發展產業，達 8,814 家，員工人數為 23,259 人，約占三級產業員工人數之 40%，詳如表 4-2-5 所示。

表 4-2-4 高雄市及鳳山區一級產業家數一覽表

地區	農牧業 (家)	農事及畜牧服務業 (家)	林業 (家)	漁業 (家)	總計 (家)
高雄市	71,444	236	9,093	6,310	87,083
鳳山區	3,562	1	328	173	4,064
鳳山區占高雄市比例	4.99%	0.42%	3.61%	2.74%	4.67%

資料來源：中華民國主計總處 109 年農林漁牧業普查統計結果。

表 4-2-5 高雄市及鳳山區二、三級產業各行業別經營概況一覽表

項目		員工人數 (人)		場所單位數 (家)		平均場所單位人數 (人/家)	
		高雄市	鳳山區	高雄市	鳳山區	高雄市	鳳山區
二級產業	礦石及土石採取業	236	(D)	29	1	8.14	-
	製造業	314,469	6,989	15,095	1,131	20.83	6.18
	電力及燃氣供應業	4,677	(D)	190	21	24.62	-
	用水供應及污染整治業	7,812	578	993	112	7.87	5.16
	營建工程業	81,801	9,471	18,679	2,548	4.38	3.72
	小計	408,995	17,038	34,986	3,813	11.69	4.47
三級產業	批發及零售業	237,665	23,259	74,637	8,814	3.18	2.64
	運輸及倉儲業	54,227	3,816	6,490	661	8.36	5.77
	住宿及餐飲業	81,385	8,472	22,974	2,731	3.54	3.10
	出版、影音製作、傳播及資通訊服務業	14,408	409	1,852	163	7.78	2.51
	金融及保險業、強制性社會安全	36,591	2,745	4,263	302	8.58	9.09
	不動產業	14,607	1,170	3,808	304	3.84	3.85
	專業、科學及技術服務業	29,199	2,261	6,833	633	4.27	3.57
	支援服務業	49,278	3,013	3,973	397	12.40	7.59
	教育業	19,636	2,493	3,260	412	6.02	6.05
	醫療保健及社會工作服務業	66,588	4,847	4,331	545	15.37	8.89
	藝術、娛樂及休閒服務業	10,222	1,475	3,128	425	3.27	3.47
	其他服務業	28,358	3,456	16,565	2,261	1.71	1.53
小計	642,164	57,416	152,114	17,648	4.22	3.25	
總計		1,051,159	74,454	187,100	21,461	5.62	3.47

資料來源：中華民國主計總處110年工業及服務業普查統計結果。

三、土地使用現況

(一) 計畫範圍內

本計畫區位於高雄市鳳山區中崙里五甲一路及油管路交叉路口，土地使用現況包含空置地、旱地、鐵皮廠房、未鋪柏油之通行道路等，土地使用現況如圖4-3-2所示。

計畫範圍西側作為空置地、鐵皮平房使用，面積約0.10公頃；中側現況為旱地，面積約為0.32公頃；東側為鐵皮廠房及未鋪柏油面之通行道路，作為廢五金堆置處理使用，面積合計約為0.33公頃。

本計畫範圍共2面臨路，西側臨五甲一路，路寬40公尺，北側臨油管路，路寬30公尺，車流量眾多；西面、北面皆設有人行步道，寬約3公尺。

(二) 計畫範圍外

本計畫區西側隔五甲一路為瑞隆公園，南側為傢俱批發商場、玩具批發商場及空置地，周邊鄰近鳳山體育館、衛武營國家藝術文化中心等，距離皆在3公里內，周邊生活機能便利，文化、休閒及商業活動活絡，為密集住宅社區，未來輕軌捷運建設將提升附近商業機能及運輸機能，達TOD導向發展之鄰里社區。

(三) 鄰近農業灌排水系統

依據「區域排水整合型查詢系統」資料，本計畫位屬鳳山溪排水系統，依農業部農田水利署高雄管理處112年6月14日農水高雄字第1126700308號函，本計畫範圍附近有鳳山圳內河支線七老爺分線三主給水路、同分線三主給一小給水路及同分線一小排水路，如圖4-3-1所示，未來開發將依照農田水利法規定申請主管機關同意。

