

變更湖內都市計畫(部分工業區、農業區、墓地為道路用地)案計畫書



中華民國 96 年 9 月

# 壹、計畫緣起與目標

## 一、計畫緣起

「湖內太爺—歸仁六甲聯絡道路工程(湖內-茄荳段)」係屬於高雄生活圈道路系統建設計畫之一環，本計畫道路旨在於配合高速鐵路台南沙崙站興建完成開始營運後，預期未來週邊鄉鎮將產生大量的交通旅次需求，故透過本聯絡道路之開闢，除了可做為高鐵台南沙崙站通往高雄縣湖內鄉、茄荳鄉等鄰近地區的交通要道外，更可疏導高雄及台南地區過境交通之壓力，未來期望透過道路景觀綠美化與城鄉風貌塑造等方法來提高計畫道路之自明性，除可增進地方之觀光產業，更可帶動地方整體社會及經濟發展。

依據內政部營建署 95 年 12 月之道路選址報告，考量本計畫道路東側需由仁德鄉跨越二仁溪，須較長之引道以減緩道路坡度，而行經湖內鄉都市計畫區中間路段又有既成之住宅社區、且最西側通往茄荳鄉路段亦與既成之加油站衝突。基於上述理由，本計畫道路之選址即無法利用已開闢之 30 米湖中路往西串聯茄荳地區，故而重新選定本計畫道路之路線，期利用本計畫道路將湖內鄉南側之海埔地區與北側之太爺、圍子內地區加以串聯，促進湖內鄉整體發展，及健全整體生活圈之道路系統。

本計畫係「湖內太爺—歸仁六甲聯絡道路」之一部分，而該道路東側(仁德—湖內段)已完成道路工程之規劃設計，故本計畫之目的即在配合全線道路之興闢，期加速「湖內—茄荳段」道路用地之取得，俾實質工程如期進行。

## 二、計畫目標

本道路計畫為「湖內太爺—歸仁六甲聯絡道路工程(仁德—湖內段)」之延續路段，以建構完整之高雄生活圈道路系統。本道路計畫之目標如下：

- (一) 縮短西濱地區通往高鐵台南沙崙站之旅行時間。
- (二) 建構完備之高雄生活圈及台南生活圈整體道路系統。
- (三) 促進道路兩側土地之整體發展。

## 貳、法令依據

為順利取得工程用地俾工程如期進行，本案擬採個案變更之方式辦理，辦理依據係依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款之規定辦理。

都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款	都市計畫經發布實施後，遇有左列情事之一時，當地直轄市、縣(市)(局)政府或鄉、鎮、縣轄市公所，應視實際情況迅行變更：．．．四、為配合中央、直轄市或縣(市)興建之重大設施時。．．．
-----------------------	---

## 參、變更區位及位置

### 一、變更區位(詳圖一)

本次變更位置東起連接高鐵台南沙崙站現已規劃設計完成之「湖內太爺—歸仁六甲聯絡道路(歸仁—仁德段)」終點(即湖內鄉台一線省道處)，往西延續銜接西濱快速公路(茄萣鄉台十七省道)為止，全線行經湖內鄉及茄萣鄉。

### 二、變更位置(詳圖二)

本次變更位置東起湖內都市計畫區 1-40M(台 1 號省道)西側乙種工業區之南端，往西南行經該計畫區南側之農業區約 200 公尺後轉向西行，經過 4-12M、12-30M 道路及墓地南側。本次變更長度計約 2,295 公尺，計畫道路寬度 30 公尺。

## 肆、上位及相關建設計畫

本案變更目的係為強化高鐵台南沙崙站與湖內鄉、茄萣鄉之聯絡機能，茲彙整有關於本案之上位計畫與相關計畫內容如下：

### 一、上位計畫

#### (一) 南部區域計畫(第一次通盤檢討)

本變更範圍位於南部區域計畫之岡山次生活圈，可配合台南、高雄次生活圈之工業發展型態並加強與鄰近地區之交通連繫，配合高速鐵路之開通營運，使西濱地區向東之交通運輸功能更形完善。

