

擬定高雄市鳳山細部計畫（配合臺鐵高雄機廠
遷建）暨劃定都市更新地區案
（第二次公開展覽）

高雄市政府

中華民國 112 年 3 月

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(配合臺鐵高雄機廠遷建)暨 劃定都市更新地區案	
擬 定 都 市 計 畫 法 令 依 據	都市計畫法第 22 條	
擬定都市計畫機關	高雄市政府	
本 案 公 開 展 覽 之 起 迄 日 期	公 開 展 覽	第一次：民國 103 年 10 月 9 日起至 103 年 11 月 10 日止，公告公開展覽三十天，並刊登於民國 103 年 10 月 9~11 日台灣新生報、中國時報周知。
		第二次：
	說 明 會	第一次：民國 103 年 10 月 28 日上午 10 時(於本市鳳山區公所)
		第二次：
人 民 團 體 對 本 案 之 反 映 意 見	詳如本案公開展覽期間公民或團體陳情意見綜理表	
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	市 級	1. 高雄市都市計畫委員會 111 年 4 月 27 日第 101 次會議決議：「修正通過」。

目錄

壹、緒論.....	1
一、計畫緣起.....	1
二、法令依據.....	2
三、計畫位置、整體規劃範圍及計畫範圍.....	2
貳、主要計畫摘要	4
一、計畫性質.....	4
二、規劃構想.....	4
三、實質計畫內容.....	6
四、細部計畫指導原則.....	8
參、發展現況分析	9
一、土地使用現況及權屬.....	9
二、交通運輸.....	15
肆、規劃原則與構想	24
一、主要計畫指導原則.....	24
二、細部計畫規劃原則.....	25
伍、實質發展計畫	27
一、計畫年期.....	27
二、計畫人口及其密度.....	27
三、土地使用計畫.....	28
四、公共設施用地檢討.....	30
五、交通系統計畫.....	33
六、都市防災規劃.....	35
七、都市更新計畫.....	37
陸、事業及財務計畫	39
一、變更回饋比例.....	39
二、開發方式.....	43
三、開發期程.....	45
柒、土地使用分區管制要點	46
捌、都市設計基準	49

圖目錄

圖 1-3-1	本計畫位置與範圍示意圖.....	3
圖 2-2-1	整體規劃範圍發展轉型策略構想示意圖.....	4
圖 2-2-2	捷運系統與基地周邊發展機能區位示意圖	5
圖 2-2-3	鳳山中城發展機能區位示意圖.....	6
圖 2-2-4	主要計畫變更後示意圖.....	7
圖 3-1-1	整體規劃範圍及周邊地區土地使用現況圖	9
圖 3-1-2	臺鐵高雄機廠及周邊土地使用現況鳥瞰圖	10
圖 3-1-3	臺鐵高雄機廠內既有設施分布位置及現況圖	11
圖 3-1-4	臺鐵高雄機廠內特定紀念樹木分布圖.....	12
圖 3-1-5	整體規劃範圍內土地權屬分布圖.....	14
圖 3-2-1	整體規劃範圍周邊道路系統示意圖.....	15
圖 3-2-2	整體規劃範圍周邊平日道路服務水準示意圖	17
圖 3-2-3	整體規劃範圍周邊假日道路服務水準示意圖	17
圖 3-2-4	整體規劃範圍周邊公車站牌位置圖.....	20
圖 3-2-5	高雄環狀輕軌捷運路線圖.....	21
圖 3-2-6	整體規劃範圍周邊路外停車場分布圖.....	22
圖 5-3-1	本計畫土地使用計畫示意圖.....	32
圖 5-5-1	本計畫區交通系統示意圖.....	34
圖 5-6-1	本計畫都市防災系統示意圖.....	36
圖 5-7-1	本計畫劃定更新地區範圍圖.....	37
圖 6-1-1	本計畫區整體開發範圍變更回饋分區示意圖	42
圖 6-2-1	本計畫區整體開發範圍示意圖.....	44
圖 7-1-1	建築退縮示意圖.....	48

表目錄

表 2-2-1	主要計畫土地使用面積分配表.....	6
表 3-1-1	整體規劃範圍內土地權屬統計表.....	13
表 3-2-1	道路路段幾何設計及停車管制現況.....	16
表 3-2-2	整體規劃範圍周邊路段服務水準分析表(平日).....	18
表 3-2-3	整體規劃範圍周邊路段服務水準分析表(假日).....	18
表 3-2-4	現況公車營運資訊一覽表.....	19
表 3-2-5	本計畫區周邊路外停車場停車供需表.....	22
表 5-2-1	本計畫人口推估表.....	27
表 5-3-1	土地使用計畫面積表.....	29
表 5-4-1	本計畫區內公共設施檢討分析表.....	30
表 5-5-1	本計畫區道路寬度、長度一覽表.....	34
表 6-1-1	本計畫變更回饋分區說明表.....	41
表 6-3-1	實施進度及經費說明表.....	45

壹、緒論

一、計畫緣起

本計畫基地鄰近鳳山都市計畫區之「工六」工業區，且上開工業區目前作為鐵路配修廠使用，後為配合行政院「臺鐵捷運化—高雄市區鐵路地下化計畫」及交通部 98 年 8 月 26 日召開「研商『高雄機廠遷建可行性研究及廠址評選報告相關事宜』會議」所作結論：「一、為配合『高雄市區鐵路地下化』完工通車後臨港線停駛，高雄機廠勢須遷建他處，舊址土地可配合當地發展作高度開發利用，促進都市地區繁榮並改善臺鐵局財務，且可達成臺鐵車輛維修技術及品質提升與永續經營之目標，爰高雄機廠之遷建有其必要性與迫切性。…三、另請臺鐵局應先行妥慎規劃舊址騰空土地之開發模式..及財源籌措方式..，並應及早與地方政府協商都計變更(暨都市設計)相關事宜，以利結合周邊土地進行整體開發，帶動地區經濟繁榮。…」故行政院業於 101 年 4 月 2 日有條件通過「高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫可行性研究報告」，原則同意高雄機廠遷建屏東潮州，並核示將高雄機廠原址土地開發之淨收益，優先挹注遷建潮州之相關建設經費。該綜合規劃並於 102 年 10 月 3 日經行政院同意。

另因本市於 103 年 8 月 1 日發生嚴重石化氣爆事件，此一事件造成市區主要幹道(三多一路、三多二路、凱旋三路、一心一路等)及沿線建物嚴重損壞，影響市容景觀及地區商圈活動發展，為掌握重建時效，儘速恢復災區商業復甦與提供大型公園等公共設施，提升整體環境品質，經檢視災區周邊區域，因臺鐵高雄機廠緊鄰災區，且 107 年起開始遷移至屏東潮州，經與臺鐵局協商後，由本府主動規劃及整併西北側閒置工業區一起納入都市計畫變更。全區(含原高雄市及鳳山都計區)面積共約 36.41 公頃，分高雄市鳳山主要計畫區及原高雄市主要計畫區等二處計畫區變更主要計畫及擬定細部計畫。

本案已列入本府重大設施建設計畫，於 103 年 9 月 29 日簽奉市府同意，並依都市計畫法第 27 條：「為配合…直轄市或縣(市)興建之重大設施，當地直轄市政府應視實際情況迅行變更」辦理主要計畫變更，故爰依都市計畫法第 22 條規定擬定細部計畫。

二、法令依據

依都市計畫法第 22 條規定辦理。

三、計畫位置、整體規劃範圍及計畫範圍

本計畫位於原高雄市與高雄市鳳山二都市計畫區交界處，整體規劃範圍以二聖路區分為南北二側，二聖路北側區域西至凱旋三路、北至武昌路、東至武慶二路，二聖路南側區域西至凱旋三路、南至一心一路/瑞隆路、東至瑞西街，全區採整體規劃，行政區包括本市苓雅區(朝陽里、福隆里、英明里)鳳山區(武慶里)、前鎮區(瑞誠里)，並於二都市計畫區同時變更主計及擬定細計之方式辦理，整體規劃面積共約 36.41 公頃。本計畫範圍共涉及三處細部計畫區，包含原高雄市之前鎮及部分苓雅地區細部計畫區及崗山仔細部計畫區。屬高雄市鳳山部分為高雄市鳳山細部計畫區。計畫範圍屬高雄市鳳山都市計畫區內，面積約 30.93 公頃，詳圖 1-3-1 所示。



圖 1-3-1 本計畫位置與範圍示意圖

貳、主要計畫摘要

一、計畫性質

本計畫係配合主要計畫變更另行擬定細部計畫，惟依「都市計畫細部計畫審議原則」第 5 點之規定，其細部計畫得與主要計畫同時辦理擬訂及審議，並於主要計畫完成法定程序後，核定發布實施。

二、規劃構想

(一)機能策略構想-提供具完整都市生活機能之新創生活區域

本計畫透過考量衛武營發展定位與捷運生活圈優勢，工業區轉型將朝向商業及新創產業服務機能為主。主要之發展主軸以促進地區文化流通、知識流通及生活流通等為主，藉由開發引入數位多媒體與設計人才交誼、多元產業跨域聯盟及工作、生活、消費、娛樂共融之類商業之使用型態，作為青世代之新創生活圈，呼應衛武營之發展，輔助延伸文化創意發展機能並提供具完整都市生活機能之生活區域。

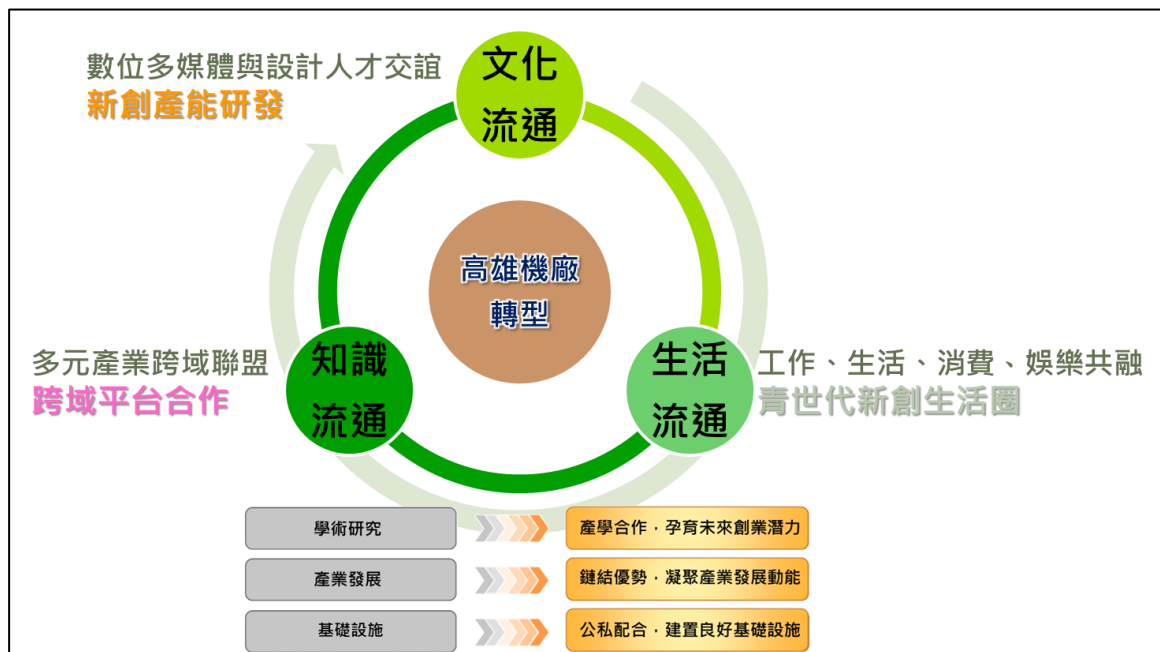


圖 2-2-1 整體規劃範圍發展轉型策略構想示意圖

(二)集結引導鳳山西區商業及藝文機能

本計畫區面積約 36 公頃，位於高雄都會區南北軸與東西軸交會之核心區，考量基地與科學工藝館、文化中心、衛武營藝文空間形成重要核心地帶，成為舊高雄市區及鳳山區的核心位置，後續透過綠色運輸，可鏈結影音設計文創與表演藝術等新創產業，共創商業藝術交流十字軸。



圖 2-2-2 捷運系統與基地周邊發展機能區位示意圖

(三)以結合電影、影音動畫、遊戲設計及產品設計及文創等相關產業，發展休閒文創商業，呈現具有創新品味的生活環境，形塑再發展典範

考量工業區轉型，未來引進產業將與衛武營有所呼應，共啟雙城 Twin-Midtown 大計畫，推動本基地與衛武營成為國際設計與文化藝術中心。發展文化創意特色類商業使用與周邊居住機能結合，成為高雄市最具文化特質的再發展典範計畫，帶動地區之發展。



圖 2-2-3 鳳山中城發展機能區位示意圖

三、實質計畫內容

本案主要計畫變更後土地使用分區面積表詳表 2-2-1。

表 2-2-1 主要計畫土地使用面積分配表

項目		面積(公頃)	比例
土地使用分區	特定文化休閒專用區(附1)	29.37	94.96%
	特定文化休閒專用區(附2)	0.82	2.65%
公共設施用地	道路用地(附1)	0.74	2.39%
合計		30.93	100.00%

