

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分區管制案

目錄

壹、計畫緣起.....	1
貳、法令依據.....	2
參、變更位置與範圍.....	2
肆、區域發展及車站功能定位.....	5
伍、都市計畫現況.....	7
陸、車站服務人口及運量推估.....	9
柒、實質變更內容.....	11
捌、交通分析及改善策略.....	18
玖、事業及財務計畫.....	20

附件 1、車站專用區土地使用管制及都市設計管制事項

附件 2、重要公文

附件 3、台鐵新左營站 2 樓南側旅運服務空間無償使用行政契約

附冊---交通影響分析報告

圖目錄

圖 1 都市計畫位置示意圖	3
圖 2 都市計畫範圍暨土地使用配置示意圖	4

表目錄

表 1 都市計畫歷程綜理表.....	7
表 2 原都市計畫車站專用區土地使用面積及使用強度.....	8
表 3 台鐵旅運起訖點預測分析表.....	9
表 4 南部區域間運量表.....	10
表 5 台鐵左營新站各年度及預測年度之上下車人數.....	10
表 6 尖峰時段台鐵左營車站進出量—都會區旅次預測量.....	11
表 7 變更內容綜理表.....	14

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分區管制案計畫書

壹、計畫緣起

- 一、台灣地區由於近年來經濟的迅速發展，與國民所得的不斷提高，使得都市化與工業化持續的擴張，因此各都市間的聯繫也日益密切。目前，台灣西部走廊的南北交通，除高速公路及台鐵外，雖還有國內民航，惟其若非運輸速率過低，即運量相當有限，又因運輸服務品質的日益惡化，與運輸容量的漸近飽和，為期改善西部走廊長程運輸的服務水準及運輸效率，遂引進高速鐵路建設計畫，並納入國家建設6年計畫部份，其目的在於配合都市捷運系統，貫徹發展大眾運輸政策，以建立台灣西部走廊高效率的大眾運輸網路。
- 二、高速鐵路計畫於高雄區設站，經行政院確定以高鐵、台鐵、捷運『3鐵共站』為原則，但由於牽涉到台鐵鐵路的地下化、捷運工程，以及3者的工期不易配合，因此高鐵在現階段暫以左營為終點站，將來視高雄都會區鐵路地下化、捷運等工程進行情形，再適時將高鐵終點延伸至高雄站。
- 三、因台鐵左營新站興建無可供附屬事業使用之樓地板面積，為因應高鐵興建營運後所產生之旅運服務衝擊，及為服務旅客，因此，台鐵左營新站應滿足搭乘與候車旅客休憩及等待之多樣性服務。且本站被經建會評定具商業發展潛力，應預留未來發展之可行性，若於站區內無法配置行旅及商業服務空間，除可能引發台鐵經營車站時之財務負擔，並有損搭車候車旅客之權益。
- 四、依據行政院91年12月20日院台交字第0910065859號函「所報『台鐵左營新站工程興建計畫』一案，請照本院經濟建設委員會審議結論」第五點「本案區位甚佳，具商業發展潛力，請交通部協調高雄市政府檢討變更都市計畫並預留未來發展之可行性」；及內政部92年2月6日內授營建管字第0920084650號函結論：「本案車站之使用部份應符合都市計畫說明書所載車站專用區管制規定，日後如欲變更使用時，應依都市計畫相關規定程序辦理，並提報行政院核定」，申請變更修改細部計畫之土地使用分區管制要點之附屬事業用地面積規定，以符實際之需求。
- 五、本案經93年3月22日內政部內授營都字第0930082943號函同意交通部鐵路改建工程局依都市計畫法第27條第1項第4款規定，

辦理個案變更。並經交通部與高雄市政府協調同意辦理都市計畫變更事宜。

貳、法令依據

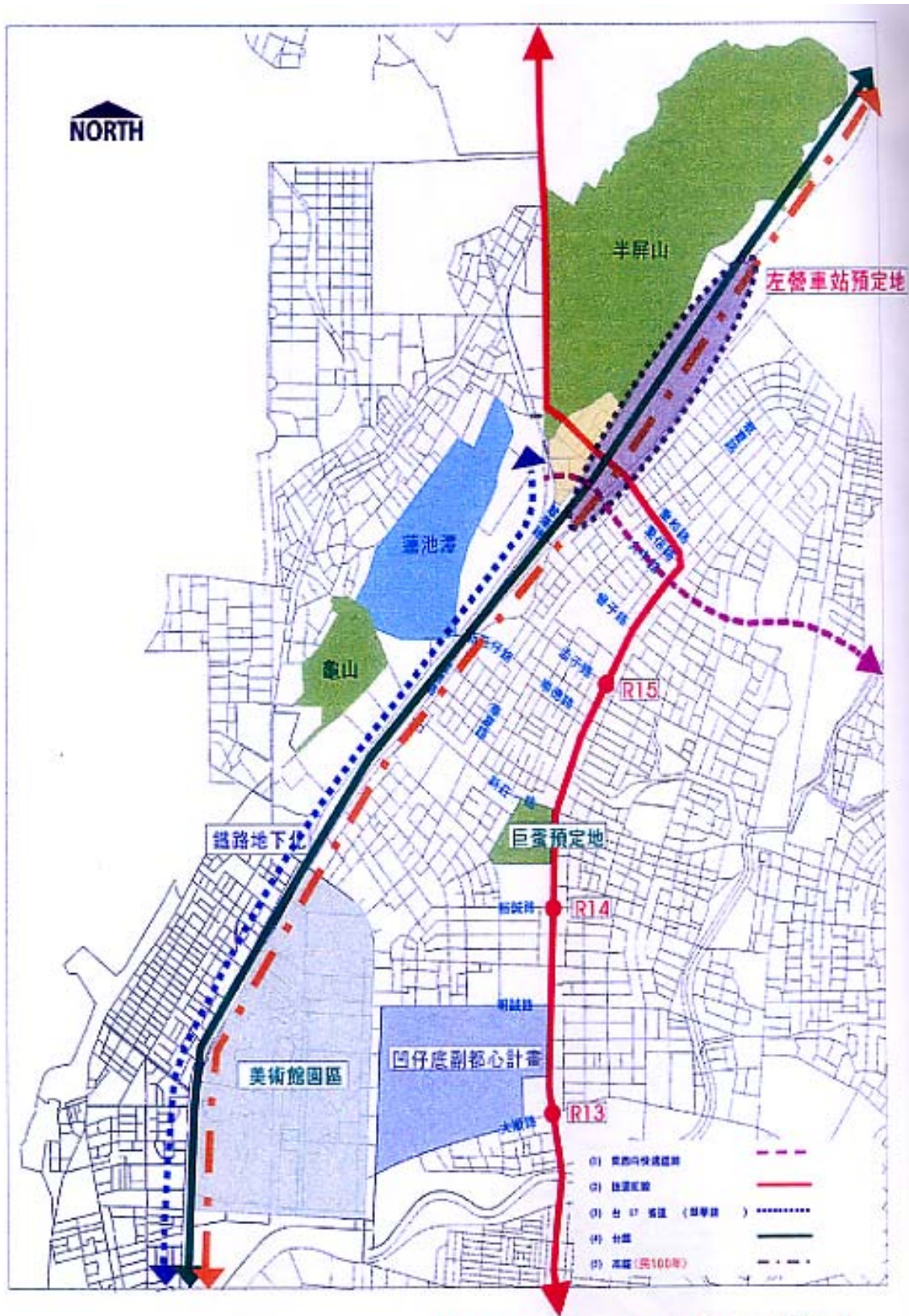
都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款。

