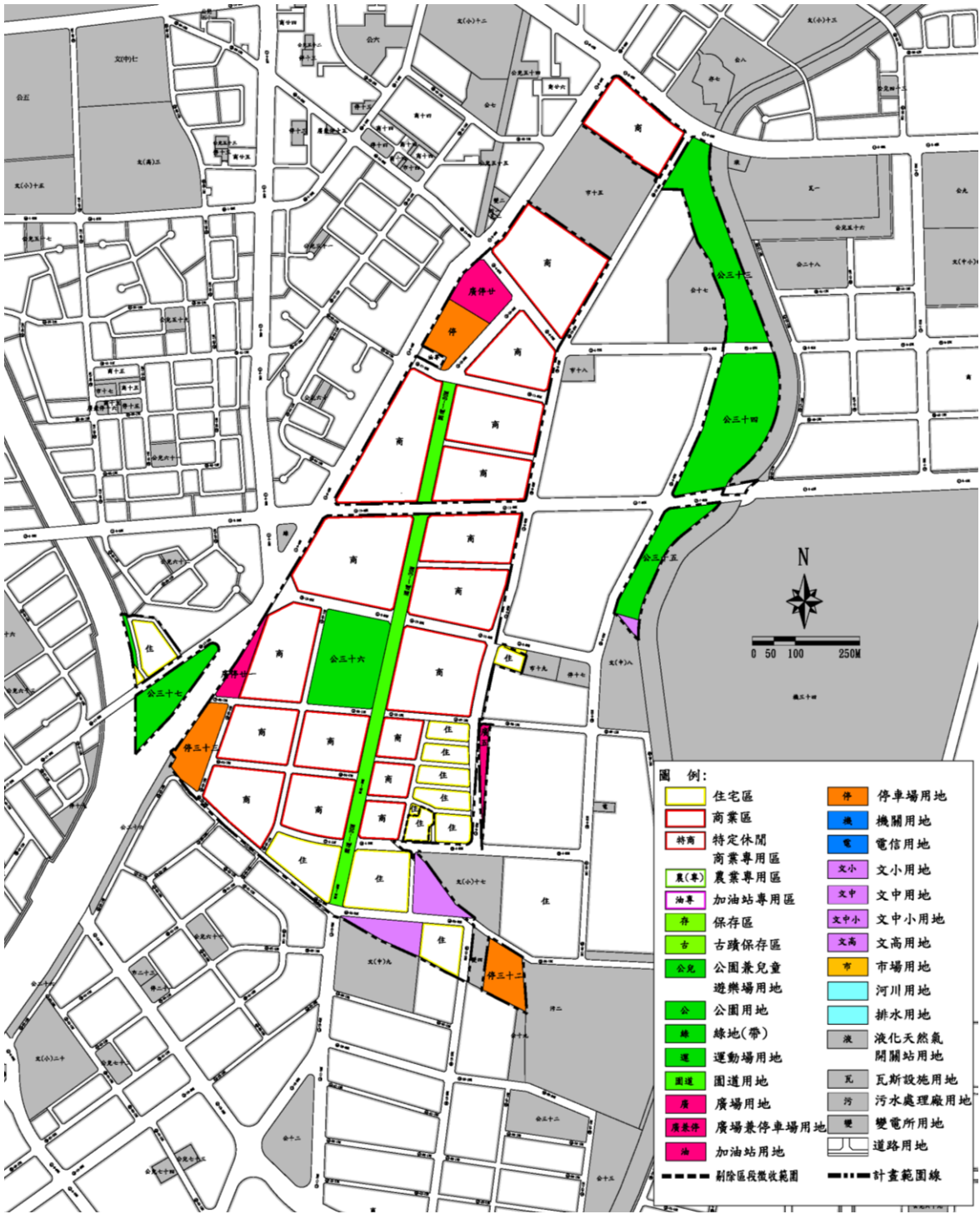


附圖 道路系統與道路寬度修正方案示意圖



附圖一 農業區建地目住宅區之道路系統調整方案示意圖



附表一 擬定鳳山市細部計畫（第二次通盤檢討）暫予保留第十四案（五甲路東側農業區）案土地
使用分區管制要點修正對照表

公开展覽條文					專案小組建議修正後條文				
一、本要點依「都市計畫法」第 22 條規定訂定之。					照公展草案內容通過。				
二、本細部計畫區內各分區及用地之建蔽率與容積率不得大於下表規定。					修正通過。修正後內容如下：				
表 8-1：都市計畫各種土地使用分區及公共設施用地使用強度綜理表					二、本細部計畫區內各分區及用地之建蔽率與容積率不得大於下表規定。				
表 8-1：都市計畫各種土地使用分區及公共設施用地使用強度綜理表					表 8-1：都市計畫各種土地使用分區及公共設施用地使用強度綜理表				
項目		建蔽率(%)	容積率(%)	備註	項目		建蔽率(%)	容積率(%)	備註
住宅區		60	240		住宅區		60	240	
商業區		70	420		商業區		70	420	
文中用地		40	150		文中用地		40	150	
文小用地		40	150		文小用地		40	150	
公園用地		15	30	得作為上下水道系統設施使用，並計入其建蔽率規範。	加油站專用區		40	80	除面臨計畫道路外，與其他毗鄰分區或用地應留設三公尺綠化空間。
停車場用地	平面使用	10	20		停車場用地		10	20	
	立體使用	60	320		停車場用地		60	320	
					理由：配合專案小組修正後規劃內容及鳳山市細部計畫現行土管條文增加「加油站專用區」之管制。				
三、本細部計畫區之容積接收基地，其可移入之容積，以不超過該接受基地基準容積之百分之三十為限。					照公展草案內容通過。				
四、農業專用區之使用依都市計畫法高雄市施行細則第 18 條之規定辦理。					刪除。 理由：依專案小組修正後規劃內容已無「農業專用區」，故予刪除。				
五、開放空間系統 (一)計畫區內建築基地，其退縮建築應依表 8-2 規定辦理，得免再設置騎樓。					修正通過。修正後內容如下：				
表 8-2：都市計畫各種土地使用分區及公共設施用地退縮					四、計畫區內建築基地，其退縮建築應依表 8-2 規定辦理，得免再設置騎樓。				
表 8-2：都市計畫各種土地使用分區及公共設施用地退縮					表 8-2：都市計畫各種土地使用分區及公共設施用地退縮				

