

高雄市都市計畫委員會 95 年 10 月 2 日第 312 次會議紀錄

一、時間：民國 95 年 10 月 2 日（星期一）下午 2 時 30 分

二、地點：高雄市都委會會議室

三、主席：鄭兼主任委員文隆

記錄：謝國同

四、出席委員：（詳如簽到附冊）

五、會議承辦單位：（詳如簽到附冊）

六、列席單位：（詳如簽到附冊）

七、審議案件：

第一案：「變更高雄市都市計畫主要計畫住宅區、商業區、工業區、鐵路用地、機關用地、公園用地、綠地用地、廣場用地、學校用地、道路用地為車站專用區、住宅區、商業區、公園用地、綠地用地、園道用地、道路用地（配合交通部『台鐵捷運化－高雄市區鐵路地下化計畫』案）」審議案。

決 議：（一）本案「站西地區之台電變電所設置區位替選方案」照方案一修正通過如次：

- 1.變電所用地變更為電力事業專用區。
- 2.開發方式基於整體開發方式之精神，得採市地重劃或其他協議開發方式辦理。
- 3.本案基地興建時，應置屋內型變電所，並整體規劃設計，經都市設計審議委員會審議通過後始得發照建築。

（二）沿九如二路南側、龍江街東側與山東街西側商五屬臺鐵所有土地之街廓，應納入整體開發範圍。

（三）其餘照專案小組審議結論通過；並請規劃單位都發局配合修正計畫書圖循行政程序報核。

(四) 公展期間公民或團體異議綜理情形詳如專案小組結論(如附件)。

第二案：「變更高雄市都市計畫(鹽埕地區)細部計畫(第三次通盤檢討)審議案。

決 議：本案退請都發局依下列意見修正後再行提會審議：

(一) 本次通檢應就捷運通車之後地區振興計畫，劃定重點地區以利推動都市更新，並研訂更新基本方針，納入計畫書規定。

(二) 本計畫區依本次通檢推估民國 110 年之人口數雖可能僅有 27,981 人，惟依容積規定可容納人口高達 59,413 人，超過計畫人口(40,000 人)數暨公共設施服務人口上、下限(服務上限 28,267 人、下限 11,000 人)甚多，請依本會 87.8.11.第 230 次都委會委員所提臨時動議案決議檢討本計畫區容積管制規定，以有效解決容積劃設過高容積供給過量之問題。

八、散會時間：下午 3 時 50 分。

「變更高雄市都市計畫主要計畫住宅區、商業區、工業區、鐵路用地、機關用地、公園用地、綠地用地、廣場用地、學校用地、道路用地為車站專用區、住宅區、商業區、公園用地、綠地用地、園道用地、道路用地（配合交通部『台鐵捷運化-高雄市區鐵路地下化計畫』）案」公開展覽期間公民或團體異議案件綜理表

編號	異議人	異議內容	異議理由	研析說明	市都委會專案小組結論	市都委會決議
1.	高市苓雅區民主里陳里長文程	<p>今日有幸鐵路終於要地下化了，但是看到都市計畫的變更公告使我們大失所望，因鐵路下地，但園道取而代之，道路依然封閉，發展仍然侷限；本里為都市發展的永續，及迎接鐵路工博館站在本里設站，謹提以下幾點建議，在不拆遷民宅的考量下，增加南北道路的串聯，東西交通的銜接，及工博館站站前規劃：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 變更苓雅區安康路末端穿越南區監理處銜接三民區平等路。（如圖一） 2. 擴大苓雅區樂仁路末端路幅以銜接三民區教仁路。（如圖二） 3. 大順三路 305 巷道路希望能擴大為 15 米道路並往西延伸銜接凱旋路。（如圖三） 4. 憲政路 242 巷末端交通局憲政拖吊隊現址已不適作拖吊場使用，建議變更為站前廣場及日後（鐵路地下化後）工博館南館入口。（如圖四） 	<p>高雄市因縱貫鐵路過境，長期處於南北交通阻隔，致影響區域發展，及都市更新的障礙：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 火車噪音、道路限縮，令緊鄰鐵路邊界區域發展停滯，商業不興、住居不寧。 2. 鐵路局與高雄市不相隸屬，溝通困難，配合不易，致沿線交通、環境、生態維護盲點叢生。 3. 高雄市因遷就鐵路地形，在鐵路沿線兩側規劃許多嚴重影響都市發展的囊底路、4 米道路，使道路交而不通，阻礙都市發展。 	<p>規劃單位市府都發局研析意見：</p> <p>建議變更一：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 非屬本計畫變更範圍。 2. 本計畫業將騰空鐵路廊道變更為園道用地，可連通現有鐵道兩側活動系統及交通系統。惟考量本提案可增加大順路至民族路間缺乏之南北向連通道路系統，建議未來辦理相關都市計畫檢討時予以審酌。 <p>建議變更二：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 非屬本計畫變更範圍。 2. 苓雅區樂仁路底原為 17M 之計畫囊底路，如拓寬末端路段，將涉及兩側停車場用地（停 22）及市場用地（市 22）等公共設施，建議未來辦理相關都市計畫檢討時予以審酌。 <p>建議變更三：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 非屬本計畫變更範圍。 2. 另本計畫業將現有鐵路用地及兩側道路用地、綠地用地等公共設施用地一併納入計畫範圍變更為園道用地，以綠美化及人行功能為主，車行功能為輔。如拓寬園道用地寬度並供車行使用，將引進更多車流，不符原規劃構 	<p>照規劃單位研析意見，維持原公展草案；並請都發局於未來辦理相關都市計畫或細部計畫通盤檢討時納入參考。</p>	<p>照專案小組結論通過。</p>

編號	異議人	異議內容	異議理由	研析說明	市都委會專案小組結論	市都委會決議
				想。 建議變更四： 1. 非屬本計畫變更範圍。 2. 憲政拖吊場係灣子內地區機關用地（機 11），現為本府交通局監理處南區分處、憲政拖吊場及度量衡檢定所等機關使用中。另現有鐵路廊道變更為園道用地後，已可供連通進出國立科學工藝博物館南館。		
2.	張羅惠子	請有關單位重視環保問題，因本住戶門口離鐵道只有 4 公尺，施工請用潛遁法。	鐵路地下化施工明挖，因我家門口離鐵道只有 4 公尺，若不用潛遁法，將造成我們出入不便。	交通部鐵路改建工程局研析意見： 1. 本案所提建議「高雄鐵路地下化計畫」改採潛盾工法施工意見，基於採用潛盾工法之施工路段須具有足夠覆土深度、且車站因斷面積及鄰近於車站之緊急逃生與通風口等垂直結構無法採用潛盾施工等條件限制，在考量安全條件下，本局於細部設計階段將再就工程可行性、經濟性、現地地質條件及工期等因素，審慎考量、評估各種工法施作之可行性。 2. 「高雄鐵路地下化計畫」係將現有鐵路原地改建（地下化），本局將研擬妥善相關安衛、環保及交通維持計畫，俾於施工期間做好各項安全衛生及環保措施，降低對附近居民生活造成之影響與衝擊。	陳情事項非屬都市計畫變更範疇，不予討論；惟鐵路地下化工程涉及居民生活環境品質之維護，請施工單位鐵路改建工程局妥予研擬施工計畫，並舉辦說明會向民眾溝通協調之。	照專案小組結論通過。

