

高雄市都市計畫委員會 99 年 5 月 26 日第 342 次會議紀錄

一、時間：民國 99 年 5 月 26 日（星期三）下午 2 時

二、地點：高雄市都委會會議室

三、主席：林兼主任委員仁益

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：「變更高雄市主要計畫（前鎮區）學校用地（文中 60）為機關用地（配合高雄市立圖書館總館新建工程）案」審議案。

決 議：（一）請提案機關會同市府教育局、都發局補充下列資料後提下次會續行審議：

1. 市立總圖設置區位，應就縣市合併、周邊土地整體使用暨群聚效應（如目前擇定位址鄰近之三多商圈、多功能經貿園區…）補充適宜性分析。
2. 現代化圖書館，應考量網路視訊服務及無所不在的閱讀型態使用特性，並配合區域文創產業發展面向，建構其服務機能；有關都市設計，亦應規範設置基地與鄰近土地使用開放空間串連等事項。

（二）附帶決議：因應少子化暨縣市合併等都市發展課題，請市府教育局針對全市學校用地進行通盤檢討。

第二案：「變更高雄多功能經貿園區特定區主要計畫（配合擬定及變更台鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發細部計畫）案」審議案。

決 議：（一）照公展草案通過。

（二）公開展覽期間公民或團體陳情意見決議如綜理表

市都委會決議欄。

第三案：「變更高雄市都市計畫主要計畫（配合擬定及變更台鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發細部計畫）案」審議案。

決 議：（一）照公展草案通過。

（二）公開展覽期間公民或團體陳情意見決議如綜理表市都委會決議欄。

第四案：「擬定及變更高雄多功能經貿園區特定區高雄港站及中島調車場地區細部計畫（配合台鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發）案」審議案。

決 議：本案除依下列意見修正外，餘照專案小組意見修正通過：

（一）為保留未來有更佳規劃設計方案之彈性，依專案小組建議意見第 1 點第 7 項，都市設計基準應附但書修正為：「本案透過公開競圖等方式提出整體開發策略與設計概念等，並經本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議通過者，得免受本計畫全部或部分之規定；必要時，並得由本府配合辦理都市計畫變更程序。」。

（二）為避免新增東西向 18.18 米細部計畫道路於兩側植栽破壞整體鐵道紋理保存空間完整性，請刪除道路斷面配置構想之「植生帶」部分。

（三）公開展覽期間公民或團體陳情意見決議如綜理表市都委會決議欄。

（四）專案小組初步建議意見：

1. 上開四案經專案小組 99 年 3 月 2 日、3 月 11 日、4 月 26 日及 4 月 30 日召開四次會議討論及聽取陳情人陳述意見後，除下列各點外，餘依公開展草案通過；請都發局修正後依下列建議意見檢附處理情形對照表，逕送委員會審議：

- (1)為增加計畫區內商業區、特文區朝低強度開發之誘因與適用彈性，將公展草案規定容積調配之開發強度下限 300%放寬至 420%。
- (2)因本案容積調配之計算方式係將基地未完全使用容積移出使用，故其適用容積調配總量之計算方式應係參照「古蹟土地容積移轉辦法」，併同修正之。
- (3)為利釐清允許容積調配之開發強度下限值定義，原規定中之「實際申請開發強度」修正為「實設容積率與獎勵容積率之總和」。
- (4) 為避免限縮基地內扇形軌道區段之空間規劃創意與建築設計彈性，並維持歷史建築之公共性與開放性，扇形軌道區段修正為除屬歷史建築範圍部分，仍維持自公園境界線退縮 15 公尺及自南北兩側計畫道路境界線退縮 5 公尺建築方式保留外；其餘部分，納入本案都市設計基準之「鐵道紋理保存空間」，以集中留設法定空地或採建築物與鐵軌共構方式納入興建設計，保留鐵道意象。
- (5)為避免細部計畫新增東西向 18.18 米寬道路破壞高雄港站鐵道復駛可行性，請將該道路之斷面配置構想增列於說明書。
- (6)為保存及恢復特文區原有圓形轉盤及扇形車庫等鐵路場域發展紋理意象，修正本案都市設計基準第三條第（一）項條文為：「基於高雄港站鐵道設施保存及保留未來動態行駛之可能性，站區內現存之北號誌樓、月台及濱線、臨港線鐵道，與動態復駛所涉北號誌樓連動關節及轉轍器之鐵軌範圍等，應予以優先保留；已拆除之月台、南號誌樓、圓形轉盤、扇形車庫等意象，於建築設計時應納

入考量，與其餘鐵道在尋求引入土地開發活化經營之前提下作最大化保存」。

(7)為預留本案可能透過國際競圖等方式提出更佳整體配置方案，都市設計基準應附但書：

「本案如透過國際競圖等方式提出更佳之設計概念，並經本市高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議通過者，得免受本計畫全部或部分之規定；必要時，並得由本府配合辦理都市計畫變更程序」。

(8)為避免本案規定與中央法令產生競合，土地使用分區管制要點第八條計畫區不得適用都市更新條例容積獎勵規定應予刪除；另為降低高雄港站地區開發之環境衝擊，本計畫區不適用建築基地綜合設計及增設停車空間容積獎勵。

(9)為釐清原條文中得適用「得免計容積」之獎勵條件，土地使用分區管制要點第八條第一項第（一）款及第（二）款規定分別修正略以：「（一）…，得依其保存範圍給予相等面積之容積獎勵；保存範圍採與建築物共構者，共構範圍並得免計容積」，「（二）…，得依提供使用面積之一・五倍給予容積獎勵；提供使用空間採與建築物共構者，共構範圍並得免計容積」。

(10)若委員有其他建議意見可於本案提請大會審議前以書面方式提出。

2. 附帶建議：配合高雄港站區特文區鐵道空間保存原則，建議於高雄多功能經貿園區特定區計畫通盤檢討時，將通往漁市場之濱線鐵道，評估訂定相關鐵道空間意象保存原則之可行性。

第五案：「擬定及變更高雄市鹽埕等四處細部計畫（配合台鐵高

雄港站及臨港沿線都市更新再開發)案」審議案。

決 議：(一)照公展草案通過。

(二)公開展覽期間公民或團體陳情意見決議如綜理表
市都委會決議欄。

第六案：「變更高雄市都市計畫(凹子底地區)細部計畫(第四次通盤檢討)案」審議案。

決 議：本案除下列意見修正外，餘照專案小組初步建議意見通過：

(一)補充資料納入都市計畫說明書(2件漏列書圖不符部分一併納入實質計畫變更案)。

(二)為因應高雄市、縣合併，新行政中心區位正另案評估規劃中，故請刪除P4-5「新行政中心」等字。

(三)實質計畫變更案決議詳如實質計畫變更內容綜理表市都委會決議欄。

(四)公開徵求意見期間團體及人民陳情案決議詳如綜理表市都委會決議欄。

(五)公開展覽期間公民或團體陳情意見決議如下(詳如綜理表市都委會決議欄)：

編號 5：照規劃單位研析意見：維持原計畫。

編號 6：照規劃單位研析意見：維持原計畫。並請交通部整合高鐵局及台鐵局，提出整體商業使用規劃及具體可行投資方案，本府再行配合調整都市計畫。

編號 7：同編號 6。

八、散會時間：下午 5 時 55 分。

審議案第二、三案：

「變更高雄多功能經貿園區特定區主要計畫（配合擬定及變更台鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發細部計畫）案」、「變更高雄市都市計畫主要計畫（配合擬定及變更台鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發細部計畫）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 決議
1	李重志先生	反對細部計畫規劃之 B1 道路	反對細部計畫規劃之 B1 道路（18.18M 計畫道路）；因其將形成鼓山一路之交通阻絕點，衝擊當地交通。復又增加穿越住宅區之誘因，打擾當地生活品質。且當地已有五福四路、公園路可以連接鹽埕區與哈瑪星地區，故此道路完全沒必要設置，徒破壞基地之完整與浪費公帑。	計畫區內自公園路至臨海二路間長達 362 公尺，為滿足基地進出及地區整體防、救災需求，配合現有都市計畫紋理，自東側之現有計畫道路延伸劃設 B-1-18.18 公尺道路。	照專案小組建議意見（依規劃單位研析意見，維持原公展草案）通過。
2	李宇軒君	細部計畫書 p.41（圖 16）所示兩條道路 B-1-18.8M 及道 A1-30M 建請勿予開闢。	1.此兩條計畫道路將截切高雄港站場域，使文化重要之整體性受到嚴重破壞，違反威尼斯憲章之歷史環境保育之基本倫理。 2.哈瑪星地區假日交通非常壅塞，若此兩條道路開闢，將使交通塞車情形更加惡化，降低哈瑪星之觀光與生活品質。 3.哈瑪星之旅客、運輸，應依靠捷運與區外停車場配合接駁公車的公共運輸加以解決。 4.建議修正道路路線如附圖。	計畫區內自公園路至臨海二路間南北長達 362 公尺，為滿足基地進出及地區整體防、救災需求，配合現有都市計畫紋理，自東側現有道路分別延伸劃設 B-1-18.18M 與 A-1-30M 計畫道路；其中 A-1-30M（臨海二路）因屬已發布實施之主要計畫道路，爰已由本府取得內政部營建署都市更新關連性工程補助完成部分路段興闢。	照專案小組建議意見（依規劃單位研析意見，維持原公展草案）通過。
3	打狗驛古蹟指定聯盟召集人劉秋兒	請考慮將綠九用地與公園路橋以北之帶狀商業區（毗鄰北號誌樓之商業區）進行地目變更與交換。	本市舊高雄港站擁有獨特的圓弧曲線之扇形鐵軌之特色，本都市更新再開發計畫規劃上最大問題在於目前商業區劃設面積太大，且威脅到弧形鐵軌的分佈，等同於破壞本歷史場域的整體性。目前綠九用地是一塊三角形公園，居民進入公園就必須閃避公園路橋下的車潮，而毗鄰北號誌樓的長條形商業區也提供未來動態復駛所保留 12 軌鐵道。故此區與綠九用地做土地使用交換，不僅可讓復駛鐵路廊道在文資保存之目的下轉化為鄰里公園供居民使用，更能使該商業區使用機能移置哈瑪星商業區，以更密集、集中、延續商業區群聚之效應（原區域將導致商業區被道路與文資場域破壞其連續性），北號誌樓也能夠排除僅五公尺建築退縮的文資保存威脅。基於以上考量，建議將綠九用地變更為商業區，把復駛所使用鐵軌區變更為鄰里公園，如此才能兼顧文資之保存與妥善基地規劃。	1.主要計畫位於公園路以北、毗鄰北號誌樓之帶狀商業區，配合北號誌樓及其附屬設施登錄為歷史建築範圍，以及確保未來濱線未來鐵道復駛之可行性，細部計畫已於該商業區內規劃約 19 公尺寬（可容納 4 組軌道）綠地，並於土地使用分區管制要點中規範該商業區臨綠地側應退縮 10 公尺建築，以確保文化資產空間之完整性及獨立性。 2.有關建議綠地（綠 9）調整變更為商業區乙節，因該綠地業已開闢，且其未位於本計畫範圍，有關所請歉難辦理。	照專案小組建議意見（依規劃單位研析意見，維持原公展草案）通過。