建築基準表			縮建築基準表		
分區及用地別	退縮規定	備註	分區及用地別	退縮規定	備註
住宅區	應自道路境界線至少退縮 5 公尺建築，且不得設置圍籬，並應自道路境界線至少留設淨寬 1.5 公尺之無遮簷人行道供公眾通行。	退縮建築之空地應植栽綠化，不得設置圍籬，但得計入法定空地。	住宅區	1.非以區段徵收辦理開發之住宅區： <u>無需退縮。</u>	退縮建築之空地應植栽綠化，不得設置圍籬，但得計入法定空地。
商業區	1.臨二-7-40M 計畫道路(油管路)之建築基地：應自道路境界線至少退縮 10 公尺建築，且不得設置圍籬，並應自道路境界線至少留設淨寬 1.5 公尺之無遮簷人行道供公眾通行。 2.其他建築基地：應自道路境界線至少退縮 5 公尺建築，且不得設置圍籬，並應自道路境界線至少留設淨寬 1.5 公尺之無遮簷人行道供公眾通行。	退縮建築之空地應植栽綠化，不得設置圍籬，但得計入法定空地。		2.下圖 8-1 所示範圍之建築基地： <u>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，兩面道路寬度相同者，擇一退縮），且不得設置圍籬，並應自道路境界線至少留設淨寬 1.5 公尺之無遮簷人行道供公眾通行。</u>	
				3.其他住宅區建築基地： <u>應自道路境界線至少退縮 5 公尺建築（如屬角地應兩面退縮），且不得設置圍籬，並應自道路境界線至少留設淨寬 1.5 公尺之無遮簷人行道供公眾通行，如屬角地應兩面退縮。</u>	
公共設施用地	應自道路境界線至少退縮 5 公尺建築，本用地內均不得設置圍牆且應自道路境界線至少留設淨寬 3 公尺之無遮簷人行道供公眾通行。	退縮建築之空地應植栽綠化，不得設置圍籬，但得計入法定空地。	商業區	<u>應自道路境界線至少退縮 5 公尺建築，且不得設置圍籬，並應自道路境界線至少留設淨寬 2 公尺之無遮簷人行道供公眾通行。</u>	退縮建築之空地應植栽綠化，不得設置圍籬，但得計入法定空地。
(二) 廣停廿之停車空間應設於地下，地面供開放性空間使用。			公共設施用地	應自道路境界線至少退縮 5 公尺建築，本用地內均不得設置圍牆且應自道路境界線至少留設淨寬 3 公尺之無遮簷人行道供公眾通行。	退縮建築之空地應植栽綠化，不得設置圍籬，但得計入法定空地。
			理由： 1. 考量建築基地之建築配置合理性修正退縮規定。 2. 廣停廿已調整為「廣場用地」及「停車場用地」，故取消停車空間設計規定。		

<p>六、 本計畫區停車空間設計標準</p> <p>本計畫區內建築基地(含供公眾使用建築物)之停車空間設置基準如表 8-3 所示：</p> <p>表 8-3：計畫區建築基地之停車空間設置基準表</p> <table><tr><th>分區</th><th>應附設之小汽車停車位數</th><th>應附設之機車車位數</th></tr><tr><td>住宅區</td><td>其建築樓地板面積在 250 平方公尺(含)以下者，應留設 1 部停車空間，超過部分每 150 平方公尺及其零數應增設 1 部停車空間。</td><td>其建築樓地板面積每滿 120 平方公尺及其零數應設置一輛機車停車空間，並得依都市設計相關規定轉換為自行車停車位。</td></tr><tr><td>商業區</td><td></td><td></td></tr></table>			分區	應附設之小汽車停車位數	應附設之機車車位數	住宅區	其建築樓地板面積在 250 平方公尺(含)以下者，應留設 1 部停車空間，超過部分每 150 平方公尺及其零數應增設 1 部停車空間。	其建築樓地板面積每滿 120 平方公尺及其零數應設置一輛機車停車空間，並得依都市設計相關規定轉換為自行車停車位。	商業區			<p>照公展草案內容通過，惟條次配合調整。</p>		
分區	應附設之小汽車停車位數	應附設之機車車位數												
住宅區	其建築樓地板面積在 250 平方公尺(含)以下者，應留設 1 部停車空間，超過部分每 150 平方公尺及其零數應增設 1 部停車空間。	其建築樓地板面積每滿 120 平方公尺及其零數應設置一輛機車停車空間，並得依都市設計相關規定轉換為自行車停車位。												
商業區														
<p>七、 為鼓勵民間投資興建公共設施，本計畫區內之公共設施用地得依「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」規定辦理。</p>			<p>刪除。</p> <p>理由：無需載明即可依「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」規定辦理，故予刪除。</p>											
<p>八、 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。</p>			<p>照公展草案內容通過，惟條次配合調整。</p>											
<p>九、 本要點未規定事項，適用其他法令規定。</p>			<p>照公展草案內容通過，惟條次配合調整。</p>											
<p>圖8-1：擇一退縮之建築基地位置示意圖</p>														

