

# 高雄市都市計畫委員會 114 年 4 月 29 日 第 130 次會議紀錄

一、時間：114年4月29日（星期二）下午2時30分

二、地點：高雄市政府第四會議室

三、主席：林主任委員欽榮

紀錄：陳惠美

四、委員出席情形：

郭副主任委員添貴(請假)、王委員啓川、陳委員彥仲、陳委員勁甫、白委員金安、蔡委員厚男、林委員漢良、李委員子璋、張委員慈佳、簡委員仔貞、許委員阿雪、羅委員必達、吳委員文彥、楊委員欽富、陳委員冠福(張文欽代)、張委員淑娟(黃榮輝代)、鄭委員泰昇(請假)、賴委員碧瑩(請假)、張委員淑貞(請假)、戴委員佐敏(請假)

五、列席單位及旁聽人員：

(一)列席單位

高雄市政府經濟發展局	陳怡良
高雄市政府交通局	黎美君
高雄市政府工務局公園處	許文豪
高雄市政府文化局	蘇琦雯、劉彥翎
高雄市政府運動發展局	林建良、張簡家宜
高雄市政府捷運工程局	曾品杰、林琬純
高雄市政府工務局(建管處)	余俊民
高雄市政府工務局新建工程處	陳柏存
高雄市政府水利局	李東璋、高士軒
臺灣港務股份有限公司	李豐旗
高雄市政府都市發展局	薛淵仁、施旭原、 陳昌盛、鄭明書、 薛政洋、李季持、

翁薇謹、陳秀凌、  
賴俊凱、許瀨文、  
陳嫻均、陳惠美

京城建設股份有限公司

(請假)

農業部農田水利署高雄管理處

(請假)

鄭尊仁君

(請假)

鄭勝夫君、鄭國錦君

(請假)

(二) 高雄市議會：

無

(三) 公民或團體列席人員：

無

(四) 旁聽登記發言人員：

無

六、審議案件：

第一案：變更原高雄市主要計畫（多功能經貿園區特定區）（配合行政院亞灣 2.0-智慧科技創新園區推動方案）部分綠地用地（綠 2）為特定經貿核心專用區及綠地用地案、擬定高雄多功能經貿園區特定區細部計畫特定經貿核心專用區（一）（配合行政院亞灣 2.0-智慧科技創新園區推動方案）案

決 議：

(一) 本案前經 113 年 9 月 25 日本市都委會第 125 次會議決議，應補充變更必要性、急迫性、公益性及整體開發願景論述、事業及財務計畫與開發方式等，並考量綠地面積減少補償措施、交通因應配套等規劃，送專案小組討論後，再循程序提大會審議。

(二) 經 114 年 2 月 20 日召開專案小組會議討論，考量多功能

經貿園區通盤檢討案刻由本市都委會審議中，為能以整體計畫區檢討綠地補償措施，與會委員一致建議本案納入多功能經貿園區通盤檢討案辦理變更，同意照專案小組建議意見辦理(詳附錄一)；並就專案小組所提之仍應處理事項於後續通檢專案中回應說明。

第二案：擬定澄清湖特定區計畫（配合澄清湖運動休閒園區及捷運黃線 Y3 站建設計畫）細部計畫案

決議：

(一) 本案依循內政部都委會第 1069 次會議審竣主要計畫內容之指導，調整計畫範圍及細部計畫運動休閒專用區(附)、捷運開發區(附)及公共設施用地配置，並配合修正土地使用分區管制要點及都市設計基準條文內容，除依下列意見修正外，其餘同意照公展草案通過。前開會議紀錄請納入計畫書附件，以利後續查考。

1、公共設施用地變更為捷運開發區參與聯合開發，事業及財務計畫捷運開發區回饋方式「將採可建築土地或代金回饋為原則」，依主要計畫審定內容文字修正為「將採公共設施用地或代金回饋為原則」辦理回饋；另實施進度及經費綜理表土地取得及經費來源，請依公共設施實際開闢主辦單位分別填列。

2、本案土地使用分區管制要點、都市設計基準審議決議詳如附表一~二市都委會決議欄。

3、請檢視並更正計畫書圖道路編號及使用分區名稱。

(二) 本案經審決後，得視實際發展需要，依內政部都委會決議，配合主要計畫檢具變更都市計畫書、圖，分階段依法公告發布實施。

(三) 公開展覽期間公民或團體建議意見，依研析意見通過(如

後附表四)。

(四) 本案與會委員及單位發言摘要(詳附錄二)，請納入會議紀錄並請提案單位參酌納入計畫書修正相關內容或補充說明，另請都發局協助檢核。

七、散會(下午4時10分)