編號	異議人	異議內容	異議理由	研析說明	市都委會專案小組結論	市都委會決議
3.	三民區德北里里長謝忠正	1. 草案說明會要改用電腦投影畫面，才能看清圖面。 2. 請有關單位重視環保問題，施工請改用潛遁法。 3. 施工時不要影響居民出入及救災機能，且不要拆及民宅。（口述） 4. 都市計畫委員會審議案件時應通知住戶。 5. 開挖連續壁前應督促施工單位事先將影響鄰近之建物作一完善之調查，如於施工時產生房屋龜裂時，除應予以修繕外，其修護費應併有關施工糾紛鑑定費用由施工單位予以支付。（口述）	1. 草案說明會時只用千分之一圖面作簡報，住戶看不出位置；請下次辦理說明會時，改用投影。 2. 施工時用明挖，只算成本，不重視住戶出入不便，應改用潛遁法，以免造成民怨。 3. 都委會審議案件時，懇求通知相關住戶（所有權人）參加與會，確保地主權益。	交通部鐵路改建工程局 研析意見： 1. 本案所提建議「高雄鐵路地下化計畫」改採潛盾工法施工意見，基於採用潛盾工法之施工路段須具有足夠覆土深度、且車站因斷面積及鄰近於車站之緊急逃生與通風口等垂直結構無法採用潛直施工等條件限制，在考量安全條件下，本局於細部設計階段將再就工程可行性、經濟性、現地地質條件及工期等因素，審慎考量、評估各種工法施作之可行性。 2. 「高雄鐵路地下化計畫」係將現有鐵路原地改建（地下化），本局將研擬妥善相關安衛、環保及交通維持計畫，俾於施工期間做好各項安全衛生及環保措施，降低對附近居民生活造成之影響與衝擊。	同編號第2案結論	同編號第2案
4.	陳皇安 翁楊素琴	請有關單位重視環保問題，施工請改用潛遁法。	施工時用明挖，只算成本，不重視住戶出入不便，應改用潛遁法，以免造成民怨。	交通部鐵路改建工程局 研析意見： 1. 本案所提建議「高雄鐵路地下化計畫」改採潛盾工法施工意見，基於採用潛盾工法之施工路段須具有足夠覆土深度、且車站因斷面積及鄰近於車站之緊急逃生與通風口等垂直結構無法採用潛直施工等條件限制，在考量安全條件下，本局於細部設計階段	同編號第2案結論	同編號第2案

編號	異議人	異議內容	異議理由	研析說明	市都委會專案小組結論	市都委會決議
				<p>將再就工程可行性、經濟性、現地地質條件及工期等因素，審慎考量、評估各種工法施作之可行性。</p> <p>2. 「高雄鐵路地下化計畫」係將現有鐵路原地改建（地下化），本局將研擬妥善相關安衛、環保及交通維持計畫，俾於施工期間做好各項安全衛生及環保措施，降低對附近居民生活造成之影響與衝擊。</p>		
5.	林超峰	建請有關單位慎慮，不因節省成本造成周邊現狀諸多不便，請續用潛遁法施工。	明挖有環保諸多問題：交通阻塞、安全、空氣、噪音、生活品質惡化等，造成民怨。	<p>施工單位（交通部鐵路改建工程局）研析意見：</p> <p>1. 台端所提建議改採潛盾工法施工之意見，基於採用潛盾工法之施工路段須具有足夠覆土深度、且車站因斷面積大及位於車站之緊急逃生與通風口等垂直結構無法採用潛盾施工等條件限制，再考量鐵路行車之安全條件下，本局於細部設計階段將再就工程可行性、經濟性、現地地質條件及工期等因素，審慎考量、評估各種工法施作之可行性。</p> <p>2. 本案係於現有鐵路廊帶範圍內，進行鐵路原地改建（地下化），本局將研擬妥善相關安衛、環保及交通維持計畫，俾於施工期間做好各項安全衛生及環保措施，降低對附近居民生活造成之影響與衝擊。</p>	同編號第2案結論	同編號第2案

編號	異議人	異議內容	異議理由	研析說明	市都委會專案小組結論	市都委會決議
				成之影響與衝擊。		
6.	呂正三、 陳南進、 詹益宏、 蘇堡芸	請施工單位應重視環保諸多問題，生活品質會惡化，嚴重的是住戶出入不方便，懇請改用潛遁法施工。	請有關單位慎重考慮，不要因節省費用，造成周邊住戶不便、交通阻塞、噪音、空氣污染等諸多問題，請重視民情，改用潛遁法施工，以免造成反彈。	交通部鐵路改建工程局 研析意見： 1. 本案所提建議「高雄鐵路地下化計畫」改採潛盾工法施工意見，基於採用潛盾工法之施工路段須具有足夠覆土地深度、且車站因斷面積及鄰近於車站之緊急逃生與通風口等垂直結構無法採用潛直施工等條件限制，在考量安全條件下，本局於細部設計階段將再就工程可行性、經濟性、現地地質條件及工期等因素，審慎考量、評估各種工法施作之可行性。 2. 「高雄鐵路地下化計畫」係將現有鐵路原地改建（地下化），本局將研擬妥善相關安衛、環保及交通維持計畫，俾於施工期間做好各項安全衛生及環保措施，降低對附近居民生活造成之影響與衝擊。	同編號第2案結論	同編號第2案
7.	洪麗雲	請有關單位重視環保問題，施工請改潛遁法。	施工用明挖，只算成本，不重視住戶出入不便，應改用潛遁法，以免造成民怨。	交通部鐵路改建工程局 研析意見： 1. 本案所提建議「高雄鐵路地下化計畫」改採潛盾工法施工意見，基於採用潛盾工法之施工路段須具有足夠覆土地深度、且車站因斷面積及鄰近於車站之緊急逃生與通風口等垂直結構無法採用潛直施工等條件限制，在考量安全條件下，本	同編號第2案結論	同編號第2案

編號	異議人	異議內容	異議理由	研析說明	市都委會專案小組結論	市都委會決議
				<p>局於細部設計階段將再就工程可行性、經濟性、現地地質條件及工期等因素，審慎考量、評估各種工法施作之可行性。</p> <p>2. 「高雄鐵路地下化計畫」係將現有鐵路原地改建（地下化），本局將研擬妥善相關安衛、環保及交通維持計畫，俾於施工期間做好各項安全衛生及環保措施，降低對附近居民生活造成之影響與衝擊。</p>		
8.	李明玉	<p>1. 反對打通自由路與復興路，希望將”嫩江街”、”哈爾濱街”、”大連街”、”吉林街”、”瀋陽街”、”青島街”等等直接接上”新闢的園道”，以棋盤方式連接，則可以使後站交通更順暢，促進整體發展。</p> <p>2. 反對自由路與九如二路交接口以南向西偏移約 4 米，應直通。</p>	<p>1. 可省去拆遷民房造成的困擾與不便。</p> <p>2. 打通自由路與復興路，雖可貫通南北，但(1)自由路與九如二路交接口以南，需向西偏移約 4 米，爾後會造成南北向來車對撞的危險，應該避免如此規劃；(2)自由路在高醫大門口附近已經經常塞車，貫通的效應不佳。</p> <p>3. 若非如此連通不可，請能在龍江街 47 巷以南略偏轉東，因為依規劃的路線方案，將龍江街 43 號與 45 號五樓公寓拆去 2/3 留下 1/3，將龍江街 35 號也拆去一半留下一半，造成許多人家的困擾，若能略偏轉東，則將五樓公寓全拆，龍江街 35 號全留，應該是較完美的方式。</p>	<p>市府都發局研析意見：</p> <p>1. 本計畫業將騰空後鐵路廊帶變更為園道用地，以提供高雄車站週邊地區美化開放空間及交通機能，並整合南北高雄路網系統。未來嫩江街、哈爾濱街、吉林街、瀋陽街、青島街等道路均與前開園道用地銜接。</p> <p>2. 為疏解中博地下道至民族路間交通負荷量，經市府研析檢討後，確有增設南北向道路之需求。北高雄之自由路及南高雄之復興路均為 20 公尺計畫道路，本計畫增設一南北向 20 公尺道路連接此二道路，以貫通南北活動系統並交通系統。</p> <p>3. 為減低牴觸計畫道路之私有商業區土地所有權人權益，本計畫區後續土地開發時，將該等土</p>	<p>考量自由路－復興路連通涉及健全本市交通系統之完整，故建議維持原計畫；另牴觸道路用地補償乙節，建議依第四次專案小組結論（二）6. 原則處理。</p> <p>第四次專案小組結論（二）6.：</p> <p>(1)牴觸道路截角之私有商業區土地：為減少民眾權益損失，都市計畫道路免予截角，改以該等土地未來申請重建或改建時須以建築退讓方式辦理。</p> <p>(2)計畫範圍內原為商業區之私有土地：全數納入整體開發區以市地重劃方式辦理，惟不計算重劃負擔，辦理重劃時，以等值、等面積或其他協調方式辦理。</p> <p>(3)計畫道路範圍外兩側剩餘之私有商業區土地：達畸零地標準或依法無法建築者，得一併納入整體開發區以市地</p>	照專案小組結論通過。