#### (二) 高雄縣綜合發展計畫

湖內鄉位於北高雄地區，是嘉南平原進入高雄地區之門戶，且本地區為岡山地區南北往來之必經孔道，許多重要交通幹道如：台1線、台17線...等均由本鄉通過，加上高速鐵路亦於台南沙崙地區開通營運，增加本地區之車流量與車種之複雜性，為有效紓解地區交通困境，乃研擬相關方案進行紓解。

### 二、相關建設計畫

#### (一) 興達海洋文化園區

興達海洋文化園區位於湖內、路竹、茄萣及永安交界，規劃面積約500公頃，為紅樹林豐富之瀉湖地形。發展目標主要針對國民旅遊休閒，拓展國際觀光，並配合區域特色推展海洋化，預計發展結合科技、休閒、遊憩、觀光、文化及教育等遊憩中心。

#### (二) 台南科學工業園區高雄園區

目前政府為促進高科技產業投資，正積極開發位於高鐵台南車站西南側約10公里之台南科學工業園區路竹基地，根據國科會「台南科學工業區路竹基地開發計畫-開發計畫書」之衍生運輸需求資料顯示，本案全日最高約將衍生6萬車旅次之聯外需求。

### (三) 高鐵沙崙站特定區計畫

高鐵沙崙站將編訂站區特定區，特定區面積約 300 公頃。計畫人口數為 32,000 人。沙崙站特定區位於台南縣歸仁鄉之台糖沙崙農場區，距離台南市約 15 公里，離南科約 25 公里，將闢有聯外道路可快速連接台南縣新營市以南及高雄縣路竹鄉以北地區。

### (四) 高速鐵路建設計畫

高速鐵路全長 345 公里，共設 10 站，目前已於 96 年通車至左營；另行政院於民國 87 年政策指示配合高雄鐵路地下化工程，將高速鐵路延伸至高雄車站，然基於財政考量，高雄鐵路地下化規模與是否延伸尚在檢討與評估中

### (五) 東西向快速公路建設計畫

東西向快速公路台南關廟線，西起台南市喜樹西濱快速公路終點，東經台南機場南緣，跨越台 1 線、台鐵縱貫鐵路，經台糖虎山農場後跨越中山高速公路，往東續經歸南農場及歸仁沙崙農場北緣，再折往東北至縣道 182 線，與第二高速公路關廟交流道連絡道銜接，全長 17.7 公里，目前由台 1 線以東至縣道 182 線路段，長 12.6 公里已完工通車。

### (六) 高速公路興建改善計畫—國道一號員林高雄段拓寬工程

自員林交流道以南至鼎金系統交流道路段兩側各增設一車道，鼎金系統交流至高雄交流道(九如路)路段受南部第二高速公路轉接引進之交通量影響，兩側需各增設二車道，高雄交流道(九如路)至五甲系統交流道間側於兩側各增設一車道。目前全段於民國 96 年完工通車。

國道一號員林高雄段拓寬後，將可有效紓解高雄段之瓶頸現象，並強化岡山地區與鳳山地區之往來聯繫功能。

### 三、計畫道路規劃之概述

「湖內太爺—歸仁六甲聯絡道路工程」東起於高速鐵路台南沙崙站，西迄茄萣鄉台 17 線(詳圖三)，道路工程區劃為東側(歸仁—仁德段)及西側(湖內—茄萣段)，全長計約 4,950 公尺，其係屬高雄生活圈之重要計畫道路，目的即在紓解高鐵營運後所衍生之交通量，並使西濱地區得以快速往東聯繫台 1 號、國道 1 號及高鐵，有效改善高鐵台南沙崙車站與其鄰近之縣市及重要遊憩地區間交通運輸功能。

上述路線涵括高鐵沙崙站特定區計畫區、湖內都市計畫區及部分非都市土地，本次變更即針對湖內都市計畫區之部分進行道路用地之變更。



圖號：四

圖名：「湖內太爺—歸仁六甲聯絡道路」路線示意圖

# 伍、基地環境與現況分析

## 一、基地環境概述

本計畫道路功能定位為聯絡高鐵沙崙站特定區，縮短使用高鐵旅行時間及距離、串連南北向快速公路系統，增強整體路網機能及促進高雄及台南生活圈整體道路路網系統功能之完備。本計畫道路用地之規劃情形始於湖內鄉公館村之台 1 線，計畫道路寬度 30 公尺，西迄湖內都市計畫區西南側之農業區。本計畫道路可串聯高雄縣的湖內鄉、茄萣鄉等二個行政區域，為一東西橫向的快速道路，除可提供台 1 省道、台 17 省道兩省道之聯繫外，亦可紓解高雄縣北部各鄉鎮市區之交通壅塞。