參、變更位置與範圍

一、本都市計畫位置與範圍

為配合國家建設 6 年計畫，左營新站高鐵、台鐵、捷運『3 鐵共站』，在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)案將該細部計畫範圍內土地使用規劃變更為商業區、車站專用區、轉運專用區、事業發展專用區等土地使用分區。

本都市計畫位於高雄市北端半屏山山腳下凹子底地區，高雄市左營區海光 2 村以東，29 期重劃區以西，南臨大中路高架快速道路，北接高鐵及台鐵調車場，據現今台鐵左營車站以北約 2 公里處，面積 9.46 公頃。屬於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)範圍內之車站專用區，隸屬高雄市左營區行政轄區。(詳如圖 1、都市計畫位置示意圖、圖 2、都市計畫範圍暨土地使用配置示意圖)



圖

圖 1、都市計畫位置示意圖

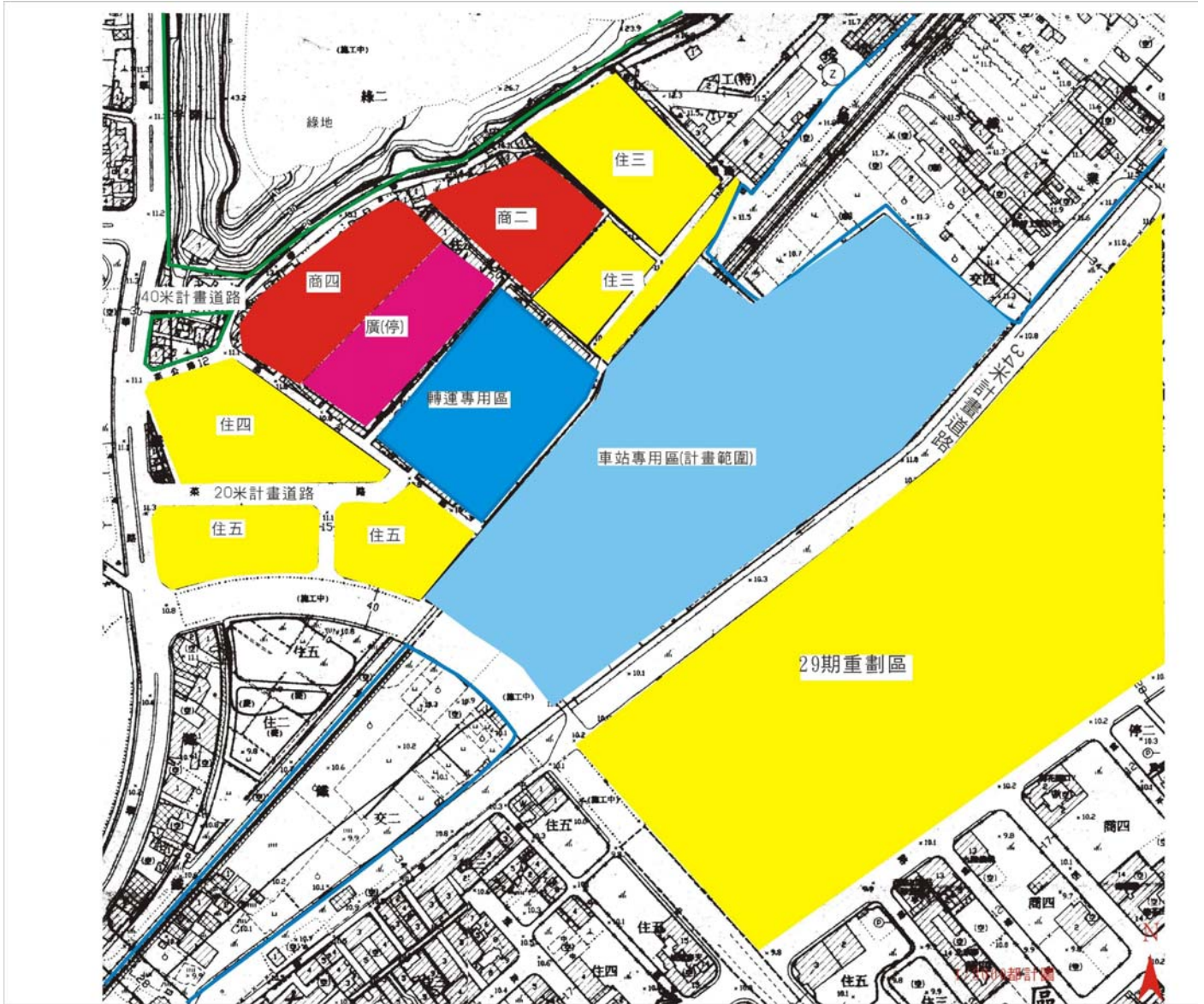


圖 2、都市計畫範圍暨土地使用配置圖

肆、區域發展及車站功能定位

一、區域人口分析

本車站之定位將以服務高高屏地區之中、短程城際通勤旅次為主，也就是未來本站之服務範圍將以高雄都會區(高雄市、高雄縣)以及屏東地區之人口為主，因此，區域人口之分析亦以高高屏 3 個縣市為主要分析之對象。至民國 93 年年底，高高屏地區總人口將可達 360 萬人以上(高雄市約 150 萬人，高雄縣約 120 萬人，屏東縣市約 90 萬人)。

二、台鐵左營車站功能定位

對於台鐵左營車站功能定位，過去相關之政策規劃及上位計畫皆對於台鐵車站未來之功能定位提出一指導方針，茲就相關之政策及計畫分別論述如下：

1. 挑戰 2008 年國家發展重點計畫

「全島運輸骨幹整建計畫」在「台鐵捷運化暨區域鐵路建設計畫」中，表示高速鐵路與傳統鐵路之角色定位中，高速鐵路為擔負城際長程運輸，台鐵則擔負區域與都會通勤之角色，因此因應高鐵營運通車後，台灣西部走廊長途運輸型態將有結構性改變，同時面臨各都會區之通勤運輸及短程旅運服務之需求，藉台鐵都會區路段增設通勤車站等方式，有效增進台鐵都會路段運能，並進而提昇都會區軌道運輸系統服務水準，達到改善都會區交通擁擠之問題。在不影響台鐵城際中長程運輸及現有路線容量、相關設施限制條件下，於台鐵都會區路段辦理北部區域瓶頸路段改善、基隆至屏東間之站場路線改善工程、擴充電力設備，以及增購通勤電聯車等相關計畫。實質上的預期效益為強化台鐵車站轉乘設施、行旅生活服務功能，發揮運輸節點功能，以期提供都會區內便捷之大眾運輸服務，並進而改善台鐵之經營體質。

2. 第三期台灣地區整體運輸規劃

在交通部運輸研究所「第三期台灣地區整體運輸規劃--整體運輸系統供需預測分析」之分析結果，民國 114 年台灣地區每日總人旅次預測數計 1,842,993，其中自用小客車每日人旅次數為 1,037,506，佔總旅次數之 56.3%；公路客運為 196,859，佔總旅次數之 10.7%；台鐵為 277,049，佔總旅次

數之 15.0%；航空為 64,649，佔總旅次數之 3.5%；高鐵為 266,930，佔總旅次數之 14.5%。由高鐵之客運量高於公路客運及航空之結果知，未來高鐵在中長途運輸市場中扮演極重要之角色。台鐵因仍肩負西部走廊中、短途城際鐵路客運服務、都會區內通勤旅次服務、高鐵接駁轉運旅次服務、東西部走廊間客貨運輸服務東部走廊鐵路客貨運輸服務及台灣地區鐵路貨物(整車貨物、貨櫃)運輸服務之重任，故其旅次數高於高鐵。