## 附錄一、審議案第一案審專案小組建議意見

- (一) 本案位於行政院亞灣2.0-智慧科技創新園區核心發展區，亦鄰接高雄港、港埠旅運中心、黃線Y15站及環狀輕軌C9站，開發後可結合周邊港埠商業設施及水岸遊憩設施，提供亞洲新灣區發展機能；考量前開發展效益，且需地機關自來水公司及市府工務局皆表示綠2用地無使用計畫，經專案小組討論後同意綠2用地變更為特定經貿核心專用區。
- (二) 另考量綠2用地變更面積(0.77公頃)範圍較小，且本計畫區通盤檢討刻由市都委會審議中，為以整體計畫區檢討綠地補償措施，與會委員一致建議將本案提大會確認納入通盤檢討辦理變更。
- (三) 本案納入通盤檢討變更仍應處理事項：
  - 1、綠2用地變更仍應補充說明變更必要性、具體開發財務計畫、開發方式。
  - 2、本案開發方向符合行政院亞灣2.0-智慧科技創新園區政策，仍請補充與半導體S廊帶產業政策及周邊產業規劃關聯性。
  - 3、本案如有公辦都市更新開發需求，併同劃定都市更新地區。
  - 4、土地使用分區管制要點及都市設計基準：
    - (1) 變更後土地使用容許使用項目，同意與周邊基地比照亞灣2.0計畫允許部分樓地板面積作住宅使用。
    - (2) 為呼應中央淨零碳排政策，未來開發建築基地須符合綠建築銀級以上或建築能效E+以上。
    - (3) 為與周邊旅運中心、捷運黃線Y15站及環狀輕軌C9站等重大建設連接，請補充說明開放空間留設、立體人行連通系統規劃等。
- (四) 其他：
  - 1、考量高雄港站及週邊舊港區鐵道線群與建物群現況主要為開放空間供民眾休憩使用，且部分土地刻辦理容積調配作業，請文

化局及都發局邀請航港局及台鐵公司研議將高港站納入通盤檢討變更公園、綠地或開放空間。

- 2、考量高雄氣候，為建立友善人行空間系統，本計畫區已有立體人行連通規劃，惟有關供公眾使用時間、引入商業活動設施等規定，請都發局及工務局以都市設計方式研擬具體可行方案。
- (五)公開展覽期間公民或團體陳情意見，照市府研析意見通過(如後附表三)。

## 附錄二、審議案第二案委員及單位發言要點：

### (一)陳委員彥仲：

請說明捷運開發區未來可適用之容積獎勵、容積移轉及增額容積項目，並評估是否應對建築容積加以限制，以避免使用強度過度疊加。

### (二)林委員漢良

請說明下列事項：

- 1、本次計畫範圍變更面積較第1次公展減少之情形。
- 2、內政部審定捷運開發區以公園兼滯洪池分隔為不連續之開發基地，其考量緣由為何？
- 3、圖示公與公(附)之使用區別及劃設區位有無特殊用意。
- 4、滯洪截水設施一般設置於排水路之下游較低處，本案公(滯)已近澄清湖，其截斷水流及調節水量效益不明顯，公園滯洪有無其他考量或生態結合之意義？

### (三)許委員阿雪

- 1、土地使用分區管制要點運動休閒專用區，住宅使用其總樓地板面積不得超過運動休閒專用區總樓地板面積之40%，建議修正為「總容積樓地板面積」以加強規範明確性及執行一致性。
- 2、計畫圖四周道路編號部分圖說不一致，建議檢核修正。

### (四)蔡委員厚男

- 1、主要計畫對捷運開發區細部計畫之指導事項，應強化引入多元公共服務機能、完善捷運場站至運動園區間之動線系統、提升湖岸景觀之通透性，並確保開放空間供公眾使用之可及性。
- 2、惟本案所規劃之捷運開發區涵蓋公園、滯洪設施及水質水量保護區，其土地使用分區管制要點僅規定比照商業區辦理，對於基地之開發原則、管理機制、施工行為及地下開挖率等，尚缺乏明確規範，建議應予補充，以落實開發引導與環境保護並重之目標。

(五)簡委員仔貞

本案是否已規劃全區平面與垂直人行動線之可及性？另本案臨大埤路側退縮 8 公尺，其餘臨路部分則退縮 5 公尺，惟考量景觀通透性及人行空間連續性，捷運開發區為路口重要節點，請說明其臨 25 公尺道路側未納入退縮 5 公尺規定之原因與規劃考量。

