

變更高雄市主要計畫部分住宅區、公園用地、學校用地、機關用地、機關用地(軍)、綠地用地、河道用地、園道用地、道路用地為道路用地、綠地用地與機關用地(軍)(配合高雄市區省道新台17線建設)案

# 公 開 展 覽

高雄市政府

96年7月

# 第一章 緒論

## 第一節 計畫緣起

高雄市為南部區域中心都市，截至95年年底總人口約151.5萬人，區內工商產業發展蓬勃，位於高雄市小港、楠梓、前鎮等地之臨海工業區、楠梓加工出口區、高雄加工出口區、中油煉油廠等，更是奠定高雄市發展成為南部區域工業重鎮之基礎。而仁大工業區、大發工業區、林園工業區等則緊鄰高雄市外圍，除各工業區因營運需要之互動往來，由於臨接高雄港地利之便，各類原物料及成品亦就近透過市區道路運送至高雄港轉運到其他地區。目前高雄港貨櫃裝卸量已近1,000萬TEU，為我國最大國際港，並位居世界貨櫃進出之第六大貨櫃港，因此高雄市道路系統，除高雄都會區人車客運外，亦是各大工業區及港區物流貨運主要運輸工具之一。反觀高雄市現有道路系統，因受地形南北狹長限制，使得南北向道路系統規劃不易，更加突顯本市南北交通運輸系統整合的重要性。

目前本市主要之南北向聯外道路有三，分別為中山高速公路(國道1號)、台1線及台17線。國道1號於高雄市共設有五處匝道，包括楠梓、鼎金、九如、中正及中山交流道，為高雄市重要城際運輸幹道，亦兼具市區快速道路功能，服務高雄都會區近400萬都會人口南來北往的運輸需求，亦提供高雄港貨櫃運輸產業與周圍重量級製造業所衍生的龐大貨運車流，因此中山高末端已成為全台最壅塞的主要路段。至於省道系統方面，其中台1線為高雄市連通高雄縣之重要道路，經由民族路可串聯北高雄地區，並聯繫橋頭、崗山等地，往南則可經九如路、建國路往東至鳳山、屏東。但台1線至九如路即轉向往東，往南高雄及林園、東港等地之交通，仍多仰賴屬於台17線之中華路及中山路。而台17線南段貫穿高雄市重要工業區且鄰近機場、港區，使中華路、中山路之交通流量更加繁重，並造成多處瓶頸路段，目前已透過港區聯外道路系統規劃、國道末端銜接國際機場、國際海港之瓶頸路段緊急改善計畫等，逐步改善台17線南段交通服務水準。

然在台17線北段部分之軍校路、右昌街、德中路，因穿越左營、楠梓舊社區，為左楠地區最主要的市區道路，交通量大，加上受限於

建成區，路幅較為彎曲狹窄，使得兼具市區道路與都會區聯外幹道功能之台17線北段早已形成交通瓶頸路段。因此，若能避開左楠地區市區道路之路段，另闢一條進入高雄市區的外環道路，以銜接中華路和馬卡道路，將可提昇台17線的服務水準，更能吸引從高雄北面進出高雄的用路人選擇使用台17線，進而達到區域性交通分流之目的，並抒解部份中山高末端交通瓶頸。

基於前述構想，本府遂於94年1月開始進行路線勘查並與國防部進行意見交換，在同年2月完成路線初步規劃報告，而後於95年4月召開「新台17線路線研商會議」，確定新台17線之路線方案，並獲府內各單位支持，計畫以台17-海軍軍區中正路-中華路線做為西側快速道路之路線方案，路線北端由台17進入高雄市，沿高雄大學特定區西側邊緣通過左營海軍軍區後銜接中華路，期藉由道路線型與路幅寬度改善，達成道路分流目的、減少中山高區域及通過性交通流量，並節省公路總旅行時間、疏散高雄市西側市中心區之人潮、帶動北高雄地區建設與發展。

而在新台17線規劃方案達成府內共識後，本府續於95年8月邀集經濟部加工出口區管理處、高雄縣政府、交通局、工務局單位進行研商，並於10月舉辦「經濟發展座談會」，獲得前述單位的支持，同時在11月所舉辦之「區域複合運輸與去瓶頸策略規劃」論壇上，取得經建會、交通部、運研所、國工局、國公局等單位同意，興闢台17線高雄外環線。而後在95年11月25日交通部長拜會本市葉前代理市長，獲得開闢新台17高雄外環線案之重要結論。96年3月22日本府再度與國防部等單位協商，獲致『新闢台17高雄外環線應儘速定案，請邱副市長擇期邀請國防部柯副部長南下會勘』之結論，遂於96年4月18日由邱副市長率鄭副市長、秘書長、工務局吳局長、交通局林副局長及都發局林局長與國防部柯副部長、海軍司令部張副司令、軍備局吳局長等相關人員完成會勘，達成『請國防部軍備局於一個月內完成市府所提方案2內容之評估，以做為本案最後定線』之共識，並獲軍備局同意，於96年5月9日接獲國防部昌易字第0960008488號函確認原則同意新台17線方案二之興建，故為利新台17線建設計畫推動，應儘速完成相關都市計畫變更法定程序。