為避免高鐵通車後與台鐵產生無效率之競爭，2 軌道系統在營運策略方面必須進行有效的系統整合，俾提供民眾舒適便捷之軌道運輸服務暨使營運者獲得最有利之營運利益。

3. 台鐵左營新站未來之目的與功能

台鐵左營新站，經行政院同意以高鐵、台鐵、高雄捷運『3 鐵共站』為原則，為整合左營新站及周邊地區的交通、都市設施，藉以提昇車站專用地區整體運作效率，創造優美的都市景觀及獨特的都市意象，其車站的功能定位如下：達成政府與台灣高鐵公司左營新站共站不共構之協議，配合重要建設計畫，發揮整體效益，配合高鐵左營站旅客轉乘，以提昇服務水準，加速地區開發，促進民生發展，促進觀光旅遊及地方繁榮，提供便捷、經濟、安全之運輸系統，合理分佈人口與產業活動，促進都市與鄉村之均衡發展，引導及加強土地資源有效利用。

經由上述之「挑戰 2008 年國家發展重點計畫」以及「第 3 期台灣地區整體運輸規劃」對於台鐵未來因應高鐵運輸之衝擊，皆將台鐵之功能定位為中、短途都會區以及城際間之通勤旅次服務、高鐵接駁轉運旅次服務。因此，藉由上述政策之指導及相關計畫之研究本車站未來之服務功能定位可分成 2 個部分：

※作為服務高高屏地區之中、短程城際通勤旅次為主。

※作為高鐵長程運輸接駁短程通勤旅次之轉駁交通工具。

伍、都市計畫現況

一、本案都市計畫歷屆辦理情形

表 1 都市計畫歷程綜理表

案號	原計畫案名	發布實施日期	文號
88	高市灣子內與凹子底等地區主要計畫	60.09.20	高市府建都字第106565號
111	本市灣子內與凹子底等地區主要計畫通盤檢討	64.05.08	高市府工都字第40516號
125	本市灣子內與凹子底等地區細部計畫	66.06.15	高市府工都字第57058號
184	擴大及變更高雄市楠梓、左營、灣仔內、凹子底及原高雄市都市計畫區主要計畫(通盤檢討)案	71.12.31	高市府工都字第34424號
204	擬定及變更高雄市凹子底地區細部計畫(通盤檢討)並配合變更主要計畫案	73.09.25	高市府工都字第26663號
367	變更高雄市都市計畫(凹子底地區)細部計畫通盤檢討案	86.08.13	高市府工都字第17363號
376	擬定高雄市凹子底地區原農106細部計畫並配合變更主要計畫案	87.02.24	高市府工都字第5439號
406	變更高雄市都市計畫(配合高速鐵路左營車站建設)案	89.11.13	高市府工都字第41198號
407	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)案	89.11.13	高市府工都字第41625號
453	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、綠地用地為道路用地、轉運專用區、商業區、廣場兼停車場用地案	92.4.24	高市府都二字第0920016822號
455	變更高雄市都市計畫(凹子底地區)細部計畫(配合變更【高速鐵路左營車站海光二村地區】住宅區、轉運專用區、交通用地、停車場用地、道路用地、綠地用地為道路用地、轉運專用區、商業區、廣場兼停車場用地)計畫書	92.6.2	高市府都二字第0920030037號