(六)白委員金安

本案採公辦都市更新，與促參方式皆屬公私協力開發模式，更新方式實施者得取得部分資產並進行後續處分。與促參作業兩者辦理不同之處，在於更新方式將會處分市有資產及促參方式則委外經營期滿外後可以取回市府資產，方式的選定取決市府的財政政策，請再確認是否為以都更方式處分資產。

(七)王委員啓川

- 1、公共設施用地變更為捷運開發區參與聯合開發，事業及財務計畫之實施進度及經費綜理表土地取得及經費來源，請依公共設施實際開闢主辦單位分別填列。
- 2、捷運開發區相關設計與施工得比照商業區，未來辦理建築許可時，依「建築技術規則建築設計施工編」之相關規定檢討辦理。
- 3、為避免誤解，建議明確加註說明，捷運開發區臨 25 公尺道路側，除捷運設施出入口外，建築物應退縮 5 公尺，以確保人行通透性與都市景觀品質。

(八)張委員慈佳

請說明本案分階段發布實施中，公園用地（公）與公園用地（附）、運動休閒專用區（運（專））與運動休閒專用區（附）（運（專）（附））之分區劃設差異。

附表一、擬定澄清湖特定區計畫（配合澄清湖運動休閒園區及捷運黃線Y3站建設計畫）細部計畫案土地使用分區管制要點

公展條文				市都委會決議
一、本要點依都市計畫法第22條規定訂定之。				照案通過。
二、本計畫區各類土地使用分區允許之使用性質及建蔽率、容積率等，如下表所示，其餘未規定者，依「都市計畫法高雄市施行細則」規定辦理。				除運動休閒專用區允許使用項目3，修正為「住宅使用，惟其容積總樓地板面積不得超過運動休閒專用區基準容積總樓地板面積之40%。」，以資明確，餘照案通過。
土地使用強度及允許使用項目綜理表				
土地使用分區	建蔽率(%)	容積率(%)	允許使用項目	
運動休閒專用區	70	300	1. 提供棒球場及其相關設施使用，包含運動設施、辦公處所、研習中心或經主管機關認定之運動產業。 2. 運動服務業（J8）、休閒、娛樂服務業（J7）、觀光及旅遊服務業（J9）、零售業（F2）、綜合零售業（F3）、餐飲業（F5）、電影片映演業（J403）、藝文業（J6）、日間照顧服務業（JH02011）、小規模多機能服務業（JH02021）、未分類其他醫療保健業（Q8699）。 3. 住宅使用，惟其總樓地板面積不得超過運動休閒專用區總樓地板面積之40%。 4. 捷運車站出入口、通風井、轉乘設施及相關設施之使用。	
捷運開發區	70	300	1. 捷運開發區供設置捷運設施（捷運車站、車站出入口、通風井、冷卻水塔、逃生豎井、路線、主變電站、機廠、轉乘設施及其相關捷運設施）之使用外，並得依「大眾捷運法」及相關法令辦理土地開發；其開挖率不予限制。 2. 土地使用除細部計畫另有規定者外，悉依「都市計畫法高雄市施行細則」商業區及住宅區之允許項目使用項目辦理，並得比照「建築技術規則建築設計施工編」商業區之相關規定。	
體育場用地（兼供停車場使用）	70	420	依都市計畫公共設施用地多目標使用辦法申請時，得以停車場用地准許之使用項目申請。	

三、計畫區內建築基地臨II-4計畫道路者，申請建築時應自道路境界線退縮至少8公尺；其餘除捷運開發區外，臨II-5計畫道路者，於申請建築時應自道路境界線退縮至少5公尺，如圖所示。

退縮部分得計入法定空地，除留設人行步道空間外，其餘部分應植栽綠化，惟供捷運設施使用者，不受植栽綠化之限制。



退縮規定示意圖

考量景觀通透性及人行空間連續性，增訂捷運開發區臨25公尺計畫道路側，除設置捷運設施外，於申請建築時應自道路境界線退縮至少5公尺，餘照案通過。

四、本計畫區內配合留設人行立體連通系統者（以地面人行立體連通設施或地下道擇一設置），其人行立體連通系統（含垂直動線結構體之樓梯或電梯）得不計入建蔽率及容積率。

照案通過。

五、運動休閒專用區周邊之公園用地及體育場用地間應留設至少8公尺寬通路供人車通行使用，留設之通路應連接已開闢計畫道路供運動休閒專用區指定建築線使用，指定留設通路設置詳圖所示。