編號	異議人	異議內容	異議理由	研析說明	市都委會專案小組結論	市都委會決議
				地列入整體開發範圍以市地重劃方式開發，惟不計算負擔，並以等值、等面積或其他協調方式辦理。至於因計畫道路開闢致畸零無法建築之土地，市府建議審議時可考量訂定相關原則一併處理。	重劃方式辦理，並視需要劃設為適當之土地使用分區。	
9.	楊淑美	以目前此區之狀況已維持商業與住宅區並行多年，況且此地的道路並無需要拓寬，若是維持現狀並不見得會造成任何的不便，此道路可以行走，車子可以通行，願維持現況即可。		<p>市府都發局研析意見：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 為疏解中博地下道至民族路間交通負荷量，經市府研析檢討後，確有增設南北向道路之需求。北高雄之自由路及南高雄之復興路均為 20 公尺計畫道路，本計畫增設一南北向 20 公尺寬道路連接此二道路，以貫通南北活動系統並交通系統。 2. 有關計畫範圍內抵觸計畫道路之私有商業區土地處理方式，主要計畫草案已有考量將其一併納入整體開發區，於辦理市地重劃時不計算負擔，重劃後以等值土地分配。惟為減少私有土地所有權人權益損失，並提高本計畫區後續土地開發之可行性，建議將該等土地列入整體開發範圍以市地重劃方式開發，惟不計算負擔，並以等值、等面積或其他協調方式辦理。至於因計畫道路開闢致畸零無法建築之土地，市府建議 	同編號第 8 案結論	同編號第 8 案

編號	異議人	異議內容	異議理由	研析說明	市都委會專案小組結論	市都委會決議
				審議時可考量訂定相關原則一併處理。		
10	蔡信義	就所有座落於高雄市三民區龍江街 43 號 1 樓提出異議	<p>1. 本人所有座落於上述建物附近之土地於民國 4、50 年時約五百多坪土地被徵收四百多坪作台灣鐵路局之火車機場用地，並被要求領取補償金。</p> <p>2. 之後，殘餘土地被強迫參與“高雄市第六期市地重劃”，取回“高雄市三民區龍江街 43 號”之基地。</p> <p>3. 現在依貴府公告資料，此區還要再重劃一次。請問一條牛還要被剝幾層皮？是否有隱藏要本人將殘餘土地無條件奉送之意思？</p> <p>4. 依土地徵收條例第九條第二款規定“未依核准徵收原定興辦事業使用”，本人強烈要求依<u>民國 4、50 年時之徵收補償地價收回</u>”<u>原供台鐵火車機場用之土地</u>”。</p> <p>5. 口述摘要：本案經多次協調後，省議會當年決議不得以徵收而須以議價方式由需地機關取得台鐵機場用地，惟土地使用機關卻未遵行辦理，僅以 17 萬元補償本人，這樣有公平嗎？現已不作鐵路使用，理應將土地優先返還原地主，或將鄰近已變更商業使用之獲利回饋原土地所有權人；</p>	<p>市府都發局研析意見：</p> <p>1. 為疏解中博地下道至民族路間交通負荷量，經市府研析檢討後，確有增設南北向道路之需求。北高雄之自由路及南高雄之復興路均為 20 公尺計畫道路，本計畫增設一南北向 20 公尺寬道路連接此二道路，以貫通南北活動系統並交通系統。</p> <p>2. 有關計畫範圍內牴觸計畫道路之私有商業區土地處理方式，主要計畫書草案已有考量將其一併納入整體開發區，於辦理市地重劃時不計算負擔，重劃後以等值土地分配。惟為減少私有土地所有權人權益損失，並提高本計畫區後續土地開發之可行性，建議將該等土地列入整體開發範圍以市地重劃方式開發，惟不計算負擔，並以等值、等面積或其他協調方式辦理。</p> <p>3. 另針對陳情人所提重劃、徵收相關法令問題，宜請本府地政處提供說明意見。</p> <p>市府地政處研析意見：</p> <p>1. 有關本都市計畫變更案目前僅為研擬階段，本處係依據研擬內容進行站區及站東、站西地區</p>	同編號第 8 案結論。另異議人要求買回乙節請依土地徵收條例之規定辦理。	照專案小組結論通過。

編號	異議人	異議內容	異議理由	研析說明	市都委會專案小組結論	市都委會決議
			建議以其他方式作合理補償，以降低本人損失。	<p>市地重劃可行性評估，未來是否以市地重劃方式辦理開發，仍需待都市計畫公告確定後，再依法定程序辦理。</p> <p>2. 按「私有土地經徵收後，不依核准計畫使用，或於徵收完畢一年後不實行使用者，其原有土地所有權人得照原徵收價額收回其土地。」、「依本法規定徵收之土地，其使用期限，應依照其呈經核准之計畫期限辦理，不受土地法第 219 條之限制」、「依都市計畫法徵收之公共設施保留地，不依照核准計畫期限使用，原土地所有權人得收回其土地之申請期限，自該使用期限屆滿之次日起算 5 年」分別為 78.12.29 土地法第 219 條修正前條文、都市計畫法第 83 條所明訂及內政部 84.9.26 台內地字第 8488181 號函釋有案，本案土地徵收後是否按徵收計畫完成使用，應依前開法令規定及函釋核處。</p>		
11	李文振等 5 人	不同意該計畫案	1. 陳情人等所有座落於高雄市三民區大港段二小段 1507 號土地，係面臨九如路交通便利、設施完善且已辦過土地重劃之商業區，現貴局會又計畫將該土地再重劃為道路，顯已違背原土	<p>市府都發局研析意見：</p> <p>1. 為疏解中博地下道至民族路間交通負荷量，經市府研析檢討後，確有增設南北向道路之需求。北高雄之自由路及南高雄之復興路均為 20 公尺計畫道路，本計畫增設</p>	同編號第 8 案結論	同編號第 8 案

編號	異議人	異議內容	異議理由	研析說明	市都委會專案小組結論	市都委會決議
			<p>地重劃精神（規劃未開發土地為公共設施完善交通便利，以提高土地利用價值之功用），令陳情人所有近2. 400 坪面臨大馬路原可興建大樓之商業區土地頓時變成20 米道路及僅剩8 米寬狹長條形土地完全喪失原土地都市發展之經濟效益，且綜觀該計畫案之道路規劃係乎並無非開發之必要性，政府機關應以公平原則維護老百姓生命財產權，現該計畫顯然已嚴重侵害個人之財產及權益，請謹慎考量人民合法土地應受保障。（口述摘要：而該 28M 寬係以參與重劃方式取得面臨九如路側之商業區土地，現因又牴觸計畫道路，而該道路規劃路線卻平順銜接，卻強要拆吾等民宅這樣合理嗎？且拆除後剩餘所造成畸零土地如何建築？何不以龍江街－瀋陽街連接規劃，這樣則可避免拆及民宅。如非拆除不可，須以等值予以補償。另有關計畫草案亦應提供我們瞭解牴觸道路拆除範圍及開會時應及早通知。）</p> <p>2. 陳情人等持有該土地達 30 年之久，其間均守法繳稅更響應政府獎勵興建</p>	<p>一南北向 20 公尺寬道路連接此二道路，以貫通南北活動系統並交通系統。</p> <p>2. 有關計畫範圍內牴觸計畫道路之私有商業區土地處理方式，主要計畫草案已有考量將其一併納入整體開發區，於辦理市地重劃時不計算負擔，重劃後以等值土地分配。惟為減少私有土地所有權人權益損失，並提高本計畫區後續土地開發之可行性，建議將該等土地列入整體開發範圍以市地重劃方式開發，惟不計算負擔，並以等值、等面積或其他協調方式辦理。</p>		