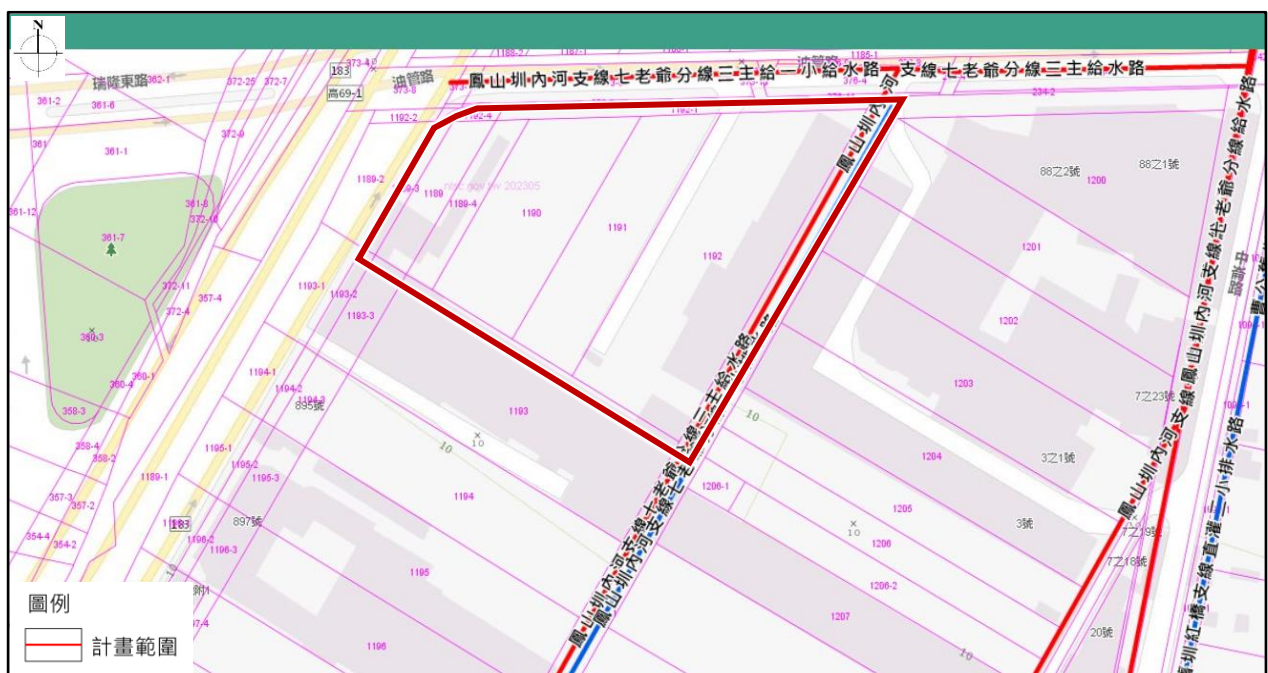


圖 4-3-1 本計畫區周邊農田水利署轄管農業灌排水系統示意圖



調查時間：民國112年3月28日。

圖 4-3-2 本計畫區周邊土地使用現況圖

四、公共設施現況

本計畫區500公尺範圍內之公共設施用地共計9處，包含綠地用地共6處、公（兒）用地共3處，開闢情形及使用情形如表4-4-1、圖4-4-1所示。已開闢者為7處，包含計畫範圍西側之瑞隆公園、老爺公園，北側之老爺兒童公園以及西北側之新甲兒童公園等；其中2處未開闢，為計畫範圍西南側約500公尺之綠地用地，面積合計約0.45公頃，仍作為鐵皮平房、綠地等使用。

表 4-4-1 本計畫區 500 公尺範圍內公共設施開闢情形一覽表

項次	項目	面積（公頃）	開闢情形（使用現況）
1	綠	0.2047	已開闢（瑞隆公園）
2	綠	0.2341	未開闢（鐵皮厝、平房）
3	綠	0.2241	未開闢（綠地）
4	公兒六十二	0.1756	已開闢（老爺公園）
5	公兒六十一	0.3220	已開闢（新甲兒童公園）
6	公兒六十	0.1389	已開闢（老爺兒童公園）
7	綠	1.1291	已開闢（水圳溝渠）
8	綠	1.9483	已開闢（水圳溝渠）



圖 4-4-1 本計畫區 500 公尺範圍內公共設施現況圖

五、交通系統現況

(一) 鳳山都市計畫現況路網

1. 聯外道路

聯外道路負擔鳳山區與鄰近鄉鎮市往來交通功能，包含建國路（台一號省道）以疏導高雄市、屏東縣之穿越性交通為主；澄清路係鄰接苓雅區之聯絡道路；國泰路—經武路—中山東路為鳳山區與大寮區、屏東市之聯絡道路。經南華一路可至五甲地區、大寮及小港地區，經鳳松路可至烏松、仁武地區，經自由路—光遠路可至中正交流道。

2. 市區道路

鳳山區之東西向道路以中山西路、光復路、光遠路、瑞隆東路、新富路以及鳳仁路為主；南北向道路以青年路、五甲路、南京路為主。

(二) 本計畫區道路系統

本計畫區之北側鄰接油管路，為東西向之30公尺計畫道路，往西可經瑞隆東路連接至苓雅區；計畫區西側鄰接五甲一路，為南北向之40公尺計畫道路，往南可至小港、大寮、前鎮地區。

為瞭解本計畫區周邊主要道路之交通特性，以利後續之交通影響評估，分別調查平日、假日之晨峰時段（07：00—09：00）及昏峰時段（17：00—19：00）之交通流量，依據交通部「2022年臺灣公路容量手冊」之評估標準進行道路服務水準分析，如表4-5-1所示。

表 4-5-1 道路服務水準等級劃分標準

服務水準	需求流量/容量比 (V/C)
A	$V/C \leq 0.25$
B	$0.25 < V/C \leq 0.50$
C	$0.50 < V/C \leq 0.80$
D	$0.80 < V/C \leq 0.90$
E	$0.90 < V/C \leq 1.0$
F	$V/C > 1.0$

本計畫區周邊道路服務水準調查結果如表4-5-2所示。平日大部分為B級，僅油管路東向及五甲一路南向之晨峰時段為C級；假日道路服務水準多為A級至B級，僅五甲一路北向之昏峰時段為C級。整體而言，本計畫區周邊道路服務水準介於A至C級，並無壅塞情形，交通服務品質良好。

表 4-5-2 本計畫區周邊現況道路服務水準綜理表

平日						
路段	方向	時段	道路容量 (C)	尖峰小時流量 (PHV)	V/C	服務水準
油管路	東向	晨峰	2,500	1,485	0.59	C
		昏峰	3,300	1,071	0.43	B
	西向	晨峰	3,300	1,192	0.36	B
		昏峰	3,300	997	0.30	B
五甲一路	北向	晨峰	2,500	1,618	0.49	B
		昏峰	3,300	1,302	0.39	B
	南向	晨峰	3,300	2,227	0.67	C
		昏峰	3,300	1,460	0.44	B
假日						
路段	方向	時段	道路容量 (C)	尖峰小時流量 (PHV)	V/C	服務水準
油管路	東向	晨峰	2,500	627	0.25	A
		昏峰	3,300	1,006	0.40	B
	西向	晨峰	3,300	510	0.15	A
		昏峰	3,300	920	0.28	B
五甲一路	北向	晨峰	2,500	979	0.30	B
		昏峰	3,300	1,732	0.52	C
	南向	晨峰	3,300	934	0.28	B
		昏峰	3,300	1,312	0.40	B

資料來源：本計畫調查。

(三) 大眾運輸系統

1. 公車系統

本計畫區 500 公尺範圍以內有 9 個公車運輸站點，共 8 條運輸路線經過，包含紅 10 路線、黃 2 路線、8505 路線等，其中七老爺活動中心站位於本計畫區之北側，可搭乘紅 10 路線（前鎮高中至鳳山轉運站）、87 路線（鳳山轉運站至捷運衛武營站）及橘 12 路線（中崙國中至長庚醫院），公車運輸資訊及分布如表 4-5-3、圖 4-5-1 所示。

表 4-5-3 本計畫區 500 公尺範圍內公車運輸資訊綜理表

項次	路線名稱	起訖站	公車站牌名稱	營運時間	
				首班	末班
1	25	瑞豐站—歷史博物館	老爺里、七老爺、瑞隆東路、南福街口	平日 05:30 假日 05:30	平日 22:05 假日 22:05
2	紅10	前鎮高中—鳳山轉運站	老爺里、七老爺、七老爺活動中心、南福街口	平日 06:00 假日 06:00	平日 22:30 假日 20:00
3	8505	義大世界—前鎮高中	瑞隆東路（南京路）	平日 05:40 假日 06:00	平日 22:20 假日 22:20
4	87	鳳山轉運站—捷運衛武營站	南京路口（興隆街）、七老爺活動中心	平日 06:20 假日 06:30	平日 18:20 假日 18:20
5	橘12	中崙國中—長庚醫院	南京路口（興隆街）、七老爺活動中心	平日 05:50 假日 05:50	平日 21:50 假日 21:50
6	黃2A	前鎮高中—忠誠路口	瑞隆東路、南京瑞隆東路口	平日 09:00 假日 22:55	平日 09:00 假日 22:55
7	黃2B	小港站—忠誠路口—前鎮高中	瑞隆東路、南京瑞隆東路口	平日 05:40 假日 05:40	平日 19:40 假日 19:40
8	黃2C	前鎮高中—忠誠路口—小港站	瑞隆東路、南京瑞隆東路口	平日 05:55 假日 05:55	平日 22:00 假日 22:00