若有其他設置通路較佳方式者，需提都設會審議同意始得調整。

照案通過。

註：實際區位得依都設會審議通過為主。



運動休閒專用區指定留設8公尺寬通路設置示意圖

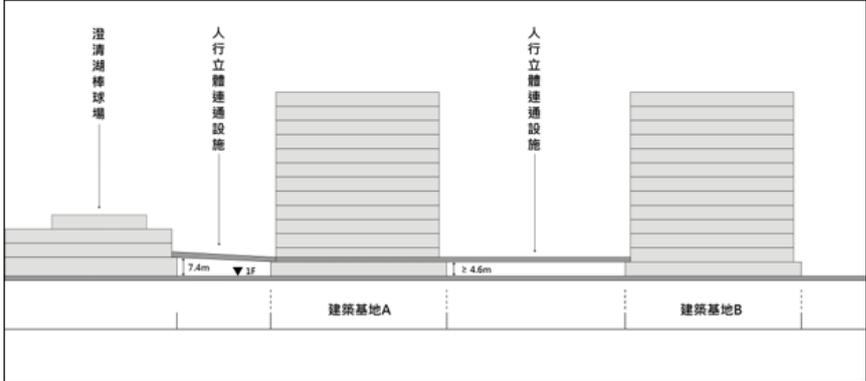
六、本要點其餘未規定事項，適用其他法令規定辦理。

照案通過。

附表二、擬定澄清湖特定區計畫（配合澄清湖運動休閒園區及捷運黃線Y3站建設計畫）細部計畫案都市設計基準

公展草案	市都委會決議
<p>一、總則</p> <p>(一)本計畫區都市設計管制範圍內建築基地之建造執照、雜項執照之申請案，除應符合都市計畫及建築管理法令規定外，尚須符合本基準之規定，且應送高雄市都市設計及土地開發許可審議委員會(以下簡稱都設會)審議通過後，始得申請建築。本計畫區都市設計管制範圍如下圖所示。</p>  <p>都市設計管制範圍示意圖</p>	<p>照案通過。</p>
<p>(二)有關都市設計審議作業程序、簡化規定、授權規定、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。</p>	<p>照案通過。</p>
<p>(三)本計畫區內建築物之規劃設計，準用「高雄市政府都市設計審查規範」規定。</p>	<p>照案通過。</p>
<p>(四)因基地條件限制或實際需求而無法執行者或申請案有益於都市景觀、建築藝術者或具環境公益性，經都設會審議同意，得不適用本基準全部或一部分之規定。</p>	<p>照案通過。</p>
<p>(五)為本地區之有效管理，本基準內容得經都設會決議修正或補充之。</p>	<p>照案通過。</p>
<p>(六)退縮地不得設置廣告物、不得設置圍牆。</p>	<p>照案通過。</p>



人行立體連通系統設置位置示意圖	
1.人行立體連通系統(含垂直動線結構體：樓梯或電梯)，其造型、量體與位置應經都設會審議通過，並由申請人負責興建與維護，留設位置得經都設會同意調整之。	照案通過。
2.為提供舒適人行環境，人行立體連通系統應有頂蓋之規劃，且應符合內政部頒建築物無障礙設施設計規範，得時段性開放。	照案通過。
<p>3.人行立體連通系統之人行空間尺度應依下列規定辦理，其示意圖如圖所示：</p> <p>註：實際留設位置以都設會審定為準。</p>  <p style="text-align: center;">運動休閒專用區人行立體連通系統示意圖</p>	照案通過。
(1)人行立體連通系統之人行通行淨寬及當層淨高應達4公尺以上，其橋底淨高度至少4.6公尺以上，並留設垂直動線；人行立體連通系統未與申請開發基地之建築物銜接整合或受開發基地條件限制者，其人行通行淨寬應達3公尺以上。	照案通過。
(2)人行立體連通系統穿越建築內部時，通行淨寬應達6公尺、淨高度應達5.5公尺以上或兩層樓並設有垂直動線，以提供舒適且方向性清晰之步行環境。	照案通過。
(3)人行立體連通系統之地面應保持順平，遇高程差應以斜坡處理，坡度不超過1/12，且地坪鋪面應有防滑處理，以維持人行安全。	照案通過。
4.建物2層樓臨人行立體連通系統側得設置店舖或可供市民休憩活動之公益性設施為原則，且前開店舖或公益性設施主要開口應向連通道，避免以實體牆面阻隔人與活動聯繫，使連通設施兼具人行與商業活動延續及都市防救災功能。	照案通過。
5.人行立體連通系統透空率應達立面70%以上，自當層樓地板面至結構下緣為高度計算範圍。	照案通過。
6.人行立體連通系統之量體設計以簡潔、輕巧、通透性為規劃原則，鼓勵與建築物整合設計，並與周邊環境相調和。	照案通過。