編號	異議人	異議內容	異議理由	研析說明	市都委會專案小組結論	市都委會決議
			<p>停車場提供市民停車之便，如今卻換來個人財產之損失，顯然違反信賴保護原則，往後百姓如何信賴政府所實施之各項計畫之背後用意。</p> <p>3. 該案公告期間自 95.6.1 起至 95.7.3 止，貴局竟然 95.6.19 才發文通知，陳情人收文已是說明會（6 月 22 日）當日，且該日行程在外縣市又如何與會？其中陳情人楊木易甚至未接獲該通知函，李文振接獲之函文中亦夾帶不認識他人通知函，可見該案送達之不合法，公告時間亦太短，造成所有權人權益受損。</p>			
12	羅友順	<p>貴會承辦本案發文日期 95.6.1 高市府都二字第 0950027989 號案，陳情人有幾點問題提出如下：</p> <p>1. 所提供給陳情人資料中無法得知陳情人土地座落：三民區中都段四小段 167、167-1 地號重劃後編定為何種用地？貴會可否得以知確告知重劃公告時間及重劃實施的正確時間？</p> <p>2. 貴會對於重劃前「土地使用編定為鐵路用地」是否會徵收土地，其徵收補償金如何評定？如果依照公告土地現目是不是依 95 年今年公告土地現</p>		<p>1. 三民區中都段 4 小段 167、167-1 地號 2 筆土地按現行都市計畫，土地使用分區為鐵路用地。依公展計畫書草案，現有鐵路用地及兩側土地係配合鐵路地下化工程及未來發展需要變更為園道用地，地下供作鐵道使用，地上供作綠廊使用。</p> <p>2. 依計畫書草案土地開發方式，園道用地並未列入整體開發區以重劃方式辦理。基於用地屬性及其工程需要，屬鐵路地下化工程永久軌道使用部分，私有土地由交通部依法徵購，公有土地</p>	照研析意見，循行政程序處理。	照專案小組結論通過。

編號	異議人	異議內容	異議理由	研析說明	市都委會專案小組結論	市都委會決議
		<p>值，就本陳情人今年 95 年公告土地現值為 44,000 元 / m²其徵收補償金如何評定？</p> <p>3. 本陳情人不同意貴會（或其他政府機關單位）有故意將徵收前公告土地現值故意降低於重劃前（徵收前公告土地現值低於 95 年公告土地現值 44,000 元 / m²）的情形出現，請貴會慎重處理，不要造成民怨四起，引起不必要紛爭。</p>		<p>部分由交通部與高雄市政府依法協議使用，其餘土地由高雄市政府依法取得。</p> <p>3. 另陳情人表示不同意降低公告土地現值乙節，宜請本府地政處提供說明意見。</p> <p>市府地政處研析意見：依平均地權條例第 46 條規定：「直轄市或縣（市）政府對於轄區內之土地，應經常調查其地價動態，繪製地價區段圖並估計區段地價後，提經地價評議委員會評定，據以編製土地現值表於每年一月一日公告，作為土地移轉及設定典權時，申報土地移轉現值之參考；並作為主管機關審核土地移轉現值及補償徵收土地地價之依據。」，本案三民區中都段 4 小段 167、167-1 地號 2 筆土地，若以徵收方式取得，其地價補償標準，當依土地徵收條例第 30 條及上開規定所評定之當期公告土地現值計算其補償地價。</p>		
13	曾美菱	九如二路（山東街口 15 米寬）起至建國二路（錦田路口 10 米寬）止計劃開闢 20 米道路提出異議。	山東街（15 米）、錦田路（10 米）規劃銜接兩端新設道路（20 米寬），相通聯一條道路上有三種不同寬度（15M、20M、10M）設計可能造成道路瓶頸及駕駛人、用路人困擾，且因計劃道路可儘量使用現有鐵路局機關用地開闢，少拆民有合法房地而沒有詳加計劃使用公有土地，會造成對政府極大民怨及反彈。建	<p>市府都發局研析意見：</p> <p>1. 為疏解中博地下道至民族路間交通負荷量，經市府研析檢討後，確有增設南北向道路之需求。本計畫於站東地區增設一南北向 20 公尺寬道路，以連接南高雄之錦田路及北高雄之山東街，期能貫通南北活動系統及交通系統。基於道路平順銜接及公平性考</p>	1、依第四次專案小組結論（二）2. 及第五次專案小組修正結論辦理。即：依市府交通局提供交通分析資料顯示自由路－復興路連通對市區南北向交通疏解有其必要性，另山東街與錦田路連通之效益則不顯著，故建議修正原公展草案，將山東街與錦田路連通道路予以取消。惟考	照專案小組結論通過。

編號	異議人	異議內容	異議理由	研析說明	市都委會專案小組結論	市都委會決議
			<p>議：</p> <p>1. 銜接兩端新設道路以山東街（15米）為基準由九如二路起至建國二路止（以15米為最佳）聯接錦田路（10米）使道路機能更順暢。</p> <p>2. 利用原九如二路13巷既有6米巷道向西邊拓寬，這樣可少拆一邊（東邊）民有合法房地，西邊應拆房地不變及使用部分鐵路局機關用地（空地），原鐵路局機關用地也就可規劃為一完整高強度商業區三角窗街廓（九如二路及新設道路），不用多徵收民有房地，少些民怨，比照因另一條20米計劃道路（自由一路起至復興一路止）為了少拆民有合法房地而偏向西邊空地規劃設計道路，有例可援用。（詳附建議規劃參考圖）</p>	<p>量，該南北向道路係以錦田路及山東街道路中心線向兩側拓寬。</p> <p>2. 有關計畫範圍內抵觸計畫道路之私有商業區土地處理方式，主要計畫書草案已有考量將其一併納入整體開發區，於辦理市地重劃時不計算負擔，重劃後以等值土地分配。惟為減少私有土地所有權人權益損失，並提高本計畫區後續土地開發之可行性，建議將該等土地列入整體開發範圍以市地重劃方式開發，惟不計算負擔，並以等值、等面積或其他協調方式辦理。至於因計畫道路開闢致畸零無法建築之土地，市府建議審議時可考量訂定相關原則一併處理。</p>	<p>量該地區未來交通之連通，請都發局於該通道附近劃設開放空間之公共設施，以保留未來發展之彈性。</p> <p>2、另為提高本計畫區後續土地開發可行性及減少抵觸公共設施所有權人權益損失，依第四次專案小組結論（二）6.（2）計畫範圍內原為商業區之私有土地處理則，考量該原則更具可執行，請規劃機關將沿九如二路南側、龍江街東側與山東街西側與原公展草案範圍北側所圍第五種商業區屬台鐵所有之土地之街廓，擴大納入整體開發範圍；另為利大街廓整體規劃，上開範圍與原公展草案範圍間之細部計畫道路系統宜重新規劃。</p>	
14	曾華鈺等 65人	站東地區朝高強度之商業區發展，將站東原都市計畫機關用地大部分集中變更為高強度之商業區大街廓之規劃（公園規劃面積不足，無規劃設置停車場及街廓聯絡銜接貫穿道路之新設不足－未依市地重劃規定所應負擔公共設施用地標準規劃設置）。	<p>原站東鐵道旁之居住住戶長年受鐵道火車南北往來行駛、檢修機廠機車輛調度噪音影響，因巷弄狹窄缺乏停車場空間及公園綠地而無法提供站東地區市民活動空間，今都市發展局將站東地區原都市計畫機關用地大部分集中變更為高強度之商業區之規劃，只是圖利政府取得商業區用地之方便，對將來高強度之商業區發展所增加建</p>	<p>市府都發局研析意見：</p> <p>1. 本案係屬主要計畫性質，故土地使用計畫方面目前係劃設大型及主要公共設施用地，於擬定細部計畫時，將依本市都市計畫變更通案負擔原則，增設公園、綠地、廣場、地區性服務道路等細部計畫性質之公共設施用地。</p> <p>2. 陳情人建議將站東地區臨民族路一帶劃為大型公園綠地</p>	<p>照研析意見，請規劃單位於擬定細部計畫時予以納入考量，並依本市都市計畫變更通案負擔原則，增設細部計畫性質之公共設施用地。</p>	照專案小組結論通過。

