

# 高雄市都市計畫委員會 102 年 3 月 28 日第 27 次會議紀錄

一、時間：民國 102 年 3 月 28 日（星期四）下午 2 時 30 分

二、地點：高雄市政府第四會議室

三、主席：劉主任委員世芳

記錄：黃孟申

四、出席委員：

吳副主任委員濟華、賴委員文泰、詹委員達穎(請假)、施委員邦興(請假)、賴委員碧瑩、劉委員曜華、吳委員彩珠(請假)、張委員珩(請假)、楊委員欽富(請假)、許委員玲齡、陳委員世雷、盧委員維屏、楊委員明州(鐘萬順代)、謝委員福來、陳委員勁甫(林弘慎代)、曾委員文生(呂德育代)、李委員賢義(廖哲民代)、蕭委員丁訓(陳榮信代)、李委員吉弘、吳委員欣修(請假)

五、會議承辦單位：

高雄市政府都市發展局（區域發展及審議科）

薛淵仁、林彥廷、黃嘉怡、陳惠美、黃孟申、蒲茗慧

六、列席單位：

（一）列席單位

財政部國有財產署南區分署	楊頂牆
交通部鐵路改建工程局	陳有方、劉博晃、宋玉玲、 謝瑞嬌、許以奇、王瓊令
交通部臺灣鐵路管理局	陳世昌、陳育峯
高雄市政府交通局	李國正
高雄市政府地政局	陳鴻緒、薛信男、王玲娟
高雄市政府教育局	吳佳文
高雄市政府財政局	陳宗惠、曾純倩

高雄市政府捷運工程局 陳俊融、林明昌  
高雄市政府消防局 劉冠亨、莊祐佳、廖家賢  
高雄市政府工務局新建工程處 陳正武、鄭淑芬  
高雄市政府工務局（建築管理處） 王亮文  
高雄市政府鳳山區公所 郭進益  
高雄市政府都市發展局 王啟川、李怡德、張文欽  
郁道玲、萬美娟、陳昌盛  
張蓓瑜、林暉晟、曹秋河、李俊毅  
陳進興 陳進興、張恆豪  
徐瑋澤 徐瑋澤  
李瑞玫 龍芳麟(代)  
曾望雄

(二) 高雄市議會：【列席議員】

蔡金晏議員服務處 蔡育紘特助  
張豐藤議員服務處 謝政憲執行長

七、審議案件：

第一案：變更高雄市都市計畫主要計畫學校用地(凹子底地區文小6)為商業區案、擬定高雄市都市計畫凹子底地區(原文小6)細部計畫案

決 議：

一、除依下列意見修正外，餘照公開展覽內容通過。

(一)本案開發方式，依提案單位建議刪除市地重劃方式改採合作開發，另為保留彈性活化土地利用，增列得以「土地交換」方式辦理。

(二)為降低本案開發對龍文街造成之交通影響，基地面臨龍文街建築退縮6公尺，其中至少3公尺作為車

道使用，並請規劃單位修正基地退縮相關文字內容。

(三)本案基地開發應考量與捷運、輕軌及公車等大眾運輸系統之共構、接駁設計，並充分考量重要大眾運輸節點所需之活動廣場及人行空間配置，納入土地使用分區管制要點及都市設計基準予以規範。

二、公開展覽期間公民或團體陳情意見決議詳如綜理表市都委會決議欄。(詳如附表一、附表二)

## 第二案：擬定鳳山市都市計畫車站專用區細部計畫案

決議：

一、除依下列意見修正外，餘照專案小組初步建議意見通過(詳如附錄)。

(一)計畫書內法令依據引用「都市計畫法臺灣省施行細則」者，修正為「都市計畫法高雄市施行細則」。

(二)人工地盤得視未來站區開發實際需要設置，無需於土地使用分區管制要點內明文規範。

(三)土地使用分區管制要點第七條(一)：開發基地建築物興建附設停車空間應依表9-3規定標準設置：

表9-3：各分區建築物附設停車空間設置標準表

土地使用分區	停車空間類別	應附設停車位標準
車站專用區一、三	汽車	每滿 150 平方公尺設置 1 輛
	機車	每滿 120 平方公尺設置 1 輛
車站專用區二	汽車	至少應設置 250 輛
	機車	至少應設置 400 輛

二、公展期間公民或團體陳情意見決議詳如綜理表市都委會決議欄。(詳如附表三)

【附錄】專案小組初步建議意見如下：

- (一) 有關臺鐵局表示希望永久軌上方土地劃為公共設施用地，由地方政府負擔乙節，原則予以尊重其意見，惟為高雄鐵路地下化重大建設之推動，仍應考量市地重劃開發可行性及負擔公平性。
- (二) 為確保合法建物權益及不影響鐵路地下化工程進度，符合下列原則者，得剔除於市地重劃開發範圍外。
1. 原有合法建築物經申請登記有案且形成一完整區段範圍，不致造成區內或區外土地為畸零地者。
  2. 不牴觸本細部計畫公共設施者。
  3. 經剔除後不影響鐵路地下化與市地重劃開發者。
- 經依上述原則檢討後，為利後續市地重劃作業進行，在市地重劃負擔不超過45%之原則下，配合市地重劃開發範圍檢討調整公共設施用地比例。修正後細部計畫內容及市地重劃範圍如附圖所示。
- (三) 有關土地使用分區管制要點除下列意見修正外，餘照公開展覽條文通過。
1. 第二條第二項：刪除本條文。
  2. 第四條：
    - (1)有關車站專用區三（車專三）退縮建築3.規定，為保留設計彈性，修正為鐵路地下結構上方應留設連續性帶狀公共開放空間位置原則如附圖所示，但範圍及內容得由本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會視實際情形討論決定之。
    - (2)車站專用區二（車專二）退縮建築1.規定，為保留設計彈性，修正為南側臨五-85-15M基地應自道路境界線退縮9公尺建築…。
  3. 第六條：因交通部鐵工局配合政策確有先行申請建築使用之需求，故修正為「為配合鐵路地下化鳳山

火車站站區改建計畫，本計畫區車專二經市地重劃主管機關同意後，得先行申請建築使用。」

4. 第七條：有關停車空間部分，請交通部鐵路改建工程局就土地有效利用及大眾運輸導向場站開發觀點研提適當之停車空間需求，並於102年3月10日前與規劃單位及交通局檢討確認後納入計畫書規定。
5. 第九條：刪除本條文。
6. 有關人陳22案臺鐵局人工地盤設置之陳情意見，同意於土地使用管制增列：本計畫範圍內得設置人工地盤。

(四) 交通部鐵路改建工程局建議取消都市設計基準(二)建築管制計畫退縮相關規定乙案，為塑造基地良好環境與綠廊帶整體穿透性及開放空間延續避免壓迫感，仍維持原規定。另有關綠覆率規定，依全市通案性規範修正為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。其餘都市設計基準配合前述土地使用分區管制要點意見修正，並授權規劃單位與都市設計科修正確認。

(五) 公開展覽期間公民或團體陳情案詳如綜理表市都委會專案小組初步建議意見欄。

第三案：變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第二次通盤檢討)案

決議：除提案項次2-內政部都委會審議通過內容第5點，為避免影響整體都市景觀，文字修正為：「世貿用地西側及第五船渠以南之新增公園用地於高雄港區碼頭機能遷移前，得維持原有港埠機能及設施之使用；惟應於本計畫公告發布實施之日起六年內完成遷移」外，餘照提案內容通過。前述文字修正雖經蕭丁訓委員之出席代表於會

中表示反對意見，惟經討論後，仍依該決議辦理。

第四案：變更高雄市(原高雄市地區)都市計畫細部計畫部分地區  
書圖不符通檢案

決議：除依下列意見修正外，餘照公開展覽內容通過。

一、本案由道路用地變更為可建築用地部分，因係屬測量分割、圖說誤差致影響民眾權益，非屬地主開發產生之利得，故免計變更負擔回饋，並於計畫書載明，俾利依循。

二、計畫書柒、事業及財務計畫請敘明道路用地開闢所需經費及來源。

三、公開展覽期間公民或團體陳情意見決議詳如綜理表市都委會決議欄。(詳如附表四)