二、原都市計畫內容概述

(一)、車站專用區土地使用計畫

計畫面積合計為 9.46 公頃，建蔽率與容積率分別指定為 60%及 120%。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，其使用項目包括商業設施、旅館設施、會議及工商展覽中心、娛樂事業（不得經營特種服務）、餐飲業、百貨零售業、金融服務業、一般服務業、通訊服務業、運輸服務業、旅遊服務業、辦公室及其他依「獎勵民間參與交通建設條例」規定之使用項目等。

(二)、土地使用分區管制

1. 土地使用面積及使用強度車站專用區土地使用面積及使用強度，如下表 2 規定

表 2 原都市計畫車站專用區土地使用面積及使用強度

使用別	面積 (公頃)	建蔽 率(%)	容積 率(%)	備註
車站專用區	9.46	60	120	(1) 高鐵、台鐵及捷運車站外之路線設施構造物不予計入建蔽率(%)。 (2) 供附屬事業使用之樓地板面積不得超過 16,530 平方公尺 (3) 得適度做人工地盤(經都市設計審議委員會審議通過者，得不計入建蔽率)

2. 使用項目

車站專用區得包括下列使用項目：

1. 鐵路車站(供高鐵、台鐵及捷運車站之站體與路軌及必要之相關設施。)
2. 轉乘設施、公共停車場、人行廣場。
3. 污水處理及相關環保設施
4. 供平面、高架及地下穿越道路使用。
5. 得供附屬事業使用，其項目包括商業設施、旅館設施、會議及工商展覽中心、娛樂事業(不得經營特種服

務)、餐飲業、百貨零售業、金融服務業、一般服務業、通訊服務業、運輸服務業、旅遊服務業、辦公室及其他依「獎勵民間參與交通建設條例」規定之使用項目等。

陸、車站服務人口及運量推估

一、車站服務人口

左營車站為高高屏重要的運輸轉運中心，現階段高雄市人口數已突破 150 萬 (1,512,677, 民 93 年)，高雄縣人口數為 120 萬 (1,238,925, 民 93 年)，屏東縣 (市) 人口數為 90 萬 (903,199, 民 93 年)，高高屏地區在民國 94 年業已達到 360 萬以上。左營車站暫訂為高速鐵路的終點站，高高屏的旅客轉乘需求大。依照交通部運輸研究所所做的研究中，可發現台鐵中長途旅客的客源的流失，為彌補台鐵中長途客運載客量的流失，更為了滿足高高屏地區民眾的轉乘需求，台鐵左營新站應轉型為以都會間通勤運輸為主，鐵路捷運化，輔助高速鐵路不足之處。

依據交通部運輸研究所所作的「第 3 期台灣地區整體運輸規劃--整體運輸系統供需預測分析」中的資料顯示，未來台鐵車站的服務對象將以區域內之城際旅次為最大之服務人口。(詳如表 3、表 4 所示)

表 3、台鐵旅運起訖點預測分析表

單位:人次/日

起點 \ 迄點	北部	中部	南部
北部	397,704	31,472	4,872
中部	31,195	166,872	30,354
南部	6,053	21,609	150,904

資料來源：1.交通部運輸研究所，第 3 期台灣地區整體運輸規劃--整體運輸系統供需預測分析，民 88

2.本計畫分析計算而得

表 4 南部區域間運量表(單位：人/日)

區間	年期			
	民 94 年	民 104 年	民 109 年	民 114 年
台南-高雄	29,978	32,736	43,915	47,404
高雄-屏東	13,034	16,471	17,575	21,739

資料來源：1.交通部運輸研究所，第三期台灣地區整體運輸規劃--整體運輸系統供需預測分析，民 88

2.本計畫分析計算而得。

二、運量推估

根據交通部歷年台灣鐵路統計年報中的估算及參酌人口成長修正調整，而得台鐵左營新站的旅次預測量。各年度及預測年度之上下車人數詳見下表 5 台鐵左營新站各年度及預測年度之上下車人數分析表。

表 5 台鐵左營新站各年度及預測年度之上下車人數

類別 年度	上車人數	每日平均	下車人數	每日平均	每日平均上、 下車人數
	(人/年)	上車人數	(人/年)	下車人數	
79	380,719	1,043	346,651	949	1,992
80	395,082	1,182	363,730	997	2,079
81	422,466	1,157	379,842	1,041	2,198
82	428,814	1,175	282,586	1,048	2,223
83	444,510	1,218	415,534	1,138	2,356
84	399,052	1,093	366,407	1,004	2,097
85	403,467	1,105	354,069	970	2,075
86	635,729	1,194	385,995	1,057	2,251
87	465,314	1,275	405,796	1,112	2,387
88	492,471	1,349	459,922	1,260	2,609
依據全日台鐵車站進出量—都會區旅次預測量（基礎方案）					
99	1,499		1,402		2,901
109	2,293		2,204		4,497
119	2,831		2,488		5,319

資料來源：台灣鐵路管理局，歷年台灣鐵路統計年報，民 89

依據台鐵左營新站特種建築物審議報告書中對於台鐵左營車站未來營運後之旅次預測量推估，至民國 119 年，尖峰小時進出站之人口為 1381 人/時。各年度旅次預測量詳見表 6 尖峰時段台鐵左營車站進出量—都會區旅次預測量所示。