爰此，為配合台17線道路之重大建設興闢，故配合辦理都市計畫變更。

## 第二節 法令依據

本案經96年6月29日簽奉 市長核准為配合本市興建台17線道路之重大設施，依都市計畫法第27條第1項第4款規定，辦理都市計畫個案變更。

## 第三節 計畫位置、範圍與面積

本案計畫範圍在行政區位上跨越楠梓區及左營區，計畫變更範圍包含高雄大學鄰近地區細部計畫及援中港、下鹽田地區細部計畫、右昌地區細部計畫、左營地區細部計畫，主要沿高雄大學特定區西界，跨越後勁溪後，經海軍軍區銜接左營細部計畫區中正路東側往南，與中華路聯繫，全長計約7公里，計畫面積約47.59公頃(見圖1.3-1與圖1.3-2)。

# 第六章 實質計畫變更內容

## 第一節 實質變更內容

本變更內容主要以新台17線道路興闢與拓寬工程為主，依前章路線規劃方案，大致可分為三個部份；

### 一、中海路以北至高雄市、縣界路段

本路段行經高雄大學特定區、左營軍區及右昌地區都市計畫區，配合本路段50公尺道路規劃，需將現行計畫之公園、學校、機關、綠地等用地變更為道路用地，同時將部分新台17線路權範圍變更後道路用地東側剩餘狹長機關用地變更為綠地用地，作為快速道路與住宅社區之隔離綠帶。

### 二、介壽路以北至中海路路段

本路段大致沿中正路行經左營海軍與海軍眷區，屬左營都市計畫之一部分，同時需穿越海軍精神堡壘所在圓環，因考量此地標對海軍之意涵，故擬採彎弧方式，利用已搬遷之眷村土地續沿中正路東側往北，而配合本路段40公尺道路規劃，需將現行計畫之園道、機關用地與住宅區變更為道路用地。至於原中正路路權範圍內道路用地，位於新台17線西側土地變更為機關用地，納入左營軍區範圍；位於新台17東側土地，則變更為綠地用地，以作為快速道路與住宅社區之隔離綠帶。

### 三、南門圓環以北至介壽路路段

本路段主要利用現有20公尺左營大路及15公尺中正路往兩側拓寬為40公尺，故需變更現行左營地區都市計畫之住宅區及學校、機關、公園等公共設施用地為道路用地。綜合以上所述，本案都市計畫變更內容為變更部份住宅區、公園用地、學校用地、機關用地、河道用地、綠地用地及園道用地為道路用地，詳細之變更前後面積及變更位置，請參見表6.1-1及圖6.1-1。

表 6.1-1 各類土地使用分區變更面積彙整表

編號	位置	變更內容			變更理由
		原計畫分區	面積 (平方公尺)	變更後計畫 分區	
1	位於本市西北側，介於高雄大學特定區、右昌與海軍軍區之間	公園用地	5,313.83	道路用地	1.透過車輛分流方式，規劃南北向聯外道路路廊，以抒解國道1號、省道台1線及原台17線交通，改善周邊地區道路瓶頸問題，規劃新台17線道路。 2.配合新闢台17線用地需求，變更公園、機關用地為道路用地，以利後續土地取得與工程建設進行，並將新闢台17道路與東側住宅區間剩餘土地變更為綠地用地，以維護居住品質。
		機關用地(軍)	65,174.00		
		機關用地(軍)	5,753.14	綠地用地	
2	海軍軍區東側	公園用地	32,908.35	道路用地	1.配合新闢台17線用地需求，辦理都市計畫變更，將公園、機關及綠地等各土地使用分區與用地變更為道路用地。 2.新台17線因屬快速道路之層級，為減緩道路建設後對周圍住宅區之干擾，將部分機關用地變更為綠地，作為住宅區與快速道路緩衝空間，維持本地區居住空間之寧適性。
		學校用地	15,297.73		
		機關用地(軍)	55,678.17		
		住宅區	3.91		
		河道用地	4.34		
		綠地用地	372.60		
機關用地(軍)	3,879.44	綠地用地			
3	中正路及精神堡壘周圍住宅區	園道用地	1,345.59	道路用地	1.為紓解高雄市南北向交通運輸需求及改善周邊地區道路瓶頸問題，規劃新台17線道路。故為配合新闢台17線用地需求，辦理都市計畫變更，將住宅區、園道及綠地用地變更為道路用地。 2.考量新台17線建設後，中正路之聯絡功能將由新台17線所取代，且原道路用地穿越軍區，土地為軍方管理，新闢道路後原道路用地已無使用需求，為利土地整體規劃利用，依相鄰土地變更為機關用地，供國防部使用。 3.考量新台17線道路線型設計與東側住宅區之居住安全，將原中正路部分道路用地變更為綠地用地。
		住宅區	22,325.16		
		機關用地	9,516.84		
		道路用地	120,485.27	機關用地(軍)	
		機關用地	2,030.61		
		住宅區	3,212.28		
道路用地	1,517.02	綠地用地			
4	介壽路至南門圓環	公園用地	8,074.54	道路用地	配合新闢台17線用地需求，辦理都市計畫變更，變更部分公園、機關、學校等用地變更為道路用地，以利後續土地取得與工程建設進行。
		綠地用地	2,886.02		
		學校用地	2,024.90		
		機關用地	1,757.94		
		住宅區	5,938.14		
小計		365,499.81			