審議案第四、五案：

「擬定及變更高雄多功能經貿園區特定區高雄港站及中島調車場地區細部計畫（配合台鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發）案」、「擬定及變更高雄市鹽埕等四處細部計畫（配合台鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發）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 決議
1	交通部臺灣鐵	鐵道保存範圍與退縮建築已造成商業	1.依細部計畫書所規劃，基地內現有鐵道設施全數保留；再	1.臺鐵高雄港站見證台灣鐵路百年發展歷史，為早期縱貫線鐵路及	除依決議第 1 點內容辦理外；其餘照

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 決議
	路管理局	區內幾無可建築開發基地。	<p>加上 5 公尺、10 公尺退縮建築及 6 公尺禁建、50 公尺限建之規定，名目上雖為商業區，但實際可建築開發土地已微乎其微。B-1-18m 道路以北街廓不及 1/2 土地可供申請建築，B-1-18m 道路以南街廓可開發基地狹小破碎，幾無完整基地可申請建築。</p> <p>2.98.12.17 內政部營建署召開工作會議，認為鐵道文化設施全數保留對未來都市更新影響甚鉅，並責成貴府基於都市發展與文化保存共榮，重新檢討細部計畫草案；惟查公開展覽之細部計畫書，貴府卻仍全數保留區內鐵道設施。</p> <p>建議：</p> <p>1.基於招商投資意願與都市發展需求，鐵道保存範圍除已劃設歷史建築範圍內之鐵道設施予以保存外（詳附圖所示），其餘部分應留待都市更新事業實施者整體規劃利用。</p> <p>2.基於鐵道文化保存之需求，經貴市文化資產審議委員會勘定之歷史建築範圍之鐵道設施，應劃設為公共設施用地，並計入回饋計算。</p>	<p>高雄港轉運樞紐，係高雄都市發展重要節點，故全區由民間團體向本市文化資產審議委員會提報建議依法登錄文化資產，經本市文資會審議後，其鐵道設施保存範圍及方式係採文資法登錄為歷史建築及以都市計畫規劃方式並行。</p> <p>2.高雄港站地區鐵道相關設施經依法登錄為文資範圍（歷史建築）部分，於本細部計畫中已配合劃為公共設施用地；另非屬文資範圍部分則以規定退縮建築、集中留設法定空地及與建物共構等管制方法保留鐵道空間，相關保存範圍及方式業於 99 年 1 月 21 日提送文資會報告並同意備查在案。</p> <p>3.B-1-18m 道路以北商業區街廓基地約 3.19 公頃，扣除退縮建築後，最大允建面積為 2.03 公頃，達基地總面積 63.64%；而 B-1-18m 道路以南商業區街廓基地約 2.58 公頃，扣除退縮建築及鐵道紋理保存區後，其餘可建築面積為 1.76 公頃，達基地總面積 68.22%；另特文區基地約 2.30 公頃，扣除退縮建築及鐵道紋理保存區後，其餘可建築面積為 1.81 公頃，達基地總面積 78.70%，前項三者允建範圍均尚大於基地法定建蔽率（60%）。</p> <p>4.另本案臨海二路兩側基地位於「高雄都會區大眾捷運系統禁建範圍」者，除捷運橘線隧道通過範圍（約 6 米寬）屬禁建區外；禁建區兩側 50 米限建範圍內，係規定相關建築執照申請案件須先送由本府捷運工程局審查確認無礙捷運系統運作，並非禁止基地建築開發。</p>	<p>專案小組建議意見（1.依專案小組初步建議意見第 1 點第 4 項、第 6 項、第 7 項辦理。2.其餘照規劃單位研析意見，維持原公展草案。）通過。</p>
		細部計畫書以商三（490%）規劃為法定容積，違反當初主要計畫協議共識。	<p>本案於主要計畫審議時內政部、高雄市政府及本局經協調達成共識係以商五（容積率 840%）進行舊高雄港站土地開發，並由高雄市政府跨區取得公共設施用地。</p> <p>建議：</p> <p>1.建議細部計畫書所規劃商業區種類應修正為商五，法定容積率應訂為 840%；倘為考量景觀及環境衝擊，本局亦表同意開發強度以 490%為限（並非法定容積改訂為 490%），其所減損之容積可調配至其他地區申請建築，抑或以容積率 490%重新核算負擔回饋。</p> <p>2.超過應回饋部分之廊道用地，則由高雄市政府有償撥用。</p>	<p>1.高雄港站位處鹽埕、鼓山交界，為本市早期發展地區之一，周邊聚落建物密集，本市都委會 96 年 11 月 15 日第 322 次會議審議本案主要計畫時決議略以：「考量高雄港站基地條件避免引發周邊地區之交通衝擊，開發量體不宜過高，請於擬定細部計畫時檢討土地使用強度之合宜性」。依上述決議，本案衡量地區公共設施服務水準、都市紋理與環境地質等條件，並配合基地未來發展需求，將本區商業區及特文區容積率訂為 490%，並排除都市更新之容積獎勵，以降低未來開發對周邊環境之衝擊。</p> <p>2.為提升本計畫區環境品質並取得必要之公共設施，本案係以第四種商業區及第五種商業區跨區計算變更負擔，惟為降低本案開發之環境衝擊，細部計畫規定商業</p>	<p>照專案小組建議意見（依規劃單位研析意見，維持原公展草案。）通過。</p>

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 決議
				區開發強度為第三種商業區；所減損容積，得比照「都市計畫容積移轉實施辦法」及其相關規定之計算方式，調配至其他本市範圍內臺鐵局之可建築土地使用，確保各土地所有權人權益。 3.本案依 96 年 8 月 14 日內政部營建署工作會議協商共識及公告發布實施主要計畫規定，除依本市都市計畫變更負擔標準回饋公共設施用地與本府外，本府仍未完成取得路廊用地部分，得預留為臺鐵在本市其它都市計畫變更之回饋用地，在未變更回饋前由臺鐵無償提供本府作為景觀道路等公益性使用，並由市府負責管理維護。	
		細部計畫書排除都市更新容積獎勵規定，無異間接降低允建容積。	依「都市更新建築容積獎勵辦法」規定，為促進都市更新事業之辦理，給予獎勵之建築容積可達 1.5 倍之法定容積；惟細部計畫書卻規定不得適用此一獎勵規定，甚不合理。倘以商五容積率 840% 為例，則將造成開發者 420% 容積率之折損，間接降低允建容積，影響投資意願。 建議： 刪除細部計畫書土地使用管制要點有關排除適用都市更新容積獎勵之規定。	高雄港站位處鹽埕、鼓山交界，為本市早期發展地區之一，周邊聚落建物密集，本市都委會 96 年 11 月 15 日第 322 次會議審議本案主要計畫時決議略以：「考量高雄港站基地條件避免引發周邊地區之交通衝擊，開發量體不宜過高，請於擬定細部計畫時檢討土地使用強度之合宜性」。依上述決議，本案衡量地區公共設施服務水準、都市紋理與環境地質等條件，並配合基地未來發展需求，將本區商業區及特文區容積率訂為 490%，並排除都市更新之容積獎勵，以降低未來開發對周邊環境之衝擊。	照專案小組建議意見（依初步建議意見第 1 點第 8 項辦理。）通過。
		區內公園、綠地及道路等公共設施用地不應全由土地所有權人負責開闢。	細部計畫計畫書內事業財務計畫之公共設施開闢費用未區分主要計畫或細部計畫之類型，屬主要計畫公共設施及細部計畫公共設施（權利變換範圍外）理應由貴府負責開闢；至於權利變換範圍內之公共設施用地；則依都市更新條例第 30 條規定由土地所有權人按其權利價值比例共同負擔。 建議： 1.細部計畫計畫書內應明確指定公共設施開發方式，不應以「採跨區辦理都市更新方式取得、協議配地或市地重劃等方式辦理開發」等例示性文字敘述，以免日後爭議。 2.事業財務計畫應區分公共設施類別（主要計畫或細部計畫），並載明由貴府負責主要計畫公共設施及細部計畫公共設施（權利變換範圍外）之開闢。 3.倘採協議配地方式辦理，應先予釐清現行法令確實可行；倘採市地重劃方式辦理，則應俟可行性評估完成，方得列入細部計畫書。	1.本案係由原公共設施用地（鐵路用地、機關用地...等）變更為商業區與特文區，依全市都市計畫變更負擔之規定，應由區內地主共同負擔公共設施用地及其開發費用，以求土地變更使用之社會公平性。 2.為都市更新開發之彈性及利公共設施用地之取得，本計畫跨區計算變更負擔範圍之公共設施用地，得依主要計畫規定，採跨區辦理都市更新方式取得、協議捐贈或市地重劃等方式辦理開發。	照專案小組建議意見（依規劃單位研析意見，維持原公展草案。）通過。
2	李重志先生	基於「高雄港站都更相關 4 案」彼此	1.高雄市政府必須兌現陳菊市長競選政見，以及民國 97 年 11	1.臺鐵高雄港站見證台灣鐵路百年發展歷史，為早期縱貫線鐵路及	除依決議第 1 點內容辦理外；其餘照專

