

3.3 相關重大建設計畫之影響分析

3.3.1 發展定位分析

相關政策或上位計畫對研究範圍之未來發展構想多屬概念性，其中南部區域計畫第一次通盤檢討(民國85年6月)將屏東縣分成三個次生活圈，各次生活圈之發展構想為：屏東次生活圈－以生產與居住為主要功能，促進技術密集型與都市勞力型工業發展，並容納都會區就業人口；潮州次生活圈－以生產為主要功能；東港次生活圈－以居住為主要功能。

目前屏東縣政府以「打造觀光科技新樂園」為發展願景，且為促進屏東縣整體之發展，考量其人文及地理環境、產業、觀光、交通與文化等各項發展，於屏東縣綜合發展計畫第一次修訂(91年)係將全縣分為都會平原區、親水區、親山區及半島區等四區加以規劃，再加入永續發展生活、生產、生態及生存等四生之概念，擬以地區發展之特色築構出屏東縣整體發展之實質效益。各分區所包含範圍及其發展願景說明如表3.3-1與圖3.3-1所示。

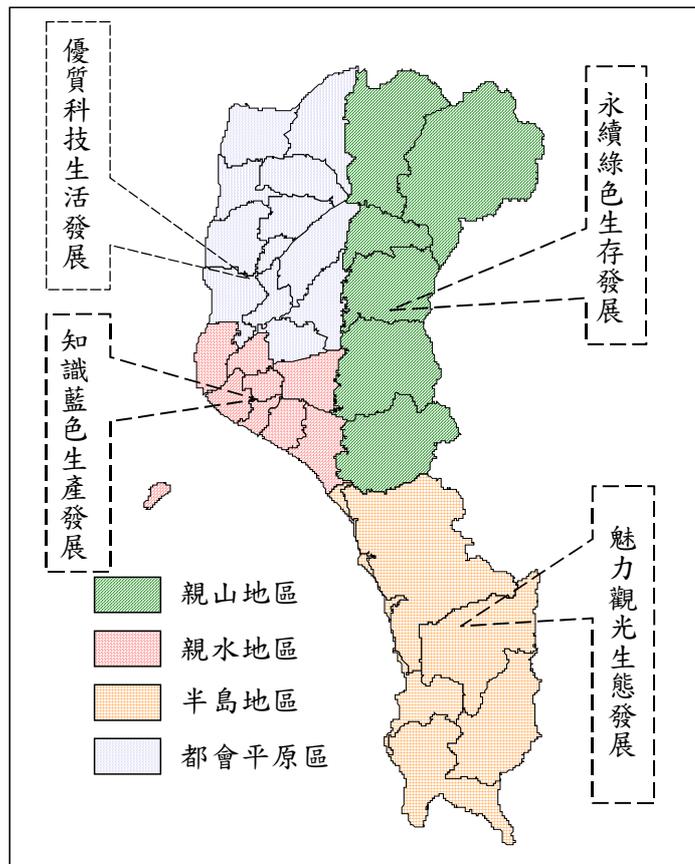


圖 3.3-1 屏東生活圈空間發展定位示意圖

表 3.3-1 屏東生活圈空間發展定位表

| 大分區 | 發展定位 | 涵蓋之市鄉鎮 |
|-------|----------|-------------------------------------------------|
| 都會平原區 | 科技生活發展 | 屏東市、潮州鎮、萬丹鄉、長治鄉、麟洛鄉、九如鄉、里港鄉、鹽埔鄉、高樹鄉、萬巒鄉、內埔鄉、竹田鄉 |
| 親水區 | 知識藍色生產發展 | 東港鎮、新埤鄉、枋寮鄉、新園鄉、崁頂鄉、林邊鄉、南州鄉、佳冬鄉、琉球鄉 |
| 親山區 | 綠色生存發展 | 三地門鄉、霧臺鄉、瑪家鄉、泰武鄉、來義鄉、春日鄉 |
| 半島區 | 魅力觀光生態發展 | 恆春鎮、車城鄉、滿州鄉、枋山鄉、獅子鄉、牡丹鄉 |