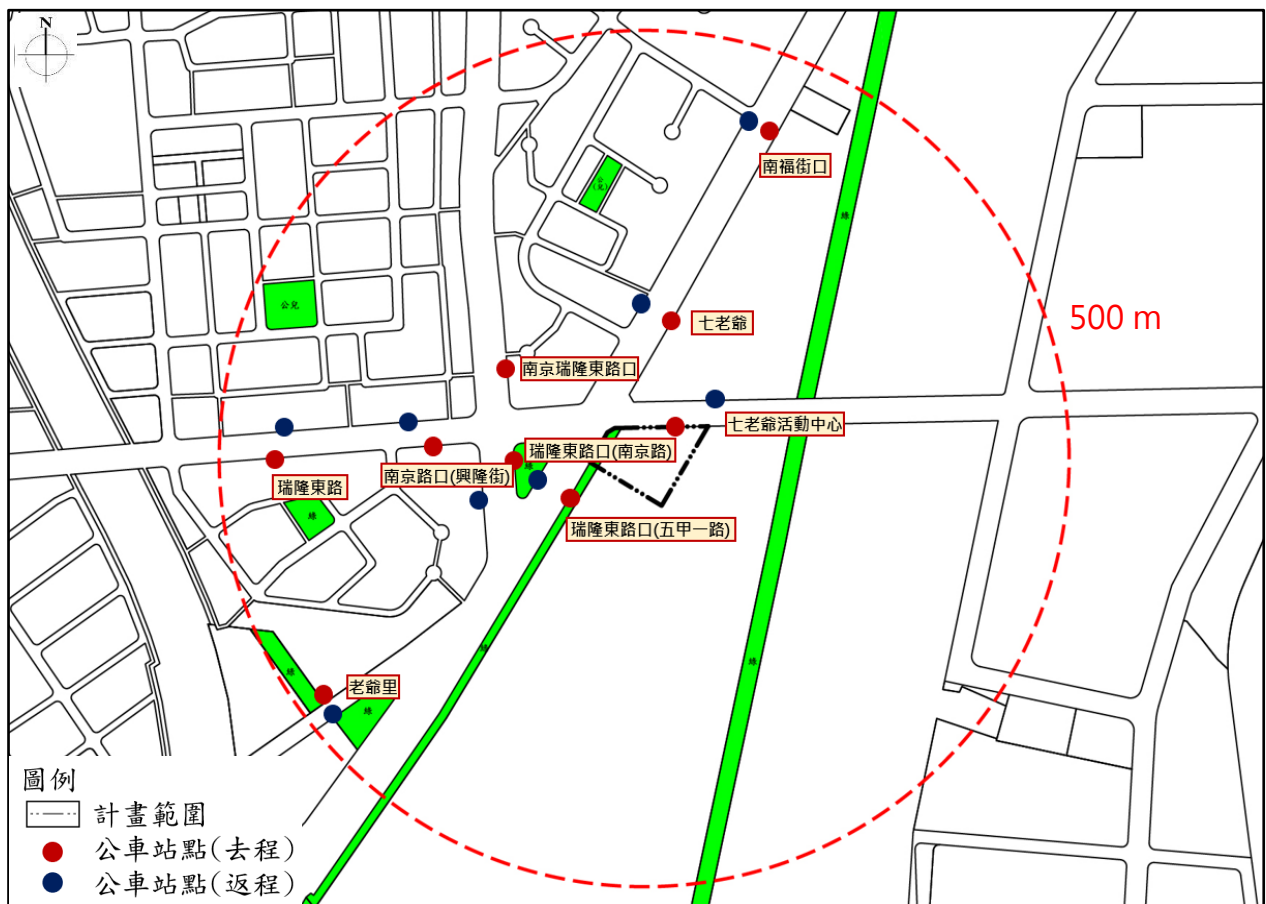


圖 4-5-1 本計畫區 500 公尺範圍內公車運輸站點分布圖

2. 捷運系統

本計畫區周邊 2 公里範圍內現況並無捷運站點，最接近之捷運站點，以捷運橘線 O10 站（衛武營站）最接近，位於本計畫區之北側，距離約 3 公里；向西約 3.2 公里可到達捷運綠線 C1 站（輕軌籬仔內站），向南約 4.5 公里可到達紅線 R4A（草衙站），其相對位置如圖 4-5-2 所示。



圖 4-5-2 本計畫區鄰近捷運站點位置示意圖

依據高雄捷運都會線（黃線）綜合規劃報告內容，捷運黃線東起烏松區，行經新興、苓雅、前鎮、鳳山、三民區等地區，共規劃 Y1 至 Y23 站等 23 個站點。而本計畫區位於黃線 Y20 站點之出入口，搭乘南向車次經 3 站可至 Y23 站（與 R5 前鎮高中站共構）轉乘捷運紅線，搭乘北向車次經 2 站可至 Y18 站（與 O10 衛武營站共構）轉乘捷運橘線，提供市民及旅客更加便捷之公眾運輸。

六、土地權屬分析

本計畫區土地座落於高雄市鳳山區，共計12筆土地，地籍面積為7,565平方公尺，使用面積為7,505.37平方公尺，土地清冊如表4-6-1所示，土地權屬分布如圖4-6-1所示，其中七老爺段373-10、373-13、373-14、1192-4地號等4筆土地需辦理地籍分割作業，另本計畫為圖解區，實際範圍及面積依核定圖及分割測量為準。

本計畫區之土地權屬分別為國有、市有及私人土地。國有土地包括鳳山區七老爺段1192-1、1192-4、部分373-13地號等3筆土地，地籍面積為447平方公尺，使用面積為410.05平方公尺，占計畫區總面積約5.46%；市有土地為373-14地號，地籍面積為2平方公尺，使用面積為0.02平方公尺；私人土地為鳳山區七老爺段373-9、373-10、373-11地號等共計8筆土地，地籍面積為7,116平方公尺，使用面積為7,095.30平方公尺，占計畫區總面積約94.54%。