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 決議
		相 涉，須 整 體 考 量。	<p>月間市府對外宣布於此地設置「鐵道文化園區」之承諾。不論此園區未來是由市府設置或由鐵路局設置，亦不論其為公營或民營之營運方式，都必須設置「鐵道文化園區」作為招商與開發規劃，不可任由都發單位規劃完畢及臺鐵處分土地後，才利用零碎空間草率設置「展覽室」，以搪塞政見。</p> <p>2.鐵道文化園區應充分展現高雄港站作為全台最大鐵路車站之特色，充分展示鐵道相關設施、機具、文物，以及鐵路工人勞動生活、舊時客貨運輸景況，並得以復駛舊型機關車頭進行動態展示，完整呈現鐵道文化，以生態博物館之規劃經營理念，達到典藏、研究、教育、觀光之目的。</p> <p>3.反對細部計畫規劃之 B1 道路（18.18M 計畫道路）；因其將形成鼓山一路之交通阻絕點，衝擊當地交通。復又增加穿越住宅區之誘因，打擾當地生活品質。且當地已有五福四路、公園路可以連接鹽埕區與哈瑪星地區，故此道路完全沒必要設置，徒破壞基地之完整與浪費公帑。</p> <p>4.有關 B1 道路以南 A1 道路以北之基地應劃設為同一整體開發區，以整體規劃帶動周邊社區繁榮發展，若予分割恐使該區域零碎化，反而衝擊當地潛在商機。</p> <p>5.全區建築量體高度應在 15M 以下，以保障當地居民對山、港之視野；其餘容積則得轉移至業者其他土地。</p> <p>6.目前宿舍區巨樹成蔭，小巷紋理獨具特色，鐵道旁廟宇成為當地孩童、老人活動空間，凡此豐富之人文元素並未納入考量，應予更正調整。</p> <p>7.本案應兼及地主及開發商權益、周邊居民生活環境品質，故此區域宜採開發許可，先招商並由開發者提案，其建築量體及周邊社區之規劃須對地區居民予以說明，並皆需經都市設計審議委員會之審議與文化資產審議委員會之審查。</p>	<p>高雄港轉運樞紐，係高雄都市發展重要節點，故全區由民間團體向本市文化資產審議委員會提報建議依法登錄文化資產，經本市文資會審議後，其鐵道設施保存範圍及方式係採文資法登錄為歷史建築及以都市計畫規劃方式並行。</p> <p>2.高雄港站地區鐵道相關設施經依法登錄為文資範圍（歷史建築）部分，於本細部計畫中已配合劃為公共設施用地；另非屬文資範圍部分則以規定退縮建築、集中留設法定空地及與建物共構等管制方法保留鐵道空間，相關保存範圍及方式業於 99 年 1 月 21 日提送文資會報告並同意備查在案。</p> <p>3.計畫區內自公園路至臨海二路間長達 362 公尺，為滿足基地進出及地區整體防、救災需求，配合現有都市計畫紋理，自東側之現有計畫道路延伸劃設 B-1-18.18 公尺道路。</p> <p>為確保空間規劃完整性及基地開發可行性，本案都市更新 3 個都市更新單元進行開發；另土地使用分區管制要點（第 6 條）已規定基地最小建築開發面積 4000 平方公尺，避免基地零星開發。</p> <p>4.另為維持壽山往高雄港區視覺通視性，本案都市設計基準規定，商業區及特文區開發之建築高度及量體，應提出景觀衝擊分析，提經都設會審議通過。</p> <p>5.台鐵宿舍區、辦公區，因破舊損毀，現有荒廢無住戶，為推動都市更新，已由內政部營建署補助經費辦理都市更新關連性公共工程，進行區內建物拆除、環境整理及綠美化等工程，以促進該地區都市更新發展。</p> <p>6.依說明書規定，計畫區內建築行為均應先提本市土地使用開發許可暨都市設計審議委員會審議後為之；另如位於依法登錄為歷史建築範圍者，開發前依法須提送本市文化資產審議委員會審議。</p>	案小組建議意見（1.有關對本案計畫道路系統之陳情建議，依專案小組初步建議意見初步建議意見第 1 點第 5 項、第 7 項辦理；2.有關對本案鐵道保存範圍及方式之陳情建議，依專案小組初步建議意見第 1 點第 4 項、第 6 項、第 7 項辦理；3.其餘依規劃單位研析意見，維持原公展草案。）通過。
3	交通部 高雄港 務局 (990118 來函)	臺鐵高雄港站南側特文一內鐵軌末端區域，建議不需納入「都市設計基準第三項」之「鐵道	1.本案都市更新開發業經行政院列為全國四大指標性都市更新案，且目前以特文一為單元優先推動招商中。未來開發對本區具有拋磚引玉作	1.臺鐵高雄港站見證台灣鐵路百年發展歷史，為早期縱貫線鐵路及高雄港轉運樞紐，係高雄都市發展重要節點，故全區由民間團體向本市文化資產審議委員會提報	照專案小組建議意見（依規劃單位研析意見，維持原公展草案。）通過。

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 決議
		紋理保存空間」。	<p>用，應增加投資者進場誘因，降低非必要之限制，以強化高雄港站之開發潛力。</p> <p>2. 特文一街廓位於本區最南端，與鐵道保存重點地區之關連性不高，南北區域間又受臨海二路（30M 道路）阻隔，對於未來鐵道活動並無連貫性。</p> <p>3. 臺鐵高雄港站涉及之鐵道保存已於主、細計畫中劃設公九、公十、綠十六、綠三十四與交三等公共設施用地有效進行保存，且屆時相關公共設施尚須由區內地主共同負擔。因此不宜再強制保留效益不大之鐵軌設施，而應採取較為彈性的方式由開發者整體空間規劃，同時也避免因過度限制而影響未來招商進度。</p>	<p>建議依法登錄文化資產，經本市文資會審議後，其鐵道設施保存範圍及方式係採文資法登錄為歷史建築及以都市計畫規劃方式並行。</p> <p>2. 高雄港站地區鐵道相關設施經依法登錄為文資範圍（歷史建築）部分，於本細部計畫中已配合劃為公共設施用地；另非屬文資範圍部分則以規定退縮建築、集中留設法定空地及與建物共構等管制方法保留鐵道空間，相關保存範圍及方式業於 99 年 1 月 21 日提送文資會報告並同意備查在案。</p> <p>3. 本案商業區及特文區指定「鐵道紋理保存空間」係規定得採集中留設法定空地及與建物共構，或經都設會審議通過後，於同一基地內調整或移置，納入建築、公共藝術等形式，表現鐵道元素及意象，其目的在於維持未來開發之彈性，引導基地開發保留鐵道，或融合建築設計、公共藝術等創意、多元方式，保存市民共同記憶與鐵道場域特色，形塑本區與本市其它商業空間之異質化與差異性。</p>	
		「土地使用分區管制要點第八條」，建議不宜完全排除都市更新容積獎勵措施。	<p>1. 本地區目前正依都市更新開發機制對外辦理招商作業，而目前都市更新開發制度所給予之相關獎勵措施已為投資者考量之重要因素，因此不宜於土管要點中明訂完全排除都市更新容積獎勵措施。</p> <p>2. 有關本案欲藉此機制保留區內鐵道設施之目的，其保存標的本已屬「都市更新建築容積獎勵辦法」第六條所訂「具歷史性、紀念性、藝術價值之建築物」獎勵範圍，見以有關鐵道之保留方式與內容，應以原有獎勵措施為基礎進行補充或修訂，以提高投資者參與更新之誘因。</p>	<p>1. 高雄港站位處鹽埕、鼓山交界，為本市早期發展地區之一，周邊聚落建物密集，本市都委會 96 年 11 月 15 日第 322 次會議審議本案主要計畫時決議略以：「考量高雄港站基地條件避免引發周邊地區之交通衝擊，開發量體不宜過高，請於擬定細部計畫時檢討土地使用強度之合宜性」。依上述決議，本案衡量地區公共設施服務水準、都市紋理與環境地質等條件，並配合基地未來發展需求，將本區商業區及特文區容積率訂為 490%，並排除都市更新之容積獎勵，以降低未來開發對周邊環境之衝擊。</p> <p>2. 都市更新建築容積獎勵辦法第六條規定獎勵範圍，係指具歷史性、紀念性、藝術價值之「建築物」，本案擬保留軌道設施由於非屬建築法所稱建築物範疇，並不適用。</p>	照專案小組建議意見（依初步建議意見第 1 點第 8 項辦理，刪除原條文中有關規定。）通過。
4	周揚珊君	<p>1. 請明確定義舊高雄港站多功能經貿園區特定區的商業區之規範。</p> <p>2. 臺鐵辦公室與宿舍區應考量劃入文資保存範圍。</p> <p>3. 請補充哈瑪星鐵道區整體場域元素一如：扇</p>	<p>1. 高雄港站劃設兩塊商業區是何用意？究係規劃為多功能經貿園區特定區下之商業區，還是一般都市計畫的商業區？如果是前者，是否適用於都市審議中？倘若不適用，則細部計畫準則便無規範意義，徒將踐踏文資保存良好立意。</p> <p>2. 另舊高雄港站的計畫中，臺鐵辦公室與宿舍區並未得到妥善處理；而宿舍區也是臺鐵</p>	<p>1. 本府推動台鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發案，運用都市更新法令的獎勵措施，以活化保存取代冰凍式保存的方式，將臨港線鐵路路廊轉型活化為輕軌、自行車道及市區環狀綠帶，並讓高雄港站鐵道保存與商業發展共融，引入活動，讓人進來，帶動哈瑪星、鹽埕舊城區文化、觀光及長遠的發展。</p> <p>2. 臺鐵高雄港站見證台灣鐵路百年發展歷史，為早期縱貫線鐵路及</p>	除依決議第 1 點內容辦理外；其餘照專案小組建議意見（1. 依專案小組初步建議意見第 1 點第 4 項、第 6 項、第 7 項辦理。2. 其餘照規劃單位研析意見，維持原公展草案。）通過。