編號	異議人	異議內容	異議理由	研析說明	市都委會專案小組結論	市都委會決議
			<p>築物、人口、車輛及商圈商業行為由外地湧入人潮、車潮因缺乏公共停車場空間之設置規劃而會造成站東地區交通瓶頸及擁塞（經市地重劃公共用地負擔理應設置停車場），站東地區集中規劃設置高強度之商業區，因公園綠地之規劃面積不足，將來如何提供市民良好休閒活動空間（經市地重劃後公共用地負擔理應設置兒童遊樂場、鄰里公園、廣場、綠地、零售市場、國中、小學），此變更案使站東地區居民將來未先蒙其利而受其敝。建議：</p> <p>1. 山東街銜接錦田路新設道路以東、民族一路以西、園道以北、九如二路13巷以南之街廓建議規劃設置大型公園綠地（兒童遊樂場、鄰里公園）及公共停車場用地，將來提供建國二路（電腦商店街）、長明街（服飾、音響商店街）、鐵路新村（客家餐廳街）、九如二路（一般商店街）及站區（車站專用區）站東區（高強度之商業區）停車場用地，以提高土地發展價值並提供市民良好活動空間，減低站區及站東區交通瓶頸及擁塞。</p> <p>2. 建議將規劃面臨九如二路13巷巷道</p>	<p>及停車場乙節，本計畫草案已於該區劃設一公園綠地作為入口公園，並將現有鐵路廊道劃為園道用地，該園道之主要功能係提供綠化開放空間及部分通行機能。至於規劃公共停車場乙節，基於本計畫係朝大眾運輸導向城市發展，且未來高雄車站地面層將提供大型停車空間，為減緩交通流量及鼓勵大眾運輸發展站東地區，本區不宜再劃設大面積公共停車場用地，宜於後續土地建築開發時，由土地所有權人於建築物內部設置停車空間以自行吸納停車需求。</p> <p>3. 陳情人建議拓寬九如二路13巷，並於中央健保局南側增設巷道連通自由路乙節，因本計畫係主要計畫性質，目前劃設之道路為主要道路及聯外道路系統，本計畫將擬定細部計畫時，考量地區發展及交通需求，再予增設地區性服務道路。</p> <p>4. 有關陳情人建議將站東地區銜接山東街與錦田路之20公尺南北向道路縮減為15公尺乙節，基於疏解中博地下道至民族路間交通負荷量及貫通南北活動系統與交通系統之考量，本計畫係以現有鐵路廊道兩</p>		

編號	異議人	異議內容	異議理由	研析說明	市都委會專案小組結論	市都委會決議
			<p>拓寬，並打通東邊經（凱撒大樓後方）銜接民族一路及打通西邊新設巷道經（中央健保局後方）聯貫銜接自由一路（20 米寬）新設道路，以消除原九如二路 13 巷狹窄巷道因社區大樓（凱撒大樓、九如大樓）汽機車出入巷而擁擠瓶頸之情形，並預防將來站東區（高強度之商業區）開發而能維持道路暢通之機能。</p> <p>3. 山 東 街（15 米）、錦田路（10 米）規劃銜接兩端新設道路（20 米寬），相通聯一條道路上有三種不同寬度（15 米、20 米、10 米）設計可能造成道路瓶頸讓駕駛人、用路人困擾，建議銜接兩端新設道路以山東街（15 米寬）為基準由九如二路起至建國二路止（以 15 米寬為最佳）聯接錦田路（10 米寬），使道路機能順暢。</p> <p>4. 建議利用劃設鐵路局機關用地打通青島街與龍江街（九如二路起至園道止），可疏通中央健保局平日週邊交通阻塞情形，不用徵收民地。</p> <p>詳附建議規劃參考圖。</p>	<p>側劃設 20 公道路之南北向道路連接錦田路與山東街，以有效疏解交通負荷及提供道路服務功能。</p> <p>5. 陳情人建議增設 2 條道路延伸龍江街與青島街自園道用地乙節，將引入更多穿越性及通過性交通流量進入該地區，亦分割完整大街商業區為 3 塊基地，將影響商業區土地價值及經濟效益。惟考量地區發展及交通需要，本計畫於擬定細部計畫時，將評估增設地區性服務道路之可行性。</p>		
15	王振杉	以目前此區之狀況已維持商業與住宅區並行多	我們家中經濟來源主要就是靠此棟房屋開	<p>市府都發局研析意見：</p> <p>1. 為疏解中博地下道</p>	同編號第 8 案結論	同編號第 8 案

編號	異議人	異議內容	異議理由	研析說明	市都委會專案小組結論	市都委會決議
		<p>年，況且此地的道路並無需要拓寬，若是維持現狀並不見得會造成任何的不便，此道路以前就是如此，可以行走，車子可以通行，願維持現況即可。</p> <p>口述摘要：如何補償及減少吾等損失，請讓我們知道瞭解。</p>	洗衣店作生意過生活，若徵收土地必影響家中生計及生活。	<p>至民族路間交通負荷量，經市府研析檢討後，確有增設南北向道路之需求。北高雄之自由路及南高雄之復興路均為 20 公尺計畫道路，本計畫增設一南北向 20 公尺寬道路連接此二道路，以貫通南北活動系統並交通系統。</p> <p>2. 有關計畫範圍內牴觸計畫道路之私有商業區土地處理方式，主要計畫書草案已有考量將其一併納入整體開發區，於辦理市地重劃時不計算負擔，重劃後以等值土地分配。惟為減少私有土地所有權人權益損失，並提高本計畫區後續土地開發之可行性，建議將該等土地列入整體開發範圍以市地重劃方式開發，惟不計算負擔，並以等值、等面積或其他協調方式辦理。至於因計畫道路開闢致畸零無法建築之土地，市府建議審議時可考量訂定相關原則一併處理。</p>		
16	高雪華	<p>本人房屋座落於高市博愛里建國二路 150 號，三民區大港段 561-0049 地號，建請有關單位暫緩拆除上開建物，待日後重建後，復依本計畫內容辦理。</p> <p>口述摘要：有關復興與自由路連通，應予平均拓寬方式而不要採偏單</p>	<p>1. 查附件所示本次變更計畫道路拓寬後，就形式外觀而言，陳情人所有之房屋似乎僅須依附件圖圈所示斜角，略為改建；惟就實際上施工技術而言，此一變更卻將造成陳情人必須拆</p>	<p>市府都發局研析意見：</p> <p>1. 本計畫為疏解中博地下道至民族路間交通負荷量，劃設一自由路接復興路之南北向 20 公尺道路。有關計畫範圍內牴觸計畫道路之私有商業區土地處理方式，主要計畫</p>	同編號第 8 案結論	同編號第 8 案

編號	異議人	異議內容	異議理由	研析說明	市都委會專案小組結論	市都委會決議
		拓寬處理。	<p>屋重建，此一負擔實在過鉅，顯有違比例原則。</p> <p>2. 若辦理徵收補償，陳情人因此所生損害（改建之費用）以及所失利益（店租）亦將無端增加政府負擔，實非陳情人所樂意。</p> <p>3. 附件所示斜角面積不大，暫緩拆除並不影響本次變更，且陳情人日後自行改建，亦可節省政府經費。建請相關單位參酌陳情人之意見辦理相關作業，暫緩拆除上開陳情人所有之房屋，實感德便。</p>	<p>書草案已有考量將其一併納入整體開發區，於辦理市地重劃時不計算負擔，重劃後以等值土地分配。惟為減少私有土地所有權人權益損失，並提高本計畫區後續土地開發之可行性，建議將該等土地列入整體開發範圍以市地重劃方式開發，惟不計算負擔，並以等值、等面積或其他協調方式辦理。</p> <p>2. 因陳情人所有土地抵觸計畫道路部分主要係道路截角，市府建議審議時可考量訂定相關原則予以處理。</p>		
17	陳益鍵	請採潛遁法施工，以免造成民怨、交通混亂、空氣污染、噪音過大，影響里民生活品質。破壞及損及里民財務時應成立協商賠償單位。	如施工期間造成民怨、破壞及損及民屋、財務，請先行成立協商單位及機制，以免傷害擴大或引起抗爭。	<p>交通部鐵路改建工程局研析意見：</p> <p>1. 本案所提建議「高雄鐵路地下化計畫」改採潛盾工法施工意見，基於採用潛盾工法之施工路段須具有足夠覆土深度、且車站因斷面積及鄰近於車站之緊急逃生與通風口等垂直結構無法採用潛盾施工等條件限制，在考量安全條件下，本局於細部設計階段將再就工程可行性、經濟性、現地地質條件及工期等因素，審慎考量、評估各種工法施作之可行性。</p> <p>2. 「高雄鐵路地下化計畫」係將現有鐵路原地改建（地下化），本局將研擬</p>	同編號第2案結論	同編號第2案