表 4-6-1 本計畫區土地清冊綜理表

項次	地段	地號	地籍面積 (平方公尺)	使用面積 (平方公尺)	百分比 (%)	權屬	土地管理機關
1	鳳山區七老爺段	373-9	70.00	70.00	0.93	私有	-
2		373-10	10.00	8.56	0.11	私有	-
3		373-13	37.00	2.77	0.04	國有	高雄市鳳山區公所
4		373-14	2.00	0.02	0.00	市有	高雄市政府工務局
5		376-11	42.00	22.74	0.30	私有	-
6		1189	458.00	458.00	6.10	私有	-
7		1189-4	420.00	420.00	5.60	私有	-
8		1190	1,584.00	1,584.00	21.10	私有	-
9		1191	1,419.00	1,419.00	18.91	私有	-
10		1192	3,113.00	3,113.00	41.48	私有	-
11		1192-1	368.00	368.00	4.90	國有	農業部 農田水利署
12		1192-4	42.00	39.28	0.52	國有	財政部 國有財產署
合計			7,565.00	7,505.37	100.00	-	-

註：本計畫為圖解區，實際範圍及面積依核定圖及分割測量為準。

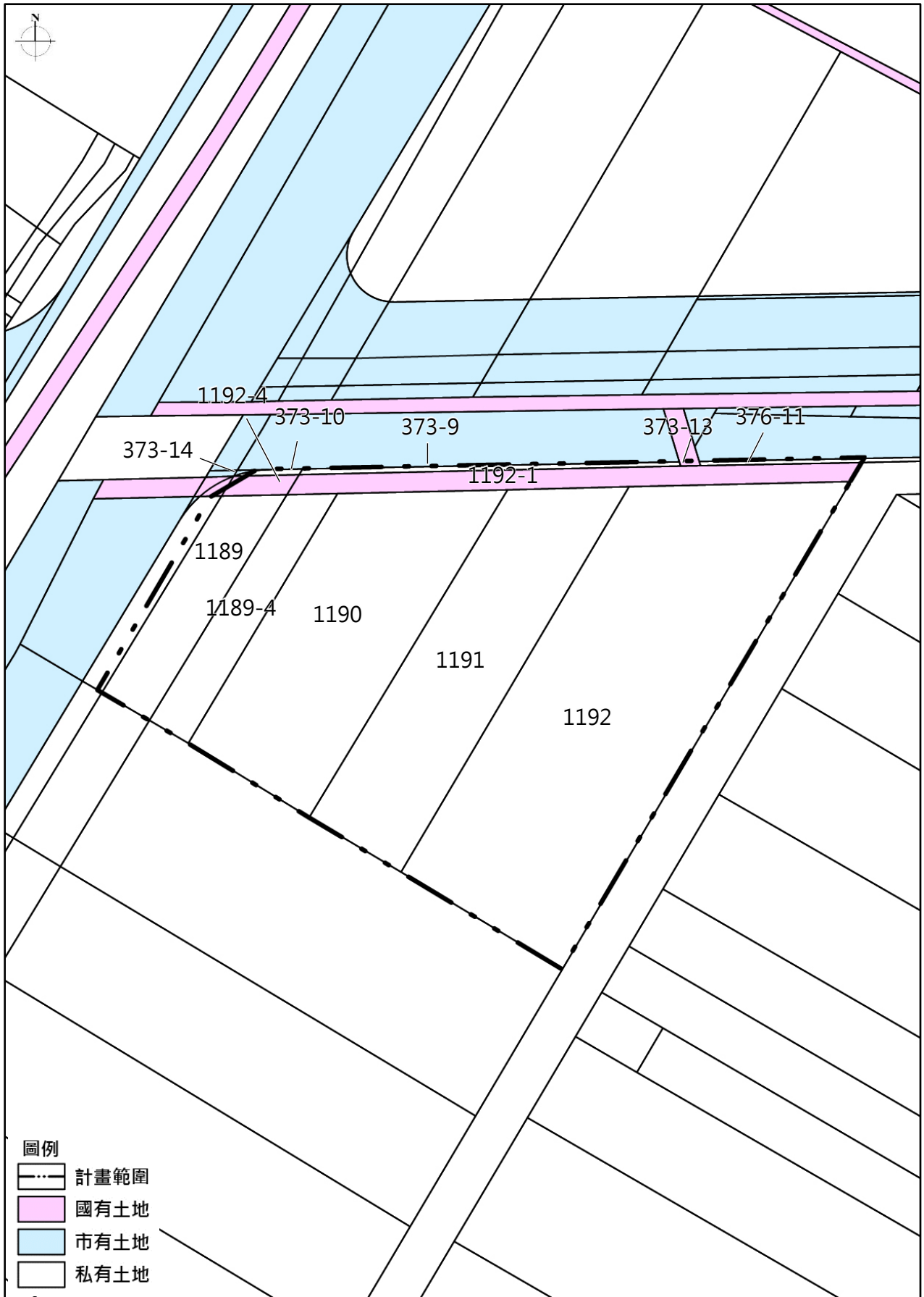


圖 4-6-1 本計畫區土地權屬示意圖

伍、規劃構想

一、發展願景

參考「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報告書」，如圖5-1-1、表5-1-1所示，捷運Y20站周邊地區之都市機能定位為「在地文化生活核心」，周圍土地利用多以住宅大樓與透天厝之住宅使用為主，於3公里範圍內鄰近衛武營國家藝術中心、大東文化藝術中心、國泰重劃商業區、臺鐵高雄機廠遷建再發展地區等重大建設，文藝、商業機能活絡。依據捷運黃線綜合規劃報告，Y20站向北經2站得轉乘至橘線（O10衛武營站）、向南經3站得轉乘至紅線（R5前鎮高中站），本地區極具發展潛力。

本計畫位處Y20站捷運出入口，作為鳳山中崙區域發展重要節點，以「宜居宜業，活力樞紐」作為發展願景，在步行距離內提供多元型態的居住、工作、休閒、娛樂服務，並串聯高雄都會核心區域，引導周邊發展及都市再生，發揚在地文化。