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 決議
		<p>型車庫、圓型轉盤、調車場、通往魚市場的支線、南號誌樓。因此該處的土地開發計畫應該尊重高雄站整體佈局，將每一物件保留在原位置，維護其原有功能，甚至已經拆除的部分也應要求開發商回饋進行復原。</p> <p>4.計畫書所提細部準則不夠詳細明確，致使無法保存本區文化資產，導致原規劃立意淪為空談。</p>	<p>高雄港站整體佈局一部分，此區域的小巷弄都市紋理相當具有特色，應考量納入文資保存範圍整體中，並請尊重本歷史場域與周遭布局不可切割的關係。</p> <p>3.計畫書 p.13 (二) 細部計畫擬定原則內文第 2 段「高雄港站有大量台灣地區鐵道文化發展的記憶紋理，其中月台、濱線、臨港線鐵道、北號誌樓及動態復駛所需要的連動關節、轉轍器之涵蓋範圍...」並未將扇型車庫、圓形轉盤、調車場、通往魚市場的支線、南號誌樓等等遺跡亦應一併列入，以展現市府對文資歷史忠實性之重視。另外請要求未來開發商回饋進行這些部分的修復。</p> <p>4.請於辦理都市更新開發之餘，多重視文資的整體環境，尤其高雄已很難發現百年的文化資產。鐵道區周遭布局被劇烈切割後，保存也沒有原本意義，故必須重視文化的重要性及整體性。</p> <p>5.都設會委員至少需要三分之一席次具備文化資產背景，以確保整個文資場域的安全性、完整性得到妥善照顧。細部計畫說明書中圖文更需詳細明確，更重要的是須以量化與 3D (至少平面剖面與透視) 效果，將鐵道空間之保存利用原則內之詮釋與可接受之可行性予以具象圖表化。</p> <p>6.另本四個都更計畫涉及舊高雄港站基地之規劃，故公展期間人民或團體之意見所有內容之回應，應整體一併考量審議、相互參照之。</p>	<p>高雄港轉運樞紐，係高雄都市發展重要節點，故全區由民間團體向本市文化資產審議委員會提報建議依法登錄文化資產，經本市文資會審議後，其鐵道設施保存範圍及方式係採文資法登錄為歷史建築及以都市計畫規劃方式並行。</p> <p>3.高雄港站地區鐵道相關設施經依法登錄為文資範圍（歷史建築）部分，於本細部計畫中已配合劃為公共設施用地；另非屬文資範圍部分則以規定退縮建築、集中留設法定空地及與建物共構等管制方法保留鐵道空間，相關保存範圍及方式業於 99 年 1 月 21 日提送文資會報告並同意備查在案。</p>	
5	李宇軒君	細部計畫書 p.41 (圖 16) 所示兩條道路 B-1-18.8M 及道 A1-30M 建請勿予開闢。	<p>1.此兩條計畫道路將截切高雄港站場域，使文化重要之整體性受到嚴重破壞，違反威尼斯憲章之歷史環境保育之基本倫理。</p> <p>2.哈瑪星地區假日交通非常壅塞，若此兩條道路開闢，將使交通塞車情形更加惡化，降低哈瑪星之觀光與生活品質。</p> <p>3.哈瑪星之旅客、運輸，應依靠捷運與區外停車場配合接駁公車的公共運輸加以解決。</p> <p>4.建議修正道路路線如附圖。</p>	<p>計畫區內自公園路至臨海二路間南北長達 362 公尺，為滿足基地進出及地區整體防、救災需求，配合現有都市計畫紋理，自東側現有道路分別延伸劃設 B-1-18.18M 與 A-1-30M 計畫道路；其中 A-1-30M (臨海二路) 因屬已發布實施之主要計畫道路，爰已由本府取得內政部營建署都市更新關連性工程補助完成部分路段興闢。</p>	<p>除依決議第 1 點內容辦理外；其餘照專案小組建議意見 (1.依專案小組初步建議意見初步建議意見第 1 點第 5 項、第 7 項辦理。2.其餘照規劃單位研析意見，維持原公展草案。) 通過。</p>
6	交通部高雄港務局 (990204 來函)	本案整體計畫輕軌捷運「路廊部分」之開闢費用，不應由跨區變更計畫內土地所有權人共同	<p>1.本案計畫書之公共設施開闢費用一覽表有關道路用地之開闢經費計算，雖附註屬於「高港站區內」，但經計算其面積後，該表開闢面積與</p>	<p>1.臺鐵高雄港站原都市計畫除部份為商業區外，其餘均屬機關用地、鐵路用地及綠地等公共設施，故經變更為商業區、特文區後，依本市都市計畫土地使用分</p>	<p>照專案小組建議意見 (依規劃單位研析意見，維持原公展草案。) 通過。</p>

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 決議
		負擔。	<p>費用實均包含路廊部分，不符合本都市更新案歷次工作會議所達成之共識。且位於高港站區內地主必須負擔數公里外道路開闢費用，實有違變更回饋制度之基本精神。</p> <p>2.本案於 98 年 11 月 30 日在高雄市政府都市發展局所召開「臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發案都市計畫變更回饋暨細部計畫研商會議」中本局已明確表示，本局所轄土地均位於高雄港站區，其公共設施開闢費用負擔應限於高雄港站區內。</p> <p>3.本案採用「跨區變更」的目的在於提供高雄市政府取得路廊土地的途徑，土地經由各地主辦理變更回饋撥交市政府後，應由市政府開發單位自行規劃開發，不宜再納入地主負擔，以避免產生地主需負擔數公里外公共設施開闢工程費的不公義現象。</p>	<p>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，應由地主共同提供一定比例之公共設施負擔並完成興闢。</p> <p>2.依本案公告實施主要計畫規定，公共設施用地之取得及興闢方式原則採跨區辦理都市更新方式，因此本案區內主要計畫及細部計畫所劃設之公共設施用地（包括高雄港站區內公共設施及道路用地〔未來可供輕軌使用〕等），該用地及興闢費用應由區內地主共同負擔，而其面積、比例尚符合前開全市一致性規定與社會公平原則。</p> <p>3.依旨揭公展之細部計畫草案規定，區內之公共設施用地應採辦理都市更新方式取得、協議捐贈或市地重劃等方式辦理開發，其開闢費用，屬道路用地（未來可供輕軌使用）部分，若採協議捐贈方式辦理，且經臺鐵局同意免予補償地上物，經本府向中央爭取更新經費補助該道路之簡易綠美化及地上物拆遷所須工程費用後，得不列入全案地主共同負擔像物計算，其餘開闢費用，均應由區內土地所有權人共同負擔。</p>	
7	台灣社會民主工作室	計畫書 p.5 二、整體規劃構想之三點皆為歷史場域再利用所需考量之基本原則土地使用分區管制要點，可見市府之用心，惟本案都市設計準則與建地退縮皆無法確保原初之良好立意，請將開發準則清楚明確確立。	<p>1.p.5 一、地區發展願景提到「...同時保留站區內鐵道未來動態復駛之可能性。...將鐵道文化設施與建築、商業服務相互結合，達到文化資產活化利用及促進鼓鹽地區再發展的目的。」，其所提及「保留未來動態復駛可能性」與「相互結合」文字敘述過於抽象籠統，應配合發展願景予以明確化。有關轉轍器與連動桿等物件保留，係為未來動態復駛之使用，請勿在共構設計上本末倒置忽略市民對動態復駛狀態之期望。</p> <p>2.於鹽埕等 4 處計畫書中土地使用分區管制要點第 5 條退縮建築（p.50）第 7 條人工地盤及連通設施（p.52）得知未來共構景象可能是地面層採挑空、底下落柱方式以避開文資鐵件，為了復駛調高 2 樓高度之不足，至少需挑高至 3 樓。但文資物件之保存要求是不容許僅由開發商對「共構」任意解讀、表述，應在細部計畫敘明清楚（例如：保留是意象保留抑或可看不可用，還是開放民眾或私人管制區；務必清楚規範）。為確保本的文資場域的安全性、完整性，與高雄港站相關計畫書都應該增設一章</p>	<p>1.臺鐵高雄港站見證台灣鐵路百年發展歷史，為早期縱貫線鐵路及高雄港轉運樞紐，係高雄都市發展重要節點，故全區由民間團體向本市文化資產審議委員會提報建議依法登錄文化資產，經本市文資會審議後，其鐵道設施保存範圍及方式係採文資法登錄為歷史建築及以都市計畫規劃方式並行。</p> <p>2.高雄港站地區鐵道相關設施經依法登錄為文資範圍（歷史建築）部分，於本細部計畫中已配合劃為公共設施用地；另非屬文資範圍部分則以規定退縮建築、集中留設法定空地及與建物共構等管制方法保留鐵道空間，相關保存範圍及方式業於 99 年 1 月 21 日提送文資會報告並同意備查在案。</p> <p>3.有關濱線、臨港線鐵道動態復駛所需之軌道設備及空間，業於本計畫中考量。</p>	除依決議第 1 點內容辦理外；其餘照專案小組建議意見（1.依專案小組初步建議意見第 1 點第 4 項、第 6 項、第 7 項辦理。2.其餘照規劃單位研析意見，維持原公展草案。）通過。