編號	異議人	異議內容	異議理由	研析說明	市都委會專案小組結論	市都委會決議
				妥善相關安衛、環保及交通維持計畫，俾於施工期間做好各項安全衛生及環保措施，降低對附近居民生活造成之影響與衝擊。		
18	黃王幸	不同意本計畫（大港段0561-0060地號）		<p>市府都發局研析意見：</p> <p>1. 為疏解中博地下道至民族路間交通負荷量，經市府研析檢討後，確有增設南北向道路之需求。北高雄之自由路及南高雄之復興路均為20公尺計畫道路，本計畫增設一南北向20公尺寬道路連接此二道路，以貫通南北活動系統並交通系統。</p> <p>2. 有關計畫範圍內牴觸計畫道路之私有商業區土地處理方式，主要計畫書草案已有考量將其一併納入整體開發區，於辦理市地重劃時不計算負擔，重劃後以等值土地分配。惟為減少私有土地所有權人權益損失，並提高本計畫區後續土地開發之可行性，建議將該等土地列入整體開發範圍以市地重劃方式開發，惟不計算負擔，並以等值、等面積或其他協調方式辦理。至於因計畫道路開闢致畸零無法建築之土地，市府建議審議時可考量訂定相關原則一併處理。</p>	同編號第8案結論	同編號第8案
19	高雄市政	變更範圍涉及本市監理	查本市吳議員益政於	市府都發局研析意見：	建議維持原計畫；並	照專案小組結

編號	異議人	異議內容	異議理由	研析說明	市都委會專案小組結論	市都委會決議
.	府交通局	處轄屬南區分處機車駕駛執照考驗場及水電、網路管線必須拆除或遷移，影響辦公環境甚鉅及耗費龐大工程經費，請衡酌調整變更範圍，俾利該處業務推展。	94.11.23 邀集臺鐵局、本市監理處及本局等相關單位就台鐵高屏沿線科工館車站周邊之交通運轉、停車空間等召開規劃研討會，會中臺鐵局提供之「台鐵捷運化計畫（工博館新建工程）規劃報告」規劃方案配置圖說並無抵觸本市監理處南區分處地上物；惟本案公告計畫範圍涵蓋本市監理處轄屬苓雅區正憲段 566 號部分土地，致該處南區分處機車駕駛執照考驗場及水電、網路管線必須拆除或遷移。	1. 本府為配合交通部（鐵路改建工程局）鐵路地下化計畫工程施作，經與交通部協調結果，基於工程用地需求及避免涉及私有土地之考量，將鐵路地下化永久軌道路線一併納入計畫範圍。高雄市監理處南區分處所在之苓雅區正憲段 566 地號土地，現行計畫為機關用地，按公展計畫草案，抵觸本計畫範圍之機關用地為北側沿現有鐵道部分之土地，面積初步估計約 2,734 m ² 。 2. 另有關本府交通局表示若無法變更計畫範圍時，請相關機關補償相關拆遷費用乙節，宜請工程執行單位（交通部鐵路改建工程局）提供相關說明意見，並復貴委員會供審議本案參考。	考量鐵路地下化後，基於該地區在都市發展上的地位改變，有關景觀、都市紋理之縫合等發展需求，請監理處宜儘速覓妥遷置之適當地點。	論通過。
20	台電公司 高屏供電區營運處	三民配電所如因配合本案都市計畫確需拆遷，請另規劃合適之變電所用地，並預留地下管路進出之空間，另因該變電所送電中，需先建後拆，待新建變電所完成後，始可拆除現有之變電所。	1. 變更範圍有本公司送電中之三民配電變電所，座落於三民區中都段四小段 409 地號土地，依公展之都市計畫草案，將變電所土地規劃為公園用地，且未有任何替代方案及因應措施，該變電所除負責供應包括高雄火車站、美術館及鹽埕等地區之電力，並兼顧鄰近變電所之緊急轉供能力，目前用戶數約 37,000	市府都發局研析意見： 1. 本計畫範圍內站西地區鄰近愛河及中都地區，具備良好的親水環境及景觀資源，惟現行計畫為工業區，現況為臺電公司及變電設施使用，部分工業區為零星狹小之住宅社區。基於都市發展整體考量，本區應作更具效益且更積極之土地使用，故本計畫將該區變更為通河公園及住宅區，以形塑	依第五次專案小組結論（二）辦理。即：考量站東地區未來開發後都市發展之電力需求與提高本計畫區後續土地開發之可行性，建議將原公展草案除依第四次專案小組結論予以調整外，並依下列原則調整： 1. 因應站東未來都市發展用電需求，依第四次專案小組結論（二）3.，將西移後之公園範圍擴大，以考量未來設置變電所地下化之需求。 2. 站西地區：考量形塑	本案照專案小組結論建議方案一修正通過如次： 1. 變電所用地變更為電力事業專用區。 2. 開發方式基於整體開發方式之精神，得採市地重劃或其他協議開發方式辦理。 3. 本案基地興建時，應置

編號	異議人	異議內容	異議理由	研析說明	市都委會專案小組結論	市都委會決議
			<p>戶，重要用戶包括國賓大飯店、大立百貨及軍警情治機關等，如予拆除後將嚴重影響供電。</p> <p>2. 本案經評估以三民變電所現有規模興建屋內式變電所，包含土木、機電、輸配電線路及拆除原有變電所等工程費用及損失合計高達 10.7 億元左右，建議原地保留三民變電所。另市府為配合都市景觀，要求本公司辦理高雄三民架空線路下地工程，管路工程已完工，近期將進行地下電纜延線工程，斥資約 3 億元，如三民變電所遷移，必須變更設計重新施設，造成公帑損失。</p> <p>3. 有關市府都發局建議依「都市計畫公共設施多目標使用辦法」在公園地下興建變電所，考量該地區緊鄰愛河，地勢低窪，且曾有淹水紀錄，未來該地區如發生大規模淹水，地下水電所亦難倖免，勢必全面停電，且地下變電所搶修及復舊時程均較屋內式變電所困難，時程亦較長，恐發生用戶長時間無電可用，社會成本難以估計，其責任本公司無法承擔，另公園用地現況仍作為變電所使用，在變電所未遷移前，亦無法開</p>	<p>獨特之親水景觀環境及寧適住宅區，並促進當地再開發及提升環境品質。</p> <p>2. 考量臺電公司供變電之需求，本計畫劃設之公園用地，地面下仍得依「都市計畫公共設施多目標使用辦法」作變電設施使用，以滿足地區發展所需用電，至於臺電公司高雄區營業處建議於本計畫範圍內站區或站東規劃留設變電所用地乙節，因站區及站東發展定位為運輸轉運中心及商業中心，通勤人潮及居住人口較為密集，較不宜規劃留設變電所用地。</p> <p>惟按本府地政處 95.6.29 高市地二字第 0950010897 號函檢送之本計畫整體開發區辦理市地重劃可行性評估報告結果，站西地區因臺電變電設施拆遷補償費用初估高達 2.5 億元，平均重劃負擔比例約 62.01%，執行上恐有困難，建議先與臺電公司協調。故有關站西地區變更內容，因涉及發展定位及開發可行性之問題，建請市都委會審議時，可就前因素再詳加討論。</p>	<p>站西未來之親水、景觀入口意象，並考慮及現有居民使用機能需求下，考量尚無其他適當區位作為替選規劃且供電為都市發展所必需之前提下，為兼顧該變電所之使用與未來通河公園在景觀上之調適、提供更多的開放空間，除於審查時須納入都市設計審議規範整體考量外，並建議將原公展草案調整如下-以現有變電所使用規模於未來興建時予以地下化，並將該變電所所在之市路中一路西側、同盟路東側、園道南側所在街廓，請規劃機關與台電公司協商，考量就下列二方案擇一調整原公展草案：</p> <p>(1) 方案一：將原變電所用地維持公園用地，該街廓內東側住宅區調整為變電所用地；惟未來應興建室內型變電所。</p> <p>(2) 方案二：公展草案公園用地北側維持為公園用地，南側調整為住宅區，而公展草案住宅區北側調整為變電所用地；惟未來變電所之興建應與西側公園適度融合，提供開放空間使用。</p>	<p>屋內型變電所，並整體規劃設計，經都市設計審議委員會審議通過後始得發照建築。</p>