附表二 擬定鳳山市細部計畫（第二次通盤檢討）暫予保留第十四案（五甲路東側農業區）案都市設計基準修正對照表

原公展草案條文	專案小組建議修正後條文	備註
一、本基準依據「都市計畫法高雄市施行細則」第三條規定訂定之。	一、本基準依據「都市計畫法高雄市施行細則」第三條規定訂定之。	未修正
二、本計畫範圍內土地及建築物之 <u>開發、建造</u> ，除應符合該都市計畫及建築管理法令規定外，尚須符合本基準之規定。	二、本計畫範圍內土地及建築物之 <u>建造執照、雜項執照之申請案</u> ，除應符合該都市計畫及建築管理法令規定外，尚須符合本基準之規定。	文字修正
<u>三</u> 、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。	<u>四、依前項規定須送都設會審議者</u> ，有關都市設計審議作業程序、簡化規定、 <u>授權規定</u> 、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。	條次調整
<u>四</u> 、建築物附設之空調、視訊、機械、水塔、遮陽、雨庇、造型裝飾物等設施物，或配合整體建築物造型作設計，或以遮蔽物美化，以維都市設計景觀。上述設施物應於送審圖件中詳細標示設置位置與繪製相關景觀遮蔽物圖說。	<u>八</u> 、建築物附設之空調、視訊、機械、水塔、遮陽、雨庇、造型裝飾物等設施物，或配合整體建築物造型作設計，或以遮蔽物美化，以維都市設計景觀。上述設施物應於送審圖件中詳細標示設置位置與繪製相關景觀遮蔽物圖說。	條次調整
五、各類公有建築、公共設施及其開放空間，原則不得設置圍牆。	五、各類公有建築、公共設施及其開放空間，原則不得設置圍牆。	刪除
六、住宅區、商業區內建築基地之圍牆高度不得超過 2.5 公尺；圍牆高度超過 1.2 公尺至 2.5 公尺部分，每面圍牆應有 2/5 以上面積之可透視性；圍牆高度在 1.2 公尺以下（含）不需檢討其可透視性。供汽車出入或主要人行出入口大門高度以不超過 4 公尺為原則，並得免檢討其透視性。	六、住宅區、商業區內建築基地之圍牆高度不得超過 2.5 公尺；圍牆高度超過 1.2 公尺至 2.5 公尺部分，每面圍牆應有 2/5 以上面積之可透視性；圍牆高度在 1.2 公尺以下（含）不需檢討其可透視性。供汽車出入或主要人行出入口大門高度以不超過 4 公尺為原則，並得免檢討其透視性。	刪除
<u>七</u> 、建築基地之退縮部分所留設之無遮簷人行步道，以鋪設透水性鋪面為原則，應保持完整淨寬與左右鄰地步道之延續性，地面無梯階或阻礙人行之凹凸物，且應能與鄰地形成整體感及平順銜接。	<u>五</u> 、建築基地之退縮部分所留設之無遮簷人行步道，以鋪設透水性鋪面為原則，應保持完整淨寬與左右鄰地步道之延續性，地面無梯階或阻礙人行之凹凸物，且應能與鄰地形成整體感及平順銜接。 <u>喬木植栽之處理及人行步道鋪築方式詳如圖 1 所示。</u>	條次調整並修正文字
<u>八</u> 、公有建築、公共設施及商業場所附屬 10 輛汽車停車位或 25 輛機車停車位以上之戶外停車空間者，該停車空間臨地界邊緣應設置 1 公尺以上之植栽綠帶。	<u>六</u> 、公有建築、公共設施及商業場所附屬 10 輛汽車停車位或 25 輛機車停車位以上之戶外停車空間者，該停車空間臨地界邊緣應設置 1 公尺以上之植栽綠帶。	條次調整
<u>九</u> 、公園用地生態設計原則	<u>七</u> 、公園用地生態設計原則	條次調整並

<p>(一)應儘量提高綠覆率，利用植栽及地表水體整體設計，有效調節周地區微氣候。</p> <p>(二)應儘量減少不透水面積。</p> <p>(三)植栽設計<u>優先考慮生態式綠化則</u>，加強選植多樣性、野生動物之食源植物及原生樹，並避免造成視覺死角且減少初期維護。</p> <p>(四)<u>大規模</u>公園用地應考慮兼供滯洪設施機能，以減緩基地開發衍生之逕流量造成周邊地區之排水設施負擔。</p>	<p>(一)應儘量提高綠覆率，利用植栽及地表水體整體設計，有效調節周地區微氣候。</p> <p>(二)應儘量減少不透水面積。</p> <p>(三)植栽設計優先考慮生態式綠化則，加強選植多樣性、野生動物之食源植物及原生樹，並避免造成視覺死角且減少初期維護。</p> <p>(四)大規模公園用地應考慮兼供滯洪設施機能，以減緩基地開發衍生之逕流量造成周邊地區之排水設施負擔。</p>	修正文字
<p><u>十、都市設計管制之簡化作業及授權規定，依下列規定辦理：</u></p> <p><u>(一)除公有建築外，基地面積未達 2000 平方公尺且樓層數 5 層以下，且未引用容積移轉或容積獎勵之建造執照、雜項執照之申請案，依本都市設計基準檢討辦理者，逕依建管程序辦理。</u></p> <p><u>(二)前項以外之建築基地依「高雄市都市設計審議作業程序簡化規定」辦理。</u></p>	<p><u>三、本計畫範圍內建築開發申請除建築基地有下列情形之一者須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，或依本基準第九條規定者須送都設會審議外；其餘申請案件依本基準檢討後逕依建管程序辦理。</u></p> <p><u>(一)公園用地。</u></p> <p><u>(二)引用容積移轉或容積獎勵之申請案件。</u></p> <p><u>(三)基地面積達 2,000 平方公尺以上，且樓層數 6 層以上者。</u></p>	調次調整並修正文字
<p><u>十一、建築基地條件特殊者或申請案有益於都市景觀、建築藝術者或具環境公益性，經<u>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)</u>審議同意，得不適用本基準全部或一部分之規定。</u></p>	<p><u>九、建築基地條件特殊者或申請案有益於都市景觀、建築藝術者或具環境公益性，經<u>都設會</u>審議同意，得不適用本基準全部或一部分之規定。</u></p>	條次調整
<p><u>十二、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。</u></p>	<p><u>十、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。</u></p>	條次調整

