公開展覽書

變更基隆市中正區調和段127-1地號等407筆土地細部計畫(配合牛稠嶺自辦市地重劃)案

申請單位：百佳利建設股份有限公司

辦理機關：基隆市政府

中華民國115年9月

變更基隆市中正區調和段 127-1 地號等 407 筆土地細部計畫(配合牛稠嶺自辦市地重劃)案

申請單位：百佳利建設股份有限公司

辦理機關：基隆市政府

中華民國 115 年 9 月

基隆市變更都市計畫審核摘要表		
項目	說明	
都市計畫名稱	變更基隆市中正區調和段 127-1 地號等 407 筆土地細部計畫(配合牛稠嶺自辦市地重劃)案	
變更都市計畫法令依據	都市計畫法第 24 條、都市計畫法臺灣省施行細則第 8 條	
變更都市計畫機關	基隆市政府	
自擬細部計畫或申請變更都市計畫之機關名稱或土地權利關係人	百佳利建設股份有限公司（代表人）	
本案公展前規劃階段地主說明會	115 年 6 月 28 日上午 10 時 30 分假長榮桂冠酒店彭園會館湘雅廳舉辦公展前規劃階段地主說明會	
本案公開展覽起訖日期	公開展覽	
	公開說明會	
人民團體對本案之反映意見		
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	市級	

目　　錄

第一章　緒論 1
第一節　計畫緣起與目的 1
第二節　計畫範圍與面積 3
第三節　辦理法令依據 5
第二章　上位暨相關計畫 6
第一節　上位計畫 6
第二節　主要計畫概述 10
第三節　現行細部計畫概要 11
第四節　本細部計畫與主要計畫關係 15
第三章　發展現況分析 17
第一節　自然環境 17
第二節　人口分析 23
第三節　土地使用現況分析 30
第四節　公共設施用地現況分析 35
第五節　交通運輸現況分析 37
第四章　發展目標與構想 54
第一節　發展定位 54
第二節　發展目標 55
第三節　發展構想 57
第五章　原有計畫之變更 61
第一節　原計畫土地使用變更 61
第二節　計畫區容積分析檢討 76
第三節　土地使用分區管制要點修正內容 79
第六章　變更後計畫 99
第一節　計畫年期與面積 99
第二節　計畫人口與密度 99
第三節　土地使用計畫 99
第四節　公共設施計畫 101
第五節　交通系統計畫 105
第六節　都市防災計畫 123

第七節　景觀計畫 125
第八節　土地使用分區管制要點 133
第七章　回饋計畫 150
第一節　計畫範圍內回饋計畫 150
第二節　計畫範圍外回饋計畫 152
第八章　事業及財務計畫 154
第一節　開發方式 154
第二節　財務計畫 156
第三節　實施進度 159

附錄一　115 年 6 月 28 日公展前規劃階段地主說明會會議紀錄
附錄二　歷次跨局處會議紀錄
附錄三　市地重劃可行性評估證明文件
附錄四　土地使用分區證明
附錄五　土地清冊
附錄六　土地登記謄本
附錄七　土地所有權人同意書

圖　目　錄

圖 1-1　本細部計畫區相關地理位置示意圖 3
圖 1-2　本細部計畫區範圍示意圖 4
圖 2-1　基隆市國土城鄉發展結構示意圖 7
圖 2-2　擴大暨變更基隆市主要計畫（通盤檢討）案土地使用示意圖 9
圖 2-3　本細部計畫區土地使用計畫示意圖 14
圖 2-4　本細部計畫區道路系統示意圖 14
圖 2-5　基隆市全市住宅社區及鄰里單元分布示意圖 16
圖 3-1　本細部計畫坡度分析圖 18
圖 3-2　本細部計畫區域地質圖 20
圖 3-3　本細部計畫區地質敏感範圍圖 21
圖 3-4　砂子里近十年人口成長統計圖 24
圖 3-5　中正區近十年人口自然成長分析圖 25
圖 3-6　基隆市、中正區近十年人口社會成長分析圖 26
圖 3-7　基隆市近十年遷入人口示意圖 26
圖 3-8　中正區近十年遷入人口示意圖 27
圖 3-9　基隆市、中正區、砂子里人口金字塔圖 28
圖 3-10　基隆市、中正區及砂子里近十年戶量變化示意圖 29
圖 3-11　本細部計畫土地權屬示意圖 34
圖 3-12　本細部計畫區現況道路圖 38
圖 3-13　整體道路系統路網 41
圖 3-14　計畫區周邊道路示意圖 41
圖 3-15　計畫區周邊大眾運輸現況圖 44
圖 3-16　公車路線示意圖 44
圖 3-17　交通調查位置圖 48
圖 3-18　北寧路/調和街路口轉向交通量調查 49
圖 3-19　調和街/和豐街路口轉向交通量調查 50
圖 3-20　新豐街/和豐街路口轉向交通量調查 51
圖 3-21　計畫區周邊停車需求與供給示意圖 53

圖 4-1　基隆市國土城鄉發展結構示意圖 54
圖 4-2　本基地發展構想示意圖 56
圖 5-1　計畫區坡度分析套繪現行都市計畫圖 62
圖 5-2　計畫區坡度分析套繪變更後都市計畫圖 62
圖 5-3　變更位置示意圖 72
圖 6-1　本細部計畫土地使用計畫示意圖 104
圖 6-2　本細部計畫道路系統示意圖 106
圖 6-3　本細部計畫主要道路進出動線示意圖 107
圖 6-4　交通量指派動線 115
圖 6-5　交通改善紓解計畫示意圖 122
圖 6-6　本細部計畫都市防災系統示意圖 124
圖 6-7　景觀配置示意圖 126
圖 6-8　東側公園規劃配置示意圖 128
圖 6-9　綠地及滯洪池配置示意圖 129
圖 6-10　15 公尺計畫道路街道規劃配置示意圖 131
圖 6-11　20 公尺綠廊、8 公尺計畫道路街道規劃配置示意圖 132
圖 7-1　西北側道路協助開闢範圍示意圖 152
圖 7-2　回饋計畫範圍示意圖 153
圖 8-1　市地重劃範圍示意圖 154

表　目　錄

表 2-1　本細部計畫區實施歷程一覽表 11
表 2-2　本細部計畫區土地使用面積分配表 13
表 2-3　基隆市住宅社區及鄰里單元計畫人口分配表 16
表 3-1　本細部計畫坡度分析表 17
表 3-2　基隆氣候統計資料表（民國 80-109 年） 22
表 3-3　基隆市、中正區、砂子里人口近十年成長統計表 23
表 3-4　基隆市、中正區近十年人口自然成長分析表 24
表 3-5　基隆市、中正區近十年人口社會成長分析表 25
表 3-6　基隆市、中正區近十年移入人口分析表 26
表 3-7　基隆市、中正區及砂子里近十年人口密度分析表 27
表 3-8　基隆市、中正區及砂子里人口特性分析表 28
表 3-9　基隆市、中正區及砂子里近十年戶數與戶量統計表 29
表 3-10　本細部計畫區土地使用現況一覽表 32
表 3-11　本細部計畫土地權屬面積統計表 33
表 3-12　本細部計畫土地權屬面積統計表 33
表 3-13　本細部計畫區公共設施用地開闢情形及面積檢討分析表 35
表 3-14　道路層級分類及道路編號明細表 40
表 3-15　公車站停靠路線 42
表 3-16　本細部計畫區周邊公車/客運路線營運資訊 43
表 3-17　本細部計畫區周邊道路現況交通量及服務水準(晨峰) 45
表 3-18　本細部計畫區周邊道路現況交通量及服務水準(昏峰) 46
表 3-19　平常日現況道路路口服務水準評估 47
表 3-20　計畫區路外停車場資訊 52
表 3-21　計畫區周邊路邊停車供給與需求比較 53
表 5-1　本細部計畫變更內容綜理表 63
表 5-2　變更土地使用面積統計表 73
表 5-3　現行計畫建蔽率及容積率 76
表 5-4　現行計畫平均容積率 76

表 5-5　計畫區可容納人口推估表 78
表 5-6　土地使用分區管制要點修正對照表 79
表 6-1　本細部計畫土地使用計畫面積對照表 100
表 6-2　本細部計畫公共設施用地計畫面積表 103
表 6-3　本細部計畫道路層級分類及道路編號明細表 108
表 6-4　山海觀社區全日旅次量調查彙整表 110
表 6-5　尖峰小時旅次衍生量計算表 110
表 6-6　衍生旅次運具分配比率表 112
表 6-7　衍生旅次運具分配比率表 112
表 6-8　計畫區平常日晨昏峰衍生旅次運具需求量彙整表 113
表 6-9　計畫區平常日晨昏峰衍生交通量彙整表 113
表 6-10　基隆市中正區歷年車輛數統計及成長率彙整表 114
表 6-11　目標年計畫區衍生交通量指派(晨峰時段)彙整表 114
表 6-12　目標年計畫區衍生交通量指派(昏峰時段)彙整表 115
表 6-13　目標年計畫區已開發路段服務水準分析(晨峰)彙整表 117
表 6-14　目標年計畫區已開發路段服務水準分析(昏峰)彙整表 117
表 6-15　目標年計畫區已開發路口服務水準評估 118
表 7-1 公共設施維護管理費用計算參考表 151
表 8-1　市地重劃範圍面積統計表 155
表 8-2　重劃總費用估算表 156
表 8-3　開發項目及費用概估表 157
表 8-4　市地重劃實施進度表 159

第一章　緒論

第一節　計畫緣起與目的

一、計畫緣起

「基隆市中山、安樂及八斗子地區（八斗子段牛稠嶺小段一一0等地號）細部計畫區」（以下稱本細部計畫區）位於基隆市中山區東北側，處於本市山海交通樞紐軸帶，具有良好的地理區位與發展潛力。原為都市計畫未設定區，於民國 65 年為因應都市發展需要，辦理「基隆市中山安樂及八斗子地區都市計畫」，並劃定為住宅區，復於民國 72 年辦理第一次通盤檢討，將部分保護區變更為住宅區，並於民國 74 年 8 月 13 日發布細部計畫，後於 92 年 4 月 11 日公告實施「變更基隆市中山、安樂八斗子地區（八斗子段牛稠嶺小段一一0等地號）細部計畫第一次通盤檢討」明定本細部計畫區應以市地重劃方式開發，社區內之各項公共設施應由開發者自行負擔各項建設及費用。94 年 4 月 28 日基隆市政府辦理深澳坑路經調和街至海科館的主要計畫道路變更案，拓寬調和街道路寬度，並於 97 年 9 月 22 日將配合主要計畫道路拓寬變更之範圍剔除於本細部計畫範圍外，調整後本細部計畫範圍面積為 32.348 公頃。

本細部計畫區自公告實施至今已逾 22 年，應採市地重劃方式辦理開發，然迄今尚未完成開發，基地現況僅完成部分道路鋪設及自來水加壓站，其餘土地多做為當地居民農作使用及維持原自然風貌，並考量部分聯外道路受限於地形影響，實際難以通行，導致本細部計畫區土地長期未能有效開發與利用。由於近年周邊重大建設已陸續完成，如臺 62 線萬瑞快速公路、調和街轉運站、國立海洋科技博物館與海洋生態館等，強化本細部計畫區域交通可及性與發展條件漸趨成熟，然本細部計畫區之整體土地使用配置及空間架構，仍未因應都市發展趨勢進行相應調整。

考量現行都市計畫規劃當時之時空背景與土地使用配置已不符合現今都市發展，土地使用處於低度使用狀態。為使本細部計畫區土地使用配置、財務計畫符合實際發展需求且採市地重劃開發財務可行，擬依都市計畫法第 24 條辦理細部計畫變更，重新檢視空間架構及土地使用分區配置，以確立未來發展區位、加強地方發展機能，並透過自辦市地重劃方式辦理開發，提升本細部計畫區之土地利用效益。

二、計畫目的

（一）檢討及調整本細部計畫區之土地使用配置，加強地區發展機能。

（二）配合全市土地使用分區管制要點因應地區發展特性，重新檢討土地使用分區管制事項，以為後續建築遵循。

（三）採市地重劃方式辦理開發，配合財務計畫規劃，確保公共設施開闢與開發推動之財務可行性與執行效益。

第二節　計畫範圍與面積

一、相關地理位置

本細部計畫區位於基隆市八斗子地區牛稠嶺小段，為基隆市東北側地區，行政轄區隸屬中正區，北側可眺望八斗子漁港，距離市中心區約為 4 公里（詳圖 1-1）。

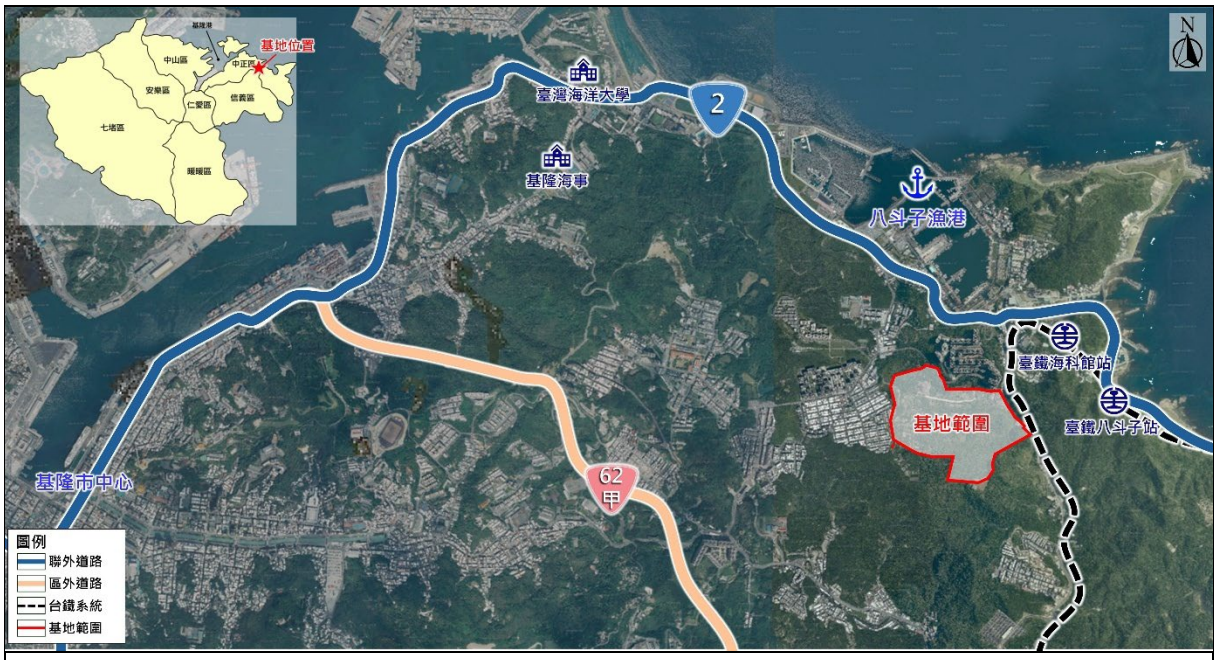


圖 1-1　本細部計畫區相關地理位置示意圖

二、計畫範圍與面積

本細部計畫位屬中正區砂子里部分地區，範圍東側鄰海博館附近地區細部計畫、南側鄰八斗子山莊附近地區細部計畫及西北側鄰新豐街附近地區細部計畫，基地為中正區之丘陵平台，計畫面積為 32.348 公頃（詳圖 1-2），本細部計畫範圍內土地所有權人共計 155 人(公有 3 人，私有 152 人)、地號共計 407 筆。

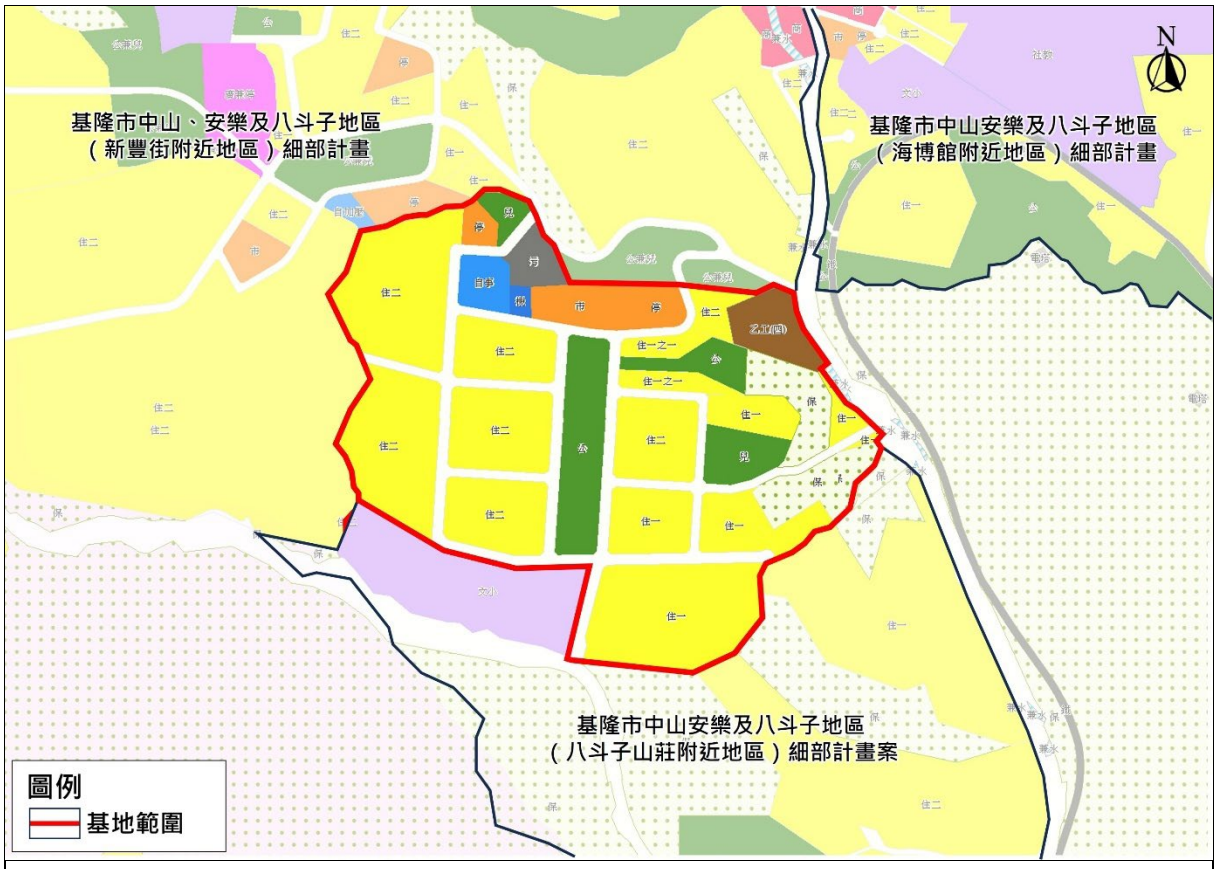


圖 1-2　本細部計畫區範圍示意圖

第三節　辦理法令依據

一、都市計畫法第 24 條

本細部計畫區係依照都市計畫法第 24 條規定：「土地權利關係人為促進其土地利用，得配合當地分區發展計畫，自行擬定或變更細部計畫，並應附具事業及財務計畫，申請當地直轄市、縣（市）政府或鄉、鎮、縣轄市公所依前條規定辦理。」

二、都市計畫法臺灣省施行細則第 8 條

本細部計畫區依規定應以市地重劃辦理開發，根據都市計畫法臺灣省施行細則第 8 條第 2 項但書規定：「應經私有土地所有權人五分之三以上，及其所有土地總面積超過範圍內私有土地總面積三分之二之同意者，僅需檢具同意之土地所有權人姓名、住址、權利證明文件及其同意書。」

第二章　上位暨相關計畫

本章將分析上位計畫、主要計畫、現行細部計畫及細部計畫與主要計畫之關係，作為本細部計畫變更檢討基礎，相關內容說明如後。

第一節　上位計畫

一、基隆市國土計畫（民國 110 年 4 月 26 日）

（一）內容概要

基隆市整體空間發展願景定位為「首都圈國家海洋門戶」，結合山、海、港特質，建構宜居、創新且具韌性的海洋城市。計畫回應氣候變遷與高風險災害，強化國土保安，維護自然與人文資產，並促進資源與產業合理配置；同時藉由市港轉型契機，發展國際觀光與研發產業，形塑港城宜居城市，帶動首都圈東側新動能。

城鄉空間發展以港灣、河谷、坡地與生態資源保護四大空間結構為核心，基隆港灣發展地區強化港市共生與產業轉型，引進配套商業服務；基隆河河谷廊帶發展地區發展研發與物流產業，串聯北五堵與南港、內湖產業軸；坡地都市發展地區提供住宅環境及地區性服務，支撐前述發展策略區與首都圈整體需求；生態資源保護地區維繫非都市土地良好的生態資源，透過四大空間結構的協同發展，形塑出兼具產業活力、環境韌性與文化風貌的山海港城。

（二）計畫年期

配合全國國土計畫訂定民國 125 年為目標年。

（三）對本細部計畫指導

本細部計畫區位於基隆港灣發展地區，鄰近海洋科技博物館及八斗子漁港，具備良好之地理區位條件與都市發展潛力。為配合國土計畫整體發展指導方針，爰擬本細部計畫檢討並調整區內土地使用配置，導入住宅發展及配套商業服務機能，強化區域居住環境品質，營造宜居新創的山海城市。

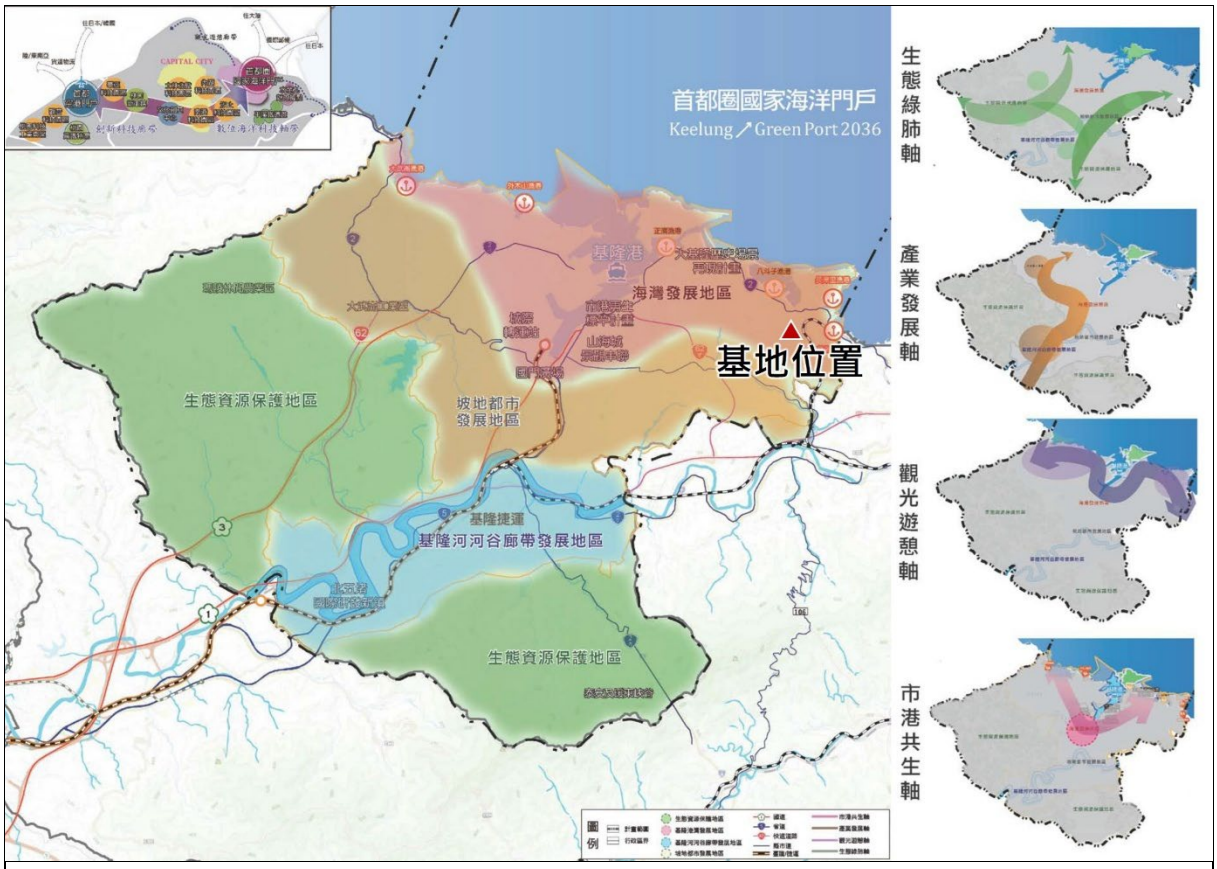


圖 2-1　基隆市國土城鄉發展結構示意圖

二、擴大暨變更基隆市主要計畫（通盤檢討）案（民國 99 年 12 月、102 年 6 月）

（一）內容概要

擴大暨變更基隆市主要計畫(通盤檢討)案係為整合原有五個主要計畫，包括港口商埠地區、中山安樂八斗子地區、七堵暖暖地區、安樂社區及八斗子漁港特定區，藉由整併形成一個全市性主要計畫，提升都市空間運作的完整性與協調性。計畫將全市劃分為中心區、東區、西區及南區四個規劃分區，其中中心區、西區及東區構成主要都市核心，南區則作為次級發展的新鎮。

本細部計畫位屬東區，即八斗子地區，區位特徵以臨港濱海為主，擁有八斗子漁港及國立海洋科技博物館等豐富的海洋資源。其發展規劃核心在於強化海洋產業與休閒機能，結合漁港經濟、海洋教育及相關服務機能，並適度配置住宅與社區服務設施，以支持港灣機能與周邊發展需求。此外，東區作為市港轉型的前端據點，將成為帶動基隆都市轉型與北部濱海地區發展的重要核心。

（二）計畫年期

民國 115 年為目標年。

（三）對本細部計畫指導

本細部計畫位於「擴大暨變更基隆市主要計畫（通盤檢討）案」(第二階段）之東區（八斗子地區）範圍，為改善居民生活環境，並促進市、鎮、鄉街有計畫之均衡發展，本細部計畫著重配置適宜住宅社區，以支援當地生活機能與人口成長需求，藉由住宅與產業空間的協調發展，提升地區宜居性，建立兼具產業支撐與生活品質的濱海社區，進而促進基隆都市轉型與北部濱海地區整體發展。

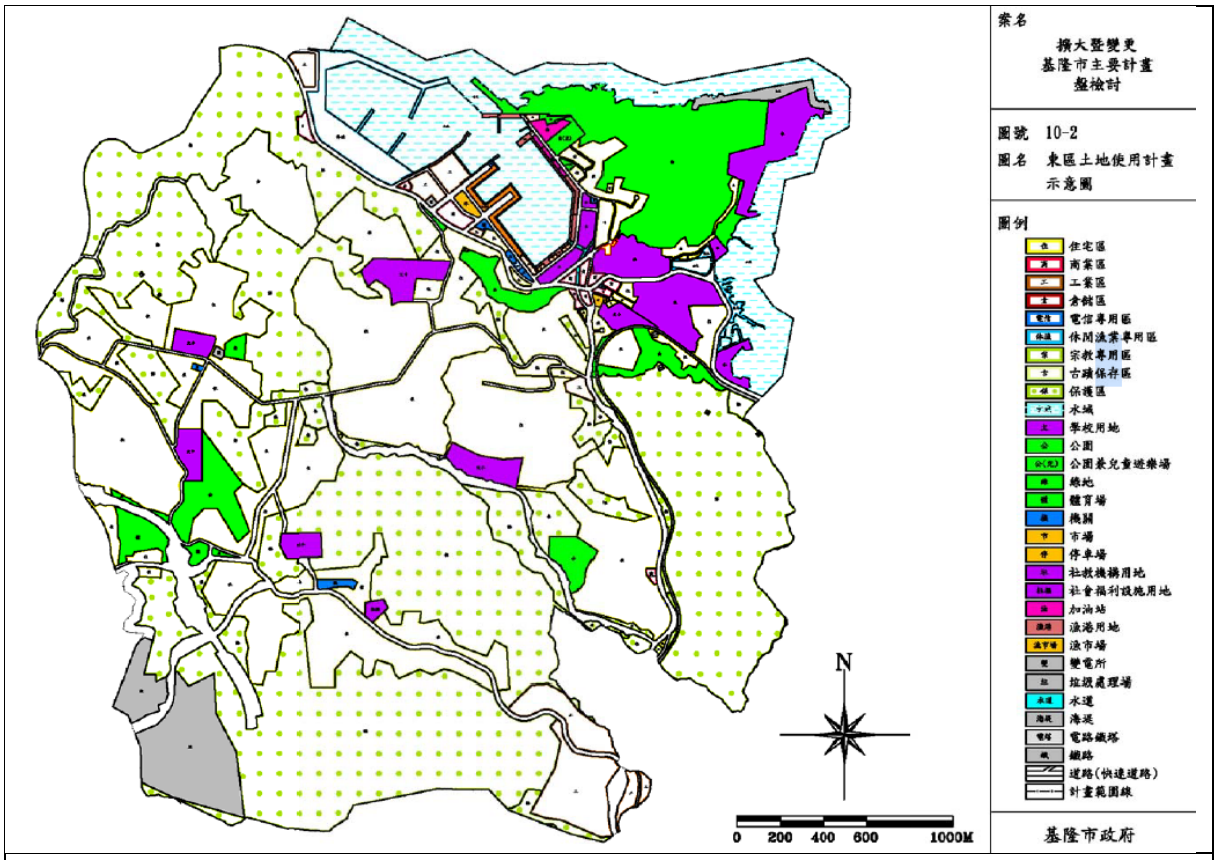


圖 2-2　擴大暨變更基隆市主要計畫（通盤檢討）案土地使用示意圖

第二節　主要計畫概述

本細部計畫原屬都市計畫未設定區，於民國 65 年為因應都市發展需要，辦理「基隆市中山安樂及八斗子地區都市計畫」，並劃定為住宅區，復於民國 72 年辦理第一次通盤檢討，將部分保護區變更為住宅區，後於民國 82 年發布第二階段通盤檢討。在擴大暨變更基隆市主要計畫（通盤檢討）（第一階段）及（第二階段）發布實施後，5 處主要計畫區合而為一，本細部計畫範圍內之相關主要計畫內容摘述如後。

一、人口

「中山安樂及八斗子地區主要計畫」範圍被「港口商埠地區主要計畫」切為二，以東為八斗子地區，以西則為中山、安樂地區，整個主要計畫區計畫人口為 79,000 人，中山、安樂地區 49,000 人，八斗子地區 30,000 人，本細部計畫位於八斗子地區，為主要計畫中編號 23 鄰里單元，其計畫容納人口為 7,000 人。

二、土地使用計畫

主要計畫對於土地使用計畫規劃原則，係針對各種使用分區劃定給予原則性規範，其中住宅區作土地、建築物之使用，以不妨礙居住之寧靜、安全、衛生為前提。同時考量聚落分布及發展潛力之地區予以擴充增設，每一鄰里單元以容納 6,000 至 12,000 人為原則。

三、交通運輸計畫

主要計畫對交通運輸規劃的原則，係將全區路網系統以「聯外道路系統」、「主要道路系統」、「社區次要道路系統」及「建築物出入道路系統」四種功能系統的道路層級來規劃。建築物出入道匯流於社區內次要道路，由次要道路匯流入主要道路，再匯流至聯外幹道。

四、公共設施計畫

主要計畫對於整體公共設施規劃，係以考量人口分布、土地使用、交通運輸等狀況及未來發展趨勢，社區需求等，配置公共設施，同時須考量財務計畫、分期分區發展計畫等相配合來推動。

第三節　現行細部計畫概要

一、都市計畫發布實施歷程

本細部計畫區於民國 74 年 8 月 13 日以基府工都 44263 號公告發布實施後，共辦理 2 次細部計畫變更。自 97 年 9 月 22 日基府都計貳字第 0970144868 號函公告實施「變更基隆市中山、安樂及八斗子地區（八斗子段牛稠嶺小段一一0 等地號）細部計畫（廢除部份計畫範圍）案」後，並無相關變更案，各時期計畫名稱、發布實施日期及文號詳見表 2-1，相關計畫內容摘錄如下：

表 2-1　本細部計畫區實施歷程一覽表

編號	都市計畫名稱	發布實施日期文號
0	擬定基隆市中山、安樂地區及八斗子地區都市計畫（八斗子段牛稠嶺小段 110 等地號）細部計畫案	74 年 8 月 13 日 基府工都 44263 號
1	變更基隆市中山、安樂八斗子地區（八斗子段牛稠嶺小段一一0 等地號）細部計劃第一次通盤檢討案	92 年 04 月 11 日 基府工都壹字 0920033216 號
2	變更基隆市中山、安樂及八斗子地區（八斗子段牛稠嶺小段一一0 等地號）細部計畫（廢除部份計畫範圍）案	97 年 9 月 22 日 基府都計貳字第 0970144868 號

二、細部計畫內容

（一）計畫範圍與面積

本細部計畫區位屬基隆市中山安樂及八斗子地區主要計畫範圍內，地形屬中正區丘陵平台，北面可眺望八斗子漁港，距市中心區約為 4 公里；計畫區東側臨調和街，北臨碧砂溪，南臨山麓為界，計畫面積 32.348 公頃。

（二）計畫年期

本細部計畫以民國 94 年為計畫目標年。

（三）計畫人口與居住密度

計畫人口 7,000 人，居住密度為每公頃 374 人。

（四）土地使用分區計畫

本細部計畫劃設有住宅區、工業區及保護區三種土地使用分區，合計面積 21.718 公頃，占計畫總面積 67.14%（詳見表 2-2 及圖 2-3）。

（五）公共設施用地

本細部計畫公共設施用地包括機關用地、自來水事業用地、市場用地、停車場用地、兒童遊樂場用地、公園用地、道路用地及污水處理場用地等，面積合計 10.63 公頃，占計畫總面積 32.86%（詳見表 2-2 及圖 2-3）。

（六）道路系統

本細部計畫道路系統配合聯外道路現況，由調和街轉入，於基地內規劃環狀道路，以服務全區動線。

社區出入口共計三處，以分散交通車流，區內道路層級主要為 15 公尺寬主要道路、12 公尺寬次要道路及 15 公尺寬景觀林蔭道等路型，並強化路權內之景觀美化與植栽，塑造林蔭道路意象及社區特色，區內道路皆為 12 公尺以上，相當寬闊，可維持社區良好的交通品質（詳見圖 2-4）。

（七）土地使用管制

本細部計畫土地使用分區管制要點主要訂定各使用分區和公共設施用地之容積率、建蔽率、開放空間設計規範及公益性設施之獎勵。

（八）事業及財務計畫

本細部計畫區採市地重劃方式開發，未來社區之公共設施開闢經費將由區內土地所有權人共同負擔，開闢完成後將公共設施用地依規定登記予基隆市。

目前計畫區內尚未開發，其公共設施僅完成部份道路及自來水之加壓站。

表 2-2　本細部計畫區土地使用面積分配表

項目		計畫面積（公頃）	百分比（%）
土地使用分區	住宅區	18.736	57.92
	工業區	0.969	3.00
	保護區	2.013	6.22
	小計	21.718	67.14
公共設施用地	機關用地	0.128	0.40
	自來水事業用地	0.516	1.60
	市場用地	0.804	2.49
	停車場用地	0.695	2.15
	兒童遊樂場用地	0.991	3.06
	公園用地	2.470	7.64
	道路用地	4.527	13.99
	污水處理場用地	0.499	1.54
	小計	10.630	32.86
總計		32.348	100.00

備註：計畫面積係彙整「變更基隆市中山、安樂八斗子地區（八斗子段牛稠嶺小段一一0等地號）細部計劃第一次通盤檢討案(92.04.11)」及「變更基隆市中山、安樂及八斗子地區(八斗子段牛稠嶺小段一一0等地號)細部計畫(廢除部份計畫範圍)案(97.09.22)」。

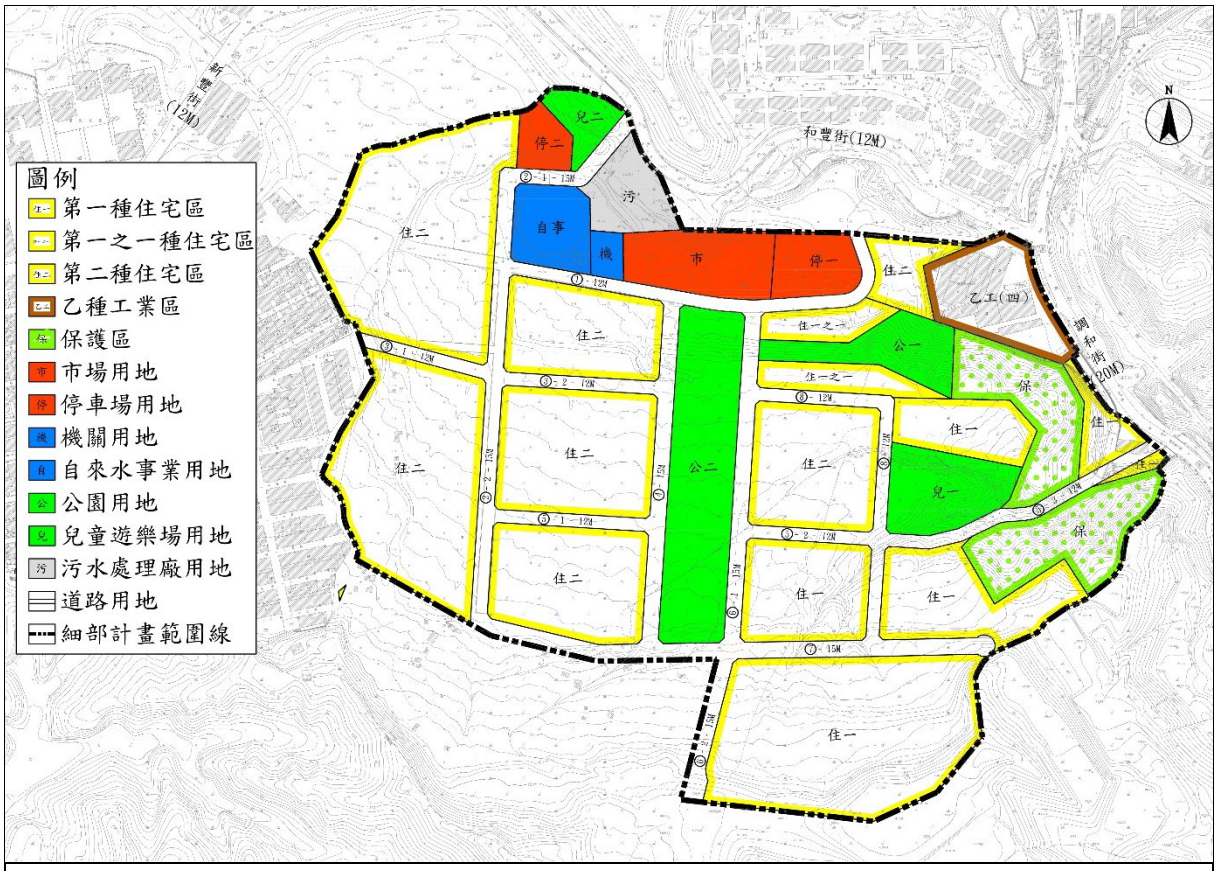


圖 2-3　本細部計畫區土地使用計畫示意圖

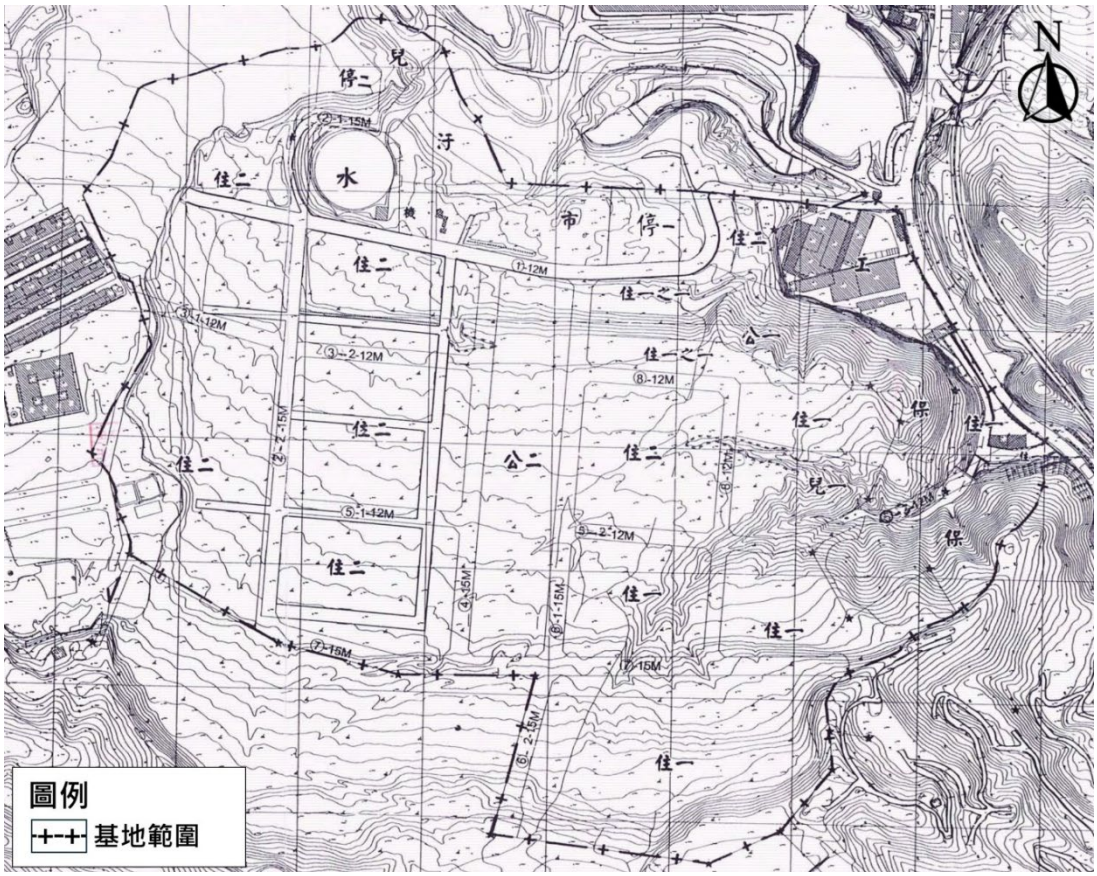


圖 2-4　本細部計畫區道路系統示意圖

第四節　本細部計畫與主要計畫關係

本細部計畫原屬「中山安樂八斗子地區主要計畫」，擴大暨變更基隆市主要計畫（通盤檢討）案將原有 5 處主要計畫區合併為一處。

一、鄰里單元、容納人口

配合土地條件與發展訂定計畫目標年為民國 115 年，基隆市目標人口數為 58 萬人，四區維持原計畫人口 51 萬人。本細部計畫位於基隆市住宅社區及鄰里單元第 8 住宅社區編號第 23 鄰里單元，該單元容納人口為 7,000 人（詳見表 2-3）。

二、所屬區位及空間定位

「擴大暨變更基隆市主要計畫（通盤檢討）（第二階段）」案，將基隆市定位為「北部區域之海洋科技、海洋遊憩以及山林渡假中心」以及「台北都會區之優質住宅及渡假會議中心」，並以滿足市民生活所需、促進經濟成長、合理且有效開發資源、高效率的都市運作、提高環境品質等發展目標，將全市劃分為四個規劃地區，中心區、東區以及西區組成一個新鎮；南區為另一個小型新鎮；中心區為主要的商業中心所在，而每個地區均規劃配設各自的商業中心。本細部計畫落於該計畫所劃設之東區。