編號	異議人	異議內容	異議理由	研析說明	市都委會專案小組結論	市都委會決議
			挖進行地下變電所興建工程，建議原地保留三民變電所。			
20. - 1	臺電公司高雄區營業處	考量本案都市計畫變更後高雄車站專用區與站東區用電需求及周邊都市未來經濟發展所需電力，請於站區或站東區內規劃留設變電所用地乙處。	1. 本都市巷計畫變更區域原由本公司三民變電所供電，該變電所裝設有60MVA主變壓器三台，設備總容量180MVA，主變利用率68.3%，已接近可靠利用率70%之界限（當1台主變故障時不致影響供電），該區域104年開發完成後負載增加約71MVA，故考量未來都市發展用電需要，必須於站區或站東區規劃留設變電所用地乙處。 2. 變電所用地地形需方整，基地最小面積長85公尺×寬55公尺，面臨道路最小寬度8公尺。		同編號第20案結論	同編號第20案
20. - 2	臺電公司電力修護處南部分處	本分處原為乙種工業區用地配合各發電廠發電機組維修，土地之使用為辦公室、修理廠及貨櫃儲運場，如變更為住宅區對本公司營運影響至鉅，請按原乙種工業區用地規劃辦理。			同編號第20案結論	同編號第20案
21.	交通部臺灣鐵路管理局	1. 為促進都市發展及車站專用區土地整體開發需要，建請將車站專用區一、二整併，且專用區容許使用項目增列教育設施及金融機構。	1. 車站專用區二地下為本局路線隧道使用，建築時須考量隧道所能承載負荷及增加建築成本，且應併同專用區一整體開發，並無法將車站專用區一、二作分割，爰建請將車站專用區一、二整併為單一車站專用區。	市府都發局研析意見： 1. 本案係屬都市計畫主要計畫性質，依公展計畫書、圖草案，現高雄車站及其前後廣場係變更為一完整之車站專用區，並無區分車站專用區一、二。有關臺鐵局建議將車站專用區一併整體開發並增列教育設施、金融機構等土地	照研析意見，陳情事項屬細部計畫範疇，請於擬定細部計畫時再行考量，另屬協調事項則請循行政程序辦理。	照專案小組結論通過。

編號	異議人	異議內容	異議理由	研析說明	市都委會專案小組結論	市都委會決議
		2. 車站專用區容積率建請調整為 490%，地面層以下之車站設施（商業空間除外）不計入容積。	<p>2. 本專用區應配合鐵工局鐵路地下化工程計畫予以檢討，尤其作為高雄車站大樓使用之基地，應參考台北市車站特定專用區模式，應給予較大建設彈性，並建議增列教育設施、金融機構等使用項目。</p> <p>3. 高雄市區鐵路地下化後，並無法增加本局票箱收入，而其將大幅增加本局營運成本，為維持本局正常營運及發展並促進地區繁榮需要，建請配合都市計畫變更提昇該地區土地利用價值，以彌補本局營運損失。</p> <p>1. 高雄車站專用區容積率依貴府目前之規劃為 300%，惟查交通用地之容積率已達 400%，且車站周邊商業區之土地使用分區多為「商四」或「商五」用地，顯示本區商業機能繁盛，實有配合周邊環境發展特色加以調整容積率之必要性，為提升車站專用區土地利用價值及未來發展遠景與需求，建請調整容積率為 490%。</p> <p>2. 查依鐵工局前期規劃概算，車站地下層包含本局、高鐵、高雄捷運之月台、軌道、川堂及機電等旅運設施約計 29 萬 m²，又查車站專用區樓地板</p>	<p>使用項目之意見，係屬細部計畫範疇，應於擬定細部計畫時再予審酌考量。</p> <p>2. 有關臺鐵局建議調整車站專用區容積率乙節，係屬細部計畫範疇，應於擬定細部計畫時再予審酌考量；至於其建議地面層下車站設施（商業空間除外）不計入容積乙節，仍須依建築相關令規定辦理。</p>		

編號	異議人	異議內容	異議理由	研析說明	市都委會專案小組結論	市都委會決議
		<p>3. 保禎路哈爾濱街及民族路、正義路間之園道用地，請貴府辦理 1/2 土地持分撥用開闢。</p> <p>4. 站東（吉林路、民族路間）園道用地，請貴府作為都市計畫回饋土地開闢。</p> <p>5. 高雄捷運使用本局經管車站專用區土地應辦理撥用。</p>	<p>面積約計 36 萬 7,500 m²（按基地 7.5 公頃，容積率 490% 計），旅運設施佔 79%，再則車站專用區都市計畫變更，本局需按變更商業區負擔比例之 50% 回饋，不符負擔比例原則。且若本都市計畫變更階段，未能考量創造投資誘因，致後續招商投資開發無法達成，則勢將嚴重影響區域發展及稅收，為創造雙贏，爰建請前述之車站專用區旅運設施不計入容積（商業空間除外）。</p> <p>本局經管廊帶土地，都市計畫變更為園道用地，其地下為本局隧道使用，地面為地方政府開闢為綠帶，應依土地法第 26 條、國有財產法第 38 條及院頒「各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則」規定辦理 1/2 土地持分撥用取得為適法。並非如貴府規劃，產權仍為本局經管，再由貴府與本局共同開闢，請予以修正。</p> <p>站東園道用地為本局經管「機關用地」變更為「商業區」土地範圍，依規定本局須提撥一定比例之土地回饋，請貴府以該區域之園道土地持分作為回饋地。</p> <p>1. 高雄專案規劃車站地下 3、4 層與地</p>	<p>3. (1) 現有鐵路廊帶用地係配合鐵路地下化工程辦理變更，主要仍供地下化鐵路使用，地面係予以美綠化並給予適當通行機能。本計畫係善加利用騰空後地面上土地，將其規劃為綠帶通廊，以發揮土地效益及避免管理問題。</p> <p>(2). 按公展計畫書草案，站區及站東未來係以市地重劃方式整體開發，該段園道用地係依本市通案負擔原則劃設之公共設施用地，係屬本整體開發區共同負擔項目，並無涉及持分問題。</p> <p>4. 臺鐵局表示高雄捷運使用該局經管土地，應依法辦理撥用乙節，涉及本府捷運工程局業管權責，宜請本府捷運工程局提供相關意見。</p> <p>市府捷運工程局研析意見：</p> <p>有關高雄捷運使用台鐵局經管車站專用區土地應辦理撥用乙節，就案繫高雄捷運紅線 R11 車站用地部分，本局自當依相關法規及案例，適時與該局協商處理；至於捷運路線地下隧道穿越部分，前已獲該局</p>		

編號	異議人	異議內容	異議理由	研析說明	市都委會專案小組結論	市都委會決議
			<p>面 1 層高雄捷運專用區工程用地，使用本局經管土地，應依土地法第 26 條、國有財產法第 38 條、大眾捷運法第 6 條及院頒「各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則」辦理有償撥用為適法。</p> <p>2. 高雄捷運地下隧道路線使用本局經管土地，應依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」給予補償。</p>	10050 號函同意無償提供使用，此原則當予維持，如仍持異見，則雙方再行協商。		
22	中油公司 油品行銷 事業部高雄營業處	本處建國二路加油站日發油量達 4 萬公升，若遭廢站後，勢必影響火車站附近之民生用油。（逾期案）	建國二路加油站為緊鄰高雄站唯一之加油站，方便大小型汽車、機車加油所需。為打通錦田路、山東街相銜接，建國二路加油站將面臨廢站窘境，導致於火車站附近居民及於火車站流通之車輛加油不便。請考慮打通復興路至後站，以利本站能繼續照顧加油民眾之需。	<p>市府都發局研析意見：</p> <p>1. 為疏解中博地下道至民族路間交通負荷量，經市府研析檢討後，確有增設南北向道路之需求。本計畫於站東地區增設 1 南北向 20 公尺寬道路以連接南高雄之錦田路及北高雄之山東街，期能貫通南北活動系統及交通系統。</p> <p>2. 有關計畫範圍內牴觸計畫道路之私有商業區土地處理方式，主要計畫書草案已有考量將其一併納入整體開發區，於辦理市地重劃時不計算負擔，重劃後以等值土地分配。惟為減少私有土地所有權人權益損失，並提高本計畫區後續土地開發之可行性，建議將該等土地列入整體開發範圍以市地重劃方式開發，惟不計算負擔，並以等值、等面積或其他協調方式辦理。</p>	同編號第 13 案結論 1 辦理。	照專案小組結論通過。