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 決議
			節，專門敘述鐵道保留的方式相關規範，不僅只有文字規範，還要量化且以 3D 呈現。另都設會委員須具有文資背景委員比例必須至少有 1/3。		
8	黃廣華先生	哈瑪星臨港線基地商業區劃設後的實質環境或景觀的開發方針與細部計畫準則及後續的文資保存議題似乎無法連結。	<p>1.此四份計畫書圖面不清楚，以致難以理解本次相關四份計畫內容，甚有偽造之嫌（例：p.32 圖 15，附圖之臨港附近都市建築量體群畫成綠色，會誤導市民對港區建築物密度與綠化面積之概念）。</p> <p>2.應有清楚的現況地形圖，適當範圍可以涵蓋計畫範圍及其周遭地區，可清楚看到計畫範圍內之歷史建築物與物件之分布，還可以看見周邊地區發展狀態。</p> <p>3.若一次同時推出四份計畫案，則無法交代文資、都計及土地等設計機制，及未來適宜性開發管制原則，亦無法讓市民看見公展之誠意。</p>	<p>1.臺鐵高雄港站見證台灣鐵路百年發展歷史，為早期縱貫線鐵路及高雄港轉運樞紐，係高雄都市發展重要節點，故全區由民間團體向本市文化資產審議委員會提報建議依法登錄文化資產，經本市文資會審議後，其鐵道設施保存範圍及方式係採文資法登錄為歷史建築及以都市計畫規劃方式並行。</p> <p>2.高雄港站地區鐵道相關設施經依法登錄為文資範圍（歷史建築）部分，於本細部計畫中已配合劃為公共設施用地；另非屬文資範圍部分則以規定退縮建築、集中留設法定空地及與建物共構等管制方法保留鐵道空間，相關保存範圍及方式業於 99 年 1 月 21 日提送文資會報告並同意備查在案。</p> <p>3.有關本案基地及周邊地區之地形、土地使用現況、活動強度、土地權屬...等發展條件調查已載明於本案細部計畫說明書第貳章。</p>	除依決議第 1 點內容辦理外；其餘照專案小組建議意見（1.依專案小組初步建議意見第 1 點第 4 項、第 6 項、第 7 項辦理。2.其餘照規劃單位研析意見，維持原公展草案。）通過。
9	縱貫線鐵道保存協會籌備處黃文鎮先生	<p>1.號誌樓 26 組號誌關節區，請以道渣復舊即可，切勿違反文資法任意鋪設造景設施。</p> <p>2.號誌樓往南延伸的 12 股軌道請參照「彰化扇形車庫」木棧道，以利動態復駛時蒸汽機車調度。</p> <p>3.鼓山到港站間保持軌道回復機能，且可比照德國區域輕軌，以 1067mm 既有軌距運行軌道車輛、市區採紅綠燈共用、郊區設平交道、最終以臺鐵高雄港站為轉運交通樞紐。日治時代的高雄市「山手線」應延伸使用，定期復駛蒸汽機車，以繁榮地方觀</p>		<p>1.臺鐵高雄港站見證台灣鐵路百年發展歷史，為早期縱貫線鐵路及高雄港轉運樞紐，係高雄都市發展重要節點，故全區由民間團體向本市文化資產審議委員會提報建議依法登錄文化資產，經本市文資會審議後，其鐵道設施保存範圍及方式係採文資法登錄為歷史建築及以都市計畫規劃方式並行。</p> <p>2.高雄港站地區鐵道相關設施經依法登錄為文資範圍（歷史建築）部分，於本細部計畫中已配合劃為公共設施用地；另非屬文資範圍部分則以規定退縮建築、集中留設法定空地及與建物共構等管制方法保留鐵道空間，相關保存範圍及方式業於 99 年 1 月 21 日提送文資會報告並同意備查在案。</p> <p>3.有關濱線、臨港線鐵道動態復駛所需之軌道設備及空間，業於本計畫中考量。</p> <p>4.其它意見尚無涉及都市計畫規劃事宜。</p>	除依決議第 1 點內容辦理外；其餘依專案小組建議意見（1.依專案小組初步建議意見第 1 點第 4 項、第 6 項、第 7 項辦理。2.其餘照規劃單位研析意見，維持原公展草案。）通過。

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 決議
		<p>光。</p> <p>4.本會下階段將爭取復駛「蒸汽火車」，目前花蓮、深澳、舊山線、桃園林口線都以臺鐵既有路基規劃運輸與觀光路線，花蓮港舊線的蒸汽火車與車廂招標作業中，預計4月30日完工。</p> <p>5.公園陸橋紅色鋼拱橋請保留，若因開發不當，傷及橋下古蹟設施，將導致行政仲裁事件。</p> <p>6.日前高雄縣楊縣長已召集文資團體，擬修補矯正高雄市過度現代開發、刨除歷史人文根基的不當施政。</p>			
10	打狗驛古蹟聯盟召集人劉秋兒	請考慮將綠九用地與公園路橋以北之帶狀商業區（毗鄰北號誌樓之商業區）進行地目變更與交換。	<p>本市舊高雄港站擁有獨特的圓弧曲線之扇形鐵軌之特色，本都市更新再開發計畫規劃上最大問題在於目前商業區劃設面積太大，且威脅到弧形鐵軌的分佈，等同於破壞本歷史場域的整體性。目前綠九用地是一塊三角形公園，居民進入公園就必須閃避公園路橋下的車潮，而毗鄰北號誌樓的長條形商業區也提供未來動態復駛所保留12軌鐵道。故此區與綠九用地做土地使用交換，不僅可讓復駛鐵路廊道在文資保存之目的下轉化為鄰里公園供居民使用，更能使該商業區使用機能移置哈瑪星商業區，以更密集、集中、延續商業區群聚之效應（原區域將導致商業區被道路與文資場域破壞其連續性），北號誌樓也能夠排除僅五公尺建築退縮的文資保存威脅。基於以上考量，建議將綠九用地變更為商業區，把復駛所使用鐵軌區變更為鄰里公園，如此才能兼顧文資之保存與妥善基地規劃。</p>	<p>1.主要計畫位於公園路以北、毗鄰北號誌樓之帶狀商業區，配合北號誌樓及其附屬設施登錄為歷史建築範圍，以及確保未來濱線未來鐵道復駛之可行性，細部計畫已於該商業區內規劃約19公尺寬（可容納4組軌道）綠地，並於土地使用分區管制要點中規範該商業區臨綠地側應退縮10公尺建築，以確保文化資產空間之完整性及獨立性。</p> <p>2.有關建議綠地（綠9）調整變更為商業區乙節，因該綠地業已開闢，且其未位於本計畫範圍，有關所請歎難辦理。</p>	照專案小組建議意見（依規劃單位研析意見，維持原公展草案。）通過。
11	劉致廷先生	<p>1.公園路以北的帶狀商業區容積強度大於北號誌樓，是否會影響歷史建築的保存工作？</p> <p>2.未來基地變更為商業區之使</p>	<p>1.本區轉型為商業開發，係屬那種型態的商業發展，現行都市計畫規定對土地使用分區管制能否符合整體開發構想？是否會與歷史建築保存相衝突？若未予釐清，請勿躁進。</p> <p>2.現況周邊調查及土地使用現</p>	<p>1.主要計畫位於公園路以北、毗鄰北號誌樓之帶狀商業區，配合北號誌樓及其附屬設施登錄為歷史建築範圍，以及確保未來濱線未來鐵道復駛之可行性，細部計畫已於該商業區內規劃約19公尺寬（可容納4組軌道）綠地，並於土地使用分區管制要點中規範</p>	依專案小組建議意見（依規劃單位研析意見，維持原公展草案。）辦理。