八、研議案件：

第一案：變更高雄市原都市計畫(前金、新興、苓雅地區)細部  
計畫(部分道路為第四種商業區)案

決議：本案請提案單位財政局就L型道路替代方案，參酌委員意見修正後，逕依都市計畫法定程序辦理。

九、散會：下午6時15分。

附表一

「變更高雄市都市計畫主要計畫學校用地(凹子底地區文小6)為商業區案」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	市都委會決議
1	財政部 國有財產署南區分署	建議主要計畫(第15頁)及細部計畫書(第9頁)開發方式「由土地所有權人以標售、設定地上權或標租等方式辦理;或基於土地坵塊方整利用,得以市地重劃方式辦理。」、負擔計畫第二段「有關上開得採市地重劃方式辦理乙節,應由國有地管理機關依上開規定完成負擔土地無償移轉予本府(高雄市政府),再予辦理重劃事宜。」應一併予以修正刪除。	1. 本案基地內2筆國有學校用地面積約0.48公頃,四周均鄰接高雄市有土地且不鄰路,如依本計畫案變更為第四種商業區,需負擔比例不得少於51.6367%,面積約0.2479公頃(細部計畫書第9頁表四),依高雄市政府變更負擔位置圖示(細部計畫書第10頁圖六),剩餘土地地形並不方正,不利以標售、設定地上權或標租等方式辦理開發。且後續如再採市地重劃方式,市府又表示需先完成負擔土地無償移轉,再予辦理,實有重複負擔之處,對國有土地顯屬不公平。 2. 本案倘有以市地重劃方式整體開發之考量,應以變更都市計畫附帶條件以市地重劃方式辦理,並免徵變更使用分區回饋負擔,或直接以市地重劃之開發方式辦理,以達成都市計畫變更之目的。 3. 另本案倘無優先以市地重劃方式辦理之考量,既本計畫區已計畫全部變更為商業區,且細部計畫亦無須再保留公設用地,則開發方式不宜再採市地重劃辦理,而僅得循國、市有土地交換或合作開發等方式,以期活化土地利用、提升公有資產價值。	建議酌予採納。本案基地經與財政部國有財產署南區分署協商兩方朝以共同合作開發方式辦理。	酌予採納。 採納事項及理由: 本案開發方式,依提案單位建議刪除市地重劃方式改採合作開發,另為保留彈性活化土地利用,增列得以「土地交換」方式辦理。
2	陳進興	陳情變更並拓寬原文小6(原龍華國小)西邊龍文街都市計畫道路,以舒緩第4種商業區所衍生龐大	1. 依據貴府102.1.18高市府都發規字第10230311001號公告公開展覽「變更高雄市都市計畫主要計畫學校用地(凹子底地區文小6)為商業區案」之發展構想:「...建議以TOD導向之發展理念,變	1. 本案基地四面臨路,東側、南側為主要道路40公尺之博愛路及30公尺之大順路,北側為次要道路之20公尺神農路,且周	未便採納。 理由: 1. 本案基地四面臨路,東側、南側為主要道路40公尺之博愛路及30公尺之大順

		交通流量，建議將龍文街單邊向東變更拓寬為 20 公尺。	<p>更劃設為商業區以作為大眾運輸場站之核心商業發展區，並串連延伸博愛路商業廊帶，打造具都心中心商業軸之消費活動機能，為本地區注入朝氣活力」，將引進百貨商場、電影城、辦公、餐廳、旅館等高強度活動之行業，合於先敘。</p> <p>2. 目前第 4 種商業區面積 3.85 公頃，預估未來經營者將申請容積移轉 30%，再加上開放空間容積獎勵 20%，則總樓地板面積粗估 <math>3.85 * 630\% * (1+0.3+0.2) = 363,825</math>，約 36 萬 <math>m^2</math>，恐將衍生龐大交通流量，分派至基地周圍道路(如圖 1)，尤其現有龍文街都市計畫道路寬度僅 12 公尺(如圖 2)，無法負荷交通流量，龍文街西面住宅之居民必然遭受重大交通衝擊，為防患未然，陳情建議將龍文街單邊向東變更拓寬為 20 公尺，以舒解交通流量。</p>	<p>邊設有捷運及輕軌場站，交通配套已屬完善，可疏解衍生車流、人流。</p> <p>2. 本案現已規定臨龍文街退縮 6 公尺以上建築，該基地未來建築開發須經都設會審議，並視實際開發情形，如達到應辦理交通影響評估之門檻，依規定提交交通影響評估報告供交通局審查。</p>	<p>路，北側為次要道路之 20 公尺神農路，且周邊設有捷運及輕軌場站，交通配套已屬完善，可疏解衍生車流、人流。</p> <p>2. 本案現已規定臨龍文街退縮 6 公尺以上建築，該基地未來建築開發須經都設會審議，並視實際開發情形，如達到應辦理交通影響評估之門檻，依規定提交交通影響評估報告供交通局審查。</p> <p>3. 為降低本案開發對龍文街造成之交通影響，基地面臨龍文街建築退縮 6 公尺，其中至少 3 公尺作為車道使用。</p>
3	李瑞玫	建議拓寬原龍華國小西側龍文街，以減緩因變更學校用地為第四種商業區造成的交通及環境壓力。	<p>1. 龍文街目前為 12 米計畫道路，文小 6 變更為第四種商業區後，12 米龍文街兩側均為第四種商業區，未來兩側開發均可申請容積移轉 30%，如此高容積的開發卻由僅僅 12 米的龍文街承受龐大的交通流量實不合理，建議拓寬龍文街為 20 米計畫道路。</p> <p>2. 原龍華國小為學校用地，變更為商業區之後建蔽率由 40% 變為 60%，法定空地減少，將來可綠化面積減少，建議於龍文街拓寬時再增設 4 米以上之綠帶，以維護該區域之都市環境品質。</p>	併編號 2 研析意見。	<p>未便採納。</p> <p>理由：</p> <p>1. 本案基地四面臨路，東側、南側為主要道路 40 公尺之博愛路及 30 公尺之大順路，北側為次要道路之 20 公尺神農路，且周邊設有捷運及輕軌場站，交通配套已屬完善，可疏解衍生車流、人流。</p> <p>2. 本案現已規定臨龍文街退縮 6 公尺以上建築，該基地未來建築開發須經都設會審議，並視實際開</p>



					<p>發情形，如達到應辦理交通影響評估之門檻，依規定提送交通影響評估報告供交通局審查。</p> <p>3. 為降低本案開發對龍文街造成之交通影響，基地面臨龍文街建築退縮 6 公尺，其中至少 3 公尺作為車道使用。</p>
--	--	--	--	--	--

附表二

## 「擬定高雄市都市計畫地凹子底地區(原文小6)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	徐瑋澤	<p>1. 本案變更商業區後，宜以一宗整體開發，並以複合機能(含商業、旅宿、辦公、住宅等機能)開發，以滿足TOD發展需求。</p> <p>2. 本案設定地上權開發或標售時，請納入需與捷運R13凹子底站、輕軌環狀線C24共構要求，地下室需與R13聯通，並以天橋或地下道方式立體聯通C24站。請主管單位協調捷運公司工程界面相關事宜。</p> <p>3. 本案都市審查時，宜列入更嚴格的大眾運輸友善計畫，以及留置更高比率開放空間供市民使用，詳細規範，宜由都審委員會規定之。</p>	<p>1. 如計畫書內容：「依據本市未來商業發展構想，商業區規劃應結合TOD大眾運輸系統導向之都市空間發展架構，滿足地方發展觀光休閒商業之型態及面積需求，…，以落實捷運場站周邊土地使用高強度的發展型態。」而綜合各國學者如White、Bernick等人理論，TOD有下列特性：</p> <p>(1)TOD必須在有相當人口密度的地方實施，方能鼓勵民眾使用大眾運輸。</p> <p>(2)住宅區、工作區及零售商店必須散佈在運輸系統沿線。</p> <p>(3)TOD必須包括各種都市活動及工作和購物，且均需在步行可及之範圍內。</p> <p>(4)TOD之計畫必須建構在棋盤式的運輸系統上，而非一般郊區中主要幹道、次幹道和地區街道所形成的道路系統。</p> <p>(5)大部分以TOD概念設計的都市，均配合良好都市景觀設計，來鼓勵民眾使用大眾運輸系統，避免使用小汽車。</p> <p>捷運紅線R13凹子底站附近，目前已有堪稱便利之大眾運輸，且未來為與輕軌環狀線交會站，可做為北高雄發展之商業核心。過去凹子底農十六開發時，曾有市政副都心之規劃，唯受時空限制，大片商四土地幾乎完全成為新興住宅區，因而本案有作為凹子底區域中心之必要性，並串連東側義聯集團投資案與北側巨蛋商圈。其重要性，如同大阪難波車站開發案(Namba Parks)，東京六本木地區開發案(Roppongi Hills, Tokyo Midtown)、夕留潮邊開發案等，可作為都心活化與強化大眾運輸沿線發展之指標。</p> <p>故宜盡速引進資金，鼓勵潛在投資者組成團隊，以一宗土地進行大規模開發。而為了讓本案能滿足各</p>	<p>1. 建議酌予採納。本案基地與周邊大眾運輸系統連結乙節，於細部計畫書之「土地使用分區管制及都市設計基準」內，增列一點：「基地開發應考量與捷運、輕軌及公車等大眾運輸系統之接駁設計，並充分考量重要大眾運輸節點所需之活動廣場及人行空間配置」規定。</p> <p>2. 有關建議以一宗整體開發乙節，因本案基地規模達3.85公頃，考量市場機制及保留開發彈性，建議不予規定。</p> <p>3. 其餘設置公共腳踏車站、縮減農十六全區路外停車格及強制機車退出騎樓等乙節，因無涉都市計畫變更，建議不予討論。</p>	<p>酌予採納。</p> <p>採納事項及理由：</p> <p>1. 本案同意依規劃單位所提內容：「基地開發應考量與捷運、輕軌及公車等大眾運輸系統之共構接駁設計，並充分考量重要大眾運輸節點所需之活動廣場及人行空間配置」，納入土地使用分區管制要點及都市設計基準予以規範。</p> <p>2. 有關建議以一宗整體開發乙節，因本案基地規模達3.85公頃，考量市場機制及保留開發彈性，不予規定。</p> <p>3. 其餘設置公共腳踏車站、縮減農十六全區路外停車格及強制機車退出騎樓等乙節，因無涉都市計畫變更，不予討論。</p>