表 6 尖峰時段台鐵左營車站進出量—都會區旅次預測量

單位：人/時

年期	民國 92 年			民國 109 年			民國 119 年		
方案	基礎方案			基礎方案			基礎方案		
方向	進站	出站	小計	進站	出站	小計	進站	出站	小計
左營新站	256	273	529	567	568	1,135	682	699	1,381

資料來源：交通部鐵路改建工程局，台鐵左營新站特種建築物審議報告書，民 91

柒、實質變更內容

一、實質變更內容

依據前文所述，台鐵左營新站未來之功能地位將朝向短程城際間之運輸以及作為高鐵長程接駁轉運之功能，由於台鐵與高鐵之間的班次並非一致，勢必在二種運具轉換之間會產生時間的等候與延滯。因此台鐵車站必須提供搭乘與候車旅客休憩等待時之多樣性服務，以滿足車站對於旅客服務之基本需求。但依照高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫（配合高速鐵路左營車站建設）「土地使用分區管制要點」，車站專用區所容許之商業樓地板面積總量已為高鐵車站附屬事業使用，故台鐵車站除無可供旅客休憩消費之附屬事業使用之樓地板面積之外，供附屬事業使用之高鐵附屬事業大樓係獨立於高鐵以及台鐵二車站之外，並無法直接提供旅運商業服務給予到此搭車之旅客，對來此搭車之旅客，恐對旅客權益之影響甚鉅。

應車站轉運需求，因此本計畫擬提出增加台鐵車站商業樓地板面積約 2,000 平方公尺，並於「土地使用分區管制要點」中增列旅運服務設施之營業使用項目，包括商業使用設施「餐飲零售（依據本案特種建築物之使用規定，為顧及消防之考量，本計畫不得設置中央廚房）、百貨零售、金融服務、一般服務、通訊服務、旅遊服務」，以利到站旅客之休憩與消費，維護旅客之基本權益。

本案細部計畫變更內容，係修正「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）」書第 7 章第 1 款第 2 條及附錄一「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）案」土地使用分區管制要點第 3 章第 35 條之內容。將車站專用區分為高鐵車站附屬事業使用及台鐵車站附屬事業使用，並個別規範其使用項目。

有關車站專用區之土地使用分區管制及都市設計管制事項，變更內

容對照表如表 7，變更後完整條文如附件 1。

表 7 變更內容綜理表

編號	變更條文	原條文	變更理由	備註
1	<p>一、為發揮高速鐵路運輸機能，整合左營車站及周邊地區的交通、都市設施，以提昇車站地區整體之運作效率，並創造優美的都市景觀及其獨特的都市意象，車站專用區內土地之開發建築，應依本章規定辦理。</p>	<p>三十四、為發揮高速鐵路運輸機能，整合左營車站及周邊地區的交通、都市設施，以提昇車站地區整體之運作效率，並創造優美的都市景觀及其獨特的都市意象，車站專用區內土地之開發建築，應依本章規定辦理。</p>	<p>配合項目編號之調整</p>	<p>修訂</p>
2	<p>二、為達成高鐵左營車專用區之目的，並落實車站專用區土地使用分區管制及都市設計規定事項，應由「高雄市都市設計審議委員會」依據本章規定進行審議。</p> <p>(一)本車站專用區依本章各項規定予以妥善規劃，完成本區之都設計，並提請「高雄市都市設計審議委員會」審議通過後，始得發照建築。</p> <p>(二)車站專用區土地使用面積及使用強度，如下所示：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.車站專用區面積：9.46 公頃 2.使用強度：容積率 120%、建蔽率 60% 3.高鐵、台鐵及捷運車站外之路線設施構造物不予計入建蔽率。 4.供附屬事業用地之樓地板面積不得超過 18,530 平方公尺。 5.得適度供做人工地盤。(經都市設計審議委員會通過者，得不計入建蔽率) <p>(三)車站專用區得包括下列使用項目：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.鐵路車站(供高鐵、台鐵及捷運車站之站體與路軌及必要之相關設施)。 2.轉乘設施、公共停車場、人行廣場。 3.污水處理及相關環保設施。 4.供平面、高架及地下穿越道路使用。 5.得供高鐵車站附屬事業使用，其項目包括商業設施、旅館設施、會議及工商展覽中心、娛樂事業(不得經營特種服務)、餐飲業、百貨零售業、金融服務業、一般服務業、通訊服務業、運輸服務業、旅遊服務業、辦公及其他依「獎勵民間參與交通建設條例」規定之使用項目等，其樓地板面積，不得超過 16,530 平方公尺。 6.得供台鐵車站之附屬事業使用，其項目包括：商業使用設施「餐飲零售(不得設置中央廚房)、百貨零售、金融服務、一般服務、通訊服務、旅遊服務)」，其樓地板面積，不得超過 2,000 平方公尺。 	<p>三十五、為達成高鐵左營車專用區之目的，並落實車站專用區土地使用分區管制及都市設計規定事項，應由「高雄市都市設計審議委員會」依據本章規定進行審議。</p> <p>(一)本車站專用區依本章各項規定予以妥善規劃，完成本區之都設計，並提請「高雄市都市設計審議委員會」審議通過後，始得發照建築。</p> <p>(二)車站專用區土地使用面積及使用強度，如下所示：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.車站專用區面積：9.46 公頃 2.使用強度：容積率 120%、建蔽率 60% 3.高鐵、台鐵及捷運車站外之路線設施構造物不予計入建蔽率。 4.供附屬事業用地之樓地板面積不得超過 16,530 平方公尺。 5.得適度供做人工地盤。(經都市設計審議委員會通過者，得不計入建蔽率) <p>(原計畫書以列表方式說明)</p> <p>(三)車站專用區得包括下列使用項目：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.鐵路車站(供高鐵、台鐵及捷運車站之站體與路軌及必要之相關設施)。 2.轉乘設施、公共停車場、人行廣場。 3.污水處理及相關環保設施。 4.供平面、高架及地下穿越道路使用。 5.得供附屬事業使用，其項目包括商業設施、旅館設施、會議及工商展覽中心、娛樂事業(不得經營特種服務)、餐飲業、百貨零售業、金融服務業、一般服務業、通訊服務業、運輸服務業、旅遊服務業、辦公及其他依「獎勵民間參與交通建設條例」規定之使用項目等。改成台鐵車站為因應後續附屬事業之停車位需求 	<p>原車站專用區所允許之商業樓地板面積總量已為高鐵車站附屬事業使用，故台鐵車站已無可供旅客休憩消費之附屬事業使用之樓地板面積，故擬變更原附屬事業面積已供台鐵車站使用。</p>	<p>修訂</p>