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 決議
		用，其有形及實質發展現況敘述不足。	況，交通包括巷道尺度及建築物調查、型態、樓層、結構，景觀調查中的色彩、量體、景觀元素部分應補充說明及分析，以提供未來開發商進行土地開發之規範，才不至於危及歷史建築之保存。	該商業區臨綠地側應退縮 10 公尺建築，以確保文化資產空間之完整性及獨立性。 2.有關本案基地及周邊地區之使用現況、活動強度、土地權屬...等發展條件調查已載明於本案細部計畫說明書第貳章。	
12	蔡明政先生	請針對細部計畫說明書 p.54-56 所述之鐵道空間保存利用原則予以詳盡說明，並就「復駛」一詞予以釐清及說明火車復駛軌道、調車、停車之預留空間。	<p>1.當臺鐵委託都發局配合都更案所進行規劃與文資指定範圍衝突時，政府與規劃單位很用心為未來臨港沿線復駛保留了可能空間，並肯定月台、濱線、臨港線鐵道、北號誌樓及動態復駛所需要的聯動關節、轉轍器的文資價值予以保留。惟計畫說明書 p54-56 未予敘明復駛鐵道空間保存內容為何？僅敘述：鐵道空間保存與更新再發展共融原則「...應予優先保留；其餘鐵道部分，在尋求引入土地開發活化經營之前提下作最大保存。」，這是以開發商立場出發的用語，而無法確保文資受到保護，故此條文必須更清楚的加以設定土地開發活化經營之條件。</p> <p>2.在商業區、特文區內鐵道空間保存原則與獎勵措施「...應以集中留設法定空地或採建築物與鐵軌共構方式納入興建設計，保留鐵道意象。」與第四點「維持鐵道紋理之前提」，句中之集中留設、保留鐵道意象、維持鐵道紋理之多元詮釋將更加無法確保文資受到保護，第二點「鐵道紋理保存空間內現有鐵道設施，經本市都設會審議通過者，得於同一基地內調整或移置，以納入建築、公共藝術等形式，表現鐵道元素及意象。」若以具象保留，何需意象保留（還未成為遺跡）？假若屆時如同目前台北火車站那樣納入公共藝術設計，根本就是對文資物件蓄意謀殺，歷年 ICOMOS 對文化遺產保育行動準則提到任何修護與利用皆要對現存歷史場所最少程度之介入為原則，僅能造成對現有場所紋理作最少程度之損失。</p> <p>3.容積獎勵立意良好，但此準則規範過於開放，綁不住開發商（倘若開發商 40% 空地堅持不留在文資區域內，而硬留在馬路旁）放棄容積獎勵，便無法確保鐵道保存，</p>	<p>1.臺鐵高雄港站見證台灣鐵路百年發展歷史，為早期縱貫線鐵路及高雄港轉運樞紐，係高雄都市發展重要節點，故全區由民間團體向本市文化資產審議委員會提報建議依法登錄文化資產，經本市文資會審議後，其鐵道設施保存範圍及方式係採文資法登錄為歷史建築及以都市計畫規劃方式並行。</p> <p>2.高雄港站地區鐵道相關設施經依法登錄為文資範圍（歷史建築）部分，於本細部計畫中已配合劃為公共設施用地；另非屬文資範圍部分則以規定退縮建築、集中留設法定空地及與建物共構等管制方法保留鐵道空間，相關保存範圍及方式業於 99 年 1 月 21 日提送文資會報告並同意備查在案。</p> <p>3.有關濱線、臨港線鐵道動態復駛所需之軌道設備及空間，業於本計畫中考量。</p>	除依決議第 1 點內容辦理外；其餘照專案小組建議意見（1.依專案小組初步建議意見第 1 點第 4 項、第 6 項、第 7 項辦理。2.其餘照規劃單位研析意見，維持原公展草案。）通過。

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 決議
			<p>將導致文資保育程度全部取決於開發商之意願。</p> <p>4.公共設施用地內鐵道空間保存原則中，於細部計畫擬定階段應予詳細敘明，但卻僅見三點各不及 50 字條列式說明，字句含糊、解釋空間過大，如：原貌保存、可逆式工法、局部範圍之移置、調整或重新佈設，其標準為何？</p> <p>5.都設會委員至少需要三分之一席次具備文化資產背景，以確保整個文資場域的安全性、完整性得到妥善照顧。細部計畫說明書中圖文更需詳細明確，更重要的是須以量化與 3D（至少平面剖面與透視）效果，將鐵道空間之保存利用原則內之詮釋與可接受之可行性予以具象表化。</p>		
13	打狗驛古蹟指定聯盟	呼籲高雄港站、濱線舊臨港線鐵路活化應有更好的策略，詳如理由說明。	<p>1.現存於哈瑪星與鹽埕區，有許多零星分散之文化場域及歷史古蹟，如英國領事館、雄鎮北門、山形屋、武德殿、中山大學、西子灣、愛國婦女會館、高雄警察署、忠烈祠、湊町市場、新濱碼頭、渡船頭等等許多現代高雄起源的文化資產，可藉由打狗驛載客復駛，將為高雄帶來龐大的觀光誘因。加上駁二藝術特區及未來壽山國家公園、愛河灣流行音樂區、世貿展覽園區的完成，以濱線及西臨港線具古典歷史火車之串聯行駛，更有利於文化產業觀光，打狗驛將是帶動高雄特殊文化產業的火車頭。</p> <p>2.以既有低成本路線即可滿足靠山臨港舊聚落及商圍之日常運輸機能的不足：藉由既有的路線，行駛載客輕型火車可補強此區域公眾運輸路網之不足。以打狗驛（高雄港站）為地理中心，沿濱線鼓山站至魚市場，和西臨港線打狗驛至捷運 R16 凱旋站，以滿足靠山臨港舊聚落居民及經貿商圈上班族之公共運輸機能之不足，亦可將此區域北通高鐵左營新站，而南通小港機場，可節省新建設龐大成本負擔，符合全球城市綠建設之精神。</p> <p>3.臺鐵臨港線（僅要復原前機組即可改裝載客營運）行經現代高雄都會文化統合商圈，為最具利益之觀光路線：北至新左營商圈、美術館文化</p>	有關本市臺鐵高雄港站及臨港線停駛後之鐵道空間，為促進閒置空間活化再利用，透過都市計畫變更，除部分路段提供本市輕軌捷運路廊使用外，另全線將轉型為綠色廊道，提供布設自行車道系統與景觀廊道，縫合兩側都市空間發展，以利市民親近鐵道空間與文化資產。	除依決議第 1 點內容辦理外；其餘照專案小組建議意見（1.依專案小組初步建議意見第 1 點第 4 項、第 6 項、第 7 項辦理。2.其餘照規劃單位研析意見，維持原公展草案。）通過。

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 決議
			商圈、鹽埕五福舊堀江商圈、漢神百貨商圈、新光碼頭世貿水岸商圈、85 國際廣場大樓到統一夢時代商圈，由於捷運紅線崛起，導致相對原本西區商圈蕭條沒落，藉由濱線及西臨港線的機能活化，可舒緩甚至解決此一嚴重發展遲滯問題。		

審議案第六案：「變更高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫（第四次通盤檢討）案」實質計畫變更內容綜理表

編號	位置 1/1000圖幅	變更內容				變更理由	市都委會決議
		變更前		變更後			
		分區	面積 (公頃)	分區	面積 (公頃)		
1	計畫範圍修正 (2384) (2483) (2484)	修正第三次細部計畫通盤檢討計畫圖漏繕之計畫範圍部分。（詳於附錄3所示）				1.經查94年12月8日公告實施之482案「變更高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫（第三次通盤檢討）案」，實質計畫變更內容綜理表已將計畫範圍修正，依地籍縣、市界調整計畫範圍，惟公告之計畫圖漏繕此變更內容，而高雄縣仁武都市計畫亦依地籍縣、市界調整計畫範圍。 2..為落實書圖校核之結果，說明第482案之都市計畫公告圖將計畫範圍調整部分漏繕，應於本次通盤檢討修正，以符合實際。	照公展草案通過。
2	博愛四路與重仁路間之市1用地 (2383)	市場用地	0.28	停車場用地	0.28	1.依據經濟發展局對於未開發之市場用地所作之評估，位於本計畫區內市1用地無興闢計畫。 2.市1現已作停車場使用，且市1用地為高雄市所有（位於第29期市地重劃區），屬高雄市政府經濟發展局管理土地。 3.基於都市計畫法第42條公有土地優先規劃為公共設施用地之原則，且市1用地現已作停車場使用，凹子底地區停車場用地計畫面積不符都市計畫定期通盤檢討實施辦法之檢討標準，故將市1用地變更為停車場用地，促進上揭土地使用之價值及效益。	照公展草案通過。

3	位於曾子路與文莊路間之市3用地 (2381)	市場用地	0.27	廣場用地	0.27	<p>1.依據經濟發展局對於未開發之市場用地所作之評估，位於本計畫區內市3用地無興闢計畫。</p> <p>2.市3用現為菜公里活動廣場使用，且市3用地為高雄市所有（位於第29期市地重劃區），屬高雄市政府經濟發展局管理之土地。</p> <p>3.基於都市計畫法第42條公有土地優先規劃為公共設施用地之原則，且凹子底地區公園、體育場所、綠地、廣場及兒童遊樂場等計畫面積尚未達到都市計畫法第45條規定之比例，故變更為廣場用地，促進上揭土地使用之價值及效益。</p>	照公展草案通過。
4	土地使用分區管制要點 都市設計基準	詳第10章 土地使用分區管制要點與都市設計基準	為落實本計畫區細部計畫之規劃、健全地區發展，並塑造計畫區獨特都市意象、提昇居住環境品質，強化土地使用分區管制要點與都市設計基準可行性，並充實其管制內容。				<p>除土地使用分區管制要點修正如下，餘照公展草案通過：</p> <p>(1) 依交通部高鐵局會中說明，附屬事業使用樓地板面積可使用16530平方公尺，實際僅使用11828.1平方公尺，可再容納高鐵需求，故無須變更有關車站專用區之規定，刪除第2條：「經主管機關交通部核准，．．．，．．．附屬事業使用樓地板面積得增加1,000平方公尺，．．．（4）回饋代金計算公式．．．1/16」等文字。</p> <p>(2) 為明定容積移入總量限制，第19條條文增加「可移入容積(包括大眾捷運場站或臺鐵捷運化車站接受基地範圍內之商業區)，以不超過該接受基地基準容積之30%為限，另依本府公告發布實施「變更高雄市都市計畫土地使用分區</p>

							管制部分（容積獎勵規定）通盤檢討案」容積獎勵規定加總之上限不得超過該接受基地基準容積之 60% 。 」 規定。
--	--	--	--	--	--	--	---

「變更高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫（第四次通盤檢討）案」公開徵求意見期間
團體及人民陳情案綜理表：