註：1.本案變更面積總計約 36.55 公頃，另新台 17 路權範圍行經現行計畫道路用地部分面積約 11.04 公頃，合計本次計畫範圍面積為 47.59 公頃。  
2.表列面積係由圖面估算，實際面積以地籍測量為準。

## 第二節 變更後實質計畫

本案變更後之計畫內容，即將新台17高雄外環線設計為40~50公尺寬之道路，其中中海路以北為50公尺寬、中海路以南則為40公尺，北可銜接現行台17線所屬典昌路，通往高雄縣橋頭鄉與梓官鄉，往南可至中華路，聯繫高雄市鼓山區、三民區及南高雄地區。至於新台17線路權範圍變更後兩側剩餘狹長土地，則參酌鄰近土地使用，變更為綠地用地及機關用地，有關本計畫變更前後各類土地使用分區面積請參見表6.2-1。

表 6.2-1 配合新台 17 線建設變更前後土地使用分區面積表

使用分區	個案變更前後面積		備註
	變更前(公頃)	變更後(公頃)	
住宅區	3.15	-	- 變更部分住宅區為機關用地(軍)與道路用地
公園用地	4.63	-	- 變更為道路用地
河道用地	0.0004	-	- 變更為道路用地
園道用地	0.13	-	- 變更為道路用地
道路用地	23.24	33.90	變更部分道路用地為機關用地與綠地用地，並變更部分住宅區、公園、綠地等用地為道路用地。
綠地用地	0.33	1.12	變更部分綠地用地為道路用地，並將機關用地(軍)變更為綠地
學校用地	1.73	-	- 變更部分學校用地為道路用地
機關用地	1.33	-	- 變更部分機關用地為道路用地及機關用地(軍)
機關用地(軍)	13.05	12.57	變更部分機關用地(軍)為道路用地及綠地用地，並變更部分住宅區、機關用地及道路用地為機關用地(軍)
合計	47.59	47.59	

# 第七章 實施經費及進度

## 第一節 實施進度及開發方式

本案新台17線變更範圍內以國有土地為主，因變更為道路、機關及綠地等公共設施用地，故可無償撥用方式取得所需土地，私有土地的部分則以徵收方式進行。本計畫預計採分段開闢方式進行，先由左營海軍軍區與中正路沿線開闢，以配合2009世運會之舉辦，再續辦理新台17線北段路段及介壽路以南路段。

## 第二節 實施經費

實施經費概估包括了用地取得與道路建設經費兩項內容，因新台17線行經之用地約有99%土地屬國有與高雄市有土地(請參見第三章第三節)，可採用無償撥用方式取得所需土地，在私有土地的部分，約有53平方公尺，故在土地取得費用上預估約為551萬元。在道路興建工程費中，依照前期規劃初估本路段之工程建設經費約為13.99億元<sup>1</sup>，故新台17線之實施總經費約為14億451萬元。依據民國95年1月24日行政院院授主忠字第0950000508A號令修正發布之『中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法』第七條規定，因新台17線屬快速道路系統，由中央與高雄市政府共同負擔建設經費。有關配合新台17線建設用地取得方式、費用及經費來源請參見表7.2-1。

表 7.2-1 新台 17 線建設用地取得方式、費用及經費來源

設施項目種類	面積 (公頃)	土地取得方式		開闢經費 (萬元)		主辦單位	經費來源
		徵購	撥用	土地徵購費	工程費		
新台17線道路 用地	33.90	√	√	551	139,900	交通部與高 雄市政府	由中央政府與高雄市 政府共同負擔
綠地用地	1.12		√	-	-	高雄市政府	
機關用地(軍)	12.57		√	-	-	國防部	
合計	47.59			140,451			

<sup>1</sup>參考台聯工程顧問股份有限公司於新台 17 線建設前期規劃估算之經費。



註：1. 上開之土地面積與經費應依實際辦理時為準。