三、土地使用規劃

細部計畫對於土地使用的規劃，以創造一完整服務機能的鄰里單元為目的，而鄰里單元以容納 6,000 至 12,000 人為原則；公共設施則配合地區環境特性，規劃屬於地區使用的鄰里性兒童遊樂場、機關、停車場等。

表 2-3　基隆市住宅社區及鄰里單元計畫人口分配表

地區別	社區編號	住宅鄰里單元編號	容納人口數（人）	小計	備註
中山安樂地區	9	26	700	49,000	
		27	3,000		
	10	29	2,000		
		32	4,000		
	11	33	5,000		
		34	7,000		
		35	6,000		
	12	36	4,300		
		37	7,000		
		38	10,000		
八斗子地區	8	21	9,000	30,000	
		22	8,000		
		23	7,000		本案範圍位於 23 鄰里單元。
		24	6,000		
合計				79,000	

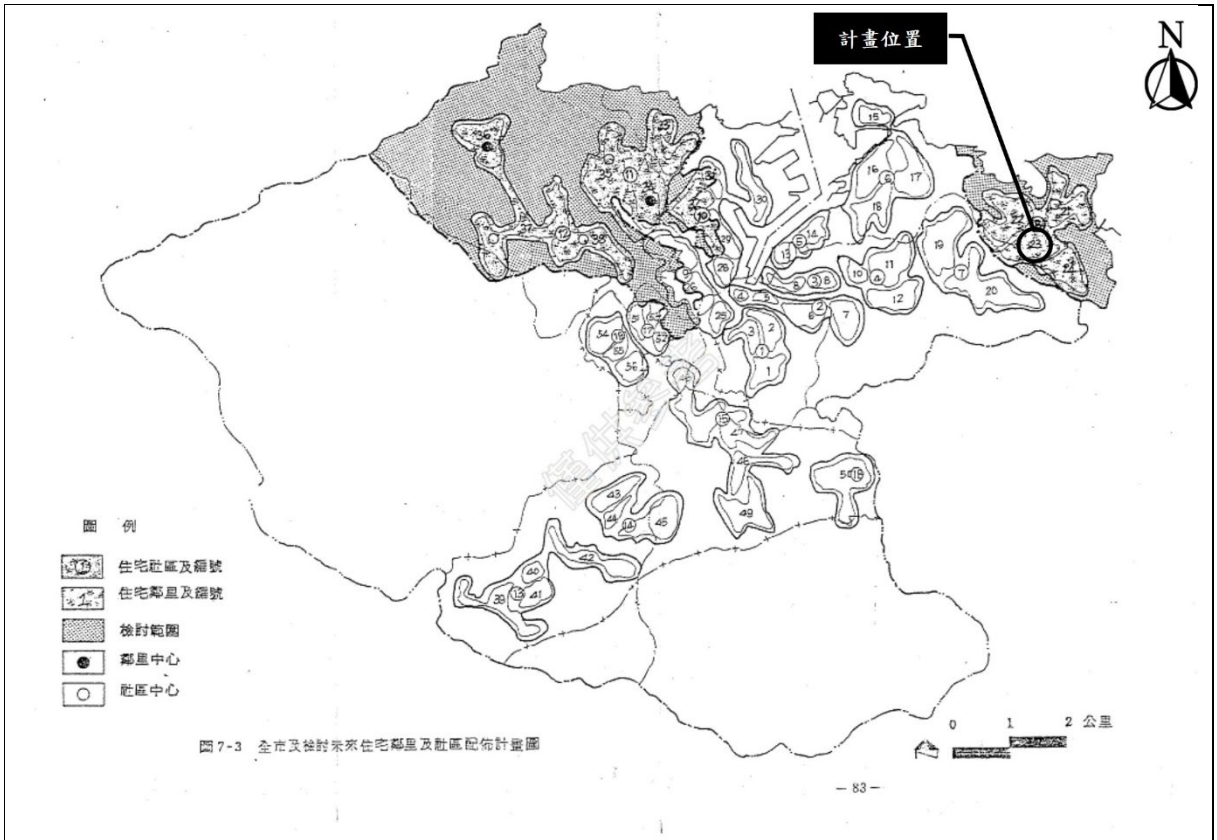


圖 2-5　基隆市全市住宅社區及鄰里單元分布示意圖

資料來源：基隆市政府，82.06.28 變更基隆市中山安樂及八斗子地區主要計畫（第二次通盤檢討）案。

第三章　發展現況分析

第一節　自然環境

一、地形地勢

基隆市地形以山丘為主，分屬兩大山脈系統，西北屬大屯山支脈，東南屬雪山山脈之延伸部分。計畫區係屬大屯山支脈範圍內，雖屬丘陵地形，但本細部計畫區大部分範圍為丘陵平台，地勢較為平坦。

依據坡度分析，計畫區內約 72.12%面積平均坡度在 30%以下，基地東側坡度較高，現況劃設為保護區；基地西側地勢較為平坦，地形較適合進行開發規劃，適宜規劃為住宅使用，符合社區發展需求。

表 3-1　本細部計畫坡度分析表

坡度級別	坡度(S)範圍	面積(公頃)	百分比(%)
一級坡	0%≦S1＜5%	1.849	5.71%
二級坡	5%≦S2＜15%	13.580	41.98%
三級坡	15%≦S3＜30%	7.902	24.43%
四級坡	30%≦S4＜40%	2.749	8.50%
五級坡	40%≦S5＜55%	3.126	9.66%
六級坡以上	55%≦S6＜100%	3.142	9.71%
合計		32.348	100.00%
平均坡度		24.93%	

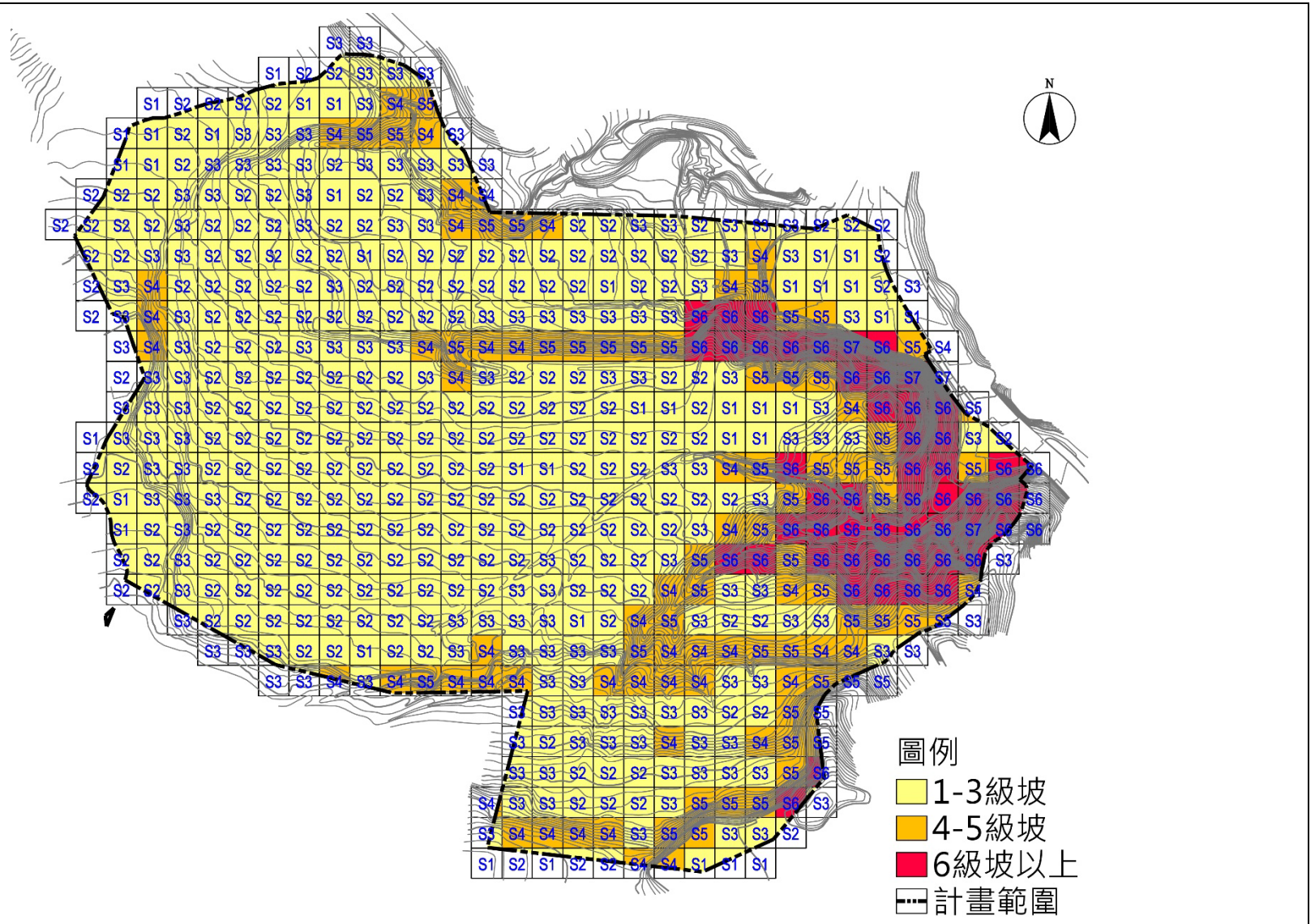
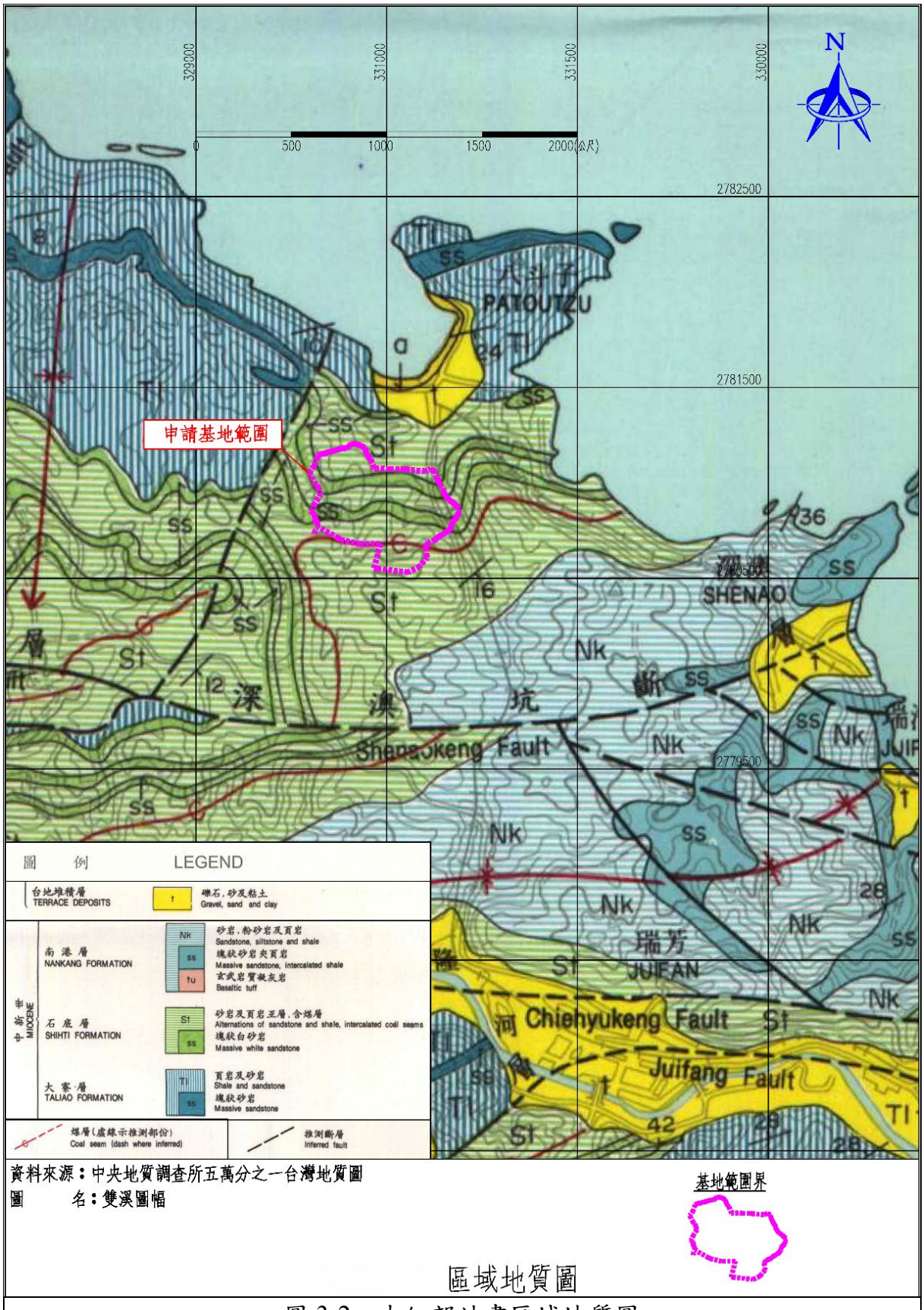


圖 3-1　本細部計畫坡度分析圖

二、環境敏感地區

本區域地質屬於西部麓山帶地質區，基地範圍主要地層為中新世早期之石底層，此地層為基地下方及出露的地層，是早期採煤時期最豐富的中部含煤層，以細緻至中粒石英質、長石質砂岩、細砂岩及頁岩構成的黑白相間的互層共同組成，該地層整合在大寮層之上，南港層之下。

依據中央地質調查所出版之五萬分之一「雙溪」地質圖幅(詳圖 3-2)，基地附近並無明顯或重大地斷層與褶皺等地質構造，區域性的岩層層面位態亦無太大的變化。另最接近基地的主要地質構造為深澳坑斷層支線，雖距離基地西北邊 200 公尺，但此斷層非屬活動斷層，故對本細部計畫安全無直接影響。另在基地南方約 0.8 公里處為深澳坑斷層，也非屬活動斷層。最接近之活動斷層為台北斷層，此斷層距基地至少 18 公里，造成危害可能性極小。本細部計畫內有部分地號涉及地質敏感地區，將於重劃區內予以保留不予開挖整地，詳圖 3-3。



資料來源：中央地質調查所五萬分之一台灣地質圖

圖　　名：雙溪圖幅

區域地質圖

圖 3-2　本細部計畫區域地質圖

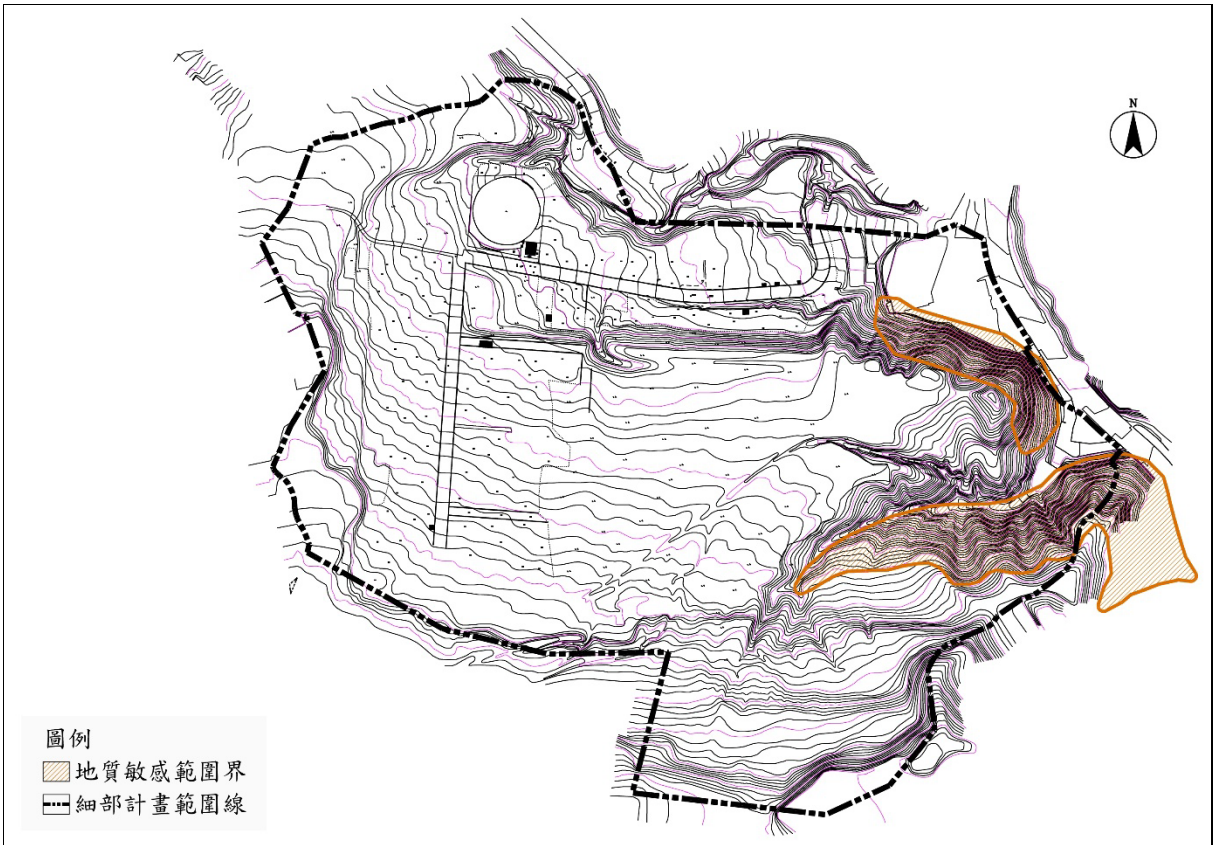


圖 3-3　本細部計畫區地質敏感範圍圖

三、水系

基隆市境內河川以獅球嶺與紅淡山為界，可大略分成南北兩大水系；南為基隆河及其支流，如暖暖溪、友蚋溪等；北則為基隆港水系，如田寮河、西定河、南榮河、旭川河及牛稠港溪等。

本細部計畫區鄰近碧砂溪，始於基隆港水系，碧砂溪發源於五坑山旁，流經中正區至八斗子漁港入海，全長約 1.26 公里。

四、氣候

基隆市位於台灣北部及東北部，屬潮濕之亞熱帶季風氣候區，四季變化明顯。依據中華民國交通部中央氣象署民國 80 至 109 年資料所示，基隆市全年平均降水量約 299.1 毫米，降水量主要集中於秋季，以 11 月降水量達全年最高 396.9 毫米，顯示秋季為降水最為集中。夏季降水日數較少，以 7 月降水量達全年最低 119.5 毫米，詳表 3-2。

基隆市一年之中，7、8 月為最高平均氣溫時期，而 1、2 月則為最低平均氣溫時期。四季變化明顯，但受到聖嬰現象及全球暖化之影

響，全年各月氣溫呈現逐年上升趨勢，歷年平均氣溫約為 22.8℃。基隆市全年相對濕度適中，平均相對濕度約 76.6%，有利於植物生長及維持人體健康與舒適。全年 2 至 3 月相對濕度較高，7 月則為相對濕度較低之時期。

表 3-2　基隆氣候統計資料表（民國 80-109 年）

基隆	平均溫度(℃)	雨量(毫米)	相對溼度(%)
一月	16.1	327.8	78.5
二月	16.4	349.8	79.5
三月	18.1	274.4	79.0
四月	21.6	211.1	77.4
五月	24.8	284.1	77.4
六月	27.6	290.4	76.9
七月	29.5	119.5	71.9
八月	29.1	211.4	73.6
九月	27.2	390.1	75.3
十月	24.2	377.6	75.6
十一月	21.5	396.9	77.1
十二月	18.0	356.6	76.6
平均	22.8	299.1	76.6

資料來源：中華民國交通部中央氣象署。

第二節　人口分析

一、人口成長

依據基隆市政府民政處近十年人口統計資料顯示，基隆市於民國 104 年之總人口為 372,105 人，至民國 113 年總人口減少至 361,441 人，年均成長率為-0.32%，成長率多為負數，整體呈現負成長之趨勢，中正區於民國 104 年之總人口 52,710 人，至民國 113 年總人口減少至 50,950 人，年均成長率為-0.41%，除近三年人口為正成長，其餘成長率多為負數，整體呈現負成長之趨勢，本細部計畫區位於砂子里，砂子里於民國 104 年之總人口為 5,902 人，至民國 113 年總人口增加至 6,905 人，年均成長率為 1.68%，成長率皆為正成長，由表 3-3、圖 3-4 可得知砂子里成長率高於中正區及基隆市之平均水準。

表 3-3　基隆市、中正區、砂子里人口近十年成長統計表

年度	基隆市		中正區		砂子里	
	人口數(人)	成長率	人口數(人)	成長率	人口數(人)	成長率
104 年	372,105	-0.26%	52,710	-0.72%	5,902	0.96%
105 年	372,100	*0.00%	52,572	-0.26%	6,024	2.07%
106 年	371,458	-0.17%	52,163	-0.78%	6,093	1.15%
107 年	370,155	-0.35%	51,670	-0.95%	6,155	1.02%
108 年	368,893	-0.34%	51,483	-0.36%	6,347	3.12%
109 年	367,577	-0.36%	51,224	-0.50%	6,427	1.26%
110 年	363,977	-0.98%	50,654	-1.11%	6,553	1.96%
111 年	361,262	-0.75%	50,570	-0.17%	6,621	1.04%
112 年	362,255	0.27%	50,646	0.15%	6,736	1.74%
113 年	361,441	-0.22%	50,950	0.60%	6,905	2.51%
平均	-	-0.32%	-	-0.41%	-	1.68%

註：*0.00%表示成長率比例未達 0.01%

資料來源：基隆市政府民政處。

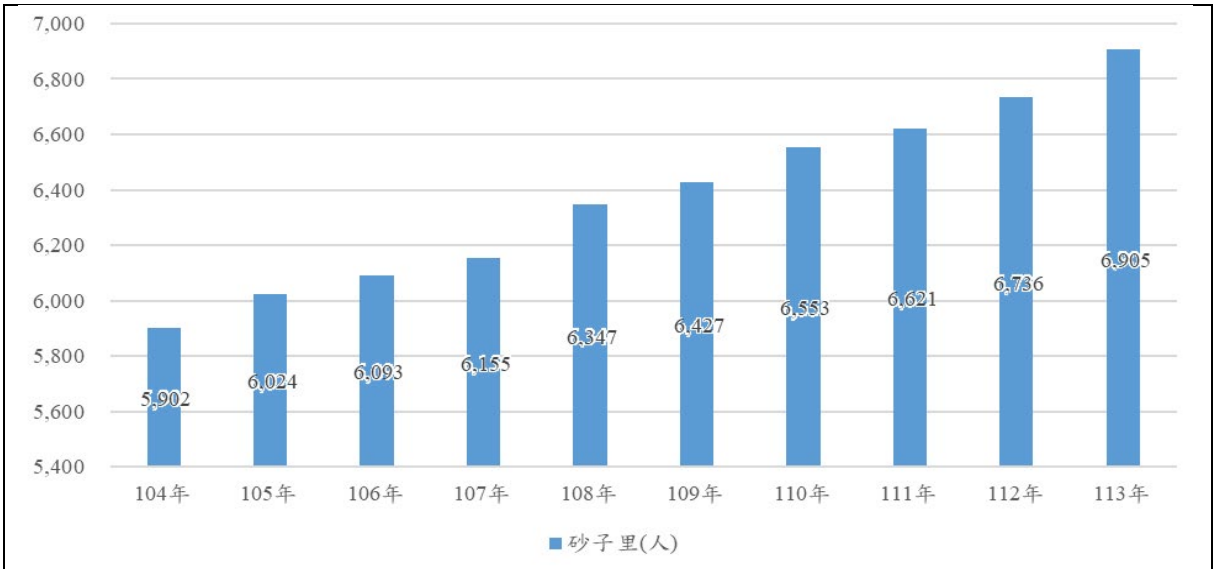


圖 3-4　砂子里近十年人口成長統計圖

（一）人口自然成長

依據基隆市政府民政處近十年出生死亡人口統計資料顯示，基隆市及中正區近十年自然增加率皆呈現負成長，由表 3-4 可得知基隆市 113 年減少 2,276 人，自然增加率為-6.30%，顯示死亡人口高於出生人口，中正區 113 年減少 386 人，自然增加率為-7.58%，顯示中正區人口自然增加率低於基隆市。

表 3-4　基隆市、中正區近十年人口自然成長分析表

年份	基隆市				中正區			
	出生(人)	死亡(人)	增加數(人)	自然增加率	出生(人)	死亡(人)	增加數(人)	自然增加率
104 年	2,439	2,829	-390	-1.05%	331	467	-136	-2.58%
105 年	2,548	2,940	-392	-1.05%	388	456	-68	-1.29%
106 年	2,248	2,914	-666	-1.79%	346	442	-96	-1.84%
107 年	2,180	3,031	-851	-2.30%	317	467	-150	-2.90%
108 年	2,084	3,148	-1,064	-2.88%	316	499	-183	-3.55%
109 年	2,007	3,015	-1,008	-2.74%	296	533	-237	-4.63%
110 年	1,820	3,245	-1,425	-3.92%	266	487	-221	-4.36%
111 年	1,607	3,798	-2,191	-6.06%	242	577	-335	-6.62%
112 年	1,352	3,695	-2,343	-6.47%	199	553	-354	-6.99%
113 年	1,337	3,613	-2,276	-6.30%	190	576	-386	-7.58%

資料來源：基隆市政府民政處。

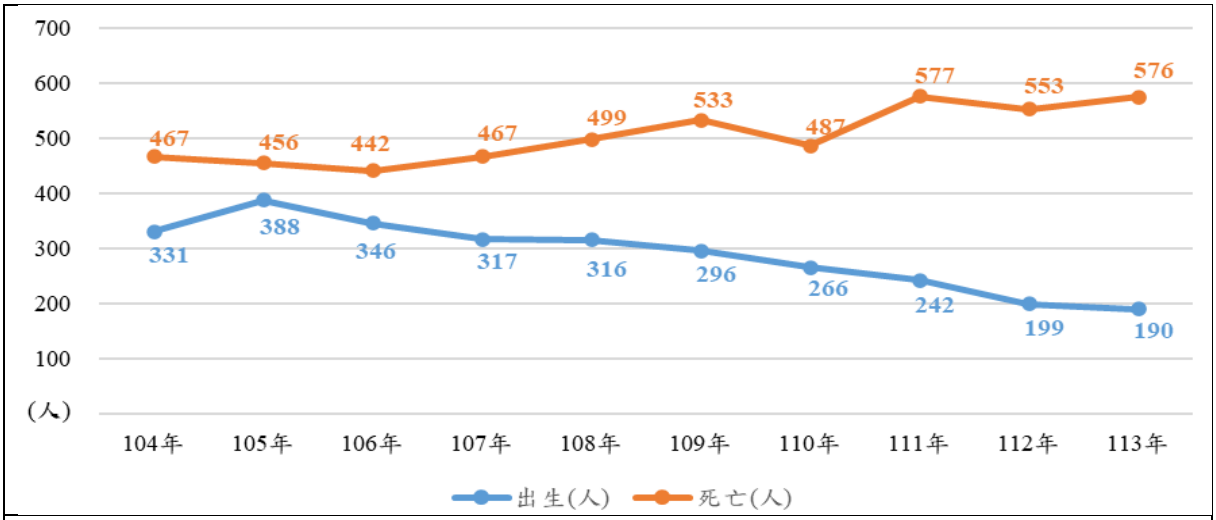


圖 3-5　中正區近十年人口自然成長分析圖

（二）人口社會成長

依據基隆市政府民政處近十年社會成長統計資料顯示，基隆市近兩年社會增加率呈現正成長，由表 3-5、圖 3-6 可得知 113 年增加數為 1,462 人，社會增加率為 0.40%，顯示基隆市近兩年的遷入人口數量大於遷出人口。本細部計畫區所屬中正區，近三年亦顯示社會增加率為正成長，113 年增加數為 690 人，社會增加率為 1.35%，由表 3-6、圖 3-7、3-8 可得知其中來自雙北市的人口達 708 人，中正區遷入人口主要來自雙北市，推測係因雙北市房價高，致使部分居民外溢至基隆市，未來規劃時，應考量此一趨勢。

表 3-5　基隆市、中正區近十年人口社會成長分析表

年份	基隆市				中正區			
	遷入(人)	遷出(人)	增加數(人)	社會增加率	遷入(人)	遷出(人)	增加數(人)	社會增加率
104 年	17,672	18,254	-582	-0.16%	2,559	2,807	-248	-0.47%
105 年	17,275	16,888	387	0.10%	2,549	2,619	-70	-0.13%
106 年	16,939	16,915	24	0.01%	2,329	2,642	-313	-0.60%
107 年	17,355	17,807	-452	-0.12%	2,400	2,743	-343	-0.66%
108 年	17,010	17,208	-198	-0.05%	2,474	2,478	-4	-0.01%
109 年	16,449	16,757	-308	-0.08%	2,466	2,488	-22	-0.04%
110 年	16,141	18,316	-2,175	-0.60%	2,385	2,734	-349	-0.69%
111 年	18,540	18,800	-260	-0.07%	3,053	2,798	255	0.50%
112 年	19,073	16,001	3,072	0.85%	2,740	2,314	426	0.84%
113 年	18,182	16,720	1,462	0.40%	2,988	2,298	690	1.35%

資料來源：基隆市政府民政處。

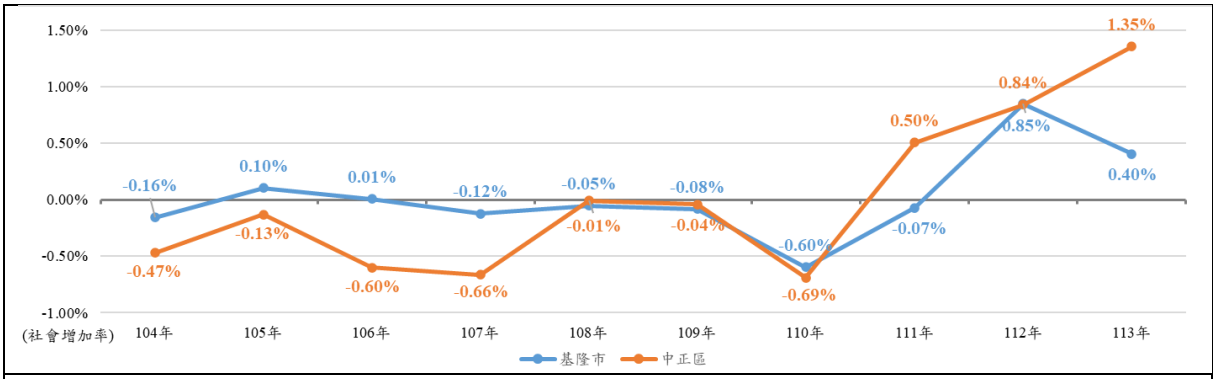


圖 3-6　基隆市、中正區近十年人口社會成長分析圖

表 3-6　基隆市、中正區近十年移入人口分析表

年份	基隆市人口遷入			中正區人口遷入		
	雙北市(人)	其他縣市(人)	合計(人)	雙北市(人)	其他縣市(人)	合計(人)
104 年	5,823	2,674	8,497	732	435	1,167
105 年	6,274	2,444	8,718	732	435	1,167
106 年	6,197	2,359	8,556	794	457	1,251
107 年	5,891	2,368	8,259	794	457	1,251
108 年	5,822	2,454	8,276	670	380	1,050
109 年	6,004	2,312	8,316	670	380	1,050
110 年	5,792	2,352	8,144	651	393	1,044
111 年	5,961	2,321	8,282	651	393	1,044
112 年	5,600	2,289	7,889	708	412	1,120
113 年	6,299	2,536	8,835	708	412	1,120

資料來源：基隆市政府民政處。

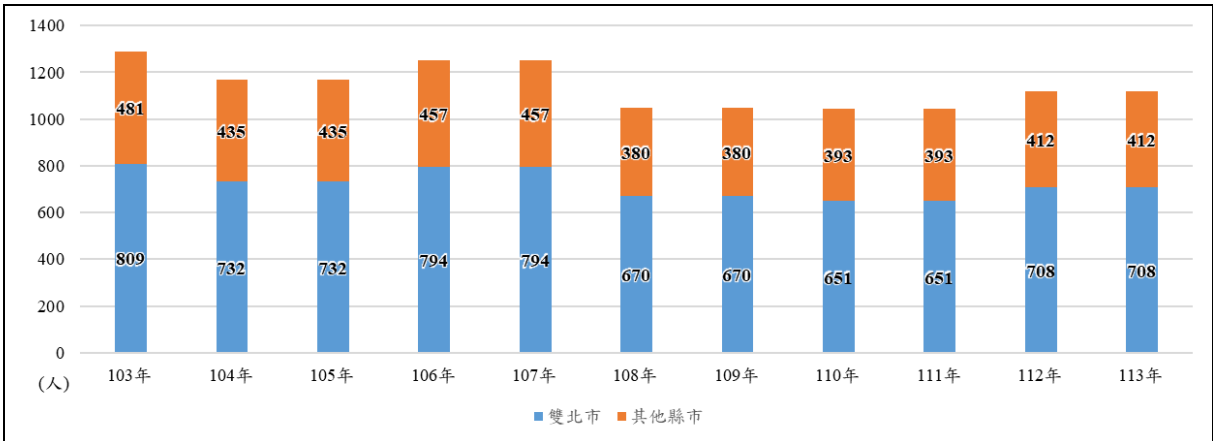


圖 3-7　基隆市近十年遷入人口示意圖

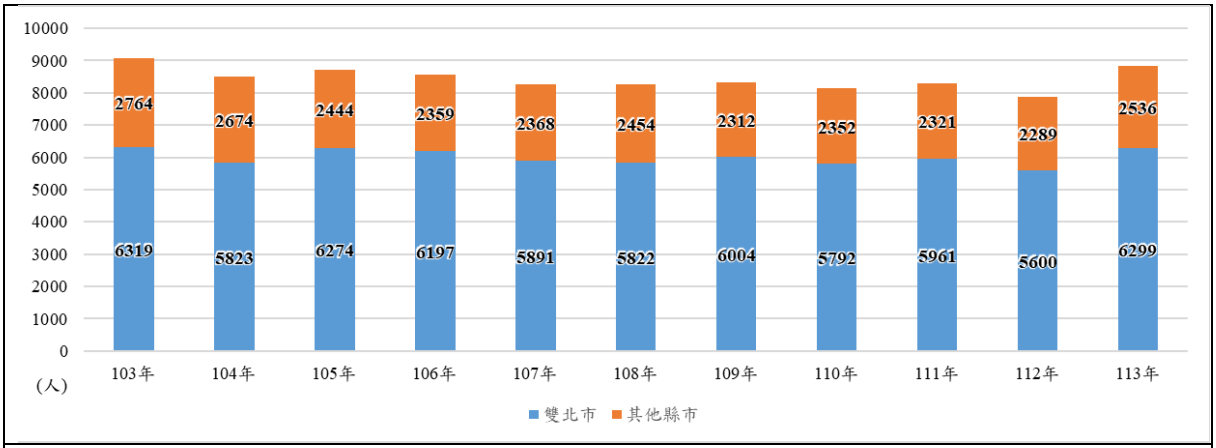


圖 3-8　中正區近十年遷入人口示意圖

二、人口密度

依據基隆市政府民政處近十年人口密度統計資料顯示，113 年基隆市人口密度約為每平方公里 2,738 人，中正區人口密度約為每平方公里 4,990 人，砂子里人口密度約為每平方公里 3,531 人，砂子里人口密度較中山區少，因砂子里東南側多為非都市發展用地，故居住人口較少，人口密度詳表 3-7。

表 3-7　基隆市、中正區及砂子里近十年人口密度分析表

年度	基隆市		中正區		砂子里	
	人口數(人)	密度 (人/km²)	人口數(人)	密度 (人/km²)	人口數(人)	密度 (人/km²)
104 年	372,105	2,819	52,710	5,163	5,902	3,018
105 年	372,100	2,819	52,572	5,149	6,024	3,080
106 年	371,458	2,814	52,163	5,109	6,093	3,116
107 年	370,155	2,804	51,670	5,061	6,155	3,147
108 年	368,893	2,795	51,483	5,042	6,347	3,245
109 年	367,577	2,785	51,224	5,017	6,427	3,286
110 年	363,977	2,757	50,654	4,961	6,553	3,351
111 年	361,262	2,737	50,570	4,953	6,621	3,385
112 年	362,255	2,744	50,646	4,960	6,736	3,444
113 年	361,441	2,738	50,950	4,990	6,905	3,531

資料來源：基隆市政府民政處。

三、年齡結構

依據基隆市政府民政處人口特性資料顯示，基隆市及中正區皆呈現超高齡化現象，由表 3-8 可得知基隆市扶養比為 44.36%，老化指數為 224.53%，中正區扶養比為 43.61%，老化指數為 297.74%，本細部計畫區所在砂子里扶養比為 34.34%，較基隆市及中正區扶養比低；另砂子里老化指數為 176.65%，相較基隆市及中正區老化指數為低，顯示砂子里相較基隆市及中正區而言，多以青壯年人口為主，且高齡少子化現象較不顯著，人口金字塔詳圖 3-9。

表 3-8　基隆市、中正區及砂子里人口特性分析表

地區別	人口數(人)	0-14 歲		15-64 歲		65 歲以上		扶養比	老化指數
		人數(人)	比例	人數(人)	比例	人數(人)	比例		
基隆市	361,441	34,224	9.47%	250,373	69.27%	76,844	21.26%	44.36%	224.53%
中正區	50,950	3,890	7.63%	35,478	69.63%	11,582	22.73%	43.61%	297.74%
砂子里	6,905	638	9.24%	5,140	74.44%	1,127	16.32%	34.34%	176.65%

註：扶養比=（幼年人口(0-14 歲)＋老年人口(65 歲以上)）/壯年人口(15-64 歲)×100%

老化指數=老年人口(65 歲以上)/幼年人口(0-14 歲)×100%

資料來源：基隆市政府民政處、基隆市中正戶政事務所。

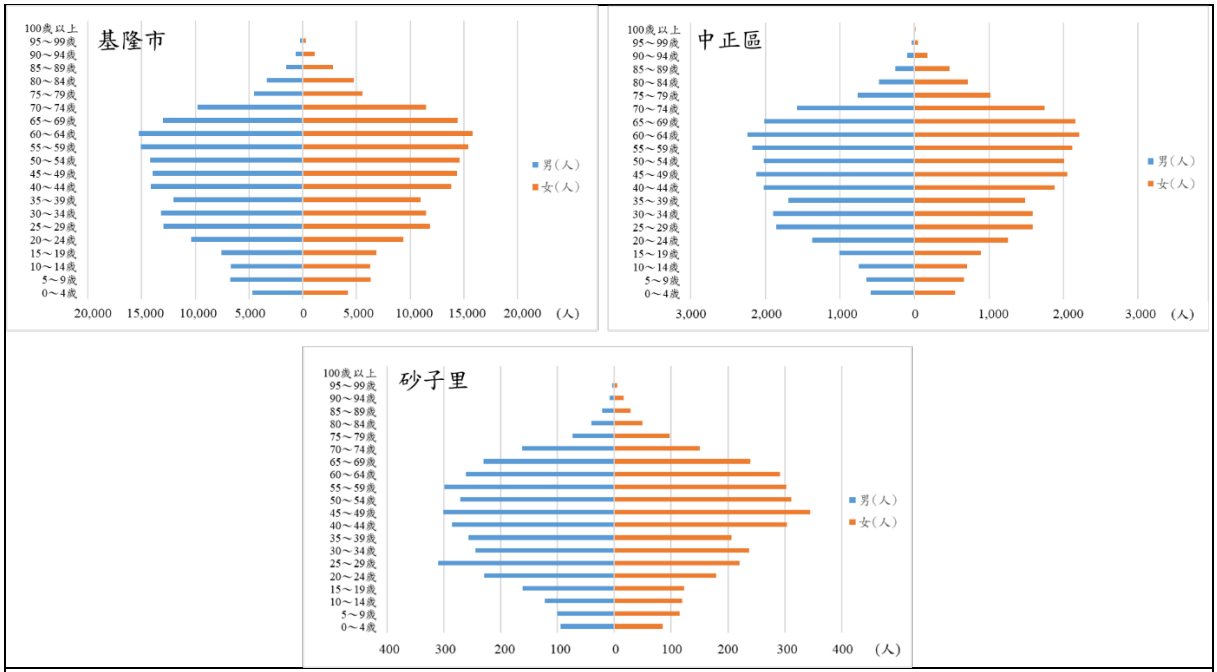


圖 3-9　基隆市、中正區、砂子里人口金字塔圖

四、戶數及戶量

依據基隆市政府民政處近十年戶數與戶量統計資料顯示，基隆市戶數由 150,987 戶成長至 162,896 戶，戶量由每戶 2.46 人降低至 2.22 人，中正區戶數由 22,491 戶成長至 24,470 戶，戶量由每戶 2.34 人降低至 2.08 人，本細部計畫區所在砂子里戶數由 2,581 戶成長至 3,392 戶，戶量由每戶 2.29 人降低至 2.04 人，由表 3-9 可得知基隆市、中正區及砂子里近十年戶數呈現微幅成長，戶量則逐年下降，此變化可得知基隆市為多戶且小戶型之型態，亦可顯示目前基隆市平均家戶人口為小戶數之情形，戶量變化詳圖 3-10。

表 3-9　基隆市、中正區及砂子里近十年戶數與戶量統計表

年度	基隆市		中正區		砂子里	
	戶數(戶)	戶量(人/戶)	戶數(戶)	戶量(人/戶)	戶數(戶)	戶量(人/戶)
104 年	150,987	2.46	22,491	2.34	2,581	2.29
105 年	151,881	2.45	22,545	2.33	2,633	2.29
106 年	152,781	2.43	22,630	2.31	2,701	2.26
107 年	153,580	2.41	22,652	2.28	2,756	2.23
108 年	154,552	2.39	22,775	2.26	2,857	2.22
109 年	155,464	2.36	22,836	2.24	2,932	2.19
110 年	156,056	2.33	22,906	2.21	3,024	2.17
111 年	157,172	2.30	23,371	2.16	3,104	2.13
112 年	159,249	2.27	23,673	2.14	3,193	2.11
113 年	162,896	2.22	24,470	2.08	3,392	2.04

資料來源：基隆市政府民政處、基隆市中正戶政事務所。

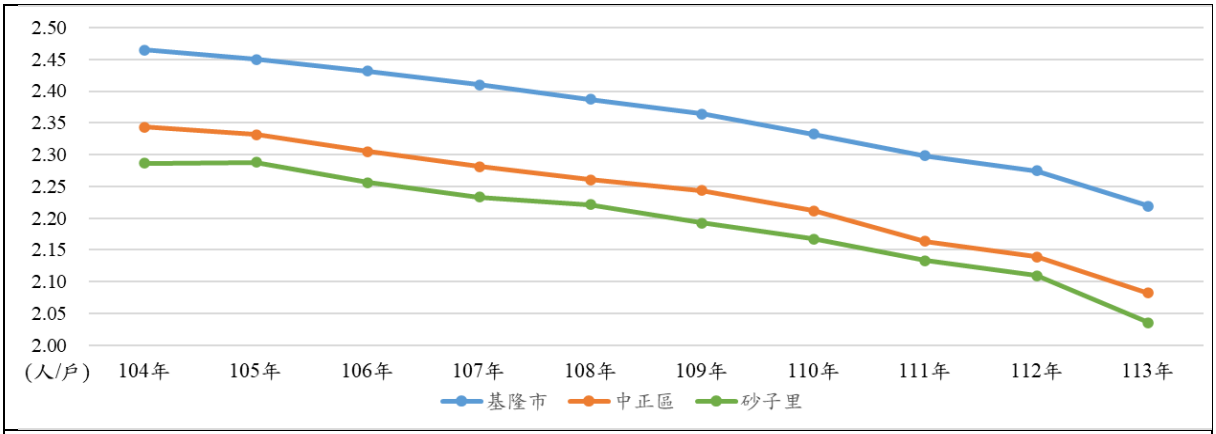


圖 3-10　基隆市、中正區及砂子里近十年戶量變化示意圖

第三節　土地使用現況分析

一、土地使用現況

目前計畫區範圍內之土地尚未開發使用，僅完成部分整地及道路工程建設，土地使用計畫依據民國 92 年 4 月 11 日公告之細部計畫，主要為住宅使用，同時劃設有機關用地一處、自來水事業用地一處、市場用地一處、停車場用地二處、兒童遊樂場用地二處、公園用地二處，各項面積詳表 3-10。