			<p>項都市活動機能，可容許部分容積做為住宅開發，唯比例宜予以限制於 1/4 以下，並規定低樓層全數做為商業機能使用，不得投機取巧，以事務所名義行開發住宅之實。</p> <p>2. 為符合無縫接軌及全天候使用目標，大型開發案宜與捷運站體直接共構，以使用者導向之出發想法，盡量便利市民使用，本市與捷運紅線通車後，大型商業開發案相對不足，連帶影響捷運運量，就算是捷運鄰近開發案，如漢神巨蛋商場，也沒有直接和捷運站立體聯通，於夏季炎熱、暴雨等本市氣候帶常見惡劣天候時，將影響使用意願與便利性，亦不利於培養使用習慣。根據詢問捷運公司指出，R13 站體仍留有過去預定與捷運藍線共構空間，目前作為辦公室使用，另外捷運 1 號出口下方商店區，緊臨舊龍華國小，技術上將連續壁打通連接開發案地下層與 R13 站體並無問題(略圖一)。過去商場聯通案例，除先進國家如日本外，台北市亦有類似案例，亦不乏將原有出口移入新開發案內(如市府轉運站)，為貫徹 TOD 理念，本開發案宜比照辦理。而在輕軌 C24 站設計與建設時，由於該站為平面站體，宜一併設計立體聯通道(如從建物本身二樓興建天橋和電梯、電扶梯設施立體聯通，或由藍線轉乘區挖掘地下道至該站月台地下連通，略圖二)，避免人潮穿越大順路，造成不便，而完全立體化的轉乘，亦有助人潮帶入商場，促進商機，此部分經費，宜協調開發商支付，而由市府協調相關局處與捷運公司協助辦理。</p> <p>3. TOD 理念開發案中，宜誘導民眾使用大眾運輸，避免使用私有運具。然現有法令規定，大型開發案需滿足一定停車位需求，其中邏輯不免有所衝突。在法令無法修改下，宜對本案之大眾運輸促進方案以更嚴格標準檢視之，包含強行設置公共腳踏車站(站距過近不是不設置之藉口，在人潮增加時高設站密度具備替代彈性)，優先考慮行人動線等。</p>		
--	--	--	--	--	--

			<p>市府並應配合縮減農十六全區路外停車格，強制機車退出騎樓，並嚴加拖吊。</p> <p>而由於本案是由學校用地變更而來，過去有相當之開放與遊憩機能，未來商業開發後，宜一併考慮，例如強制申請開放空間獎勵並將所有開放空間配置在明顯，可及位置，且不得干涉鄰里使用。而屋頂綠化等設施，宜開放所有民眾使用，甚至如大阪 Namba Parks 般，形成車站旁之立體公園。</p>		
--	--	--	--	--	--

附圖 修正後鳳山車站細部計畫內容及市地重劃範圍

使用項目		計畫範圍		重劃範圍		
		面積 (公頃)	比例(%)	面積 (公頃)	比例(%)	
土地使用分區	車站專用區	車專一	0.9565	8.81	0.9565	12.01
		車專二	1.83	16.86	1.8300	22.97
		車專三	2.6282	24.21	2.3897	30.00
		車專四	0.2398	2.21	-	-
		車專五	0.2098	1.93	-	-
		車專六	0.0351	0.32	-	-
	小計	5.8994	54.34	5.1762	64.98	
公共設施用地	綠地(帶)	1.4255	13.13	0.3670	4.61	
	廣場用地	0.3277	3.02	0.3277	4.14	
	道路用地	3.2043	29.51	2.0948	26.29	
	小計	4.9575	45.66	2.7895	35.02	
總面積		10.8569	100.00	7.9657	100.00	



附表三

## 「擬定鳳山市都市計畫車站專用區細部計畫案」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	市都委會專案小組初步建議意見	市都委會決議
1	鄭運聰	本人所有鳳山區文英段 470 地號土地拒絕參與本案	民國 50 年代，家父鄭清耀就向臺灣鐵路管理局承租前揭土地做為鳳山鐵路承攬運輸公司之事務所，建築竣工日期為 61 年 6 月 20 日，建號 590 號，門牌是現今曹公路 60 號，為合法商業用途之建築物。後臺灣鐵路管理局將營業用地改為非營業用地，並將土地轉賣給正估用及合法使用者，因此該筆土地在 66 年 6 月 1 日完成買賣過戶登記為家父所有，歷經 4、50 年演變該棟建築物已是商業用途之透天建築。 本人自幼目睹父母在該筆土地經營鐵路承攬運輸艱苦過程，今繼承成為土地所有權人，對父母當年奮鬥打拚及對該筆土地建築保存，有相當重要意義。若參與都市計畫，土地將遭徵收，本人權利定會受到極大損失，經詳細考慮，本人拒絕參與本案都市計畫。	本細部計畫係以市地重劃方式開發，由全部土地所有權人共同負擔公共設施及開發費用後，分回可建築用地，非以一般徵收方式辦理。	鳳山車站專用區細部計畫係為配合高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫，原則應整體規劃開發，消除原鐵路站區之阻隔，營造地區再活化契機，部分民眾對於自身重劃權益之疑慮，請市府於辦理市地重劃時妥與民眾溝通協調。	照市都委會專案小組初步建議意見通過。
2	鄭清耀	本人所有鳳山區文英段 447、448、448-1、449、450 地號等 5 筆土地拒絕參與本案	民國 50 年代，本人就向臺灣鐵路管理局承租前揭土地做為鳳山鐵路承攬運輸公司之事務所，直到 66 年 6 月 1 日正式向該局購買該等土地，並完成買賣過戶登記，成為土地所有權人至今。 若參與都市計畫，土地將遭徵收，本人權利定會受到極大損失，經詳細考慮，本人拒絕參與本案都市計畫。	本細部計畫係以市地重劃方式開發，由全部土地所有權人共同負擔公共設施及開發費用後，分回可建築用地，非以一般徵收方式辦理。	同編號 1。	照市都委會專案小組初步建議意見通過。
3	交通部鐵路改建工程局	1. 請說明第九章土地使用分區管制要點第二條車站	1. 第九章第二條：「車站專用區內非屬車站及附屬設施之商業使用建築總樓地板面積，不得超過	1. 建築樓地板面積定義請本府工務局建管單位說明。 至於總樓地板面積規劃	1. 刪除土地使用分區管制要點第二條第二項條文。	除下列意見外，餘照市都委會專案小組初步建議意見通過。

<p>專用區內商業使用建築總樓地板面積計算方式。</p> <p>2. 請說明第九章第三條，表 9-1 車站專用區使用強度，是否影響報院核定建設計畫各單位出資比例。</p> <p>3. 請說明第九章第五條，是否可參考「高雄都會區大眾捷運系統禁限建範圍內列管條件管理作業要點」增列車專三禁限建管制條件。</p> <p>101.8.1 來函補充：</p> <p>4. 請說明第九章第四條，表 9-2 車站專用區退縮建築規定及第十章都市設計基準(二)建築管制計畫是否可以取消或放寬。</p> <p>5. 第九章第七條，表 9-3 停車空間設置標準是否可依環境條件及使用者特性做適度放寬或最適規模留設？</p> <p>6. 車專三配合鐵路地下化將設置隧道進</p>	<p>其建築總樓地板面積二分之一。」所述建築總樓地板面積是指扣除車站及附屬設施後計入容積的總樓地板面積，抑或是無論計入容積計算與否的所有建築總樓地板面積？如果建築總樓地板面積定義是含車站及附屬設施的樓地板面積，因地下化後的鳳山車站位於車專區二，其地下建築(月台層)範圍是超出地上的車專二基地範圍，所以管制的標準是否以車專二基地面積投影至地下範圍的建築樓地板面積計算？</p> <p>2. 第九章第三條，表 9-1 車專一使用強度低於規劃階段和擬定細部計畫階段、車專二的容積率 250%雖與規劃階段強度相同，但因都市計畫變更後，車專區一面積：10503m<sup>2</sup>(綜規：9930m<sup>2</sup>，擬定細部計畫：11451m<sup>2</sup>)車專區二面積：16971m<sup>2</sup>(綜規：18300m<sup>2</sup>，擬定細部計畫：18401m<sup>2</sup>)曹公/文衡路車專一二側新增廣場用地面積：823m<sup>2</sup>，南北側計畫道路均為 15m，西側道路 15m，以綜規總面積比較差異為縮小車專二的面積及降低車專一二之開發強度，是否影響已報行政院核定之建設計畫各單位出資比例？</p> <p>3. 第九章第五條，是否可參考「高雄都會區大眾捷運系統禁限建範圍內列管條件管理作業要點」增列車專三禁限建管制條件。以維護車專三下方隧道未來不受開發建設工程影響其鐵路營運之安全。</p> <p>101.8.1 來函補充：</p>	<p>原意係依建管相關規定計入樓地板面積之各項使用面積加總。</p> <p>2. 依行政院核定「高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫」內容並無因應地區交通特性施予特別截角，故面積略大於本細部計畫，建議調整車專一、二界線，以補足車專二面積。</p> <p>3. 車專三已於土地使用分區管制要點第 4 條訂定：地下連續壁上方應留設 12 公尺寬之連續性帶狀公共開放空間，請鐵工局提供鐵路地下化工程地下連續壁上方之安全範圍，以利日後辦理重劃土地分配。</p> <p>4. 其餘都市設計建議惠請都設科表示意見。</p>	<p>2. 同意修正車專二面積為 1.83 公頃，以符合院核定內容，避免影響臺鐵局所需負擔自償性經費。</p> <p>3. 修訂土地使用分區管制要點第四條有關車站專用區三(車專三)退縮建築 3. 規定，為保留設計彈性，修正為鐵路地下結構上方應留設連續性帶狀公共開放空間位置原則如附圖所示，但範圍及內容得由本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會視實際情形討論決定之。</p> <p>4. 土地使用分區管制要點第七條有關停車空間部分，請交通部鐵路改建工程局就土地有效利用及大眾運輸導向場站開發觀點研提適當之停車空間需求，並於 102 年 3 月 10 日前與規劃單位及交通局檢討確認後納入計畫書規定。</p> <p>5. 都市設計基準有關綠覆率規定，依全市通案性規範修正為建築基地不分規模應予綠化，其檢討計算依「建築基</p>	<p>2. 土地使用分區管制第七條(一)：開發基地建築物與建附設停車空間應依表 9-3 規定標準設置：表 9-3：各分區建築物附設停車空間設置標準表</p> <table border="1" data-bbox="1268 481 1460 1041"> <thead> <tr> <th>土地使用分區</th> <th>停車空間類別</th> <th>應附設停車位標準</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">車站專用區一、三</td> <td>汽車</td> <td>每滿 150 平方公尺設置 1 輛</td> </tr> <tr> <td>機車</td> <td>每滿 120 平方公尺設置 1 輛</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">車站專用區二</td> <td>汽車</td> <td>至少應設置 250 輛</td> </tr> <tr> <td>機車</td> <td>至少應設置 400 輛</td> </tr> </tbody> </table>	土地使用分區	停車空間類別	應附設停車位標準	車站專用區一、三	汽車	每滿 150 平方公尺設置 1 輛	機車	每滿 120 平方公尺設置 1 輛	車站專用區二	汽車	至少應設置 250 輛	機車	至少應設置 400 輛	<p>土地</p>
土地使用分區	停車空間類別	應附設停車位標準																
車站專用區一、三	汽車	每滿 150 平方公尺設置 1 輛																
	機車	每滿 120 平方公尺設置 1 輛																
車站專用區二	汽車	至少應設置 250 輛																
	機車	至少應設置 400 輛																