註：表內面積僅供參考，實際面積應以核定計畫書圖實地分割測量面積為準。

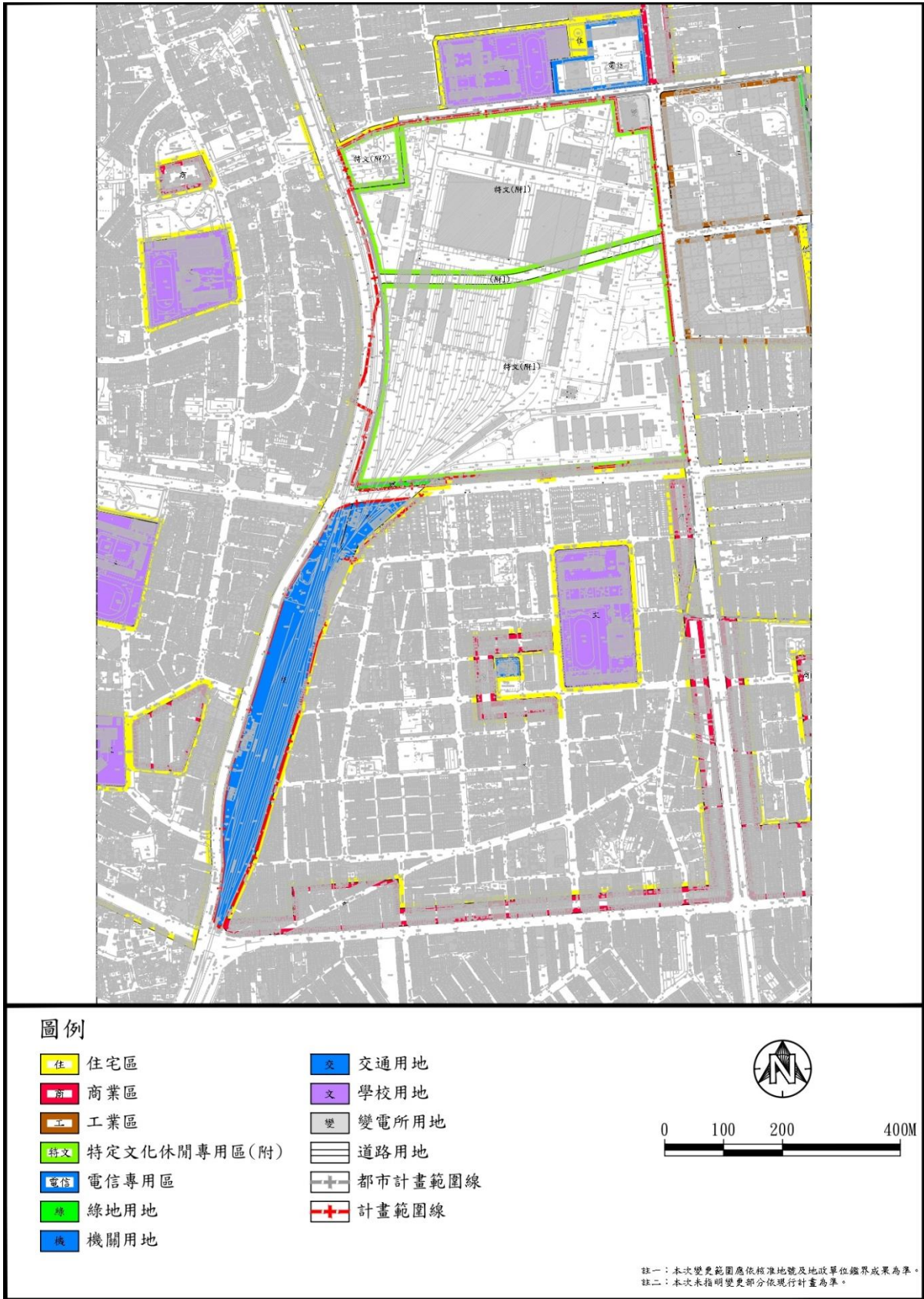


圖 2-2-4 主要計畫變更後示意圖

四、細部計畫指導原則

為使本計畫與周邊發展緊密結合，依本案主要計畫訂定之細部計畫指導原則如下：

- (一)計畫區內東北隅毗鄰區外變電所及工業區一側，建議規劃為公園等開放性公共設施用地並以整體規劃集中留設為原則。
- (二)參依「都市計畫工業區檢討變更審議規範」之捐贈土地比例規定，本計畫變更工業區應捐贈之公共設施用地及可建築土地於主要計畫尚未滿足者，應於擬定細部計畫時予以補足。
- (三)考量與區外既有道路系統整合連結，應於細部計畫劃設串聯武昌路及二聖路之南北向次要道路，及串聯凱旋三路及武慶二路之東西向次要道路，道路系統並以正交為宜，其出口與周邊既有路口整合留設為原則。
- (四)配合大眾運輸導向之土地使用發展(T.O.D.)規劃完善之人行空間，以捷運輕軌車站為交通運輸中心，規範退縮建築以留設完整且連續的人行動線系統，落實人本交通，提高區內步行友善性、便利性及可及性。

參、發展現況分析

一、土地使用現況及權屬

(一) 土地使用現況

1. 整體規劃範圍及周邊土地使用現況

整體規劃範圍內二聖路以北主要為臺鐵高雄機廠，以南主要為輕軌捷運機廠使用；周邊以住宅使用為主，僅零星商業使用，東側武慶二路周邊因毗鄰鳳山工業區，故有部分汽車修配業。二聖路兩側除公正路口及瑞祥街口為二層鐵皮外，其餘為公寓大廈為主。另考量周邊停車供需問題，臺鐵局於整體規劃範圍二聖路以北之西南側已提供部分空地供市府作公共停車場使用。計畫範圍西北側公、私有混雜土地，現況部分作為停車使用，其餘為閒置空地。整體規劃範圍及周邊土地使用現況詳圖 3-1-1。



圖 3-1-1 整體規劃範圍及周邊地區土地使用現況圖

2. 臺鐵高雄機廠使用現況

整體規劃範圍內之臺鐵高雄機廠原為臺鐵局維修無動力客車及貨車車廂之檢修廠房，已於 111 年 6 月完成遷至潮州，更名為「潮州機廠」，故臺鐵高雄機廠目前屬低度利用狀態。詳圖 3-1-2、圖 3-1-3。



圖 3-1-2 臺鐵高雄機廠及周邊土地使用現況鳥瞰圖



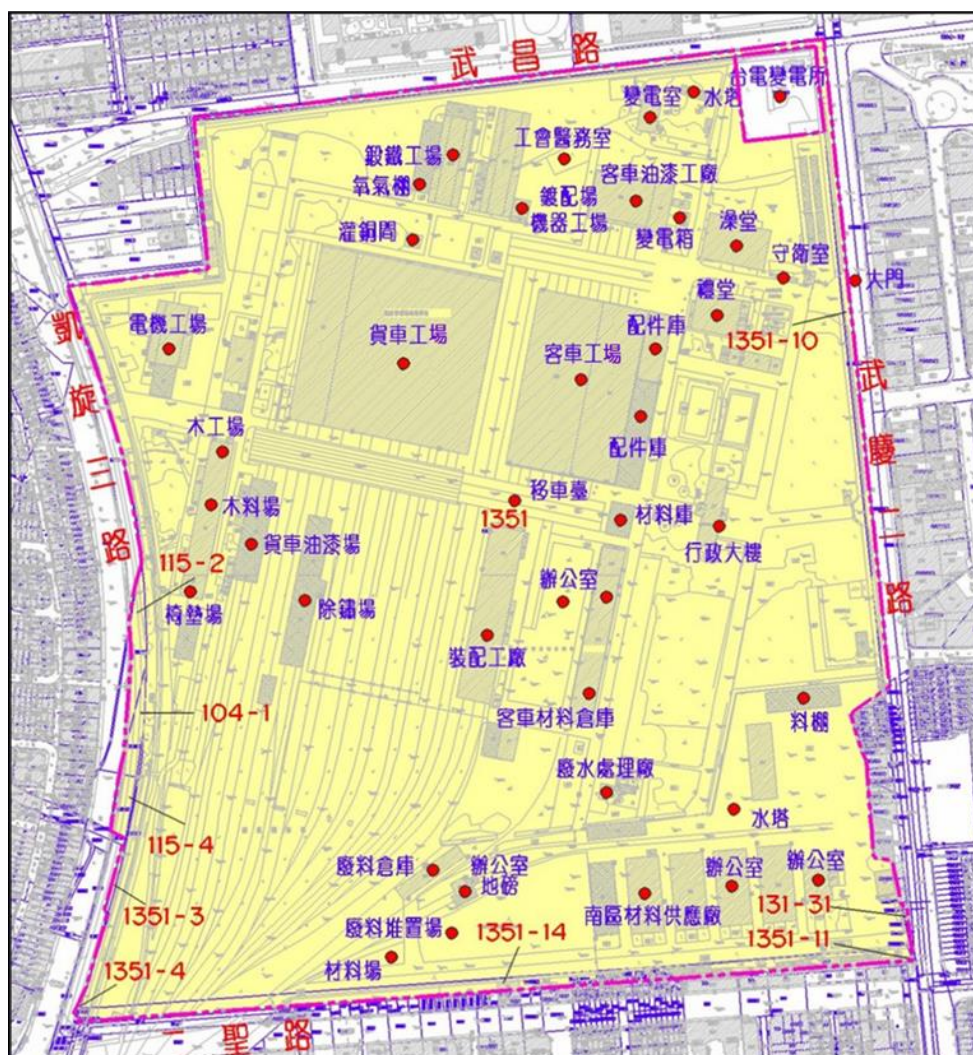
貨車工場



客車工場



大門



區內鐵道



除鏽場



裝配工場

圖 3-1-3 臺鐵高雄機廠內既有設施分布位置及現況圖

3. 臺鐵高雄機廠內樹木植栽現況

臺鐵高雄機廠內現況種植有喬木、灌木、果樹及花草等，依高市府農植字第 11230193800 號函，本計畫範圍內共增列特定紀念樹木 18 株，尚有新增 15 株樹木待審議，共計 33 株，如圖 3-1-4 所示。



圖 3-1-4 臺鐵高雄機廠內特定紀念樹木分布圖

(二)土地權屬分析

整體規劃範圍內之土地多為公有土地，主要為臺鐵局管有之土地，其餘公有土地則分別屬高雄市政府、財政部國有財產署及行政院農委會農田水利署管有土地，餘為私有土地，如表 3-1-1 及圖 3-1-5 所示。

表 3-1-1 整體規劃範圍內土地權屬統計表

土地權屬		面積(公頃)	百分比 (%)	備註
公有土地	中華民國	35.06	96.29	管理機關：交通部臺灣鐵路管理局 (含輕軌抵換之交通用地 3.88 公頃)
		0.02	0.05	管理機關：財政部國有財產署 (位於西北側工業區)
		0.08	0.22	管理機關：行政院農委會農田水利署 (位於西北側工業區、二聖路北側綠地及瑞西街拓寬範圍)
	高雄市	0.33	0.91	管理機關：高雄市政府 (位於西北側綠地(帶)、凱旋三路、二聖路北側綠地用地、瑞西街拓寬範圍)
	小計	35.49	97.47	--
私有土地		0.92	2.53	
合計		36.41	100.00	--

註：實際面積應以土地分割測量及土地登記簿載面積為準。

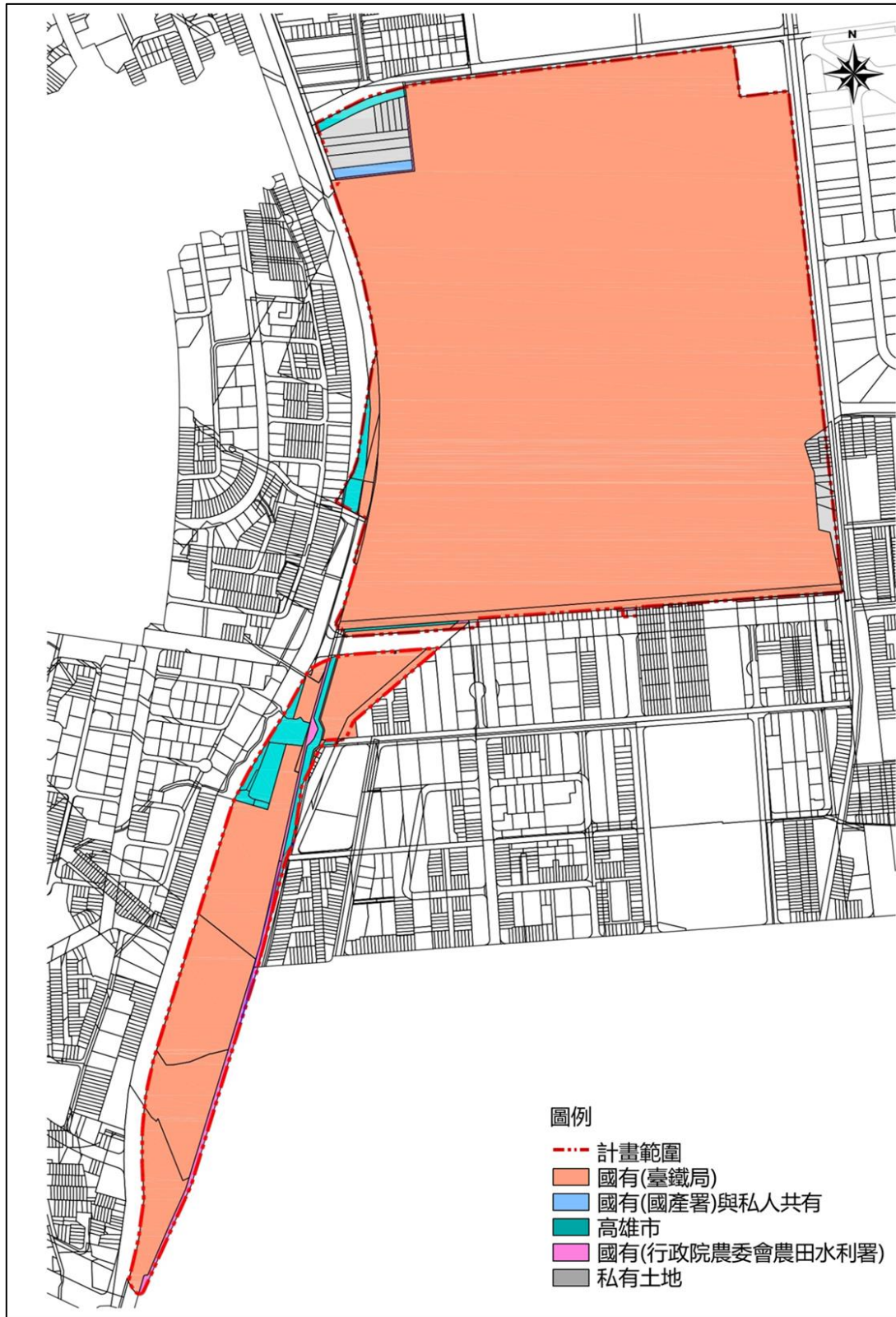


圖 3-1-5 整體規劃範圍內土地權屬分布圖

二、交通運輸

(一)道路幾何特性

1.道路系統

本計畫區周邊主要道路系統為三多一路、三多二路、凱旋二路、凱旋三路等道路；次要道路系統為武營路、武慶二路、二聖(一)路、新富路等道路，其個別道路特性彙整如表 3-2-1 所示。

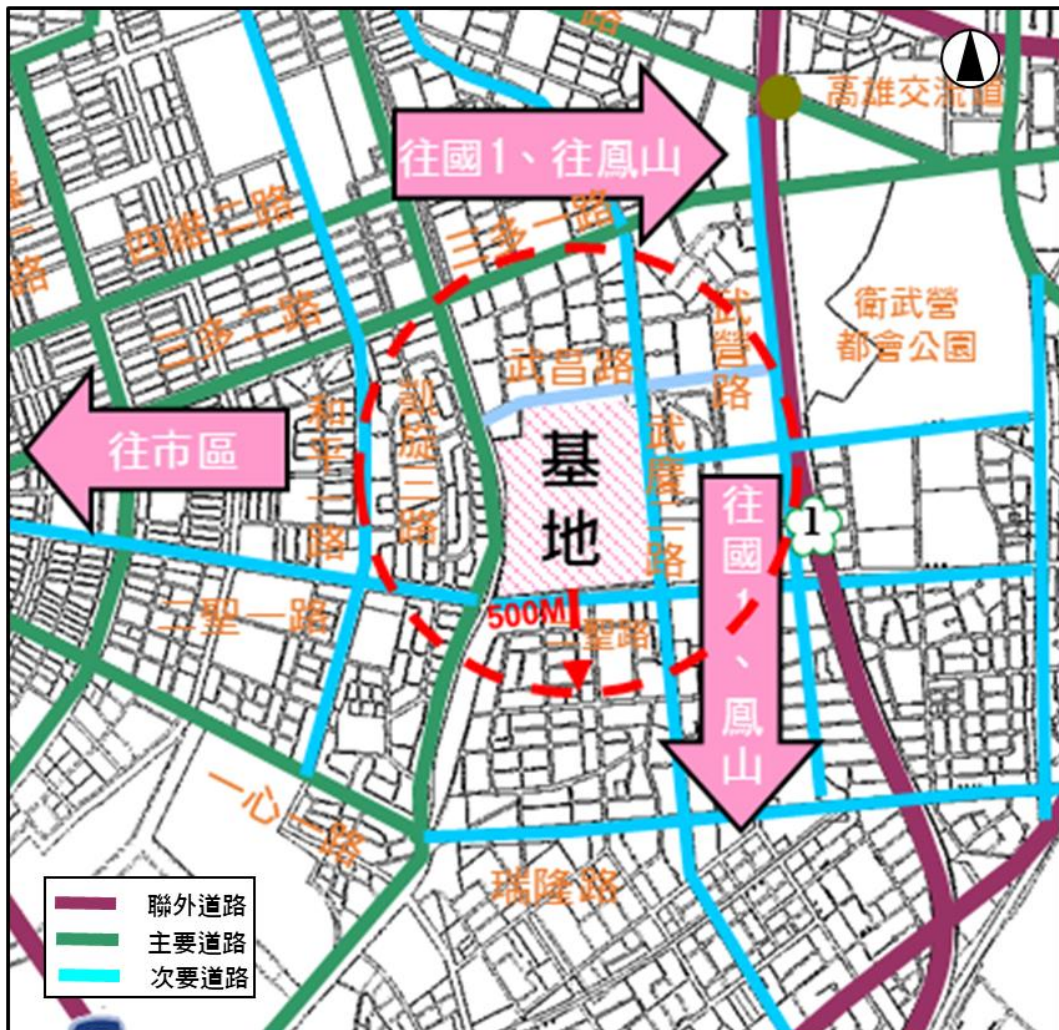


圖 3-2-1 整體規劃範圍周邊道路系統示意圖

表 3-2-1 道路路段幾何設計及停車管制現況

道路名稱	路段起迄	路寬(M)	道路功能分類	分隔設施	車道數(單向)	停車管制	人行道寬度
三多一、二路	武營路-和平二路	18-20	主要道路	中央標線	2 混	路邊停車格位	2.5 公尺
武昌路	武營路-凱旋三路	12-18	地區道路	中央標線	1 混	無停車管制	2.5-3 公尺
輻汽路	國道一號-武慶二路	10	地區道路	中央標線	1 混	無停車管制	無
新富路	國道一號-武慶二路	12-15	次要道路	中央標線	1 混	路邊停車格位	無
二聖路	武慶二路-凱旋三路	15-20	次要道路	中央標線	1 混	無停車管制	無
二聖一路	凱旋三路-和平二路	15	次要道路	中央標線	1 混	路邊停車格位	1.5 公尺
武營路	三多一路-瑞隆路	10	次要道路	中央標線	1 混	無停車管制	無
武慶二、三路	武昌路-崗山北街	12-15	次要道路	中央標線	1 混	路邊停車格位	西側 5 公尺
凱旋二、三路	三多二路-一心一路	12-15	主要道路	中央標線	1 快 1 機慢	路邊停車格位	2 公尺
永豐路	武慶二路-崗山東街	26	次要道路	中央實體	1 快 1 混	無停車管制	3 公尺