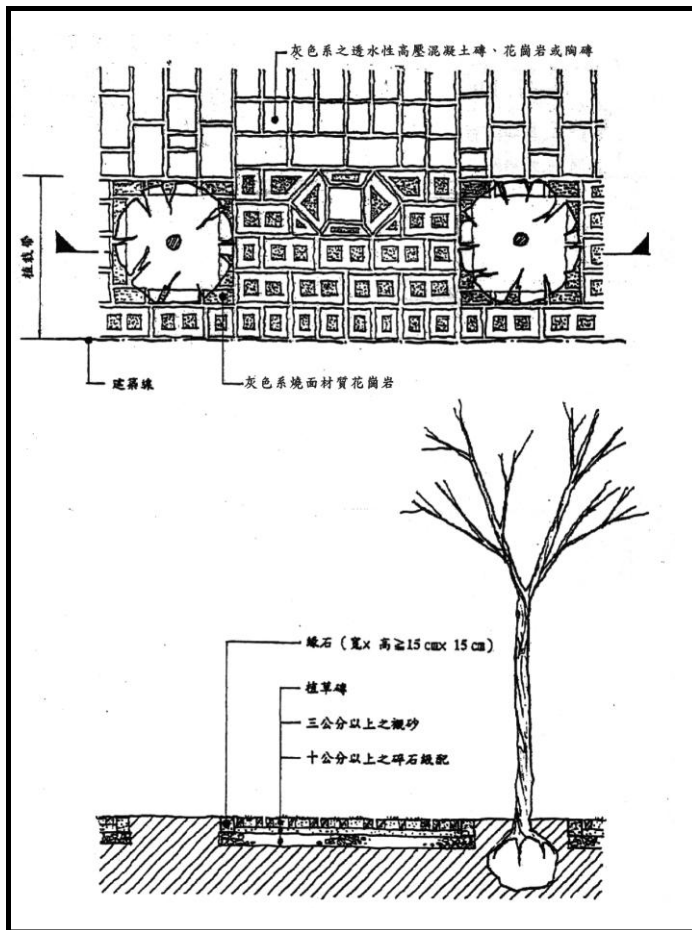
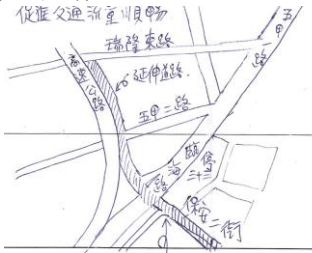


圖 1 喬木植栽之處理及人行步道鋪築方式示意圖

附表三 變更鳳山市主要計畫（第二次通盤檢討）暫予保留第十四案（五甲路東側農業區）
案、擬定鳳山市細部計畫（第二次通盤檢討）暫予保留第十四案（五甲路東側農業區）案公開展覽期間公民或團體陳情意見綜理表