編號	陳情機關團體 (1/1000 圖幅)	陳情內容	陳情理由	研析結論	市都委會決議
1	高雄市政府 經濟發展局 (2181) (2282) (2283) (2381) (2382) (2383)	建 請 促 進 對 於 未 開 發、無 興 闢 計 畫 之 市 場 用 地 之 土 地 使 用 價 值 及 效 益，本 次 通 盤 檢 討 應 適 當 調 整 其 土 地 使 用 分 區。	依據經濟發展局對於未開發之市場用地所作之評估，位於本計畫區內市1、市2、市3、市4用地無興闢計畫，且市1至市4用地均為高雄市所有，屬高雄市政府經濟發展局之管理土地。基於促進上揭土地使用之價值及效益，本次通盤檢討應適當調整其土地使用分區。	1.有關市1用地部分 (1) 依據經濟發展局對於未開發之市場用地所作之評估，位於本計畫區內市1用地無使用興闢計畫，現作為臨時停車場使用。 (2) 市1用地為高雄市所有（位於第29期市地重劃區），屬高雄市政府經濟發展局管理之土地。 (3) 基於都市計畫法第42條公有土地優先規劃為公共設施用地之原則，且市1用地已作為臨時停車場使用，故變更為停車場用地，促進上揭土地使用之價值及效益。 2.有關市2用地部分，市2現作為臨時停車場使用，未來擬作為查扣車輛停車場使用，故建議維持原計畫。 3.有關市3用地部分 (1) 依據經濟發展局對於未開發之市場用地所作之評估，位於本計畫區內市3用地無興闢計畫，現作為菜公里活動廣場使用。 (2) 市3用地為高雄市所有（位於第29期市地重劃區），屬高雄市政府經濟發展局管理之土地。 (3) 基於都市計畫法第42條公有土地優先規劃為公共設施用地之原則，且市3用地已作為菜公里活動廣場使用，故變更為廣場用地，促進上揭土地使用之價值及效益。 4.有關市4用地部分，本府社會局未來擬作為老人活動中心使用，故建議維持原計畫。	照 研 析 結 論 通 過：變更市1用地 為停車場用地； 變更市3用地為廣 場用地；市2及市 4用地維持原計 畫。
2	市議員陳麗 珍 (2180)	建 請 劃 設 都 市 計 畫 道 路，以 銜 接 政 德	--	1.陳情位置所在社區係藉由至真路承接社區出入道路交通量至華夏路、新莊路等主要道路，目前交通尚稱便利，居民出入	照 研 析 結 論：維 持 原 計 畫。惟 請 於 研 析 意 見 補 充 道 路 過 多 穿 越 路

		路及新莊路。		<p>無虞。</p> <p>2.陳情位置所在社區與華夏路及新莊路兩主要道路路口，距離在250公尺以內，與各主要道路聯繫均相當便利，通行無虞。</p> <p>3.陳情土地為左營區新庄段六小段土地，屬私人土地，需徵收民地影響第三者權益，故維持原計畫。</p>	口影響交通之說明。
3	市議員陳美雅 (2177) (2178)	建請修正有關原農16地區可依「都市計畫容積移轉實施辦法」辦理容積移入，惟移入之容積不得作住宅使用之規定。	94年7月1日公告發布實施「高雄市政府都市計畫容積移轉許可審查要點」與第三次通盤檢討時土地使用分區管制要點之第26條規定有所不同，應調整一致。	<p>1.陳情內容係於辦理第三次通盤檢討時（94年12月8日公告實施）規定，係屬「高雄市政府都市計畫容積移轉許可審查要點」97年10月2日修訂前之規定。</p> <p>2.有關「高雄市政府都市計畫容積移轉許可審查要點」，本府於97年修訂公告發布實施，審查要點中未規定移入之容積不得作住宅使用。</p> <p>3.考量全市一致性，建議原農16地區「惟移入之容積不得作住宅使用之規定」應配合調整。</p>	照公展草案通過。
4	市議員陳麗珍 (2280)	建議於公3用地（微笑公園）內劃設都市計畫道路，以銜接崇德路及自由路。	公3用地（微笑公園）面積廣大，由博愛路至自由路，使菜公里1鄰至4鄰二千多戶往南全被微笑公園阻斷，導致無路可往南通行，需繞道而行造成不便。且崇德路係往左營之主要通道，自翠華路至文奇路即被公3阻斷；而自由路往西通往左營方向，車流也需經由新庄仔路或由曾子路繞道而行，造成諸多不便。故建議於微笑公園內劃設道路以銜接崇德路與自由路。	<p>1.公園用地可視交通需求劃設通路，以滿足當地臨時性通行需求。</p> <p>2.目前公3用地已開闢為微笑公園，並已規劃步道及自行車道，鄰近地區居民可藉由步行或腳踏車直接經崇德路至自由路，以滿足當地臨時性通行需求。</p> <p>3.綜合以上所述，建議維持原計畫。</p>	照研析結論：維持原計畫。

「變更高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫（第四次通盤檢討）案」公開展覽期間公民或團體陳情意見綜理表

編號	異議人	異議內容	異議理由	規劃單位研析意見	市都委會專案小組初步建議意見
1	陳議員麗珍	建議劃設都市計畫道路（變更住宅區為道路用地），將政德路銜接新莊一路，及立中路銜接博愛三路。		1.經查政德路可藉由至真路連接華夏路，通往新莊一路；立中路可藉由文康路往北銜接崇德路，通往博愛三路，另文康路南段開闢後，可銜接至真路，通往博愛三路，當地居民通行皆無虞。 2.有關陳情建議範圍部分涉及私人土地，影響第三者權益。 3.陳情事項係涉鄰近交通規劃及後續道路開闢事宜，請本府交通局及工務局於都委會審議時表示意見。	同公開徵求意見期間團體及人民陳情案編號 2：維持原計畫。
2	中鴻鋼鐵股份有限公司、燁興企業股份有限公司	建議第 40 期鼓山區自辦市地重劃區內公園用地、綠地及廣停用地認養維護期限訂為 10 年。	第 40 期鼓山區自辦市地重劃區協議書中並未載明公園用地、綠地及廣停用地認養期限，本公司同意認養期間自 98 年 12 月 24 日至 108 年 12 月 23 日止共計 10 年。	1.公園用地、綠地及廣停用地認養維護，係中鴻鋼鐵股份有限公司(前身為燁隆企業股份有限公司)與燁興企業股份有限公司申請「變更高雄市凹子底都市計畫主要計畫【部份工業區（工十）為特定商業專用區、停車場用地、廣場兼停車場用地、綠地、公園用地、道路用地及部份農業區（農廿）為廣場兼停車場、公園用地、道路用地】案」及「擬定高雄市凹子底地區『工十』、『農廿』部份地區細部計畫案」，經各級都委會審議由中鴻鋼鐵股份有限公司及燁興企業股份有限公司認養維護，納入細部計畫書土地使用分區管制要點第 10 條規定，前開認養維護事宜亦與本府簽訂協議書，並納入計畫書附件。 2.上開都市計畫書、各級都委會審議會議紀錄及協議書，均未提及認養期限，且申請者已依全市變更負擔比例負擔計畫面積 45.7963%之土地作為公共設施用地，該認養維護係屬額外負擔，故實有訂定期限之需要，以資明確，並利後續接管維護。 3.公園用地、綠地及廣停用地認養維護之認養期限，涉及本府後續接管事宜，請本府工務局	維持原計畫。

				於都委會審議時表示意見。	
3	莊進忠先生	建請於本案土地使用分區管制規定第 19 條：「本計畫區（原農 16 地區）之商業區依法劃為都市計畫容積移轉移入地區，可依『都市計畫容積移轉實施辦法』辦理容積移入」之條文後增加敘明其可移入容積得酌予增加之上限為 40%，以利申請。	<p>1.依都市計畫容積移轉實施辦法第 8 條：「接受基地之可移入容積，以不超過該接受基地基準容積 30%為原則。位於整體開發地區、．．．或其他都市計畫指定地區範圍內之接受基地，其可移入容積得酌予增加，但不得超過該接受基地基準容積之 40%」。</p> <p>2.高雄市政府 98.6.25 高市府都二字第 0980037098 號函：「．．．二.屬『高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點』第 6 條第 1 項第 3 款『都市計畫書或其他法規規定得為接受基地之土地』，得依『都市計畫容積移轉實施辦法』第 8 條第 2 項酌予增加移入容積，其上限不得超過該接受基準容積之 40%，並須於都市計畫書內明確規定；惟若計畫書內未敘明容積移入上限者，則應依『都市計畫容積移轉實施辦法』第 8 條第 1 項規定辦理，其移入容積以不超過接受基地基準容積 30%為原則。」。</p> <p>3.貴府都市發展局逕行認定未於計畫書內敘明容積移入上限者，應依『都市計畫容積移轉實施辦法』第 8 條第 1 項規定辦理；經查農 16 地區屬於區段徵收之整體開發地區，符合上開辦法第 8 條第 2 項規定，可依法申請，故建請於土地使用分區管制規定第 19 條增加移入容積得酌予增加之上限為 40%。</p> <p>4.99.4.12 再次陳情補充新論述如下： (1) 依據內政部 98.5.8 修正「都市計畫整體開發地區處理方案」，整體開發地區定義：「原屬非建築用地變更為建築用地或低使</p>	<p>1.本計畫區農 16 地區之商業區依法劃為都市計畫容積移轉移入地區，係於本細部計畫地區第三次通盤檢討時訂定，有關該地區是否適用都市計畫容積移轉實施辦法第 8 條「移入容積得酌予增加，但不得超過該接受基地基準容積之 40」之規定，涉及前開法令釋疑，將函請內政部營建署釋之。</p> <p>2.為利後續容積移轉執行，俟內政部營建署函釋後，於本次通盤檢討訂定接受基地基準容積之適用條件。</p>	同實質計畫變更案編號 4：維持原計畫。