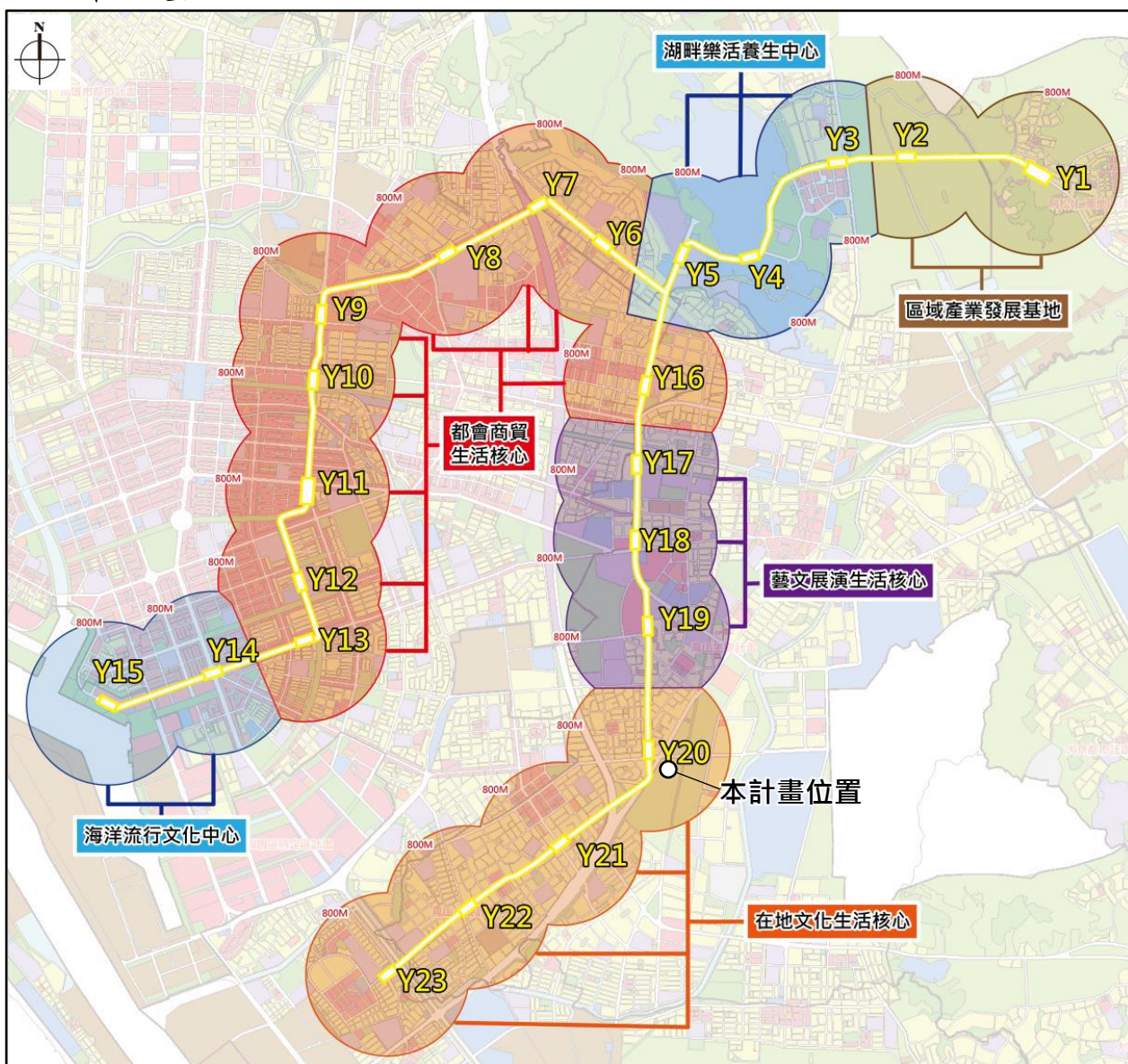


圖 5-1-1 高雄捷運黃線車站周邊地區機能定位示意圖

表 5-1-1 高雄捷運黃線車站周邊地區機能定位綜理表

捷運場站	發展定位	發展重點
Y1、Y2	區域產業發展基地	<p>一、考量劃設產業園區補足產業用地需求，並處理違章工廠聚集現況。</p> <p>二、引進高附加價值產業。</p> <p>三、透過捷運車站設置，提升交通便利性，帶動產業發展。</p>
Y3、Y4、Y5	湖畔樂活養生中心	<p>一、增加觀光與轉運機能，提升觀光景點之可及性，並串接周邊醫療、觀光資源，建構完善的規劃套裝行程。</p> <p>二、透過車站鄰近高雄長庚醫院之優勢，打造在地醫療、長照等相關產業，塑造地方產業新特色。</p> <p>三、規劃完善人行與自行車動線串連周邊活動節點。</p>
Y6、Y16、Y7、Y8、Y9	都會商貿生活核心	<p>一、配合學校設置區位，規劃適當通學步道與自行車道供學子使用，建立安全綠色路網。</p> <p>二、規劃完善人行動線系統。</p> <p>三、Y8站規劃與環狀輕軌C28站外轉乘動線。</p> <p>四、強化生活機能，包括商業、醫療、社會福利等，提升地區居住生活品質。</p>
Y10、Y11、Y12、Y13		<p>一、透過捷運車站設置，提高四維行政中心之便利性。</p> <p>二、可透過Y10站規劃之地下連通道轉乘臺鐵民族站。</p> <p>三、可透過Y11站規劃之地下連通道轉乘橘線O6。</p> <p>四、延續高雄行政中心與鐵路轉運機能，打造商業服務核心，帶動周邊地區發展。</p> <p>五、建構完善且具連續性人行動線。</p>
Y14、Y15	海洋流行文化中心	<p>一、延續駁二地區的藝術思維，擴大文創產業加值發展，建立定期裝置藝術展覽、引入新創文創產業發展。</p> <p>二、Y14站規劃與紅線R8站內轉乘。</p> <p>三、Y15站規劃地下通道連通旅運中心，與輕軌C9採站外轉乘。</p>
Y17、Y18、Y19	藝文展演生活核心	<p>一、Y17站規劃地下連通道與臺鐵正義車站轉乘。</p> <p>二、Y18站規劃地下連通道與橘線O10站轉乘。</p> <p>三、結合交通、活動及在地美食，作為吸引國內與國際觀光客漫遊鳳山城軸線。</p> <p>四、集中留設公共設施與開放空間，打造舒適藝文空間。</p>
Y20、Y21、Y22、Y23	在地文化生活核心	<p>一、Y23站規劃地下連通道與紅線R5站轉乘。</p> <p>二、規劃安全通學動線，提供學子舒適環境。</p> <p>三、宗教中心：五甲龍成宮與協善心德堂為地區信仰中心，香客絡繹不絕。</p> <p>四、結合信仰、活動、交通及在地美食，為地區重要生活中心，發展在地文化。</p>

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。

此外，依據聯合國永續發展目標（SDGs）有關「建設包容、安全、具防災能力與永續的城市和人類住區」之指導，包含提供負擔得起和永續的運輸系統、建構包容性永續城市化、提供安全和包容的綠色和公共空間等多項細類目標。

本計畫位於捷運場站Y20站周邊，開發後將提供住宅、商業設施，引進居住人口、提供就業機會，並於基地東側劃設公共設施用地及訂定建築退縮相關規範，提供都市地區安全寧適之綠色開放空間，並有助於增加大眾運輸系統使用率，符合SDGs之發展目標，如表5-1-2所示。