編號	陳情人	陳情內容	陳情理由	規劃單位研析意見	市都委會專案小組初步建議意見
1	財團法人台灣省私立仁愛之家	本家有部分土地為五甲一路道路用地，面積共 2545 平方公尺，已無償供公眾使用多年，請將五甲一路納入此案中。	1. 鳳山市公所於民國 58 年完成五甲一路拓寬工程，路寬由 20 公尺拓寬為 40 公尺，新拓寬道路用地政府辦理徵收，原有道路用地未徵收，本家道路位於原有道路上，無償供公眾使用至今超過 40 年。 2. 請採取下列二案擇一辦理：(1) 請依市價辦理「道路用地徵收」。(2) 將五甲一路納入此案區段徵收分配，本家可領回抵價地或補償費。	建議不予討論。 理由： 陳情範圍非屬本細部計畫範圍，另有關未徵收道路用地建議由目的事業主管機關依權責卓處。	照規劃單位研析意見通過。
2	王輝煌	移去中崙一路與中崙三路交叉處之農業用地農(專)，勿參雜在商業區內。	在商業區內夾雜農業用地有以下缺點： 1. 商業區建地在臨路側須退縮 5~10 公尺之土地，並保留 1.5 公尺人行道，但農地呢？ 2. 如農地未種植，任其荒蕪，是環境衛生中之一毒瘤。	建議同意採納。 理由： 本案農業專用區位置原係依據地政局務農意願調查結果劃設，惟依公開展覽期間陳情案第 17 案，陳情人已放棄務農，故取消農業專用區。	照規劃單位研析意見通過。
3	薛順達	不同意將中崙路、中崙三路與市十九所夾住宅區納入區段徵收範圍。	1. 陳情位置已是建地，為何納入區段徵收範圍？ 2. 陳情位置與規劃區域分屬兩個區域為何混入本案區段徵收，其它範圍卻沒有？ 3. 本案範圍之劃定有違完整性原則，針對本案陳情位置屬畸零地，為何如此劃定？劃定原則為何？	建議未便採納。 理由： 1. 本次劃定變更範圍係以農業區為變更範圍，該等建地目之都市計畫分區為農業區，故予納入整體規劃範圍。 2. 該處屬於舊聚落，公共設施闕如，且現況建物多屬老舊建築，納入區段徵收辦理開發後，可提升地區環境品質。 3. 該舊聚落地籍凌亂，不易建築，透過區段徵收開發後，有利於申請建築。	1. 兩處農業區建地目現況建物老舊、出入道路狹窄防救災不易，為改善窳陋環境提升環境品質，基於整體發展納入區段徵收範圍；惟未來區段徵收公益性、必要性報告經內政部土地徵收審議委員會審議後涉及區段徵收範圍調整，再於內政部都委會審議時修正。 2. 為減少巷道路口衝突，農業區建地目住宅區之道路系統請重新調整。 3. 請地政局未來辦理區段徵收地價評議時，針對農業區建地目地價妥予合理考量。
3-1	陳綉淑等8人 薛炎木	建議並申請農業區建地目用地(鳳山區七老爺段1006、1006-1、1006-2、1007、1007-2、...等地號)比照鳳山區中崙國小北側農業區建地目住宅區，不參與本次區段徵收案。 原住戶堅決反對七老爺段1006、1006-1、1007、1007-2、1007-3等地號，一致不認同區段徵收。	1. 本範圍所有建物均為 30 年以上之上之舊農舍，相關建物及生活機能等均已完備，並且自成一獨立的小社區。因此不適合再透過區段徵收的都市計畫方式，而造成原有建物及生活機能等受到不必要的分割及破壞其完整性。 2. 本範圍為獨立於五甲路東側農業區農業用地外之“建”地目，基本上不適合列入此次的區段徵收範圍內，以免影響本次都市計畫的完整性及共通性。 3. 本範圍基於上述理由於民國八十年未列入「鳳山市七老爺段區段徵收案」都市計畫範圍內。 基地位置： 1. 前有中崙三路旁市場用地、中崙一路口 2. 後有新社區。	2. 該處屬於舊聚落，公共設施闕如，且現況建物多屬老舊建築，納入區段徵收辦理開發後，可提升地區環境品質。 3. 該舊聚落地籍凌亂，不易建築，透過區段徵收開發後，有利於申請建築。	2. 為減少巷道路口衝突，農業區建地目住宅區之道路系統請重新調整。 3. 請地政局未來辦理區段徵收地價評議時，針對農業區建地目地價妥予合理考量。

4	呂建廷等4人、呂侃倫等2人	本開發案街廓過大；分配比例過低；三七五佃農權益未受重視，用地規劃草率，不利本區發展；選地原則未真正公平公正等疑義，惠請予以處理。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 五甲路屬本開發案主要既有道路，於此道路旁劃設大型停車場將減損地主選地權益，應重新檢討本都市計畫細部計畫。 2. 區段徵收精神防止地主農地變建地，但其選地應比照市地重劃方式雖不能原位置原街廓分配，亦應指定範圍以保地主權利。 3. 計畫內有眾多三七五減租之佃農，已辛苦工作多年，倘開發後佃農無法直接取得應有權益，地主並未付出坐享其成，故應針對佃農以獨立分地或補償，以維公正、公平原則。 4. 區段徵收範圍內及週邊主要道路均已開發完成，相對本計畫應回饋各地主，提高分配率備 5 成，以符公平。 5. 本計畫街廓面積超大，地主並無財團，建議比照高雄大學開發案增設 8 米道路，以利選地。 6. 計畫道路未延伸過鳳山溪有規劃不當，建議檢討。 	<p>建議酌予採納。</p> <p>理由：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 依地政局 102 年 5 月 21 日函復內容。 (1)按抵價地分配以公開抽籤並由土地所有權人自行選擇分配街廓為原則，為區段徵收實施辦法第 28 條所明定，本府辦理區段徵收分配土地作業時，自應據以辦理。至有關抵價地比例，按土地徵收條例第 39 條規定，全區抵價地總面積，不得少於百分之四十，但曾經農地重劃者；不得少於百分之四十五。 (2)有關 89 年 1 月 28 日以前訂有耕地三七五租約土地參與區段徵收時承租人權益維護乙節，說明如下： <ol style="list-style-type: none"> A、土地所有權人領取現金補償時：依據土地徵收條例第 35 條規定：「被徵收之土地或建築改良物應有之負擔，...，其款額計算，以該土地或建築改良物應得補償金額為限，並於發給地價補償費或建築物補償費時為清償結束之。」並依平均地權條例第 11 條規定，由承租人領取地價補償費三分之一；土地所有權人領取三分之二。 B、土地所有權人申領抵價地時：依據土地徵收條例第 41 條第 1 項規定：「土地所有權人申請發給抵價地之原有土 	照規劃單位研析意見通過。
---	---------------	--	---	--	--------------