資料來源：本計畫彙整。

2.道路服務水準

路段服務水準，平常日旅行速率調查結果以及服務水準評估如圖 3-2-2 所示。三多二路、二聖(一)路、新富路與永豐路服務水準為 D 級；其餘路段多介於 B~C 之間。假日旅行速率調查結果以及服務水準評估如圖 3-2-3 所示。普遍而言，假日晨峰現象與平日晨峰相比，特性較不明顯。假日路段除二聖(一)路東巷與新富路服務水準 D 級，其餘路段皆介於之 B-C 級。



表 3-2-2 整體規劃範圍周邊路段服務水準分析表(平日)

路名	路段 起 - 迄	方向	速限 KM/HR	晨峰時段				昏峰時段			
				流量 PCU/HR	$\bar{V}/V_L$	旅行 速率 km/hr	服務 水準	流量 PCU/HR	$\bar{V}/V_L$	旅行 速率 km/hr	服務 水準
三多一 /二路	武營路-光 華二路	東向	50	1,324	0.50	24.9	D	1,267	0.50	24.9	D
		西向	50	1,583	0.46	22.8	D	1,626	0.49	24.3	D
武昌路	武營路-凱 旋三路	東向	50	548	0.57	28.4	C	692	0.54	26.8	C
		西向	50	801	0.52	26.1	C	684	0.59	29.5	C
輜汽路	武慶二路- 南京路	東向	50	545	0.50	24.9	D	785	0.40	20.2	D
		西向	50	829	0.44	22.0	D	647	0.42	21.1	D
新富路	南京路-武 慶二路	東向	50	1,061	0.48	24.0	D	1,105	0.49	24.6	D
		西向	50	1,116	0.47	23.6	D	1,067	0.55	27.3	C
二聖 (一)路	武慶二路- 光華二路	東向	50	903	0.51	25.7	C	1,457	0.45	22.3	D
		西向	50	1,385	0.48	23.8	D	1,011	0.50	24.9	D
武營路	三多一路- 瑞隆路	南向	50	557	0.50	25.0	C	576	0.54	26.8	C
		北向	50	500	0.62	31.0	B	635	0.51	25.3	C
武慶二 /三路	三多一路- 崗山北街	南向	50	741	0.59	29.5	C	1,109	0.51	25.6	C
		北向	50	1,042	0.53	26.3	C	963	0.58	28.8	C
凱旋二 /三路	四維一路- 一心一路	南向	50	768	0.52	26.2	C	931	0.52	25.8	C
		北向	50	866	0.57	28.5	C	795	0.57	28.4	C
永豐路	武慶二路- 瑞北路	南向	50	866	0.60	30.0	C	1,360	0.49	24.5	D
		北向	50	1,353	0.50	24.8	D	1,159	0.53	26.4	C

資料來源：本計畫彙整。

表 3-2-3 整體規劃範圍周邊路段服務水準分析表(假日)

路名	路段 起 - 迄	方向	速限 KM/HR	晨峰時段				昏峰時段			
				流量 PCU/HR	$\bar{V}/V_L$	旅行 速率 km/hr	服務 水準	流量 PCU/HR	$\bar{V}/V_L$	旅行 速率 km/hr	服務 水準
三多一 /二路	武營路-光 華二路	東向	50	1,144	0.53	29.7	C	1,368	0.58	34.0	B
		西向	50	1,298	0.51	29.2	C	1,268	0.58	34.4	B
武昌路	武營路-凱 旋三路	東向	50	419	0.61	30.4	B	551	0.60	30.2	B
		西向	50	481	0.58	29.0	C	610	0.57	28.5	C
輜汽路	武慶二路- 南京路	東向	50	380	0.52	25.8	C	533	0.53	26.7	C
		西向	50	466	0.48	24.0	D	540	0.52	25.8	C
		東向	50	596	0.54	26.8	C	839	0.50	24.8	D

路名	路段 起 - 迄	方向	速限 KM/HR	晨峰時段				昏峰時段			
				流量 PCU/HR	$\bar{V}/V_L$	旅行 速率 km/hr	服務 水準	流量 PCU/HR	$\bar{V}/V_L$	旅行 速率 km/hr	服務 水準
新富路	南京路-武	西向	50	692	0.51	25.3	C	863	0.47	23.7	D
二聖 (一)路	武慶二路- 光華二路	東向	50	828	0.53	26.7	C	1,136	0.46	22.9	D
		西向	50	844	0.52	26.0	C	893	0.50	25.0	C
武營路	三多一路- 瑞隆路	南向	50	464	0.55	27.3	C	663	0.52	26.1	C
		北向	50	548	0.54	26.8	C	519	0.56	28.1	C
武慶二 /三路	三多一路- 崗山北街	南向	50	686	0.58	29.1	C	1,015	0.52	25.9	C
		北向	50	931	0.53	26.6	C	1,049	0.51	25.7	C
凱旋二 /三路	四維一路- 一心一路	南向	50	514	0.63	31.4	B	689	0.58	28.9	C
		北向	50	428	0.68	34.0	B	545	0.65	32.6	B
永豐路	武慶二路- 瑞北路	南向	50	803	0.60	30.2	B	1,021	0.57	28.7	C
		北向	50	864	0.59	29.7	C	885	0.60	30.1	B

資料來源：本計畫彙整。

(二)大眾運輸系統

1.公車系統

基地 500 公尺範圍內之公車站位置及營運資訊詳圖 3-2-4 及表 3-2-4。

表 3-2-4 現況公車營運資訊一覽表

營運路線 路線起迄	路線類別	營運時間		班距(分鐘)	
		首班	末班	尖峰	離峰
統聯客運 11 瑞豐站-捷運鹽埕站	市區公車	平日 05:55 假日 06:15	平日 21:55 假日 22:30	15-40	20-70
統聯客運 26 瑞豐站-火車站	市區公車	平日 05:20 假日 05:20	平日 22:00 假日 22:00	10-30	20-40
東南客運 37 前鎮站-育英醫專	市區公車	平日 06:00 假日 06:10	平日 21:40 假日 21:00	15-25	30-70
港都客運 52 建軍站-火車站	市區公車	平日 05:50 假日 06:00	平日 22:00 假日 22:00	15-20	30-40
港都客運 70(A/B/D) 前鎮站-長庚醫院(70A/70B)	市區公車	平日 05:55 假日 06:00	平日 22:20 假日 22:20	10-15	20-30
港都客運 81 瑞豐站-育英醫專	市區公車	平日 05:50 假日 06:20	平日 18:40 假日 19:00	10-20	20-40
漢程客運 82 瑞豐站-三山國王廟	市區公車	平日 05:55 假日 05:55	平日 16:15 假日 16:15	固定班次	
統聯客運 100 瑞豐站-火車站	市區公車	平日 05:35 假日 05:35	平日 22:40 假日 22:40	10-15	20-25

營運路線 路線起迄	路線類別	營運時間		班距(分鐘)	
		首班	末班	尖峰	離峰
漢程客運 168 東 金獅湖站-金獅湖站	市區公車	平日 05:15 假日 05:40	平日 22:00 假日 22:05	15-20	15-40
漢程客運 168 西 金獅湖站-金獅湖站	市區公車	平日 05:15 假日 05:40	平日 22:00 假日 22:05	15-20	15-40
東南客運 紅 16 輕軌軟體園區-捷運三多商圈	市區公車	平日 06:00 假日 06:00	平日 22:30 假日 22:30	15-25	25-30
高雄客運 8001 大公路-林園站	公路客運	平日 06:00 假日 06:00	平日 15:45 假日 15:45	固定班次	

資料來源：本計畫調查彙整。

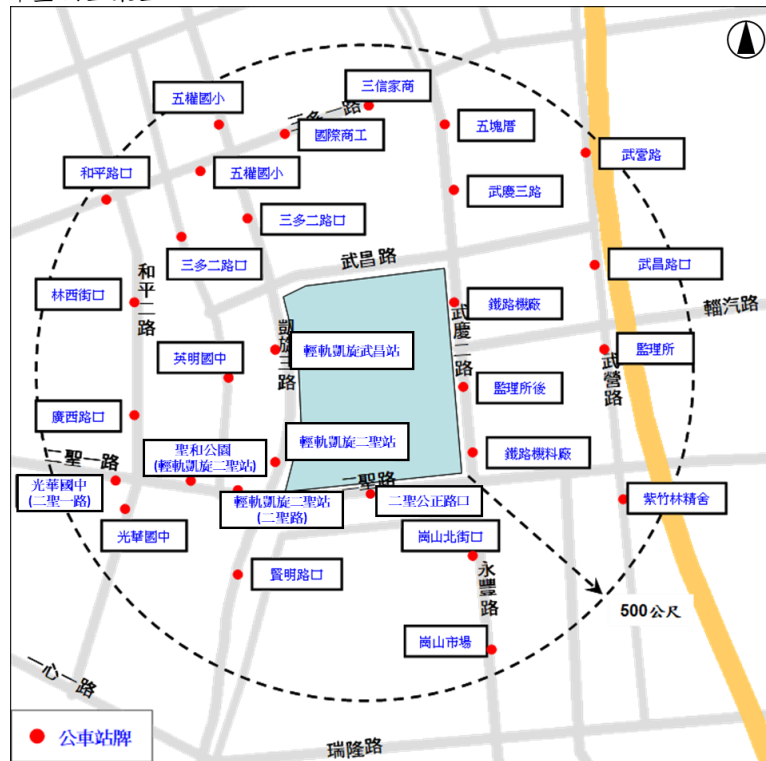


圖 3-2-4 整體規劃範圍周邊公車站牌位置圖

2.捷運系統

捷運橘線 O8（五塊厝站）及 O9（技擊館站）為現階段與本基地較接近之捷運站，惟捷運站距離本基地約 1.5 公里，需有賴接駁系統服務本基地。高雄環狀輕軌捷運線規劃路線，路線長度約 22.1 公里，規劃設置 35 座車站（如下圖 3-2-5 所示），建造形式為平面式輕軌，採平面 B 型路權，軌道與車道隔離，於本基地西南側規劃設有 C35 站及 C36 站。



圖 3-2-5 高雄環狀輕軌捷運路線圖

(三)停車供需分析

本案基地 500 公尺範圍內之路邊停車供需調查結果顯示，停車場使用率隨費率高低成反向關係，在日間收費期間，路外停車場使用率介於 5-8 成之間。周邊路邊停車之小汽車部分已趨近飽和，其平日需供比介於 0.79~1.02，假日需供比介於 0.72~1.19；機車部分則是供給遠低於需求，機車停放無格位、騎樓與違規停車

之數量非常高，其平日需供比介於 0.76~63.30，假日需供比介於 0.88~73.20。

表 3-2-5 本計畫區周邊路外停車場停車供需表

停車場名稱	供給		平日				假日			
			需求		需供比		需求		需供比	
	汽車	機車	汽車	機車	汽車	機車	汽車	機車	汽車	機車
TIMES 高雄漢泰街	19	-	11	-	0.58	-	13	-	0.68	-
福裕停車場	114	-	58	-	0.51	-	70	-	0.61	-
自由停車場	100	-	42	-	0.42	-	63	-	0.63	-
叭叭房英明停車場	96	-	55	-	0.57	-	68	-	0.71	-
俾亭英明停車場	46	-	21	-	0.46	-	32	-	0.70	-
寶盛停車場	34	-	8	-	0.24	-	21	-	0.62	-
凱旋三路公有停車場	24	-	24	-	1.00	-	24	-	1.00	-
瑞北停車場	37	-	18	-	0.49	-	15	-	0.41	-
輜汽停車場	45	-	31	-	0.69	-	33	-	0.73	-
俾亭停車武智停車場	88	-	44	-	0.50	-	69	-	0.78	-
俾亭金馬停車場	172	-	172	-	1.00	-	159	-	0.92	-
英德街公有民營停車場	85	26	43	20	0.51	0.77	61	24	0.72	0.92
CityParking 二聖站	116	-	88	-	0.76	-	101	-	0.87	-
寶聖英明路	47	-	35	-	0.74	-	30	-	0.64	-
TIMES 三多一路	69	-	47	-	0.68	-	51	-	0.74	-
EZ park 中正運動停車場	95	-	85	-	0.89	-	78	-	0.82	-
寶聖凱旋路	80	-	63	-	0.79	-	72	-	0.90	-