編號	異議人	異議內容	異議理由	研析說明	市都委會專案小組結論	市都委會決議
23	三民區德仁里里長白世賢等 28 人	反對自由一路貫通至復興路，對原有交通舒解無迫切需要。（逾越公展期限提出） 口述摘要： 1. 請提供牴觸公共設施地形現況套繪計畫草案以利民眾瞭解拆除範圍。拆遷補償應以專案補償方式辦理不應以一般徵收補償辦理。另拆除房舍一半無法建築該如何補償？是否也可納入重劃處理？至於規劃機關與地政機關研商處理原則時亦應邀請牴觸戶參與提供意見。 2. 本案辦理應優先利用公有地並以損害民眾權益最小之方案處理。 3. 提供閭鄰性質之公共設施如綠地、鄰里公園並希望於健保大局公保大樓附近增設停車場。 4. 於施工階段請施工單位前來區里進行敦睦睦鄰相關作業。（包括施工作業說明）	吾等係居住於本市三民區龍江街 35 號至 45 號及周邊住戶，過去幾十年歲月胼手胝足，努力打拼，才有一處遮風避雨之居所，原本以為從此之後即可安居樂業頤養天年；孰料日前接獲貴府都發局一紙「變更都市計畫道路用地」配合交通部台鐵捷運化案之拆屋遷地通知，猶如晴天霹靂的惡夢，驚慌恐懼不知所措，擔心憂慮更無法接受。 現今社會景氣普遍低迷，欲尋找溫飽之工作難求，市府卻大舉規劃都市景觀建設，棄民生於不顧，本末倒置，實在令人遺憾。吾等住戶認為自由一路貫通至復興路，對原有交通舒解無迫切需要。因為大眾捷運系統之通行已解決交通之窘狀；況且都發局舉辦公聽會時舉出各種補償方案，對吾等拆遷戶而言實質上之助益有限，只會造成流離失所淪落異鄉不可預知的未來。因此懇請市府體恤吾等住戶「創業維艱，守成不易」民間疾苦取消本處之拆遷方案，社稷幸哉。	市府都發局研析意見： 1. 為疏解中博地下道至民族路間交通負荷量，經市府研析檢討後，確有增設南北向道路之需求。北高雄之自由路及南高雄之接復興路均為 20 公尺計畫道路。本計畫增設一南北向 20 公尺寬道路連接此二道路，以貫通南北活動系統及交通系統。 2. 有關計畫範圍內牴觸計畫道路之私有商業區土地處理方式，主要計畫草案已有考量將其一併納入整體開發區，於辦理市地重劃時不計算負擔，重劃後以等值土地分配。惟為減少私有土地所有權人權益損失，並提高本計畫區後續土地開發之可行性，建議將該等土地列入整體開發範圍以市地重劃方式開發，惟不計算負擔，並以等值、等面積或其他協調方式辦理。至於因計畫道路開闢致畸零無法建築之土地，市府建議審議時可考量訂定相關原則一併處理。	同編號第 8 案結論	同編號第 8 案
24	鄭明和、黃世凱	1. 反對開闢（打通）恆豐街到龍江街這一段。 2. 反對拆遷地號 18550000、18500000 住戶的房子。 3. 要求鐵路局對車站	1. 我們住車站鐵軌旁 30 年，忍受從清晨 3:30 ~ 凌晨 1:30 的各項噪音及污染，好不容易等到鐵路地下化，未享其利先收其害。	市府都發局研析意見： 1. 本計畫範圍內站區及站東地區定位為交通運輸及商業中心，為因應車站週邊地區未來發展及地區性連外交通需求，本計畫變更部分機關用地為道	考量園道定位係以人為行為主，車行為輔之機能，為能使民眾權益損失最小且兼顧道路平順銜接、交通安全之原則下，請以道路槽化工程技術方式處理，原道路用地則	照專案小組結論通過。

編號	異議人	異議內容	異議理由	研析說明	市都委會專案小組結論	市都委會決議
		<p>周邊住戶長期噪音及污染 30 年的精神賠償及回饋補償。</p> <p>(逾越公展期限提出)</p>	<p>2. 從恆豐街到龍江街一段道路鮮少有人，其車輛無須連貫打通，就要連接也可從道路圍牆內擴寬無須拆民房。</p> <p>3. 機場航道、中油旁都有回饋金與補償，就是台鐵沒有，抗議！</p>	<p>路用地，併同現有 6 公尺寬之恆豐街規劃為 15 公尺至 20 公尺寬之聯外道路系統。基於道路路行平順銜接考量，須變更部分私有商業區土地為道路用地。</p> <p>2. 有關計畫範圍內牴觸計畫道路之私有商業區土地處理方式，主要計畫書草案已有考量將其一併納入整體開發區，於辦理市地重劃時不計算負擔，重劃後以等值土地分配。惟為減少私有土地所有權人權益損失，並提高本計畫區後續土地開發之可行性，建議將該等土地列入整體開發範圍以市地重劃方式開發，惟不計算負擔，並以等值、等面積或其他協調方式辦理。至於因計畫道路開闢致畸零無法建築之土地，市府建議審議時可考量訂定相關原則一併處理。</p>	<p>回復原土地使用分區；另於道路槽化設計時，其道路斷面之設計應經交通、都市設計等方面之審查。</p>	
25	陳政治等 14 人	<p>我是住在地號大港二小段 1843 住戶，在這裡住了 20、30 年，好不容易等到鐵路要地下化，可以不再遭受鐵路長期日以繼夜的噪音及油煙的污染；然而為配合地下化，要新開闢從吉林街到龍江街這一段至恆豐街而要拆除民宅，為什麼鐵路寬廣的地不用？而非要拆除在這裡受害 20、30 年現有市民的房屋呢？(逾越公展期限提出)</p>	<p>本住戶在都發局第一次協調會未接通知致未在第一時間表達異議，然而都委會第二次在市府開協調會也未能以會本住戶，在此提出嚴重抗議與不滿。</p> <p>茲因市府為了配合鐵路地下化，需要變更都市計畫開闢一小段恆豐街（從吉林街到龍江街），而要拆除在這裡居住 30 餘年的部分住宅。居住在該地的小市民，長期以來，遭受鐵路局火車噪音以及柴油煙污</p>	<p>1. 本計畫範圍內站區及站東地區定位為交通運輸及商業中心，為因應車站週邊地區未來發展及地區性連外交通需求，本計畫變更部分機關用地為道路用地，併同現有 6 公尺寬之恆豐街規劃為 15 公尺至 20 公尺寬之聯外道路系統。基於道路路行平順銜接考量，須變更部分私有商業區土地為道路用地。</p> <p>2. 有關計畫範圍內牴</p>	同編號第 24 案結論	同編號第 24 案

編號	異議人	異議內容	異議理由	研析說明	市都委會專案小組結論	市都委會決議
			<p>染，都默默的承受，好不容易等到政府的德政，要把鐵路地下化，這對我們居住在小市民來講，是一件非常高興的事，但突如其來的是：有部分居民接到市府都發局通知，要召開該路段拆除戶說明會，頓時使我車這群小市民惶恐無助，不知如何是好。</p> <p>陳情人等堅決反對開闢該路段，若是非開闢不可，敬請貴會能優先考慮使用鐵路局之空地，而非一定要拆除民宅造成民怨。如果依都發局計畫非拆除吾等民宅，也懇請市府能將心比心，使所有拆除戶都有房屋居住的條件，辦理補償之，以免我們這群小市民流離失所。</p>	<p>觸計畫道路之私有商業區土地處理方式，主要計畫書草案已有考量將其一併納入整體開發區，於辦理市地重劃時不計算負擔，重劃後以等值土地分配。惟為減少私有土地所有權人權益損失，並提高本計畫區後續土地開發之可行性，建議將該等土地列入整體開發範圍以市地重劃方式開發，惟不計算負擔，並以等值、等面積或其他協調方式辦理。至於因計畫道路開闢致畸零無法建築之土地，市府建議審議時可考量訂定相關原則一併處理。</p>		