	<p>排氣通風口位置如附圖紅色方塊處，未來突出地面約 50 米平方大小的通風口量體，該位置土地使用是否應納入土管要點中？並規範未來開發應考量此通風口做建築設計。</p> <p>7. 第十章都市設計基準(一)開放空間管制規定 3. 及 4. 綠覆率因地下車站建築特性及環境特性恐導致覆土不足難以達成 75% 標準，是否取消或放寬其規定？</p>	<p>4. 第九章第四條，表 9-2 車站專用區退縮建築規定車專二部分因相較於規劃階段和擬定細部計畫草案階段基地面積縮小，車專區二面積：16971m<sup>2</sup>(綜規：18300m<sup>2</sup>，擬定細部計畫：18401m<sup>2</sup>)、車專二的容積率 250%雖與規劃階段相同，但因基地縮小實能建築樓地板面積將再因退縮規定而縮小，影響原地主台鐵局於行政院核定的商辦空間開發面積！第十章(二)1. 車專一、二…(略)上述開放空間兩側建築應於地面四層起或 18 公尺以上之樓層依圖 10-2 量體退縮 6 公尺。第四層起建物總投影面積不得大於基地面積之 40%，如圖 10-3 之規定，將影響行政院核定車站開發大樓高度及為要符合台鐵局商辦開發樓地板面積勢必超出核定的建設經費！是否可以取消或放寬此一規定？</p> <p>5. 南部的開發規模及衍生停車特性是否要用建築技術規則單一標準以一概全？目前車站開發大樓為公有建築依建技還要加倍附設停車位，因此設計汽車位達 524 席，機車位 331 席，為地上 7 層，地下 4 層；且尚未加入規劃階段車站衍生的停轉乘需求汽車 95 席及機車 270 席，如需完全符合上述要求將多增加車專二開挖至地下 5 到 6 層，除經費超出核定建設預算外，未來可能成為最大的蚊子停車場並拖累台鐵局營運管理維護的成本，所以是否可</p>	<p>地綠化設計技術規範」辦理。其餘都市設計基準配合前述土地使用分區管制要點意見修正。</p>
--	---	---	---



			<p>依環境條件及使用者特性做適度放寬或最適規模留設？</p> <p>6. 車專三配合鐵路地下化將設置隧道進排氣通風口位置如附圖紅色方塊處，未來突出地面約 50 米平方大小的通風口量體，該位置土地使用是否應納入土管要點中？並規範未來開發應考量此通風口做建築設計。</p> <p>7. 第十章都市設計基準 (一) 開放空間管制規定 3. 及 4. 綠覆率因地下車站建築特性及環境特性恐導致覆土不足難以達成 75% 標準，是否取消或放寬其規定？</p>			
4	楊獻欽	為確保所有權人權益，請依法徵得同意後，始可辦理，並不得損其權益。	本人所有房屋座落鳳山區曹公路 62 號門牌。	轉請地政局依市地重劃相關規定辦理。	同編號 1。	照市都委會專案小組初步建議意見通過。
5	莊三雄	請於綠一用地上開闢道路。	廣三用地未有道路能通達車專二，請於新庄子段 124-26 地號土地開闢道路。	---	維持原計畫。(所陳位置非屬本細部計畫範圍，開闢道路之建議納入鳳山都市計畫第三次通盤檢討案規劃參考。)	照市都委會專案小組初步建議意見通過。
6	曾天生	反對拆屋(鳳山區和平路 51 號)	房屋只有一間拆了沒地方住，反對到底。	和平路南側原住戶並無抵觸都市計畫，請地政局依重劃相關規定協助住戶辦理原地保留，減少爭議。	為確保合法建物權益及不影響鐵路地下化工程進度，符合下列原則者，得剔除於市地重劃開發範圍外，並請規劃單位就公民或團體陳情剔除市地重劃範圍部分逐案檢視原則是否有修正之必要。 1. 原有合法建築物經申請登記有案且形成一完整區段範圍，不致造成區內或區外土地為畸零地者。 2. 不抵觸本細部計畫公共設施者。 3. 經剔除後不影響	照市都委會專案小組初步建議意見通過。

					鐵路地下化與市地重劃開發者。	
7	劉轟炅	反對拆屋(鳳山區和平路63號)	房屋只有一間拆了沒地方住。	和平路南側原住戶並無抵觸都市計畫，請地政局依重劃相關規定協助住戶辦理原地保留，減少爭議。	同編號6。	照市都委會專案小組初步建議意見通過。
8	潘進富	反對拆屋(鳳山區和平路13號)	房屋只有一間拆了沒地方住。	和平路南側原住戶並無抵觸都市計畫，請地政局依重劃相關規定協助住戶辦理原地保留，減少爭議。	同編號6。	照市都委會專案小組初步建議意見通過。
9	潘惠根	建議興建住宅以成本價平價售予無自用住宅之拆遷戶。 1. 建築之大小以三房兩廳二衛至六房X廳X衛。在計畫前由符合資格之被拆遷戶按人口多寡申請登記之。 例：三口之家三房兩廳二衛即可。 2. 經費來源 (1) 一般無住宅拆遷戶： A. 可以將鐵工處給付之土地徵收費，及房屋拆遷補償費，支付之。 B. 如有不足由政府協助向銀行低利貸款。 (2) 低收入拆遷戶： A. 以地鐵工程處給付之土地徵收費及拆遷房屋補償金支付之。 B. 不足款請政府補助之(該種被拆遷戶無力負擔貸款，政府可	開發鳳山火車站計畫，是福國利民繁榮地方的好計畫，我們很贊成；但我們這些被拆遷戶，是首當其衝的犧牲者。我們即將失去賴以維生的土地與家園(鳳山區文英段1049地號土地)，也是這個計畫的第一個犧牲者，而未來的享受者則是社會另一批人，總不能把他們的幸福快樂完全建築在我們的痛苦上。	---	維持原計畫。(所陳位置非屬本細部計畫範圍，查其分區為住宅區。)	照市都委會專案小組初步建議意見通過。

		<p>在鐵路地下化所增之土地及地價內抽用之)以照顧弱勢族群。</p> <p>3. 商業區及市場店舖、攤位，優先租售予拆遷戶。</p> <p>4. 申請住宅建築戶如為配合地鐵施工時程，住宅尚未完工，必須向外租屋，所需租金亦由政府補助(金費來源比照補助低收入戶)。</p>				
10	陳張麗香	<p>本人居住於此已達 30 年之久(鳳山區曹公路 133 巷 12 號)，若需辦理徵收，請准予依相關規定免計公共設施用地負擔及全部負擔，以照顧弱勢市民。</p>	<p>1. 鐵路局似乎未遵照相關法令辦理徵收之程序。</p> <p>2. 博愛路開闢變成彎路，且都使用民宅土地，有強佔民地未依相關法令規定先使用國有土地之規定。</p>	---	<p>請於計畫書內敘明重劃範圍內現行計畫屬住宅區之土地，辦理市地重劃時，免計公共設施用地負擔，且得減輕其一部分或全部之費用負擔，減輕比例授權重劃主管機關依市地重劃相關法令規定辦理。上述免計及減輕之重劃負擔應由重劃區內其他土地所有權人負擔。</p>	<p>照市都委會專案小組初步建議意見通過。</p>
11	張愛珠	<p>維持和平路南側現有 RC 建築完整房舍(鳳山區和平路 67 號)，不宜列入重劃區。</p>	<p>1. 強烈維護居民於現地既有安居之權利及寧靜完整生活空間。</p> <p>2. 既有 RC 建築房舍仍屬極為完整排列、市容美觀整潔、可用年限仍甚長久之合法建築，屬於對市政有正面貢獻之建物，不應移除，耗損地球資源，擾亂居民既有安定滿足的生活秩序。</p> <p>3. 鳳山火車站既有腹地仍甚寬闊，並不影響鐵路地下化工程之進行。地下化後，車站大樓稍加調整後，南北向道路之</p>	<p>和平路南側原住戶並無抵觸都市計畫，請地政局依重劃相關規定協助住戶辦理原地保留，減少爭議。</p>	<p>同編號 6。</p>	<p>照市都委會專案小組初步建議意見通過。</p>