				<p>地訂有耕地租約...直轄市或縣(市)主管機關應通知申請人限期自行清理,並依規定期限提出證明文件。」申請人未依限提出補償承租人之證明文件應核定不發給抵價地。</p> <p>2. 有關於街廓面積已參酌第1次專案小組出席委員初步建議意見,適度劃設部分小街廓,後續由地政局協助預為模擬分配。</p> <p>3. 本計畫區於鳳山溪附近已有兩條道路可供通行,無需再規劃道路穿越鳳山溪。</p>	
5	郭清水	請評估變更(停三十三)西南區道路連接保安二街、五甲二路、瑞隆東路。	<p>停車場邊道路加寬,延伸至瑞隆路,使進出方便並促進交通流量順暢。(如下圖)</p> 	<p>建議未便採納。 理由：五甲一路動線複雜,不宜增加交通衝突點。</p>	照規劃單位研析意見通過。
6	呂勝章 代理人： 呂坤衡 林美秀	申請將「七老爺段1140之5地號」剔除於本案區段徵收範圍。	<p>1. 本地號已取得「(95)高縣建造字號第00598建造執照」及「(96)高縣建使字第0059號」,門牌號碼為「高雄市鳳山區中崙一路496巷39號」。</p> <p>2. 故本案應列入變更編號第2案之範圍。</p>	<p>建議同意採納。 理由： 陳情位置已於民國95年領有合法建築執照,故參照南側住宅區之辦理原則,改採代金辦理回饋。</p>	照規劃單位研析意見通過。
7	傅景林	本案主要計畫及細部計畫內容所載之農業專用區與商業區緊鄰劃設,在景觀、生態及視覺上極不協調,建請改將公園與農業專用區緊鄰劃設,除可降低上述衝突外,亦可解決鄰近住宅區休憩空間不足的現況。(將公三十六與園道一對向商業區位置互調)	<p>1. 商業區與農業專用區緊鄰,不僅在環境生態上有疑慮,視覺景觀上不協調,生產出之作物亦不安全。</p> <p>2. 土地配置之思維不應侷限於本次變更計畫區域內,而應納入鄰近周遭土地使用配置情形作整體考量,方能將土地作最有效益之規劃利用。</p> <p>3. 公園之劃設位置應考量對於本次計畫區內商業區之流動人口及本次計畫區外住宅區之固定人口之影響性,作最有效益之配置規劃。</p> <p>4. 農業專用區係針對土地徵收仍有意願繼續耕作之原土地所有權人所保留之農業區土地,故於整體規劃後仍應保持農業專用區土地之適耕性,若與商業區緊臨劃設,對農業專用區土地的適耕性及農產品之安</p>	<p>建議酌予採納。 理由： 1. 有關農業專用區規劃位置併陳情案件第2案。 2. 陳情之公園用地係定位為中央公園,與商業發展並無衝突,故建議未便採納。</p>	照規劃單位研析意見通過。

			<p>全性皆會有諸多負面疑慮。</p> <p>5. 公園劃設位置靠近住宅區不僅仍可作為商業區之開放空間，亦可解決鄰近住宅區休憩空間不足的現況。</p>		
8	李廷玉	五甲路西側住宅區與農業區(綠地)邊界所規劃的 8 公尺道路請予改為 10 公尺並向南移以保障土地所有權人的權益。	<p>1. 座落於七老爺段一甲小段 1339-1、1349-3，如依原計畫將成為畸形地影響權益甚大，且 8 公尺道路已不符現今的交通狀況，1339-1、1349-3、1348-2(住宅區)、1349-2、1348-5、1339(綠地)、1349-1(農地)等七筆共 1170 坪為同一共有所有權人，並無損及他人權益。</p> <p>2. 請予道路改為 10 公尺並向南移，以利土地使用價值。</p>	<p>建議未便採納。</p> <p>理由：</p> <p>1. 考量整體公共設施負擔比例及該處社區出入並無劃設為 10 公尺之需要。</p> <p>2. 區段徵收之配地係以抽籤方式辦理，故地主土地於區段徵收前是否為道路切割並無影響。</p>	照規劃單位研析意見通過。
9	蘇子恩等2人	<p>1. 針對舊部落住宅區，變更後道路宜拓寬至少 8 公尺以上。</p> <p>2. 地主抽籤分配抵價地時應以同區域、同路段及維持原地段相近為原則。</p>	<p>1. 貴局既已辦理此變更都市計畫案，理當達到市容美觀、交通順暢及防災動線、市民居住安全之目標，道路寬敞乃為救災防犯罪、促進經濟發展之必要措施。</p> <p>2. 原地主已在本區居住數十年且因地價不同，望貴局考量在地人祖產及其價值差異，抽籤分配嚴重影響原地主的支持度。</p> <p>3. 請將如何達成開發效益及公私部門與地主滿意度，希冀貴局列入重要討論項目。</p>	<p>建議酌予採納。</p> <p>理由：</p> <p>1. 依第一次專案小組意見修正後方案已配合劃設部分小街廓，以利小地主分配土地。</p> <p>2. 有關區段徵收辦理方式係依地政相關法令規定辦理。</p>	照規劃單位研析意見通過。
10	周宗利、林同榮、林金塔等50人	<p>1. 不贊成以區段徵收方式辦理。</p> <p>2. 請承辦單位派員與陳情人等進行協調。</p>	陳情人等所有之土地，均係為民國 50 年代經政府實施農地重劃之農業區建地，現若以區段徵收之方式辦理，顯影響合法之權益甚鉅。	<p>建議未便採納。</p> <p>理由：</p> <p>1. 該處屬於舊聚落，公共設施闕如，且現況建物多屬老舊建築，納入區段徵收辦理開發後，可提升地區環境品質。</p> <p>2. 該舊聚落地籍凌亂，不易建築，透過區段徵收開發後，有利於申請建築。</p>	<p>1. 兩處農業區建地目現況建物老舊、出入道路狹窄防救災不易，為改善窳陋環境提升環境品質，基於整體發展納入區段徵收範圍；惟未來區段徵收公益性、必要性報告經內政部土地徵收審議委員會審議後涉及區段徵收範圍調整，再於內政部都委會審議時修正。</p> <p>2. 為減少巷道路口衝突，農業區建地目住宅區之道路系統請重新調整。</p> <p>3. 請地政局未來辦理區段徵收地價評議時，針對農業區建地目地價妥予合理考量。</p>