（一）住宅區

本細部計畫住宅區劃設有 18.736 公頃，佔總面積 57.92%，未開發使用。

（二）工業區

本細部計畫工業區劃設有 0.969 公頃，佔總面積 3.00%，分別為大隆冷凍食品股份有限公司及基水食品股份有限公司兩家工廠，其業別為食品加工，建物現況為閒置。

（三）保護區

本細部計畫保護區劃設有 2.013 公頃，佔總面積 6.22%，現況為闊葉林。

（四）機關用地

本細部計畫機關用地劃設有 0.128 公頃，佔總面積 0.40%，未開闢使用。

（五）自來水事業用地

本細部計畫自來水事業用地劃設有 0.516 公頃，佔總面積 1.60%，已開闢使用，位於本細部計畫西北側。

（六）市場用地

本細部計畫市場用地劃設有 0.804 公頃，佔總面積 2.49%，未開闢使用。

（七）停車場用地

本細部計畫停車場用地劃設有 0.695 公頃，佔總面積 2.15%，未開闢使用。

（八）兒童遊樂場用地

本細部計畫兒童遊樂場用地劃設有 0.991 公頃，佔總面積 3.06%，未開闢使用。

（九）公園用地

本細部計畫公園用地劃設有 2.470 公頃，佔總面積 7.64%，未開闢使用。

（十）道路用地

本細部計畫道路用地劃設有 4.527 公頃，佔總面積 13.99%，僅開闢部分道路使用，使用面積為 0.96 公頃，佔總面積 2.97%，主要位於計畫區北側及西側。

（十一）污水處理廠用地

本細部計畫污水處理場用地劃設有 0.499 公頃，佔總面積 1.54%，未開闢使用。

表 3-10　本細部計畫區土地使用現況一覽表

項目		計畫面積(公頃)	占計畫區面積百分比	使用面積(公頃)	使用面積百分比
土地使用分區	住宅區	18.736	57.92%	0	0.00%
	工業區	0.969	3.00%	0.969	100.00%
	保護區	2.013	6.22%	0	0.00%
	小計	21.718	67.14%	0.969	4.46%
公共設施用地	機關用地	0.128	0.40%	0	0.00%
	自來水事業用地	0.516	1.60%	0.516	100.00%
	市場用地	0.804	2.49%	0	0.00%
	停車場用地	0.695	2.15%	0	0.00%
	兒童遊樂場用地	0.991	3.06%	0	0.00%
	公園用地	2.470	7.64%	0	0.00%
	道路用地	4.527	13.99%	0.960	21.21%
	污水處理場用地	0.499	1.54%	0	0.00%
	小計	10.630	32.86%	1.476	13.89%
總計		32.348	100.00%	2.445	7.56%

二、土地權屬

（一）土地權屬現況

本細部計畫區土地所有權人共計 155 人，公有 3 人、私有 152 人，土地多為私有土地，依土地登記謄本資料，私有土地面積為 313,604.05 平方公尺，占總面積 97.33%。其餘公有土地分屬中華民國、台灣自來水股份有限公司及國營臺灣鐵路股份有限公司持有，合計面積 8,614.63 平方公尺，占總面積 2.67%，詳表 3-11、圖 3-11。

表 3-11　本細部計畫土地權屬面積統計表

土地權屬		持分面積(㎡)	百分比
公有	中華民國	3,297.34	1.02%
	台灣自來水股份有限公司	5,163.00	1.60%
	國營臺灣鐵路股份有限公司	154.29	0.05%
	小計	8,614.63	2.67%
私有(152 人)		313,604.05	97.33%
計畫總面積		322,218.68	100.00%

（二）土地所有權人同意情形

本細部計畫區依規定應以市地重劃辦理開發，根據都市計畫法臺灣省施行細則第 8 條第 2 項但書規定：「應經私有土地所有權人五分之三以上，及其所有土地總面積超過範圍內私有土地總面積三分之二之同意者，僅需檢具同意之土地所有權人姓名、住址、權利證明文件及其同意書。」

本案土地所有權人同意書之蒐集係依上述規定辦理，同意書彙整作業截至 115 年 6 月 30 日止，其私有土地所有權人及私有土地面積同意比例分別達 75.00%及 97.29%均符合法令規定，彙整情形詳表 3-12，同意書詳附錄七所示。

表 3-12　本細部計畫土地權屬面積統計表

項目	私有總數	同意總數	同意比例	法定門檻	是否符合門檻
土地所有權人(人)	152	114	75.00%	60.00%	√
土地面積(㎡)	313,604.05	305,119.62	97.29%	66.67%	√



圖 3-11　本細部計畫土地權屬示意圖

第四節　公共設施用地現況分析

本細部計畫區除部分道路及一處自來水事業用地外，其餘公共設施用地皆未開闢，公共設施用地計畫面積 10.63 公頃，開闢率為 13.89%。

本細部計畫區內公共設施用地皆符合檢討標準，另依「都市計畫法」第 45 條規定，本細部計畫區開放型公共設施用地計應至少劃設 3.235 公頃，現行計畫已劃設 3.461 公頃，符合檢討標準，詳表 3-13。

表 3-13　本細部計畫區公共設施用地開闢情形及面積檢討分析表

項目	開闢情形			檢討標準	需求面積(公頃)	檢討面積	
	計畫面積(公頃)	開闢面積(公頃)	開闢率	計畫人口:7,000 人		超過(公頃)	不足(公頃)
機關用地	0.128	0.000	0.00%	按實際需要檢討	-	-	-
自來水事業用地	0.516	0.516	100.00%	按實際需要檢討	-	-	-
市場用地	0.804	0.000	0.00%	零售市場用地應依據該地區之發展情形，予以檢討。已設立之市場足敷需求者，應將其餘尚未設立之市場用地檢討變更。	-	-	-
停車場用地	0.695	0.000	0.00%	1.不得低於計畫區內車輛預估數 20%停車需求。(113 年每千人 304.15 輛) 2.市場用地、機關用地、醫療用地、體育場所用地、遊憩設施用地，及商業區、特定專用區等停車需求較高之用地或使用分區，應依實際需要檢討留設停車空間。	0.585	0.110	-
兒童遊樂場用地	0.991	0.000	0.00%	按閭鄰單位設置，每處最小面積不得小於 0.1 公頃為原則。	0.100	0.891	-
公園用地	2.470	0.000	0.00%	包括閭鄰公園及社區公園。 1.閭鄰公園按閭鄰單位設置，每一計畫處所最小面積不得小於 0.5 公頃為原則。	0.500	1.970	-

項目	開闢情形			檢討標準	需求面積(公頃)	檢討面積	
	計畫面積(公頃)	開闢面積(公頃)	開闢率	計畫人口:7,000 人		超過(公頃)	不足(公頃)
				2.社區公園每一計畫處所最少設置一處，人口在十萬人口以上之計畫處所最小面積不得小於 4 公頃為原則，在一萬人以下，且其外圍為空曠之山林或農地得免設置。			
道路用地	4.527	0.960	21.21%	按交通量、道路設計標準檢討之，並應考量人行及自行車動線之需要，留設人行步道及自行車道。	-	-	-
污水處理場用地	0.499	0.000	0.00%	污水處理廠用地或垃圾處理場(廠)用地應配合污水下水道系統、垃圾焚化廠或衛生掩埋場之興建計畫及期程，於適當地點檢討劃設之。	-	-	-
五項公共設施	3.461	0.000	0.00%	公園、體育場所、綠地、廣場及兒童遊樂場，應依計畫人口密度及自然環境，作有系統之布置，除具有特殊情形外，其占用土地總面積不得少於全部計畫面積之 10%。	3.235	0.226	-

第五節　交通運輸現況分析

一、道路系統

本細部計畫區現況土地尚未完成開闢，部分土地為民眾耕種使用，未來配合細部計畫變更開闢內部道路，詳圖 3-12。

本細部計畫區範圍 3 公里內交通運輸系統包含鐵路系統(台鐵海科館站、台鐵八斗子站)及道路系統(台 2 線、台 62 線、台 62 甲線、102 縣道…等)，本細部計畫主要由調和街銜接台 2 線、台 62 線往返其他行政區，計畫區整體道路系統路網，詳圖 3-13、圖 3-14。

計畫區聯外交通動線以和豐街為核心，連接調和街與新豐街，通往基隆市區及周邊行政區，路線如下：

（一）往基隆市區/台 2 線方向

和豐街往東接調和街，沿調和街往北可銜接北寧路(台 2 線)；往西則可接中正路前往市區。

（二）往北海岸方向

和豐街往東接調和街，沿調和街往北可銜接北寧路(台 2 線)，沿北寧路東行，可前往北海岸地區。

（三）往國道 1 號方向

和豐街東行接調和街，沿調和街往南可上交流道進入台 62 線，再由大華系統交流道銜接國道 1 號。

（四）往瑞芳、九份方向

調和街往南銜接 102 縣道，可通往瑞芳與九份。

（五）往金山、萬里方向

調和街往南銜接台 62 線、台 2 線，前往金山、萬里。

（六）往基隆火車站 / 市區方向（西側路線）

和豐街往西接新豐街、深溪路，可經台 62 甲線或 102 縣道(東信路、信一路)前往基隆火車站及市區。

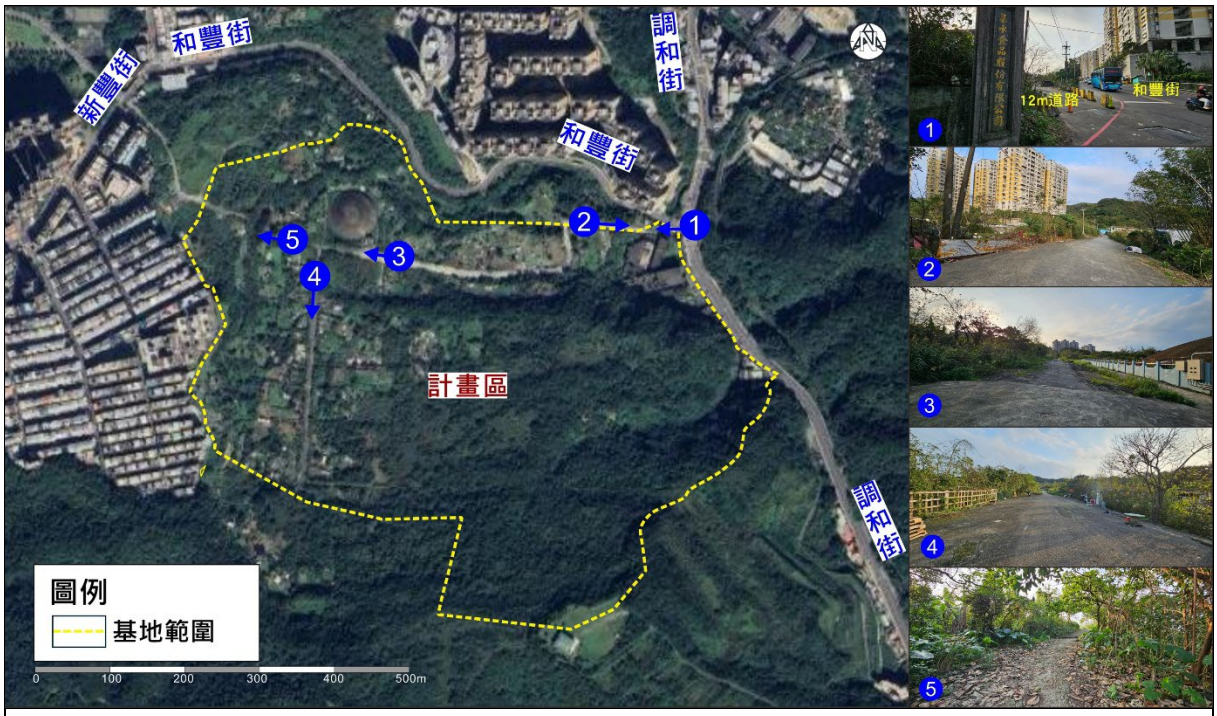


圖 3-12　本細部計畫區現況道路圖

（一）鐵路系統

本細部計畫區周邊鄰近臺鐵深澳線之海科館站與八斗子站，該線路為基隆支線延伸鐵路，串聯基隆市區與八斗子地區，提供往返基隆車站之鐵路運輸服務。海科館站緊鄰國立海洋科技博物館，設站位置具提供場館聯外交通使用設立，並兼具周邊居民之通勤需求；八斗子站則為深澳線之端點車站，服務範圍涵蓋八斗子聚落及周邊漁港、遊憩設施。

（二）道路系統

1. 主要道路

（1）台 2 線

台 2 線又稱北部濱海公路系統，全線貫穿臺灣北部及東北部沿海觀光廊帶，為基隆及北海岸地區重要聯絡道路，西起新北市淡水區竹圍關渡大橋，東迄宜蘭縣蘇澳鎮，總長 167.674 公里。

本細部計畫區由調和街北行銜接北寧路、中正路，西行可前往基隆市區、基隆市政府。北寧路及中正路現況路寬 15 公尺，採標線分隔，雙向二車道及二機慢車道。

（2）台 62 線

台 62 線又稱萬瑞快速公路，路寬約 25 公尺，採實體分隔，雙向四車道，係橫跨基隆市與新北市之東西向省道快速公路，台 62 線西起基隆市安樂區大武崙，向南行經七堵區後轉東經暖暖區至新北市瑞芳區瑞濱，起點與終點道路皆為台 2 線，總長 18.6 公里。

本細部計畫區由調和街南行銜接台 62 線，西行可前往暖暖區、安樂區，或由大華系統上國道一號前往雙北市。

（3）台 62 甲線

台 62 甲線又稱基隆港東岸聯外道路，路寬約 20 公尺，採實體分隔，雙向四車道，係為減輕及分流基隆港東岸碼頭與基隆市區交通負荷而興建之聯外道路。台 62 甲線北起東海街，南至四腳亭，總長 5.6 公里。

本細部計畫區由調和街往和豐街方向，銜接深溪路後，由台 62 甲前往基隆市區、基隆火車站。

2. 次要道路

（1）調和街

道路寬路約 20 公尺，採標線分隔，雙向四車道，北起北寧路、南至深澳坑路。

（2）和豐街

道路寬路約 12 公尺，採標線分隔，雙向二車道，西起新豐街、東至調和街。

（3）新豐街

道路寬路約 12 公尺，採標線分隔，雙向二車道，西起深美街、東至和豐街，新豐街道路兩側大型社區林立，位於新豐愛買商圈，上下班尖峰時段交通較為壅塞。

（4）深溪路

道路寬路約 18 公尺，採標線分隔，雙向四車道，北起深美街、南至深澳坑路。

表 3-14　道路層級分類及道路編號明細表

道路層級分類	新編號	起訖點	寬度(公尺)	長度(公里)	備註
主要道路	主 1	愛一路~祥豐街	15~25	4.5 公里	中正路(台 2 線) 基隆港東岸幹線道路
	主 2	主 1~建基路二段	15~20	4.5 公里	北寧路(台 2 線)
	主 3	基金二路~建基路二段 (西起基隆市安樂區大武崙，東至新北市瑞芳區瑞濱)	25	18.6 公里	台 62 線 萬瑞快速公路
	主 4	東海街~主 3 (北起東海街，南至四腳亭)	20	5.6 公里	台 62 甲線 基隆港東岸聯外道路
次要道路	次 1	主 2~深澳坑路	20	2.4 公里	調和街
	次 2	次 3~次 1	12	850 公尺	和豐街
	次 3	深美街~次 2	12	750 公尺	新豐街
	次 4	次 3~深澳坑路	18	800 公尺	深溪路

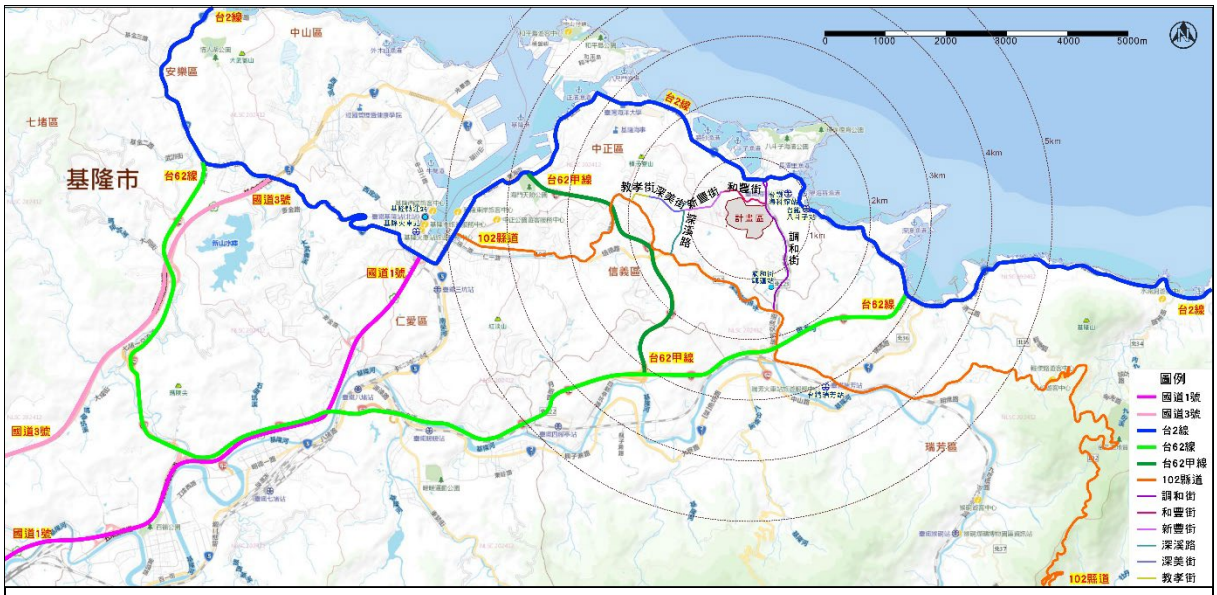


圖 3-13　整體道路系統路網

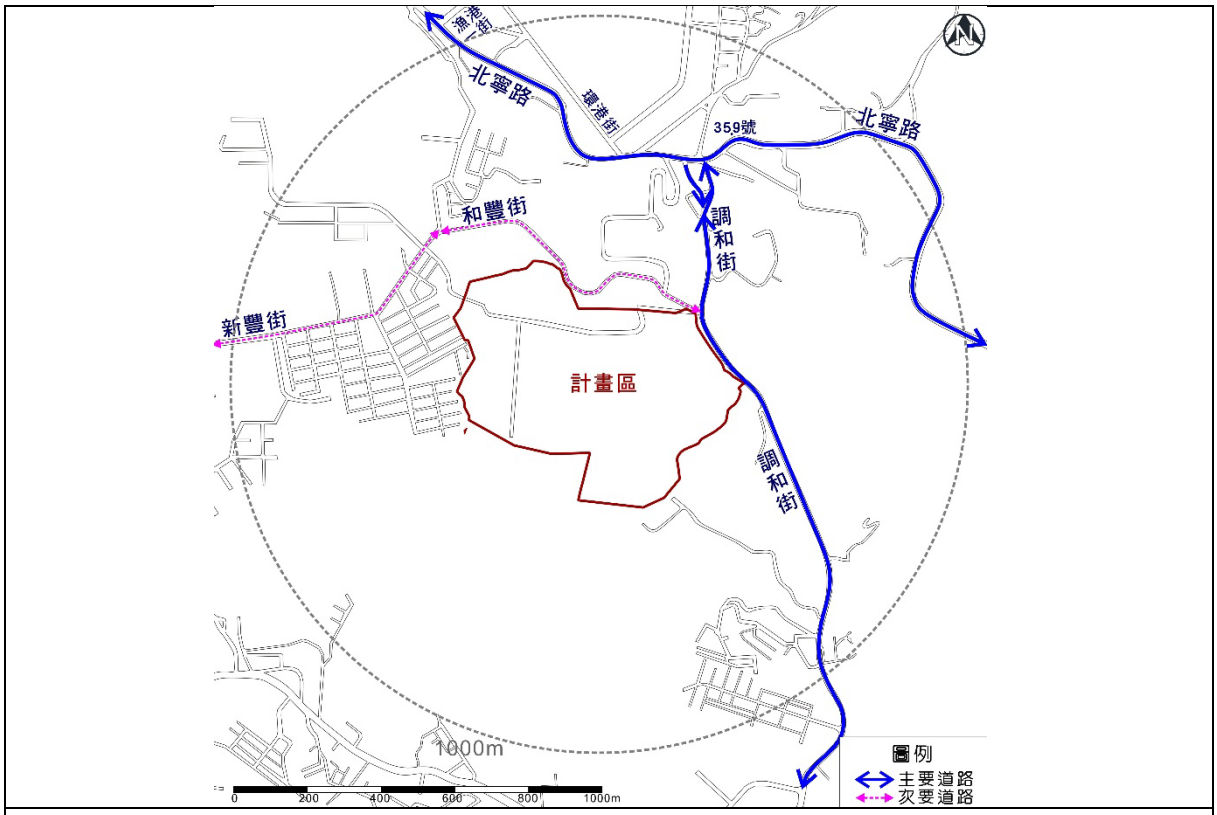


圖 3-14　計畫區周邊道路示意圖

二、大眾運輸系統

（一）大眾運輸系統

計畫區周邊大眾運輸系統包含鐵路及公車、客運系統。計畫區500公尺範圍內，本細部計畫東側臨調和街上設有「調和街觀海街口」公車停靠站，本細部計畫另與和豐街上「山海觀社區」公車停靠站，步行距離約100公尺，步行時間約2分鐘。而北寧路為城際公車主要行經路線，「八斗子」公車站步行距離約500公尺，步行時間約10分鐘，計畫區周邊公車停靠站設置位置詳圖3-15。

各公車路線及營運資訊，如圖3-16、表3-15、表3-16所示，整體而言，計畫區周邊大眾運輸系統尚屬完整。

表3-15　公車站停靠路線

站名	路線
調和街觀海街口站	203、788(繞駛海科館)、跳蛙公車(南港瑞芳)
山海觀社區站	107、803、2088A
調和街站	107、203、788(繞駛海科館)、803
八斗子站	103、108、788(繞駛海科館)、791、802、1579(A.B.C)、R66

表 3-16　本細部計畫區周邊公車/客運路線營運資訊

路線	起點	迄點	發車時刻	班車間隔
103 八斗子-經祥豐街 (經海科館)	八斗子分站	市政府 (柯達飯店)	05:30~23:10	固定班次 (全日 51 班)
107 八斗子-信義國中	八斗子分站	基隆轉運站	05:55~20:30	固定班次 (全日 18 班)
108 八斗子(經潮境公園)	潮境公園	基隆轉運站	06:00~08:40	固定班次 (全日 3 班)
203 深澳坑 (經美的世界、富貴社區)	八斗子分站	基隆轉運站	05:30~23:20	固定班次 (全日 31 班)
788(繞駛海科館)	基隆轉運站	水湳洞	07:10~16:30	固定班次 (全日 9 班)
791 基隆-福隆 (含繞駛貢寮、貢寮衛生所)	國家新城	福隆	04:30~22:50	固定班次 (全日 42 班)
802 愛心公車八斗子線	八斗子車站	基隆長庚醫院	08:00~09:40	固定班次 (全日 2 班)
803 愛心公車八斗子 -信義國中-長庚醫院線	八斗子車站	長庚醫院	08:30~14:00	固定班次 (全日 2 班)
1579 基隆市中正區 -臺北市區	八斗子車站	圓山轉運站	05:45~23:15	固定班次 (全日 72 班)
1579A 基隆市中正區 -臺北市區(經中正路)	八斗子車站	圓山轉運站	06:00~23:15	固定班次 (全日 16 班)
1579B 基隆市中正區 -松山高中(基隆路)	八斗子車站	松山高中 (基隆路)	07:10~18:00	固定班次 (全日 12 班)
1579C 基隆市中正區 -捷運忠孝復興站 (經中正路)	八斗子車站	捷運 忠孝復興站	06:14~19:55	固定班次 (全日 60 班)
2088A 基隆市(中正區、信義區)-國道 1 號-臺北市信義區[延駛八斗子站]	海科館	捷運 市政府站	05:45~23:00	05:45、21:40、22:20、23:00 06:00~21:00 5~20 分鐘/班次
2088C 八斗子-市府轉運站 台 62 線	海科館	捷運 市政府站	05:45~19:00	固定班次 (全日 5 班)
R66 海科館-七堵車站	八斗子車站	七堵火車站	06:20~18:30	固定班次 (全日 13 班)
跳蛙公車(南港瑞芳)	海濱	南港轉運站	06:40~18:10	固定班次 (全日 4 班)

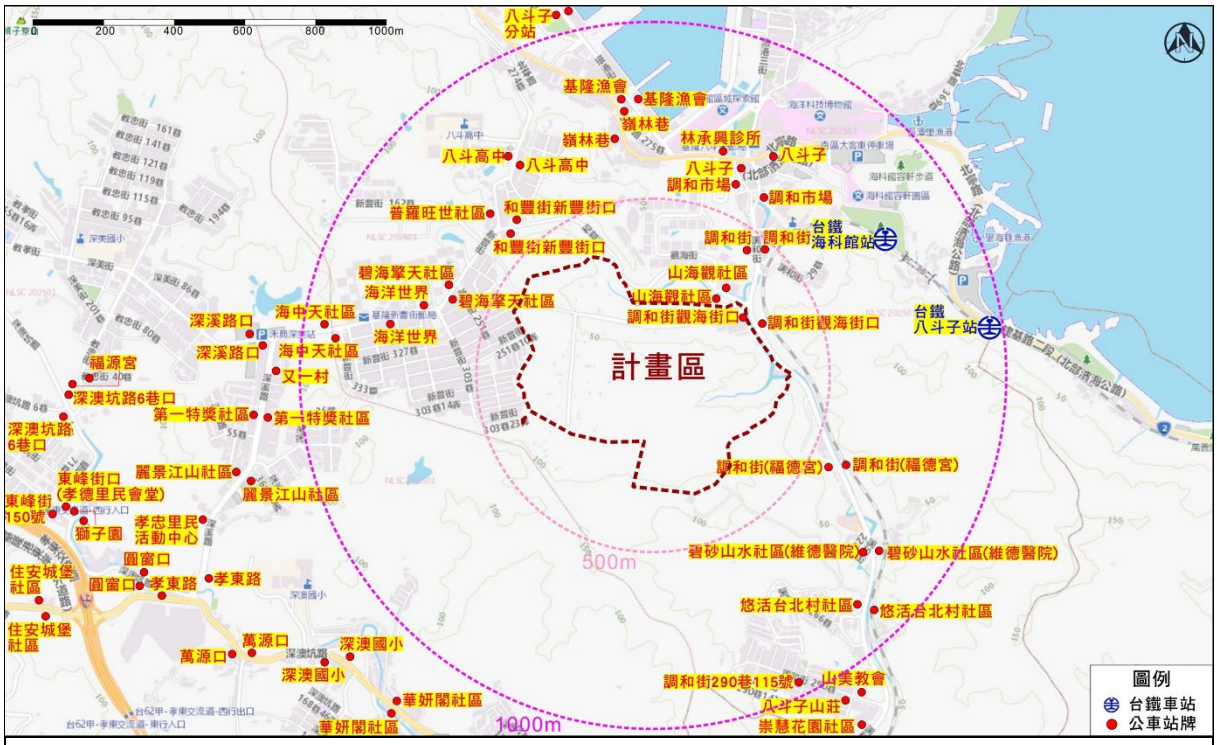


圖 3-15　計畫區周邊大眾運輸現況圖



圖 3-16　公車路線示意圖

（二）道路服務水準

計畫區周邊道路及路口轉向交通量、路段旅行速率係於民國114年2月25日(星期二)、民國114年2月26日(星期三)晨、昏峰時段（7:00~9:00、17:00~19:00）進行調查。路口轉向交通量調查資料如圖 3-18~圖 3-20 所示。旅行速率調查路段則為北寧路、調和街、和豐街、新豐街及棟深溪路等路段，詳圖 3-17、表 3-17、表 3-18。

新豐街因道路兩側大型社區林立，周邊商業活動頻繁，人口較為密集，且路幅寬度較窄，僅雙向二車道，於上下班尖峰時段，容易交通壅塞，路段服務水準為 B~D 級，其餘道路路段服務水準皆可維持 B 級，如表 3-17、表 3-18 所示；平常日晨昏峰時段，基地周邊號誌化路口服務水準可達 D 級以上，如表 3-19 所示。

表 3-17　本細部計畫區周邊道路現況交通量及服務水準(晨峰)

道路名稱	路　段 (起~迄)	方向	容量	晨峰(調查時間：114/2/2607:00~09:00)						
				交通量	V/C	旅行速率 $\bar{V}$	速限 V_L	$\bar{V}/V_L$	服務水準	速率校估值
北寧路	漁港一街 ~調和街	東向	1100	152	0.14	37.5	50	0.75	B	-1.5
		西向	1100	641	0.58	35.8	50	0.72	B	-2.1
	調和街 ~北寧路 369 巷	東向	1100	306	0.28	36.7	50	0.73	B	-2.2
		西向	1100	275	0.25	37.2	50	0.74	B	-1.7
調和街	北寧路 ~和豐街	北向	1850	514	0.28	37.0	50	0.74	B	-1.9
		南向	1850	621	0.34	35.2	50	0.70	B	-3.5
	和豐街 ~調和街 290 巷	北向	1850	494	0.27	38.6	50	0.77	B	-0.3
		南向	1850	638	0.34	37.0	50	0.74	B	-1.7
和豐街	新豐街 ~調和街	東向	900	882	0.98	30.2	50	0.60	B	11.3
		西向	900	294	0.33	38.0	50	0.76	B	-0.8
新豐街	深美街 ~和豐街	東向	900	477	0.53	33.5	50	0.67	B	-3.4
		西向	900	985	1.09	24.3	50	0.49	D	10.3

資料來源：本細部計畫調查彙整。

表 3-18　本細部計畫區周邊道路現況交通量及服務水準(昏峰)

道路名稱	路　段 (起~迄)	方向	容量	昏峰(調查時間：114/2/2517:00~19:00)						
				交通量	V/C	旅行速率 $\bar{V}$	速限 V_L	$\bar{V}/V_L$	服務水準	速率校估值
北寧路	漁港一街 ~調和街	東向	1100	207	0.19	37.5	50	0.75	B	-1.5
		西向	1100	985	0.90	34.2	50	0.68	B	6.8
	調和街 ~北寧路 369 巷	東向	1100	331	0.30	36.4	50	0.73	B	-2.4
		西向	1100	605	0.55	35.8	50	0.72	B	-0.7
調和街	北寧路 ~和豐街	北向	1850	577	0.31	36.0	50	0.72	B	-2.8
		南向	1850	520	0.28	36.5	50	0.73	B	-2.4
	和豐街 ~調和街 290 巷	北向	1850	582	0.31	37.5	50	0.75	B	-1.3
		南向	1850	536	0.29	38.0	50	0.76	B	-0.9
和豐街	新豐街 ~調和街	東向	900	270	0.30	37.8	50	0.76	B	-1.1
		西向	900	784	0.87	33.5	50	0.67	B	9.2
新豐街	深美街 ~和豐街	東向	900	987	1.10	24.0	50	0.48	D	10.1
		西向	900	902	1.00	24.5	50	0.49	D	6.6

資料來源：本細部計畫調查彙整。

表 3-19　平常日現況道路路口服務水準評估

路口	時段	方向	交通流量	平均延滯(秒)	路口平均延滯(秒)	服務水準	
北寧路/調和街 八斗街 D　N↑ 北寧路 C　A 北寧路 B 調和街	晨峰	A	275	26.6	27.2	B	B
		B	514	28.7		B	
		C	152	24.9		B	
		D	139	25.4		B	
	昏峰	A	605	23.6	29.0	C	B
		B	577	37.4		B	
		C	207	19.0		C	
		D	159	31.8		B	
調和街/和豐街 調和街 D　N↑ 和豐街 C B 調和街	晨峰	A	—	—	32.7	—	C
		B	352	21.7		B	
		C	882	46.4		D	
		D	638	21.8		B	
	昏峰	A	—	—	26.6	—	B
		B	792	32.1		C	
		C	322	21.9		B	
		D	536	21.1		B	
新豐街/和豐街 新豐街 D　N↑ 新豐街 C　A 和豐街	晨峰	A	312	44.2	50.0	C	D
		B	—	—		—	
		C	965	58.2		D	
		D	267	29.0		B	
	昏峰	A	784	43.5	38.6	C	C
		B	—	—		—	
		C	449	38.2		C	
		D	434	35.1		C	
新豐街/深溪路 N↑ 深美街 C　A 新豐街 B 深溪路	晨峰	A	985	20.8	27.1	B	B
		B	458	38.5		C	
		C	563	30.2		C	
		D	—	—		—	
	昏峰	A	902	46.5	41.4	D	C
		B	850	27.0		B	
		C	577	56.3		D	
		D	—	—		—	

資料來源：本細部計畫調查彙整。



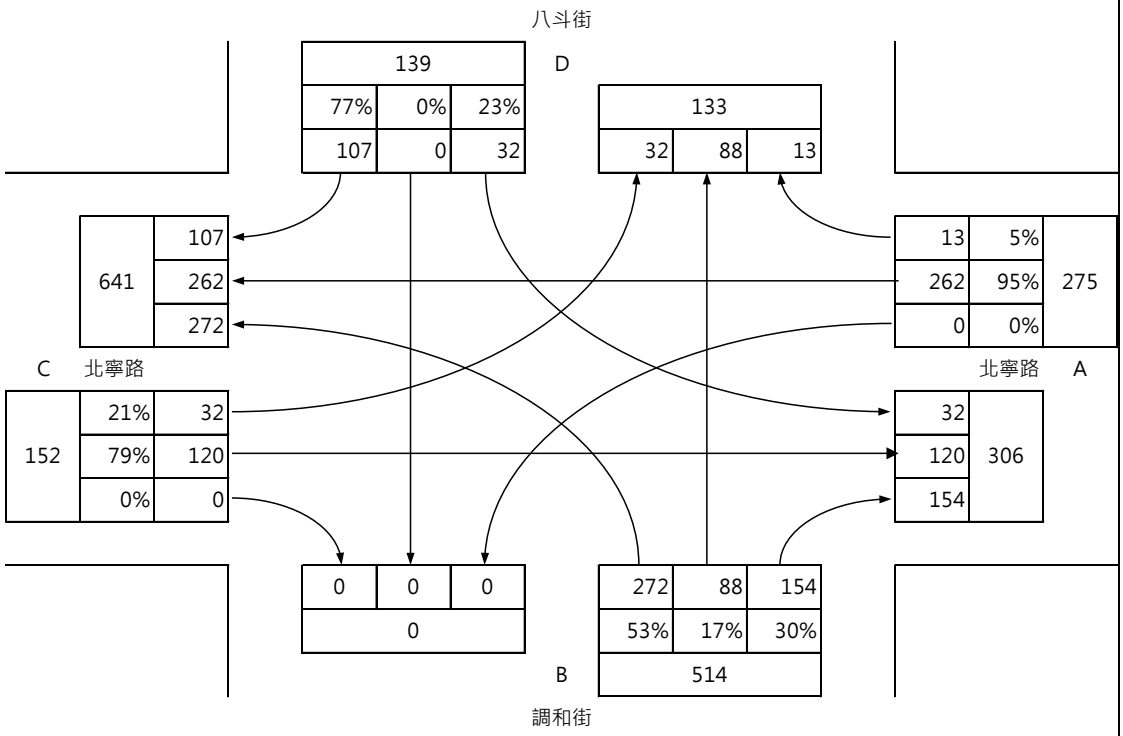
圖 3-17　交通調查位置圖

站號： 1　　單位： PCU/HR　　N

站名： 北寧路/調和街　　日期： 114/2/26 (三)

天候： 晴

上午尖峰 07:15 - 08:15



下午尖峰 17:15 - 18:15

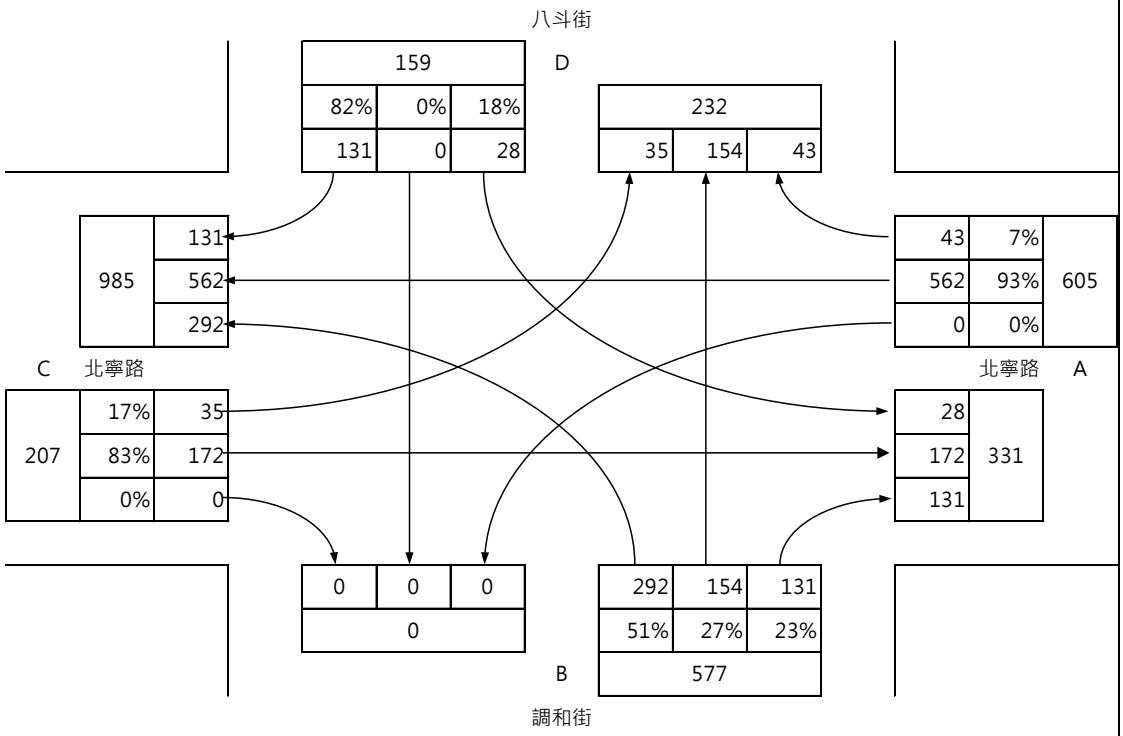


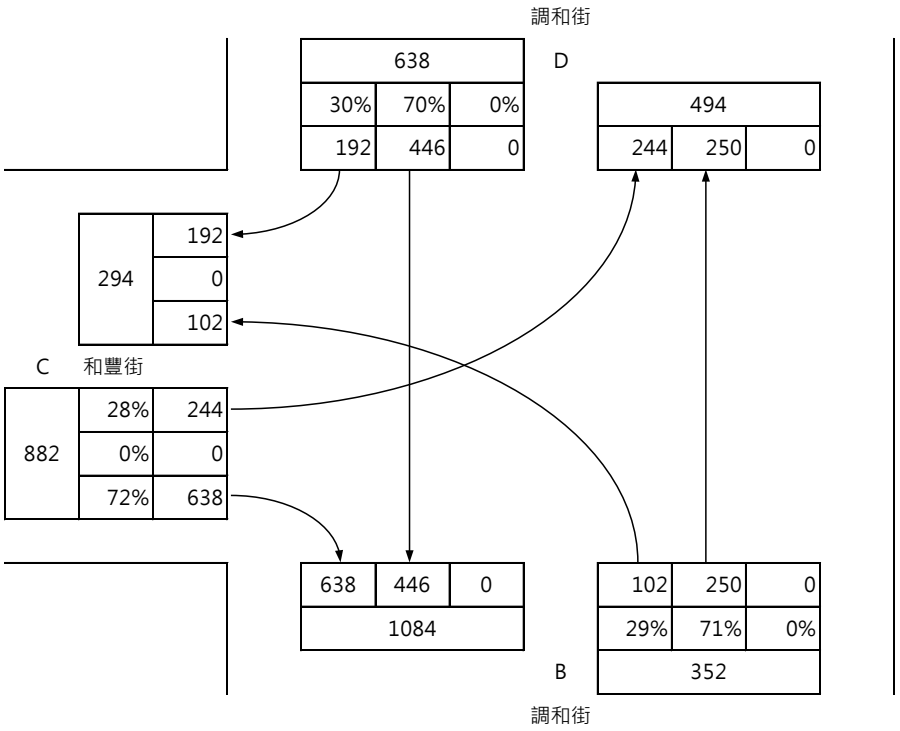
圖 3-18　北寧路/調和街路口轉向交通量調查

站號： 2　　單位： PCU/HR　　N

站名： 調和街/和豐街　　日期： 114/2/26 (三)

天候： 晴

上午尖峰 07:15 - 08:15



下午尖峰 17:15 - 18:15

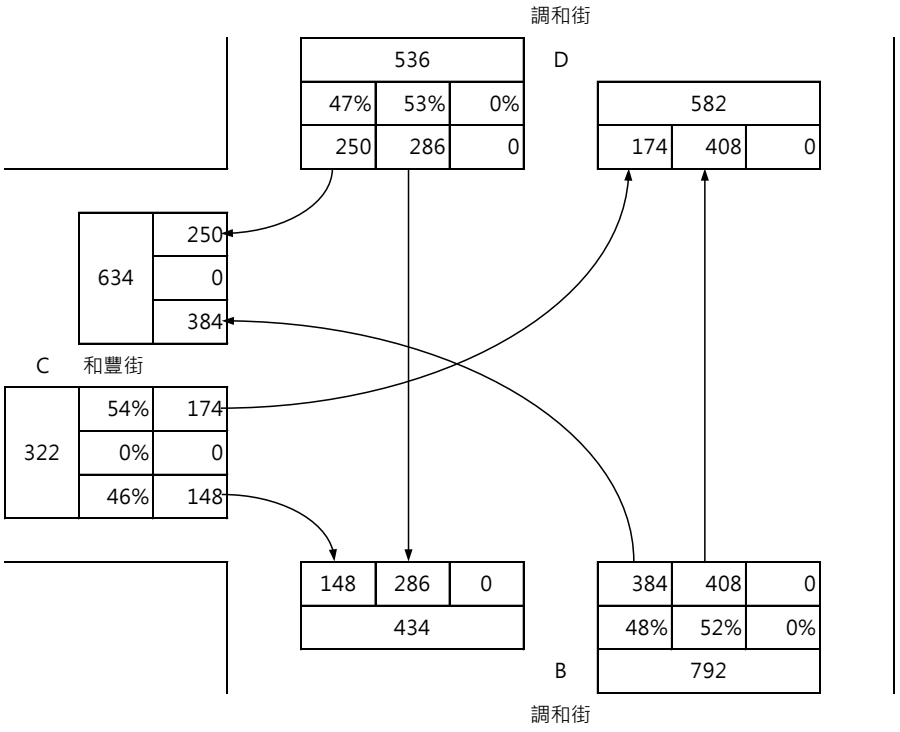


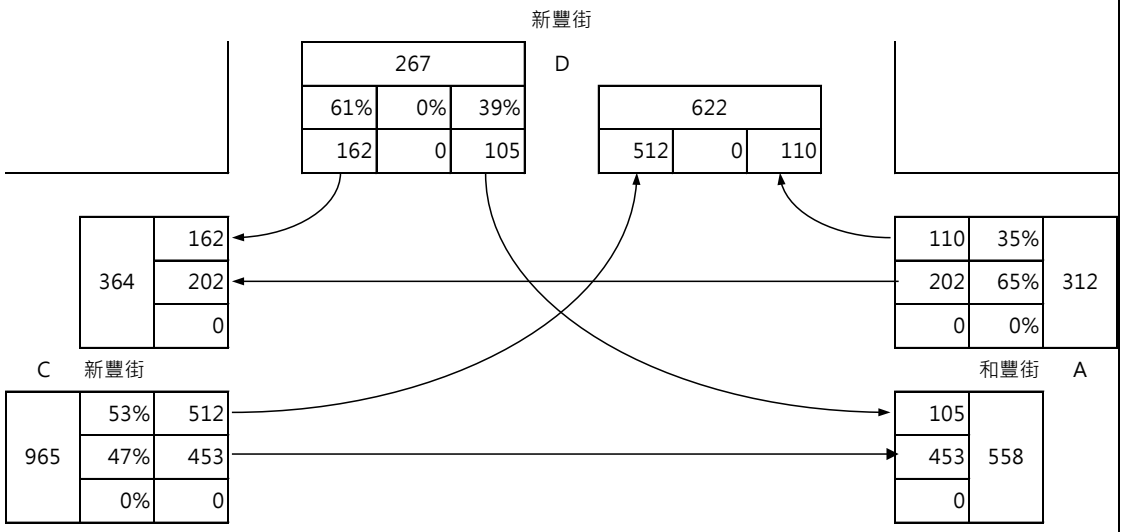
圖 3-19 調和街/和豐街路口轉向交通量調查

站號： 3　　單位： PCU/HR　　N

站名： 新豐街/和豐街　　日期： 114/2/26 (三)