資料來源：本計畫調查彙整(調查日期：民國 110 年 9 月 23 日(四)、9 月 25 日(六))。



圖 3-2-6 整體規劃範圍周邊路外停車場分布圖

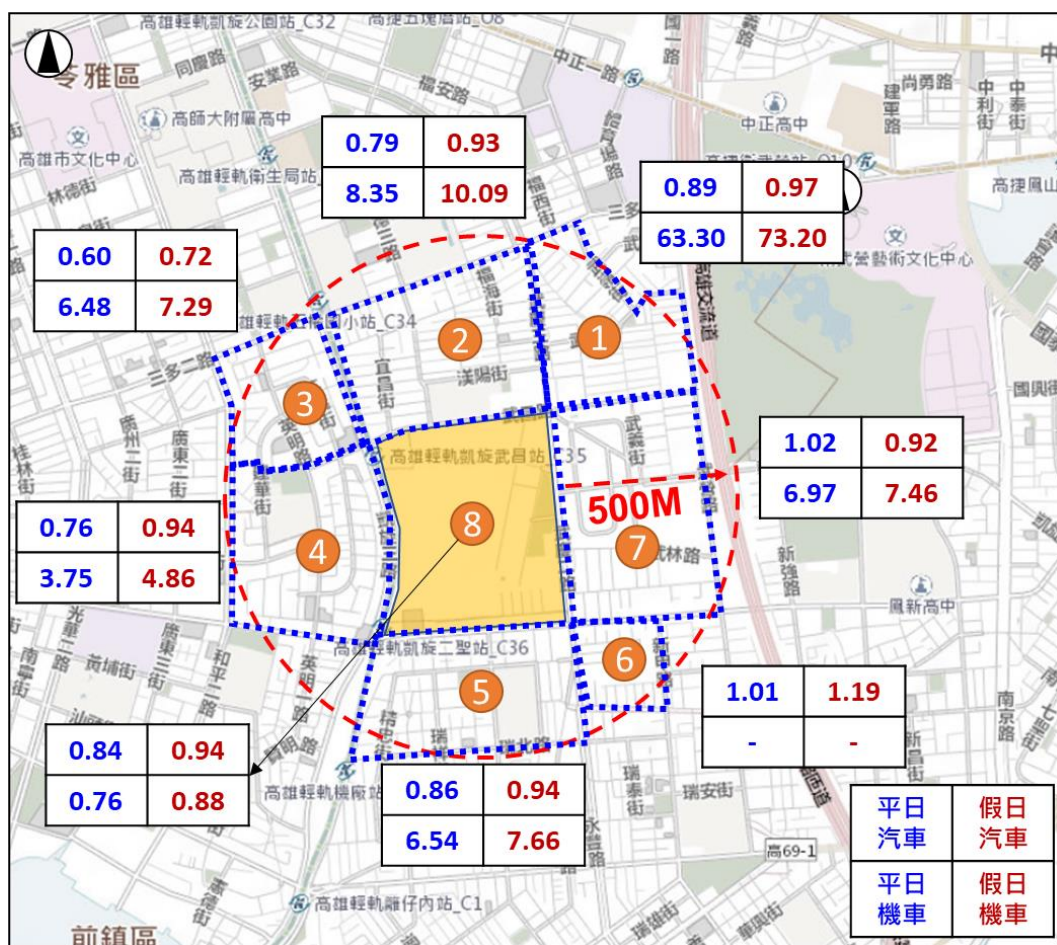


圖 3-2-7 整體規劃範圍周邊各分區範圍與停車需供比示意圖

肆、規劃原則與構想

一、主要計畫指導原則

(一)土地使用調整原則

- 1.配合捷運輕軌站區周邊朝大眾運輸導向之土地使用發展(T.O.D.)，臨近車站周邊規劃具文創特色之特定文化休閒專用區，開發後得引進電影、影音動畫、遊戲設計及產品設計等文創設計產業，以類商業之使用性質為主。
- 2.計畫區東南側，考量現況及產權屬已建築使用之私有土地配合全區整體規劃變更為特定文化休閒專用區，並以安置性質之類住宅使用性質為主。
- 3.為利計畫區東西方向串聯及都市縫合，將輜汽路向西延伸，於計畫區內留設連接凱旋三路及武慶二路之東西向主要道路，強化本計畫區與衛武營之連結。

(二)公共設施配置原則

- 1.計畫區內東北隅毗鄰區外變電所及工業區一側，規劃為公園等開放性公共設施用地，並以整體規劃集中留設為原則。
- 2.參依「都市計畫工業區檢討變更審議規範」之捐贈土地比例規定，本計畫變更工業區應捐贈之公共設施用地及可建築土地於主要計畫尚未滿足者，應於擬定細部計畫時予以補足。

(三)交通系統規劃原則

- 1.考量與區外既有道路系統整合連結，應於細部計畫劃設串聯武昌路及二聖路之南北向次要道路，及串聯凱旋三路及武慶二路之東西向次要道路，道路系統並以正交為宜，其出口與周邊既有路口整合留設為原則。
- 2.配合大眾運輸導向之土地使用發展(T.O.D.)規劃完善之人行空間，以捷運輕軌車站為交通運輸中心，規範退縮建築以留設完整且連續的人行動線系統，落實人本交通，提高區內步行友善性、便利性及可及性。

(四)開發方式

- 1.市地重劃：除工業區變更負擔捐贈及抵換輕軌機廠之可建築土地、東南側街廓、二聖路北側二處新增路口、跨區回饋輕軌機廠土地、瑞西街拓寬道路用地及凱旋三路西側既有住宅區外，餘採市地重劃方式整體開發。並將計畫區西北側其他公、私有夾雜土地與臺鐵局經管土地劃為2重劃區。

- 2.都市更新：為利後續辦理招商開發及私有土地整合，依都市更新條例第6條第1項第3款規定，針對臺鐵機廠範圍及其東南側私有土地劃定為更新地區，區內經重劃完成後之土地及東南側街廓均得依都市更新條例規定實施都市更新。後續俟內政部核定市地重劃計畫書後，於重劃工程興闢之同時，臺鐵局得併行依都市更新條例辦理都市更新實施者評選作業，並應於重劃點交土地後，始得由臺鐵局及投資人辦理實質開發。
- 3.其他：本計畫區西南側臺鐵局管有之國有土地(輕軌維修機廠之交通用地3.88公頃)屬跨區回饋之土地，該部分以本計畫變更後可建築土地(抵換輕軌機廠土地)之公告現值總額等值全部抵換，跨區回饋土地並得納入本計畫工業區變更回饋負擔計算。

二、細部計畫規劃原則

本案主要計畫將工業區變更為特定文化休閒專用區及道路用地等，藉本計畫留設細部計畫公共設施用地，並透過跨區回饋可建築土地等以符合主要計畫附帶條件規定，另就土地使用管制及都市設計予以規定。

- (一)整體規劃構想：考量工業區轉型，未來引進產業將與衛武營有所呼應，共啟雙城 Twin-Midtown 大計畫，推動本計畫與衛武營成為國際設計與文化藝術中心。主要係採複合型商業使用，發展電影、影音動畫、遊戲設計及產品設計等文創商圈。道路系統則與周邊既有道路系統結合，對接周邊既有道路。植栽計畫部分則將特定紀念樹木予以區內移植保留，配合公共設施及部分機廠設施活化再利用，合適區域作為利用現有特色重新思考基地生態機會及創造新的公共空間。
- (二)土地使用強度：考量本案特定文化休閒專用區位於輕軌場站旁，為引導整體規劃範圍及周邊地區朝向大眾運輸導向發展(T.O.D.)，在總量管制原則下，因調整都計區界而由原高雄市都市計畫納入鳳山都市計畫部分，其特文區以供類商業使用為主，變更後容積率訂為450%；原即屬高雄市鳳山都市計畫部分，其特文區包括作類商業使用為主者及為安置既有私人建物而供類住宅使用者，變更後容積率統一訂為300%。
- (三)土地使用管制：本計畫主要引進結合電影、影音動畫、遊戲設計及產品設計及文化創意等相關產業，發展休閒文創商業；考量文化創意產業及休閒產業之登記營業項目多屬經濟部分類之F或J大類，偏向服務業性質，其使用行為亦與商業區雷同，故歸類為類商業使用，使用項目管制參依「都市計畫法高雄市施行細則」商業區之管制規定辦理。

(四)都市設計：規範應實施都市設計管制區域，以法定空地保留具保存價值之樹木，並指定留設南北向人行空間，提高區內步行可及性。

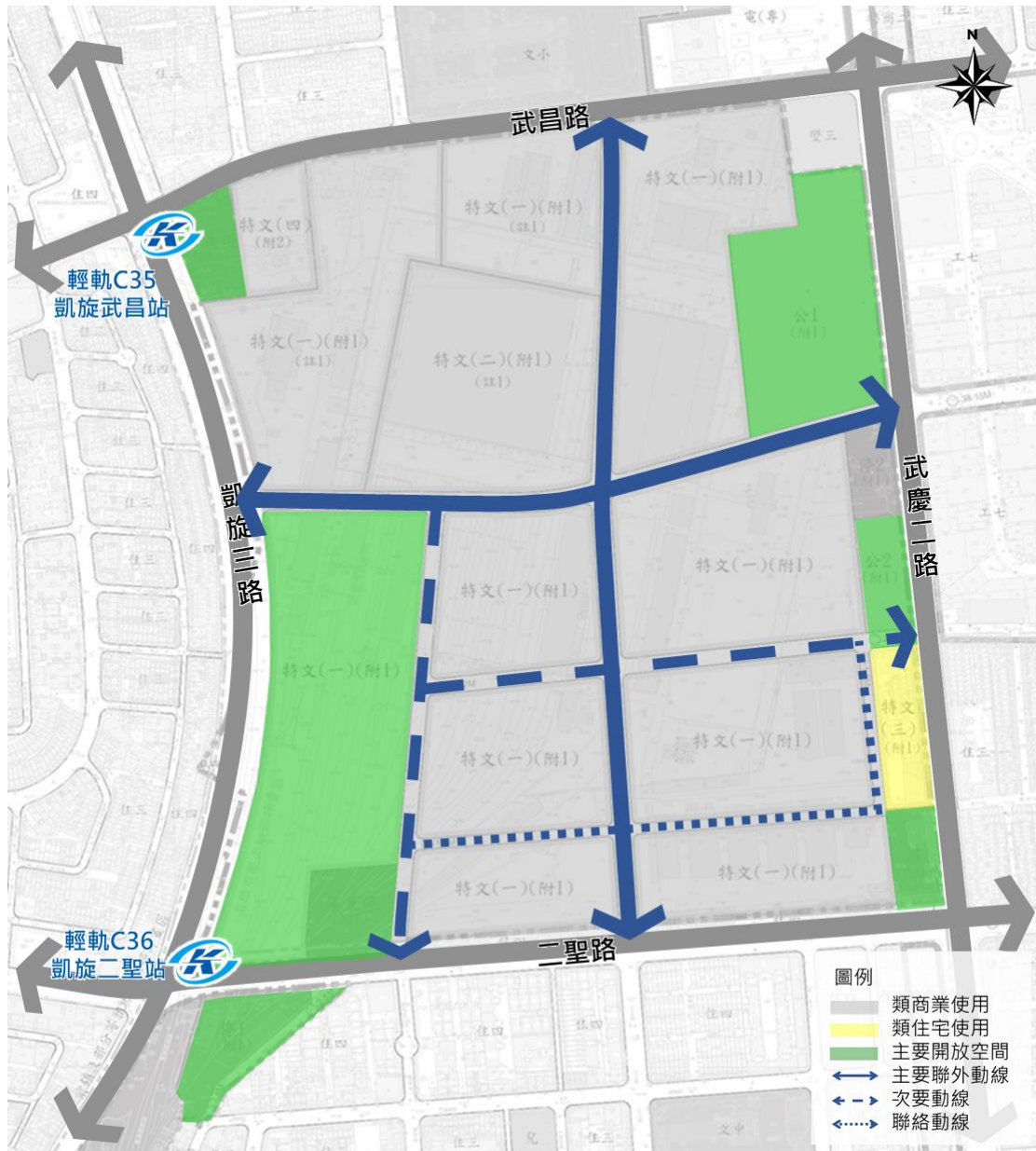


圖 4-2-1 本細部計畫規劃構想示意圖

伍、實質發展計畫

一、計畫年期

配合上位計畫「高雄市國土計畫」之內容及計畫實施進度，調整本計畫年期，以民國 125 年為計畫目標年。

二、計畫人口及其密度

本計畫區循程序同時辦理主要計畫變更及細部計畫擬定，按內政部 100 年 12 月 23 日台內營字第 1000810325 號令「都市計畫工業區檢討變更審議規範」之容積上限，訂定本細部計畫之土地使用強度，推算本計畫區居住密度及容納人口計算如下：

本計畫區開發後，特定文化休閒專用區(一)預定其供類住宅使用比例占總樓地板面積 30%，其餘為類商業使用；特定文化休閒專用區(二)、(四)預定其供類住宅使用比例占總樓地板面積 50%，其餘為類商業使用；特定文化休閒專用區(三)則供作類住宅使用為主。依據近 5 年高雄市家戶人口數計算平均每戶約 2.5 人，每戶約 50 坪，推估約為 1,337 戶。以此標準計算之衍生居住人口為 3,343 人(1,337*2.5)。

就業人口部分，本計畫區開發後，以類商業使用之總樓地板，作商場使用 30%；作辦公室使用 30%；作旅館使用 40%。衍生之就業人口數商場及辦公室約 2,508 人，旅館部分約 386 人，合計就業人口為 2,894 人。另以交通衍生量推估，商業使用衍生之活動人口假日最高可達 13,422 人。推估計算如表 5-2-1 所示。

表 5-2-1 本計畫人口推估表

土地使用分區	面積 (公頃)	容積 率	可供 居住容積 (公頃)	可供 居住容積 (坪)	可供 居住戶數 (坪)	可供 居住人 (每戶 2.5 人)	居住密度 (人/公頃)
特文區(一)	21.15	300%	15.73	47,594	952	2,380	135
特文區(二)	2.65	300%	3.98	12,030	241	601	
特文區(三)	0.43	300%	1.29	3,902	78	195	
特文區(四)	0.49	450%	1.10	3,335	67	167	340
合計	24.72	--	22.10	66,861	1,337	3,343	--

註 1：實際面積應以公告發布實施後土地分割測量及土地登記簿載面積為準。

註 2：引入人口數以小數點無條件進位計算。

註 3：特文區(一)作類住宅使用 30%；特文區(三)作類住宅使用 100%；特文區(二)(四)作類住宅使用 50%。

三、土地使用計畫

(一)特定文化休閒專用區(一)(附 1)

計畫範圍中央，主要為市地重劃後臺鐵局領回土地及抵換輕軌機廠之可建築土地，面積約為 21.15 公頃。依本案主要計畫變更附帶條件(附 1)之規定，變更後係供類商業使用為主，回饋比例為 40.5%。

(二)特定文化休閒專用區(二)(附 1)

計畫範圍中央北側臨武昌路，為臺鐵局經營工業區土地變更捐贈予高雄市政府之可建築土地，面積約為 2.65 公頃。區內既有機廠建物(貨車工場)得一併捐贈予高雄市政府活化再利用。依本案主要計畫變更附帶條件(附 1)之規定，變更後係供類商業使用為主，回饋比例為 40.5%。

(三)特定文化休閒專用區(三)(附 1)

計畫範圍東南側，臨武慶二路側，係由臺鐵局經營及其他私人所有之工業區土地變更，面積約為 0.43 公頃。依本案主要計畫變更附帶條件(附 1)之規定，本區為安置既有私人建物而供類住宅使用，回饋比例為 37%。

(四)特定文化休閒專用區(四)(附 2)

計畫範圍西北側，臨武昌路及凱旋三路側，為私有及臺鐵局外之其他機關管有公有土地，面積約為 0.49 公頃。依本案主要計畫變更附帶條件(附 2)之規定，變更後係供類商業使用為主，回饋比例為 40.5%。

(五)第四種住宅區

位於凱旋三路西側，毗鄰周邊原高雄市都市計畫第四種住宅區，面積約為 0.01 公頃。

(六)公園用地

為塑造地域型開放空間，並作為計畫區外變電所用地及工業區之緩衝空間，於東北側規劃二處公園用地；「公一」面積約為 1.83 公頃，「公二」面積約為 0.32 公頃。

(七)停車場用地

為提供停車空間，並串連捷運輕軌站，於計畫範圍西南側及東側(臨輜汽路)規劃二處停車場用地；「停一」面積約為 0.50 公頃，「停二」面積約為

0.25 公頃。

(八)廣場用地

提供街角型開放空間，於計畫範圍東南側規劃廣場用地約為0.26公頃。

(九)廣場兼停車場用地

為兼顧開放空間與停車需求，於計畫範圍西南側規劃共 1 處廣場兼停車場用地約為 0.45 公頃。

(十)廣場用地兼供道路使用

緊鄰特定文化休閒專用區(四)，面積約為 0.33 公頃。

(十一)道路用地

為連接周邊道路系統，於二聖路以北規劃 5 處計畫道路，以提高本計畫區可及性並促進都市縫合，面積約為 3.79 公頃；另於二聖路以南交通用地東側，配合瑞西街拓寬劃設之計畫道路，面積約為 0.07 公頃。