3	<p>三、車站專用區之規劃設計應符合下列原則：</p> <p>(一) 土地使用：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 車站站體東側，應於面臨站體之一側以退縮集中留設站前廣場為原則，其面積不得少於二千平方公尺。以作為提供公眾活動之空間，並兼具紓緩車站人潮、防災疏散、緊急救護通行之功能。 2. 車站站體西側，應於面臨站體之一側以退縮集中留設站前廣場為原則，其面積不得少於一千五百平方公尺。以作為提供公眾活動之空間，並兼具紓緩車站人潮及防災疏散之功能。 3. 轉運站應規劃足夠之候車月台及車輛調度空間，並應規劃便捷之人行動線連接至鐵路車站。 4. 車站專用區與站體西側之轉運專用區及交通用地(三)應合併提供公眾使用之小汽車停車位一千四百個以上，及機車停車位一千六百個以上；停車場區位應儘量靠近鐵路車站，原則上應整體考量配置於鐵路車站站體上方或下方、站體西側轉運專用區及交通用地(三)下方，並考量旅客轉乘之便利性。若考慮設置立體停車場時，應注意其建築造型、外觀不致破壞整體都市景觀。供附屬事業使用之建築物，應於其建築基地內自行留設足夠之停車空間。 5. 車站站體周邊應提供二十輛以計程車排班待候空間，並與人行動線及車流動線整體考量。 6. 捷運車站站體及捷運路軌不得妨礙車站專用區車行及人行動線系統之功能及通暢。 7. 前述有關交通計畫所提供之數量需求，得依運量分析分期、分區設置。 <p>(二) 人行動線：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 車站專用區內地上或地下的人行動線規劃應與鐵路車站、轉運站專用區、停車場、交通用地(四)以及事業發展專用區等站區主要建築與設施物順暢銜接。 2. 人行動線應構成連續之系統。 3. 人行動線之高低落差應儘量緩和，並應減少不必要之垂直動線。 4. 車站站體與西側站前廣場及東側站前廣場之間的人行動線應連續，並注意人行與車行動線的適當分離處理。 	<p>三十六、車站專用區之規劃設計應符合下列原則：</p> <p>(一) 土地使用：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 車站站體東側，應於面臨站體之一側以退縮集中留設站前廣場為原則，其面積不得少於二千平方公尺。以作為提供公眾活動之空間，並兼具紓緩車站人潮、防災疏散、緊急救護通行之功能。 2. 車站站體西側，應於面臨站體之一側以退縮集中留設站前廣場為原則，其面積不得少於一千五百平方公尺。以作為提供公眾活動之空間，並兼具紓緩車站人潮及防災疏散之功能。 3. 轉運站應規劃足夠之候車月台及車輛調度空間，並應規劃便捷之人行動線連接至鐵路車站。 4. 車站專用區與站體西側之轉運專用區及交通用地(三)應合併提供公眾使用之小汽車停車位一千四百個以上，及機車停車位一千六百個以上；停車場區位應儘量靠近鐵路車站，原則上應整體考量配置於鐵路車站站體上方或下方、站體西側轉運專用區及交通用地(三)下方，並考量旅客轉乘之便利性。若考慮設置立體停車場時，應注意其建築造型、外觀不致破壞整體都市景觀。供附屬事業使用之建築物，應於其建築基地內自行留設足夠之停車空間。 5. 車站站體周邊應提供二十輛以計程車排班待候空間，並與人行動線及車流動線整體考量。 6. 捷運車站站體及捷運路軌不得妨礙車站專用區車行及人行動線系統之功能及通暢。 7. 前述有關交通計畫所提供之數量需求，得依運量分析分期、分區設置。 <p>(二) 人行動線：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 車站專用區內地上或地下的人行動線規劃應與鐵路車站、轉運站專用區、停車場、交通用地(四)以及事業發展專用區等站區主要建築與設施物順暢銜接。 2. 人行動線應構成連續之系統。 3. 人行動線之高低落差應儘量緩和，並應減少不必要之垂直動線。 4. 車站站體與西側站前廣場及東側站前廣場之間的人行動線應連續，並注意人行與車行動線的適當分離處理。 	配合項目編號之調整	修訂
---	---	---	-----------	----

(續下表)