天候： 晴

上午尖峰 07:15 - 08:15



下午尖峰 17:15 - 18:15

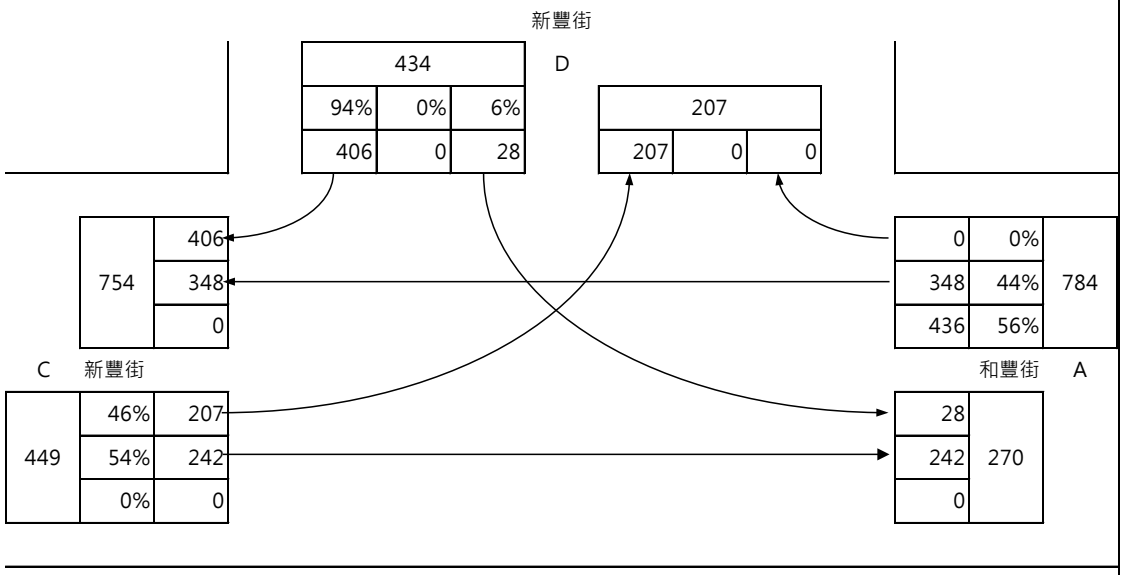


圖 3-20 新豐街/和豐街路口轉向交通量調查

（三）周邊停車供需情形

考量當地停車特性，於民國 114 年 2 月 25 日(星期二)早上 07:00 至晚上 19:00 進行調查，本細部計畫區 1,000 公尺範圍內進行停車供需調查，每小時以繞行方式調查路邊停車數量後，將所得資料加以整理分析。

基地 1,000 公尺範圍內僅海洋科技博物館設有路外停車場。本細部計畫調查巷道寬度雙向 9 公尺、單向 6 公尺長度以上路段，除去禁止停車紅線長度後，以 10 公尺換算一個汽車格位，對於無格位路邊停車席位計算，係以每一停車長度 10 公尺加以估算（一般停車位長度為 6 公尺，再加上消防栓、電線桿、建築物出入口、機車停車、民眾佔用等），並扣除臨近路口 10 公尺距離加以換算之；而停車需求部分，則實際計算路邊停放之車輛數，包含停放於騎樓（含人行道）及併排等違規停放之車輛。

計畫區周邊道路大部分路段劃設紅、黃線管制停車，僅新豐街、調和街及漁港三街設置路邊停車格位，計畫區周邊路邊停車供需比如表 3-21 所示，新豐街因周邊停車空間不足，導致違停亂象頻傳，整體而言，雖有違規停車情形，但計畫區周邊道路汽、機車停車供給尚可滿足需求。

表 3-20　計畫區路外停車場資訊

分區	停車場名稱	大客車	小客車	機車格	收費標準
2	國立海洋科技博物館 區域探索館停車場	—	148	—	平日 20 元/時 假日 50 元/時 假日當日單次上限 250 元
3	國立海洋科技博物館 海洋劇場停車場	—	297	—	平日 20 元/時 假日 50 元/時
3	南區大客車停車場 (主題館正對面)	41	—	—	平日 40 元/時 假日 60 元/時
區外	濱海遊憩區停車場	—	68	—	平日 20 元/時 假日 50 元/時
區外	禾典停車場(深美站)	—	110	110	40 元/時
區外	基隆調和街 轉運站停車場	11	1052	—	—

表 3-21　計畫區周邊路邊停車供給與需求比較

分區		停車供給(席)			停車需求(席)			需供比	服務水準
		路邊停車		供給量	合法停車	違法停車	需求量		
		有格	無格						
1 區	汽車	0	64	64	48	28	76	1.19	D
	機車	36	46	82	66	36	102	1.24	D
2 區	汽車	0	28	28	14	12	26	0.93	C
	機車	0	28	28	17	8	25	0.89	C
3 區	汽車	24	218	242	146	22	168	0.69	B
	機車	0	218	218	173	32	205	0.94	C
4 區	汽車	29	42	71	40	16	56	0.79	C
	機車	0	42	42	27	8	35	0.83	C
合計	汽車	53	352	405	248	78	326	0.80	C
	機車	36	334	370	283	84	367	0.99	C

資料來源：本細部計畫調查整理。

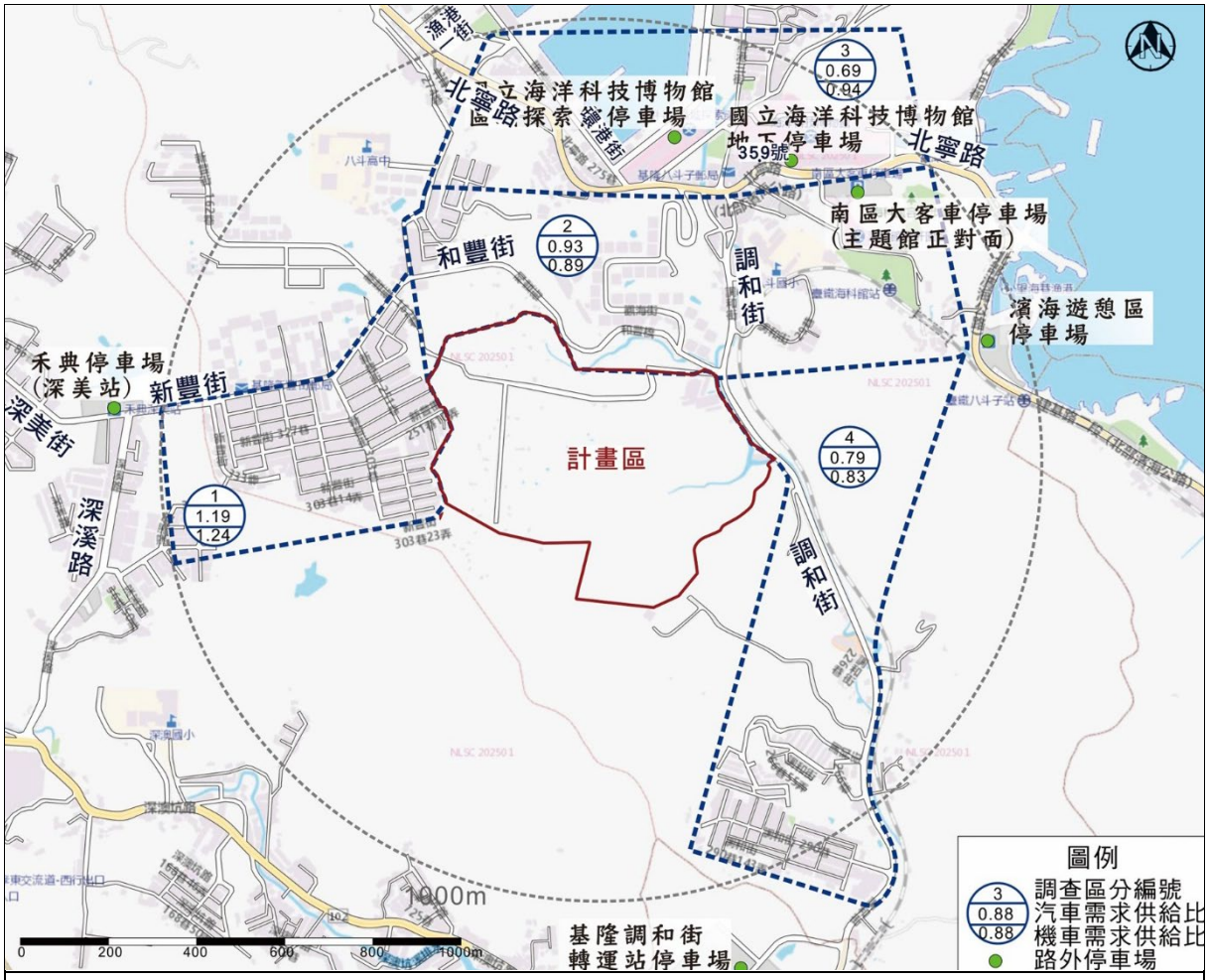


圖 3-21　計畫區周邊停車需求與供給示意圖

第四章　發展目標與構想

第一節　發展定位

基隆市整體空間發展願景定位為「首都圈國家海洋門戶」、「宜居新創山海城」，以山海地景與港灣資源為基礎，建構兼具宜居品質、創新活力與環境韌性的海洋城市。透過市港再造與產業轉型契機，推動國際觀光、海洋研發與智慧服務等產業鏈發展，形塑具有港城特色的城市風貌，同時提升就業與生活機能，帶動首都圈東側新動能，強化基隆在北臺灣都市中的角色定位。

本細部計畫區位於港灣發展地區內，鄰近海洋科技博物館與八斗子漁港，具備良好的都市發展潛力。為呼應國土計畫所倡導的空間發展方針，本細部計畫將調整基地內的土地使用結構，透過維持住宅機能、導入商業服務設施，並整合公共空間與景觀串聯，以全面提升區域生活品質，形塑兼具宜居與創新特質的都市生活環境。望藉由改善環境品質與引入多元機能，吸引人口居住，使本區得以成為支撐基隆東部港灣帶的重要居住與服務節點。

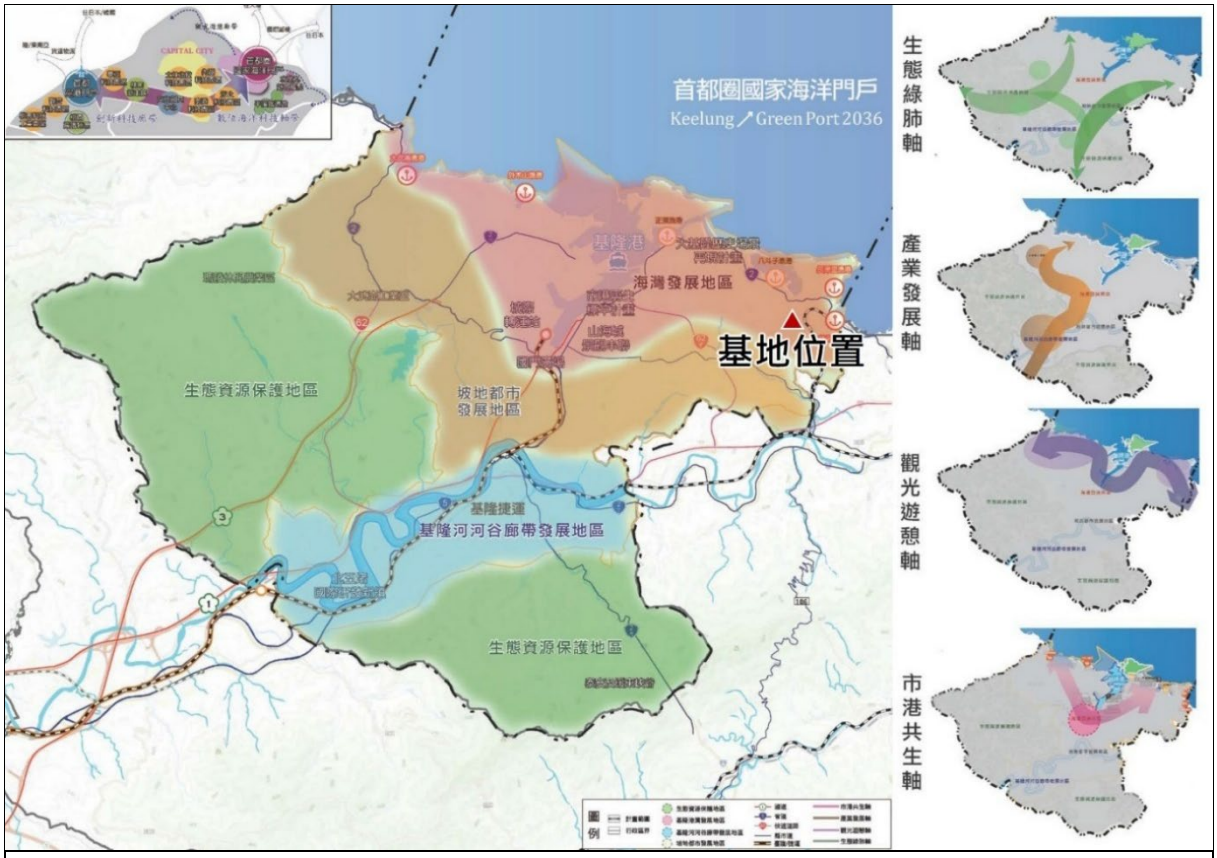


圖 4-1　基隆市國土城鄉發展結構示意圖

第二節　發展目標

綜整基地區位特性、都市發展趨勢與區域策略，本細部計畫以「2050 年人本居所、智慧未來」為發展目標，發展方向著重於交通串聯、居住品質、綠色環境與智慧科技等四大主軸，詳圖 4-2。本細部計畫之主要發展目標如下：

一、強化都會聯通

以「城市心樞紐」作為跨區域交通門戶，強化基隆與臺北兩大都會間的互聯性，並形塑帶動周邊發展的區域生活新核心。

二、提升居住品質

以「宜居心城市」，推動永續、節能與舒適的居住空間，實現全齡友善、幸福和諧的生活場域。

三、形塑城市綠廊

以「綠洲心家園」為規劃主軸，大幅提升都市綠覆率，建構多元化且具功能性的特色公園群，營造永續且親近自然的休憩環境。

四、推動智慧治理

實踐「智慧心軸線」構想，全面導入先進智慧交通與管理技術，打造高效率、高安全性的智慧運輸環境，開創未來城市治理新模式。



圖 4-2　本基地發展構想示意圖

第三節　發展構想

為具體落實上述發展目標，本細部計畫將從交通門戶、高品質住宅、綠色基盤與智能管理等四個面向，提出具體之發展構想。

一、城市心樞紐

建置社區型交通服務設施，亦是多功能的複合式交通門戶，以提升區域間的交通連結性與生活便利性。

（一）跨區域門戶與交通升級

社區型交通服務設施定位為服務計畫區內社區居民及周邊住戶為主，透過連結 62 號快速道路，具備良好對外聯通條件，為提升地區公共運輸可及性與轉乘便利性之方向發展。

（二）區域生活新核心

社區型交通服務設施係作為計畫區內之交通節點，規劃提供市區公車及客運路線停靠服務，以提升大眾運輸系統之可及性及服務涵蓋範圍，並配合設置社區接駁車或需求反應式運輸服務（DRTS），強化計畫區與周邊既有住宅區及鄰近聚落之轉乘銜接與路網整合功能。本設施以支援地區日常通勤及短程接駁旅次需求為主，其性質屬社區型、補充性及輔助性之公共運輸服務節點。

在公共服務與休閒方面，本細部計畫整合多項高品質公共設施，包括，規劃充足公共停車空間以滿足區域停車需求；設置具文化深度之大眾圖書館，作為知識共享與文化交流的重要場所；並配置文青咖啡廳、球類運動空間等多元設施，形塑兼具休憩、社交與學習的複合型場域。

為配合中央政策具體落實居住正義，未來預計興建社會住宅以落實中央社會福利政策。透過社會福利資源的投入，以增進地區公共服務效能，並藉由社福設施之共融性，配置多元社會服務空間，打造全齡友善且具社會韌性之生活環境。

二、宜居心城市

透過導入永續環保技術與智慧化居住方案，建構高品質、低碳排放且具有高度生活便利性的未來居住環境。

（一）營造共享互動的生活圈

為促進鄰里交流與社區活力，計畫將加強公共空間的多元布局。社區內將配置共享中庭、具生態效益的綠化屋頂及多功能公共活動場域，提供住戶多樣化的休憩與互動空間。透過完整且友善的公共空間設計，可強化社區凝聚力，營造和諧、宜居且充滿互動性的生活環境。

（二）打造開放空間

打造良好的開放空間系統，以改善都市生活環境。透過土地使用管制，規劃設置具公共休憩功能的街角廣場，提供鄰里交流與駐足的場所。同時，藉由建築物的退縮空間設計，不僅能拓展人行步道、創造緩衝綠帶，亦可拉大建築間的棟距，確保良好的採光、通風，並大幅提升整體都市景觀的舒適性與開闊感，形塑人本、宜居的社區環境。

（三）導入科技與環境永續

本細部計畫將全面導入智慧建築系統與綠建築設計，以形塑高性能、低耗能的永續建築，提升居住環境品質與能源使用效率。透過高科技系統整合，強化室內環境控制及設備管理效能，提供更安全、節能與舒適的居住體驗。為實踐資源循環，計畫將完善建置太陽能發電系統、雨水回收系統等環保設施，有效減少能源與水資源浪費，全面提升社區的環境永續性。

三、綠洲心家園

以綠色基盤串聯城市核心，透過提升人行動線、強化生態系統與改善公共空間，形塑安全、舒適且富含綠意的都市環境。

（一）打造都市景觀綠廊

本細部計畫以綠色基盤作為城市核心架構，透過精細的景觀設計，形塑兼具生態功能與人本尺度的都市綠帶。著重規劃 70 公尺寬的「中央林蔭大道」，作為主要綠色廊道，串聯城市景觀並提升區域綠覆率。此外，將建置跨越道路的人行空橋與東西向立體人行綠廊，達成人車分離，強化步行系統的連續性與可達性。此一綠廊的形成，不僅提升城市視覺層次，更可營造兼具安全性、舒適性與生態效益的高品質公共空間。

（二）建置主題式特色公園群

為滿足不同年齡層與多元族群的休憩需求，本細部計畫將依區域特性規劃多類型的主題式特色公園。

1.探索活力公園

探索活力公園以「活力遊憩」為核心理念，致力於打造一處安全、便利且具探索性與互動性的公共遊憩空間。

2.森林慢活公園

森林慢活公園以「森林療癒」為核心，結合運動、休閒與自然體驗，打造一處適合各年齡層使用的森林活動空間。

四、智慧心軸線

透過導入前瞻科技，建構高效率的智慧城市運營模式，並以環狀道路串聯全區交通，結合智慧交通管理技術，打造以市民需求為核心的智慧生活環境。

（一）道路系統

本細部計畫旨在全面提升道路系統，以建構高效、便捷的交通網絡。透過環狀道路的建置，有效串聯區域內所有主要交通節點及生活動線，並強化東、西側聯外交通功能，不僅能大幅提升區域間的交通連結性，亦可促進區域整體發展與居住環境品質。

（二）智慧交通系統與營運調度

本細部計畫規劃導入先進科技，以打造高效能的智慧交通與服務調度模式。規劃設置 3D 智慧監測中心，作為區域交通管理與設施營運的核心中樞，負責整合監測資訊並進行即時調度。透過智慧路燈與網路系統的整合，可有效掌握接駁車與無人駕駛電動車的運行狀態，並依需求進行精準派遣。此智慧調度系統可強化無人車隊與客運站服務緊密銜接，大幅提升公共運輸效率與可靠性，提供居民更順暢且安全的智慧交通體驗。

（三）AI 大數據分析與智慧控管

為強化城市治理效能並提升整體安全，本細部計畫將建置全面的智慧化管理系統。透過 AI 大數據平台整合交通車牌辨識、消防管理、環境品質監測（如水質等）等多項資料，建立跨系統的智慧治理網絡。藉由高效運算與即時分析能力，系統可 24 小時持續監控環境與公共安全狀況，迅速識別異常並啟動對應處置機制。此智慧控管模式將有效提升城市運作的精準度、反應速度與整體韌性，打造安全可靠的智慧社區環境。

第五章　原有計畫之變更

第一節　原計畫土地使用變更

本次細部計畫變更，係因應基地周邊環境變遷與區域整體發展需求，為提升土地使用效益、優化交通系統、健全生活機能並兼顧生態保育，修正其原有的土地使用配置方式，調整說明如下：

一、變更說明

（一）土地使用分區配置

依據全區坡度分析結果，重新檢討住宅區之空間配置，以順應自然地形，提升土地使用效率與整體發展之合理性。住宅區規劃主要配置於坡度較為平緩之一至三級坡，確保建築開發之可行性與安全性，並避免現行計畫中部分住宅區劃設於四至五級坡地所可能引發之工程困難及環境負荷。另結合環狀道路系統及綠園道之串聯，形塑完整之社區空間結構，藉以提升居住環境品質，詳圖 5-1、圖 5-2。

（二）公共設施用地配置

重新檢討公共設施使用需求，刪除無使用需求之機關、污水處理廠、市場等公共設施用地；配合中央政策增設社會福利設施用地；將停車場用地配置於鄰近主要道路之區位，並規劃未來得以多目標使用，以導入地方性商業服務等機能，強化社區整體之服務便利性，並將環境敏感地區劃設為開放空間，與保護區相鄰，兼顧生態保育。

（三）道路系統

依據全區坡度分析結果，重新調整道路系統，透過環狀道路及綠園道之串聯，形塑完善之區內交通系統，改善交通動線與社區可達性。西側規劃打通聯外道路，以強化與周邊社區之整合；東側則增設聯外道路，以提升對外交通功能，另針對位於保護區內、因地形限制而難以開闢之聯外道路，予以廢除。藉由建立完善交通路網，提升地區交通路網服務機能，促進區域整體發展。

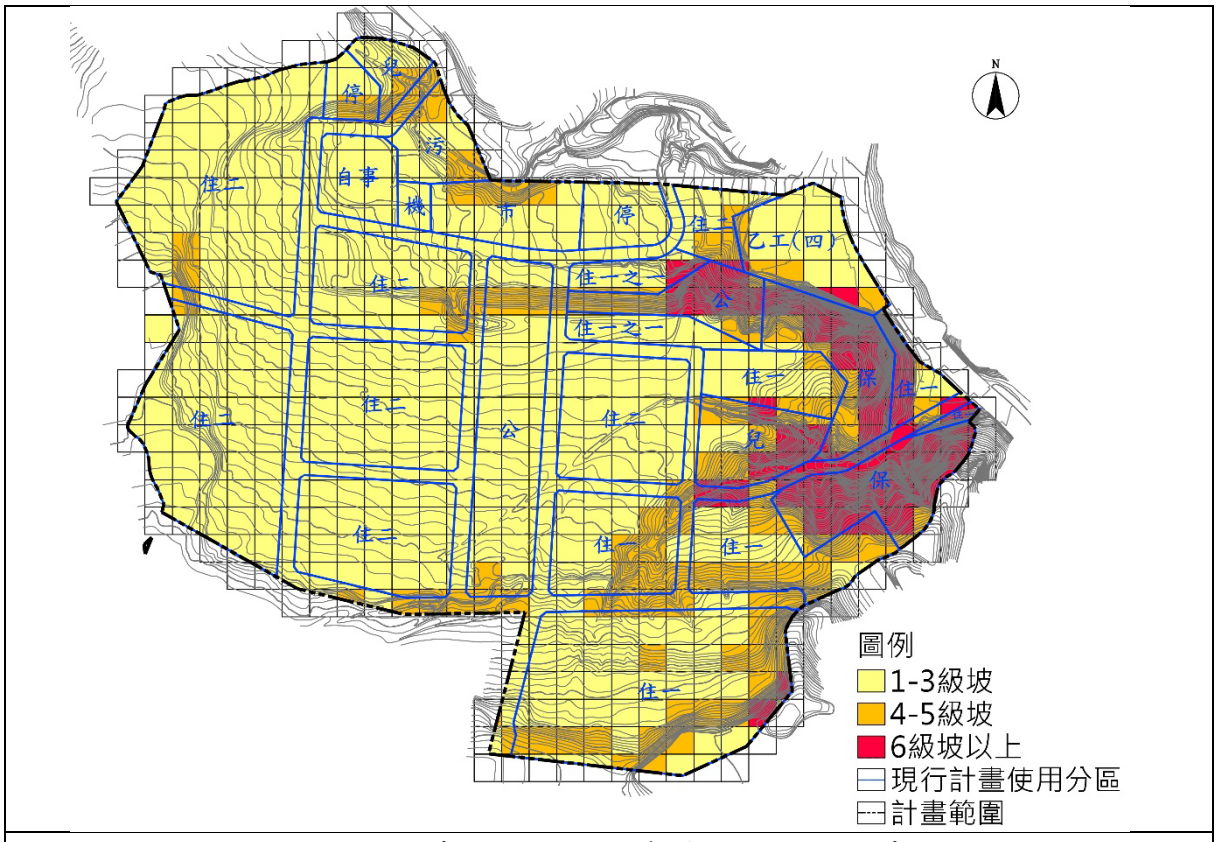


圖 5-1　計畫區坡度分析套繪現行都市計畫圖

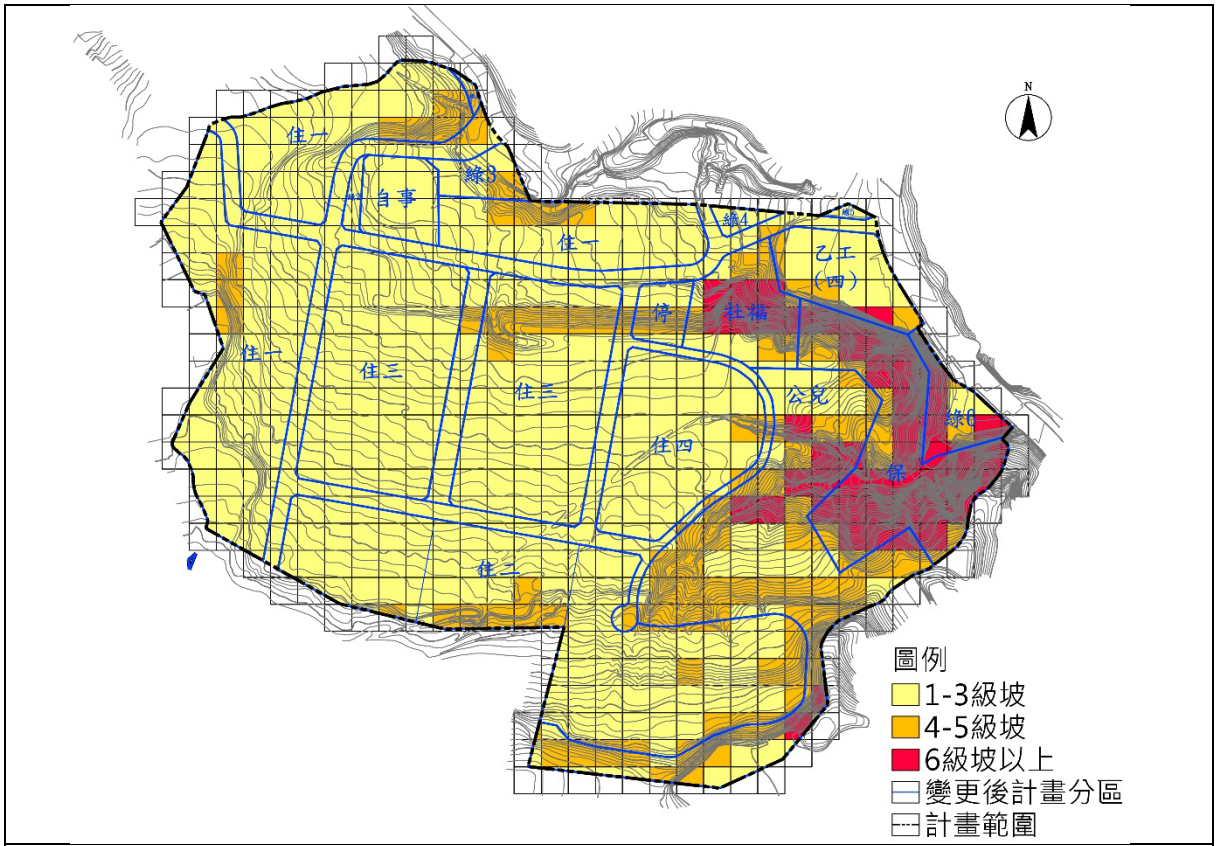


圖 5-2　計畫區坡度分析套繪變更後都市計畫圖

二、計畫變更內容

依前述對於土地使用規劃方向，從土地使用分區配置、公共設施用地配置、道路系統等考量，調整原有細部計畫內容，變更內容詳表5-1，其餘凡本次未變更部分，均應以原有計畫為準。

表 5-1　本細部計畫變更內容綜理表

編號	位置	變更內容		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
1	計畫年期	民國 94 年	民國 125 年	現行計畫年期民國 85 年已屆滿，考量上位計畫及相關重大建設計畫之發展目標年與計畫推行之時效，配合基隆市國土計畫之計畫年期，修正為 125 年。	
2	土地使用分區管制要點	-	參見表 5-6「土地使用分區管制要點修正對照表」	本配本次細部計畫配置調整，修正土地使用管制要點。	
3	計畫區東北側	乙種工業區 (0.119)	綠地用地 (0.038) 道路用地 (0.081)	1.依交通需求及開發效益，興闢 12 公尺計畫道路，由區內連接至範圍外調和街。 2.道路興闢後將北側部分工業區土地變更為綠地用地，增加計畫區內開放空間。	
4	計畫區北側工業區西側	第二種住宅區 (0.390)	社會福利設施用地 (0.159) 綠地用地 (0.100) 道路用地 (0.131)	1.增設社會福利設施用地供興建社會住宅使用，以實現居住正義。 2.道路興闢後將北側部分住宅區土地變更為綠地用地，增加計畫區內開放空間。 3.依交通需求及開發效益，興闢 12 公尺計畫道路，由區內連接至範圍外調和街。	

表 5-1　本細部計畫變更內容綜理表

編號	位置	變更內容		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
5	計畫區北側原公一北側	第一之一種住宅區(0.333)	第三種住宅區(0.027) 停車場用地(0.132) 社會福利設施用地(0.107) 道路用地(0.067)	1.配合全區整體規劃，調整住宅區位置，並考量地形坡度及使用強度配置第三種住宅區，將停車場用地設置於鄰近主要道路之區位，未來得申請多目標使用，導入地方商業服務等機能，提供全社區便利的服務。 2.增設社會福利設施用地供興建社會住宅使用，以實現居住正義。 3.依交通需求及開發效益，將原 12 公尺東西向道路用地調整至 15 公尺。	
6	計畫區北側原工業區西南側	公園用地(0.637)	第三種住宅區(0.019) 停車場用地(0.093) 社會福利設施用地(0.493) 道路用地(0.032)	1.配合全區整體規劃，調整住宅區位置，並考量地形坡度及使用強度配置第三種住宅區，將停車場用地設置於鄰近主要道路之區位，未來得申請多目標使用，導入地方商業服務等機能，提供全社區便利的服務。 2.增設社會福利設施用地供興建社會住宅使用，以實現居住正義。 3.依據全區坡度分析，重新調整道路系統，劃設南北向15公尺計畫道路。	
7	計畫區北側	第一之一種住宅區(0.397)	第三種住宅區(0.018)	1.配合全區整體規劃，調整住宅區位置，並考量地形坡度及使用強度配置第三種及	

表 5-1　本細部計畫變更內容綜理表

編號	位置	變更內容		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
	原公一南側		第四種住宅區(0.056)	第四種住宅區，將停車場用地設置於鄰近主要道路之區位，未來得申請多目標使用，導入地方商業服務等機能，提供全社區便利的服務。 2.增設社會福利設施用地供興建社會住宅使用，以實現居住正義。 3.依據全區坡度分析，重新調整道路系統，劃設南北向15公尺計畫道路及 8 公尺服務性道路。	
			社會福利設施用地(0.149)		
			停車場用地(0.046)		
			道路用地(0.128)		
8	計畫區東側計畫道路北側	第一種住宅區(0.303)	綠地用地(0.303)	原住宅區基地形狀不規則，開發效益受限，爰調整為公共設施用地，以提升整體利用效益。	
9	計畫區東側計畫道路南側	第一種住宅區(0.057)	綠地用地(0.057)	原住宅區基地形狀不規則且面積狹小，開發效益受限，爰調整為公共設施用地，以提升整體利用效益。	
10	計畫區東側保護區中央	道路用地(0.206)	保護區(0.110)	原保護區間計畫道路因地形導致開闢困難，爰調整為保護區及綠地用地。	
			綠地用地(0.096)		
11	計畫區東側	第一種住宅區(0.631)	第四種住宅區(0.066)	1.部分第一種住宅區維持住宅使用，並考量地形坡度及	

表 5-1　本細部計畫變更內容綜理表

編號	位置	變更內容		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
	原兒一北側		公園兼兒童遊樂場用地(0.522) 道路用地(0.043)	使用強度配置第四種住宅區。 2.配合全區整體規劃，調整住宅區位置，另將區內坡度較大之範圍劃設為開放空間使用，以符合建築法令及水土保持之規定。 3.依據全區坡度分析，重新調整道路系統，劃設 8 公尺服務性道路。	
12	計畫區東側保護區西側	兒童遊樂場用地(0.701)	第四種住宅區(0.126) 公園兼兒童遊樂場用地(0.514) 道路用地(0.061)	1.依據全區坡度分析，將坡度相對平緩地區變更為第四種住宅區使用。 2.部分兒童遊樂場用地維持開放空間使用，調整名稱為公園兼兒童遊樂場用地。 3.依據全區坡度分析，重新調整道路系統，劃設 8 公尺服務性道路。	
13	計畫區東南側保護區南側	第一種住宅區(1.149)	公園兼兒童遊樂場用地(1.149)	配合全區整體規劃，調整住宅區位置，並將區內坡度較大之範圍劃設為開放空間使用，以符合建築法令及水土保持之規定。	
14	計畫區中央原兒一西側	第二種住宅區(1.309)	第三種住宅區(0.009) 第四種住宅區(1.152) 道路用地(0.148)	1.部分第二種住宅區維持住宅使用，考量地形坡度及使用強度調整為第三種住宅區及第四種住宅區。 2.依據全區坡度分析，重新調整道路系統，劃設南北向15公尺計畫道路。	
15	計畫區中央	第一種住宅區(1.120)	第二種住宅區(0.221)	1.部分第一種住宅區維持住宅使用，考量地形坡度及使	

表 5-1　本細部計畫變更內容綜理表

編號	位置	變更內容		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
	原公二東側		第四種住宅區(0.183) 公園兼兒童遊樂場用地(0.462) 道路用地(0.254)	用強度調整為第二種住宅區及第四種住宅區。 2.配合全區整體規劃，調整住宅區位置，並將區內坡度較大之範圍劃設為開放空間使用，以符合建築法令及水土保持之規定。 3.依據全區坡度分析，重新調整道路系統，劃設南北向15公尺計畫道路。	
16	計畫區南側	第一種住宅區(3.248)	第二種住宅區(2.295) 公園兼兒童遊樂場用地(0.946) 道路用地(0.007)	1.部分第一種住宅區維持住宅使用，考量地形坡度及使用強度調整為第二種住宅區。 3.配合全區整體規劃，調整住宅區位置，並將區內坡度較大之範圍劃設為開放空間使用，以符合建築法令及水土保持之規定。 3.依據全區坡度分析，重新調整道路系統，劃設8公尺服務性道路。	
17	計畫區南側原住一北側	道路用地(1.535)	第二種住宅區(0.347) 第三種住宅區(0.276) 第四種住宅區(0.348) 公園兼兒童遊樂場用地(0.564)	依據全區坡度分析，重新調整道路系統，配合全區整體規劃，考量地形坡度及使用強度調整為第二種住宅區、第三種住宅區、第四種住宅區及公園兼兒童遊樂場用地。	

表 5-1　本細部計畫變更內容綜理表

編號	位置	變更內容		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
18	計畫區中央	公園用地(1.833)	第二種住宅區(0.405) 第三種住宅區(1.324) 道路用地(0.104)	1.依據全區坡度分析，將坡度相對平緩地區調整為第二種住宅區及第三種住宅區以提升土地使用效率，以提升居住環境品質。 2.依據全區坡度分析，重新調整道路系統，劃設東西向15公尺計畫道路及依交通需求及開發效益，將原12公尺東西向道路用地調整至15公尺。	
19	計畫區北側原市場東側	停車場用地(0.443)	第一種住宅區(0.443)	配合全區整體規劃，將原停車場用地設置於主要道路較鄰近之區位，提供全社區便利的服務，將原停車場位置調整為第一種住宅區，並透過土地使用管制規定賦予第一種住宅區之街廓B於低樓層可進駐商業服務，以提供本細部計畫區之居民日常生活消費需求。	
20	計畫區北側原停車場西側	市場用地(0.804)	第一種住宅區(0.804)	配合全區整體規劃，將原市場用地設置於主要道路較鄰近之區位，提供全社區便利的服務，將原停車場位置調整為第一種住宅區，並透過土地使用管制規定賦予第一種住宅區之街廓B於低樓層可進駐商業服務，以提供本細部計畫區之居民日常生活消費需求。	

表 5-1　本細部計畫變更內容綜理表

編號	位置	變更內容		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
21	計畫區西北側原污水處理廠南側	機關用地 (0.128)	第一種住宅區 (0.128)	配合全區整體規劃，將無使用需求之機關用地廢除，調整為第一種住宅區，並透過土地使用管制規定賦予住第一種住宅區之街廓 B 於低樓層可進駐商業服務，以提供本細部計畫區之居民日常生活消費需求。	
22	計畫區西北側原機關北側	污水處理廠用地 (0.499)	第一種住宅區 (0.046) 綠地用地 (0.316) 道路用地 (0.137)	1.南側部分面積配合整體規劃，調整為第一種住宅區，並透過土地使用管制規定賦予第一種住宅區之街廓 B 於低樓層可進駐商業服務，以提供本細部計畫區之居民日常生活消費需求。 2.配合全區整體規劃，將無使用需求之污水處理廠用地廢除，調整為綠地用地，部分依交通需求及開發效益，調整為計畫道路。	
23	計畫區東北側原污水處理廠北側	兒童遊樂場用地 (0.290)	第一種住宅區 (0.275) 綠地用地 (0.014) 道路用地 (0.001)	配合全區整體規劃，將原兒童遊樂場用地位置調整為第一種住宅區、綠地用地及道路用地。	
24	計畫區東北側原兒遊南側	停車場用地 (0.252)	第一種住宅區 (0.247) 道路用地 (0.005)	配合全區整體規劃，將原停車場用地設置於主要道路較鄰近之區位，提供全社區便利的服務，將原停車場用地位置調整為第一種住宅區。	

表 5-1　本細部計畫變更內容綜理表

編號	位置	變更內容		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
25	計畫區中央原機關南側	第二種住宅區(1.167)	第三種住宅區(0.974) 綠園道用地(0.151) 道路用地(0.042)	1.部分第二種住宅區維持住宅使用，考量地形坡度及使用強度調整名稱為第三種住宅區。 2.依據全區坡度分析，重新調整道路系統，以環狀道路及綠園道串連全區，改善交通動線，透過建立完善交通路網，提升地區交通路網服務機能，促進區域整體發展。 3.依交通需求及開發效益，將原 12 公尺東西向道路用地調整至 15 公尺。	
26	計畫區中央原公二西側	第二種住宅區(1.628)	第三種住宅區(1.398) 綠園道用地(0.230)	1.部分第二種住宅區維持住宅使用，考量地形坡度及使用強度調整名稱為第三種住宅區。 2.依據全區坡度分析，重新調整道路系統，以環狀道路及綠園道串連全區，改善交通動線，透過建立完善交通路網，提升地區交通路網服務機能，促進區域整體發展。	
27	計畫區中央原公二西側	第二種住宅區(1.414)	第二種住宅區(1.151) 第三種住宅區(0.045) 綠園道用地(0.013) 道路用地(0.205)	1.部分第二種住宅區維持住宅使用，考量地形坡度及使用強度調整名稱為第二種住宅區及第三種住宅區。 2.依據全區坡度分析，重新調整道路系統，以環狀道路及綠園道串連全區，改善交通動線，透過建立完善交通路網，提升地區交通路網服務機能，促進區域整體發展。	

表 5-1　本細部計畫變更內容綜理表

編號	位置	變更內容		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
28	計畫區西側自來水事業用地西南側	第二種住宅區(2.984)	第一種住宅區(2.321) 第三種住宅區(0.072) 綠地用地(0.001) 道路用地(0.590)	1.部分第二種住宅區維持住宅使用，考量地形坡度及使用強度調整名稱為第一種住宅區及第三種住宅區。 2.依據全區坡度分析，重新調整道路系統，劃設南北向15公尺計畫道路。	
29	計畫區西南側	第二種住宅區(2.606)	第一種住宅區(1.613) 第二種住宅區(0.278) 第三種住宅區(0.274) 道路用地(0.441)	1.部分第二種住宅區維持住宅使用，考量地形坡度及使用強度調整名稱為第一種住宅區、第二種住宅區及第三種住宅區。 2.依據全區坡度分析，重新調整道路系統，劃設南北向15公尺計畫道路。	
30	計畫區南側東西向道路系統	道路用地(1.697)	第一種住宅區(0.108) 第二種住宅區(0.573) 第三種住宅區(0.968) 綠園道用地(0.048)	1.部分第二種住宅區維持住宅使用，考量地形坡度及使用強度調整名稱為第一種住宅區、第二種住宅區及第三種住宅區。 2.依據全區坡度分析，重新調整道路系統，以環狀道路及綠園道串連全區，改善交通動線，透過建立完善交通路網，提升地區交通路網服務機能，促進區域整體發展。	
31	計畫區北側自來水事業用地西側	道路用地(0.178)	第一種住宅區(0.074) 綠地用地(0.104)	配合全區整體規劃，調整道路系統。	