			<p>連通工程(曹公路與文衡路)必也無任何困難，仍可達成南北貫通、通暢交通、活化市政之目標。前述區域 RC 建物完全不影響整體工程。</p> <p>4. 細部計畫並無明述車專三住商複合區之明確計畫及執行方式及完成時程，如何保障現地居民於現地既有安居之權利及生活空間，又重劃期間如何有效合理良好安頓現地居民生活需求？如何讓居民有信任感？</p> <p>5. 細部計畫住宅面積縮減比例最大，卻保留工業區，機關用地鐵路及車站用面積縮小甚小。原住宅區面積是全屬私人所有或部分屬公家所有？為何不縮減機關用地而大量縮減住宅面積？此情況下，如何保障現地居民土地面積所有權不受影響？</p> <p>6. 細部計畫未說明如何保障現地居民既有土地使用面積權利不受影響，且居住容積、擴建空間亦不受影響之情況下，更難以同意安居樂業便利之生活空間受此巨變，臺北文林苑事件過程期望勿在此重劃案發生。</p>			
12	陳文華	有關本市鳳山區車站專用區細部計畫內之私人土地(鳳山區曹公路 129 巷 5 號)若仍需依計畫辦理徵收、重劃，陳請准予免計公共設施用地負擔及全部之費用負擔。	<p>1. 為本市鳳山區火車站地區之繁榮理應配合辦理。</p> <p>2. 惟查本計畫曾於 93 年辦理通盤檢討時經內政部第 577 次會議審查決議，附帶條件：「車站專用區應另行擬定細部計畫，含配置適當之公共設施與擬具具體公平合理事業及財務計畫並於本通盤檢討案發布實施五年內完成細部計畫規劃」。如今已逾越 5 年之期限，其辦理之正</p>	---	<p>基於公共設施負擔一致性與土地增值回饋差異性，請於計畫書內敘明重劃範圍內原計畫屬商業區或住宅區之土地，辦理市地重劃時，比照 99 年 3 月 2 日公告實施之「擬定高雄市都市計畫細部計畫(配合交通部「臺鐵捷運化—高雄市區鐵路地下化計畫」)案(第二階段：站</p>	照市都委會專案小組初步建議意見通過。

		<p>當性可行嗎？</p> <p>3. 本地區鐵路地下化經鐵改局表示已於 96 年 11 月 12 日奉行政院經建會核定在案，為查該局於 98 年 8 月 5 日以鐵工規字第 0980009841 號函訂於 98 年 8 月 14 日上午 10 時於鳳山市公所大禮堂依據土地徵收條例第 10 條及其施行細則第 10 條規定辦理公聽會，是否與土地徵收條例第 10 條之規定不符，且也未依規定通知土地所有權人及利害關係人出席。又其原來規劃之鳳山火車站之位置是否與說明四設置車站之位置相同？請明察。</p> <p>4. 該需用土地單位又於 101 年 6 月 27 日以鐵工規字第 1010009675 號函邀請相關單位於 101 年 7 月 20 日於鳳山區公所依據土地徵收條例第 10 條規定辦理公聽會，該案經鐵改局稱業於 99 年 12 月經行政院核定通過在案，何以再次辦公聽會，令人起疑竇。且亦未依土地徵收條例第 10 條：「需用土地人於事業計畫報請目的事業主管機關許可前，應舉行公聽會，聽取土地所有權人及利害關係人之意見。…」之規定通知土地所有權人及利害關係人出席。並依土地徵收條例施行細則第 10 條規定之應辦理事項之事由「於其網站張貼公告及刊登政府公報或新聞紙及在公聽會中說明興辦事業概況、展示相關圖籍及說明事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性，並聽取土地所有權人及利害關係人之意見」。顯然背離舉辦公聽會之意義。</p> <p>5. 本計畫從博愛路連接專</p>		<p>區及站東)計畫書」案例，免計公共設施用地負擔，且得減輕其一部分或全部之費用負擔，減輕比例授權重劃主管機關依市地重劃相關法令規定辦理。上述免計及減輕之重劃負擔應由重劃區內其他土地所有權人負擔。</p>	
--	--	---	--	--	--

			<p>區內之道路竟然配合鐵路局需求之土地開闢，竟然變成一曲斜之道路，難道是所謂之「富人路」嗎？該路段理應截彎取直以符合需求，更何況鐵路局除興建站體之外，尚留有大片之土地，理應依據土地徵收條例第 3-1 條規定：「…優先使用無使用計畫之公有土地或國營事業土地」來規劃公共設施，不應強拆民房、強徵民地來配合該局之非法要求。</p> <p>6. 本人之先人於民國 36 年即設籍於此地，房屋經過合法申請建造於此已達 30 年之久，為配合都市之繁榮理應配合辦理。但需用土地單位不應為本身之利益強行擴大提出需求範圍，在留下大片土地做為商業用途彌補開發之經費，然卻由弱勢之小老百姓買單，情何以堪。故本計畫之實施，敬請市府單位本於同理心，查察需求單位若有不合法令之處，應予補正。若程序合法應為市民爭取合理之補償，相信可消除民怨促進計畫之推動。</p>			
13	涂育豪	車專三地主希望保留原土地坪數。	重劃區總面積 10.85 公頃土地以公有佔多數，建議先規劃為公共設施，私有土地地主 1 佰多戶希望保有原土地坪數蓋屋，並願繳交重劃費用，讓工程順利進行。	---	同編號 10。	照市都委會專案小組初步建議意見通過。
14	王上文	請協助評估本人土地(鳳山區文英段 426 地號)重劃分配結果。	本人土地以及共同購買作道路使用土地(原所有人趙慶瑞、趙惠美)經重劃後分配，因面積較少改建困難，請協助評估。	---	維持公展草案。(請地政局辦理重劃時妥為考量，對於面積較小者協助地主辦理合併分配。)	照市都委會專案小組初步建議意見通過。
15	蔡田川	本人土地(鳳山區中正路 245、247 號)拒絕重劃。	1. 沒有規劃配套措施及土地價值交換計畫。 101.8.31 補充理由 2. 本人土地自日本時代即屬商業區，所以拒絕重劃。	---	請於計畫書內敘明重劃範圍內現行計畫屬商業區之土地，辦理市地重劃時，免計公共設施用地負擔，且得減輕其一部分或全部	照市都委會專案小組初步建議意見通過。

					之費用負擔，減輕比例授權重劃主管機關依市地重劃相關法令規定辦理。上述免計及減輕之重劃負擔應由重劃區內其他土地所有權人負擔。	
16	前建築師事務所許志誠建築師翁谷世等 31 人	建議本計畫範圍應尊重住民意願，兼顧人民權益及整體規劃開發需要，導入都市更新事業計畫重建區辦理方式，減輕民眾開發負擔及政府財政支出、創造土地價值與效益、提升都市空間品質，營造具鳳山特色的城鄉風貌。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 都市發展固然重要，小市民的安居樂業之生活權益及也應受到保障。</li> <li>2. 本計畫應避免斷然以推土機式重劃方式，將生活於本地區數十年、擁擠有土地及合法建物所有權之住民賴以維生之生財工具、家園及生活型態中斷導致無以維生，還得自行籌措重劃後重建家園之龐大經費。</li> <li>3. 計畫區東側博愛路為配合台鐵站體位置導致規劃路型曲折，未能截彎取直連接華山街。且西側道路無聯外道路，恐造成日後交通瓶頸影響住民居住品質。</li> <li>4. 本次公開展覽說明會未援「依平均地權條例第六十一條規定辦理市地重劃作業注意事項辦理市地重劃作業注意事項」規定：「先行辦理重劃後土地試分配以掌握應拆遷建築物位置及戶數，作為舉辦意願調查說明會之參考資料。」請主辦機關先行辦理重劃後土地試分配重行召開說明會，以供重劃區內土地所有權人於資訊公開透明情形下考量參與重劃意願，以消弭政府黑箱作業之疑慮。</li> <li>5. 依現行都市計畫土地使用分區管制要點：住宅區建蔽率可達 60%，容積率可達 240%；商業區建蔽率可達 70%，容積率可達 420%。重劃後「車專三」規定建蔽率</li> </ol>	本計畫以市地重劃整體規劃開發，並輔以都市設計方式，一樣能創造土地價值與效益、提升都市空間品質，營造具鳳山特色的城鄉風貌。	照規劃單位研析意見通過。	照市都委會專案小組初步建議意見通過。

		<p>為 50%以下，容積率為 250%以下，且應自道路境界線退縮 5 公尺建築，面臨廣場部分須退縮 6 公尺建築；另「車站專用區內非屬車站及附屬設施之商業使用建築總樓地板面積，不得超過其建築總樓地板面積二分之一。」請主辦機關說明重劃土地分配計算基準如何確保住民原有權益不致於受限與縮減？並納入前條陳述意見辦理重劃後土地試分配。</p> <p>6. 為營造鳳山特色的城鄉風貌、並引入複合式住宅及商業設施提高土地價值、創造土地所有權人最大效益(容積獎勵、稅賦減免、土地價值提高、環境品質提昇)、帶動鳳山區域經濟發展，應有較具體之整體開發計畫。唯本計畫內容似僅為開闢公共設施而重新分配土地，日後整合不易，不利全區整體規劃彈性及地區發展。唯考量鐵路地下化及車站站體建設期程，本計畫應保障本區重劃後仍可申請劃定為都市更新單元之權益，以導入都市更新實施機制。</p> <p>7. 本計畫應明列能反映市場行情之搬遷補助費用、營業損失補償、安置房屋補助費用或提供臨時安置地點。</p> <p>8. 建議市府切勿便宜行事貿然重劃，錯失導入都市更新事業計畫彈性實施機制之契機，開都市發展之倒車。</p> <p>101.12.3 來函補充:</p> <p>9. 查鳳山地區鐵路地下化工程計畫，已於 96 年 11 月 12 日獲行政院經</p>			
--	--	--	--	--	--