資料來源：修訂屏東縣綜合發展計畫，屏東縣政府，91年。

3.3.2 重大土地開發計畫

彙整重大土地開發計畫內容如表3.3-2與圖3.3-2。綜觀相關計畫與生活圈歷年之發展特性，倘相關計畫如期開發，並發揮預期建設效應，預期屏東市六塊厝將因三鐵共站與加工出口區計畫而成為新興居住、二、三級產業就業中心與重要大眾運輸轉運站；大鵬灣風景特定區計畫所規劃提供之國際級休閒設施將提供高高屏地區休閒需求，對東港、林邊地區次區域鄉鎮之觀光產業發展亦具有帶動功能，如能如期完成，預計將吸引大量旅遊人口。

表 3.3-2 重大土地開發計畫之影響程度與地區

| 計畫名稱 | 影響範圍 | 面積(公頃) | 預計引進人數(萬人) | 影響時程(民國) | 計畫進度 | 備註 |
|--------------|--------------------|--------------------------------------|---------------------------|-----------------------------|------|------------------------------------------------------------|
| 大鵬灣國家風景區開發計畫 | 東港鎮、林邊鄉 | 合計1,438.4(含陸域649.3，大鵬灣水域532.1，海域257) | 105年遊客數約367萬人，假日尖峰遊客數約3萬人 | 預計91年第一期營運；93年第二期營運；96年全面完工 | ● | 屬國家級風景區，距小港機場約30分鐘，鄰南二高、鐵路林邊站，以水上活動為主 |
| 屏東加工出口區整體規劃 | 屏東市(六塊厝農場) | 127公頃 | 三級產業4.0萬人 | 97年以後 | ● | 計畫構想以引進製造業及其前後段事物產業、倉儲物流業及關聯性週邊服務業等，發展為南台灣運籌中心，計畫提供4萬個就業機會 |
| 六塊厝特定區計畫 | 屏東市崇蘭、六塊厝、萬丹、甘棠門等地 | 413公頃 | 居住人口1.1萬人 三級產業4.0萬人 | 97年以後 | △ | 包含屏東新站及調車場預定地、及127公頃之加工出口區 |

| 計畫名稱 | 影響範圍 | 面積(公頃) | 預計引進人數(萬人) | 影響時程(民國) | 計畫進度 | 備註 |
|--------------------------|-----------------|----------------------|------------|----------|------|---------------------------------------|
| 老埤特定區計畫及屏東農科大學農業生物技術園區計畫 | 內埔鄉(台鳳老埤農場) | 748.26公頃 | 居住人口10.0萬人 | 100年以後 | △ | 計畫結合現有屏科大、未來擬設鳳屏大學、中山生命科技學院及生化科技園區為主軸 |
| 六堆客家文化園區設置計畫 | 核心區：內埔鄉、高屏八客家鄉鎮 | 20公頃核心園區及高屏八客家鄉鎮地方園區 | — | 93年以後 | ● | |
| 台糖枋寮科學園區 | 枋寮 | 千餘公頃 | 未定 | 未定 | △ | 擬設枋寮工業港 |