註：1.本次未指明變更部分，均以現行計畫為準。

2.表內面積僅供參考，實際面積應以發布實施後地籍分割面積為準。

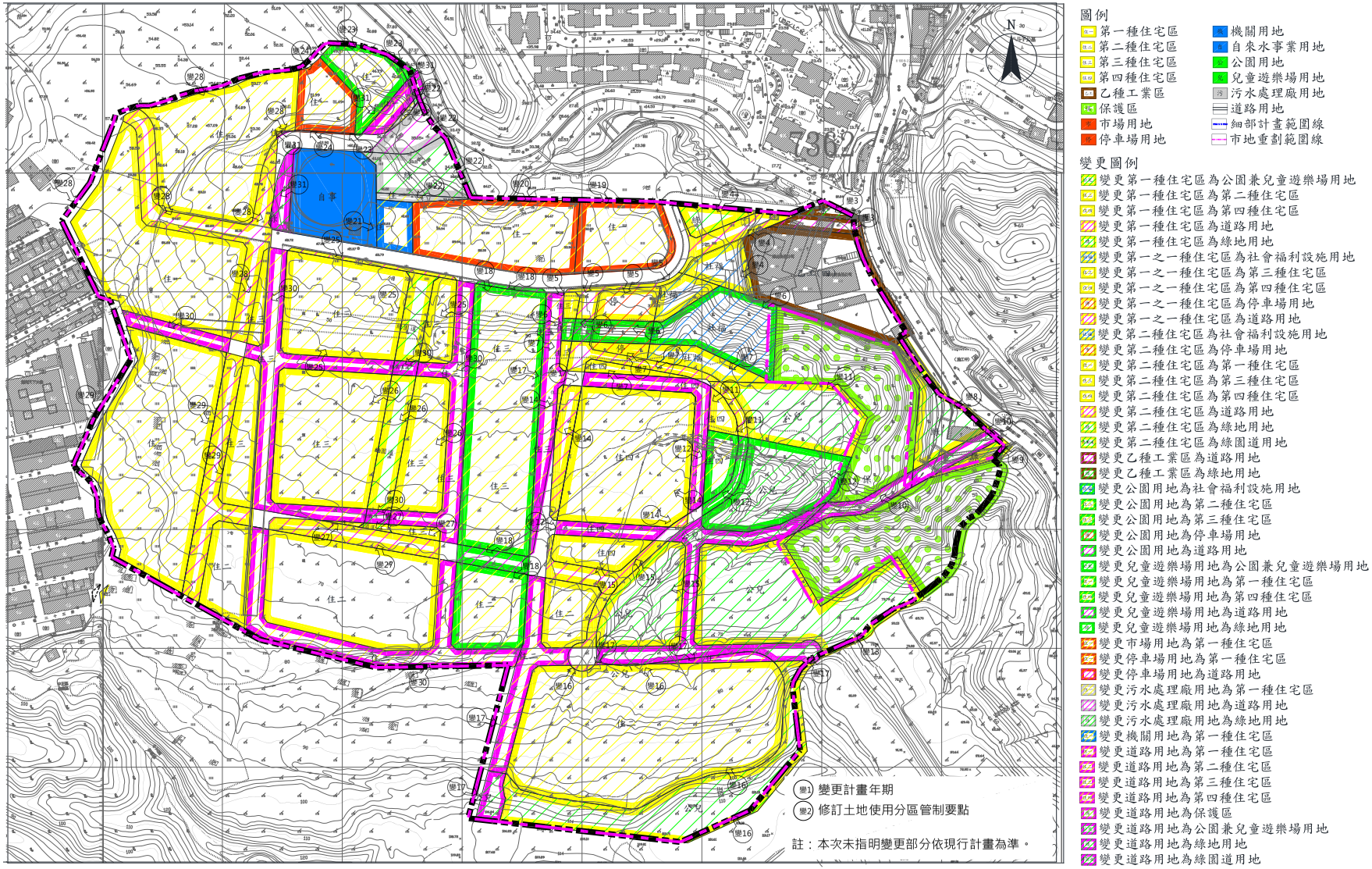

圖例
第一種住宅區
第二種住宅區
第三種住宅區
第四種住宅區
乙種工業區
保護區
市場用地
停車場用地
機關用地
自來水事業用地
公園用地
兒童遊樂場用地
污水處理廠用地
道路用地
細部計畫範圍線
市地重劃範圍線
變更圖例
變更第一種住宅區為公園兼兒童遊樂場用地
變更第一種住宅區為第二種住宅區
變更第一種住宅區為第四種住宅區
變更第一種住宅區為道路用地
變更第一種住宅區為綠地用地
變更第一之一種住宅區為社會福利設施用地
變更第一之一種住宅區為第三種住宅區
變更第一之一種住宅區為第四種住宅區
變更第一之一種住宅區為停車場用地
變更第一之一種住宅區為道路用地
變更第二種住宅區為社會福利設施用地
變更第二種住宅區為停車場用地
變更第二種住宅區為第一種住宅區
變更第二種住宅區為第三種住宅區
變更第二種住宅區為第四種住宅區
變更第二種住宅區為道路用地
變更第二種住宅區為綠地用地
變更第二種住宅區為綠園道用地
變更乙種工業區為道路用地
變更乙種工業區為綠地用地
變更公園用地為社會福利設施用地
變更公園用地為第二種住宅區
變更公園用地為第三種住宅區
變更公園用地為停車場用地
變更公園用地為道路用地
變更兒童遊樂場用地為公園兼兒童遊樂場用地
變更兒童遊樂場用地為第一種住宅區
變更兒童遊樂場用地為第四種住宅區
變更兒童遊樂場用地為道路用地
變更兒童遊樂場用地為綠地用地
變更市場用地為第一種住宅區
變更停車場用地為第一種住宅區
變更停車場用地為道路用地
變更污水處理廠用地為第一種住宅區
變更污水處理廠用地為道路用地
變更污水處理廠用地為綠地用地
變更機關用地為第一種住宅區
變更道路用地為第一種住宅區
變更道路用地為第二種住宅區
變更道路用地為第三種住宅區
變更道路用地為第四種住宅區
變更道路用地為保護區
變更道路用地為公園兼兒童遊樂場用地
變更道路用地為綠地用地
變更道路用地為綠園道用地
變1 變更計畫年期
變2 修訂土地使用分區管制要點
註：本次未指明變更部分依現行計畫為準。
N

圖 5-3　變更位置示意圖

表 5-2　變更土地使用面積統計表

項目	變更前面積(公頃)	變 1	變 2	變 3	變 4	變 5	變 6	變 7	變 8	變 9	變 10	變 11
住一	6.508	變更計畫年期	變更土地使用分區管制						-0.303	-0.057		-0.631
住一之一	0.730					-0.333		-0.397				
住二	11.498				-0.390							
住三	-					0.027	0.019	0.018				
住四	-							0.056				0.066
住宅區面積合計	18.736			-	-0.390	-0.306	0.019	-0.323	-0.303	-0.057	-	-0.565
工業區	0.969			-0.119								
保護區	2.013										0.110	
小計	21.718			-0.119	-0.390	-0.306	0.019	-0.323	-0.303	-0.057	0.110	-0.565
機關用地	0.128											
社會福利設施用地					0.159	0.107	0.493	0.149				
自來水事業用地	0.516											
市場用地	0.804											
停車場用地	0.695					0.132	0.093	0.046				
兒童遊樂場用地	0.991											
公園用地	2.470						-0.637					
公園兼兒童遊樂場用地	-											0.522
綠地用地	-			0.038	0.100				0.303	0.057	0.096	
綠園道用地	-											
道路用地	4.527			0.081	0.131	0.067	0.032	0.128			-0.206	0.043
污水處理廠用地	0.499											
小計	10.630	-	-	0.119	0.390	0.306	-0.019	0.323	0.303	0.057	-0.110	0.565
合計	32.348	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

註：表內面積僅供參考，實際面積應以發布實施後地籍分割面積為準。

表 5-2　變更土地使用面積統計表(續 1)

項目	變 12	變 13	變 14	變 15	變 16	變 17	變 18	變 19	變 20	變 21	變 22
住一		-1.149		-1.120	-3.248			0.443	0.804	0.128	0.046
住一之一											
住二			-1.309	0.221	2.295	0.347	0.405				
住三			0.009			0.276	1.324				
住四	0.126		1.152	0.183		0.348					
住宅區面積合計	0.126	-1.149	-0.148	-0.716	-0.953	0.971	1.729	0.443	0.804	0.128	0.046
工業區											
保護區											
小計	0.126	-1.149	-0.148	-0.716	-0.953	0.971	1.729	0.443	0.804	0.128	0.046
機關用地										-0.128	
社會福利設施用地											
自來水事業用地											
市場用地									-0.804		
停車場用地								-0.443			
兒童遊樂場用地	-0.701										
公園用地							-1.833				
公園兼兒童遊樂場用地	0.514	1.149		0.462	0.946	0.564					
綠地用地											0.316
綠園道用地											
道路用地	0.061		0.148	0.254	0.007	-1.535	0.104				0.137
污水處理廠用地											-0.499
小計	-0.126	1.149	0.148	0.716	0.953	-0.971	-1.729	-0.443	-0.804	-0.128	-0.046
合計	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

註：表內面積僅供參考，實際面積應以發布實施後地籍分割面積為準。

表 5-2　變更土地使用面積統計表(續 2)

項目	變 23	變 24	變 25	變 26	變 27	變 28	變 29	變 30	變 31	合計	變更後面積(公頃)
住一	0.275	0.247				2.321	1.613	0.108	0.074	-0.449	6.059
住一之一										-0.730	-
住二			-1.167	-1.628	-0.263	-2.984	-2.328	0.573		-6.228	5.270
住三			0.974	1.398	0.045	0.072	0.274	0.968		5.404	5.404
住四										1.931	1.931
住宅區面積合計	0.275	0.247	-0.193	-0.230	-0.218	-0.591	-0.441	1.649	0.074		18.664
工業區										-0.119	0.850
保護區										0.110	2.123
小計	0.275	0.247	-0.193	-0.230	-0.218	-0.591	-0.441	1.649	0.074	-0.081	21.637
機關用地										-0.128	-
社會福利設施用地										0.908	0.908
自來水事業用地										-	0.516
市場用地										-0.804	-
停車場用地		-0.252								-0.424	0.271
兒童遊樂場用地	-0.290									-0.991	-
公園用地										-2.470	-
公園兼兒童遊樂場用地										4.157	4.157
綠地用地	0.014					0.001			0.104	1.029	1.029
綠園道用地			0.151	0.230	0.013			0.048		0.442	0.442
道路用地	0.001	0.005	0.042		0.205	0.590	0.441	-1.697	-0.178	-1.139	3.388
污水處理廠用地										-0.499	-
小計	-0.275	-0.247	0.193	0.230	0.218	0.591	0.441	-1.649	-0.074	0.081	10.711
合計	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-0.000	32.348

註：表內面積僅供參考，實際面積應以發布實施後地籍分割面積為準。

第二節　計畫區容積分析檢討

一、現行計畫容積率

（一）現行計畫容積率訂定說明

1. 依據「變更基隆市中山、安樂八斗子地區（八斗子段牛稠嶺小段一一0等地號）細部計劃第一次通盤檢討案」土地使用分區管制要點，住宅區建蔽率及容積率規定如下：

表 5-3　現行計畫建蔽率及容積率

使用分區	建蔽率(%)	容積率(%)	備註
第一種住宅區	40	120	
第一之一種住宅區	40	80	保護區變更之住宅區
第二種住宅區	60	170	

2. 本細部計畫第一種住宅區面積 6.508 公頃、第一之一種住宅區面積 0.730 公頃及第二種住宅區面積 11.498 公頃，計畫平均容積率為 149%。

表 5-4　現行計畫平均容積率

使用分區	面積(公頃)	容積率(%)	樓地板面積(公頃)
第一種住宅區	6.508	120	7.810
第一之一種住宅區	0.730	80	0.584
第二種住宅區	11.498	170	19.547
小計/平均	18.736	149%	27.940

（二）本細部計畫區居住密度為每公頃 374 人。

居住密度=7,000/(6.508+0.730+11.498)≒374(人/公頃)

（三）本細部計畫區都市發展用地粗密度為每公頃 231 人

都市發展用地粗密度=7,000/(32.348-2.013)≒231(人/公頃)

二、計畫平均容積率檢討分析

依現行計畫第一種住宅區容積率 120%、第一之一種住宅區 80%、第二種住宅區 170%，以基隆市國土計畫內規定每人居住樓地板面積 50 平方公尺推估，全數開發後可容納人口量為 5,588 人，與現行計畫人口數 7,000 人不符。另根據第三章第二節人口分析結果，雖基隆市整體人口近年呈現逐年衰退趨勢，惟本細部計畫區所在之中正區近三年人口呈現正成長，而本細部計畫所屬之砂子里近十年亦持續呈現人口成長，顯示本細部計畫區具有人口發展潛力，另考量計畫區內部分地區受限於地形條件，開發成本及風險相對提高；綜合以上因素，本次計畫適度調整土地使用分區，並給予相應之使用強度，以兼顧人口需求、土地開發可行性與區域發展合理性。

本次細部計畫變更依據區位、地形條件及整體開發範圍之合理性，將住宅區分為第一種住宅區、第二種住宅區、第三種住宅區及第四種住宅區，並分別訂定使用強度為 160%、180%、200%及 250%，檢討後計畫區可容納人口量為 6,963 人，符合計畫人口設定。

（一）現行計畫容納人口數檢討

$$= \frac{\text{住宅區總樓地板面積}}{\text{平均每人居住樓地板面積}}$$

$$= \frac{279{,}400 \text{ 平方公尺}}{50 \text{ 平方公尺}}$$

$$\fallingdotseq 5{,}588 \text{ 人}$$

（二）變更後計畫容納人口檢討

$$= \frac{\text{住宅區總樓地板面積}}{\text{平均每人居住樓地板面積}}$$

$$= \frac{348{,}159 \text{ 平方公尺}}{50 \text{ 平方公尺}}$$

$$\fallingdotseq 6{,}963 \text{ 人} < 7{,}000 \text{ 人 符合計畫人口配置}$$

表 5-5　計畫區可容納人口推估表

計畫區	土地使用分區	容積率	面積 (公頃)	樓地板面積 (公頃)	容納人口	計畫人口
現行計畫	住一	120%	6.508	7.810	1,562	7,000
	住一之一	80%	0.730	0.584	117	
	住二	170%	11.498	19.547	3,909	
	小計及平均	149%	18.736	27.940	5,588	
變更後計畫	住一	160%	6.059	9.694	1,939	7,000
	住二	180%	5.270	9.486	1,897	
	住三	200%	5.404	10.808	2,162	
	住四	250%	1.931	4.828	966	
	小計及平均	187%	18.664	34.816	6,963	

註：以每人 50 平方公尺樓地板面積計算。

第三節　土地使用分區管制要點修正內容

本次配合細部計畫配置及容積率的調整，修正土地使用分區管制要點，詳表 5-6，修正後土地使用分區管制要點詳計畫書第六章第八節土地使用管制要點。

表 5-6　土地使用分區管制要點修正對照表

原條文內容	修正後條文	修(增)訂理由
第一點： 本要點依據都市計畫法第二十二條及同法臺灣省施行細則第三十五條規定訂定之。	**第一章　總則** **第一條：** 本要點依據都市計畫法第二十二條及同法臺灣省施行細則第三十五條規定訂定之。	維持原條文。
第二點： 第一種住宅區：建蔽率不得大於百分之四十，容積率不得大於百分之一百二十，並禁止非住宅使用。 **第三點：** 第二種住宅區：建蔽率不得大於百分之六十，容積率不得大於百分之一百七十，並僅許可作住宅與地區性之零售業及服務業使用。 **第四點：** 第一之一種住宅區：建蔽率不得大於百分之四十，容積率不得大於百分之八十，並僅許可作住宅與地區性之零售業及服務業使用。	**第二條：** 本細部計畫區劃定下列分區及公共設施用地 一、住宅區 (一)第一種住宅區(街廓 A、B、C) (二)第二種住宅區(街廓 G、H、I) (三)第三種住宅區(街廓 D、E) (四)第四種住宅區(街廓 F) 二、乙種工業區 三、保護區 四、公共設施用地 (一)自來水事業用地 (二)社會福利設施用地 (三)停車場用地 (四)公園兼兒童遊樂場用地 (五)綠地用地 (六)綠園道用地 (七)道路用地 **第二章　住宅區** **第三條：** 住宅區容許使用規定如下：	1.原劃設之第一之一種住宅區已變更為公共設施用地，爰刪除其使用強度及相關開發規定。 2.住宅區依重新檢討之空間配置，給予不同使用強度，並考量本案基地位處山坡地形，為兼顧建築安全與合理發展，爰調整住宅區建蔽率上限至 50%。

表 5-6　土地使用分區管制要點修正對照表

<table>
<tr><th>原條文內容</th><th>修正後條文</th><th>修(增)訂理由</th></tr>
<tr><td></td><td>一、第一種住宅區(除街廓 B)、第二種住宅區、第三種住宅區、第四種住宅區依「都市計畫法臺灣省施行細則」住宅區規定辦理。
二、第一種住宅區(街廓 B)臨計畫道路側及第一種住宅區(街廓 C)、第三種住宅區、第四種住宅區之街廓東西臨 15 公尺道路側之建築物地面層應作地區性之零售業及服務業使用，詳附圖 4。
三、第一種住宅區(街廓 B)之建築物除地面層外，第二層至第三層得作地區性零售業及服務業使用。
第四條：
住宅區內建築物之使用強度不得大於下列規定：
<table>
<tr><th>使用分區</th><th>建蔽率</th><th>容積率</th></tr>
<tr><td>第一種住宅區(街廓 A、C)</td><td>50%</td><td>160%</td></tr>
<tr><td>第一種住宅區(街廓 B)</td><td>60%</td><td>160%</td></tr>
<tr><td>第二種住宅區(街廓 G、H、I)</td><td>50%</td><td>180%</td></tr>
<tr><td>第三種住宅區(街廓 D、E)</td><td>50%</td><td>200%</td></tr>
<tr><td>第四種住宅區(街廓 F)</td><td>50%</td><td>250%</td></tr>
</table></td><td></td></tr>
<tr><td>第五點：
工業區為乙種工業區，建蔽率不得大於百分之七十，容積率不得大於百分之二百一十。</td><td>第三章　乙種工業區
第五條：
乙種工業區容許使用依「都市計畫法臺灣省施行細則」乙種工業區規定辦理。
第六條：</td><td>1.點次調整。
2.酌予修正文字。</td></tr>
</table>

表 5-6　土地使用分區管制要點修正對照表

<table>
<tr><th>原條文內容</th><th>修正後條文</th><th>修(增)訂理由</th></tr>
<tr><td></td><td>乙種工業區內建築物之使用強度不得大於下列規定：<table><tr><th>使用分區</th><th>建蔽率</th><th>容積率</th></tr><tr><td>乙種工業區</td><td>70%</td><td>210%</td></tr></table></td><td></td></tr>
<tr><td>第六點：
自來水事業用地：建蔽率不得大於百分之四十，容積率不得大於百分之一百二十。
第七點：
污水處理廠用地：建蔽率不得大於百分之四十，容積率不得大於百分之一百二十。
第八點：
市場用地建蔽率不得大於百分之六十，容積率不得大於百分之二百四十，並得依「都市計畫公共設施用地多目標使用方案」辦理，其使用項目如左列所示：
一、三樓以上住宅使用。
二、三樓以上作下列使用：
(一)公共使用：醫療衛生設施、社區通信設施、社區安全設施、公用事業服務所、公務機關辦公室、社會教育機構、社會福利設施、集會所、民眾活動中心。
(二)商業使用。
三、三樓以上或地下室作停車場使用、地下室作資源回收站、變電所及必要機電設施。
第九點：
機關用地建蔽率不得大於百分之四十，容積率不得大於百分之二百五十。並得依「都市計畫公共設施用地多目標使</td><td>第四章　公共設施
第七條：
公共設施用地內建築物之使用強度不得大於下列規定：<table><tr><th>使用分區</th><th>建蔽率</th><th>容積率</th></tr><tr><td>自來水事業用地</td><td>40%</td><td>120%</td></tr><tr><td>社會福利設施用地</td><td>50%</td><td>250%</td></tr><tr><td>停車場用地</td><td colspan="2">依「都市計畫法臺灣省施行細則」規定辦理</td></tr><tr><td>公園兼兒童遊樂場用地</td><td>15%</td><td>30%</td></tr></table>社會福利設施用地係供興辦社會住宅使用，並得依住宅法第33條相關規定辦理。</td><td>1.各項公共設施用地之土地使用強度整併為一點，並配合增刪項目調整。
2.刪除無使用需求之污水處理廠用地、市場用地、機關用地。
3.多目標使用回歸「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」辦理，無須註明均得依實際需求申設。
4.增加社會福利設施用地之使用項目，係配合住宅法第 33 條規定增加導入公共設施服務彈性。</td></tr>
</table>

表 5-6　土地使用分區管制要點修正對照表

原條文內容	修正後條文	修(增)訂理由
用方案」辦理，其使用項目如左列所示： 一、停車場。 二、社會教育機構。 三、地下興建自來水配水池及其加壓站、下道抽、揚水站用地。 四、電信機房及其他機電設施。 **第十點：** 公園用地得依「都市計畫公共設施用地多目標使用方案」辦理，其使用項目如左列所示： 一、停車場。 二、兒童遊樂設施、運動康樂設施及其必需之附屬設施。 三、興建自來水配水池及加壓站、下水道幹支線系統、抽水站(含引水幹線)、揚水站、貯留池、沉砂池、截流站、污水處理設施、環境品質鑑測站所需機電設施、天然瓦斯整壓站、變電所、電信機房及必要機電設施、資源回收站、都市防災救災設施。 四、商場、超級市場。		
第十二點： 為增加開放空間、綠美化環境及因應未來停車需求，訂定退縮建築及停車設置規定如左： 一、退縮建築 (一)面臨計畫道路之住宅區，應自道路境界線退縮三·六四公尺建築。 (二)面臨道路之公共設施用地及公用事業設施，應自道	**第五章　都市設計** **第八條：** 本細部計畫區建築基地之退縮原則如下： 一、住宅區 (一)退縮空間與人行道留設應依附圖 2 規定辦理，另騎樓設置構造規範依附圖 3 及「基隆市都市計畫區騎樓設置	1.點次調整。 2.停車空間設置規定回歸「建築技術規則」辦理。 3.配合本次配置調整，重新訂定建築退縮規定。

表 5-6　土地使用分區管制要點修正對照表

原條文內容	修正後條文	修(增)訂理由
路境界線退縮五公尺建築，如有設置圍牆之必要者，圍牆應自道路境界線至少退縮三·六四公尺。 (三)退縮部分得計入法定空地，除植栽綠化外不得設置障礙物，且需與鄰近建築基地退縮部分於平面相接者。 二、停車空間 住宅區之建築基地於申請建築時，其建築樓地板面積在二百五十平方公尺(含)以下者，應留設一部停車空間，如超過二百五十平方公尺者，超過部分每一百五十平方公尺應設置一部停車空間，但基地情形特殊經提市都市設計審議委員會審議同意者，或已訂定相關規定者，從其規定。	標準」第三條規定設置。 (二)鄰學校用地之街廓應配合建築退縮留設人行通道以確保行人動線之公共連通性與安全性，詳附圖 6 規定辦理。 二、乙種工業區 乙種工業區建築基地臨接計畫道路者，應依計畫道路寬度退縮建築，其中計畫道路寬度未達 20 公尺者，應退縮建築 5 公尺；計畫道路寬度達 20 公尺以上者，應退縮建築 6 公尺。基地如有設置圍牆之必要，圍牆應自計畫道路境界線退縮 5 公尺設置。 三、公共設施用地 公共設施用地應自計畫道路境界線設置 5 公尺無遮簷人行道。 四、其他未指定之街廓，應退縮留設至少寬 2 公尺之人行步道空間。 五、建築基地依本要點規定無法留設退縮空間之情形時，開發者得研議替代方案提請都市設計審議委員會審議通過後執行。 六、建築退縮範圍部分得設置綠籬、植栽綠美化，不得設置構造物(包含地上及地下)。	
第十三點： 建築基地內之法定空地應留設二分之一以上種植花草樹木。	**第九條：** 本細部計畫區之開放空間規定如下：	1.點次調整。 2.除保留原規定外，另增訂開放空間規定。

表 5-6　土地使用分區管制要點修正對照表

原條文內容	修正後條文	修(增)訂理由
	一、指定留設之公共開放空間，其位置及規模如附圖 5 所示。 二、建築基地內之法定空地應留設二分之一以上種植花草樹木。 三、指定留設之公共開放空間不得額外申請開放空間獎勵。	
無	**第十條：** 本細部計畫區之人行空橋及地面層通道規定如下： 一、人行空橋及地面層通道係為銜接住宅區、商業機能空間與公園綠地之公共通行系統，為確保各區間空間之整合與使用便利，建築基地應預為留設供通道銜接之空間，以確保都市整體動線之連續與公共開放空間之整合，其具體位置配置詳附圖 6。 二、人行空橋及地下道設置應兼具人行與商業活動延續及都市防救災功能，並設置對外開放之出入口，避免以實體牆面阻隔人與活動之聯繫。 三、依本細部計畫區設置之建築退縮、地面層通道、人行空橋得計入法定空地，並全日開放供公眾通行。 四、人行空橋設置淨寬須達 4 公尺以上，避免以實體牆面區隔；若設置頂蓋型空橋，淨高須達 3 公尺以上；設置於車行道路上方，橋下淨高須達 4.6 公尺以上。	配合本次配置調整，增訂天橋及地面層通道規定。

表 5-6　土地使用分區管制要點修正對照表

原條文內容	修正後條文	修(增)訂理由
	五、人行空橋設置申請應經都市設計審議委員會審議通過，並取得道路主管機關同意後，始得依相關審查單位之規範辦理。	
無	**第十一條：** 未來開發建築須經「基隆市都市設計審議委員會」審議通過後始得核發建造執照，相關都市設計準則分述如下： 一、大街廓整體規劃 全區採大街廓方式開發，藉由建蔽率與容積率調控，創造大面積且連續的地面開放空間。開放空間應作為核心節點，與綠園道及退縮綠帶無縫連接，強化全區空間連貫性。 二、綠帶退縮與串聯 (一)計畫區公共開放空間應配合土地使用分區管制要點退縮與公共開放空間設置。 (二)公共開放空間與人行道應建構東西向與南北向的連續系統，成為聯繫內外生態棲地的主要綠色廊道。 (三)植栽綠化應盡量配合原地形地貌設置。 (四)中央 20 公尺綠園道用地除中央設置留設 8 公尺通道作為緊急救災動線外，通道兩側 6 公尺範圍以綠帶、植栽設計綠美化，詳附圖 7。	為塑造優質都市環境，強化公共開放空間與綠地系統之整體規劃，提升景觀品質及人本環境，並落實基地保水與環境友善設計，爰增訂本條規定。

表 5-6　土地使用分區管制要點修正對照表

原條文內容	修正後條文	修(增)訂理由
	(五)住宅區(街廓 D、E)臨接綠園道用地側之 25 公尺建築退縮範圍，須延伸 20 公尺作為休憩公園與景觀綠帶作為公共開放空間提供公眾使用，另留設 5 公尺人行通道於建築物側提供行人穿越，詳附圖 7。 三、雨水花園與透水設計 全區於公共退縮帶及人行道範圍複合設置雨水花園，利用植栽與下凹式綠地設計滯留、過濾與滲透地表逕流，強化基地保水與水循環功能。 四、街角廣場設計 (一)計畫區於特定處留設 200 平方公尺以上之街角廣場以營造整體都市意象與美觀，並提供緊急避難之集合地點，詳附圖 5。 (二)經都市設計審議通過者，得設置以不妨礙人車視線與動線之公共藝術品與街道傢具。 五、法定空地集中留設 住宅區基地內之法定空地宜集中留設，並予以植栽綠化。 六、退縮空間綠化 沿計畫道路退縮空間應以複層植栽設計為原則，利用不同花期植物營造四季景緻。喬木應留設樹穴淨深及淨寬達 1.5 公尺。	

表 5-6　土地使用分區管制要點修正對照表

原條文內容	修正後條文	修(增)訂理由
	七、植栽計畫 優先選用原生性植物，並以常綠型植栽為主，避免落葉型植栽，以利環境維護管理。 八、街道傢具 應考量行人需要設置(如盆栽、垃圾桶、座椅、照明設備、候車亭、路阻等)。其材料、色彩、尺度需進行整體設計，與街道景觀相調和。	
無	**第十二條：** 本細部計畫區內建築設計應配合退縮空間與基地環境特色，創造舒適人行尺度。 一、建築配置應順應地形 建築配置應考量基地地勢，符合水土保持與山坡地規範，並盡量順應坡地採階梯式退縮配置。 二、退縮空間整合 建築基地應配合土地使用分區管制要點退縮，其退縮空間、植栽及鋪面設計，應與臨接道路及鄰近街廓整體考量，創造連續的人行動線系統。另配合土地使用分區管制要點退縮之開放空間不得額外申請開放空間獎勵。 三、天際線美化 建築物頂層、屋頂突出物及屋脊裝飾物應配合建築本體及周邊環境予以美化。經都市設計審議通過後	為提升計畫區建築設計品質，建立良好街道空間及人行環境，並促進建築物與周邊環境之協調性，爰增訂建築配置、退縮空間、天際線、棟距及街道介面等相關設計原則，作為後續開發建築及都市設計審議之依據。

表 5-6　土地使用分區管制要點修正對照表

原條文內容	修正後條文	修(增)訂理由
	得設置屋脊裝飾物以塑造整體天際線風貌。 四、建築棟距 建築物配置應保持 8 公尺以上棟距，避免大型量體造成壓迫感。 五、人行步道設置 (一)建築退縮空間之人行道，其鋪面交接處應予順平，街角處須與計畫道路人行道接合。鋪面宜採透水、防滑材料，並落實無障礙設計。 (二)人行道設置依附圖 2 留設，人行道須保留淨寬達 2 公尺以上，靠道路側以景觀植栽結合。 (三)人行道側之景觀植栽以單排喬木配合矮灌木為主，喬木樹穴需保留淨寬、淨深達 1.5 公尺以上。 六、地面層商業活絡 為服務地區生活需求，面臨 15 公尺道路之住宅區地面層，應配合土地使用分區管制要點於退縮空間側設置地區性零售及服務業。 七、圍牆設計 建築基地若需設置圍牆，應考量開放空間及商業行為連通性，保留適當穿透性與可及性，並配合植栽美化方式處理。	
無	**第十三條：**	為建立安全、舒適且便捷之人本活動環境，降低人車動線衝突，提升公

表 5-6　土地使用分區管制要點修正對照表

原條文內容	修正後條文	修(增)訂理由
	本細部計畫區採立體化人車分離系統，確保行人安全與舒適便捷的移動環境。 一、人本優先系統 (一)建築平台人行層 主要人行活動設置於建築平台層之上，形成連續串聯路徑並提供休憩節點。 (二)空中步行網絡 依土地使用分區管制要點設置人行空橋串聯各街廓建築平台與公共設施用地。連通道設計應於地面層或車行道路上方，並結合遮陽避雨及防災功能，避免實體牆面阻隔，形成便捷的空中網絡並全日開放供公眾通行。 (三)地面分隔式人行道 道路外側以景觀植栽結合依附圖 2 留設無遮簷人行道，阻隔車流以提供安全徒步空間。 二、車輛分離系統 (一)車行空間配置 所有車輛動線（包含服務性車道）配置於建築平台下部或地下層，避免與主要人行平台交叉。 (二)停車空間美化 地面層停車場與開放空間之間應利用植栽加以美化。 (三)緊急動線	共空間使用品質，爰增訂立體化人車分離系統及相關設計原則，作為後續開發建築及都市設計審議之依據。

表 5-6　土地使用分區管制要點修正對照表

原條文內容	修正後條文	修(增)訂理由
	建築基地內應考慮可提供緊急救難車輛通達處。	
無	**第十四條：** 本細部計畫區之防救災規劃應結合景觀設計。 一、防救災規劃 (一)避難空間 各街廓皆應依土地使用分區管制要點保留開放空間並於街角留設200平方公尺以上之街角廣場作為臨時避難集合點，確保可透過人行連通道快速聯繫周邊開放空間，以利救災物資集結與人員疏散。 (二)緊急救援動線 本細部計畫區主要以15公尺環狀道路，提供救災車輛可快速連接至各區域出入口；另於中央20公尺綠園道用地留設8公尺通道作為緊急救災動線，連接主要避難節點，確保救災車輛通行順暢。 二、管線與設施規劃 (一)公共管線地下化 全區公共服務管線（電力、電信、瓦斯等）原則採地下化或整合隱藏於景觀設施。 (二)綜合治水系統 全區排水以涵管妥善規劃地下化管線，確保排水能力。妥善規劃設	為提升計畫區防救災能力與都市韌性，結合開放空間系統、街角避難節點及救災動線規劃，並整合公共管線地下化與綜合治水設計，使防災機能與景觀環境相互融合，爰增訂本條規定。

表 5-6　土地使用分區管制要點修正對照表

原條文內容	修正後條文	修(增)訂理由
	置區內滯洪池，並與景觀設計合併，具美觀且有效分散、延滯地表逕流及強化防洪功能。另全區退縮帶以雨水花園做地表逕流設計，強化基地保水與水循環功能。 **第十五條：** 本章節都市設計原則性之規定，倘產生執行疑義者，經都市設計審議通過後，不在此限。	
第十四點： 計畫區內之住一之一分區為民國七十二年發布實施之中山安樂八斗子地區主要計畫(第一次通盤檢討)案中保護區變更為住宅區，應依照左列之開發要點實施整體開發。 一、申請開發時，應先就變更範圍擬定細部計畫，並由申請開發者自行負擔開發地區範圍外配合本地區開發之需要及開發地區範圍內道路、兒童遊樂場、及其他必要公共設施之用地、工程及其他有關費用。 二、建蔽率不得超過百分之四十，容積率不得超過百分之八十。 三、開發地區內應提出水及供電系統計畫，並自行負擔其費用。 四、開發基地內應就其地形配合道路系統，設置適當之排水系統，接通至經主管	刪除	原劃設之第一之一種住宅區已變更為公共設施用地，爰刪除其使用強度及相關開發規定。

表 5-6　土地使用分區管制要點修正對照表

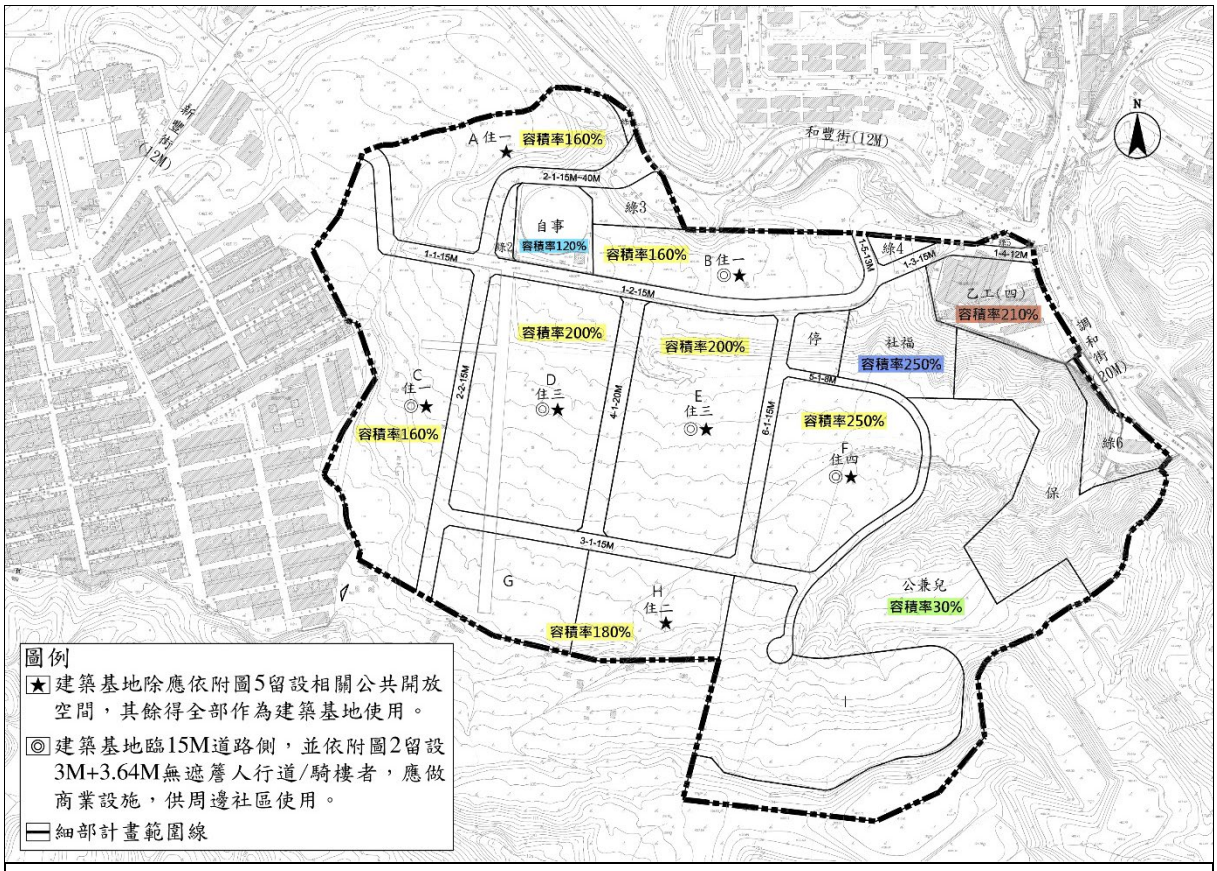
原條文內容	修正後條文	修(增)訂理由
機關認可之排水幹線、河川或公共水域。 五、開發地區應有適當之污水處理設施。 六、開發地區內及四周適當距離內，應做適當之水土保持設施，並應經主管機關之核准。 七、開發申請人應先提出整體開發計畫(包括水土保持、基礎及邊坡穩定分析報告、土地使用計畫、道路、給水、排水、污水等公共設施規劃設計圖說、開挖棄土處理計畫、開發時安全排水措施)及實施進度，併同下列計畫書件，送請主管機關核准，並依建築有關法令之規定辦理，始得動工。 (一)土地面積及權利證明文件。 (二)細部計畫及其圖說。 (三)公共設施計畫。 (四)建築物配置圖。 (五)工程進度及竣工期限。 (六)財務計畫。 (七)建設完成後土地及建築物之處理計畫。 八、上開整地工程(包括水土保持及有關公共設施工程)依核定計畫完成，並經主管機關勘驗合格後，始得依法請領建築執照，建築房屋。 九、其餘未規定者應依山坡地開發建築管理辦法之規定辦理。		

表 5-6　土地使用分區管制要點修正對照表

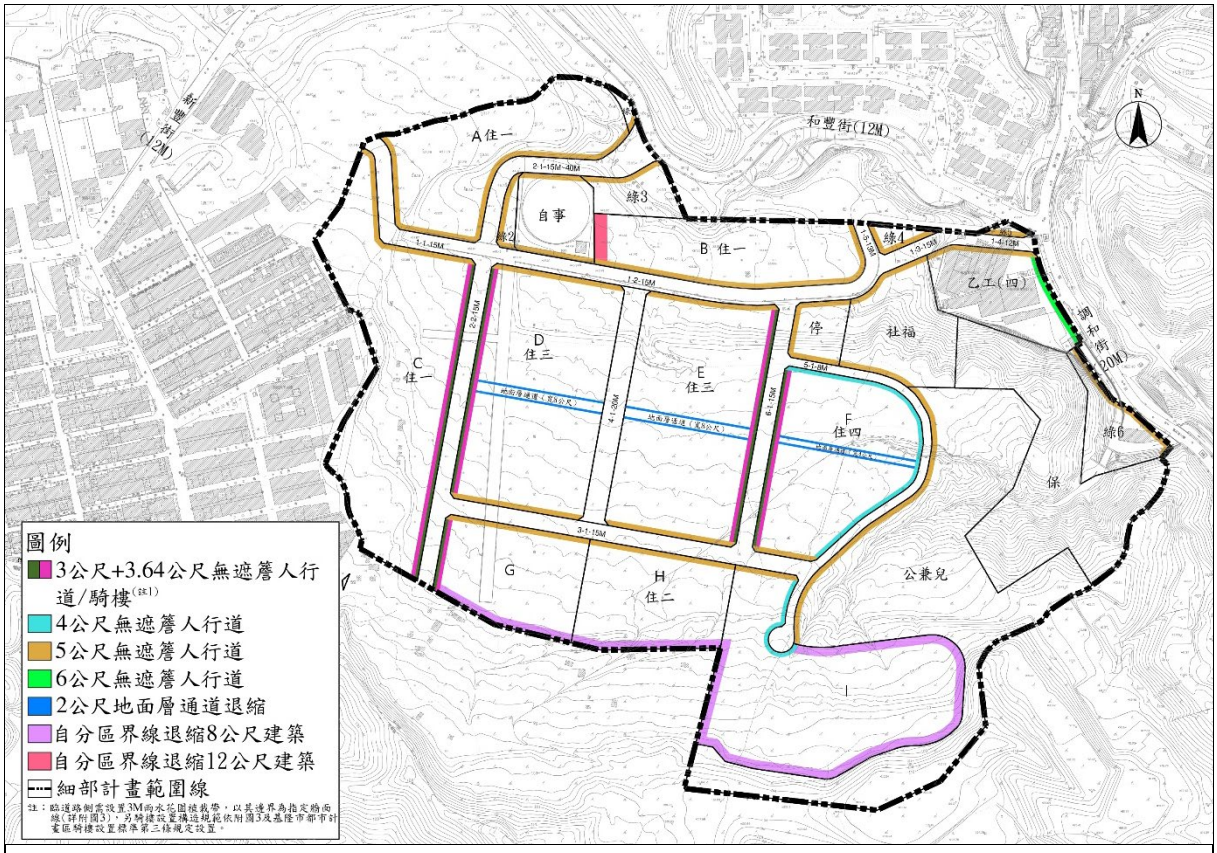
原條文內容	修正後條文	修(增)訂理由
第十一點： 一、有關設置公共開放空間獎勵部分依內政部訂定「實施都市計畫地區建築基地綜合設計鼓勵辦法」規定辦理。 二、建築物提供部分樓地板面積供左列使用者，得增加所提供之樓地板面積。但以不超過基地面積乘以該基地容積率之百分之三十為限。 (一)私人捐獻或設置圖書館、博物館、藝術中心、兒童、青少年、勞工、老人等活動中心、景觀公共設施等供公眾使用；其集中留設之面積在一百平方公尺以上，並經目的事業主管機關核准設立公益性基金管理營運者。 (二)建築物留設空間與天橋或地下道連接提供公眾使用，經交通主管機關核准者。	**第六章　獎勵措施** **第十六條：** 本細部計畫區之獎勵措施如下： 一、有關設置公共開放空間獎勵部分依內政部訂定「建築技術規則」之「實施都市計畫地區建築基地綜合設計」專章規定辦理。 二、本細部計畫未規定之獎勵事項，悉依中央及基隆市現行相關法令及全市性獎勵規定辦理。	1.原「實施都市計畫地區建築基地綜合設計鼓勵辦法」已於 92 年廢止，配合修正條文。 2.為確保本細部計畫區獎勵措施之執行具一致性及完整性，除公共開放空間獎勵依建築技術規則規定辦理外，未規範事項並明確銜接中央及本市相關法令及全市性獎勵機制，以維持法規適用之一致性與彈性，爰增訂本條規定。 3.配合都市計畫法臺灣省施行細則第 34 條之 3 規定，刪除法定容積上限。
無	**第七章　容積移轉** **第十七條：** 本細部計畫區之容積移轉規定如下： 一、本細部計畫區之建築基地申請容積移轉依「都市計畫容積移轉實施辦法」及「基隆市都市計畫容積移轉審查許可自治條例」規定辦理，以 40%為上限。 二、本細部計畫區之建築基地申請容積移轉、其他容積獎勵	增訂容積移轉相關規定。