4	<p>(三) 交通系統： 1. 車站專用區內之道路系統應與周邊之計畫道路順暢銜接。 2. 車站站體周邊應依交通計畫之運量分析，配合置足量之臨時停車、等候用之車道，以服務旅客上下車。</p> <p>(四) 景觀意象： 1. 車站專用區應創造其地標意象。 2. 車站專用區整體規劃設計，應考量當地生活方式與特性，適度反應當地文化特色與傳統。</p>	<p>(三) 交通系統： 1. 車站專用區內之道路系統應與周邊之計畫道路順暢銜接。 2. 車站站體周邊應依交通計畫之運量分析，配合置足量之臨時停車、等候用之車道，以服務旅客上下車。</p> <p>(四) 景觀意象： 1. 車站專用區應創造其地標意象。 2. 車站專用區整體規劃設計，應考量當地生活方式與特性，適度反應當地文化特色與傳統。</p>		
5	<p>四、車站專用區範圍內廣場應規劃開放性之休憩景觀設施，並應加強綠地與植栽，其綠覆率應在百分之四十以上。</p>	<p>三十七、車站專用區範圍內廣場應規劃開放性之休憩景觀設施，並應加強綠地與植栽，其綠覆率應在百分之四十以上。</p>	配合項目編號之調整	修訂
6	<p>五、車站專用區建築基地所留設之法定空地應依下列規定辦理： (一) 建築基地留設之法定空地應滿足防災、避難與緊急救護機能之需求。 (二) 法定空地、開放空間及人行道之間應能相互直接連接，若無法連通，則應設置公共通路連通供行人使用。 (三) 法定空地內得留設適當數量的自行車停車位。</p>	<p>三十八、車站專用區建築基地所留設之法定空地應依下列規定辦理： (一) 建築基地留設之法定空地應滿足防災、避難與緊急救護機能之需求。 (二) 法定空地、開放空間及人行道之間應能相互直接連接，若無法連通，則應設置公共通路連通供行人使用。 (三) 法定空地內得留設適當數量的自行車停車位。</p>	配合項目編號之調整	修訂
7	<p>六、建築物間得設置供公眾使用之人行地下道及架空走道(淨高度應在四.六公尺以上，必要時可設置頂蓋)，供公眾使用之人行地下道及架空走道得不計入建蔽率及容積率。</p>	<p>三十九、建築物間得設置供公眾使用之人行地下道及架空走道(淨高度應在四.六公尺以上，必要時可設置頂蓋)，供公眾使用之人行地下道及架空走道得不計入建蔽率及容積率。</p>	配合項目編號之調整	修訂
8	<p>七、車站專用區建築物附屬停車空間之設置，應依下列規定辦理： (一) 車站專用區內建築基地的停車場出入口之位置應避免影響車站進出或妨礙重要道路之車流及人行動線。 (二) 除基地條件限制外，停車場出入口不得設置於下列道路及場所： 1. 自道路交叉截角線、人行穿越道、斑馬線距離二十公尺範圍內。 2. 丁字路口及其他有礙公共安全及公共交通之道路、路段或場所。</p>	<p>四十、車站專用區建築物附屬停車空間之設置，應依下列規定辦理： (一) 車站專用區內建築基地的停車場出入口之位置應避免影響車站進出或妨礙重要道路之車流及人行動線。 (二) 除基地條件限制外，停車場出入口不得設置於下列道路及場所： 1. 自道路交叉截角線、人行穿越道、斑馬線距離二十公尺範圍內。 2. 丁字路口及其他有礙公共安全及公共交通之道路、路段或場所。</p>	配合項目編號之調整	修訂
9	<p>八、建築物基地應設置適當數量之貨車裝卸空間。 (一) 裝卸空間不得佔用人行道與指定留設之開於空間。 (二) 裝卸空間之車道出入口與道路交叉口的距離至少在二十公尺以上。</p>	<p>四十一、建築物基地應設置適當數量之貨車裝卸空間。 (一) 裝卸空間不得佔用人行道與指定留設之開於空間。 (二) 裝卸空間之車道出入口與道路交叉口的距離至少在二十公尺以上。</p>	配合項目編號之調整	修訂

(續下表)

10	九、有關公共建築物之各項無障礙設施，應依建築技術規則第十章「公共建築物行動不便者使用設施」及「公共設施建築物活動場所殘障者使用設備設計規範」等法規規定辦理。另為塑造本地區無障礙空間系統之整體性，應於下列公共設施及地點設置無障礙設施及導盲步道，並應和人行道或各類供步行通道之無障礙設施及導盲步道互相連接： (一) 人行廣場、交通廣場等開於空間。 (二) 各類供人行使用之人行道、人行天橋、地下道等。	四十二、有關公共建築物之各項無障礙設施，應依建築技術規則第十章「公共建築物行動不便者使用設施」及「公共設施建築物活動場所殘障者使用設備設計規範」等法規規定辦理。另為塑造本地區無障礙空間系統之整體性，應於下列公共設施及地點設置無障礙設施及導盲步道，並應和人行道或各類供步行通道之無障礙設施及導盲步道互相連接： (一) 人行廣場、交通廣場等開於空間。 (二) 各類供人行使用之人行道、人行天橋、地下道等。	配合項目編號之調整	修訂
11	十、車站專用區內建築基地廣告招牌、旗幟、廣告物等設施應整體規劃設計，其設置不得妨礙行人通行、整體景觀及公共安全。	四十三、車站專用區內建築基地廣告招牌、旗幟、廣告物等設施應整體規劃設計，其設置不得妨礙行人通行、整體景觀及公共安全。	配合項目編號之調整	修訂
12	十一、圍牆之管制 車站專用區內建築基地一律不得設置圍牆，但基於景觀、安全之必要所設置之圍籬不在此限。	四十四、圍牆之管制 車站專用區內建築基地一律不得設置圍牆，但基於景觀、安全之必要所設置之圍籬不在此限。	配合項目編號之調整	修訂
13	十二、垃圾貯存空間 建築基地應集中收集處理垃圾，其垃圾貯存空間應至少一處，其位置之考慮下列因素： (一) 與服務動線相互結合。 (二) 不得破壞景觀或污染環境。 (三) 避開建築物主要出入口。	四十五、垃圾貯存空間 建築基地應集中收集處理垃圾，其垃圾貯存空間應至少一處，其位置之考慮下列因素： (一) 與服務動線相互結合。 (二) 不得破壞景觀或污染環境。 (三) 避開建築物主要出入口。	配合項目編號之調整	修訂
14	十三、車站專用區之車站站體應於建築物外牆設置適當之夜間照明設施，以塑造夜間地標意象。	四十六、車站專用區之車站站體應於建築物外牆設置適當之夜間照明設施，以塑造夜間地標意象。	配合項目編號之調整	修訂
15	十四、其他規定事項 (一) 大樓空調設備及其他相關設備之廢氣排出口通風口，以及其他地面層部分中有礙市容景觀之設施，不得設置於站區主要道路沿街面，或建築物主要出入口附近，並應加以美化或綠化。 (二) 冷氣機孔、鐵窗、雨庇或其他影響立面設施物，應考慮整體景觀而共同設計。 (三) 建築物或其他工程興建時，施工期間之假設工程，應重點式美化處理，施工圍籬、大樓各層之施工防護網、工地事務所、宿舍等也應美化處理。 (四) 車站專用區當未開發使用之空地應以簡易鋪面處理，並適當植栽綠化。 (五) 車站專用區之綠化應儘量使用原生樹種，以塑造地區特色。	四十七、其他規定事項 (一) 大樓空調設備及其他相關設備之廢氣排出口通風口，以及其他地面層部分中有礙市容景觀之設施，不得設置於站區主要道路沿街面，或建築物主要出入口附近，並應加以美化或綠化。 (二) 冷氣機孔、鐵窗、雨庇或其他影響立面設施物，應考慮整體景觀而共同設計。 (三) 建築物或其他工程興建時，施工期間之假設工程，應重點式美化處理，施工圍籬、大樓各層之施工防護網、工地事務所、宿舍等也應美化處理。 (四) 車站專用區當未開發使用之空地應以簡易鋪面處理，並適當植栽綠化。 (五) 車站專用區之綠化應儘量使用原生樹種，以塑造地區特色。	配合項目編號之調整	修訂