表 5-1-2 聯合國永續發展指標（SDGs）項目說明表

項次	細項	說明	本計畫情形
11.1	安全可負擔的住宅	在西元 2030 年前，確保所有的人都可取得適當的、安全的，以及負擔得起的住宅與基本服務，並改善貧民窟。	本計畫預計興建含有住宅設施之大樓，可提供鳳山中崙地區住宅存量。
11.2	負擔得起和永續的運輸系統	在西元 2030 年以前，為所有的人提供安全的、負擔得起、可使用的，以及可永續發展的交通運輸系統，改善道路安全，尤其是擴大公共運輸，特別注意弱勢族群、婦女、兒童、身心障礙者以及老年人的需求。	本計畫區西側預留捷運設施連通道出入口，作為 Y20 捷運設施連通之進出動線，有助於擴大大眾運輸系統之服務範圍。
11.3	包容性永續城市化	在西元 2030 年以前，提高融合的、包容的以及可永續發展的都市化與容積，以讓所有的國家落實參與性、一體性以及可永續發展的人類定居規劃與管理。	本計畫位於捷運場站 Y20 站周邊，開發後將提供住宅、商業設施，引進居住人口，並提供就業機會，將提升鳳山中崙地區永續發展及都市化的參與程度。
11.6	減少都市對環境的影響	在西元 2030 年以前，減少都市對環境的有害影響，其中包括特別注意空氣品質、都市管理與廢棄物管理。	本計畫位置毗連捷運黃線場站，於基地西側設置捷運站出入口，並於東側劃設廣場用地（兼供停車場使用）（附），提供寧適步行環境，有助於提升大眾運輸搭乘率、減少私人運具使用率，進而減少對環境品質之危害。
11.7	提供安全和包容的綠色和公共空間	在西元 2030 年以前，為所有的人提供安全的、包容的、可使用的綠色公共空間，尤其是婦女、孩童、老年人以及身心障礙者。	本計畫東側劃設廣場用地（兼供停車場使用）（附），面積約為 0.26 公頃，並於基地南側訂定建築退縮規範，透過街道綠化營造舒適人行步道及休憩空間，提供安全舒適之綠色公共空間。
11.A	強化國家和地區發展規劃	強化國家與區域的發展規劃，促進都市、郊區與城鄉之間的社經與環境的正面連結。	本計畫區周邊 2 公里範圍內現況無捷運站點，最接近之捷運站點為橘線 O10 站（衛武營站），距離約 3 公里；捷運黃線開發後得串聯本計畫地區及紅線、橘線，強化與都會核心區域之連結。

資料來源：聯合國永續發展目標（Sustainable Development Goals, SDGs）網站。

二、發展定位

(一) 建構複合式住商場域，為鳳山中崙地區注入新活力

鳳山地區五甲一路、油管路交叉口周邊沿線發展以居住性質為主，土地使用計畫單純，商業機能較為薄弱。透過本計畫開發引入零售、餐飲、辦公、居住等複合型之使用，調整土地使用機能，促進運輸節點周邊朝向緊密、混合利用，引導場站周邊都市與空間機能調節，為住宅區注入新活力。

(二) 串聯捷運三線，朝向大眾運輸導向發展

本計畫區現行僅有公車運輸服務，透過大眾運輸導向型開發（TOD）理念，捷運黃線之建設預計將提高本計畫周邊運輸服務水準與綠色運具使用率，自本計畫區Y20站轉乘至紅線前鎮高中站（R5站）僅經3站、橘線衛武營站（O10站）僅經2站，有助於商業活動發展與居民通勤往來之便利性、擴大商圈服務範圍，引導本地區持續走向更節能、集約及有效率的都市發展型態。



圖 5-2-1 本計畫區發展定位構想圖

三、規劃構想

(一) 以高密度商業發展為原則，提供完整都市生活及發展機能

依據鳳山主要計畫第三次通盤檢討內容，計畫區現有法定容積可供給居住之樓地板面積已滿足計畫年期民國115年人口所需，而商業區實際發展面積已達原計畫面積之80%，剩餘商業區面積不足因應未來5年發展需要。

本計畫周邊地區現況多為住宅使用，爰配合區域機能及大眾運輸導向（TOD）的發展，以複合使用型態規劃場站型商業區，提供零售、餐飲、辦公、居住等服務，達到提升整體空間效能之目的，持續走向更節能、集約及有效率的都市發展型態。

(二) 串聯公園綠地，留設開放空間，落實友善、安全之人行步道空間

計畫區東側留設約0.26公頃之帶狀廣場用地（兼供停車場使用），並串聯計畫區西側之瑞隆公園（Y20站捷運出入口），透過街道綠化營造舒適人行步道及休憩空間，提升地區發展公益性。

本計畫於土地使用管制要點訂定基地臨計畫道路側之街廓須自道路境界線退縮五公尺建築，基地南側應至少退縮一點五公尺建築，且退縮部分應供公眾通行使用並植栽綠化，創造周邊地區友善優質之步行環境。

(三) 開放空間導入風環境，減緩熱島效應，朝向 2050 淨零排放永續發展

為增加綠色基盤，於基地東側集中配置廣場用地（兼供停車場使用），透過留設開放空間，並於開放空間種植喬木，以增加植物固碳量，強化風廊道效果，減緩熱島效應，達到2050淨零排放之永續發展目標。

四、計畫區周邊交通系統規劃構想

(一) 現況課題

依據道路服務水準調查結果，本計畫區周邊平日多為B級，僅油管路東向及五甲一路南向之晨峰時段為C級，顯示向東往鳳山區南部及向南往小港地區者車流量較多。假日道路服務水準多為A級至B級，僅五甲一路北向之昏峰時段為C級。整體而言，本計畫區周邊道路服務水準介於A至C級，並無壅塞情形，交通服務品質良好。



圖 5-4-1 本計畫周邊交通服務品質示意圖

(二) 開發後道路服務水準推估

如前所述，本計畫捷運開發區將規劃作為購物零售、餐飲、辦公、居住等使用，為探討對周邊交通可能產生之影響，開發後衍生交通量係依據運具分派比例、增加樓地板面積進行衍生人旅次、車旅次之估算。

本計畫捷運開發區面積約為7,505平方公尺，容積率為420%，容積樓地板面積約為20,489平方公尺，各用途總樓地板面積佔比以百貨零售商場40%、住宅使用30%、辦公使用30%進行推估，樓地板面積分別為百貨零售商場約8,195平方公尺，辦公空間約6,147平方公尺，住宅空間約6,147平方公尺。

1. 衍生人旅次

依據「高雄市新行政中心設置區位初步評估」之中依每人辦公室面積及辦公附屬空間及福利空間規劃準則，估算每人平均樓地板面積約為 30 平方公尺，每 100 平方公尺衍生人旅次約 3.33 人。據此計算，6,147 平方公尺×3.33 人/100 平方公尺=205 人，本計畫辦公空間之衍生人旅次以 205 人計。