表 5-6　土地使用分區管制要點修正對照表

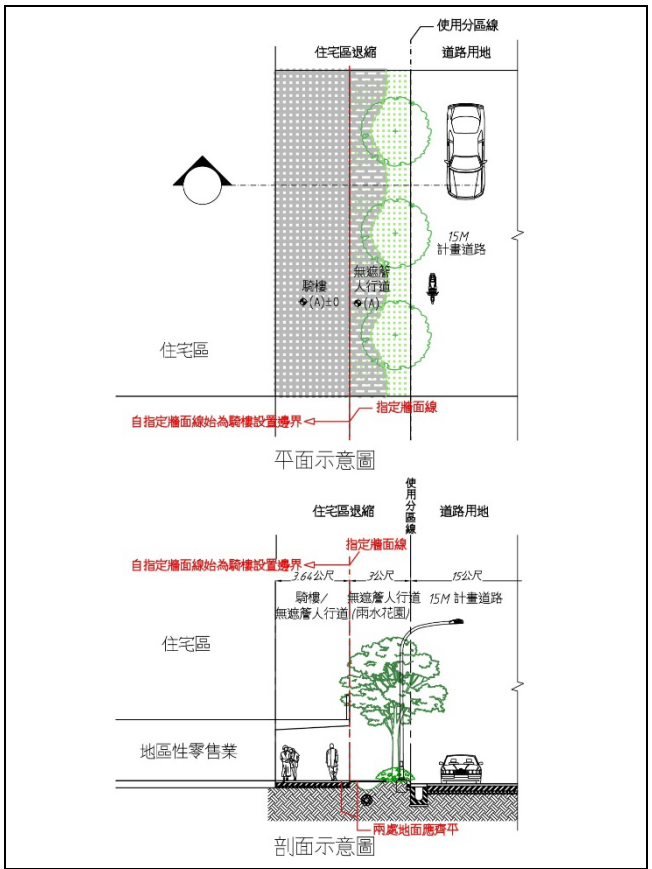
原條文內容	修正後條文	修(增)訂理由
	之總容積不得超過各該建築基地法定容積之 50%。	
無	**第八章　開挖率** **第十八條：** 本細部計畫區內各建築基地地下層開挖規定如下： 一、開挖率應依建築技術規則第 267 條規定檢討。 二、如建築開發因高度設計另有需求，開挖規範可依「基隆市山坡地建築基地可開發範圍內建築物高度免受建築技術規則建築設計施工編第 268 條限制審查補充說明」規定檢討。 三、建築退縮範圍內不得開挖，且不得設置構造物(包含地上及地下)。 四、地下室開挖範圍上方如有植栽需至少覆土 2 公尺。	增訂地下層之開挖規定。
第十五點： 本細部計畫區各分區管制未規定事項，悉依有關法令規章辦理。	**第九章　其他** **第十九條：** 各土地使用分區內有關使用項目之執行疑義解釋，由基隆市都市計畫委員會審定。 **第二十條：** 本細部計畫區內土地及建築物之使用應依本要點之規定辦理，未規定者依「都市計畫法臺灣省施行細則」及其他有關法令規定辦理。	配合全市土地使用分區管制通案修正文字。



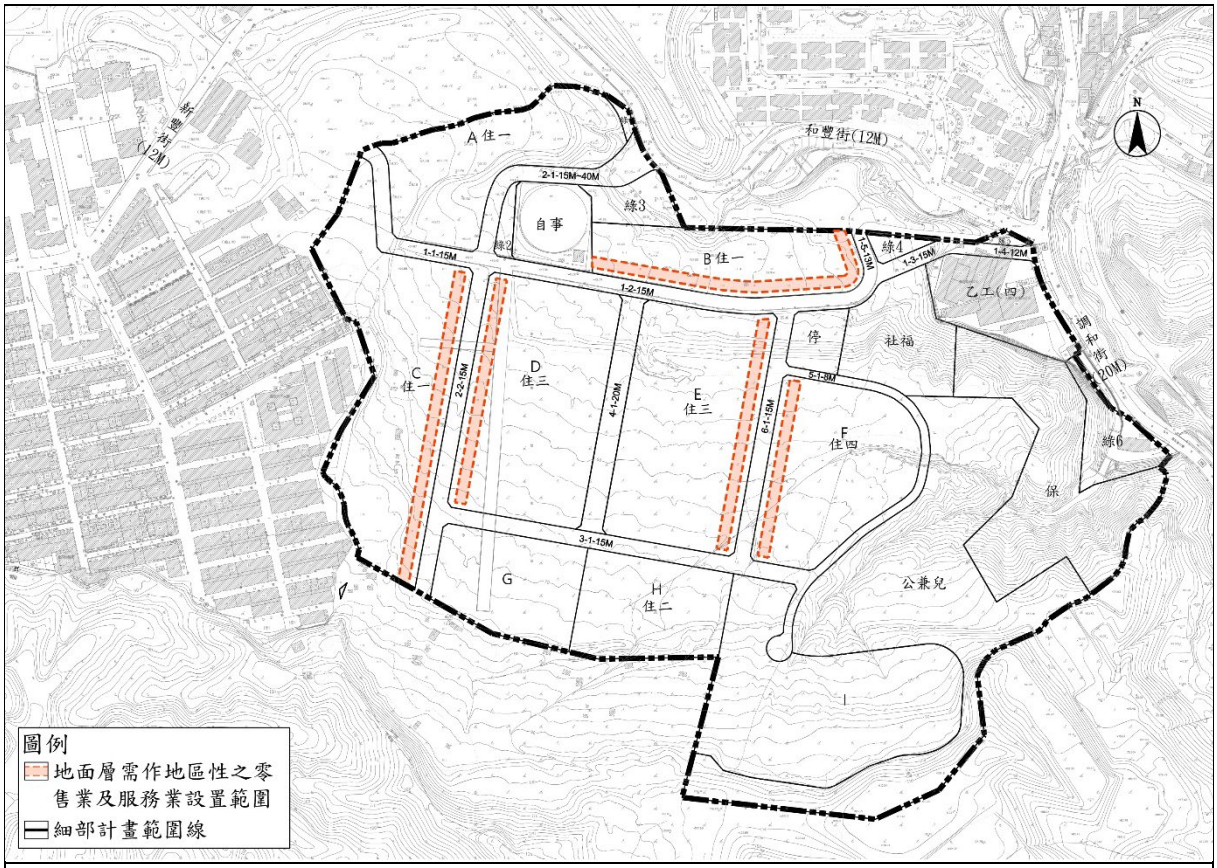
附圖 1　計畫區街廓編號示意圖



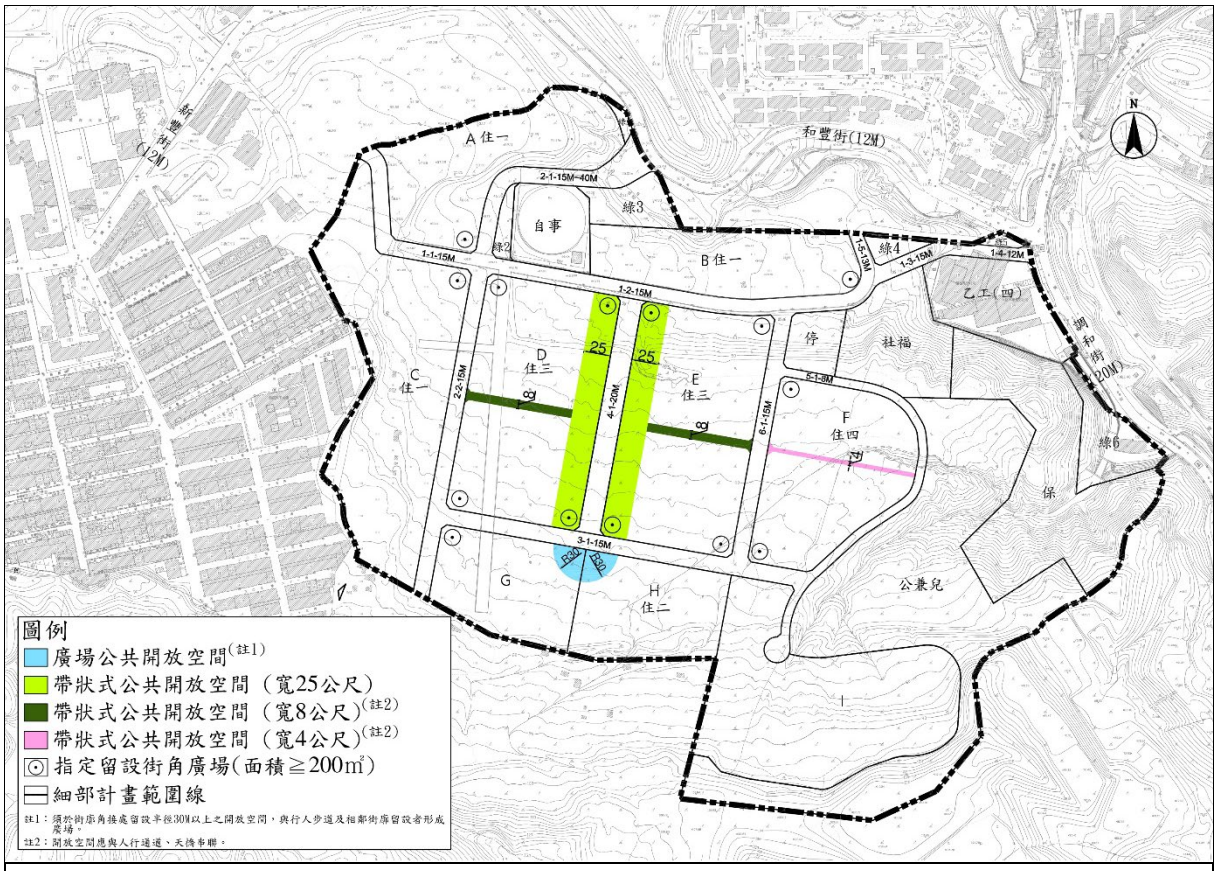
附圖 2　計畫區建築退縮示意圖



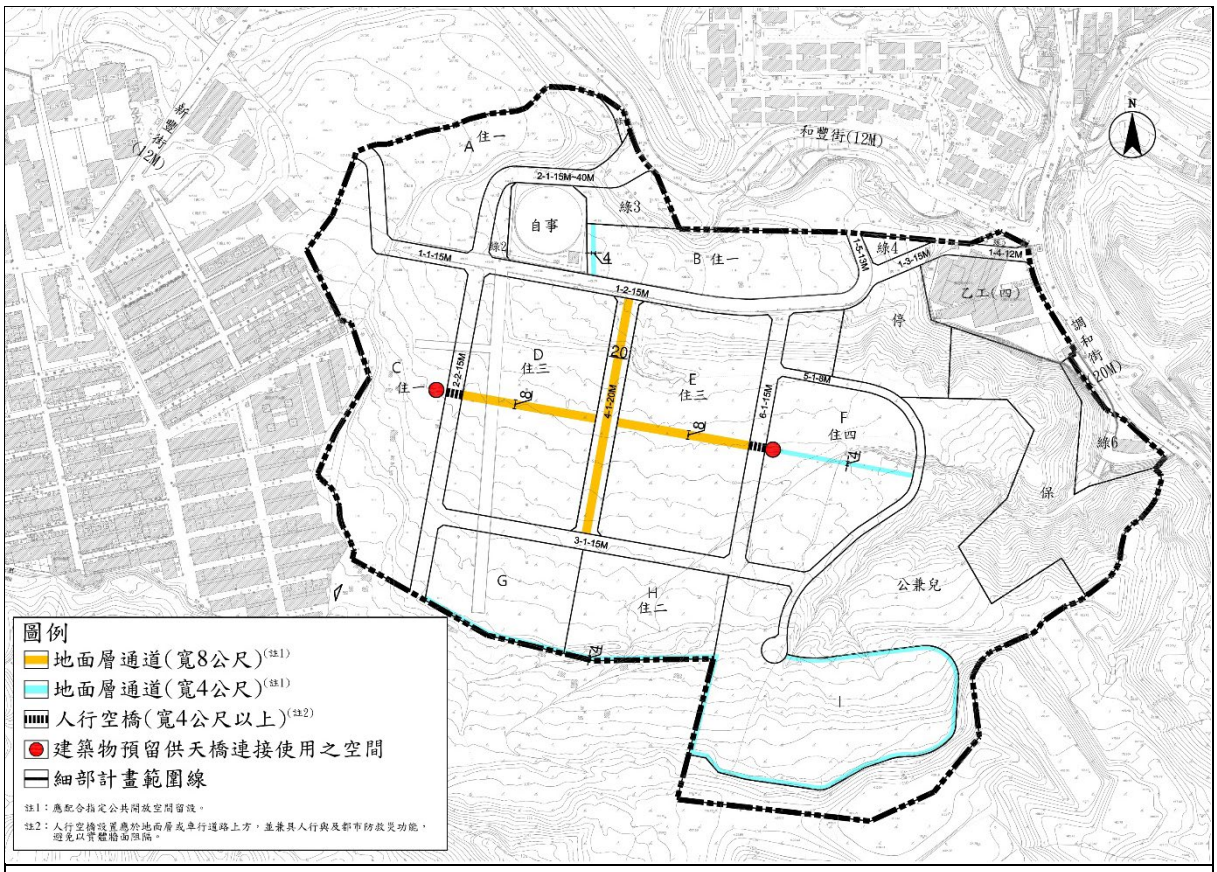
附圖 3　騎樓設置規範示意圖



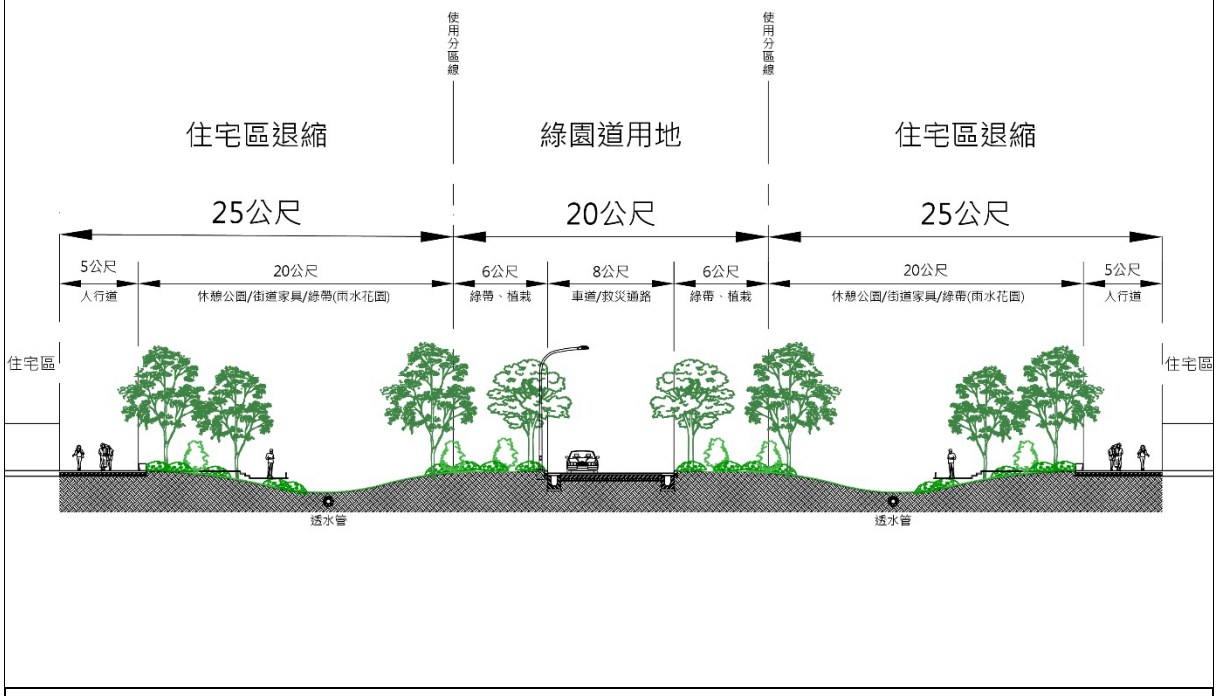
附圖 4　地面層地區性零售業及服務業設置範圍示意圖



附圖 5　計畫區指定留設公共開放空間示意圖



附圖 6　計畫區地面層通道、天橋位置示意圖



附圖 7　計畫區 20 公尺中央綠廊規劃配置示意圖

第六章　變更後計畫

第一節　計畫年期與面積

配合基隆市國土計畫，以民國 125 年為計畫目標年，計畫範圍面積為 32.348 公頃。

第二節　計畫人口與密度

本細部計畫區計畫人口維持原計畫 7,000 人，配合各土地使用分區及公共設施用地面積調整，計畫居住密度為每公頃 375 人。

第三節　土地使用計畫

本細部計畫區劃設住宅區、工業區及保護區等土地使用分區，合計面積 21.637 公頃，占細部計畫總面積 66.89%。

一、住宅區

本細部計畫區共劃設 7 處住宅區，考量地形坡度與土地利用效率，計畫區西北側規劃 3 處第一種住宅區，面積計 6.059 公頃；於基地南側規劃 1 處第二種住宅區，面積計 5.270 公頃；另於計畫區地形較為平緩之中心位置，規劃 2 處第三種住宅區及 1 處第四種住宅區，面積分別為 5.404 公頃及 1.931 公頃。整體住宅區計畫面積合計 18.664 公頃，占細部計畫總面積 57.70%，並占都市發展用地面積 61.75%。

二、工業區

本細部計畫區維持劃設 1 處工業區，並因應交通需求於細部計畫劃設道路及綠地用地，變更後計畫面積為 0.850 公頃，占計畫總面積 2.63%、占都市發展用地面積 2.81%。

三、保護區

本細部計畫區劃設 1 處保護區，本次檢討廢除保護區間因地形導致開闢困難之聯外道路，劃設為保護區，計畫面積 2.123 公頃，占計畫總面積 6.56%。

表 6-1　本細部計畫土地使用計畫面積對照表

土地使用項目		現行計畫面積(公頃)	變更增減面積(公頃)	變更後		
				計畫面積（公頃）	占計畫區面積百分比	占都市發展用地面積百分比
土地使用分區	第一種住宅區	6.508	-0.449	6.059	18.73%	20.05%
	第一之一種住宅區	0.730	-0.730	-	-	-
	第二種住宅區	11.498	-6.228	5.270	16.29%	17.44%
	第三種住宅區	-	5.404	5.404	16.71%	17.88%
	第四種住宅區	-	1.931	1.931	5.97%	6.39%
	住宅區小計	18.736	-0.072	18.664	57.70%	61.75%
	工業區	0.969	-0.119	0.850	2.63%	2.81%
	保護區	2.013	0.110	2.123	6.56%	-
	小計	21.718	-0.081	21.637	66.89%	64.56%
公共設施用地	機關用地	0.128	-0.128	-	-	-
	社會福利設施用地	-	0.908	0.908	2.81%	3.00%
	自來水事業用地	0.516	-	0.516	1.60%	1.71%
	市場用地	0.804	-0.804	-	-	-
	停車場用地	0.695	-0.424	0.271	0.84%	0.90%
	兒童遊樂場用地	0.991	-0.991	-	-	-
	公園用地	2.470	-2.470	-	-	-
	公園兼兒童遊樂場用地	-	4.157	4.157	12.85%	13.75%
	綠地用地	-	1.029	1.029	3.18%	3.40%
	綠園道用地	-	0.442	0.442	1.37%	1.46%
	道路用地	4.527	-1.139	3.388	10.47%	11.21%
	污水處理廠用地	0.499	-0.499	-	-	-
	小計	10.630	0.081	10.711	33.11%	35.44%
細部計畫總面積合計		32.348		32.348	100.00%	-
都市發展用地面積合計		30.335		30.225	-	100.00%

註：上述實際變更面積依核定計畫書圖實地測量分割並以地籍謄本登記面積為準。

第四節　公共設施計畫

本細部計畫公共設施用地包括社會福利設施用地、自來水事業用地、停車場用地、公園兼兒童遊樂場用地、綠地用地、綠園道用地及道路用地，合計面積 10.711 公頃，占計畫總面積 33.11%。

一、社會福利設施用地

配合行政院 115 年 3 月 16 日核定之「整體開發地區社會住宅土地規劃及取得實施方案」，位於縣（市）之整體開發地區辦理區段徵收或市地重劃時，必須保留 3%面積供社宅使用，本案整體開發區面積為 30.225 公頃，3%面積為 0.907 公頃。本次變更依前述政策，增設社會福利設施用地，計畫面積 0.908 公頃，占細部計畫總面積 2.81%、占都市發展用地面積 3.00%。

二、自來水事業用地

自來水用地 1 處維持原計畫，位於計畫區西北側，計畫面積 0.516 公頃，占細部計畫總面積 1.60%、占都市發展用地面積 1.71%。

三、停車場用地

停車場用地原劃設 2 處，本次調整為 1 處，位於計畫區東北側，社會福利設施用地以西，計畫面積 0.271 公頃，占計畫總面積 0.84%、占都市發展用地面積 0.90%。

該停車場用地鄰近主要出入口，除可滿足計畫區內停車需求外，亦可配合周邊設施發揮轉乘與多目標使用功能，以改善交通便利性並紓緩區內交通壓力。

四、公園兼兒童遊樂場用地

本細部計畫配合土地使用配置增設公園兼兒童遊樂場用地 1 處，位於計畫區東側，保護區以西，計畫面積 4.157 公頃，占細部計畫總面積 12.85%、占都市發展用地面積 13.75%。

原計畫中係分別配置公園用地及兒童遊樂場用地，經本次檢討後集中劃設大型開放空間，提供居民完善開放空間。

五、綠地用地

本細部計畫配合土地使用配置增設綠地用地 6 處，計畫面積 1.029 公頃，占細部計畫總面積 3.18%、占都市發展用地面積 3.40%。

本細部計畫除規劃大型公園兼具兒童遊樂場用地外，另配置綠地用地以提升公共開放空間之可及性。

六、綠園道用地

本細部計畫配合土地使用配置增設綠園道用地 1 處，位於計畫區中央，計畫面積 0.442 公頃，占細部計畫總面積 1.37%、占都市發展用地面積 1.46%。

綠園道作為計畫區的中央綠廊，規劃寬度為 20 公尺，並結合兩側住宅 D、E 街廓各 25 公尺的退縮空間，使整體綠廊寬度達 70 公尺，除可提供居民日常休憩與步行空間外，亦能串聯計畫區內公共開放空間系統。

七、道路用地

劃設道路用地面積 3.388 公頃，占細部計畫總面積 10.47%、占都市發展用地面積 11.21%。

表 6-2　本細部計畫公共設施用地計畫面積表

項目	編號	面積 (公頃)	位置
社會福利設施用地	-	0.908	計畫區東北側，停車場用地以東。
自來水事業用地	-	0.516	計畫區西北側。
停車場用地	-	0.271	計畫區東北側，社會福利設施用地以西。
公園兼兒童遊樂場用地	-	4.157	計畫區東側，保護區以西。
綠地用地	綠 1	0.036	計畫區西北側，道路 2-1-15M 以北。
	綠 2	0.087	計畫區西北側，自來水事業用地以西。
	綠 3	0.313	計畫區西北側，自來水事業用地以東。
	綠 4	0.100	計畫區東北側，停車場用地以北。
	綠 5	0.038	計畫區東北側，工業區以北。
	綠 6	0.456	計畫區東側，保護區以東。
	小計	1.029	-
綠園道用地	-	0.442	計畫區中央。
道路用地	-	3.388	-
小計		10.711	-

註：上述實際變更面積依核定計畫書圖實地測量分割並以地籍謄本登記面積為準。

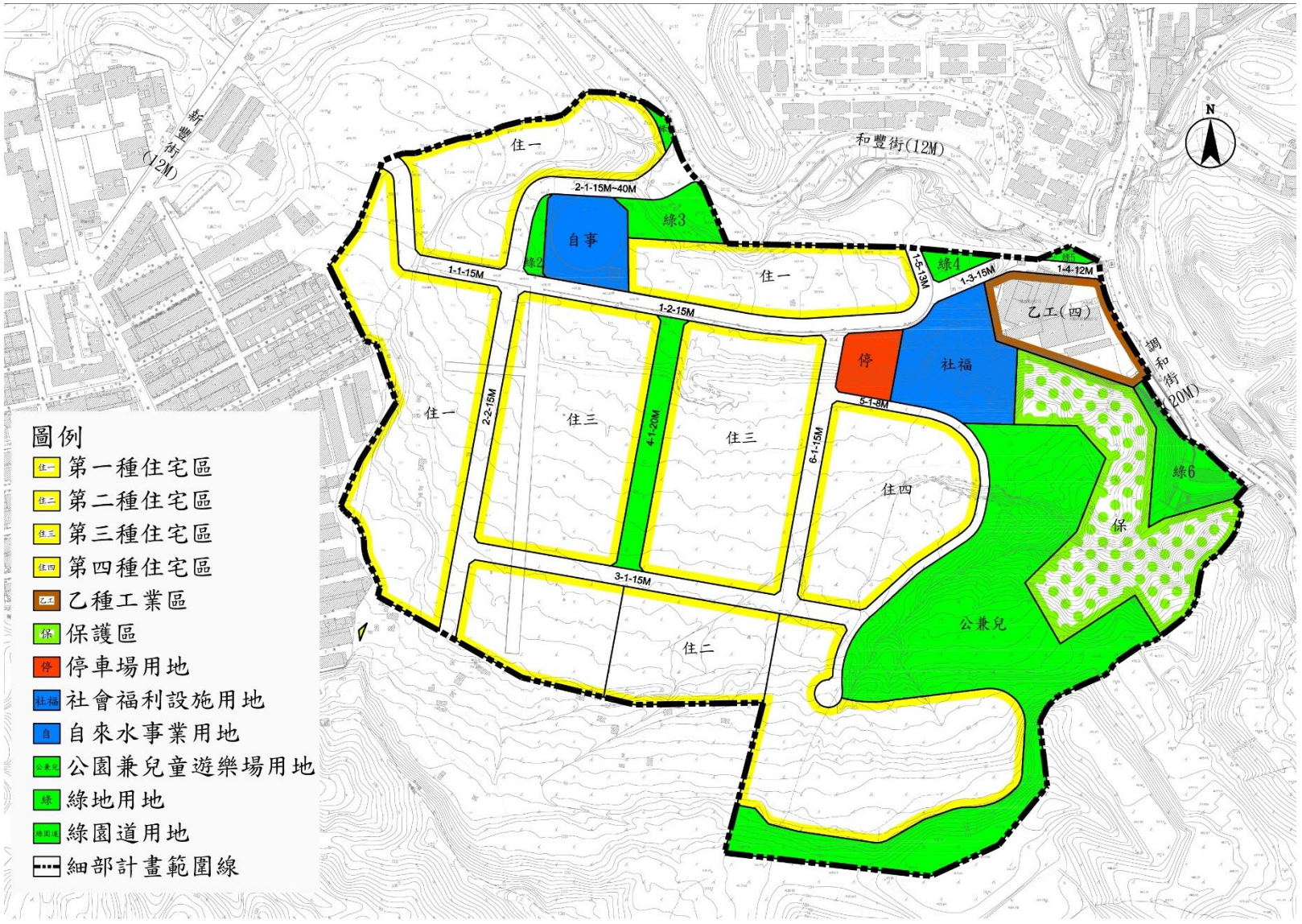


圖 6-1　本細部計畫土地使用計畫示意圖

第五節　交通系統計畫

本細部計畫區配合變更後之交通發展需求，分別以道路系統及交通改善紓解計畫說明如下：

一、道路系統

（一）主要道路

本細部計畫區之主要道路系統以南北向及東西向之15公尺計畫道路為主，提供計畫區內主要交通動線。其中1-3-15M計畫道路銜接1-4-12M計畫道路，可通往調和街；另2-1-15～40M計畫道路可連接至和豐街。此道路配置可與周邊既有道路系統銜接，以確保交通路網之連續性，提升計畫區對外可及性，並促進整體區域交通系統。

（二）次要道路及出入道路

本細部計畫區次要道路與主要道路銜接處，道路寬度規劃為12至13公尺。其中，1-4-12M計畫道路採單行道設計，並限定車輛以右轉方式銜接調和街，以確保交通流暢與安全。計畫區內另規劃8公尺寬之計畫道路，作為出入動線，同時提供各鄰里單元間之交通聯繫。整體計畫區之對外進出動線規劃，詳見圖6-2與圖6-3所示。

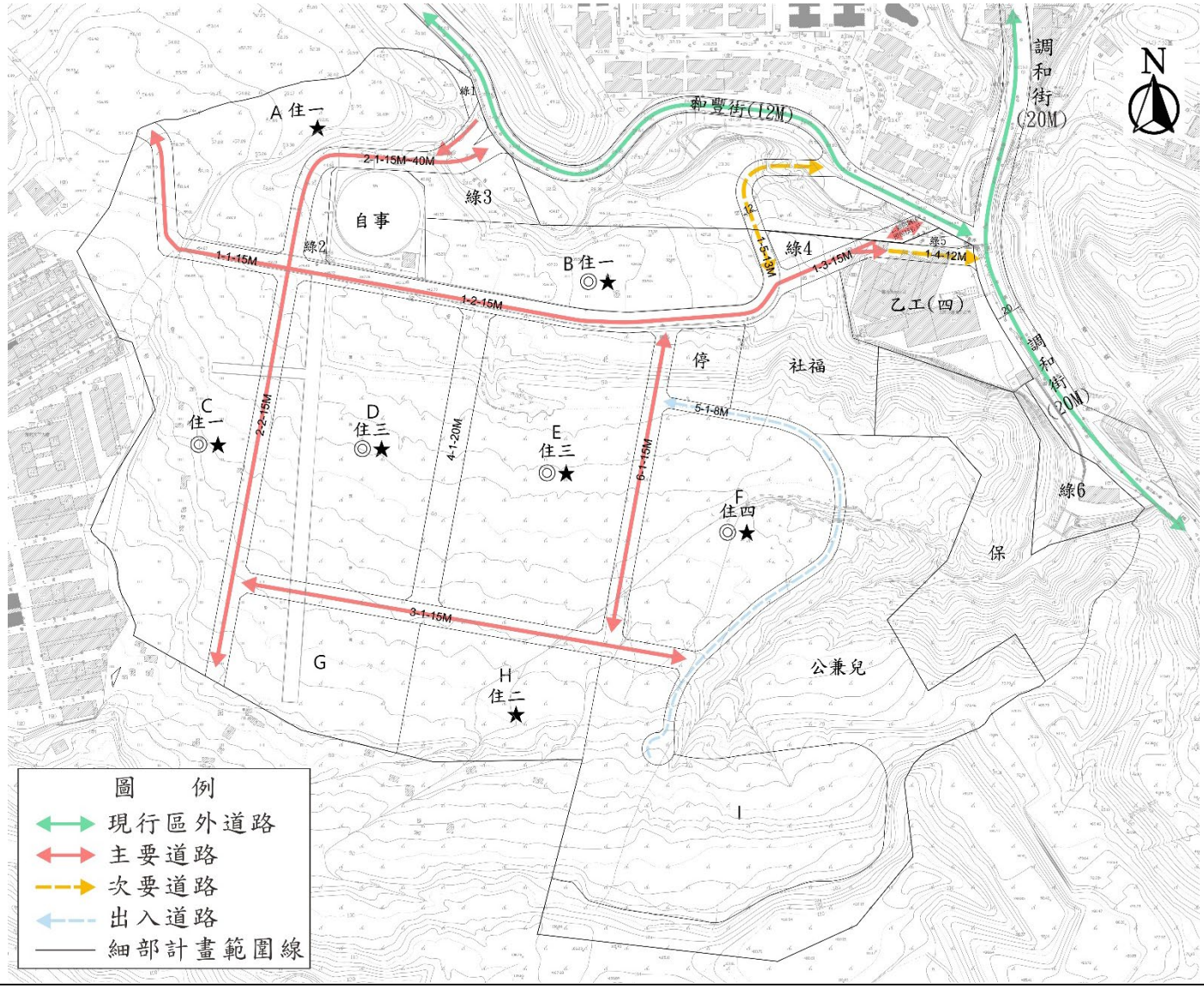


圖 6-2　本細部計畫道路系統示意圖

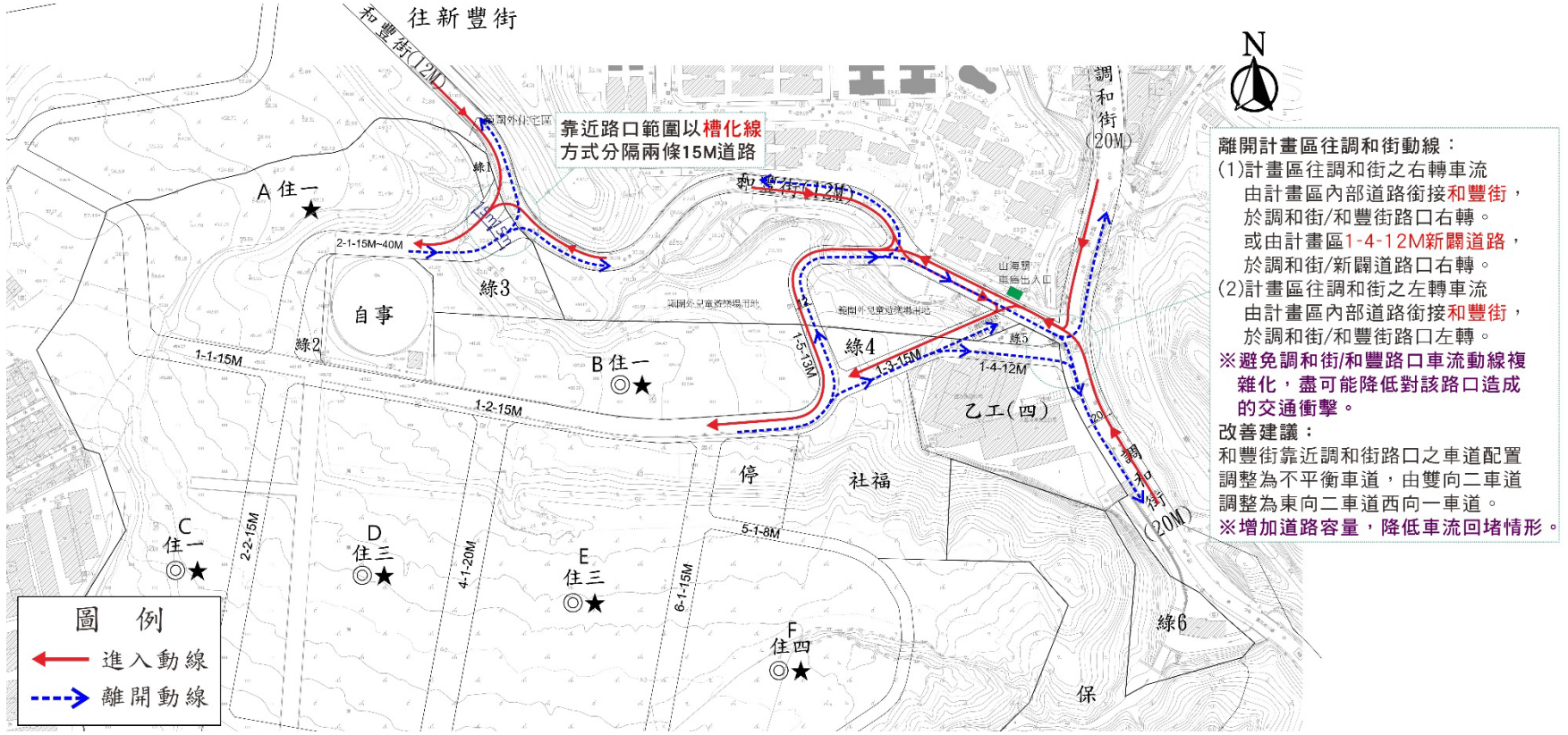


圖 6-3　本細部計畫主要道路進出動線示意圖

表 6-3　本細部計畫道路層級分類及道路編號明細表

道路層級分類	新編號	起訖點	寬度	長度	備註
主要道路	1-1	計畫區範圍西側~1-2	15 公尺	178 公尺	
	1-2	1-1~1-3	15 公尺	373 公尺	
	1-3	1-2~1-4	15 公尺	72 公尺	
	2-1	和豐街~2-2	15 公尺~40 公尺	210 公尺	靠近路口範圍寬度 40 公尺，利用槽化線劃分兩條單行道。
	2-2	2-1~計畫區範圍南側	15 公尺	310 公尺	
	3-1	2-4~5-1	15 公尺	342 公尺	
	4-1	1-2~3-1	20 公尺	230 公尺	綠園道用地，僅供緊急通行。
	6-1	1-2~3-1	15 公尺	240 公尺	
次要道路	1-4	1-3~調和街	12 公尺	76 公尺	單行道(離開計畫區)僅准右轉
	1-5	1-3~和豐街	13 公尺	145 公尺	
出入道路	5-1	6-1~計畫區範圍南側公園兼兒童遊樂場用地	8 公尺	420 公尺	

二、衍生交通量推估

本細部計畫位於八斗子地區，其計畫容納人口為 7,000 人，爰以計畫人口為基礎，推估本細部計畫開發後所衍生之交通量。

（一）衍生人旅次

依交通部運輸研究所「北臺區域整體運輸規劃-旅次特性調查與供需分析」(民國 107 年)報告，北臺區域各縣市 24 小時全日旅次量調查，每人每日所產生之旅次數介於 1.77~1.97，調查結果顯示基隆市每人產生 1.77 旅次/日。另為瞭解基地所在區域旅次型態，本細部計畫於 114 年 2 月 25 日(週二)調查基地鄰近之大型社區「山海觀社區」之全日旅次量，該社區面積約 8,260 坪，共規劃 3,243 戶，進駐人數約 7,232 人。本報告全日旅次量調查結果如表 6-4 所示，本報告全日旅次量調查時段為 7:00~22:00，山海觀社區之全日旅次量為 12,944 人次，平均全日進出人旅次 1.79 次/日(=12,944/7,232)，晨峰小時進入 298 人、離開 1,162 人，昏峰小時進入 1,219 人、離開 487 人。

若以山海觀社區平均全日進出人旅次 1.79 次/日推估本細部計畫區全日旅次量為 46,540 人次，其中，進入旅次量為 23,529 人次，離開旅次量為 23,011 人次，依尖峰小時進出百分比推估本細部計畫區衍生人旅次量為：晨峰進入 288 人旅次/hr、離開 1,125 人旅次/hr，昏峰進入 1,180 人旅次/hr、離開 471 人旅次/hr，如表 6-5。

表 6-4　山海觀社區全日旅次量調查彙整表

時段	進入		離開		小計
	旅次量(人次)	百分比(%)	旅次量(人次)	百分比(%)	
7~8	**298**	**4.55%**	**1,162**	**18.16%**	**1,460**
8~9	262	4.00%	734	11.47%	996
9~10	198	3.03%	500	7.81%	698
10~11	203	3.10%	454	7.09%	657
11~12	265	4.05%	376	5.88%	641
12~13	306	4.68%	394	6.16%	700
13~14	264	4.03%	297	4.64%	561
14~15	244	3.73%	288	4.50%	532
15~16	348	5.32%	259	4.05%	607
16~17	558	8.53%	381	5.95%	939
17~18	965	14.75%	387	6.05%	1,352
18~19	**1,219**	**18.63%**	**487**	**7.61%**	**1,706**
19~20	811	12.39%	380	5.94%	1,191
20~21	422	6.45%	201	3.14%	623
21~22	181	2.77%	100	1.56%	281
合計	6,544	100%	6,400	100%	12,944

表 6-5　尖峰小時旅次衍生量計算表

時段	晨峰		昏峰	
	進入	離開	進入	離開
旅次產生占全日比例（%）	4.55%	18.16%	18.63%	7.61%
尖峰小時旅次衍生量（人旅次）	288	1,125	1,180	471

（二）衍生交通量推估

運具使用比率係參考交通部運輸研究所「北臺區域整體運輸規劃－旅次特性調查與供需分析」（107 年）、交通部統計處「113 年民眾日常使用運具狀況調查」（114 年 6 月）及基地周邊大型住宅社區「山海觀社區」之調查資料，作為本細部計畫運具分擔率推估依據，相關資料如表 6-6 及表 6-7 所示。其中，山海觀社區之大眾運輸比率包含步行比例；另因該社區範圍較大，居民由住家至主要道路尚需步行一定距離，致私人運具使用比例相對較高。

考量本細部計畫未來將規劃導入自駕無人接駁巴士，提供社區內部短程及固定路線接駁服務，並串聯計畫區內規劃之社區型交通服務設施；另得視實際通勤需求，協助規劃往返基隆及雙北地區之接駁運輸服務，以提升公共運輸可及性及便利性，爰酌予提高大眾運輸使用比例，並以山海觀社區調查結果調整約 35%作為本細部計畫運具分擔率設定之參考。

本細部計畫區周邊公共運輸系統尚屬完善，除服務基隆市區運輸需求外，亦提供多條往返雙北地區之公路客運路線，包括跳蛙公車（南港－瑞芳）、2088A、2088C、788（繞駛海科館）、791、1579（A、B、C 線）及 R66 等，可連結南港轉運站、圓山轉運站、南京三民站、忠孝復興站及市政府站等重要轉運節點，具備良好之跨區通勤服務功能，有助提升公共運輸使用條件。

綜合考量基地周邊公共運輸服務條件、未來社區接駁系統規劃、跨區接駁服務等因素，本細部計畫運具使用比率設定為小汽車 22%、機車 43%、大眾運輸（含步行）35%，作為本細部計畫衍生交通量推估之依據。

表 6-6　衍生旅次運具分配比率表

資料別		小客車	機車	大眾運輸	步行	自行車	總計
運研所 北臺區域整體運輸規劃-旅次特性調查與供需分析(基隆)		24.6%	46.5%	28.9%	—	—	100%
交通部統計處 113 年民眾日常使用運具狀況調查 (基隆)		23.5%	34.8%	30.9%	10.5%	0.3%	100%
山海觀社區	晨峰進入	38%	53%	9%	—	—	100%
	晨峰離開	31%	54%	15%	—	—	100%
	昏峰進入	37%	51%	12%	—	—	100%
	昏峰離開	31%	62%	7%	—	—	100%
本細部計畫採用		**22%**	**43%**	**35%**		**—**	**100%**

註：運研所大眾運輸調查含軌道運輸、市區公車、公路客運及國道客運。山海觀社區大眾運輸調查含步行比率。

資料來源：1.北臺區域整體運輸規劃-旅次特性調查與供需分析，運研所，民國 107 年。
2.北臺區域整體運輸規劃-旅次特性調查與供需分析，交通部統計處，民國 114 年。
3.本報告調查山海觀社區運具使用狀況。

表 6-7　衍生旅次運具分配比率表

資料別	旅次方向	小客車	機車	大眾運輸
運研所	進入	1.96	1.37	—
	離開	1.83	1.36	—
山海觀社區 調查資料	晨峰進入	1.32	1.12	—
	晨峰離開	1.28	1.17	—
	昏峰進入	1.38	1.20	—
	昏峰離開	1.30	1.15	—
本細部計畫採用	進入	1.50	1.25	—
	離開	1.50	1.25	—
PCE		1	0.3	—