(十二)交通用地

位於二聖路以南，目前屬臺鐵局經管供輕軌機廠使用之交通用地，指定為本案變更工業區跨區回饋之土地，面積約 3.88 公頃。

表 5-3-1 土地使用計畫面積表

項目		本計畫面積 (公頃)	全案總面積 (公頃)	比例(%)
土地 使用 分區	特定文化休閒專用區(一)(附1)	21.08	21.15	58.09
	特定文化休閒專用區(二)(附1)	2.65	2.65	7.28
	特定文化休閒專用區(三)(附1)	0.43	0.43	1.18
	特定文化休閒專用區(四)(附2)	0.49	0.49	1.34
	第四種住宅區	--	0.01	0.03
	小計	24.65	24.73	67.92
公共 設施 用地	公園用地	2.15	2.15	5.90
	停車場用地	0.25	0.75	2.06
	廣場用地	0.26	0.26	0.71
	廣場兼停車場用地	0.39	0.45	1.24
	廣場用地兼供道路使用	0.33	0.33	0.91
	道路用地	2.90	3.86	10.60
	交通用地	--	3.88	10.66
小計		6.28	11.68	32.08
合計		30.93	36.41	100.00

註：1.全案總面積包含本細部計畫及原高雄市細部計畫範圍。

2.實際面積應以公告發布實施後土地分割測量及土地登記簿載面積為準。

四、公共設施用地檢討

為滿足容納人口之使用需求，將以「大高雄都會區藝文生活圈新核心-高雄新中城」為發展主軸及願景，結合商業、文化、休閒及居住等功能，形塑核心藝文生活圈的啟動計畫，提升整體環境品質及防災避難空間需求，本計畫依「都市計畫工業區檢討變更審議規範」、「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」及「都市計畫法」所規定公共設施檢討標準如表 5-4-1 所示。

表 5-4-1 本計畫區內公共設施檢討分析表

相關法令規定項目		檢討標準	應規劃面積
都市計畫工業區檢討變更審議規範	公共設施用地	不得低於變更工業區土地總面積百分之三十。	1. 本案變更工業區面積共31.54公頃，依規範劃設公共設施用地面積不得低於9.46公頃；本案於細部計畫實際劃設公共設施用地面積為7.14公頃(已扣除原計畫即屬公共設施用地(二處綠地)及採徵收/協議價購取得之二聖路以北二處住宅區變更為道路用地部分面積)，另加計臺鐵局跨區回饋予市府之交通用地面積3.88公頃，回饋公共設施用地合計達11.02公頃。 2. 本案係依法實施市地重劃，或依都市更新條例實施都市更新，適用該規範第12點規定，經都市計畫委員會審決，得不適用該規範全部或一部之規定。
	停車空間	不得低於計畫區內車輛預估數之百分之二十。	本計畫範圍緊鄰輕軌C35站、C36站，符合高雄市推動大眾運輸導向政策。本計畫商業使用部分以停車需求內部化之原則，另本區公園用地亦得規劃停車空間或依多目標規定作停車場使用。(本案共規劃1.20公頃)
都市計畫	停車空間	商業區面積×8%	同上欄說明。

相關法令規定項目		檢討標準	應規劃面積
定期通盤檢討實施辦法	公園用地	閭鄰公園按閭鄰單位設置，每一計畫處所最小面積不得小於零點五公頃為原則，在一萬人以下，且其外圍為空曠之山林或農地得免設置。	本計畫範圍並未達一閭鄰單位規模，故以整個高雄機廠規劃範圍內共設置2.15公頃公園用地，應符合需求。
	兒童遊樂場	按閭鄰單位設置，每處最小面積不得小於零點一公頃為原則	本計畫範圍並未達一閭鄰單位規模，且整個高雄機廠規劃範圍內共設置2.15公頃公園用地，應符合需求。
	國中小學校用地	應會同主管教育行政機關依據學齡人口數占總人口數之比例或出生率之人口發展趨勢，推計計畫目標年學童人數，參照國民教育法第八條之一授權訂定之規定檢討學校用地之需求。	本計畫區北側緊鄰福康國小，南側鄰近瑞豐國中，推估計畫區學齡人口仍符合兩校服務水準，故未劃設學校用地。
都市計畫法	公園、體育場所、綠地、廣場及兒童遊樂場	公園、體育場所、綠地、廣場及兒童遊樂場土地總面積不得少於全部計畫面積百分之十	本計畫範圍緊鄰輕軌C35站、C36站，符合高雄市推動大眾運輸導向政策，考量地計為屬鳳山翻轉再造核心區域，應結合大眾運輸工具優勢，提供翻轉工業區做為商業使用為主，於重要節點處提供開放空間，並另指定A-5街廓作為公共開放空間使用。 (本計畫規劃3.19公頃)

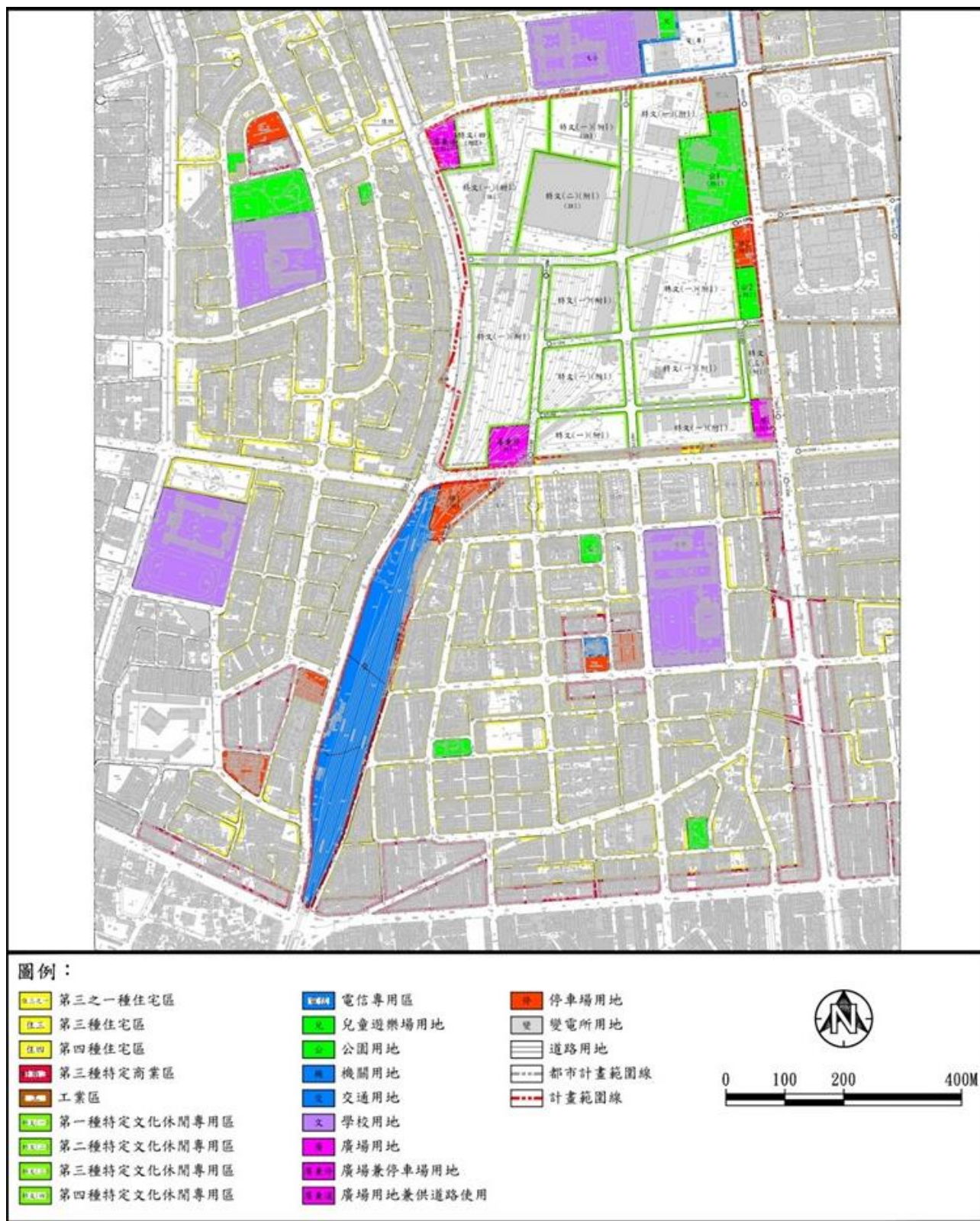


圖 5-4-1 本計畫土地使用計畫示意圖

五、交通系統計畫

本計畫區以凱旋三路、武昌路、武慶二路及二聖路為主要聯外道路，另毗鄰計畫區西北側及西南側設有輕軌 C35(凱旋武昌)站、C36(凱旋二聖)站，為主要大眾運輸節點。依主要計畫指導原則，本計畫區內共劃設 6 處計畫道路，串聯周邊主要聯外道路及既有道路系統，說明如下：

(一)一-1-15M

為計畫區東西向主要聯絡道路，西起凱旋三路、往東至武慶二路，東側銜接輜汽路(15M)。

(二)一-2-15M

為計畫區南北向主要聯絡道路，北起武昌路、往南至二聖路，南側銜接公正路(15M)。

(三)二-1-12M

為計畫區南北向次要聯絡道路，北起一-1-15M、往南至二聖路，銜接瑞祥街(10M)。

(四)二-2-12M

為計畫區東西向次要聯絡道路，西起二-1-12M、往東至武慶二路，東側銜接武慶二路 176 巷 1 弄(既有巷道，現況約 4~6M)。

(五)三-1-8M

為計畫區東南側次要聯絡道路，西起二-1-12M、往東轉北至二-2-12M，供計畫區東南側街廓出入通行。

(六)三-2-8M

位於二聖路以南，北起二聖路(20M)、往南至瑞興街(8M)，銜接既有瑞西街，及瑞北路至精忠街 133 巷路段間之瑞西街拓寬為 8M，係供交通用地及停車場用地東側住宅區出入通行使用之道路。

表 5-5-1 本計畫區道路寬度、長度一覽表

編號	寬度(m)	長度(m)	起點	迄點	備註
一-1	15	492	凱旋三路	武慶二路	東側銜接輜汽路
一-2	15	634	武昌路	二聖路	南側銜接公正路
二-1	12	305	一-1-15M	二聖路	南側銜接瑞祥街
二-2	12	375	二-1-12M	武慶二路	東側銜接武慶二路176巷1弄
三-1	8	486	二-1-12M	二-2-12M	
三-2	8	138	二聖路	瑞興街	銜接及拓寬瑞西街

註：實際面積應以公告發布實施後土地分割測量及土地登記簿載面積為準。

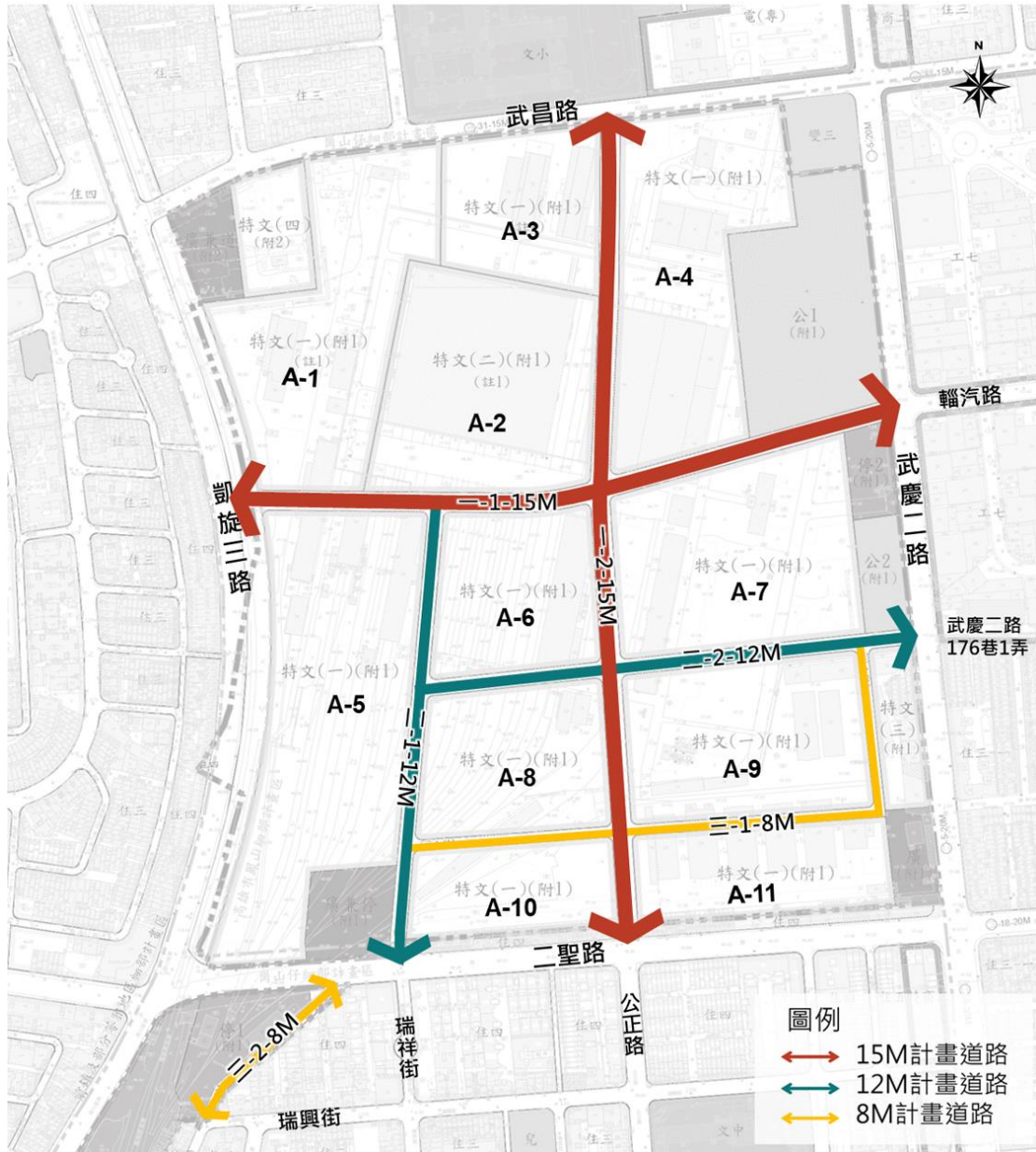


圖 5-5-1 本計畫區交通系統示意圖

六、都市防災規劃

(一)防災避難地區

本計畫區之防災避難地區除以安全性高之公、私有建築用地外，指定依本計畫留設之公園、停車場和廣場等開放空間公共設施用地，作為本計畫避難防災場所和緊急疏散地區使用。

(二)防災路線

本計畫區考量未來建築物主次要出入口，配合計畫區內之計畫道路規劃防災路線，提供人員緊急疏散外，並結合防災避難地區，以確保公共安全。另本計畫區內與區外現有巷道鄰接者，不得設置圍牆，以利防災疏散。指定本計畫留設之寬度 12 公尺以上計畫道路作為救援道路使用；本計畫留設之寬度未達 12 公尺道路作為避難道路使用。

(三)火災延燒防止地帶

本計畫區內劃設之道路、公共設施以及建築基地留設之法定空地與廣場空間等，將規劃防災路線配合聯外之出入性道路於緊急危難時，提供防災避難疏散之場所，並兼具火災延燒防止之隔離功用。