依據交通部「大型購物中心之旅次發生與停車需求之研究」及「義大亞洲廣場商業大樓新建工程」環境影響說明書資料推估商場空間衍生人旅次，全日每人/每百坪樓地板面積約為 154 次進入及離開次數。據此計算，8,195 平方公尺×0.3025（單位換算為坪）×154 人/100 坪=3,818 人，本計畫購物空間之衍生人旅次以 3,818 人計。

住宅設施以平均每人居住樓地板面積 65 平方公尺計算，6,147 平方公尺/65 平方公尺=95 人，預計引入之計畫人口數約 95 人。據此推估本計畫開發後衍生人旅次共計 4,118 人/日。

2. 衍生車旅次

依據高雄市交通局「高雄都會區家戶旅次訪問調查與旅次特性分析報告書」、「高雄環狀輕軌捷運建設修正路線環境影響說明書」資料推估，位於高雄市都會區大眾運輸周邊運具分派，以機車比例 69.3%最高，小客車 21.3%次之，大眾運輸為 7.4%，自行車為 2.1%。

參考交通部統計處「自用小客車使用狀況調查報告」、「高雄市立圖書館總館新建工程交通影響評估報告」資料推估，小客車平均乘載率約為 2.5 人，機車平均乘載率約為 1.5 人，自行車平均乘載率約為 1.1 人。據此計算，本計畫開發行為預計產生流量為 929PCU，詳表 5-4-1 所示。

表 5-4-1 運具分派及衍生車旅次推估一覽表

運具種類	衍生人旅次運具分派		衍生車旅次		
	分派率 (%)	人/日	乘載率 (人/車)	運具當量	PCU
小客車	21.3	877	2.5	1.0	351
機車	69.3	2,854	1.5	0.3	571
自行車	2.1	86	1.1	0.1	8
大眾運輸	7.3	301	-	-	-
總計		4,118	-	-	929

3. 衍生旅次路網分派

本計畫區位於高雄都會區東側，透過南北向之五甲一路連接鳳山市區及小港區，透過油管路及瑞隆東路連接前鎮區、苓雅區及大寮區等區域。參酌交通習性，本計畫區開發後衍生交通流量分派詳圖 5-4-2 所示。



圖 5-4-2 本計畫開發後衍生交通量分派比例示意圖

4. 開發後周邊道路服務水準

本計畫開發後推估產生 929PCU 流量，依據衍生旅次路網分派計算結果詳表 5-4-2 所示。本計畫開發後，預估於平日之晨峰時段，油管路西向道路服務水準維持 B 級，油管路東向及五甲一路南向維持 C 級，僅五甲一路北向由 B 級降為 C 級；昏峰時段，油管路東、西向及五甲一路北向之道路服務水準維持 B 級，僅五甲一路南向由 B 級降至 C 級。

本計畫開發後，預估於假日之晨峰時段，油管路西向道路服務水準維持 A 級，五甲一路南、北向道路服務水準維持 B 級，僅油管路東向由 A 級降至 B 級；昏峰時段，各路段維持原道路服務水準。整體而言，本計畫開發後之道路服務水準介於 A 至 C 級，車輛通行仍屬順暢。

表 5-4-2 本計畫開發後周邊道路服務水準綜理表

時段	路段名稱	方向	道路 容量	原道路服務水準			開發後道路服務水準			
				尖峰小時交 通量(PHV)	V/C	服務 水準	尖峰小時交 通量(PHV)	V/C	服務 水準	
平日	油管路	東向	2,500	1,485	0.59	C	1,764	0.71	C	
		西向	3,300	1,192	0.36	B	1,378	0.42	B	
	五甲一路	北向	3,300	1,618	0.49	B	1,850	0.56	C	
		南向	3,300	2,227	0.67	C	2,459	0.75	C	
	昏峰	油管路	東向	2,500	1,071	0.43	B	1,257	0.50	B
			西向	3,300	997	0.30	B	1,276	0.39	B
		五甲一路	北向	3,300	1,302	0.39	B	1,534	0.46	B
			南向	3,300	1,460	0.44	B	1,692	0.51	C
假日	油管路	東向	2,500	627	0.25	A	906	0.36	B	
		西向	3,300	510	0.15	A	696	0.21	A	
	五甲一路	北向	3,300	979	0.30	B	1,211	0.37	B	
		南向	3,300	934	0.28	B	1,166	0.35	B	
	昏峰	油管路	東向	2,500	1,006	0.40	B	1,191	0.48	B
			西向	3,300	920	0.28	B	1,199	0.36	B
		五甲一路	北向	3,300	1,732	0.52	C	1,965	0.60	C
			南向	3,300	1,312	0.40	B	1,544	0.47	B

資料來源：本計畫調查。

陸、細部計畫內容

一、計畫年期

配合高雄國土計畫，本計畫之計畫年期訂定為125年。

二、計畫人口

本計畫面積為0.7505公頃，其中0.4878公頃為捷運開發區（附），依捷運開發區（附）之容積率420%，參酌「變更高雄市鳳山主要計畫（第三次通盤檢討）（第一階段）案」商業區之容納人口推估方式，比照商業區面積80%作為居住使用，並以每人平均享有75平方公尺樓地板面積之居住水準估算，本計畫以218人作為計畫人口。

三、土地使用計畫

計畫範圍內土地使用分區之面積及分布，詳表6-3-1及圖6-3-1所示。

表 6-3-1 本計畫範圍內土地使用分區綜理表

項目		面積（公頃）	百分比（%）
土地使用分區	捷運開發區（附）	0.4878	65.00
公共設施用地	廣場用地（兼供停車場使用）（附）	0.2627	35.00
合計		0.7505	100.00

註1：依主要計畫附帶條件規定，本計畫變更回饋比例為50%，並於細部計畫劃設至少35%之公共設施用地（含公園、綠地、廣場、體育場或兒童遊樂場用地），其餘不足部分得以可建築土地、樓地板面積、代金或其他方式回饋。