7.人行立體連通系統應考量夜間活動之延續，兼顧都市美學、節能等原則，對人行空間規劃適當之照明設計，創造良好夜間步行環境，尤以接近公共設施如捷運站等周邊應加強公共安全照明。	照案通過。
8.為提升都市景觀與都市活動，於維持人行順暢原則下，得適度放寬人行空間寬度規劃休憩平台與座椅，提供人行休憩、停留使用。	照案通過。
9.垂直連通設施空間應具公開與明亮之特性，且於各層出入口處，預留寬度及深度均大於6公尺之緩衝空間；地面層出入口處應與地面層開放空間整合以供人潮集散，並與周邊公共人行動線銜接。	照案通過。
三、捷運開發區	照案通過。
(一)捷運開發區之捷運場站須符合「高雄市捷運及輕軌場(廠)站都市設計規範」之規定。	照案通過。
(二)建築基地之開放空間應配置於臨澄清湖側，以加強與澄清湖畔活動之連結，為維護水岸整體景觀及微氣候通風機能，故為避免單棟建築量體集中而影響視覺穿透性，捷運開發區基地申請建築應依下列規定檢討：	照案通過。
1.各基地建築物造型量體，應依底層、高層之建築量體形式設計，高層建築量體之水平投影面積之最大對角線長度以不得大於60公尺為原則，其長度得經都設會審議後調整之。	照案通過。
2.建築物各幢立面總寬度與基地平均寬度之百分比應小於70%；但建築物裙樓高度12公尺(絕對高度)以下不在此限。	照案通過。
(三)捷運開發區建築基地應依圖6-7-3留設人行立體連通系統(以地面人行立體連通設施設置)，並串聯至捷運車站。 為保障民眾於車站、捷運開發區間之動線串聯與賞景活動，人行立體連通系統原則保持無償開放供公眾使用。	照案通過。
1.人行立體連通系統(含垂直動線結構體：樓梯或電梯)，其造型、量體與位置應經都設會審議通過，並由申請人負責興建與維護，留設位置得經都設會同意調整之。	照案通過。
2.為提供舒適人行環境，人行立體連通系統應有頂蓋之規劃，且應符合內政部頒建築物無障礙設施設計規範，得時段性開放。	照案通過。
3.人行立體連通系統之人行空間尺度應依下列規定辦理：	照案通過。
(1)人行立體連通系統之人行通行淨寬及當層淨高應達4公尺以上，其橋底淨高度至少4.6公尺以上，並留設垂直動線；人行立體連通系統未與申請開發基地之建築物銜接整合或受開發基地條件限制者，其人行通行淨寬應達3公尺以上。	照案通過。

<p>(2)人行立體連通系統穿越建築內部時，通行淨寬應達6公尺、淨高度應達5.5公尺以上或兩層樓並設有垂直動線，以提供舒適且方向性清晰之步行環境。</p>	<p>照案通過。</p>
<p>(3)人行立體連通系統之地面應保持順平，遇高程差應以斜坡處理，坡度不超過1/12，且地坪鋪面應有防滑處理，以維持人行安全。</p>	<p>照案通過。</p>
<p>4.人行立體連通系統透空率應達立面70%以上，自當層樓地板面至結構下緣為高度計算範圍。</p>	<p>照案通過。</p>
<p>5.人行立體連通系統之量體設計以簡潔、輕巧、通透性為規劃原則，鼓勵與建築物整合設計，並與周邊環境相調和。</p>	<p>照案通過。</p>
<p>6.人行立體連通系統應考量夜間活動之延續，兼顧都市美學、節能等原則，對人行空間規劃適當之照明設計，創造良好夜間步行環境，尤以接近公共設施如捷運站等周邊應加強公共安全照明。</p>	<p>照案通過。</p>
<p>7.為提升都市景觀與都市活動，於維持人行順暢原則下，得適度放寬人行空間寬度規劃休憩平台與座椅，提供人行休憩、停留使用。</p>	<p>照案通過。</p>
<p>8.垂直連通設施空間應具公開與明亮之特性，且於各層出入口處，預留寬度及深度均大於6公尺之緩衝空間；地面層出入口處應與地面層開放空間整合以供人潮集散，並與周邊公共人行動線銜接。</p>	<p>照案通過。</p>

附表三、「變更原高雄市主要計畫（多功能經貿園區特定區）（配合行政院亞灣2.0-智慧科技創新園區推動方案）部分綠地用地（綠2）為特定經貿核心專用區及綠地用地案」及「擬定高雄多功能經貿園區特定區細部計畫特定經貿核心專用區（一）（配合行政院亞灣2.0-智慧科技創新園區推動方案）案」公開展覽期間公民或團體建議意見綜理表