## 二、現況分析

### (一) 土地使用概況(詳圖五)

本變更範圍位於湖內鄉都市計畫南側之農業區，附近土地使用大部分為養殖漁業之漁塭及少部分之工業區。其東側與台 1 號道路銜接之乙種工業區，目前均已開闢，供汽車保養廠、傢俱賣場及小型工廠等使用，而北側之住宅區大部分亦已開闢，而沿 11-30M(湖中路)北側沿線，仍陸續興建新住宅，顯見本地區仍有住宅之需求。

而變更範圍南側之農業區除零星空地尚未開闢外，大部分作為漁塭使用，其中夾雜少許之小型工廠及一樓磚造平房。整體而言，變更範圍沿線之土地使用現況十分單純。

### (二) 道路系統現況(詳圖六)

本計畫道路位屬高雄縣湖內鄉與茄萣鄉，為「湖內太爺-歸仁六甲聯絡道路工程(仁德-湖內段)」延續路段，由台 1 線銜接至台 17 線。鄰近道路系統，依服務功能可分為聯外道路系統與地區性服務道路系統，其中地區性服務系統可細分為區內(湖內鄉與茄萣鄉)道路系統與鄰近區域(台南縣仁德鄉、歸仁鄉與高雄縣路竹鄉)之道路系統。

聯外道路系統以服務南北向為主，包括國道 1 號高速公路、省道台 1 線、台 17 甲與台 17 線，其中台 1 號省道擔負大部分之交通流量，沿線多為小型工廠及加油站使用。台 17 甲線則向南通往湖內鄉海埔村，其道路沿線幾乎為 2~3 層樓之住宅，夾雜零星之零售商店。東西向之聯外道路則有台 86 線(台南—關廟快速道路)與台 28 線(原縣道 184)。

區內重要道路屬南北向的有高 1、高 2-1、高 5、高 1-1 鄉道與莒光路；東西向之重要道路則有高 2、高 4、高 6 鄉道與湖中路、中正路，其中湖中路東連台 1 號道路，西接高雄縣茄萣鄉，其北側之住宅區有多處四層樓之新建住宅，南側之農業區則大部分為漁塭使用，僅靠近台 1 號省道之東南側住宅區有開闢使用之情形。而 12 米中正路向東亦可連接台 1 號省道，向西則與湖中路相接通往茄萣鄉，其沿線經過湖內鄉之精華地區，兩側多為 3~4 層之住宅使用，而商業區之強度並不強，以小型零售商店為主，並有少數之超級市場、銀行等。鄰近區域之其他道路為南 12、南 147、南 149 與南 160 鄉道。相關道路系統位置詳圖四所示。



## 陸、變更理由

本次辦理都市計畫變更作業係基於以下理由：

### 一、基於下列理由，本計畫道路之興闢，將可替代湖中路，以健全整體生活圈之交通系統：

- (一) 「湖內太爺一歸仁六甲聯絡道路」之興闢須由仁德地區跨越二仁溪至湖內地區，惟依內政部營建署之道路選址報告指出本計畫道路跨越二仁溪後之道路引道長度不足，致道路坡度太陡，無法順利連接既有之湖中路。
- (二) 且本計畫道路之開闢可連結湖內鄉之太爺、圍子內及海埔地區，促進湖內鄉之整體發展，並配合茄萣鄉刻正辦理之本計畫道路用地變更程序，將使整體生活圈道路系統更加完善。