11	鄭景耀	建請將五甲二路納入「五甲路東側農業區」之區段徵收範圍內。	<p>1. 大法官第 400 解釋令：各級政府如因經費困難，不能對既成道路全面徵收補償，有關機關亦應訂定期限籌措財源逐年辦理或以他法補償。都市計畫法 48 條：公共設施保留地依左列方式取得(1)徵收。(2)區段徵收(3)市地重劃。行政院於民國 85 年 12 月所訂定之相關處理原則-請各級地方政府以公私有土地交換或以市地重劃、區段徵收等手段解決既成道路問題。</p> <p>2. 五甲二路為本區段徵收基地西南側聯外主要道路之一，自 60 幾年開闢迄今，尚有 2417 平方公尺應徵收尚未徵收，故陳情人建請將五甲二路納入「五甲路東側農業區」之區段徵收範圍內。</p> <p>3. 建請貴會督促高雄市政府重視本案並作財務可行性評估，修正本區公共設施負擔比例，調整細部計畫圖上位於五甲二路西側上擬變更公園(公三十七)土地(面積 15852 平方公尺)變更為建築用地，既可增加絕對多數之公共設施用地並減輕本案公設負擔比例且可增加本案可建築用地面積，一則可取得計畫道路用地優化本案基地聯外交通，二則提升原範圍內地主取得抵費地比例以降低抗爭阻礙，進而達成政府、未徵收道路地主及區段徵收地主三方共贏之最佳局面。</p>	<p>建議未便採納。</p> <p>理由：</p> <p>1. 有關五甲二路土地非屬本細部計畫範圍，另有關未徵收道路用地建議由目的事業主管機關依權責卓處。</p> <p>2. 公三十七土地面積狹小，若作為可建築用地，徒增交通衝擊，故規劃為公共設施用地，以達改善景觀之效。</p>	照規劃單位研析意見通過。
12	鄭明德	行政部門依法行政，勿與民爭利。	<p>1. 區段徵收抵價地比例規定 40%-50%，農民有權要求了解，提高百分比。</p> <p>2. 官與農民爭利，只會讓農民走向街頭表達訴求。</p> <p>3. 計畫圖屬專業領域，農民只在乎社會公平正義及平等原則。政府拿少一點，民怨就少一點。(抵價地比例偏低、選地不符公平正義的抽籤。)</p>	<p>建議不予討論。</p> <p>理由：有關區段徵收辦理方式係依地政相關法令規定辦理。</p>	有關區段徵收之執行，請地政單位逕依相關法令規定辦理。
13	林文欽	鳳山區七老爺段 1192 地號，若以區段徵收，則土地所有權人應以原址 55%領回，或由地主以代金方式以原址原面積分配，始符合公平正義。	<p>1. 鳳山區七老爺段 1192 地號土地業經農地重劃完畢，重劃後道路、溝渠等公有地，致所有權人農地面積減少約 20%。</p> <p>2. 又上開土地面臨 30 公尺都市計畫油管路，與同屬已重劃的農地有絕大多數僅臨 4-8 公尺產業道路，其市值不到上開土地的半數，鈞府又欲將已重劃之農業區抵價地由所有權人一律以 45%計算，顯違反公平正義原則，更違反徵收條例(應以實價計算)之規定。再若依鈞府公告評估價，本案以區段徵收方式，開發經費以代金方式納予鈞府，再按原址、原面積分配予本人。</p> <p>3. 經 4 月 30 日公開說明會鈞府應深切的感受到民眾要以原位址分配，提高分配比例的共同訴求應予採納。長期以來重劃案件都出現與民爭利的事實，鈞府應規避。</p>	<p>建議不予討論。</p> <p>理由：有關區段徵收辦理方式係依地政相關法令規定辦理。</p>	有關區段徵收之執行，請地政單位逕依相關法令規定辦理。