			<p>建會核定在案。惟未依土地徵收條例第 10 條…於事業計畫報請目的事業主管機關許可前，應舉行公聽會…之規定辦理。本計畫曾於 93 年辦理通盤檢討時經內政部第 577 次會議審查決議，附帶條件：「車站專用區應另行擬定細部計畫，含配置適當之公共設施與擬具具體公平合理事業及財務計畫並於本通盤檢討案發布實施五年內完成細部計畫規劃」。已逾越 5 年之期限，其辦理之正當性有待商榷。</p> <p>10. 目前擬辦理徵收之鐵路局車站計畫與當時 99 年核准之設計圖並不相符。且該局竟強行規劃將其所有土地(包含已通行近五十年之既成道路)劃為車站專用區內，使得車站環狀道路需用之土地需強徵合法建築之民宅來配合開闢道路。其規劃之「站體」出地面後竟向南側偏移，何以該局未將站體之樑柱沿連續壁直上卻向南偏，又於南側興建地下四層之停車場，致需強拆民房、強徵民地來配合該局興建車站區之道路，損害市民之權益至鉅，卻留下整片素地之「車專一」(為鐵路局重劃後分為之土地)土地達 1.0503 公頃之商業區用地。建議鐵路局車站站體位置以公部門用地優先規劃(如東北側國防部軍備局用地)以免擾民。</p> <p>11. 公告公開展覽內容載明，重劃後「車專三」土地為安置開發後之土地所有權人，計畫內容似僅為開闢公共設施而</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>重新分配土地，土地細分結果日後整合不易，不利全區整體規劃彈性及地區發展。況且「車專三」屬大型街廊，參加重劃土地所有權人換得土地恐將愈形狹長，不利於日後開發。</p> <p>12. 為兼顧人民權益及整體規劃開發需要，建議台鐵局參酌中油、中鋼、焚化爐、機場等作法，建立回饋社區補償機制，重劃範圍內原屬商業區及住宅區之土地免計公共設施用地負擔及費用負擔。並額外補償居民為配合交通建設因而衍生之搬遷費用、營業損失補償、租金之補貼或提供安置計畫，以符合公平正義原則。</p>			
17	國防部軍備局工程營產中心南部地區工程營產處承辦人張旻璋	有關「擬定鳳山市都市計畫車站專用區細部計畫案」涉及陸軍「和平營區」坐落鳳山區文英段 513、514、515、516、517 及 519-1 地號等 6 筆土地部分，面積計 3422.62 平方公尺，因營區土地仍有戰備演訓及救災防災之運用需求，建請將該等土地剔除於計畫範圍。	本案計畫範圍涵蓋陸軍「和平營區」坐落鳳山區文英段 513、514、515、516、517 及 519-1 地號等 6 筆土地部分，面積計 3422.62 平方公尺，經營區使用單位研討，計畫範圍劃設已嚴重影響「和平營區」整體安全、大門房建物主結構及裝備車輛停放位置，且營區為作戰區南高雄地區救災前進指揮所，於國防及救災防治方面極其重要，營區土地尚有戰備演訓及救災防災之運用需求，建請將該等土地剔除於「擬定鳳山市都市計畫車站專用區細部計畫案」範圍，以為國軍戰備演訓之使用。	---	維持公展草案。 (本細部計畫範圍係按內政部都委會第 577 次會議審定之主要計畫範圍為依據，故所陳建議涉及變更主要計畫，非屬本細部計畫討論範疇。且為確保道路系統性，陳情位置應納入計畫範圍。)	照市都委會專案小組初步建議意見通過。
18	鳳山鐵路承攬運輸股份有限公司負責人鄭清耀	鳳山鐵路承攬運輸股份有限公司為爭取鐵路運輸貨運量之需要，向臺灣鐵路管理局申請鐵路用地來建倉庫。本公司花費龐大財力，並極力為鳳山火車站爭	1. 本公司經由臺灣省政府(令)(58)(3)(15)府財產字第 110410 號通知交通處，交通處收文 9783 號(如附件 1)。為配合爭取貨運業務量需要，由本公司投資興建大型倉庫。當時以加強磚為建造材質，建竣後產權省有，給予本公司無償使用九年十個月一	同本表陳情案編號第 21 案。 本細部計畫係以市地重劃方式開發，由全部土地所有權人共同負擔公共設施及開發費用後，分回可建築用地，發回市地重劃相關規定辦理。	21. 本細部計畫係以市地重劃方式開發，由全部土地所有權人共同負擔公共設施及開發費用後，分回可建築用地，發回土地比例將由地政局依市地重劃相關規定辦理。	照市都委會專案小組初步建議意見通過。

	<p>取更大貨運量之功勞及幾十年來租金付出之貢獻，針對本案專屬「臺灣鐵路管理局鐵路地下化工程之專案規劃」，本公司懇求在「鳳山市都市計畫車站專用區細部計畫案」中，將承租之土地分配予承租人鄭清耀先生。</p>	<p>節，應准照辦，交由臺灣鐵路管理局配合辦理。</p> <p>2. 臺灣鐵路管理局同意本公司於民國 58 年 7 月 28 日向當地高雄縣政府建設局提出建築執照申請書表(如附件 2、3)</p> <p>3. 民國 59 年 4 月 30 日建築竣工，並向高雄縣政府建設局申請建築使用執照書(如附件 4)。</p> <p>4. 民國 69 年間，投資興建大型倉庫，使用年限九年十個月期限屆滿歸還臺灣鐵路管理局。本公司從民國 69 年間，便向臺灣鐵路管理局承租至今，已有三十多年的歲月，租金按期繳納，每年分上下二期，一期是在每年三月三十日前繳清，一期是在每年九月三十日前繳清(如附件 5、6)。兩期總計新台幣壹拾肆萬壹仟零捌拾肆元整，三十多年來共付出租金將近新台幣伍佰萬元整，連同投資興建大型倉庫之費用，總值近壹仟萬元。從以上可看出本公司對臺灣鐵路管理局所花費之龐大租金及為鳳山火車站爭取更大貨運量之功勞所做出的諸多貢獻，有目共睹，不可抹去。因此「鳳山市都市計畫車站專用區細部計畫案」中，市地重劃時，向臺灣鐵路管理局要求分配土地一事，是屬合情、合理、合法。</p> <p>5. 此次「擬定鳳山市都市計畫車站專用區細部計畫案」是專屬於「臺灣鐵路管理局鐵路地下化工程之專案」而規劃，而本人及家屬的土地均被規劃在「擬定鳳山市都市計畫車站專用區細</p>	<p>2. 原承租戶陳情重劃後得分配土地乙節，非屬都市計畫範疇。</p>	
--	--	--	--------------------------------------	--

			部計畫案」中，其所規劃之土地均係向臺灣鐵路管理局購買(如附件7)。甲區(文英段 470 地號)登記在兒子鄭運聰名下，乙區(文英段 447、448、448-1、449、450 等五筆地號)登記在鄭清耀名下，丙區(文英段 509 地號)登記在鳳山鐵路承攬運輸股份有限公司負責人鄭清耀名下。我們不要為鐵路地下化工程而犧牲掉向臺灣鐵路管理局在民國 66 年購買權利之損失。因此，我們強烈要求按土地所有權狀之坪數發還。			
19	莊明雄	五權路應與博愛路、和平路相通。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 鐵路地下化目的係為澄清路、青年路、五權路、曹公路、中正路、經武路勿受鐵路阻礙。</li> <li>2. 五權路與博愛路、和平路相接，只有約 80 公尺就接通。</li> <li>3. 接通後後驛與博愛路往鳳山西面可不必進入鳳山鬧區，走五權路可避免擁塞，維持交通順暢。</li> </ol>	---	同編號 5。	照市都委會專案小組初步建議意見通過。
20	高雄市鐵路地下化鳳山區和平路自救會住戶代表林錦珠等人	維持和平路南側現有 RC 建築完整房舍系列，堅決排除重劃區外。(如同車站專用區四、五)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 關於車站專用區三：和平路為既有 15 米道路，未受重劃影響，面臨該道路現有 RC 建物為合法建築應保留不可變動。和平路非主要道路，且路寬過大，邊線就可使用，希望保留建築結構完全完整。南北向文衡路，曹公路以直接貫通鳳松路，中正路因地下化已無平交道阻礙。建議博愛路直通曹公路，和平路車流量原本就不多，只有現地居民使用，無需擴建。若擴建 20 米，必須拆除居民部分建物，故和平路居民全部抗議。</li> <li>2. 強烈要求維護居民於現</li> </ol>	和平路南側原住戶並無抵觸都市計畫，請地政局依重劃相關規定協助住戶辦理原地保留，減少爭議。	同編號 6。	照市都委會專案小組初步建議意見通過。