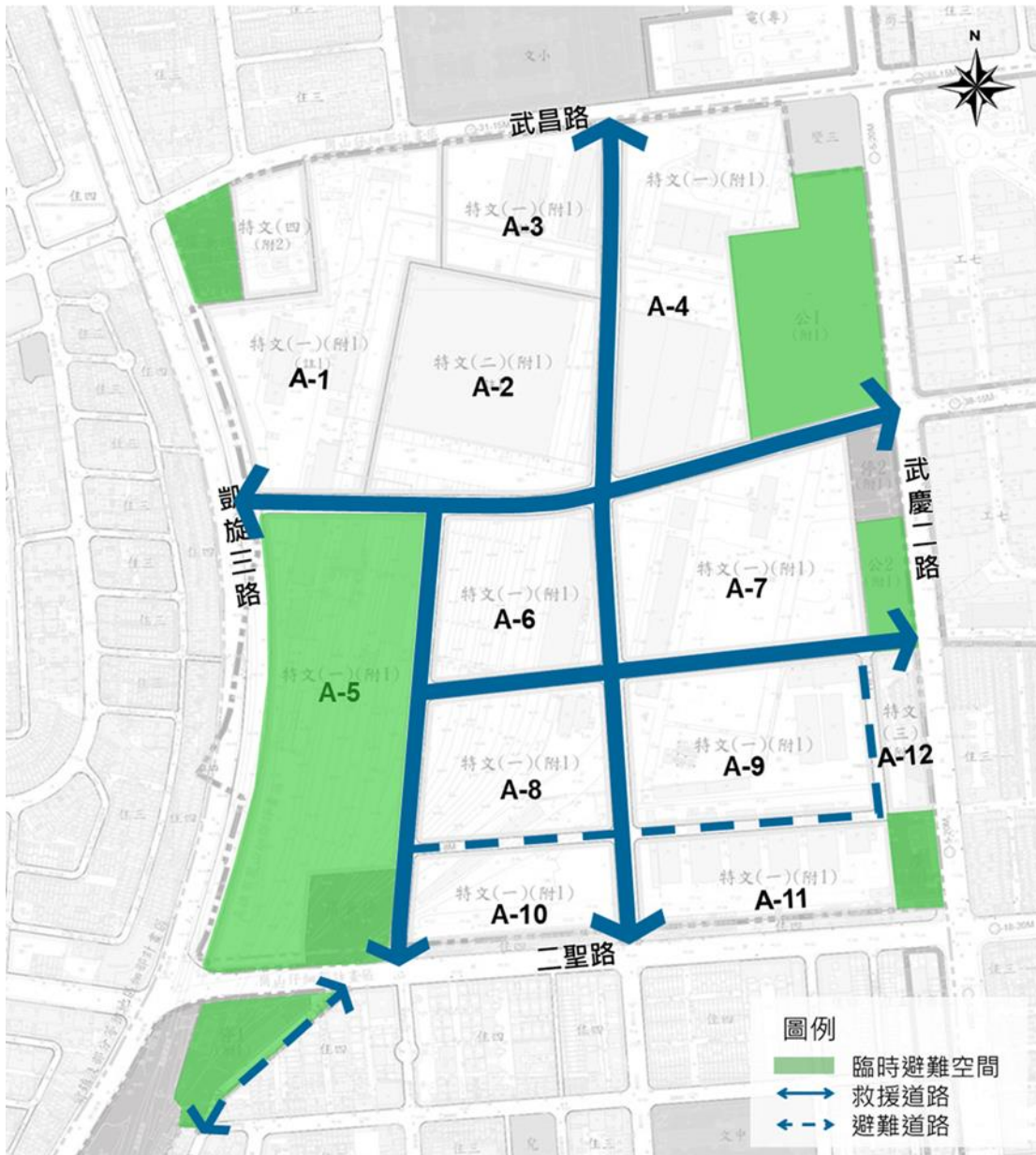


圖 5-6-1 本計畫都市防災系統示意圖

加速臺鐵機廠內及既有工業區老舊建築物翻新，促進都市土地有計畫之再開發利用，復甦都市機能，改善居住環境與景觀，增進公共利益。

(三)實質再發展概要

1.土地利用計畫構想

依主要計畫指導原則，本計畫區主要劃設「特定文化休閒專用區」，引進結合電影、影音動畫、遊戲設計及產品設計及文化創意等相關產業，發展休閒文創商業，並依土地權屬及使用性質再予細分為四種特文區；除特定文化休閒專用區(四)外，其餘三種均位於本計畫劃定之更新地區內，詳「伍、實質發展計畫」之「二、土地使用計畫」。

2.公共設施改善計畫構想

為留設與計畫區外變電所用地、工業區之緩衝空間，及提供捷運輕軌站街角型開放空間，本計畫劃設公園、停車場各 2 處，廣場用地、廣場兼停車場用地、廣場用地兼供道路使用各 1 處，除廣場用地兼供道路使用外均位於本計畫劃定之更新地區內，詳「伍、實質發展計畫」之「二、土地使用計畫」。

3.交通運輸系統構想

本計畫區以凱旋路、武昌路、武慶三路及二聖路為主要聯外道路，另毗鄰計畫區西北側及西南側設有輕軌 C35(凱旋武昌)站、C36(凱旋二聖)站，為主要大眾運輸節點。依主要計畫指導原則，本計畫區內共劃設 6 處計畫道路，串聯周邊主要聯外道路及既有道路系統，詳「伍、實質發展計畫」之「五、交通系統計畫」。

4.防災、救災空間構想

依主要計畫防災計畫指導原則，本計畫指定細部計畫留設之公共設施及道路用地為防災避難地區、防災路線及火災延燒防止地帶，詳「伍、實質發展計畫」之「六、都市防災規劃」。

(四)其他應表明事項：更新單元劃定基準

本計畫劃定之更新地區內，以重建方式實施都市更新事業者，其更新單元以特定文化休閒專用區之子分區完整街廓為原則，倘有其他特殊情形經高雄市都市更新及爭議處理審議會審議通過者，不在此限。

陸、事業及財務計畫

一、變更回饋比例

依主要計畫指導原則，本計畫之回饋比例規定如下：

- (一)本計畫變更前屬工業區部分，參依內政部 100 年 12 月 23 日台內營字第 1000810325 號令「都市計畫工業區檢討變更審議規範」規定，自願捐地及提供公共設施用地之比例，變更為特定文化休閒專用區且主要為類商業使用性質者為 40.5%，主要為類住宅使用性質者為 37%。
- (二)本計畫變更前屬公共設施用地部分，依「高雄市都市計畫土地使用分區變更後公共設施用地及其他都市發展用地負擔比例規定」，變更為特定文化休閒專用區之回饋比例參照變更後使用強度，回饋比例為 48.58%。

依據「高雄市都市計畫土地使用分區變更後公共設施用地及其他都市發展用地負擔比例規定」附件二用地負擔比例計算標準表，本案原分區屬公共設施部分：負擔比例總計 $D=I+C+F$ 。

I =公共設施用地則 I 等於 42%

C =剩餘住宅區變更為商業區負擔比例 5.8%

$F=1.305\% \times (\text{變更後計畫容積率}-\text{該地區細部計畫住宅區標準認定之容積率})$

$=1.305\% \times (300\%-240\%)$

$=0.78\%$

$D=42\%+5.8\%+0.78\%=48.58\%$

本計畫依土地權屬不同，將計畫區全區劃分為 5 個變更回饋類型，分別檢討如下：

- (一)類型 1(特定文化休閒專用區(一)、(二))：變更前屬臺鐵局管有土地者，因變更為類商業使用，回饋比例於乙種工業區變更為特定文化專用區部分為 40.5%，交通用地及綠地用地變更為特定文化專用區部分為 48.58%，加計變更前已屬市有土地之乙種工業區(凱旋三路)及綠地用地全數返還，及由市府徵收取得之二聖路口土地，則市府應取得土地面積為 12.65 公頃，已於細部計畫實際劃設公共設施用地面積共 7.14 公頃，並扣除輕軌機廠指定跨區回饋標的(A-1 街廓)面積 2.86 公頃後，市府另可取得捐贈可建築土地面積為 2.65 公頃。
- (二)類型 2(特定文化休閒專用區(四))：變更前之乙種工業區分別屬財政部國有財產署經管國有土地及其他私有土地，因變更為類商業使用，回饋比例為 40.5%，則市府應取得土地面積合計為 0.33 公頃，已於細部計畫劃為廣場用地兼供道路使用。
- (三)類型 3：原鳳山都市計畫區內之部分工業區緊鄰本計畫之原土地使用分區，調整為住宅區及道路用地；其中住宅區係回復為 61 年 1 月 17 日「原都市計畫分區使用檢討案」劃定之分區，故免依相關規定辦理回饋。
- (四)類型 4(特定文化休閒專用區(三))：變更前之乙種工業區分別屬臺鐵局管有土地及其他私有土地，因變更為類住宅使用，回饋比例為 37%，則市府應取得土地面積為 0.26 公頃，已於細部計畫劃為廣場用地。
- (五)類型 5(交通用地)：屬臺鐵局管有並供輕軌機廠使用者(土地面積 3.88 公頃)為本計畫指定跨區回饋之公共設施用地，與類型 1 之跨區回饋標的(A-1 街廓)全街廓等值抵換(實際面積係以捐贈可建築土地之當期土地公告現值總值抵換交通用地)。

表 6-1-1 本計畫變更回饋分區說明表

分區名稱	原土地使用分區或用地	變更後使用分區或用地	權屬	面積(公頃)	回饋比例	市府取得土地(含公設)面積(公頃)
類型1-特定文化休閒專用區(一)、(二)	乙種工業區(中央區)	特文(一)(附1)及特文(二)(附1)	公有(臺鐵局)	29.99	40.50%	12.15
	乙種工業區(凱旋三路)	道路用地	公有(高雄市政府)	0.15	全數返還	0.15
	綠地用地	特文(一)(附1)	公有(臺鐵局)	0.07	48.58%	0.03
			公有(高雄市政府)	0.04	全數返還	0.04
	交通用地	停2	公有(臺鐵局)	0.52	48.58%	0.25
	住四(二聖路口)	道路用地(附3)	私有	0.03	市府徵收取得	0.03
	住四(二聖路及瑞祥街路口西北側)	特文(一)(附1)	私有/公有(農田水利署)	0.01	納入重劃免予回饋	--
	住四(瑞興街228巷)	道路用地	公有(臺鐵局)	0.13	--	--
小計				30.94		12.65
類型2-特定文化休閒專用區(四)	乙種工業區	特文(四)(附2)及廣兼道	私有	0.66	40.50%	0.27
			公有(國產署)	0.02	40.50%	0.01
			公有(農田水利署)	0.03	40.50%	0.01
	綠地用地	特文(四)(附2)及廣兼道	公有(高雄市政府)	0.11	40.50%	0.04
小計				0.82		0.33
類型3-回復原分區	乙種工業區(凱旋三路以西)	住四	私有	0.01	免予回饋	0.00
類型4-特定文化休閒專用區(三)	乙種工業區	特文(三)(附1)及廣場用地	公有(臺鐵局)	0.47	37.00%	0.17
			私有	0.22	37.00%	0.08
小計				0.69		0.26
類型5-交通用地	交通用地(跨區回饋土地)	特文(一)(附1)	公有(臺鐵局)	3.88	跨區回饋	3.88
	交通用地	道路用地	公有(高雄市政府)	0.03	--	0.03
			公有(農田水利署)	0.04	市府撥用取得	0.04
總計				36.41		17.19

註：實際面積仍應以公告發布實施後土地分割測量及土地登記簿載面積為準。

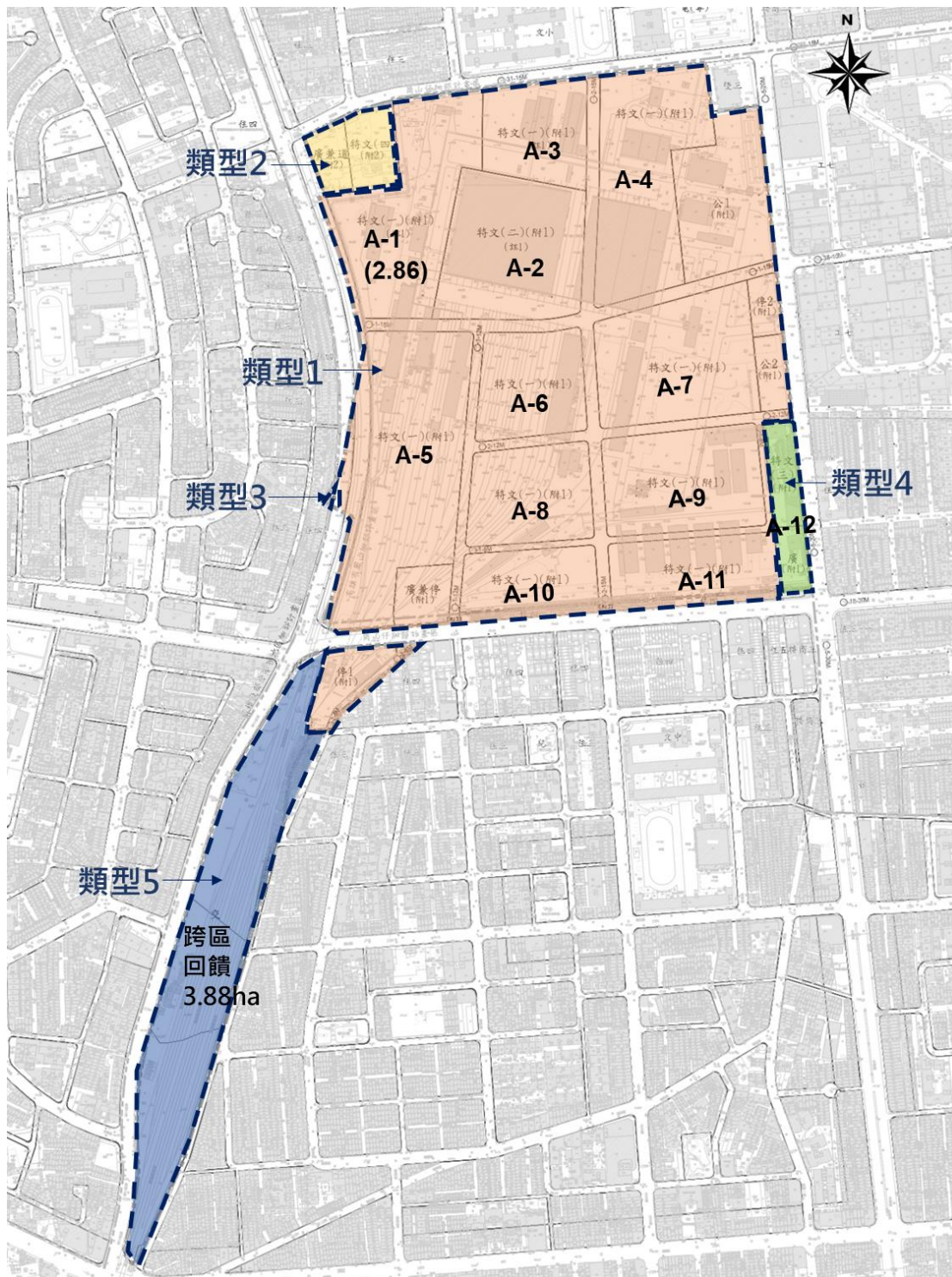


圖 6-1-1 本計畫區整體開發範圍變更回饋分區示意圖

二、開發方式

(一)市地重劃：除工業區變更負擔捐贈及抵換輕軌機廠之可建築土地、東南側街廓、二聖路北側二處新增路口、跨區回饋輕軌機廠土地、瑞西街拓寬道路用地及凱旋三路西側既有住宅區外，餘採市地重劃方式整體開發，其開發範圍如圖 6-2-1(部分屬原高雄市主要計畫區)。