註2：附帶條件廣場用地（兼供停車場使用）（附）由本變更範圍回饋提供土地。

註3：表內面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。

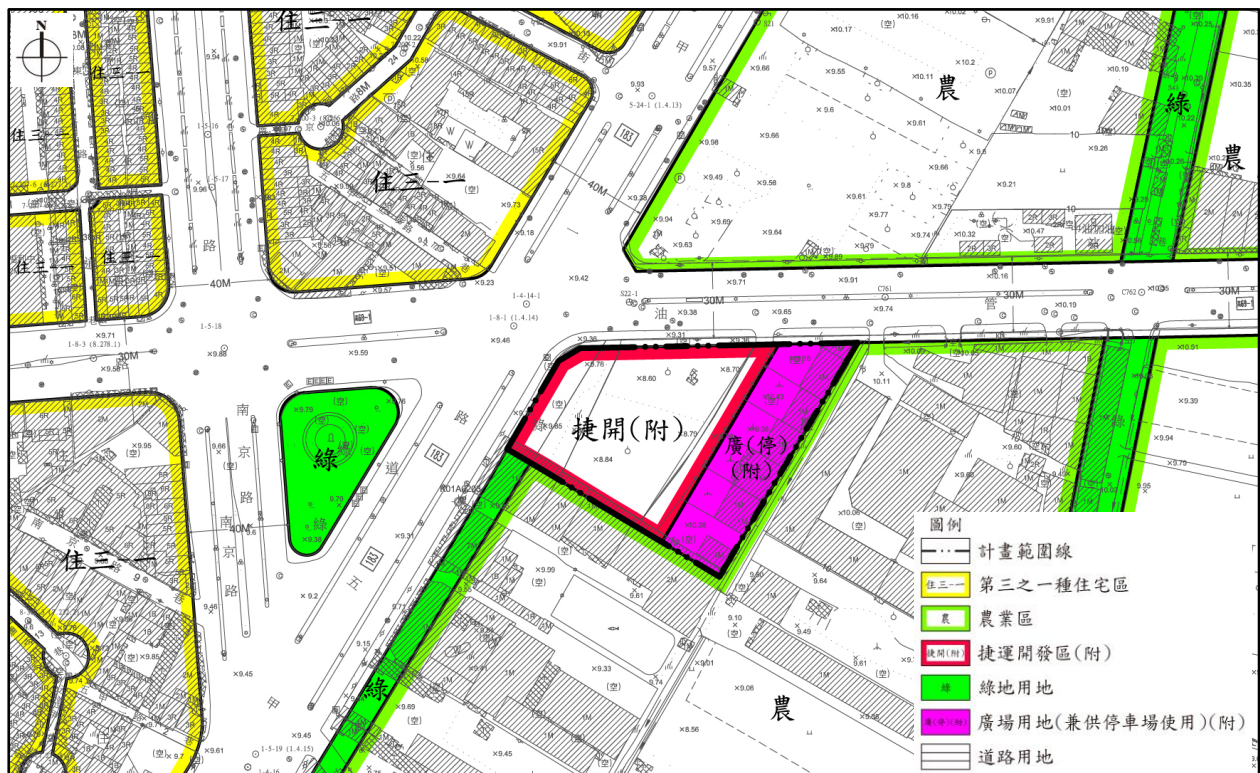


圖 6-3-1 本計畫擬定細部計畫示意圖

四、土地使用分區管制要點

本計畫區土地使用管制應依下列規定辦理，其餘未規定事項，適用其他法令規定：

- 第一條 捷運開發區之使用依都市計畫法高雄市施行細則之商業區規定辦理，其餘未規定事項，適用都市計畫法高雄市施行細則，並得適用「建築技術規則建築設計施工編」商業區之空地比規定。公共設施如依都市計畫公共設施用地多目標使用辦法作多目標使用時，以供作非營業性之公共使用者為限。
- 第二條 本計畫捷運開發區供捷運設施（捷運車站、車站出入口及相關設施）使用，供捷運設施使用部分不計入容積計算。本計畫得依「大眾捷運系統土地開發辦法」辦理土地開發，其使用強度依表6-4-1規定辦理。

表 6-4-1 使用強度綜理表

項目	建蔽率 (%)	容積率 (%)
捷運開發區	70	420

- 第三條 考量計畫範圍位於大眾運輸場站，捷運開發區之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。
- 第四條 本計畫基地臨計畫道路側，應自道路境界線退縮五公尺建築，基地南側應至少退縮一點五公尺建築，且退縮部分應供公眾使用。退縮地應供人行使用，並得計入法定空地，且不得於退縮範圍內設置圍牆。其餘法定空地應儘量集中留設。
- 第五條 建築基地不分規模應予綠化，其檢討計算依「建築基地綠化設計技術規範」辦理。

五、都市設計基準

- 第一條 本計畫範圍內實施都市設計審議範圍內建築基地之建造執照、雜項執照之申請案，除應符合都市計畫及建築管理法令規定外，尚須符合本基準之規定，且應送高雄市都市設計及土地使用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。
- 第二條 有關都市設計審議作業程序、簡化規定、授權規定、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。
- 第三條 實施都市設計審議之基地申請開發，適用「高雄市都市設計審議原則」規定。
- 第四條 因基地條件限制或實際需求而無法執行者或申請案有益於都市景觀、提升生活環境品質或具環境公益性者，經都設會審議同意，得不適用本基準全部或一部分之規定。
- 第五條 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。

柒、事業及財務計畫

一、開發方式與實施進度

(一) 開發方式

本計畫基地由捷運建設主管機關依大眾捷運法、大眾捷運系統土地開發辦法等規定開發利用，於都市計畫發布實施後，依程序徵求土地開發投資人（建商），辦理聯合開發大樓與公共設施之興建、權益分配及產權登記等相關作業。

(二) 實施進度

俟計畫發布實施後，接續由捷運建設主管機關辦理開發程序；而聯合開發大樓之施工，以能配合捷運通車同時完工啟用為最佳時程安排，除可使投資人於通車前立即取得其投資標的外，亦可避免於通車後施作聯合開發大樓，影響乘客進出站動線，惟後續仍需視實際狀況調整。

二、土地取得經費來源

本計畫區內包含國有土地、市有土地及私有土地，國有土地依大眾捷運法及大眾捷運系統土地開發辦法等規定，採有償撥用方式取得；私有土地依「高雄市大眾捷運系統開發需用土地協議價購優惠辦法」等規定辦理協議價購。

為確保本案土地開發可行性，主要計畫核定前，捷運建設主管機關應取得計畫範圍內私有土地所有權人所簽訂之都市計畫變更負擔回饋協議書，並納入計畫書據以執行。

三、公共設施經費來源

本計畫細部計畫公共設施用地之開闢，相關開闢費用詳如表7-3-1所示。

表 7-3-1 事業及財務計畫表

公共設施用地	面積 (公頃)	土地取得方式				開發經費 (萬元)			主辦 單位	經費 來源	實施 進度	
		徵 購	市 地 重 劃	區 段 徵 收	捷 運 土 地 開 發 或 其 他 開 發 方 式	土 地 取 得 費	地 上 物 補 償 費	整 地 及 工 程 費				合 計
廣場用地(兼供停車場使用)(附)	0.2627				✓	-	75	52.53	127.53	高雄市政府捷運工程局	編列預算	112-125年

註1：工程費以每公頃200萬元概估。本表為概算之結果，實際費用仍須以開發時之施工費用、利率及物價指數計算為準。

註2：地上物補償費依照「高雄市舉辦公共工程拆遷補償及救濟自治條例」相關規定計算。本表為概算之結果，實際費用仍以開發時之計算為準。

註3：表內面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。