註：計畫進度「●」表該計畫已核定(含施工中)；「△」表該計畫未核定(含規劃中、審議中)。

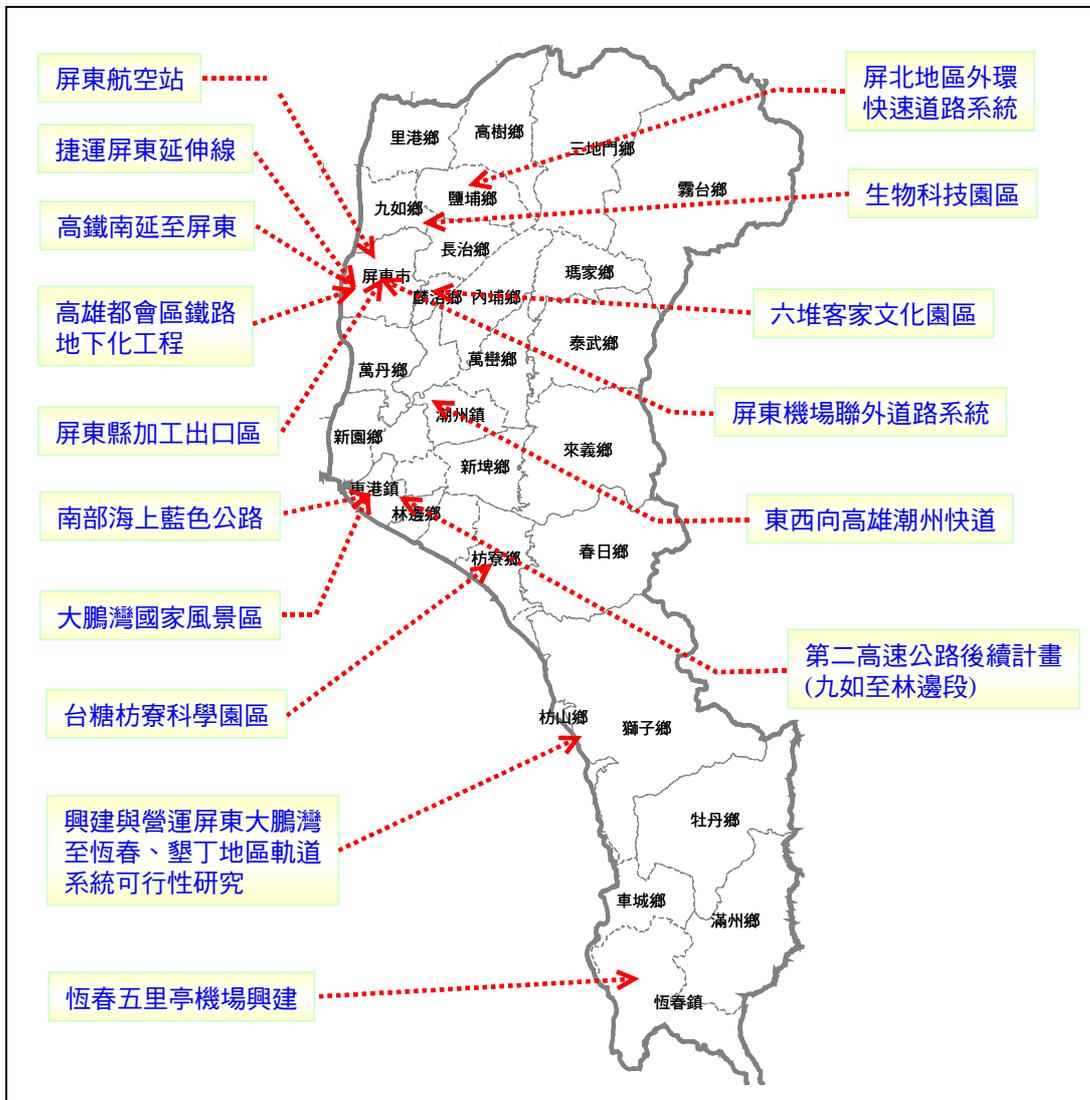


圖 3.3-2 屏東生活圈重大建設計畫區位示意圖

3.3.3 重大交通建設計畫

重大交通建設計畫將影響生活圈道路系統之建構及建設時程，本計畫彙整重大交通建設計畫如表3.3-3所示。隨著南部第二高速公路、東西向高雄潮州快道的通車，加上原有的台鐵、省道台1號、台17號、台3號、台22號、台26號及鄉縣道，將有助提高屏東生活圈之交通服務水準；未來更有捷運系統、高速鐵路以及機場之設置，將使運輸服務更加多元便利。