		<p>地既有安居之權利及寧靜完整生活空間。</p> <p>3. 既有 RC 建築房舍仍屬極為完整排列、市容美觀整潔、可用年限仍甚長久之合法建築，屬於對市政有正面貢獻之建物，不應移除，耗損地球資源，擾亂居民既有安定滿足的生活秩序。</p> <p>4. 鳳山火車站既有腹地仍甚寬廣，並不影響地下化工程之進行。地下化後，車站大樓稍加調整後，南北向道路聯通工程(曹公路與文衡路)必也無任何困難，仍可達成南北貫通、通暢交通、活化市政之目標。陳情區域 RC 建物完全不影響整體工程。</p> <p>5. 細部計畫並無明述專三住商複合區之明確計畫及執行方式及完成時程，如何保障現地居民於現地既有安居之權利及生活空間，又重劃期間如何有效合理良好安頓現地居民生活需求？如何讓居民有信任感？</p> <p>6. 細部計畫住宅區面積縮減比例最大，卻保留工業區，機關用地鐵路及車站面積縮小甚小。原住宅區面積是全部私人或部分屬公家所有？為何不縮減機關用地而大量縮減住宅面積？此情況下，如何保障現地居民土地面積所有權不受影響？</p> <p>7. 細部計畫未說明如何保障現地居民既有土地使用面積權利不受影響，且居住容積、擴建空間亦不受影響之情況下，更難以同意安居樂業便利之生活空間受此巨變，臺北文林苑事件過程期望勿在此發生。</p> <p>8. 歐債危機，經濟不景氣</p>			
--	--	---	--	--	--

			<p>又突如其來要居民負擔10%容積率(240%→250%)，是為苛政擾民，不得民心。</p> <p>9. 車專三區之規劃很明顯可看出是為臺鐵空地增益解套，而拿和平路南側住戶當墊背，極為不公。</p> <p>101.10.25 來函補充：</p> <p>10. 居民長期忍受該站區噪音之影響及相關環境管理不週全卻從無要求補償與怨言，鐵路當局更無主動進行此類改善工程。而今本區合法、堅固完整、美觀有秩序完善之私有民宅於不影響鐵路地下化工程及都市發展計畫推動之情況下，相關開發單位卻未考量實情將該區域逕予以規劃列入重劃區擴大開發工程，如此將會有浪費社會資源，憲法有保障人民居住財產、生命安全之責，政府怎能損及居民財產之疑，置居民於恐懼中將又情何以堪？</p> <p>11. 為兼顧鐵路地下化延伸工程順利開展，排除既有交通瓶頸，加速鳳山整體發展功能，考量當地現況實情，懇請鈞院瞭解並責成政府相關開發單位詳細探討並將所陳情不影響亟需公共工程建設之區域排除列入重劃區之規劃，快速進行公共建設以創造鳳山地方發展利基，更加提升政府整體合情合理施政效率，更獲人民百姓之認同。</p>			
21	潘南成等12人	請貴府於擬定鳳山市都市計劃(車站專用區)細部計畫案時，依照96年3月定案之『鳳山車站	現行鳳山都市計劃為住宅區，惟貴府於擬定鳳山都市計劃(車站專用區)時，擬擴大景觀綠帶軸將上述住宅區變更綠地。查該景觀綠帶軸於前高雄縣	---	所陳原計畫住宅區與鳳山車站整體開發區被已開闢之曹公圳阻隔，且部分土地與本計畫範圍外住宅區係原完整	照市都委會專案小組初步建議意見通過。

		<p>專用區都市更新計畫先期規劃案』，勿將曹公路西側景觀綠帶軸難側住宅區，併入專用區細部計畫內，並請保留為原都市計畫之住宅區，以免陳情人潘南成等 12 人所有土地編列為綠地，造成人民財產巨大損失及已出售土地發生買賣糾紛、房屋被拆至無處可居等情事發生。</p>	<p>政府綠美化鳳山溪水案計畫時已施工完成，今再將此細長三角帶住宅區劃為綠帶，對景觀並無起太大正面作用，卻造成陳情人等巨大之財產損失及糾紛。次查上述標的內容第 67、67-31 地號陳情人潘南成等 9 人已將土地售予他人，如將之變更為綠地，勢將造成買賣糾紛及訴訟等情事；再查陳情人簡傳芳居所有 57-21、57-5 地號，原以住宅區之高額價金向國有財產局購得土地，今若變更為綠帶後，勢將以公共設施用地徵收之方式補償，亦將造成巨大財產損失及不公，且現有三層樓房屋亦將因擴大景觀綠軸致遭拆除而無房可居。另陳情人楊鑑源君所承租之第 57-20 地號國有地已數十年，將因住宅區變更為綠帶而喪失承購權，並將因該地徵收後必須拆屋遷離，亦將造成陳情人無處可居之慘狀。查上開土地均是陳情人一生辛苦工作省喫儉用所購買者，為陳情人之生命所繫，懇請 貴府體恤民情，勿將之變更為綠地以免造成民等財產巨大損失及買賣糾紛與訴訟等情事發生。另陳情人所有上開土地近期將開發興建住宅，此對車站都市景觀將有所助益。為此殷盼 貴府勿將上開陳情人之所有陳情人之所有土地劃入車站專用區細部計畫內，並維持為園都市計畫鎖定之住宅區，以利早日開發。如蒙恩准，陳情人等誠感蒙無既。</p>		<p>地籍，日後得完整住宅使用，故原計畫住宅區範圍不納入重劃範圍，劃設為車站專用區（編號車專六），其土地使用管制同車專四、車專五。另建議後續辦理鳳山通盤檢討時回復為原計畫住宅區。</p>	
22	交通部臺灣鐵路管理局	<p>配合「跨域加值公共建設財務規劃方案」之核定與施行，本局於高雄地區辦理之</p>	<p>1. 院核定之「高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫」綜合規劃報告案「財務可行性分析」內容，略以：「...鳳山車站專用</p>	<p>1. 院核定之「高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫」綜合規劃報告案「財務可行性分析」內容係公共設施用地</p>	<p>除照規劃單位研析意見 1. 外，人工地盤設置之陳情意見，同意於土地使用管制增列：本計</p>	<p>除人工地盤得視實際需要設置，無需明文規範外，餘照市都委會專案小組初步</p>

		<p>鐵路立體化建設皆被附帶要求辦理周邊土地開發以籌措自償性財源挹注建設，爰惠請協助本局實現「高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫」案核定之自償性經費，以利工進</p>	<p>區..公共設施達 50%，較一般市地重劃或其他開發方式為高... 研擬...公共設施用地約可降至 45%；計算臺鐵所增加之土地分配面積..</p> <p>2. 設置人工地盤供行人橫跨計畫道路及作空中花園景觀廊帶使用乙節，請鐵工局就工程技術面、工程費用及經費來源等提出建議。</p> <p>2. 另為促進鳳山鐵路立體化建設先期投入成本 176.25 億元之效益最大化，建議細部計畫案之站體周邊土地發展強度應予提升，以達大眾運輸導向發展(TOD)之綜效。</p> <p>3. 有關鳳山站體及周邊地區都市設計部份，建議可參酌日本站體設計，於各車站專用區之間二樓以上樓層規劃設置人工地盤 (Pedestrian walkway)，除供地面層公共開放空間遮蔽使用外，亦可供行人橫跨 (四-25-20M) 計畫道路及作空中花園景觀廊帶使用，以增加未來站體運用之想像空間。</p>	<p>比例由 50%調降至 45%，本案重劃範圍公設比為 35.42%，並未違反行政院核定內容。</p> <p>2. 設置人工地盤供行人橫跨計畫道路及作空中花園景觀廊帶使用乙節，請鐵工局就工程技術面、工程費用及經費來源等提出建議。</p>	<p>畫範圍內得設置人工地盤。</p>	<p>建議意見通過。</p>
23	張金平等人	<p>本案係為配合鳳山車站專用區劃設，然目前鐵路局站體規劃設置位置造成諸多民怨，且未徵詢地方民意明顯於法不符在先，便</p>	<p>1. 依鳳山市都市計畫車站專用區細部計畫案，在 3-1 頁中註明：「本計畫曾於 93 年辦理通盤檢討時經內政部第 577 次會議審查決議，附帶條件：『車站專用區應另行擬訂細部計畫，含配置適當之公共設施與擬</p>	<p>1. 有關土地徵收條例辦理過程，轉請交通部鐵工局妥為辦理，以釋民眾疑慮。</p> <p>2. 車站座落位置係依鐵工局專業評估，且用地多為台鐵局與台糖所有。</p> <p>3. 有關市地重劃作業注</p>	<p>照規劃單位研析意見通過。</p>	<p>照市都委會專案小組初步建議意見通過。</p>



	<p>宜行事在後，未請鐵路局提出站體面積之需求說明，並尋求以公部門用地優先規劃，反而配合鐵路局強拆民房、強徵民地辦理市地重劃來配合鐵路局興建車站區之道路，損害市民之權益至鉅。</p>	<p>具具體公平合理事業及財務計畫並於本通盤檢討案發布實施五年內完成細部計畫規劃』。如今已逾越 5 年之期限，其辦理之正當性有待商榷。</p> <p>2. 查鐵路局曾於 98 年 8 月 5 日以鐵工規字第 0980009841 號函訂於 98 年 8 月 14 日上午 10 時於鳳山市公所大禮堂依據土地徵收條例第 10 條及其施行細則第 10 條規定：「需用土地人興辦之事業依法應經目的事業主管機關許可需用土地人於事業計畫報請目的事業主管機關許可前，應舉行公聽會，聽取土地所有權人及利害關係人之意見」本案經主管單位於 96 年 11 月 12 日奉行政院經建會核定後才依規定辦理公聽會，且未依規定通知所有土地權所有人及利害關係人，僅請鳳山市公所協助各里張貼公告，未符相關規定。</p> <p>3. 鐵路局未依土地徵收條例第 11 條規定：「需用土地人申請徵收土地或土地改良物前，除國防、交通或水利事業，因公共安全急需使用土地未及與所有權人協議者外，應先與所有權人協議價購或以其他方式取得；所有權人拒絕參與協議或經開會未能達成協議且無法以其他方式取得者，始得依本條例申請徵收…」。</p> <p>4. 經參閱擬定鳳山市都市計畫(車站專用區)細部計畫案內之計畫圖，鐵路局幾乎把所有該局之土地全部劃入使用範圍，且稱車專一為該局興建商業大樓所需之保</p>	<p>意事項，轉請地政局依相關規定辦理</p>		
--	---	--	-------------------------	--	--