### 二、紓解現行幹道及過境交通之負擔

為因應高鐵沙崙站興建完成營運通車後，將使本地區之運輸旅次大增，並衍生許多之交通旅次需求，故藉本道路之興闢，減少台1號省道之負擔，並疏解本地區過境交通之壓力。

### 三、健全湖內與茄萣地區之東西向交通

本地區缺乏東西向之連絡通道，故藉由本計畫道路之興闢，連接台1號省道與台17號道路，使濱海地區之車流得以迅速連接東側之台1號省道，減少濱海地區民眾向東通行之時間。

### 四、增進交通易達性，促進觀光事業之發展

配合高雄縣陸續興闢之重大建設計畫，如興達港海洋文化園區等使東西向之交通易達性大增，以迅速吸納藉由高鐵到本地區遊憩之旅客，藉以增進本地區觀光事業之發展。

### 五、變更都市計畫俾利道路工程用地之取得

配合高雄生活圈道路系統建設計畫「湖內太爺一歸仁六甲聯絡道路」之全線興闢計畫，使湖內及歸仁地區得以迅速聯繫，故為俾利後續工程用地之取得，遂進行本次變更作業。

# 柒、變更內容

本變更案位於湖內都市計畫內，擬變更部分工業區、農業區、墓地為道路用地，變更長度計約 2,295 公尺，道路寬度 30 公尺，變更內容詳表一及圖七、圖八所示。

表一 變更內容明細表

編號	位置	變更內容		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
一	湖內都市計畫區南側部分乙種工業區、農業區及墓地	工業區 (595 m <sup>2</sup> )	道路用地 (66742 m <sup>2</sup> )	<p>本次辦理都市計畫變更作業係基於以下理由：</p> <p>1. 基於下列理由，本計畫道路之興闢，將可替代湖中路，以健全整體生活圈之交通系統：</p> <p>(1) 「湖內太爺—歸仁六甲聯絡道路」之興闢須由仁德地區跨越二仁溪至湖內地區，惟依內政部營建署之道路選址報告指出本計畫道路跨越二仁溪後之道路引道長度不足，致道路坡度太陡，無法順利連接既有之湖中路。</p> <p>(2) 且本計畫道路之開闢可連結湖內鄉之太爺、圍子內及海埔地區，促進湖內鄉之整體發展，並配合茄苳鄉刻正辦理之本計畫道路用地變更程序，將使整體生活圈道路系統更加完善。</p> <p>2. 紓解現行幹道及過境交通之負擔 為因應高鐵沙崙站興建完成營運通車後，將使本地區之運輸旅次大增，並衍生許多之交通旅次需求，故藉本道路之興闢，減少台 1 號省道之負擔，並疏解本地區過境交通之壓力。</p> <p>3. 健全湖內與茄苳地區之東西向交通 本地區缺乏東西向之連絡通道，故藉由本計畫道路之興闢，連接台 1 號省道與台 17 號道路，使濱海地區之車流得以迅速連接東側之台 1 號省道，減少濱海地區民眾向東通行之時間。</p> <p>4. 增進交通易達性，促進觀光事業之發展 配合高雄縣陸續興闢之重大建設計畫，如興達港海洋文化園區等使東西向之交通易達性大增，以迅速吸納藉由高鐵到本地區遊憩之旅客，藉以增進本地區觀光事業之發展。</p> <p>5. 變更都市計畫俾利道路工程用地之取得 配合高雄生活圈道路系統建設計畫「湖內太爺—歸仁六甲聯絡道路」之全線興闢計畫，使湖內及歸仁地區得以迅速聯繫，故為俾利後續工程用地之取得，遂進行本次變更作業。</p>	
		農業區 (63769 m <sup>2</sup> )			
		墓地 (2378 m <sup>2</sup> )			

註：表內面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。

高雄縣政府 公告

發文日期：中華民國96年10月22日  
發文字號：府建都字第0960224411號  
附件：



主旨：為變更湖內都市計畫(部分工業區、農業區、墓地為道路用地)案，其計畫書、圖公開展覽。

依據：都市計畫法第19條規定辦理。

公告事項：

- 一、公開展覽自民國96年10月23日起至民國96年11月21日止於本府建設局都市計畫課及湖內鄉公所公開展覽30天，並訂於民國96年11月7日上午10時假湖內鄉公所舉辦說明會，屆時請踴躍參加。
- 二、任何公民或團體得於公開展覽期間以書面載明姓名或名稱及地址向本府提出意見(意見表請逕向湖內鄉公所或本府建設局都市計畫課洽取索用)，俾供都市計畫委員會審議之參考。

縣長 楊 秋 興