表 3.3-3 重大交通建設計畫影響分析表

| 計畫名稱 | 計畫內容 | 對生活圈之影響 | 計畫進度 | 預計完工年限 |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|------|-----------|
| 第二高速公路後續計畫(九如至林邊段) | 主線由台南縣繞經高雄縣田寮、燕巢、大樹，屏東縣九如、鹽埔、長治、麟洛、內埔、竹田、潮州、崁頂、南州、林邊等行政區域，計有九如、長治、麟洛、竹田、南州、崁頂及林邊等七個交流道 | 將紓解中山高速公路交通擁塞現象及帶動周邊地區之發展 | ● | 92年底 |
| 東西向快速道路高雄潮州線(台88) | 高速公路五甲系統交流道往東銜接萬大橋，全長25.2公里，路寬25公尺，設183甲、大寮、大發等處交流道。目前除五甲系統交流道至上寮段8.95公里及萬丹-竹田段6公里未完成外，餘均完成 | 銜接國1與國3兩高速公路及183甲、台25、台27、189縣道，促進道路系統之完整 | ● | 92年底 |
| 南二高屏東交流道至沿山公路聯絡道 | 主線自屏東交流道接台1往北沿屏87鄉道2.3公里後，東行順台糖廢棄鐵道10公里後接沿山公路，全長12.3公里；支線於廢棄鐵道5公里處利用鐵道支線另闢0.9公里聯絡道。路寬20公尺、配置雙向四車道 | 增加內埔老埤特定區之聯外道路機能 | △ | 公路總局規劃評估中 |
| 屏北地區外環快速道路系統設置計畫 | 自內埔北端網溪經鹽埔、里港、九如、屏東市、萬丹、新園、東港、林邊、佳冬至枋寮止 | 建構平原都會區大外環系統 | △ | 未定 |
| 高屏大橋至萬大橋間沿堤公路 | 由縣189線至磚仔窯村接高屏溪防汛道路，至崙頂村接東西向快速道路與萬大橋(計6.5公里,其中4公里為新闢道路)，為屏東加工區貨物運送主要聯外道路，已獲交通部同意補助 | 銜接台1與台88(高雄潮州快道)，紓解台27進出市區之擁塞現象 | ● | 正辦理設計發包 |

| 計畫名稱 | 計畫內容 | 對生活圈之影響 | 計畫進度 | 預計完工年限 |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|------|-------------|
| 屏東機場聯外道路系統建設計畫 | 屏東機場東側聯外道路系統：由台1線頭前溪橋經屏東南機場大門，北接台3線，道路寬度20公尺；屏東機場西側聯外道路系統：計畫內容第一階段為北自台3線六合橋，南接縣189線，全長8.8公里，原設計30公尺寬道路，現先完成10公尺道路；第二階段則由縣189線南接至東西向快速道路，可聯絡高屏大橋與萬大橋 | 可改善台1線高屏大橋往屏東之假日人潮、車潮，配合民航站計畫，提供便捷交通，減少經過市區造成擁塞，同時可疏解南二高九如鄉交流道之車流量 | ● | |
| 屏東航空站改善計畫 | 利用屏東軍用北機場用地興建民用航空站，作為南部直昇機基地和高雄機場中小型維修及夜駐輔助機場 | 提高屏東航空站之服務水準 | ● | 已發包，計畫95年完工 |
| 恆春五里亭機場興建計畫 | 提供70人座以下之中型客機，年起降架次6,500次，預估105年年運量為17萬人次 | 縮短台北-恆春、高雄-恆春之交通距離 | ● | 92年 |
| 捷運屏東延伸線規劃建置計畫 | 配合屏東擴大都市計畫區之規劃，計畫將高雄都會區捷運橘線延伸至屏東，長約14公里 | 有助於紓解高屏間之道路車流量 | ● | |
| 大鵬灣至恆春、墾丁地區軌道系統可行性研究 | 經評估左營新站～枋山站，長79.7公里。利用台鐵既有軌道設施；枋山～恆春主線長36.5公里，海生館支線長2公里，共38.5公里，興建符合台鐵甲級線設計標準之非電氣化單線鐵路；恆春～墾丁青年活動中心長9.5公里興建單線軌道設施 | 可紓解恆春半島假日交通之擁塞情形 | △ | 未定 |
| 屏東新站新建工程計畫 | 預定地位於崇蘭圳與高屏溪之間，因應台鐵營運及預留高鐵延伸至屏東之需要，亦設置台鐵及高鐵調車場 | 有助於整合不同大眾運輸場站，方便旅客轉乘 | ● | 94年 |
| 高雄都會區鐵路地下化工程 | 屏東縣部分為高雄至牛稠埔溪段，長15.2公里，將於六塊厝設置調車場，並將之規劃為捷運、地鐵、高鐵三鐵共構車站 | 有助於紓解高屏間之道路車流量 | ● | 預計90年施工 |
| 高鐵南延至屏東 | 自高雄站南延至屏東市六塊厝 | 提高屏東至台灣西部主要都市間之聯繫 | ● | 97年 |
| 南部海上藍色公路 | 高雄-中芸-東港-小琉球-枋寮-海口-後壁湖漁港 | 可紓解恆春半島假日交通擁塞及發展水域觀光 | ● | 91年9月試航 |

註：計畫進度「●」表該計畫已核定(含施工中)；「△」表該計畫未核定(含規劃中、審議中)。