資料來源：交通部運研所，台灣地區都市土地旅次發生特性之研究－台北都會區混合土地使用旅次發生率使用手冊，民國 84 年。

依據表 6-5 之晨峰及昏峰尖峰小時旅次衍生量，配合表 6-6 之各運具使用比例推估，可得本細部計畫區於晨、昏峰時段進入及離開之各運具人旅次。再依各運具乘載率，詳表 6-7 所示進行換算，可得各運具所對應之車旅次；並進一步以小客車當量（PCU）進行轉換，計算本細部計畫區於晨、昏峰時段之交通量，詳表 6-8 及表 6-9 所示。

本細部計畫區晨峰衍生交通量進入與離開分別為 79pcu/hr 及 310pcu/hr；昏峰衍生交通量進入與離開分別為 324pcu/hr 及 130pcu/hr。整體而言，昏峰時段之進出交通量合計高於晨峰時段；單向交通量則以晨峰離開及昏峰進入方向為最高。

表 6-8　計畫區平常日晨昏峰衍生旅次運具需求量彙整表

時段	旅次	小客車	機車	大眾運輸	合計
晨峰進入	人旅次(人)	72	130	86	288
	車旅次(輛)	48	104	—	152
	pcu	**48**	**31**	—	**79**
晨峰離開	人旅次(人)	281	506	338	1,125
	車旅次(輛)	188	405	—	593
	pcu	**188**	**122**	—	**310**
昏峰進入	人旅次(人)	295	531	354	1,180
	車旅次(輛)	197	425	—	622
	pcu	**197**	**127**	—	**324**
昏峰離開	人旅次(人)	118	212	141	471
	車旅次(輛)	79	170	—	249
	pcu	**79**	**51**	—	**130**

表 6-9　計畫區平常日晨昏峰衍生交通量彙整表

時段	晨峰			昏峰		
	進入	離開	小計	進入	離開	小計
人旅次(人)	288	1,125	1,413	1,180	471	1,651
車旅次(輛)	152	593	745	622	249	871
pcu/hr	**79**	**310**	**389**	**324**	**130**	**454**

道路交通量之自然成長與基隆市中正區汽機車數量呈正向關聯。民國 114 年基隆市中正區汽車數量為 14,923 輛、機車 29,824 輛，歷年汽機車數量詳表 6-10 所示，其年平均成長率分別為 0.84%及 0.97%。參酌中正區汽機車歷年成長趨勢，汽機車年平均成長率均未超過 1.0%，爰本細部計畫以年平均成長率 1.5%進行保守推估，據以計算本案基地至目標年（民國 120 年）之道路交通量成長率約 9.0%，並以此作為目標年平常日晨、昏峰基地周邊道路交通量推估基礎。

本細部計畫區衍生交通量如前節所述，各項交通量需透過周邊道路系統進出基地。爰以尖峰小時衍生交通量為基礎，推估目標年（民國 120 年）基地開發前後之道路服務水準。

指派動線大致可分為往基隆市區及往雙北市兩大方向。其中，往雙北市方向主要由調和街南行銜接台 62 線，續行銜接國道 1 號或國道 3 號通往雙北地區；往基隆市區方向則由調和街南行至調和街－深澳坑路路口右轉，沿深澳坑路西行進入基隆市區。另亦可由調和街北行銜接北寧路，沿北寧路西行至基隆市區，或續行通往金瓜石、瑞芳及九份等地區。相關指派動線比例詳表 6-11 及表 6-12 所示。

表 6-10　基隆市中正區歷年車輛數統計及成長率彙整表

時段	105/01	106/01	107/01	108/01	109/01	110/01	111/01	112/01	113/01	114/01
汽車總數	13,840	14,004	14,018	13,982	14,059	14,059	14,292	14,437	14,698	14,923
成長率(%)	-	1.18%	0.10%	-0.26%	0.55%	0.00%	1.66%	1.01%	1.81%	1.53%
機車總數	27,374	27,333	27,468	27,356	27,410	27,591	27,888	28,254	28,407	29,824
成長率(%)	-	-0.15%	0.49%	-0.41%	0.20%	0.66%	1.08%	1.31%	0.54%	4.99%

表 6-11　目標年計畫區衍生交通量指派(晨峰時段)彙整表

道路名稱	路段(起~迄)	方向	開發前交通量(pcu/hr)	衍生交通量(pcu/hr)				開發前交通量(pcu/hr)
				進入比例	離開比例	進入交通量	離開交通量	
北寧路	漁港一街~調和街	東向	166	15%	0%	12	0	12
		西向	699	0%	15%	0	47	47
	調和街~北寧路 369 巷	東向	334	0%	5%	0	16	16
		西向	300	5%	0%	4	0	4
調和街	北寧路~和豐街	北向	560	0%	20%	0	62	62
		南向	677	20%	0%	16	0	16
	和豐街~調和街 290 巷	北向	538	70%	0%	55	0	55
		南向	695	0%	70%	0	217	217
和豐街	新豐街~調和街	東向	961	10%	90%	8	279	287
		西向	320	90%	10%	71	31	102
新豐街	深美街~和豐街	東向	520	10%	0%	8	0	8
		西向	1,074	0%	10%	0	31	31

表 6-12　目標年計畫區衍生交通量指派(昏峰時段)彙整表

道路名稱	路段(起~迄)	方向	開發前交通量(pcu/hr)	衍生交通量(pcu/hr)				開發前交通量(pcu/hr)
				進入比例	離開比例	進入交通量	離開交通量	
北寧路	漁港一街~調和街	東向	226	15%	0%	49	0	49
		西向	1,074	0%	15%	0	20	20
	調和街~北寧路 369 巷	東向	361	0%	5%	0	7	7
		西向	659	5%	0%	16	0	16
調和街	北寧路~和豐街	北向	629	0%	20%	0	26	26
		南向	567	20%	0%	65	0	65
	和豐街~調和街 290 巷	北向	634	70%	0%	227	0	227
		南向	584	0%	70%	0	91	91
和豐街	新豐街~調和街	東向	294	10%	90%	32	117	149
		西向	855	90%	10%	292	13	305
新豐街	深美街~和豐街	東向	1,076	10%	0%	32	0	32
		西向	983	0%	10%	0	13	13

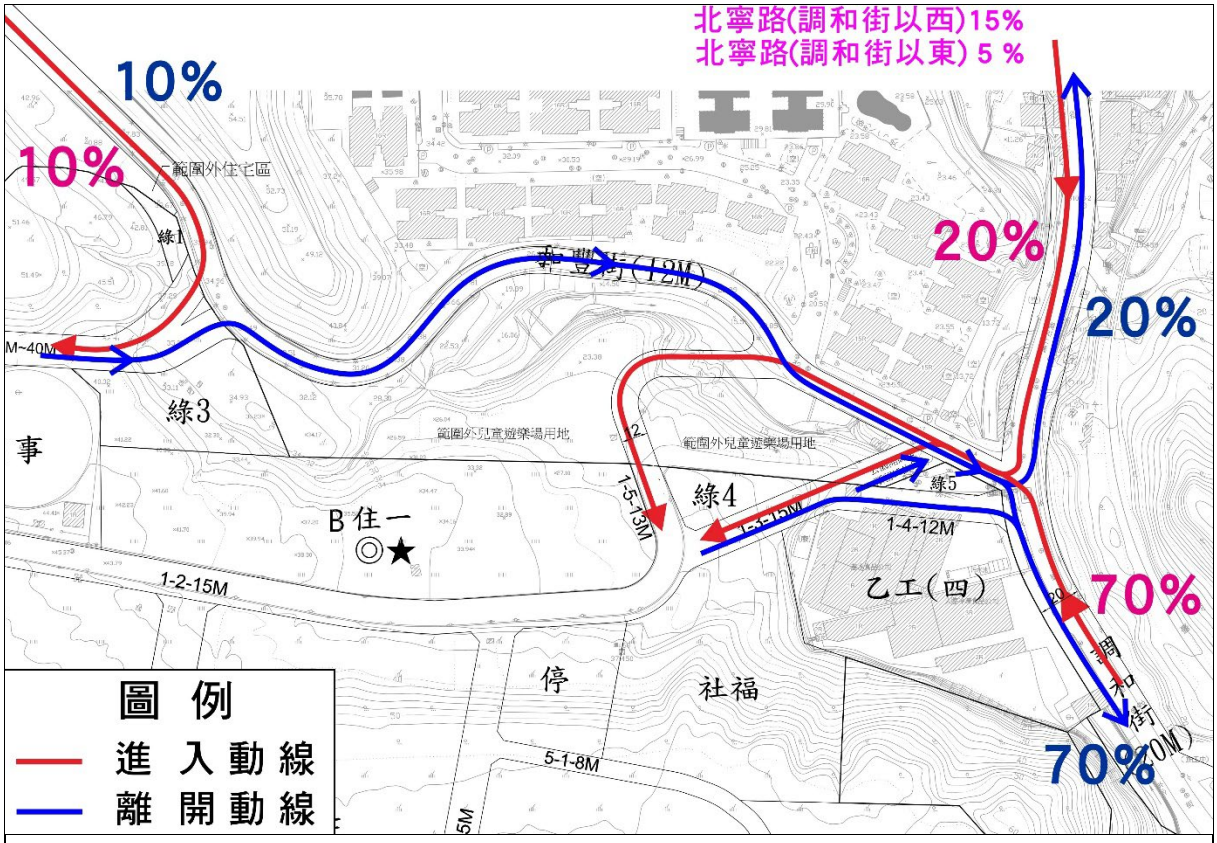


圖 6-4　交通量指派動線

三、計畫區開發交通影響評估

本細部計畫位於八斗子地區，其計畫容納人口為 7,000 人，同前節人旅次、車旅次及 pcu 轉換方式，平常日晨峰衍生交通量進入與離開分別為 79pcu/hr、310pcu/hr；昏峰衍生交通量進入與離開分別為 324pcu/hr、130pcu/hr。再依計畫區內部道路連接外部道路位置、旅次起迄及路徑適度加以指派到各道路，用以評估目標年基地已開發時之道路交通量及服務水準。

（一）路段服務水準

依上述交通量指派，在目標年基地已開發營運之狀況下，路段交通量及服務水準，如表 6-13 及表 6-14 所示。本細部計畫區容納人口數 7,000 人情境下，因自體衍生量不低，晨峰及昏峰時段，和豐街部分路段服務水準略降至 C 級，其餘路段服務水準可維持現況 B~D 級。

（二）路口服務水準

於晨昏峰時段，路口之延滯值因計畫區衍生交通量的加入增加，北寧路/調和街路口服務水準，晨峰維持現況 B 級，昏峰下降至 C 級；調和街/和豐街路口服務水準，因本細部計畫區新闢計畫區右轉聯外道路，故晨峰略升至 B 級，昏峰略降至 C 級；新豐街/和豐街路口服務水準，晨昏峰維持現況 C~D 級，如表 6-15 所示。

表 6-13　目標年計畫區已開發路段服務水準分析(晨峰)彙整表

道路名稱	路段(起~迄)	方向	容量(pcu/hr)	已開發交通量(pcu/hr)	V/C	旅行速率(km/hr)	$\bar{V}/V_L$	開發後服務水準	現況服務水準
北寧路	漁港一街~調和街	東向	1,050	178	0.17	36.3	0.73	B	B
		西向	2,125	745	0.35	33.8	0.68	B	B
	調和街~北寧路 369 巷	東向	1,200	349	0.29	35.1	0.70	B	B
		西向	1,200	304	0.25	36.1	0.72	B	B
調和街	北寧路~和豐街	北向	2,125	622	0.29	34.8	0.70	B	B
		南向	2,125	693	0.33	33.8	0.68	B	B
	和豐街~調和街 290 巷	北向	2,125	594	0.28	36.5	0.73	B	B
		南向	2,125	912	0.43	32.0	0.64	B	B
和豐街	新豐街~調和街	東向	1,050	1,248	1.19	24.6	0.49	D	B
		西向	1,050	423	0.40	33.1	0.66	B	B
新豐街	深美街~和豐街	東向	1,050	528	0.50	31.9	0.64	B	B
		西向	1,050	1,105	1.05	22.4	0.45	D	D

表 6-14　目標年計畫區已開發路段服務水準分析(昏峰)彙整表

道路名稱	路段(起~迄)	方向	容量(pcu/hr)	已開發交通量(pcu/hr)	V/C	旅行速率(km/hr)	$\bar{V}/V_L$	開發後服務水準	現況服務水準
北寧路	漁港一街~調和街	東向	1,050	274	0.26	34.5	0.69	B	B
		西向	2,125	1,093	0.51	32.6	0.65	B	B
	調和街~北寧路 369 巷	東向	1,200	367	0.31	35.1	0.70	B	B
		西向	1,200	676	0.56	34.0	0.68	B	B
調和街	北寧路~和豐街	北向	2,125	655	0.31	34.4	0.69	B	B
		南向	2,125	632	0.30	34.2	0.68	B	B
	和豐街~調和街 290 巷	北向	2,125	861	0.41	32.3	0.65	B	B
		南向	2,125	675	0.32	35.2	0.70	B	B
和豐街	新豐街~調和街	東向	1,050	444	0.42	31.2	0.62	B	B
		西向	1,050	1,159	1.10	27.1	0.54	C	B
新豐街	深美街~和豐街	東向	1,050	1,108	1.06	22.1	0.44	D	B
		西向	1,050	996	0.95	22.9	0.46	D	D

表 6-15　目標年計畫區已開發路口服務水準評估

路口	時段	方向	交通流量 (pcu/hr)	平均延滯 (秒)	路口平均延滯(秒)	服務水準	
北寧路/調和街 八斗街 D　N↑ 北寧路 C　A 北寧路 B 調和街	晨峰	A	300	27.1	28.7	B	B
		B	622	31.0		C	
		C	166	25.2		B	
		D	152	26.1		B	
	昏峰	A	659	24.9	31.4	B	C
		B	655	41.0		C	
		C	226	20.6		B	
		D	173	33.7		C	
調和街/和豐街 調和街 D　N↑ 和豐街 C B 調和街	晨峰	A	—	—	24.5	—	B
		B	439	23.7		B	
		C	1,023	26.5 (多右轉專用道)		B	
		D	711	22.4		B	
	昏峰	A	—	—	30.9	—	C
		B	1,090	41.6		D	
		C	377	20.1 (多右轉專用道)		B	
		D	649	22.1		B	
新豐街/和豐街 新豐街 D　N↑ 新豐街 C　A 和豐街	晨峰	A	371	44.7	50.2	C	D
		B	—	—		—	
		C	1,060	59.1		D	
		D	291	29.6		B	
	昏峰	A	868	44.8	40.3	C	C
		B	—	—		—	
		C	521	39.5		C	
		D	473	37.1		C	

四、停車需求與規劃

本案停車供給將以滿足自有需求為原則，並能因應未來發展需要，避免造成外部道路交通問題。

未來計畫區之住商使用建築物，其停車場之停車位供給，以一戶 1 汽車位、1.3 機車位為原則進行停車空間規劃，並依據「基隆市建築物設置電動車充電設備及裝置空問執行要點」檢討充電車位設置數量。

五、交通改善紓解計畫

本細部計畫區開發除了有助於當地經濟發展，同時可能對該區交通造成負面影響，為降低計畫區開發對周邊道路交通造成衝擊，本細部計畫區針對計畫區開發提出交通改善措施，說明如下：

（一）設置社區型交通服務設施

本細部計畫區於乙工(四)設置社區型交通服務設施以作為計畫區內之交通節點，規劃提供市區公車及客運路線停靠服務，以提升大眾運輸系統之可及性及服務涵蓋範圍，有效提升交通運輸效率、便利性與安全性，增加居民使用大眾運具的意願。

（二）提供接駁車服務

現況該地區雖有 1579、1579A、1579B、1579C、2088A、2088C、跳蛙公車(南港瑞芳)路線，惟於上班尖峰時段候車人潮眾多，交通運量已近飽和。隨計畫區開發推動，未來北北基通勤需求增加，現有運輸系統恐不足以支撐，故擬規劃於交通尖峰時段提供往返基隆、臺北接駁車，使居民於南港轉運站或市府轉運站轉乘前往其他行政區。

另以綠色運輸構想下，本細部計畫區內設置社區巴士接駁站，引進自駕無人接駁巴士進駐，以電動巴士提供短途、固定路線的交通服務，可有效解決客運業缺工困境，降低營運成本，減少私人運具使用，達到低碳、低汙染、節能的綠色運輸目的。

（三）共享汽機車服務

未來得結合共享汽、機車營運模式，提供共享運具停放及調度空間，以增加多元運輸服務選擇，降低私人運具持有及使用需求；並得配合共乘媒合平台之推廣應用，鼓勵資源共享及提升運輸效率，作為減少私人運具使用之配套措施。

（四）推廣共乘服務系統或平台

基隆與雙北地區通勤需求持續增加，共乘服務可透過分攤交通成本、提升乘載率與降低空車率，有效減少私人運具依賴，並促進交通資源共享，對紓解交通壅塞具正面效益。惟現行多仰賴社群

或通訊軟體之非正式媒合，缺乏身份驗證、行程紀錄及安全監控，潛藏風險，限制共乘服務普及。

本細部計畫區未來將導入具實名認證、雙向評分及行程追蹤等功能之專業共乘平台，以建構安全、透明且可追溯之共乘環境，提升使用者信賴度與接受度。共乘服務除可作為公共運輸不足之補充，更可與整體運輸系統相互支援，強化運輸效率與都市交通永續發展。

（五）規劃道路分流設計

本細部計畫區內由 15 公尺主要道路連接，設置三進四出車行動線，未來可透過 1-1、1-2 及 1-3 道路連接調和街與新闢 10 公尺道路通往新豐街社區，其他進出動線由和豐街接計畫道路及基地岔路口。

本細部計畫區內部道路可作為新豐街及和豐街分流道路，紓解上下班尖峰時段新豐街及和豐街交通壅塞問題。

（六）提供行人通行空間

本細部計畫區內規劃 3 公尺以上人行道及騎樓供行人行走，建構行人安全友善環境，使該地區人行系統更加完整，提供居民更舒適、便捷、安全的通行空間。

（七）新闢道路連結

基隆市政府計畫於基地西北側新闢 10 公尺計畫道路，該新闢計畫道路可與本細部計畫區道路編號 1-1-15M 銜接，本細部計畫區內部道路可作為新豐街及和豐街分流道路，紓解上下班尖峰時段新豐街及和豐街交通壅塞問題。

（八）和豐街車道配置調整

考量計畫區開發後預計引進約 7,000 人之居住人口，依據住宅交通特性分析，通勤車流主要集中於上午 7 時至 9 時離開。現況和豐街車道配置為雙向二車道，本細部計畫開發後，將新設 1-4-12M 道路，供計畫區右轉車流直接銜接調和街，減少經由和豐街之車流，以達分流功能。

為有效疏導晨峰車潮，建議將和豐街車道配置調整為東向二車道、西向一車道，透過增加往調和街方向之車道數，降低車輛排隊等候長度，提升路段通行效率。

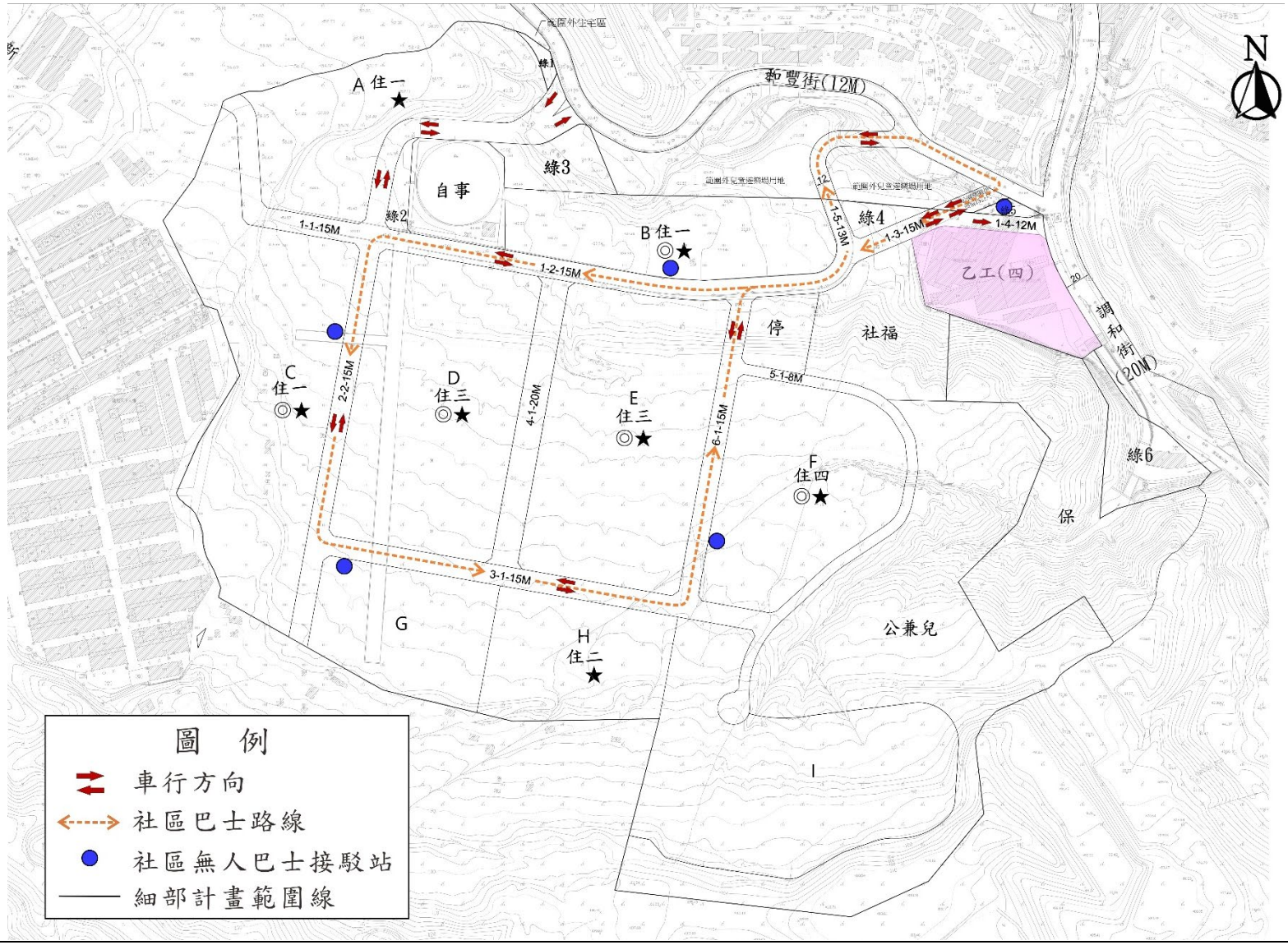


圖 6-5　交通改善紓解計畫示意圖

第六節　都市防災計畫

都市防災主要目的在於防止都市廣域災害之發生及蔓延，並在重大災害發生時得提供疏散、救助及復舊等機能。故本細部計畫配合計畫區內土地使用型態，規劃檢討計畫區內都市防災系統，茲分別說明如下：

一、防(救)災據點

計畫區內公園兼兒童遊樂場、綠地及停車場等公共開放空間，除平時可作為地區居民之休憩活動空間外，因其空曠與綠覆率高之特性，可延緩災害之蔓延，亦具備緊急避難場所與防救災據點之能，故可藉由救援輸送道路之導引，使計畫區內之公共開放間串聯，形成都市防災系統之一部分。

二、防(救)災道路系統

防救災動線系統視道路層級劃分及實質空間條件，分別賦予不同之機能，包括緊急道路、救援輸送道路及疏散避難道路，說明如下：

（一）緊急避難道路

供計畫區災害發生時避難逃生之用，為大量疏散避難逃生人口及車輛，達到迅速避難之目的，故指定計畫區內 15 公尺計畫道路及 20 公尺綠園道為緊急避難道路，為災害發生時，必須保持暢通之路徑，必要時得進行交通管制，以利救災行動順行。

（二）救援輸送道路

為災害發生後，消防及物資運送車輛往來各災害發生地點之通行道路，以作為物資發放急救護作業。本細部計畫配合緊急避難道路架構設置路網，以計畫區內 8-13 公尺計畫道路作為救援輸送道路。

三、火災延燒防止帶

火災延燒防止帶以河川、綠帶及道路等公共設施為主軸，並以耐火建築物(群)空地或植樹帶等組成阻隔帶(防火遮斷帶)，以防止大火蔓延的方法，故本細部計畫主要運用基地內各公共開放空間，並配合土地使用分區管制中規定建築之退縮、綠化及道路等，作為火災延燒防止帶。

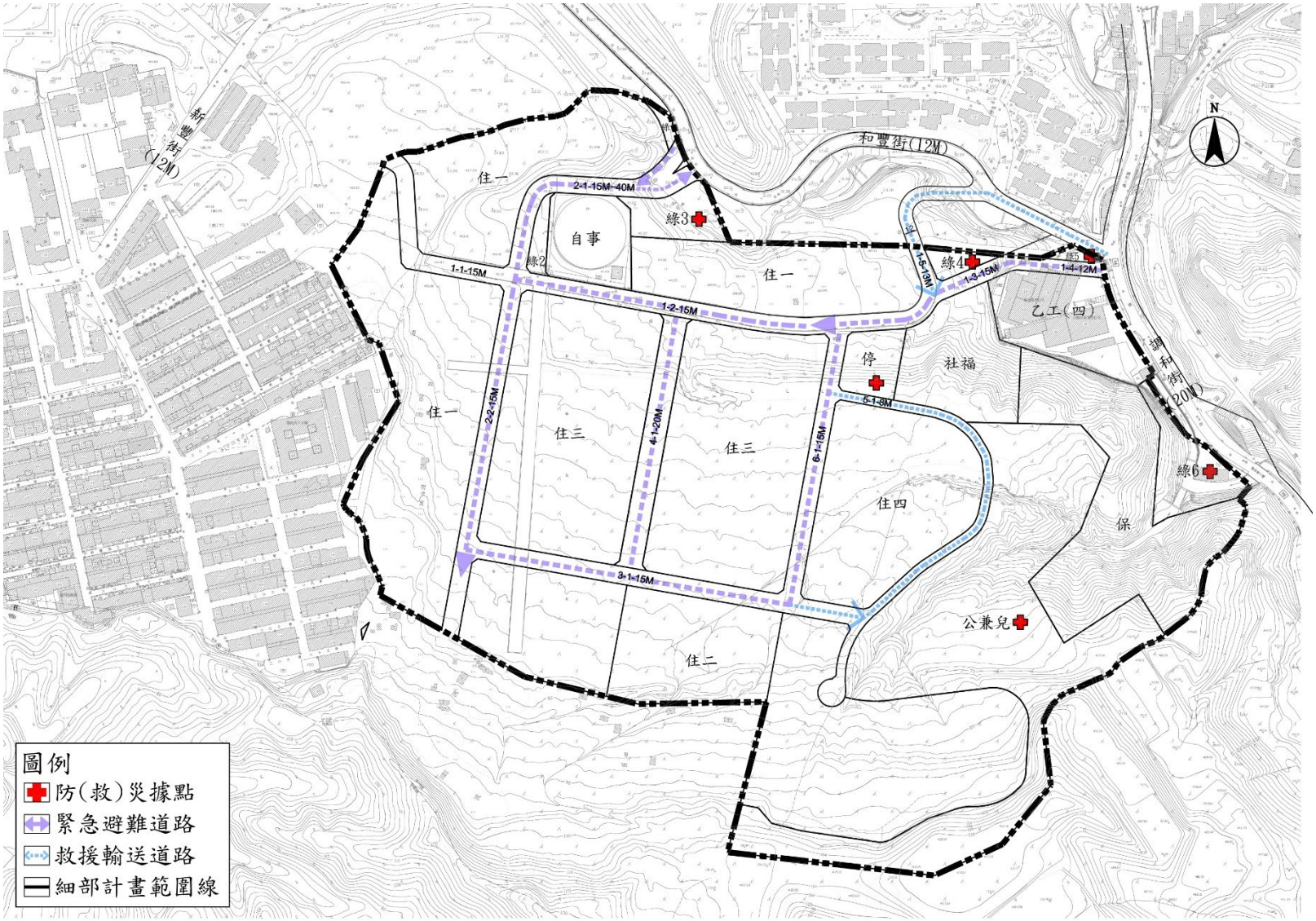


圖 6-6　本細部計畫都市防災系統示意圖

第七節　景觀計畫

本案以推動「里山共好」為核心理念，整合教育與自然環境功能，規劃供社區居民參與環境體驗之共享場域。藉由人與土地的互動，形塑城市中具療癒、生產與社會凝聚力的開放綠地，達成人與自然共生共榮之目標。

里山，係指位於都市邊緣與山林之間，為社區、農業與自然環境交織而成的複合地景。相較於完全原始的自然地區，里山反映人為適度介入下的自然管理成果，具備生物多樣性、生產與生活功能，為都市與自然過渡地帶中可持續利用之資源空間。

一、全區配置

全區景觀融合本地區里山田園風貌，在建築退縮空間透過住宅綠軸帶，與中央 20 公尺及 8 公尺綠廊、東側公園、綠地及周邊山林串聯，創造與自然和諧共生共榮的生活環境。全區喬木以臺灣原生種為配置原則，適宜搭配非原生種之季節性開花喬木、變葉喬木，灌木以誘花誘蝶及四季的變化為設計考量，並於人行步道及廣場空間適當留設基本安全照明，全區配置詳圖 6-6。



註：本圖為示意圖，應以後續審查圖說核准之內容為準。

圖 6-7　景觀配置示意圖

二、公園及綠地規劃

（一）東側公園規劃

東側公園規劃係依循基地現況地形與自然環境進行配置，避開保護區及地質敏感區，並以低度整地方式保留原始地貌與森林紋理。園區以無障礙步道串聯各主要空間，結合座椅、遮蔭設施及夜間照明等公共設施，提升整體使用的安全性、舒適性與便利性。整體設計兼顧自然保育、遊憩需求與景觀美學，塑造一座融合森林環境、社區生活與生態特色的現代里山公園。

本細部計畫擬於東側公園之適宜開發區內規劃兩處特色主題公園，分別為「探索活力公園」及「森林慢活公園」，東側公園規劃配置詳圖 6-7。

1. 探索活力公園

探索活力公園以「活力遊憩」為核心理念，規劃兼具遊憩、運動及休憩功能之開放空間，提供兒童、青少年、成人及高齡者等不同族群使用，並透過共融式空間配置，營造安全、友善且具互動性的公共活動環境。

公園配置兒童遊戲空間、多功能活動廣場、休憩設施及景觀綠地等機能，並規劃適當之座椅、遮蔭設施、照明、導引標示及友善公共服務設施，以提升公園整體使用品質。

各空間將透過無障礙步行系統串聯，形塑完整且連續之遊憩動線，提供居民日常休憩、運動及社區活動使用，營造兼具景觀、生態及公共服務功能之開放空間。

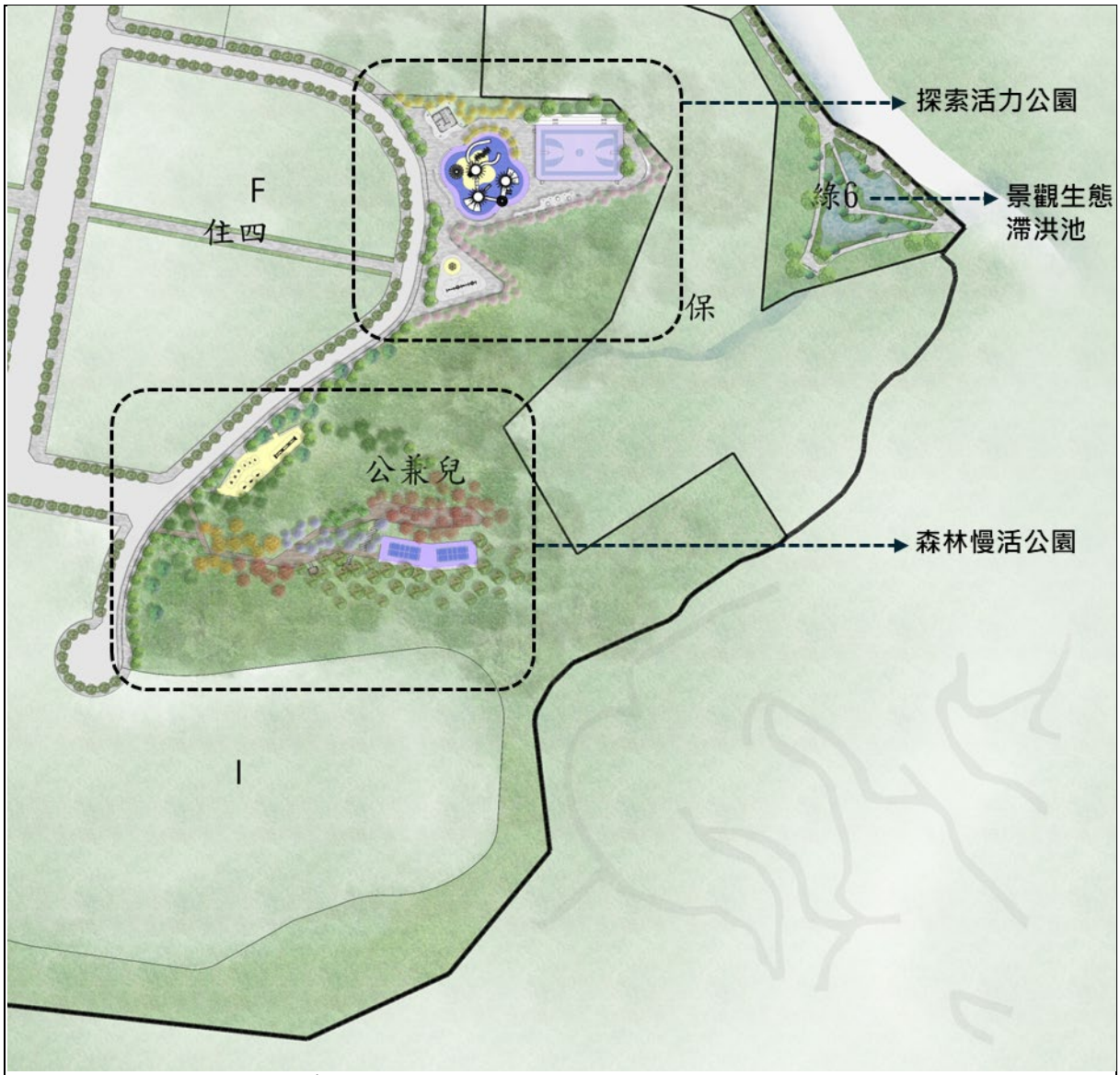
2. 森林慢活公園

森林慢活公園以「森林療癒」為核心，結合運動、休憩及自然體驗機能，提供各年齡層使用之戶外活動空間。

園區透過 8 公尺計畫道路銜接林間步道系統，步道配置順應現況地形條件，採低度開發原則整合環境資源，串聯健身設施、草坡空間、休憩平台及羽球活動場域，形塑連續且完整之遊憩動

線系統。沿線並規劃適當之照明設施與休憩節點，以提升夜間使用安全性與空間舒適性。

本公園透過自然地景與多元活動空間之整合配置，提供日常運動、休閒及社區活動使用需求，並作為串聯周邊綠地系統之開放空間節點，以提升整體綠網連結性與環境品質。



註：本圖為示意圖，應以後續審查圖說核准之內容為準。

圖 6-8　東側公園規劃配置示意圖

（二）綠地及滯洪池規劃

本案綠地規劃以「自然永續、休憩共融」為核心理念，透過層次分明的植栽配置與友善動線設計，營造舒適宜人的綠色空間。整體綠地規劃以開放草坪、多樣喬灌木與地被植物結合雨水滲透及景觀滯洪池設計，強化微氣候調節與生物多樣性，並營造親近自然的休憩環境，促進人與自然的和諧共存，綠地及滯洪池規劃詳圖 6-9。



註：本圖為示意圖，應以後續審查圖說核准之內容為準。

圖 6-9　綠地及滯洪池配置示意圖

三、街道規劃

街道景觀配合道路規劃、管溝及建築退縮，劃分適宜的動線、綠化、廣場空間，各道路規劃原則說明如下：

（一）計畫道路

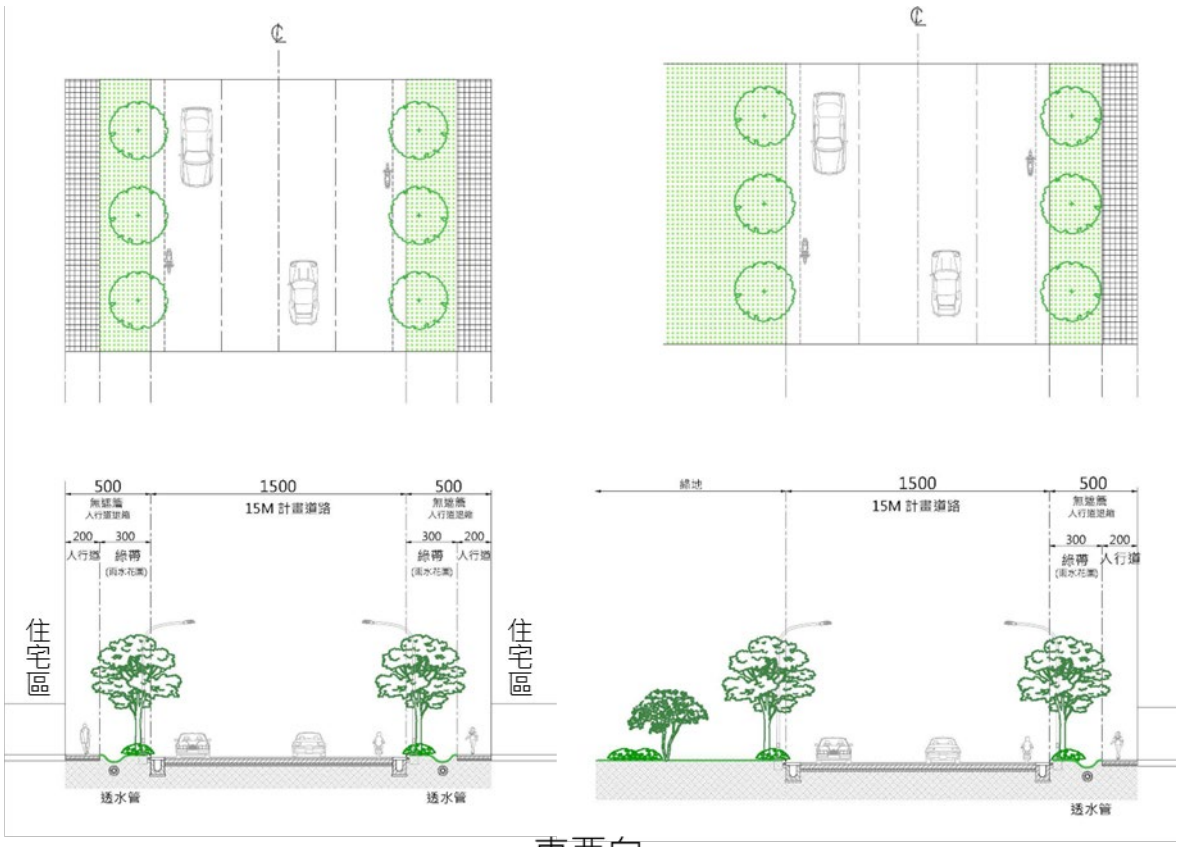
本細部計畫之計畫道路除依照都市設計規定道路退縮外，並應於人行空間側設置草溝、雨水花園等低衝擊綠化開發設施，詳圖 6-9 至圖 6-10。

（二）中央綠廊

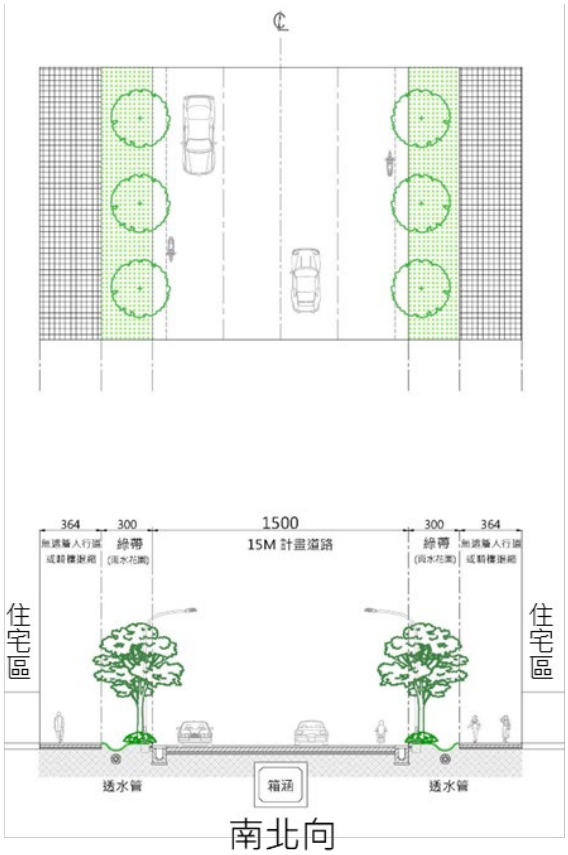
本細部計畫規劃中央 20 公尺綠廊道，道路側綠化空間內應設置草溝、雨水花園等低衝擊開發設施，並適當留設小型休憩空間及街道家具為原則，詳圖 6-10。

（三）廣場公共開放空間

於計畫道路相交之街角及 20M 綠廊街廓街角接處留設半徑 30M 以上廣場空間，形成街角廣場。

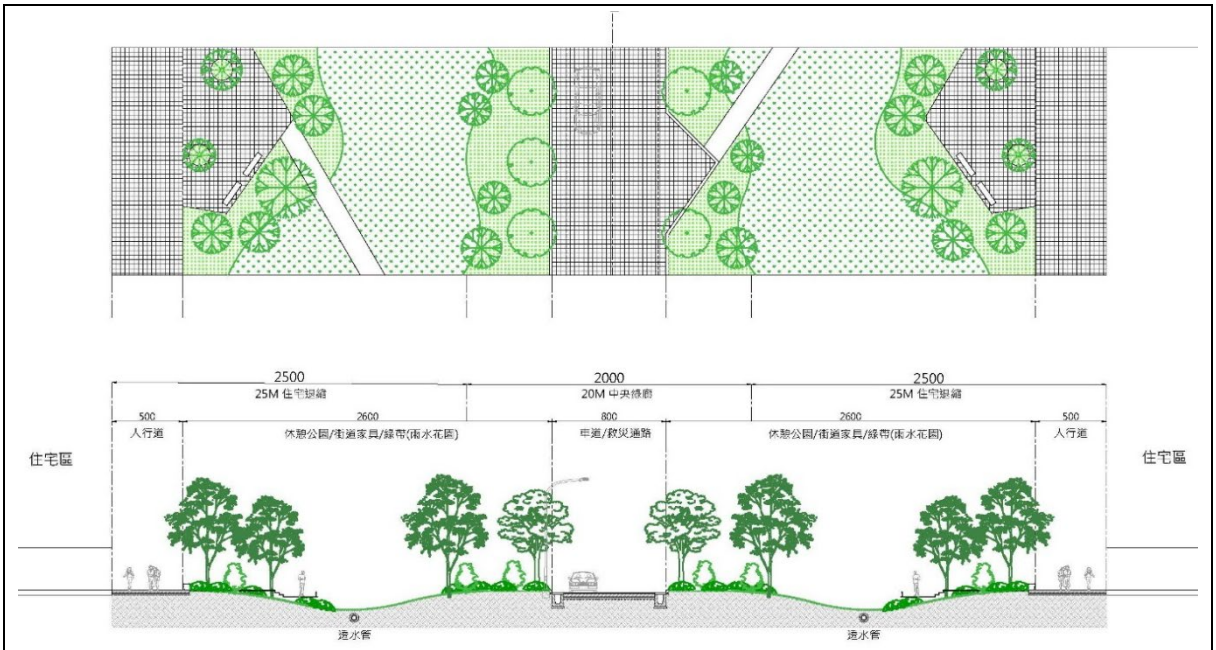


東西向

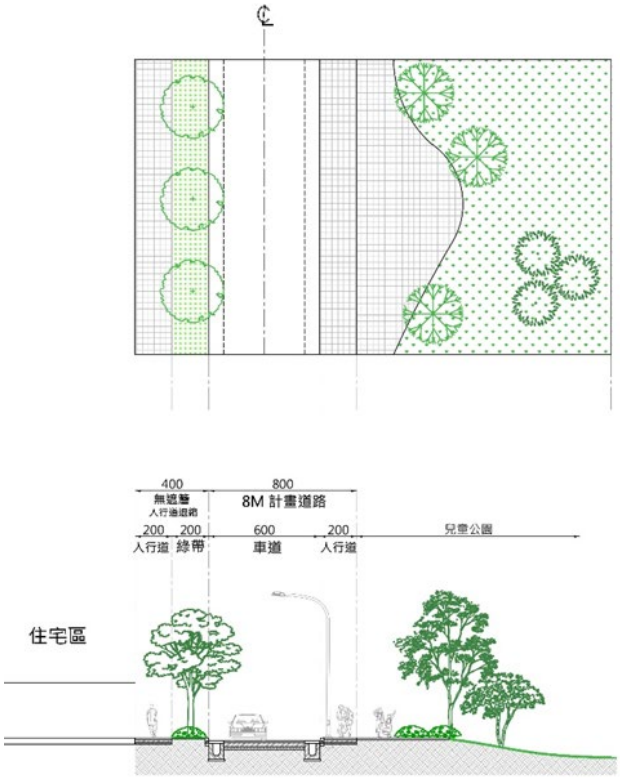


南北向

圖 6-10　15 公尺計畫道路街道規劃配置示意圖



20 公尺綠廊



8 公尺計畫道路

圖 6-11　20 公尺綠廊、8 公尺計畫道路街道規劃配置示意圖

第八節　土地使用分區管制要點

第一章　總則

第一條：本要點依據都市計畫法第二十二條及同法臺灣省施行細則第三十五條規定訂定之。

第二條：本細部計畫區劃定下列分區及公共設施用地：

一、住宅區

(一)第一種住宅區(街廓 A、B、C)