編號	公民或團體	建議內容	理由	研析意見	專案小組建議意見	市都委會決議
1	高雄市政府地政局土地開發處	本都市計畫案規定之開發方式得以自建、都市更新、捷運聯合開發、重劃抵費地標售、標租、設定地上權等方式辦理，有關重劃抵費地屬依平均地權條例第60條第1項所規定以市地重劃方式開發完成後折價抵付之土地，不應直接稱為開發方式，且該筆土地非屬重劃區抵費地，建議刪除上開重劃抵費地標售、標租、設定地上權等文字。	如左。	建議酌予採納 理由： 因本次變更範圍土地非屬重劃區抵費地，爰開發方式章節將依地政局建議刪除「重劃抵費地標售」文字，惟為保留後續開發方式多元，建議「標租及設定地上權」予以維持。	照研析意見通過。	照專案小組建議意見通過。
2	高雄市政府交通局	1. 建議本計畫未來開發後停車空間應開放公共使用並實施收費，本局可協助輔導取得停車場登記證，以維持臨停服務功能。 2. 該基地現況另做為港埠旅運中心大客車及計程車輛待班區，應洽港務公司開發後大客車及計程車待班區之配套措施；若無適當配套措施，則應將現有待班需求內化於基地空間收納，以避免外溢至道路影響交通。	如左。	建議酌予採納 理由： 1. 有關交通局建議未來基地開發應提供公共使用停車一節，依高雄港務分公司113年9月11日高港港字第1136217322號函表示：「本計畫將依法規留設停車空間，交通局建議內容納入未來開發規劃參考，以交通內化不外溢原則辦理」，爰建議於未來開發時由港務公司與交通局再視整體交通規劃需求妥予研議。 2. 有關交通局建議本案基地於開發後，有關高雄港旅運中心大客車待班區規劃一節，依前開高雄港務分公司函表示：「高雄港旅運中心自112年3月啟用迄今郵輪作業共計70艘次，作業期間	照研析意見通過。	照專案小組建議意見通過。

				大客車於21號碼頭大客車席位調度，本公司另已納入18號碼頭作為大客車及計程車停等調度使用。本基地開發後，旅運中心將比照現行作業機制，以無車輛外溢為原則，於18號及21號碼頭作業區收容待班車輛」。		
--	--	--	--	---	--	--

附表四、擬定澄清湖特定區計畫（配合澄清湖運動休閒園區及捷運黃線Y3站建設計畫）  
細部計畫案公開展覽期間公民或團體建議意見綜理表

編號	公民或團體	建議內容	理由	研析意見	市都委會決議
1	○○建設股份有限公司	本公司所有烏松區山水段 955 地號土地，應維持公開展覽草案變更為捷運開發區，不同意劃設為公園等用地。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 配合行政院核定之高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）綜合規劃報告內容，山水段 955 地號為具土地開發潛力之基地，應變更為捷運開發區，以符合捷運聯合開發效益，提升本市 TOD 發展。</li> <li>2. 本土地於意願調查時已同意配合市府政策變更，故公展草案已將烏松區山水段 955 土地劃設為捷運開發區，經查內政部都市計畫委員會第 1069 次會議紀錄，將本土地劃設為公園用地（兼供滯洪池使用），與公展內容相左且差異甚大，已損及公司權利與意願。</li> <li>3. 土地使用分區應符合整體開發效益，故鄰近 Y3 捷運站出入口周邊之土地應劃設為捷運開發區，請將烏松區山水段 955 地號依據公展草案變更為捷運開發區。</li> </ol>	<p>建議未便採納，說明理由如下(本府運發局 114 年 4 月 25 日高市運產字第 11430657500 號函暨 4 月 18 日高市運產字第 11430610000 號函)：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 經查所陳土地為烏松區山水段 955 地號土地，現行計畫為公園用地，第一次公開展覽變更為捷運開發區，此次公開展覽草案變更為公園用地（兼供滯洪池使用）。</li> <li>2. 考量捷運開發區應以公有土地為優先劃設，及其周邊土地所有權人不同意參與聯合開發等因素，故調整捷運開發區劃設區位及面積，降低其佔澄清湖湖岸周邊之長度，該研析意見經內政部第 1069 次都市計畫委員會審竣。</li> <li>3. 另因應地區防洪排水需求及既有排水位置與容量，進行計畫區出流管制檢討，並已提送高雄政府水利局審查，就滯洪池位置、面積、深度等予以詳實評估，藉以於計畫區北側擬定充足公園（兼供滯洪池使用）。</li> <li>4. 綜上所述，本案計畫範圍業經內政部都委會依上開建議審決，倘納入所陳土地將降低公園用地開闢完整性及影響周邊土地所</li> </ol>	照研析意見通過。