14	台灣糖業股份有限公司高雄區處法定代理人：鍾文木	國泰路以南，道爺廊段下菜園小段 1005 地號 400 平方公尺及同小段 1005-35 地號 1927 平方公尺(本公司國泰加油站)，剔除於區段徵收範圍外。 (102 年 5 月 21 日高資字第 1025004565 號函，提出補充意見)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本公司國泰加油站用地原屬農業區容許為加油站使用，依本案都市計畫規劃區段徵收後擬變更為商業區，依現行「都市計畫法高雄市施行細則」規定，商業區不得為加油站使用，考量本公司永續經營之需要，國泰加油站用地仍須保留作為加油站使用。 2. 本案變更為商業區之容積率，使用未能有效發揮及增加回饋負擔比例等因素綜合考量下，建請貴府予參考以援引臺南市政府「變更台南市東區主要計畫(南台南站副都心地區)案-變更農區為「油(專)1」加油站專用區」相關案例，將國泰加油站用地面積 2327 平方公尺剔除於區段徵收範圍外，另本公司將依「都市計畫國營事業土地檢討變更處理原則」變更為加油站專用區，並依規定辦理負擔回饋，以利本公司多角化永續經營之需。 3. 建請將本公司國泰加油站，按使用現況檢討變更為「加油站專用區」，並剔除於區段徵收範圍外，倘仍維持變更為「商業區」，亦仍請剔除於區段徵收範圍外，本公司同意負擔回饋。 	建議同意採納。 理由：維持現況合法建築之權益，惟其負擔回饋比例，建議參照「變更仁武都市計畫（第四次通盤檢討）案」之作法，以代金繳交 30%之回饋。	維持原公展草案;考量本區未來開發後人口密集，現行五處加油站將影響地方發展並經地政局表示加油站納入區段徵收開發可行，基於地方長遠發展及執行之公平性、一致性，範圍內五處加油站依原公展草案納入區段徵收辦理並依法予以拆遷補償。
15 (逾)	周景田、周蔡勝	強烈反對區段徵收	祖先持有之住宅已是建地目，區段徵收後還是建地，還減少一半以上的土地，故反對區段徵收。	建議未便採納。 理由： <ol style="list-style-type: none"> 1. 該處屬於舊聚落，公共設施闕如，且現況建物多屬老舊建築，納入區段徵收辦理開發後，可提升地區環境品質。 2. 該舊聚落地籍凌亂，不易建築，透過區段徵收開發後，有利於申請建築。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 兩處農業區建地目現況建物老舊、出入道路狹窄防救災不易，為改善窳陋環境提升環境品質，基於整體發展納入區段徵收範圍；惟未來區段徵收公益性、必要性報告經內政部土地徵收審議委員會審議後涉及區段徵收範圍調整，再於內政部都委會審議時修正。 2. 為減少巷道路口衝突，農業區建地目住宅區之道路系統請重新調整。 3. 請地政局未來辦理區段徵收地價評議時，

					針對農業區建地目地價妥予合理考量。
16 (逾)	甲洲加油站股份有限公司	建請將鳳山區七老爺段一甲小段 1016、1017、1017-1、1016-1 地號等四筆土地變更為「加油站專用區」。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本公司經營鳳山區五甲二路甲洲加油站已達 17 年之久，加油站緊臨五甲二路及臨海路，且鄰近高速公路五甲交流道，區位相當適合作加油站使用。 2. 因區位條件的優越性，根據本公司統計，平均每日到站加油之汽、機車數分別為 3000 輛及 1500 部，足見本地區用路人對本加油站使用需求量相當大。 3. 本計畫大部分土地變更為商業區，依照都市計法高雄市施行細則規定，商業區不得作加油站使用，故本公司分配商業區後不得作加油站使用，且將本加油站所在地變更為公園用地，亦無法繼續作加油站使用，不但影響本公司未來生計，亦導致地區居民加油不便，影響到用路人權益。 4. 本加油站當初投資興建資本超過上億元、若變更徵收，恐造成公帑浪費，增加政府財政負擔。 5. 本公司請求列席都委會說明。 6. 本公司加油站使用土地共計四筆，1016、1017 登記公司所有，1016-1、1017-1 登記公司股東所有仍為公司使用，設站時地下油槽與辦公大樓已座落於這兩筆土地。 7. 因本加油站兩側臨五甲路與臨海路，設站當初考量交通進出安全性，遂將地下油槽與辦公室設於前述土地，減少油灌車經常進出之交通影響，若前述土地納入區段徵收則本公司營運將會中斷，且處理該地上、地下設施，再加重建也將耗費鉅資，非本公司目前能力可達成。 8. 該地下油槽與辦公室站體為本公司營運確實需要，實無法同意該兩筆土地納入區段徵收，懇請貴局諒查並請同意變更為加油站專用區，本公司願意依市府規定繳納代金或回饋金。 	<p>建議同意採納。</p> <p>理由：維持現況合法建築之權益，惟其負擔回饋比例，建議參照「變更仁武都市計畫（第四次通盤檢討）案」之作法，以代金繳交30%之回饋。</p>	維持原公展草案;考量本區未來開發後人口密集，現行五處加油站將影響地方發展並經地政局表示加油站納入區段徵收開發可行，基於地方長遠發展及執行之公平性、一致性，範圍內五處加油站依原公展草案納入區段徵收辦理並依法予以拆遷補償。

17	林東發、 林同榮	1. 放棄務農。 2. 區段徵收以 5:5 方式辦理。	同右	建議同意採納。 理由： 1. 原規劃為農業專用區之地主已表示無務農之需要，故依陳情人意見取消農業專用區。 2. 有關區段徵收辦理方式係依地政相關法令規定辦理。	照規劃單位研析意見通過。
18 (逾)	鄭明福	地主強烈質疑說明會當天，右列 3 項的看法。	1. 地主分配比例太低，尤其是經過農田重劃的地主實際分配比率才 36%(農田重劃徵收 20%)，其他分配 40%也偏低。 2. 公有土地分配位置較好，有與農民爭利之嫌，像凱旋路與五甲路口的”廣場地”過幾年市政府是不是可以財政困難為由，把”廣場地”拍賣？ 3. 分配土地以抽籤方式，地主無法信賴可以公平公正。	建議未便討論。 理由： 1. 本計畫區規劃 40% 之公共設施用地，初估辦竣農地重劃地區之地主，領回比例為 45%，非辦理農地重劃地區領回 40%之前提下，財務原則可行。 2. 區段徵收辦理方式係依地政相關法令規定辦理。	有關區段徵收之執行，請地政單位逕依相關法令規定辦理。