			<p>用價值土地變更為高使用價值土地，應依規定辦理整體開發，始符合都市計畫實施之公平原則及其基本精神」。查原農 16 地區係以區段徵收方式開發，地政處已完成區段徵收作業。另農 16 已列入高雄市容積移轉接受地區範圍，亦即農 16 地區屬整體開發地區。</p> <p>(2) 綜上，農 16 地區屬「整體開發地區」且「其他都市計畫指定地區範圍內之接受基地」，完全符合高雄市政府 98.6.25 高市府都二字第 0980037098 號函示。至於未敘明容積移入上限乙節，自當依實施辦法第 8 條第 2 項規定不得超過 40%。</p>		
4	台灣高速鐵路股份有限公司	<p>都市計畫說明書第十章表 10-1-1「現行計畫管制要點檢討修正情形綜理表」土地使用分區管制規定地 2 條說明欄第 2 款內容「新增車站專用區經交通部核准並完成負擔後，得增加 1,000 平方公尺高鐵路車站附屬事業樓地板面積之規定」，為明確法令依據及回饋對象建議修正為「車站專用區經都市計畫變更核准並完成回饋後，得增加 1,000 平方公尺高鐵路車站附屬事業樓地板面積之規定」。</p>		<p>1. 本案車站專用區之目的事業主管機關係交通部，高鐵路車站部分由台灣高速鐵路股份有限公司營運，惟其依本次通盤檢討規定負擔後得增加 1,000 平方公尺高鐵路車站附屬事業樓地板面積，仍須先經目的事業主管機關交通部核准為宜。</p> <p>2. 建請邀集交通部於都委會審議時表示意見。</p>	維持原計畫，並請高鐵路公司與交通部高鐵路局協商高鐵路車站附屬事業使用樓地板面積（16,530 平方公尺）配置事宜。
5	李東樵先生	<p>一. 建請加速左營區菜公里東北側基礎工程建設（新民國小北側與民族</p>	<p>一.</p> <p>1. 菜公里東北側計畫道路開闢率不到二成，僅靠菜公一路為主要聯外道路，因時代變遷及舊部落隨機發展，鄰近</p>	<p>1. 有關建議菜公一路 115 巷聯外計畫道路儘速開闢乙節，係設道路開闢事宜，未涉及都市計畫事宜，建議由道路開闢主管機關評估開闢。</p>	照規劃單位研析意見：維持原計畫。

		<p>路、大中路及自由路所圍街廓)，增進地方繁榮，提高市民生活品質。</p>	<p>建物凌亂不堪，且菜公一路 115 巷聯外計畫道路尚未徵收（建請儘速開闢），現況設置圍籬無法通行，影響環境衛生、交通及救災。</p> <p>2.區域範圍內工業區與住宅區交界處僅 6 公尺計畫道路區隔（尚未開闢），救災不易，建請檢討加寬道路並加速開闢。且因計畫道路未開闢，影響整體區域排水。</p>	<p>2.經檢視陳情位置周邊地區道路系統規劃尚屬合理，目前通行無虞。</p> <p>3.有關陳情建議工業區與住宅區交界處 6 公尺計畫道路加寬，及延伸曾子路及孟子路至民族路部分，涉及工業區檢討，係屬主要計畫範疇，尚須整體規劃考量。再查該工業區內之土地大部分為私有土地，有關建議事項影響第三者之權益。基於上述，因陳情內容涉及主要計畫範疇，故建議維持原計畫。</p>	
		<p>二.建請將孟子路及曾子路延伸至民族路，以紓解北高雄東西向道路阻塞，改善區域交通。</p>	<p>二.凹子底地區為北高雄新興發展之主要優質居住區域，近年因高鐵通車、巨蛋漢神營運、高鐵新光三越開幕在即，導致區域內交通量日益吃緊，聯外道路以中華路、華夏路、博愛路、民族路、自由路為主，而區域內東西向僅有大中路、天祥路、裕誠路、明誠路及大順路，且多數集中於 25 期重劃區內，29 期僅有大中路、天祥路二條道路能串連南北向主要幹道，又因大中路是國道 10 號的高架下方道路，上下匝道車輛頻繁，僅靠此二條道路紓解東西向車流量，明顯不足。</p>		
6	交通部台灣鐵路管理局	<p>1.調整車站專用區內得供台鐵車站附屬事業使用之項目比照高鐵車站，提高本局站區之開發彈性。</p> <p>2.依 96.8.1 公告發佈實施『變更高雄市都市計畫（凹子底地區）細計畫（配合高速鐵路局左營車站建設）車站專用區土地使用計畫分區管制案』訂定之回饋比例，提供予貴府作為公益及公共使用後，放寬附屬</p>	<p>1.台鐵車站附屬事業使用之項目種類單調，未若高鐵車站多元化，缺乏公平性。</p> <p>2.台鐵車站附屬事業樓地板面積僅 2000 平方公尺，未達民間投資廠商之開發規模，不利車站空間活化利用。為因應車站專用區之三鐵共站，而衍生運輸需求及站區周邊土地使用性質改變，本局業已調整新左營站為一等站，並配合建設相關硬體設施，以服務長、短途旅客需求，惟限於附屬事業使用項目及其樓地板面積「總量管制上限（2,000 平方公尺）」，本局於 97、98 年辦理「旅運服務空間 ROT 案」，惟迄今尚無廠商投標，經調查及歸納參與招商說明會之潛在投資廠商意見，前述得供車站附屬事業</p>	<p>1.有關車站專用區與其附屬設施使用，係高鐵局為因應高鐵重大建設之興建，由內政部辦理逕為變更都市計畫「變更高雄市都市計畫(配合高速鐵路左營車站建設)」及「變更高雄市都市計畫(凹子底地區)細部計畫(配合高速鐵路左營車站建設)」，以興建車站、車軌等相關設施，其使用項目依前開都市計畫規定，係專供高鐵與台鐵及捷運設施、附屬事業、道路及相關環保設施之使用，其中供附屬事業使用之總樓地板面積不得超過 16,530 平方公尺，其項目包括商業設施等使用。</p> <p>2.由於車站專用區之附屬事業容積，經交通部分配後，大多數被高鐵局所使用，台鐵局考量</p>	<p>照規劃單位研析意見：維持原計畫。並請交通部整合高鐵局及台鐵局，提出整體商業使用規劃及具體可行投資方案，本府再行配合調整都市計畫。</p>

		事業使用面積之總量上限至 6,810.26 平方公尺。	「使用項目」及 2,000 平方公尺上限為主要投資瓶頸。依 91.12.20 行政院核定之「台鐵左營新站工程興建計畫」，新左營站各樓層合計規劃約 6,810.26 平方公尺之旅運服務設施，係供車站附屬事業使用。惟目前限於車站附屬事業之「樓地板總量管制上限」，車站 3 樓及 4 樓空間為閒置狀態，無法有效利用。	其新左營車站亦有商業使用之需求，故經中央與市府多次協商及確定以變更都市方式，於 96 年 8 月 1 日公告發布實施「變更高雄市都市計畫(凹子底地區)細部計畫(配合高速鐵路左營車站建設)車站專用區土地使用計畫分區管制案」，新增「台鐵車站之附屬事業使用」其樓地板面積不得超過 2,000 平方公尺，並依照都市計畫法第 27 條之 1 規定，於 96 年 3 月 16 日訂定行政契約提供台鐵新左營車站 2 樓 235.26 平方公尺樓地板面積供本府做為公益性旅客資訊等使用。 3.有關陳情表示為增加民間投資參與意願，建議提高台鐵新左營站附屬事業樓地板面積(由 2,000 平方公尺增至 6,810.26 平方公尺)，及增加容許使用項目乙節，係涉已完成高鐵投資案及高鐵局附屬事業大樓招商案，以及尚未完成之高鐵左營轉運站等各項民間投資案競和問題，請交通部整合高鐵局及台鐵局，提出整體商業使用規劃及具體可行投資方案，本府再行配合調整都市計畫。	
7	交通部 高速鐵路工程局	請考量提高台鐵新左營站前轉運專用區之商業樓地板面積，以提高自償性。	本局依行政院經建會 98.12.23 召開「高速鐵路後續工程(第 1 期)建設計畫」會議結論：「左營轉運站部份請交通部以達到左營轉運功能為前提，研析提高自償性方式辦理。」進行民間投資可行性評估，評估結果轉運專用區依目前都市計畫規定及都市設計審議左營車站專用區停車需求配合提供 389 個停車位，即使政府不收取民間業者任何租金交由民間投資興建營運，仍不具民間投資可行性，故為利招商開發，建請提高台鐵新左營站前轉運專用區之商業樓地板面積。	1. 高鐵局為配合鐵路及公路客運長、中、短程轉運使用，於「變更高雄市都市計畫(配合高速鐵路左營車站建設)」及「變更高雄市都市計畫(凹子底地區)細部計畫(配合高速鐵路左營車站建設)」變更住宅區及道路用地共計 0.44 公頃為轉運專用區，並可供樓地板面積不得超過 3,300 平方公尺之商業使用。 2. 為增加輕軌、停註車場等多項運輸系統使用，於 92 年 4 月 24 日公告發布實施「變更高雄市主要計畫(高速鐵路左營車站海光新二村地區)住宅區、轉運專用區、交通用地、停車場用地、道路用地、綠地用地	同編號 6。

				<p>為道路用地、轉運專用區、商業區、廣場兼停車場用地案」，增加轉運專用區面積至1.32公頃。</p> <p>3. 有關陳情表示為增加民間投資參與意願，建議提高轉用專用區商業樓地板面積乙節，係涉已完成高鐵投資案及高鐵局附屬事業大樓招商案，以及尚未完成之高鐵左營轉運站等各項民間投資案競和問題，請交通部整合高鐵局及台鐵局，提出整體商業使用規劃及具體可行投資方案，本府再行配合調整都市計畫。</p>	
--	--	--	--	---	--