				有權人權益，爰建議維持此次公開展覽草案。	
2	農業部 農田水利署高雄管理處	本次變更計畫案請依據本署與貴府協商取得共識及都市計畫法第27條之1第1項規定之精神，涉及本署(處)經管土地須回饋負擔部分，以公園兼滯洪池等公共設施用地抵扣負擔。	<ol style="list-style-type: none"> <li>依「擬定澄清湖特定區計畫(配合澄清湖運動休閒園區暨捷運黃線Y3站建設計畫)細部計畫案(第二次公開展覽)」第六章細部計畫內容第一節第四點變更回饋：依據澄清湖特定區計畫通案性變更負擔回饋比例，公共設施用地變更為商業區負擔比例為35%，故本計畫擬定為捷運開發區負擔回饋為35%，將採可建築土地或代金回饋為原則，擬定為運動休閒專用區負擔回饋為35%，採回饋公共設施用地為原則。本次變更案將捷運開發區負擔回饋方式限縮僅以可建築土地或代金回饋。</li> <li>本署(處)於本變更案位於捷運開發區內土地分別為烏松區山水段868(變更面積2,367平方公尺，當期公告現值30,908元/平方公尺)、1000(變更面積1,328平方公尺，當期公告現值30,950元/平方公尺)及855(變更面積13平方公尺，當期公告現值30,036元/平方公尺)地號等3筆土地，合計變更面積3,708平方公尺，當期公告現值總值為114,651,304元。</li> <li>本署(處)土地為農田水利事業作業基金，專款專用於農田水利事業，其使用、收益及處分均以活化收益方式辦理，如各機關</li> </ol>	建議採納，說明理由如下(本府運發局114年4月25日高市運產字第11430657500號函)： <ol style="list-style-type: none"> <li>經查所陳土地為烏松區山水段855、868、1000地號土地，現行計畫為公園用地，公開展覽草案係變更後為捷運開發區，另經本府捷運局評估，考量捷運開發區內無相關公共設施用地，故本案以可建築土地或代金回饋辦理。(詳第七章之回饋方式)。</li> <li>考量澄清湖棒球場園區計畫整體推動，毗鄰捷運開發區之公園用地(兼供滯洪池使用)未來仍有開闢及用地取得之必要性及需求性。故擬同意所陳意見並回歸主要計畫審定內容，本案變更為捷運開發區者，得採公共設施用地(公園用地(兼供滯洪池使用))或代金辦理回饋。</li> </ol>	照研析意見通過。

		<p>有公用使用需求，採有償撥用方式辦理；本案如依現行公告變更計畫內容捷運開發區負擔回饋為 35%，採可建築土地或代金回饋，如於使用分區變更後前揭土地之公告現值未參照毗鄰商業區配合調整，本案捷運開發區內本署土地總值即減損  <math>114,651,304 \text{ 元} \times 35\% = 40,127,956 \text{ 元}</math>，影響本署(處)農田水利作業基金收入甚鉅。</p> <p>4. 貴府前以 111 年 10 月 17 日高市府運發字第 11131460600 號函及本署 111 年 10 月 28 日農水高字第 1116702314 號函針對貴府辦理「變更澄清湖特定區計畫(部分公園用地、社教用地、機關用地、停車場用地、車站用地為運動休閒專用區、捷運開發區)(配合澄清湖運動休閒園區暨捷運黃線 Y3 站建設計畫)案」及「擬定澄清湖特定區計畫(配合澄清湖運動休閒園區暨捷運黃線 Y3 站建設計畫)細部計畫案」取得共識，略以……(一)涉及高雄管理處經管土地須回饋負擔部分，須以公園兼滯洪池等公共設施用地抵扣負擔。俟高雄管理處洽貴府確認前述負擔回饋之土地範圍後，涉有與民眾簽訂耕地三七五租約者，高雄管理處再與承租人協調終止該部分土地租約，並調整租約範圍。(二)回饋負擔</p>		
--	--	---	--	--