臺鐵權屬範圍內為市地重劃區 1，另計畫區西北側非臺鐵局管有土地為市地重劃區 2。

(二)都市更新：為利後續辦理招商開發及私有土地整合，屬臺鐵權屬部分依都市更新條例第 6 條第 1 項第 3 款規定劃定更新地區(詳圖 5-7-1)，區內經重劃完成後之土地及東南側街廓均得依都市更新條例規定實施都市更新。後續俟內政部核定市地重劃計畫書後，於重劃工程興闢之同時，臺鐵局得併行依都市更新條例辦理都市更新實施者評選作業，並應於重劃點交土地後，始得由臺鐵局及投資人辦理實質開發。

(三)其他：本計畫區西南側臺鐵局管有之國有土地(輕軌維修機廠之交通用地 3.88 公頃)屬跨區回饋之土地，該部分以本計畫變更後可建築土地(圖 6-2-1 所示抵換輕軌機廠土地)之公告現值總額等值全部抵換(實際面積係以捐贈可建築土地之當期土地公告現值總值抵換交通用地)，跨區回饋土地並得納入本計畫工業區變更回饋負擔計算。

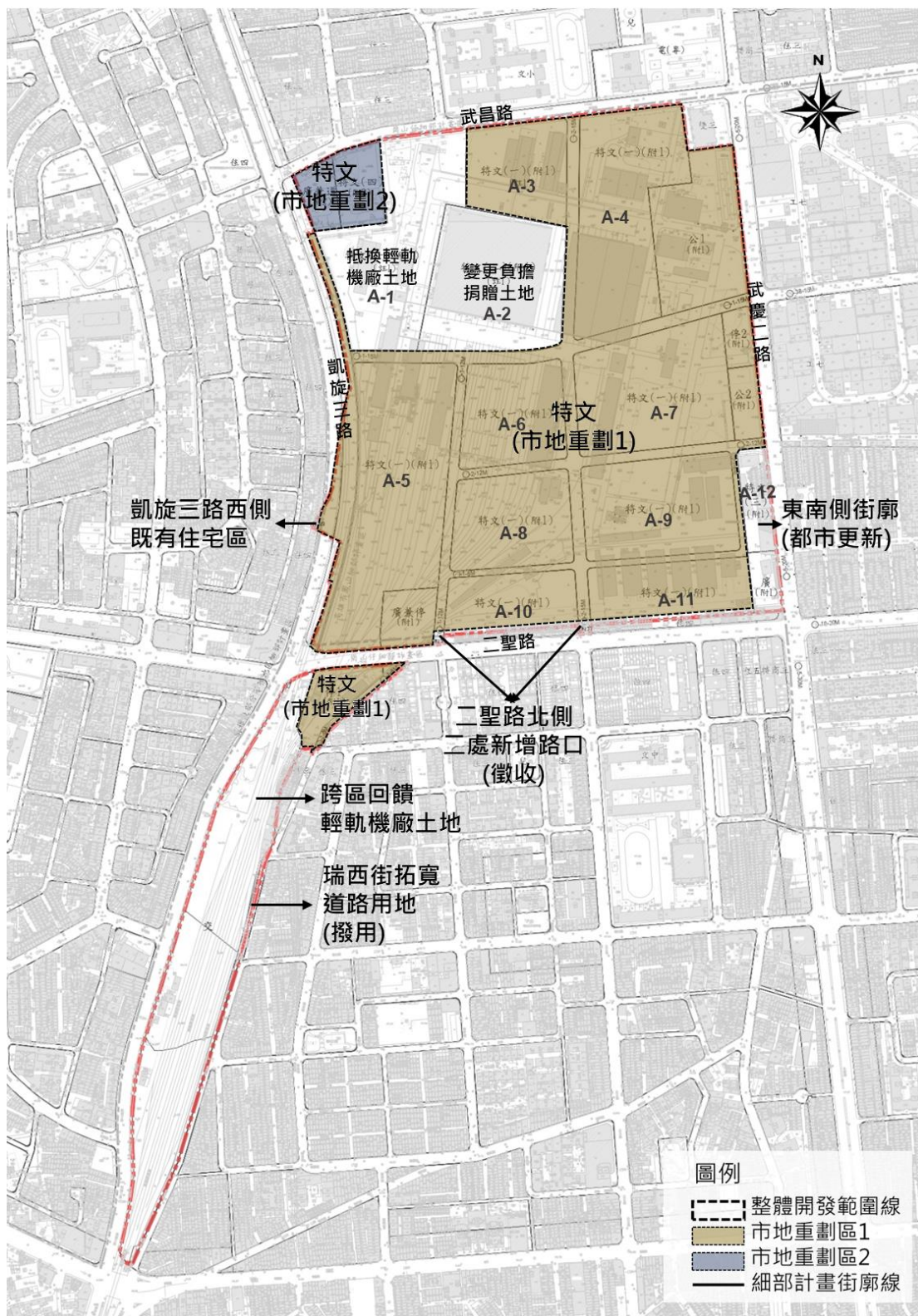


圖 6-2-1 本計畫區整體開發範圍示意圖

三、開發期程

本案開發期程如表 6-3-1 所示。

表 6-3-1 實施進度及經費說明表

公共設施種類	面積 (公頃)	土地取得方式				主辦單位	完成期限 (年)	經費來源
		徵收	撥用	市地重劃	其他			
公園用地	2.15			✓		高雄市政府	112-116年	市地重劃方式 共同負擔
廣場用地兼供道路使用	0.33			✓				
停車場用地	0.25			✓				
廣場兼停車場用地	0.39			✓				
道路用地	2.90			✓				
廣場用地	0.26				✓	都市更新 實施者	112-116年	都市更新實施者 自行籌措

註：1.實際面積應以公告發布實施後土地分割測量及土地登記簿載面積為準。

2.完成期限以實際辦理進度為準。

柒、土地使用分區管制要點

一、本要點依「都市計畫法」第 22 條規定訂定之，本要點未規定事項，依「都市計畫法高雄市施行細則」及其他相關法令規定辦理。

二、計畫範圍發展強度與允使使用項目規定如下：

使用分區	建蔽率	容積率	允許使用項目
特定文化 休閒專用區 (一)(附1)	70%	300%	1.主要供文化創意產業及休閒產業使用，因登記營業項目偏向服務業性質，屬類商業使用，故允許使用項目比照「都市計畫法高雄市施行細則」商業區之管制規定辦理。 2.各宗建築基地總樓地板面積其住宅使用比例不得超過30%。
特定文化 休閒專用區 (二)(附1)	既有建築物活化再利用時，建蔽率得放寬為80%，若未來重建時則應比照特文(一)建蔽率回復為70%。	300%	屬類商業使用，故允許使用項目比照「都市計畫法高雄市施行細則」商業區之管制規定辦理。
特定文化 休閒專用區 (三)(附1)	60%	300%	安置原乙種工業區內私有土地及其地上建物所有權人劃設之街廓，以供住宅及無礙居住寧靜、安全及衛生之使用為主，依「都市計畫法高雄市施行細則」住宅區之管制規定辦理。
特定文化 休閒專用區 (四)(附2)	70%	450%	屬類商業使用，故允許使用項目比照「都市計畫法高雄市施行細則」商業區之管制規定辦理。

三、本計畫區汽車停車位依「建築技術規則」規定、機車停車位依「高雄市建造執照預審審議原則」規定檢討設置。

四、建築退縮規定如下(詳圖 7-1-1)：

(一)臨凱旋路側及東西向 15 公尺計畫道路兩側(含公共設施用地)退縮 10 公尺，臨南北向 15 公尺計畫道路兩側退縮 8 公尺，其餘特定文化休閒專用區則自道路境界線及分區界線退縮 5 公尺建築，退縮部分得計入法定空地。

(二)特定文化休閒專用區(三)，除臨 8 公尺道路側得免予退縮，其餘則依道路境界線及分區界線退縮 5 公尺建築，退縮部分得計入法定空地。

(三)公共設施用地，其臨武慶二路、二聖路、12 公尺(含)以下計畫道路側自道路境界線退縮 5 公尺建築，退縮部分得計入法定空地。

(四)特定文化休閒專用區臨接兩條路寬均達 15 公尺以上道路及 A-5、A-6 街廓指定處(如圖 7-1-1)之交角處，應規劃街角廣場，延續人本交通與視覺穿透性。

(五)為利市地重劃區 2 之重劃配地及未來交通通行，廣場用地 1 設計時應於鄰接特定文化休閒專用區(四)一側留設至少 6 公尺人行步道空間供通行使用。

五、市地重劃完成後，屬臺鐵局之土地最小開發規模不得小於 0.5 公頃。

六、本細部計畫區之公共設施用地均得依「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」之規定辦理。

七、為鼓勵臺鐵機廠內既有建築物活化再利用，倘有活化再利用之臺鐵機廠內既有建築物時，既有建築物得不計入建築面積；且在維持全區容積總量不變之原則下，計畫區內各街廓得將不超過其基準容積 30%部分，移至本計畫區其他街廓，進行全區容積調節。

八、為保存機廠軌道地景，指定街廓編號 A-5 為本計畫區容積調節機制之送出基地，送出容積不受前項容積調節 30%之限制，以利形塑全街廓為公共開放空間；惟容積接受基地以位於本計畫區內之可建築土地為限。

九、本細部計畫區之建築基地，其獎勵容積、轉移容積及其他名目容積之合計，不得大於基準容積之 0.5 倍。

十、為有效控制基地開發所衍生之地表逕流增量，本計畫於市地重劃階段應提送出流管制計畫，配置所需之出流管制設施，排入周邊下水道系統；另未來區內可建築土地建築開發時，亦應依水利法及相關規定辦理。

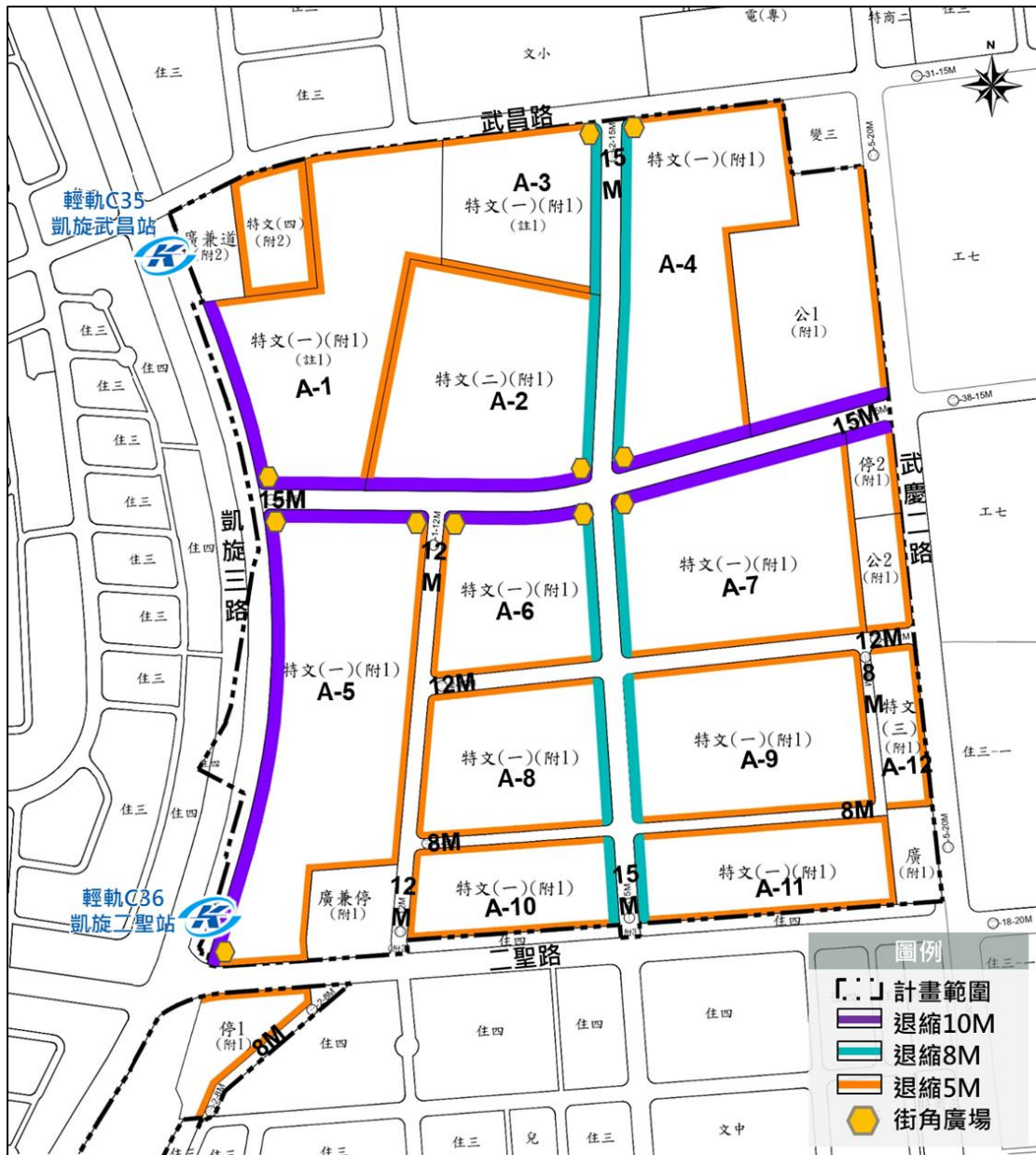


圖 7-1-1 建築退縮示意圖

捌、都市設計基準

一、總則

(一)本計畫區內市地重劃區 1 範圍內之可建築土地、公園用地、停車場用地及廣場兼停車場用地(詳圖 8-1-1)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；本細部計畫範圍其餘地區依全市通案性規定辦理。