		<p>留地，將來用以彌補鐵路地下化興建之成本。而市政府未請鐵路局提出站體面積之需求說明，卻配合鐵路局強拆民房、強徵民地來配合該局興建車站區之道路，損害市民之權益至鉅。建議鐵路局車站站體位置以公部門用地優先規劃(如東北側國防部軍備局用地)以免擾民。</p> <p>5. 博愛路進入車站之道路路型曲折未能截彎取直，且進入站區後之道路西側均無聯外道路，恐將來再造成交通瓶頸，影響住戶居住品質，敬請主辦機關重行計畫。</p> <p>6. 依據平均地權條例第六十一條規定辦理市地重劃作業注意事項 1、為執行平均地權條例第六十一條規定，特訂定本作業注意事項。2、主管機關勘定地區辦理重劃時，應依市地重劃相關法令及本注意事項等規定辦理。3、主管機關依市地重劃實施辦法第八條規定評估及勘選重劃地區時，應特別考量土地所有權人參與重劃意願及地區建築現況。4、為確實瞭解重劃區內土地所有權人參與重劃意願，主管機關得先行辦理重劃後土地試分配以掌握應拆遷建築物位置及戶數，作為舉辦意願調查說明會之參考資料。5、……。故請主辦機關依據本條例第 4 項先行辦理重劃後之土地試分配，重新召開說明會，以供重劃區內土地所有權人於資訊公開透明之情形下考量重劃之意願，以消彌政府機關黑箱作業之疑慮。</p>			
--	--	---	--	--	--

			7. 請主辦機關明列目前市場行情之補助搬遷費用、營業損失補償、租金補貼費用或提供臨時安置地點，以免遭致民怨阻擾計畫實行之期程。			
24	中欣開發股份有限公司 聯絡人:郭毓斌	請調整規劃避開文英段 1042 地號土地	本公司所屬前開土地現況為大潤發鳳山店之合法建築物之建築基地，「擬定鳳山市都市計畫（車站專用區）細部計畫案」將該筆土地部分規劃為道路用地，除造成基地缺角嚴重影響使用效益外，並妨礙大潤發鳳山店行車動線及營運，請調整規劃以避免對該筆土地及大潤發營業造成衝擊。	請建管處協助提供當年核發建照內容及附件（工業區容許申設一般商業設施審查會議紀錄）等資料後，續提小組討論。	依工務局所提供資料，工三東南側納入本計畫範圍並不影響已使用之建築物主體，考量本計畫道路為必要性之公共設施，且工業區使用建蔽率為 60%，尚在法定範圍（70%）以內，故仍維持道路用地規劃。	照市都委會專案小組初步建議意見通過。
25	高雄市鳳山區北門里章里長永南	建請將和平路截彎取直，直接連接至鳳松路，以改善「博愛路平交道」附近交通堵塞及交通安全。	1. 鳳山鐵路地下化先前舉辦之說明會時，原計畫圖規劃將和平路直接貫穿連接至鳳松路，以疏解交通流量，但不知何時將原計畫變更，將和平路維持現況，不予貫穿，而變更計畫時亦未辦理說明會，此舉不但將使「新鳳山車站」缺乏整體規劃，更因該處緊鄰中正路、博愛路及鳳松路交叉處過近，原本車流量就極大，交通事故頻傳，日後勢必將導致交通嚴重瓶頸壅塞現象，影響交通安全。 2. 建請能變更計畫，將和平路截彎取直，直接貫穿現行計畫中「車專四」用地連接至鳳松路。	---	維持公展草案。（和平路延伸鳳松路須經過現有住宅區及民房。又南側 15M 計畫道路兩側已有建物指定建築使用，不宜廢除，故如新增設和平路延伸段將在短距離內形成多個路口，影響鳳松路交通順暢。）	照市都委會專案小組初步建議意見通過。
26	高雄市政府地政局	1. 建議「車站專用區一」應載明該管理單位重劃後應分配土地如不足分回該區，應依平均地權條例等相關規定繳交差額地價。	(一)土地使用計畫： 1. 按市地重劃土地分配作業除都市計畫特別規定如指定用途或減免重劃負擔等外，應依平均地權條例及市地重劃實施辦法等相關法令辦理。因此，「車站專用區一」如擬指定供現有鐵路用地管理單位使用，	---	除照地政局建議內容 1、2(刪除計畫書第 7-1 頁「車站專用區三」有關「安置」文字)、3、4、6 修正外，另建議內容 5 部分，修正為鐵路地下結構上方應留設連續性帶狀公共開	照市都委會專案小組初步建議意見通過。

	<p>2. 建議修正或刪除「車站專用區三」有關「安置」規定。</p> <p>3. 建議表 8-2 有關市地重劃範圍之開闢經費欄位修正為「依市地重劃計畫書規定辦理」。</p> <p>4. 有關重劃負擔免計或減輕原則，建議修正為「免計及減輕之重劃負擔應由重劃區內其他土地所有權人負擔」。</p> <p>5. 建議明定鐵路地下化工程地下連續壁上之安全範圍，應優先分配予鐵路用地管理單位。</p> <p>6. 新鳳山車站站體係規劃於車站專用區二，如無涉車站專用區一，土地使用分區管制要點第六條建議修正。</p>	<p>則應載明該管理單位重劃後應分配土地如不足分回該區，應依平均地權條例等相關規定繳交差額地價。</p> <p>2. 市地重劃開發作業無「安置」相關規定，重劃區內之土地扣除折價抵付共同負擔之土地後，其餘土地係分配予原土地所有權人，故「車站專用區三」有關「安置」等語建議修正或刪除。</p> <p>(二)事業及財務計畫：</p> <p>1. 查市地重劃開發費用並無表 8-2 所列「土地徵購費」項目，且其他項目與平均地權條例相關規定未合，故建議該表有關市地重劃範圍之開闢經費欄位修正為「依市地重劃計畫書規定辦理」。</p> <p>2. 有關重劃負擔免計或減輕原則，基於市地重劃業務屬自償性開發計畫之考量，原屬商業區及住宅區土地免計及減輕之「負擔」由重劃區內其他土地所有權人負擔之規定，該「負擔」應包括公共設施用地負擔及費用負擔，非僅指費用負擔，故本章末句建議修正為「上述免計及減輕之重劃負擔應由重劃區內其他土地所有權人負擔」。</p> <p>(三)土地使用分區管制要點：</p> <p>1. 有關表 9-2 規定車站專用區一與二相鄰處及車站專用區三分別留設 15 公尺寬及 12 公尺寬之連續性帶狀公共開放空間之規定，雖已敘明係為避免破壞地下連續壁而定，惟為避免相鄰建築基地開發，影響鐵路地下化結構安全，建議</p>	<p>放空間位置原則如附圖二所示，但範圍及內容得由本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會視實際情形討論決定之。</p>	
--	---	---	--	--

			<p>明定鐵路地下化工程地下連續壁上方之安全範圍，則日後辦理重劃土地分配時，為避免其他土地所有權人所有權不完整，鐵路用地管理單位於本重劃區應分配土地將優先分配至上述範圍。</p> <p>2. 查新鳳山車站站體係規劃於車站專用區二，如無涉車站專用區一，則該要點第六條建議修正。</p>			
--	--	--	---	--	--	--

附表四

「變更高雄市(原高雄市地區)都市計畫細部計畫部分地區書圖不符通檢案」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	市都委會決議
1	曾望雄	建請修正計畫書在編號 2 變更案書圖不符類型分析之敘述	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本案書圖不符產生之原因，係 547 案都市計畫圖內之建物測量位置錯誤，該建物(圍牆)在圖面上往西偏移約 1.1 公尺。因此 547 案公告實施後樁位測定公告時，發現都市計畫圖計畫道路依錯誤之地形圖繪製，造成計畫道路侵入現況私有使用之範圍，將使合法申請執照之建築物(圍牆)遭拆除，與計畫書「依現況道路劃設計畫道路」之意旨不符，且現況實地該路段既成道路已達 11 公尺。</li> <li>2. 本案並經內政部辦理都市計畫樁再複測(100 年 4 月 21 日城規字第 1001000869 號函)確認書圖不符之原因，係「圖地不符」造成。</li> <li>3. 另本案地籍業已依修正後之樁位逕為分割完竣。</li> <li>4. 建請修正計畫書內有關造成書圖不符原因及地籍已分割完竣之敘述。</li> </ol>	<p>酌予採納，理由如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 有關本案書圖不符產生之原因，已於計畫書中敘明；另有關現況既成道路寬度已達 11 公尺部分，建議酌予採納，於計畫書中增加「現況既成道路寬度已超過 8 公尺」等敘述。</li> <li>2. 有關修正計畫書內地籍已分割完竣之敘述部分，經查屬實，故建議依照陳情人意見修正計畫書。</li> </ol>