			<p>之公園用地由貴府管理，至現況仍維持耕地三七五租約者，後續貴府倘有公園及滯洪池開闢之需求，應依法完成有償撥用後，始得辦理……。</p> <p>5. 綜上，上述變更計畫案請依據上開本署與貴府協商取得共識及都市計畫法第 27 條之 1 第 1 項規定之精神，涉及本署(處)經管土地須回饋負擔部分，須以公園兼滯洪池等公共設施用地抵扣負擔。</p>		
3	鄭○仁	樓層高度應限制。	<p>澄清湖周邊區域，數十年前原為低密度開發之都市計畫區域，經歷數十年的都市發展及數次的都計變更，湖邊景觀已大異以往，北邊與東邊現已大樓林立，現在東南側近湖畔區亦將於本次都計再次變更而捷運聯開後大樓林立，未來澄清湖內休憩公園本可有媲美日月潭、杭州西湖的景觀及高雄市唯一得天獨厚可塑造成國際級湖畔美景之條件是否將永無可能，請規劃當局深思。</p>	<p>建議部分採納，說明理由如下(本府運發局 114 年 4 月 25 日高市運產字第 11430657500 號函)：</p> <p>1. 關於所陳樓層高度應限制乙節：</p> <p>(1) 本計畫已於細部計畫規定運動休閒專用區及捷運開發區之建蔽率及容積率為 70% 及 300%，低於周邊醫療專用區之建蔽率及容積率 60% 及 600%。</p> <p>(2) 涉及湖畔景觀部分，經第 1066 次、第 1069 次內政部都市計畫委員會會議已就水文與景觀審議，並決議：「捷運開發區應加強湖岸景觀通透性，並於細部計畫擬具都市設計管制事項。」，其中未限制樓層高度。</p> <p>(3) 綜上所述，依據前述內政部都委會審議，本計畫已於土地使用分區將捷運開發區採二處基地錯落配置，並於土</p>	照研析意見通過。
		應增設停車場與停車位。	<p>1. 本次變更此區域由大片的公園綠地、停車場用地與低密度住宅經都市計畫數十年之變更改變成捷運站與高樓層住宅，此必然帶來交通量增加及區域內停車數量需求也勢必增加數倍，請主辦單位變更都市計畫為高強度住宅及商業使用之餘，應增加開放公共停車場的設置需求，並且訂定避免未來公園綠地被設置停車位而使休憩綠地面積再次減少或品質降低之條</p>		

			<p>件。</p> <p>2. 或建議可於未來開發商興建高樓層住宅時需增設開放公共使用停車位及增加停車數量之要求為開發興建之附帶條件。</p>	<p>地使用分區管制要點及都市設計基準訂定景觀通透性、建築規範等，維護湖畔景觀。</p> <p>2. 關於所陳停車場與停車位增設乙節：</p> <p>(1) 本計畫已於計畫區東南側劃設 0.3991 公頃體育場用地（兼供停車場使用），可提供周邊居民及觀光民眾停車需求。</p> <p>(2) 運動休閒專用區及捷運開發區將依法規設置法定停車位，以提供內部需求。</p>	
4	鄭○夫、鄭○錦	<p>希望高雄市政府能積極償還「烏松區山水段 992-1 地號」地主使用費及徵收或返還該土地。</p>	<p>1. 本人所有土地（烏松區山水段 992-1 地號）於民國 94 年 5 月 19 日由前高雄縣政府觀光交通局長在民政局會議室召開「澄清湖周邊環湖環境改造計畫工程」土地使用地主協調會中，為讓澄清湖球場舉辦賽事方便，而計畫將當時 25 公尺大埤路拓寬為 35 公尺，主要是拓寬為人行道部分。</p> <p>2. 當時可能因都市計畫變更來不及，所以商請我們私人用地部分先借公務機關施工，以利儘速完成人行道之設立，方便進行棒球賽事，促進高雄發展。</p> <p>3. 故說服本人及相鄰之高雄客運公司答應先借用，結果借用了 20 年迄今毫無後續訊息，本人於 108 年 6 月份去函高雄市政府（縣市已合併）提出該土地減免地價稅、政府需負擔使用費及徵收之異議。</p> <p>4. 並於 108 年 8 月份收到工務局新建工程處「高</p>	<p>建議未便採納，說明理由如下(本府運發局 114 年 4 月 25 日高市運產字第 11430657500 號函)：</p> <p>1. 經查所陳土地為烏松區山水段 922-1 地號土地，現行計畫為道路用地，非屬本計畫變更範圍。</p> <p>2. 次查徵收事宜，未涉及都市計畫範疇，轉請工務局新工處說明道路開闢及徵收計畫。</p>	<p>照研析意見通過。</p>

			<p>市府工新字第 10804045800 號函」，函中提及該地已被使用 30 年，故屬因時效而有公用地役關係存在，土地所有權人不得違反供公眾通行之目的而為使用之解釋。</p> <p>5. 地主本人不解，為何土地借政府使用，居然若干年後得此下場！以上所陳，請高雄市政府在此積極變更都市計畫，開發周邊公園用地、停車場用地之餘，勿忘相鄰地主 20 年前成全政府德政之好意及土地一直被使用而未收到使用費之不公平損失，期望高雄市政府能儘速補償地主損失。</p>		
--	--	--	--	--	--