二、變更負擔方案

- (一) 依都市計畫法第 27 條之 1 規定：「土地權利關係人依第 24 條規定自行擬定或變更細部計畫，或擬定計畫機關依第 26 條或第 27 條規定辦理都市計畫變更時，主管機關得要求土地權利關係人提供或捐贈都市計畫變更範圍內之公共設施用地、可建築土地、樓地板面積或一定金額予當地直轄市、縣(市)(局)政府或鄉、鎮、縣轄市公所。」
- (二) 依高雄市都市計畫委員會第 308 次會議、309 次會議審議，311 次會議決議，依據都市計畫法第 27 條之 1 規定，台鐵新左營車站 2 樓應提供 235 平方公尺樓地板面積予高雄市政府做為公益性旅客資訊、都市行銷中心、交通與旅運指南、市政活動及公共服務．．等使用。

捌、交通分析及改善策略

一、相關重大建設計畫

1. 高速鐵路

自臺北至高雄左營，全長約 45 公里，沿途經過 14 縣市、77 市鄉鎮區，全線共經南港、臺北、板橋、桃園青埔、新竹 6 家、苗栗豐富、台中烏日、彰化田中、雲林虎尾、嘉義太保、台南沙崙及左營車站等 12 車站。目前台鐵左營新站與高鐵左營車站共站配置，未來可配合高雄市鐵路地下化工程，將高鐵端末延伸至高雄車站。

2. 高雄都會區捷運系統紅橘線路網

高雄都會區捷運系統紅橘線路網建設案，紅、橘兩線總長約 42.7 公里，設有 38 座車站(含 R24 車站)，紅線由南向北自沿海路、漢民路口沿中山路經高雄國際機場、凱旋路口、勞工公園、3 多商圈、中山體育場、大港埔、火車站，沿博愛路經察哈爾街口、大順路口、裕誠路口、左楠路、楠梓加工出口區、橋頭至岡山。全長約 28.3 公里，全線設有 24 座車站，其中 15 座為地下車站，其餘 9 座為高架車站，並設有南北 2 座機廠；橘線由西向東自鼓波街與臨海 1 路間經大勇路，沿中正路經市議會、大港埔、民族路口、和平路口、福

德路口、中正技擊館、衛武營，再沿鳳山自由路、光遠路、中山東路、至高雄縣大寮，全長約 14.4 公里，設有 14 座車站，除大寮站為平面車站外均採地下興建，共設有大寮主機廠 1 座。

3. 南 2 高高雄支線

南 2 高高雄支線西起高雄市文自路口(與高雄快速道路大中路段銜接)，沿大中路往東跨越中山高與台 1 線後，經大社、仁武鄉連接第 2 高速公路主線燕巢系統交流道，再往東北轉北方向沿得勝寮谷地跨越台 21 線及楠梓仙溪後，於旗山旗尾附近銜接台 3 線止。

本路線全長約 32 公里，文自路口至燕巢系統交流道路段佈設 6 車道，燕巢系統交流道至旗山旗尾路段佈設 4 車道，設鼎金及燕巢系統交流道，及澄清湖、燕巢、嶺口 3 處 1 般交流道；本路線為國道 10 號公路，已於 88 年 11 月 14 日開放通車啟用。

4. 高雄都會區快速道路系統

高雄都會區快速道路系統分 3 期建設，第 1 期路線北起南 2 高高雄支線終點，南迄中鋼路南端，全長 22 公里。其中與車站直接關聯者為大中路段，該路段於文自路銜接 2 高高雄支線，沿大中路往西經博愛路、華夏路後，跨過台鐵縱貫線往南沿翠華路佈設，止於中華路橋前。

5. 高鐵左營站西側（捷運站前）增闢關聯外道路

高鐵左營站西側（捷運站前）增闢關聯外道路銜接原有底路，此方案新闢道路均規劃為雙向通行，以使機車由此路線進出捷運站。

二、交通分析及改善策略

本計畫之交通衝擊影響分析採用總體高需求模式，分別從衍生人旅次推估、衍生車旅次推估、計算出本計畫變更後所衍生之小汽車當量 (PCU)，再經由運具分派、交通量指派到本案之周邊道路。以分析本案變更前後對交通之影響衝擊。採用上述之程式分析，本計畫可得變更後所衍生之交通量為 35.90 (PCU)，指派到各道路上，可知變更前後對於周圍之道路服務水準並無明顯的增加改變，故無

需另提改善策略。詳細內容，請參閱附冊-交通影響分析。

玖、事業及財務計畫

一、經費估算

本變更案變更內容為台鐵車站商業樓地板面積為 2000 平方公尺，若以每平方公尺興建費用 4800 元計算，則所需興建費用約 9,600,000 元整。

二、主辦單位

交通部台灣鐵路管理局(交通部鐵路改建工程局代辦)。

三、經費來源

交通部台灣鐵路管理局 93、94 年度預算。

四、預定完成日期

台鐵左營新站已完工通車。