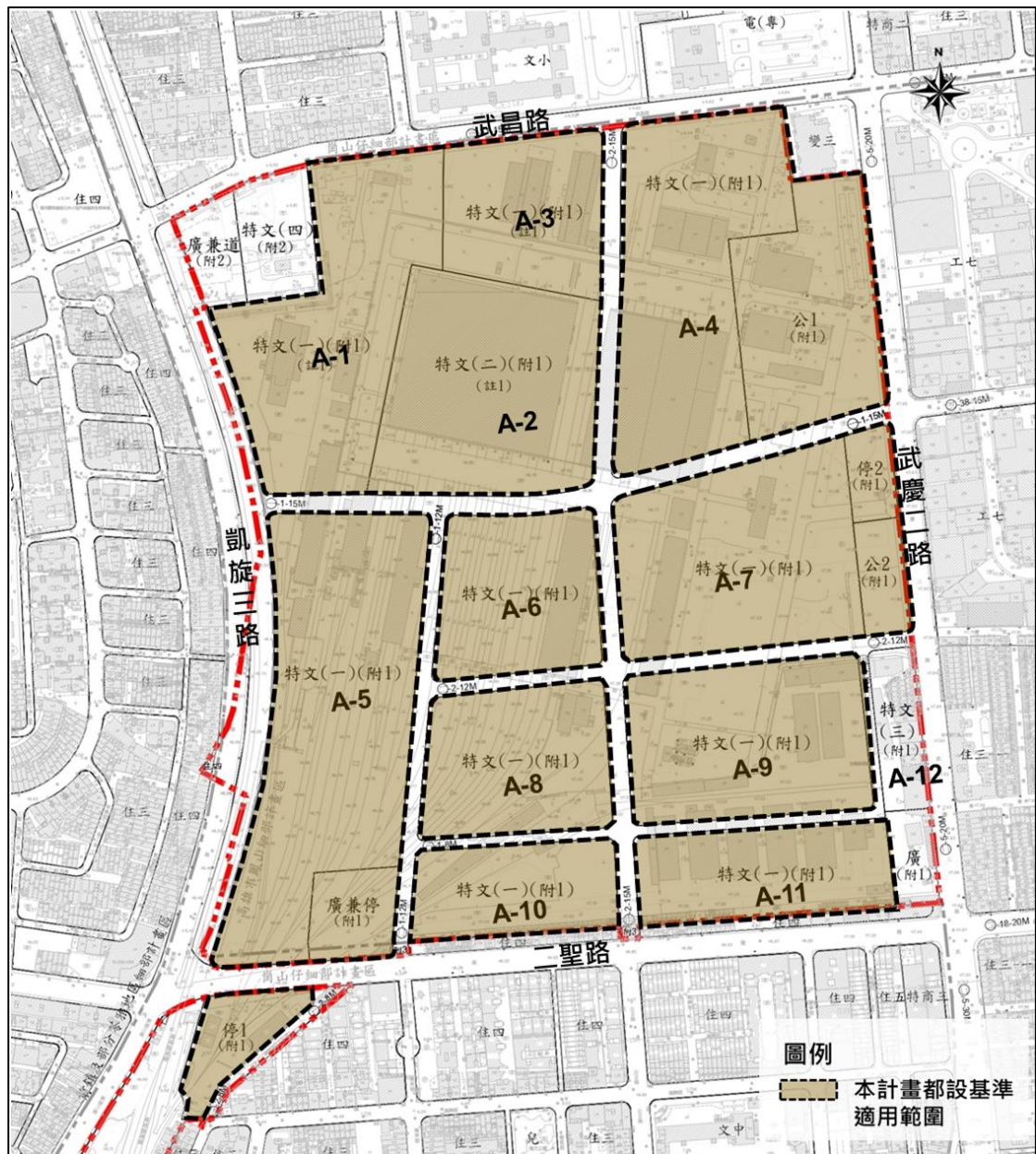


圖 8-1-1 本計畫都市設計基準適用範圍示意圖

- (二)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。
- (三)本計畫區內建築物之規劃設計，準用「高雄市都市設計審議原則」規定。
- (四)本設計基準若執行有疑義或申請案有益於都市景觀、建築藝術、基地特殊或具環境公益性者，經本市都設會之審查同意，得不適用本都市設計基準全部或一部分之規定。
- (五)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。

二、開放空間系統

(一) 軌道地景

- 1.街廓編號 A-5 街廓在維持軌道紋理之前提下，與地面整合及整平設計，並植栽綠化，成為開放式空間供公眾使用。
- 2.廣兼停 1 用地，停車空間設置於地下停車場為原則，以維護既有軌道紋理。

(二) 帶狀開放空間

- 1.為形塑計畫區連續之帶狀開放空間，本計畫區內開發建築應依下列規定退縮建築，並不得設置圍籬及除必要之停車空間出入口外，不得作車輛停車及車道使用。

(1) 10 公尺退縮地(凱旋路側)

自基地境界線設置至少各寬 2 公尺之 2 處植栽帶、至少 3 公尺淨寬人行兼自行車道，及 1 處至少 3 公尺淨寬人行步道。



圖 8-1-2 10 公尺退縮地(凱旋路側)示意圖

(2) 10 公尺退縮地（輜汽路向西延伸）

自基地境界線設置至少各寬 2 公尺以上之 2 處植栽帶、至少 3 公尺以上淨寬人行兼自行車道及 1 處至少 2.5 公尺淨寬人行步道。

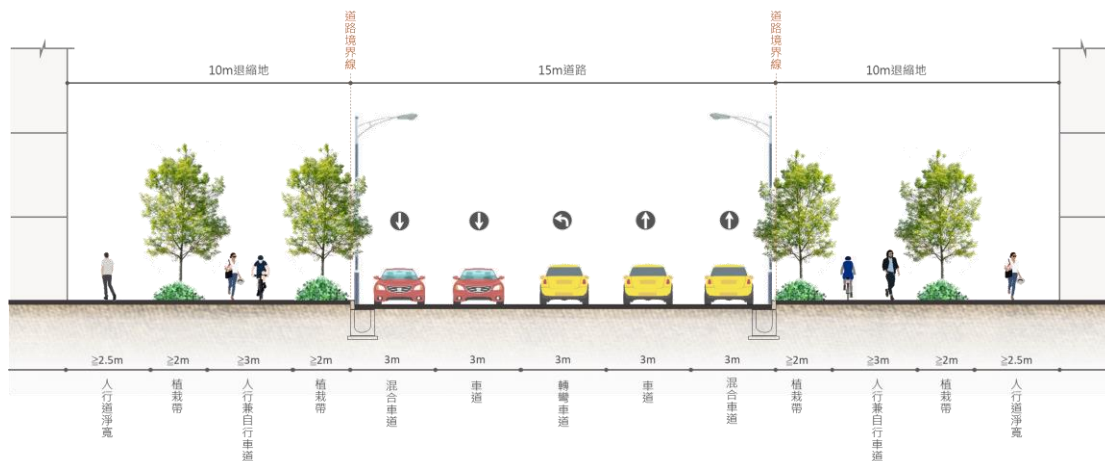


圖 8-1-3 10 公尺退縮地(輜汽路向西延伸)示意圖

(3) 8 公尺退縮地（公正路向北延伸）

自基地境界線設置至少各寬 1.5 公尺以上之 2 處植栽帶、至少 2.5 公尺以上淨寬人行兼自行車道及 1 處至少 2 公尺淨寬人行步道。

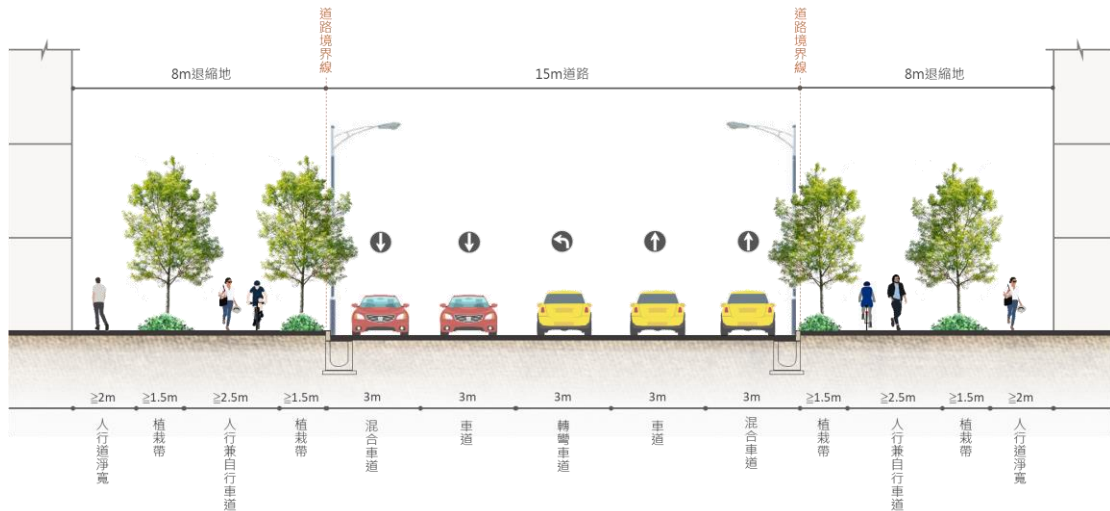


圖 8-1-4 8 公尺退縮地(公正路向北延伸)示意圖

(4) 5 公尺退縮地

自基地境界線設置 1 處寬至少 1.5 公尺及 1 處寬至少 1 公尺以上植栽帶，及 1 處至少 2 公尺以上淨寬人行步道。

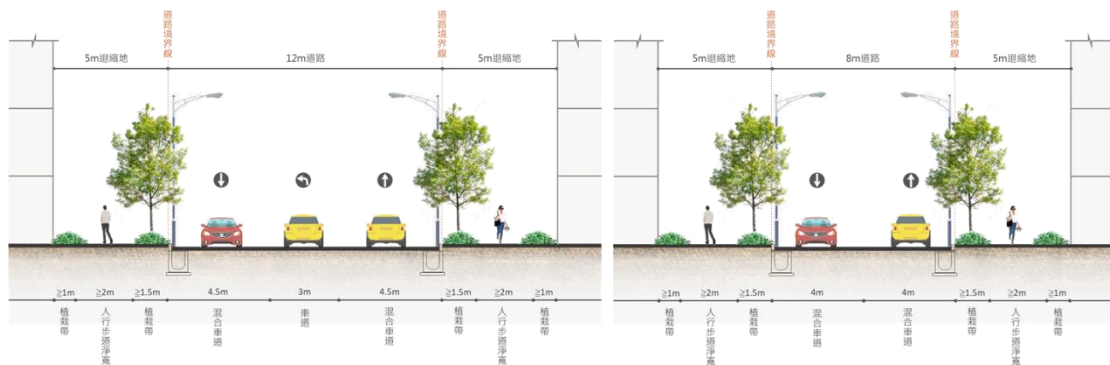


圖 8-1-5 5 公尺退縮地示意圖

2. 為維護本計畫區內既有軌道紋理，本區內之街道家具需與鐵道歷史風貌呼應進行整體規劃。
3. 人行步道或自行車道設置，須考量計畫區與周邊既有之人行道與自行車道路線銜接為原則，以構築計畫區完善之人本交通系統。

(三) 廣場式開放空間

1. 本開放空間之最小面積規模不得小於 50 平方公尺（不含依規定應退縮之範圍）。
2. 廣場設計應考量與鐵道意象呼應與協調，與相連之帶狀式開放空間整體設計，並配合植栽、文化地景、活動規劃等設置休憩設施及街道家具系統，以利區內步行系統完整連接、形塑入口意象及提供人潮聚集之使用。

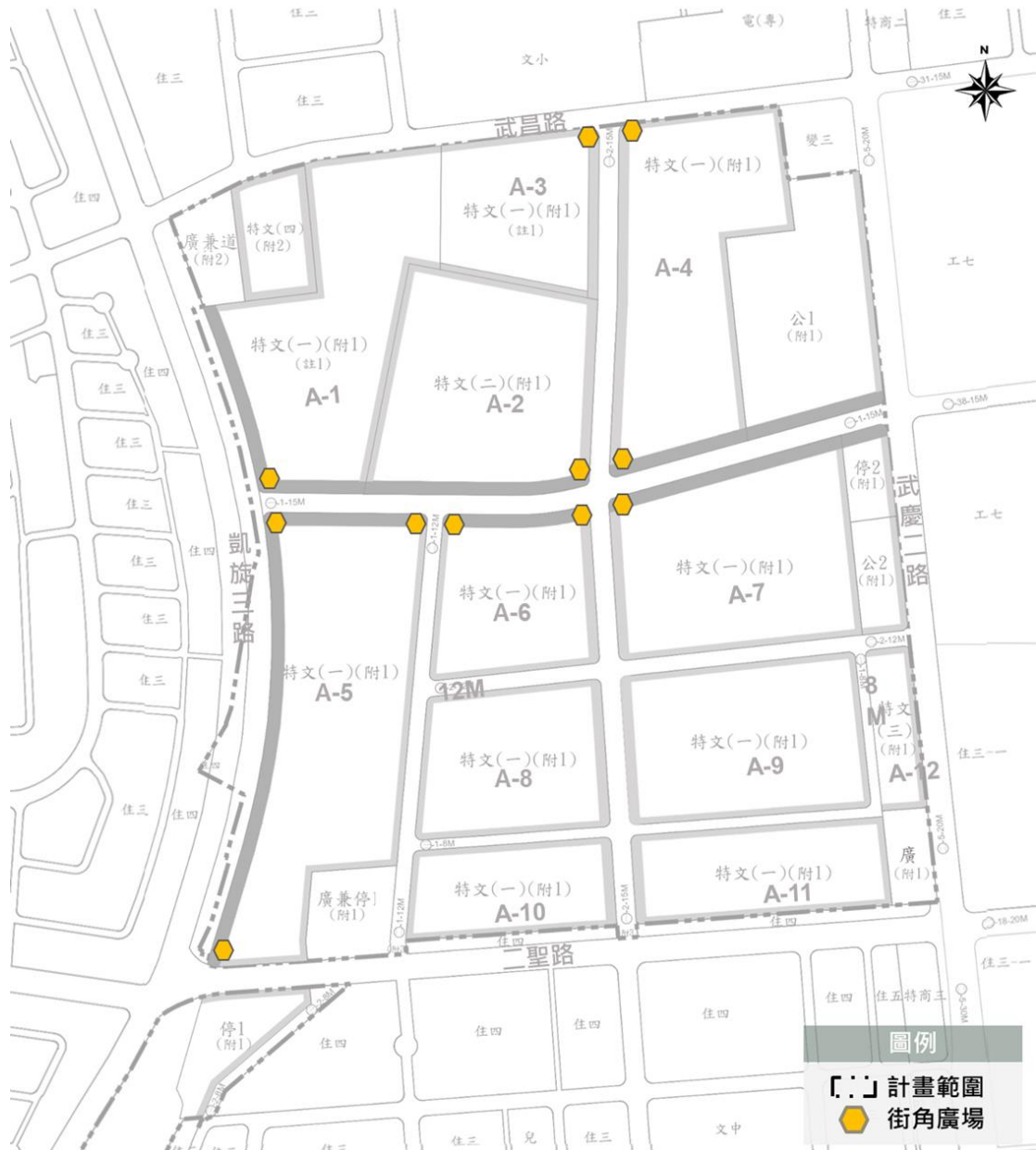


圖 8-1-6 廣場式開放空間示意圖

三、基地綠化及透水規定

- (一)建築基地綠覆率應達 75%以上，公園綠地應達 80%以上
- (二)本計畫區內開放空間及建築退縮植栽帶部份，應以配置複層式植栽為原則，並優先考量採用原生植物與季節性變化之色彩搭配，以串聯綠色生態。
- (三)本計畫區內符合「高雄市特定紀念樹木保護自治條例」樹木者，除因道路開闢、建築配置、人車進出安全、景觀品質等考量者外，以原地保留為原則。如須移植者應依前開自治條例第 14 條作業程序辦理之；並以計畫區內移植為原則。

四、建築設計

- (一)本計畫區之開發，應考量低碳、低耗能等設計手法，取得綠建築、智慧建築等合格標章，並設置智慧聯網。
- (二)建築基地開發應考慮低衝擊開發(Low Impact Development)設施設計原則，導入內政部水環境衝擊開發設施操作手冊有關生態滯留單元或植生溝等設計手法，以強化韌性城市之概念。
- (三)街廓編號 A-2 之貨車工場、移車台，於街廓範圍內予以保留為原則，並整體規劃設計活化再利用。
- (四)本計畫區之建築色彩應與鄰近建築物、鐵道意象協調配合，且避免使用高反射性質。

都市計畫技師圖記頁

有關交通部臺灣鐵路管理局委辦之擬定高雄市鳳山細部計畫(配合臺鐵高雄機廠遷建)暨劃定都市更新地區案，業經本技師依照既有之學理、準則、都市計畫相關法規，就各項數據理性預測與判斷其未來發展需要，並就現實條件與人民權益加以綜合考量，完成計畫書圖內容、相關會議紀錄等編制，且依規定製作工作底稿備查。惟都市計畫須依都市計畫委員會完成審議並經主管機關核定後確定，所有內容應以最終審定為準。

都市計畫技師姓名：蔣於佑	技師執業執照證號：技執字第 007959 號
技師公會名稱：台北市都市計畫技師公會	公會會員證號：北都計字第 0160 號
技師執業機構名稱：中興工程顧問股份有限公司	

技師圖記

技師簽章：_____

日期：_____