(二)第二種住宅區(街廓 G、H、I)

(三)第三種住宅區(街廓 D、E)

(四)第四種住宅區(街廓 F)

二、乙種工業區

三、保護區

四、公共設施用地

(一)自來水事業用地

(二)社會福利設施用地

(三)停車場用地

(四)公園兼兒童遊樂場用地

(五)綠地用地

(六)綠園道用地

(七)道路用地

第二章　住宅區

第三條：住宅區容許使用規定如下：

一、第一種住宅區(除街廓 B)、第二種住宅區、第三種住宅區、第四種住宅區依「都市計畫法臺灣省施行細則」住宅區規定辦理。

二、第一種住宅區(街廓 B)臨計畫道路側及第一種住宅區(街廓 C)、第三種住宅區、第四種住宅區之街廓東西臨 15 公尺道路側之建築物地面層應作地區性之零售業及服務業使用，詳附圖 4。

三、第一種住宅區(街廓 B)之建築物除地面層外，第二層至第三層得作地區性零售業及服務業使用。

第四條：住宅區內建築物之使用強度不得大於下列規定：

使用分區	建蔽率	容積率
第一種住宅區(街廓 A、C)	50%	160%
第一種住宅區(街廓 B)	60%	160%
第二種住宅區(街廓 G、H、I)	50%	180%
第三種住宅區(街廓 D、E)	50%	200%
第四種住宅區(街廓 F)	50%	250%

第三章　乙種工業區

第五條：乙種工業區容許使用依「都市計畫法臺灣省施行細則」乙種工業區規定辦理。

第六條：乙種工業區內建築物之使用強度不得大於下列規定：

使用分區	建蔽率	容積率
乙種工業區	70%	210%

第四章　公共設施

第七條：公共設施用地內建築物之使用強度不得大於下列規定：

使用分區	建蔽率	容積率
自來水事業用地	40%	120%
社會福利設施用地	50%	250%
停車場用地	依「都市計畫法臺灣省施行細則」規定辦理	
公園兼兒童遊樂場用地	15%	30%

社會福利設施用地係供興辦社會住宅使用，並得依住宅法第 33 條相關規定辦理。

第五章　都市設計

第八條：本細部計畫區建築基地之退縮原則如下：

一、住宅區

(一)退縮空間與人行道留設應依附圖 2 規定辦理，另騎樓設置構造規範依附圖 3 及「基隆市都市計畫區騎樓設置標準」第三條規定設置。

(二)鄰學校用地之街廓應配合建築退縮留設人行通道以確保行人動線之公共連通性與安全性，詳附圖 6 規定辦理。

二、乙種工業區

乙種工業區建築基地臨接計畫道路者，應依計畫道路寬度退縮建築，其中計畫道路寬度未達 20 公尺者，應退縮建築 5 公尺;計畫道路寬度達 20 公尺以上者，應退縮建築 6 公尺。基地如有設置圍牆之必要，圍牆應自計畫道路境界線退縮 5 公尺設置。

三、公共設施用地

公共設施用地應自計畫道路境界線設置 5 公尺無遮簷人行道。

四、建築基地依本要點規定無法留設退縮空間之情形時，開發者得研議替代方案提請都市設計審議委員會審議通過後執行。

五、建築退縮範圍部分得設置綠籬、植栽綠美化，不得設置構造物(包含地上及地下)。

第九條：本細部計畫區之開放空間規定如下：

一、指定留設之公共開放空間，其位置及規模如附圖 5 所示。

二、建築基地內之法定空地應留設二分之一以上種植花草樹木。

三、指定留設之公共開放空間不得額外申請開放空間獎勵。

第十條：本細部計畫區之人行空橋及地面層通道規定如下：

一、人行空橋及地面層通道係為銜接住宅區、商業機能空間與公園綠地之公共通行系統，為確保各區間空間之整合與使用便利，建築基地應預為留設供通道銜接之空間，以確保都市整體動線之連續與公共開放空間之整合，其具體位置配置詳附圖 6。

二、人行空橋及地下道設置應兼具人行與商業活動延續及都市防救災功能，並設置對外開放之出入口，避免以實體牆面阻隔人與活動之聯繫。

三、依本細部計畫區設置之建築退縮、地面層通道、人行空橋得計入法定空地，並全日開放供公眾通行。

四、人行空橋設置淨寬須達 4 公尺以上，避免以實體牆面區隔；若設置頂蓋型空橋，淨高須達 3 公尺以上；設置於車行道路上方，橋下淨高須達 4.6 公尺以上。

五、人行空橋設置申請應經都市設計審議委員會審議通過，並取得道路主管機關同意後，始得依相關審查單位之規範辦理。

第十一條：未來開發建築須經「基隆市都市設計審議委員會」審議通過後始得核發建造執照，相關都市設計準則分述如下：

一、大街廓整體規劃

全區採大街廓方式開發，藉由建蔽率與容積率調控，創造大面積且連續的地面開放空間。開放空間應作為核心節點，與綠園道及退縮綠帶無縫連接，強化全區空間連貫性。

二、綠帶退縮與串聯

(一)計畫區公共開放空間應配合土地使用分區管制要點退縮與公共開放空間設置。

(二)公共開放空間與人行道應建構東西向與南北向的連續系統，成為聯繫內外生態棲地的主要綠色廊道。

(三)植栽綠化應盡量配合原地形地貌設置。

(四)中央 20 公尺綠園道用地除中央設置留設 8 公尺通道作為緊急救災動線外，通道兩側 6 公尺範圍以綠帶、植栽設計綠美化，詳附圖 7。

(五)住宅區(街廓 D、E)臨接綠園道用地側之 25 公尺建築退縮範圍，須延伸 20 公尺作為休憩公園與景觀綠帶作為公共開放空間提供公眾使用，另留設 5 公尺人行通道於建築物側提供行人穿越，詳附圖 7。

三、雨水花園與透水設計

全區於公共退縮帶及人行道範圍複合設置雨水花園，利用植栽與下凹式綠地設計滯留、過濾與滲透地表逕流，強化基地保水與水循環功能。

四、街角廣場設計

(一)計畫區於特定處留設 200 平方公尺以上之街角廣場以營造整體都市意象與美觀，並提供緊急避難之集合地點，詳附圖 5。

(二)經都市設計審議通過者，得設置以不妨礙人車視線與動線之公共藝術品與街道傢具。

五、法定空地集中留設

住宅區基地內之法定空地宜集中留設，並予以植栽綠化。

六、退縮空間綠化

沿計畫道路退縮空間應以複層植栽設計為原則，利用不同花期植物營造四季景緻。喬木應留設樹穴淨深及淨寬達 1.5 公尺。

七、植栽計畫

優先選用原生性植物，並以常綠型植栽為主，避免落葉型植栽，以利環境維護管理。

八、街道傢具

應考量行人需要設置(如盆栽、垃圾桶、座椅、照明設備、候車亭、路阻等)。其材料、色彩、尺度需進行整體設計，與街道景觀相調和。

第十二條：本細部計畫區內建築設計應配合退縮空間與基地環境特色，創造舒適人行尺度。

一、建築配置應順應地形

建築配置應考量基地地勢，符合水土保持與山坡地規範，並盡量順應坡地採階梯式退縮配置。

二、退縮空間整合

建築基地應配合土地使用分區管制要點退縮，其退縮空間、植栽及鋪面設計，應與臨接道路及鄰近街廓整體考量，創造連續的人行動線系統。另配合土地使用分區管制要點退縮之開放空間不得額外申請開放空間獎勵。

三、天際線美化

建築物頂層、屋頂突出物及屋脊裝飾物應配合建築本體及周邊環境予以美化。經都市設計審議通過後得設置屋脊裝飾物以塑造整體天際線風貌。

四、建築棟距

建築物配置應保持 8 公尺以上棟距，避免大型量體造成壓迫感。

五、人行步道設置

(一)建築退縮空間之人行道，其鋪面交接處應予順平，街角處須與計畫道路人行道接合。鋪面宜採透水、防滑材料，並落實無障礙設計。

(二)人行道設置依附圖 2 留設，人行道須保留淨寬達 2 公尺以上，靠道路側以景觀植栽結合。

(三)人行道側之景觀植栽以單排喬木配合矮灌木為主，喬木樹穴需保留淨寬、淨深達 1.5 公尺以上。

六、地面層商業活絡

為服務地區生活需求，面臨 15 公尺道路之住宅區地面層，應配合土地使用分區管制要點於退縮空間側設置地區性零售及服務業。

七、圍牆設計

建築基地若需設置圍牆，應考量開放空間及商業行為連通性，保留適當穿透性與可及性，並配合植栽美化方式處理。

第十三條：本細部計畫區採立體化人車分離系統，確保行人安全與舒適便捷的移動環境。

一、人本優先系統

(一)建築平台人行層

主要人行活動設置於建築平台層之上，形成連續串聯路徑並提供休憩節點。

(二)空中步行網絡

依土地使用分區管制要點設置人行空橋串聯各街廓建築平台與公共設施用地。連通道設計應於地面層或車行道路上方，並結合遮陽避雨及防災功能，避免實體牆面阻隔，形成便捷的空中網絡並全日開放供公眾通行。

(三)地面分隔式人行道

道路外側以景觀植栽結合依附圖 2 留設無遮簷人行道，阻隔車流以提供安全徒步空間。

二、車輛分離系統

(一)車行空間配置

所有車輛動線（包含服務性車道）配置於建築平台下部或地下層，避免與主要人行平台交叉。

(二)停車空間美化

地面層停車場與開放空間之間應利用植栽加以美化。

(三)緊急動線

建築基地內應考慮可提供緊急救難車輛通達處。

第十四條：本細部計畫區之防救災規劃應結合景觀設計。

一、防救災規劃

(一)避難空間

各街廓皆應依土地使用分區管制要點保留開放空間並於街角留設 200 平方公尺以上之街角廣場作為臨時避難集合點，確保可透過人行連通道快速聯繫周邊開放空間，以利救災物資集結與人員疏散。

(二)緊急救援動線

本細部計畫區主要以 15 公尺環狀道路，提供救災車輛可快速連接至各區域出入口；另於中央 20 公尺綠園道用地留設 8 公尺通道作為緊急救災動線，連接主要避難節點，確保救災車輛通行順暢。

二、管線與設施規劃

(一)公共管線地下化

全區公共服務管線（電力、電信、瓦斯等）原則採地下化或整合隱藏於景觀設施。

(二)綜合治水系統

全區排水以涵管妥善規劃地下化管線，確保排水能力。妥善規劃設置區內滯洪池，並與景觀設計合併，具美觀且有效分散、延滯地表逕流及強化防洪功能。另全區退縮帶以雨水花園做地表逕流設計，強化基地保水與水循環功能。

第十五條：本章節都市設計原則性之規定，倘產生執行疑義者，經都市設計審議通過後，不在此限。

第六章　獎勵措施

第十六條：本細部計畫區之獎勵措施如下：

一、有關設置公共開放空間獎勵部分依內政部訂定「建築技術規則」之「實施都市計畫地區建築基地綜合設計」專章規定辦理。

二、本細部計畫未規定之獎勵事項，悉依中央及基隆市現行相關法令及全市性獎勵規定辦理。

第七章　容積移轉

第十七條：本細部計畫區之容積移轉規定如下：

一、本細部計畫區之建築基地申請容積移轉依「都市計畫容積移轉實施辦法」及「基隆市都市計畫容積移轉審查許可自治條例」規定辦理，以 40%為上限。

二、本細部計畫區之建築基地申請容積移轉、其他容積獎勵之總容積不得超過各該建築基地法定容積之 50%。

第八章　開挖率

第十八條：本細部計畫區內各建築基地地下層開挖規定如下：

一、開挖率應依建築技術規則第 267 條規定檢討。

二、如建築開發因高度設計另有需求，開挖規範可依「基隆市山坡地建築基地可開發範圍內建築物高度免受建築技術規則建築設計施工編第 268 條限制審查補充說明」規定檢討。

三、建築退縮範圍內不得開挖，且不得設置構造物(包含地上及地下)。

四、地下室開挖範圍上方如有植栽需至少覆土 2 公尺。

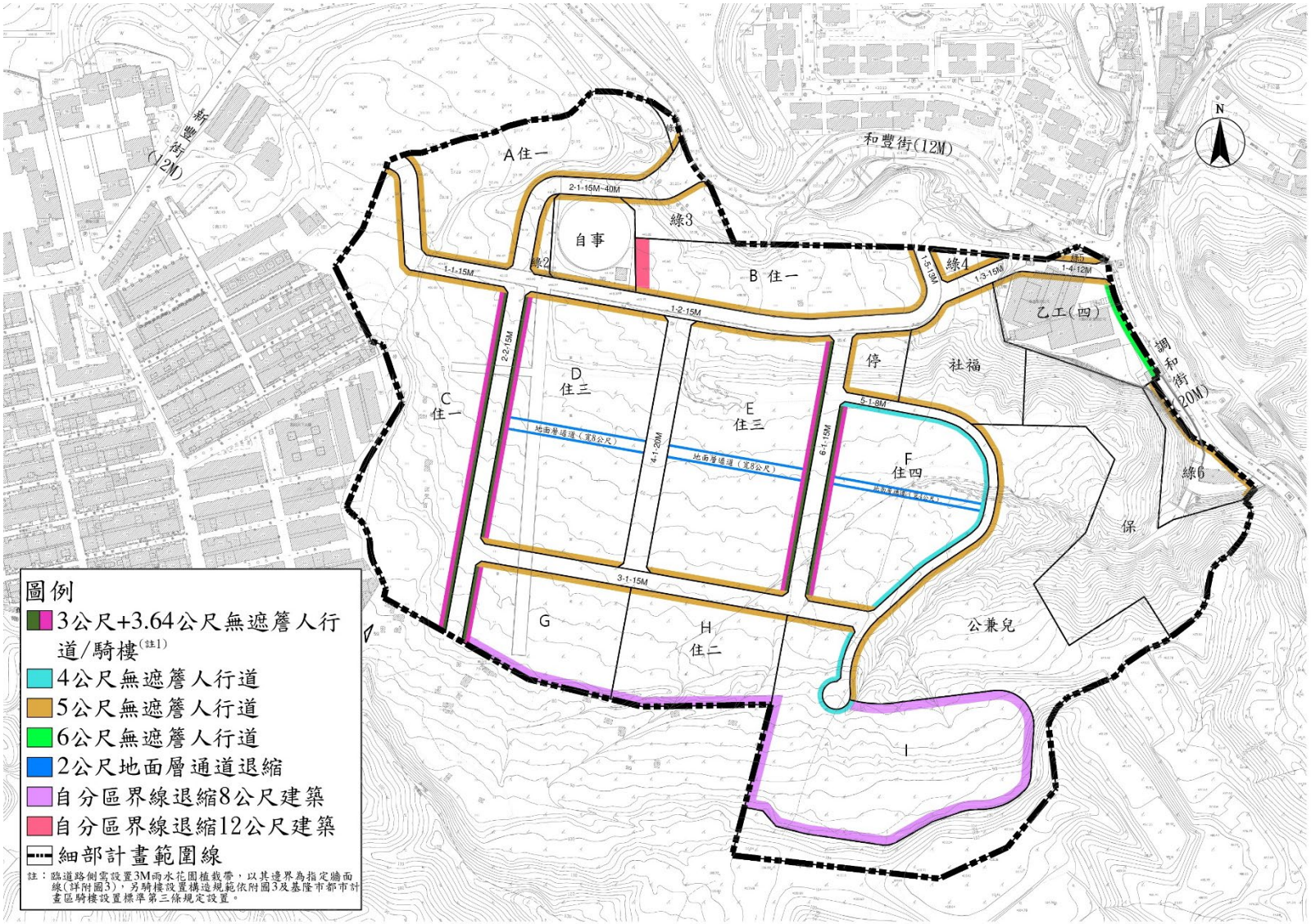
第九章　其他

第十九條：各土地使用分區內有關使用項目之執行疑義解釋，由基隆市都市計畫委員會審定。

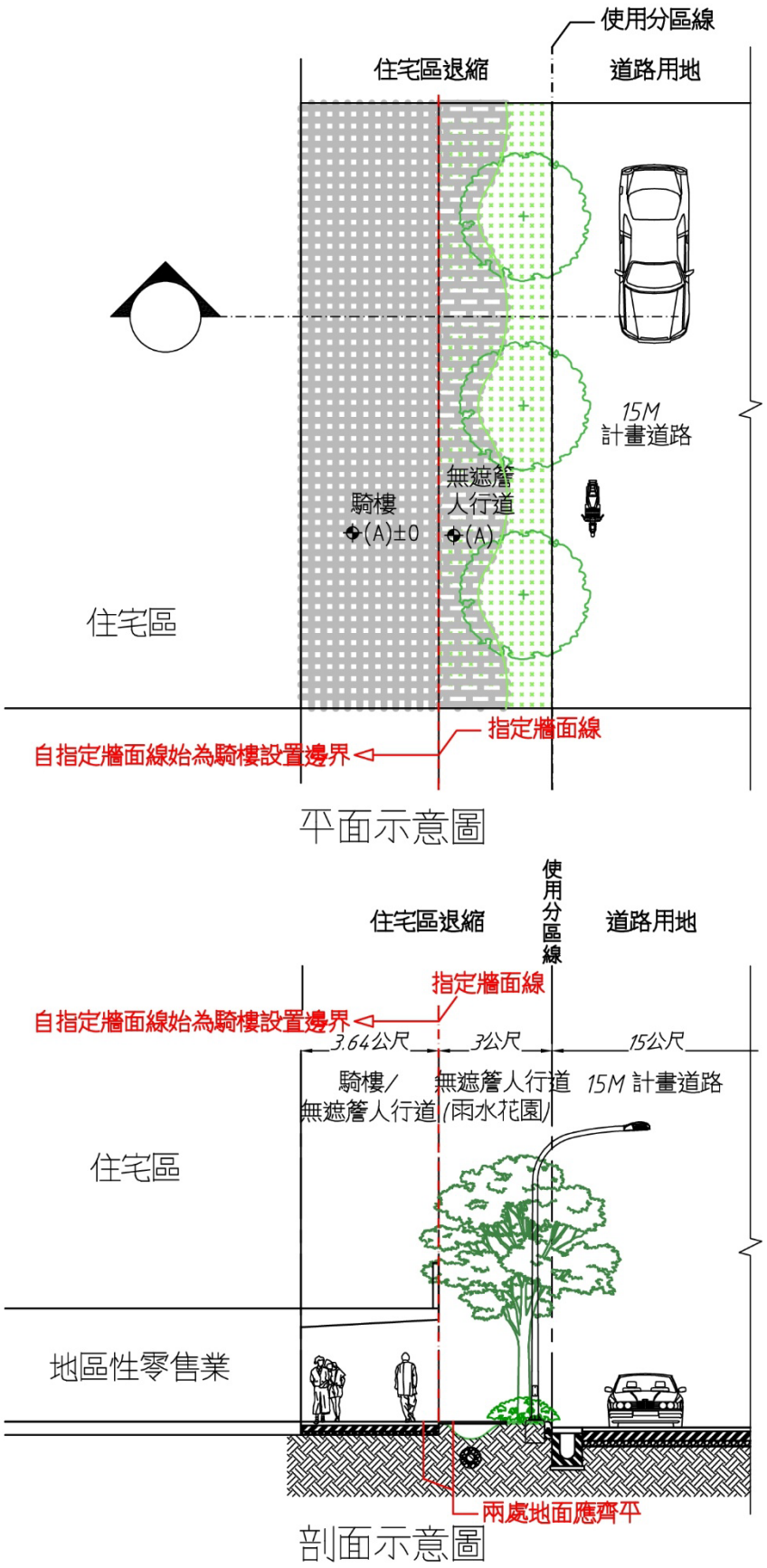
第二十條：本細部計畫區內土地及建築物之使用應依本要點之規定辦理，未規定者依「都市計畫法臺灣省施行細則」及其他有關法令規定辦理。



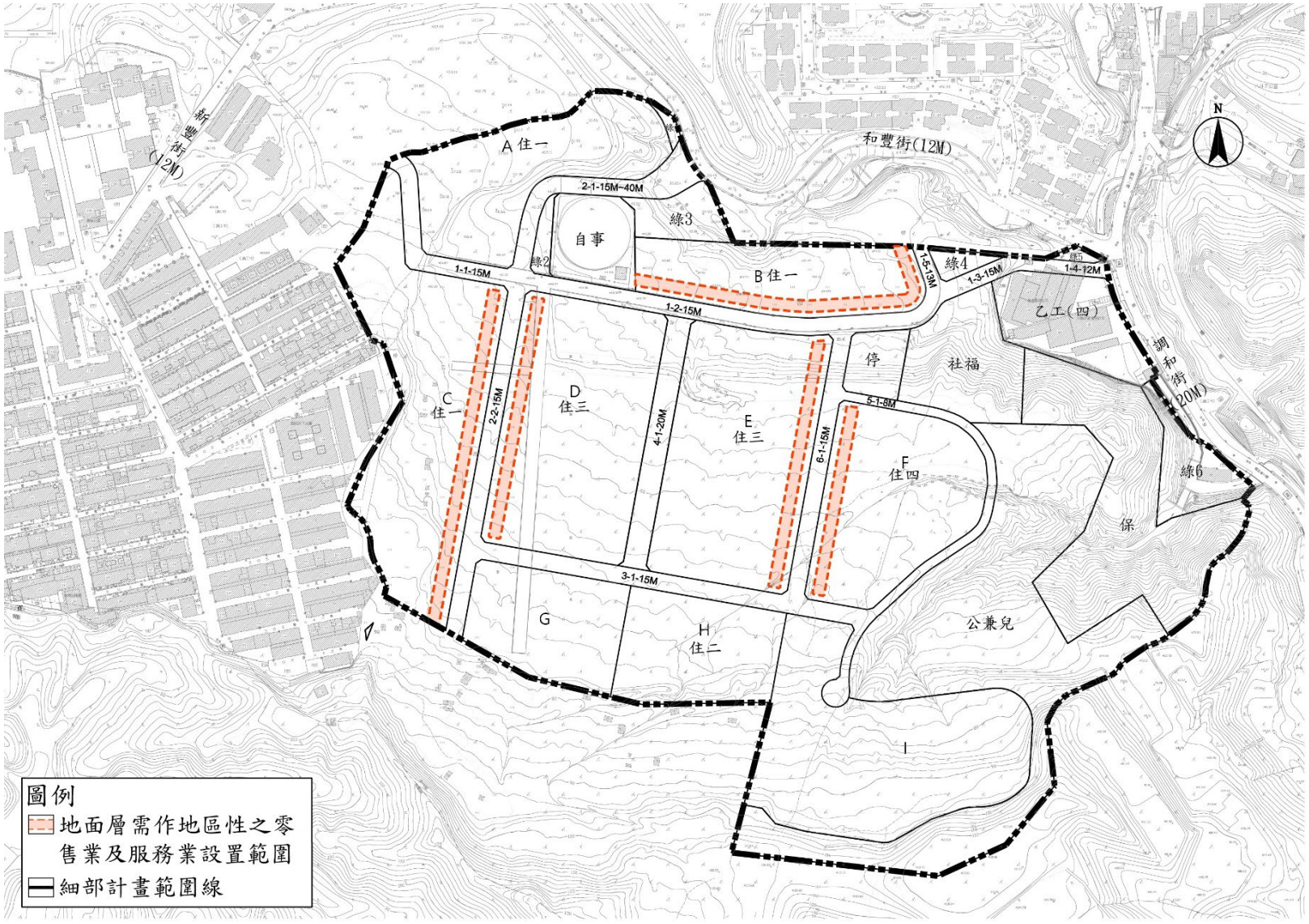
附圖 1　計畫區街廓編號示意圖



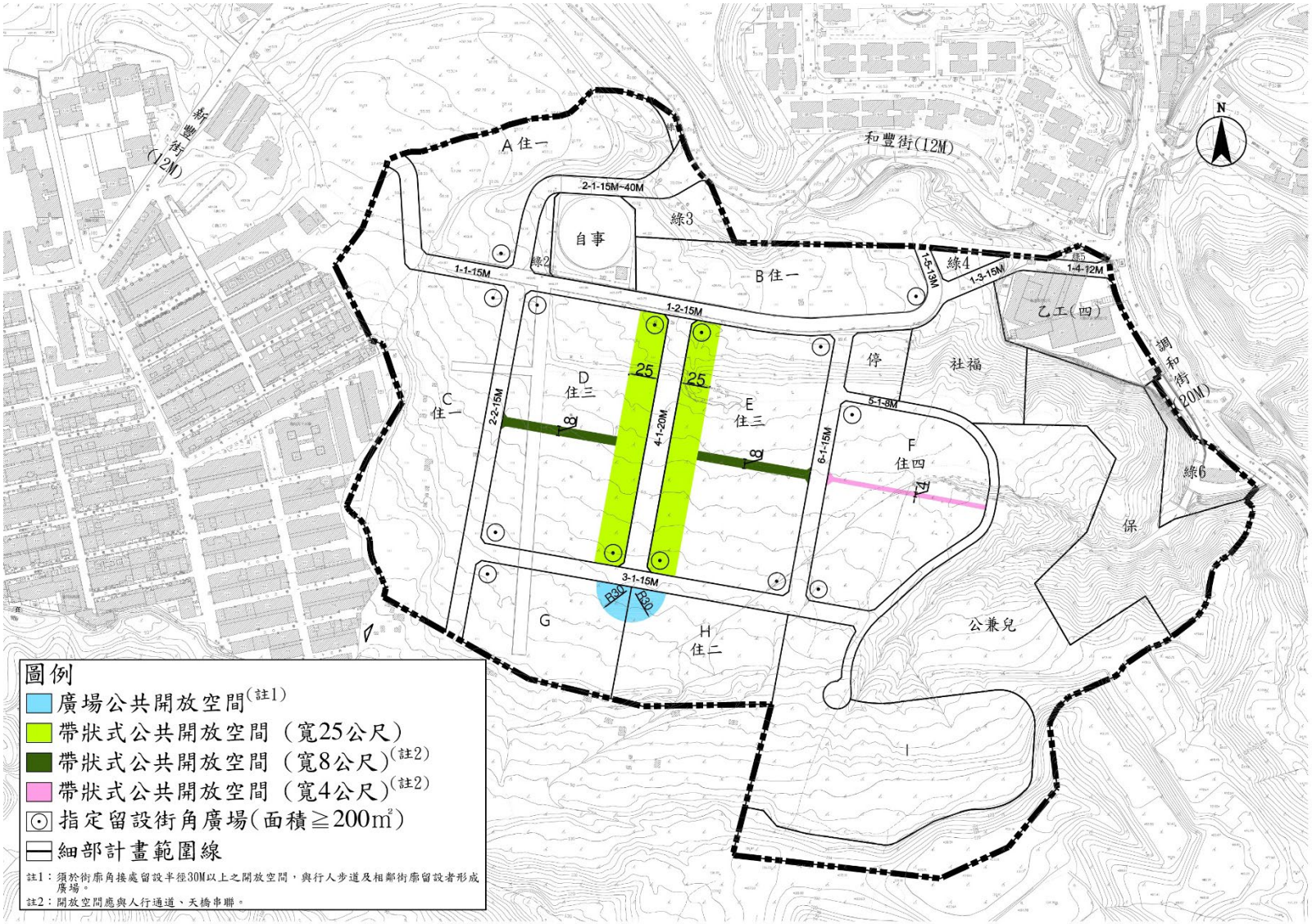
附圖 2　計畫區建築退縮示意圖



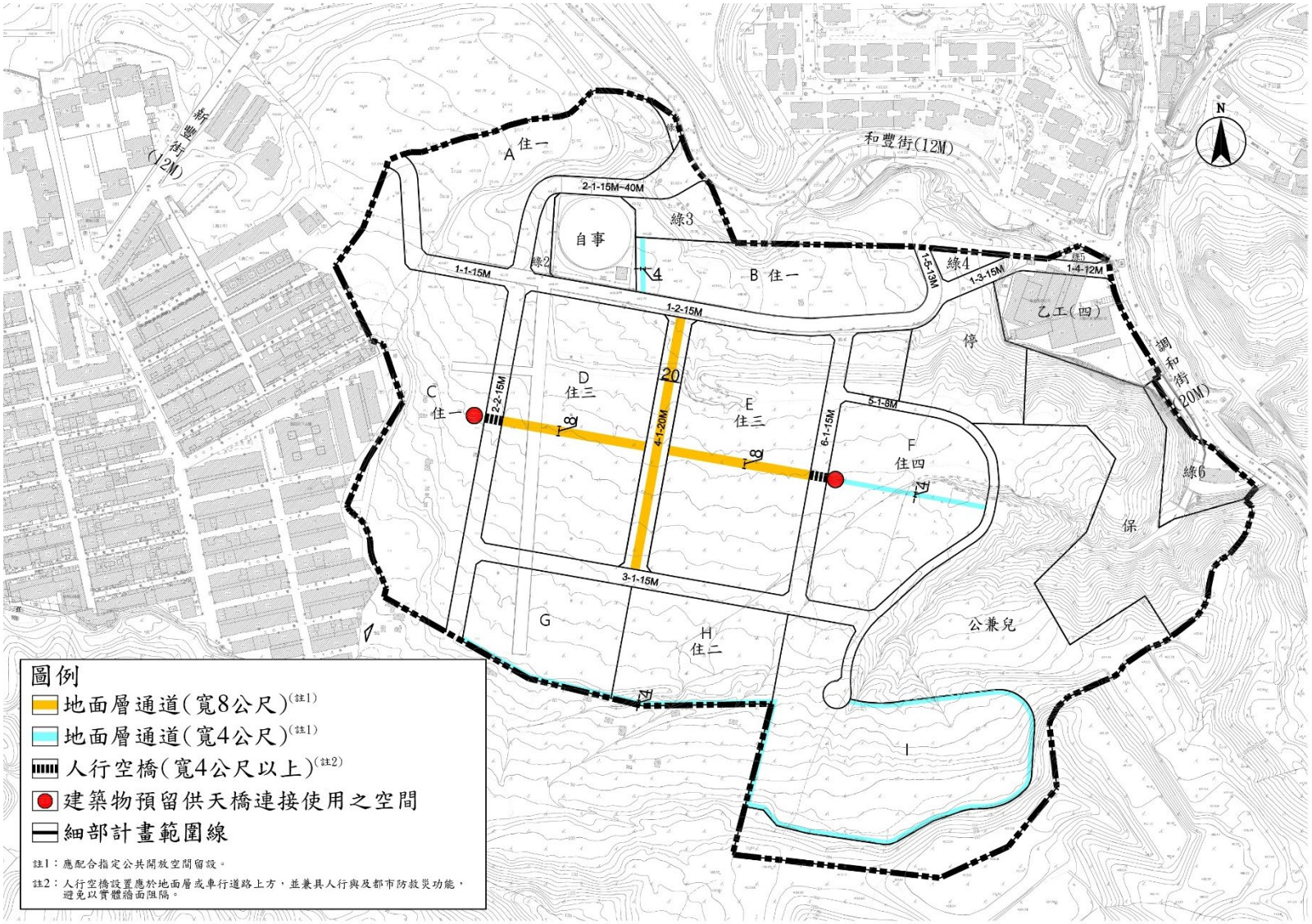
附圖 3　騎樓設置構造規範示意圖



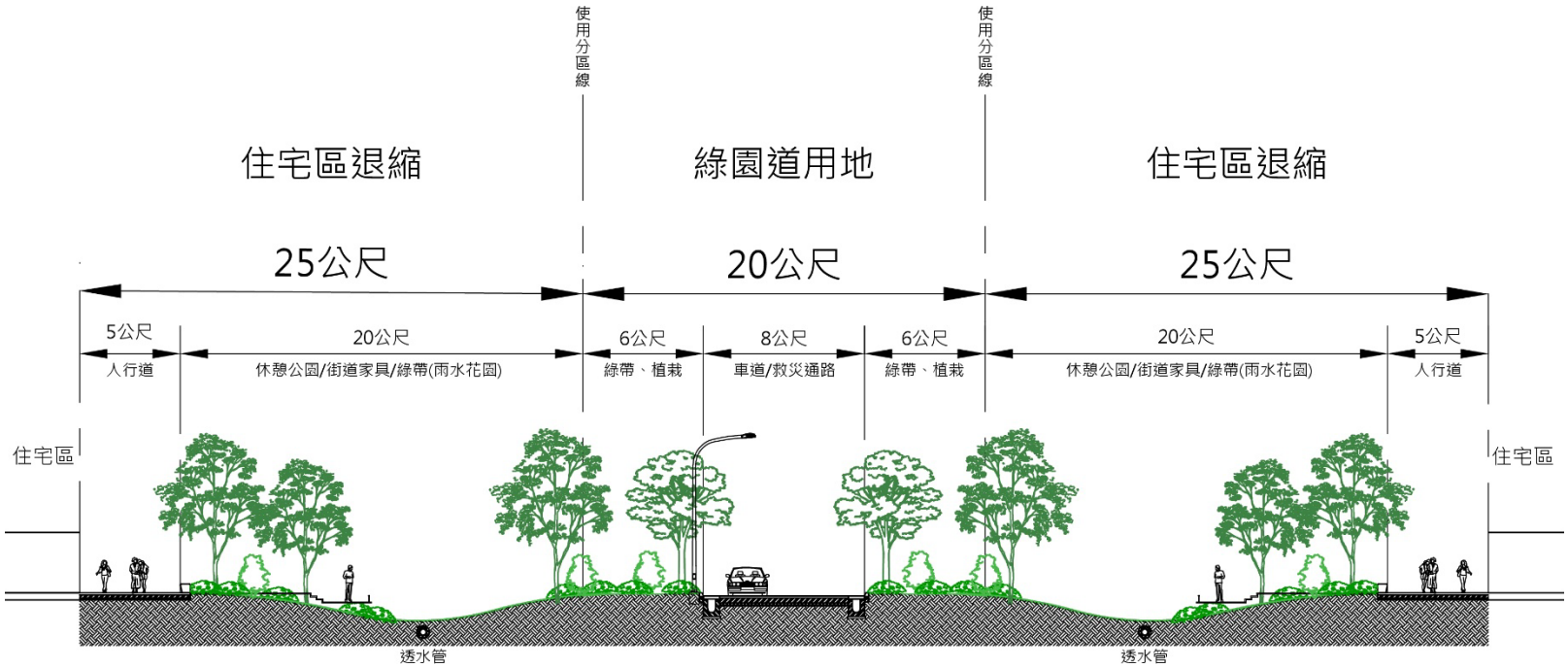
附圖 4　計畫區地面層地區性零售業及服務業設置範圍示意圖



附圖 5　計畫區指定留設公共開放空間示意圖



附圖 6　計畫區地面層通道、天橋位置示意圖



附圖 7　計畫區 20 公尺中央綠廊規劃配置示意圖

第七章　回饋計畫

本案為符合計畫人口居住之樓地板面積，爰重新檢討住宅區之使用強度。為因應計畫區人口發展及整體開發需求，調整住宅區使用強度，住宅區樓地板面積由現行 279,400 平方公尺增加至 348,159 平方公尺，檢討後計畫區人口達 6,963 人，符合計畫人口設定。考量使用強度提升所衍生之都市機能需求，爰透過回饋相關公共設施項目，提升整體居住環境品質，使本細部計畫區之發展得與周邊都市發展計畫相互配合。

本案回饋事項係配合細部計畫變更所訂定之公益性回饋，相關回饋事項說明如下，其所涉費用繳納、公共設施開闢及其他應辦理事項，應由申請人依本細部計畫規定自行負擔及辦理，不納入後續市地重劃共同負擔項目。

申請人應於本細部計畫案經基隆市都市計畫委員會審議通過後、都市計畫發布實施前，與基隆市政府簽訂協議書；回饋計畫之項目、內容、執行方式、辦理期程及相關權利義務事項，應於協議書中明定，並納入細部計畫書，據以辦理後續回饋事項。

第一節　計畫範圍內回饋計畫

一、公共設施維護管理費用

為確保本細部計畫區公共設施於開發完成後具備長期穩定之服務水準與使用機能，並維持整體環境品質與公共設施效益之永續性，申請人將配合計畫開發強度及人口引入所衍生之公共設施使用需求，提列公共設施維護管理費用，作為計畫區內道路、公園、綠地及其他公共設施後續維護管理費用，因基隆未訂定相關市地重劃維護管理費用規定，故參考「新竹市自辦土地重劃區管理維護自治條例」第 3 條規定，按重劃工程費用一定比例計算；本案目前估算重劃工程費用約為 15.23 億元，以 3%估算，應提列公共設施管理維護費約新臺幣 4,570 萬元，有關公共設施維護管理費用實際金額、回饋時程、雙方權利義務等細節，於都市計畫發布實施前另簽訂協議書予以規範。

表 7-1 公共設施維護管理費用計算參考表

公共設施維護管理費用計算方式	重劃工程費用	收費比例
	5,000 萬元以下	6%
	5,000 萬元至 1 億元	5%
	1 億元至 1.5 億元	4%
	1.5 億元以上	3%
管理維護項目	1.道路、溝渠、橋樑之加強及改善工程。 2.雨水、污水下水道設施等改善工程。 3.人行道、路樹、路燈、號誌、綠化等道路附屬工程。 4.兒童遊樂場、鄰里公園、廣場、綠地、停車場等公共設施。 5.社區環境清潔維護。 6.其他與自辦市地重劃區相關之管理維護費用。	
計算說明	依重劃工程費規模適用級距費率計算，依上述級距表，本案重劃費用約為 15 億，故以 3%計算。	
重劃工程費用(元)	1,523,185,356	
繳納比例(%)	3%	
應繳回饋金額(元)	45,695,561	

備註：參考「新竹市自辦土地重劃區管理維護自治條例」第 3 條及第 5 條規定。

二、公園兼兒童遊樂場用地增加設施配置

本案範圍內之公園兼兒童遊樂場用地除市地重劃應負擔之設施，申請人將額外增設相關遊憩設施，以提升公園之整體服務功能與市民居住環境品質，有關公園兼兒童遊樂場用地增加設施配置之回饋內容、時程、雙方權利義務等細節，於都市計畫發布實施前另簽訂協議書予以規範。

三、劃設社會福利設施用地

依行政院 115 年 3 月 16 日核定之「整體開發地區社會住宅土地規劃及取得實施方案」規定，整體開發地區辦理區段徵收或市地重劃時，必須保留 3%土地面積供社會住宅使用，本案依規定劃設 0.908 公頃社會福利設施用地，以供未來社會住宅及相關公益服務使用。另社會福利設施用地非屬市地重劃共同負擔項目，其後續取得及開發，應由需地機關依權責辦理土地取得及開發事宜。

第二節　計畫範圍外回饋計畫

一、協助開闢計畫範圍外北側公共設施用地

本案為強化對都市整體發展及公共利益的貢獻，俟基隆市政府取得土地產權後，申請人將協助開闢計畫範圍外北側之公園兼兒童遊樂場用地及道路用地（興闢橋梁），並規劃為地景公園，設計保有原自然資源與地貌條件，致力打造一處結合環境教育與社區休憩功能、具在地特色與生態價值的永續綠地，有關協助開闢計畫範圍外北側園兼兒童遊樂場用地及道路用地（興闢橋梁）之回饋內容、時程、雙方權利義務等細節，於都市計畫發布實施前另簽訂協議書予以規範。

二、協助開闢西北側計畫範圍外連接新豐街之道路

本案為強化區域交通系統的連貫性，俟基隆市政府得取得該道路所涉及之土地產權或使用同意，申請人將配合協助辦理後續的開闢工程事宜，以提升區域的整體交通機能、出入動線效率及公共服務功能，有關協助開闢西北側計畫範圍外連接新豐街之道路(開闢面積約 1,716 平方公尺）之道路開闢工程費用、回饋時程、雙方權利義務等細節，於都市計畫發布實施前另簽訂協議書予以規範。

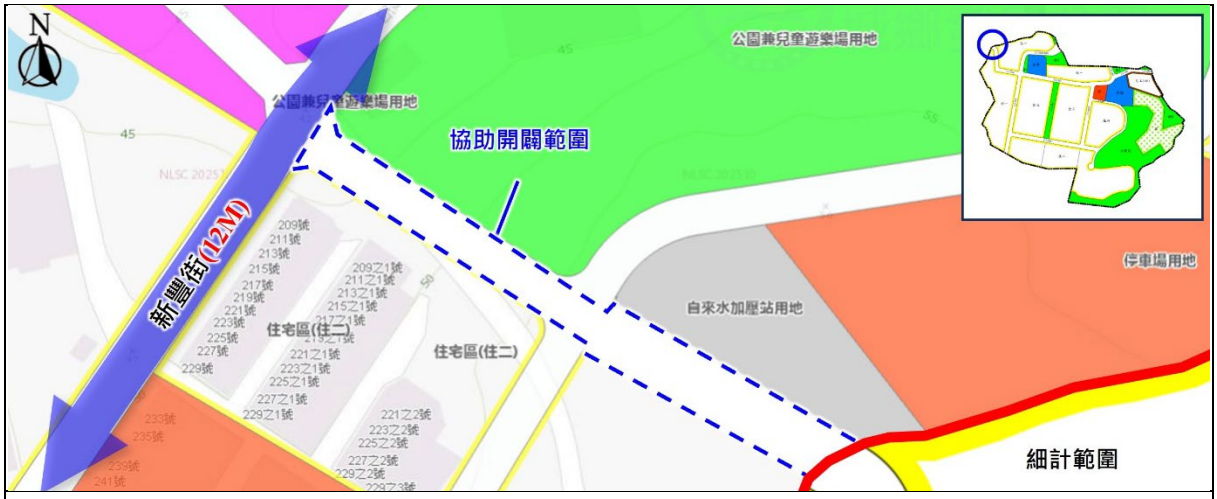


圖 7-1　西北側道路協助開闢範圍示意圖

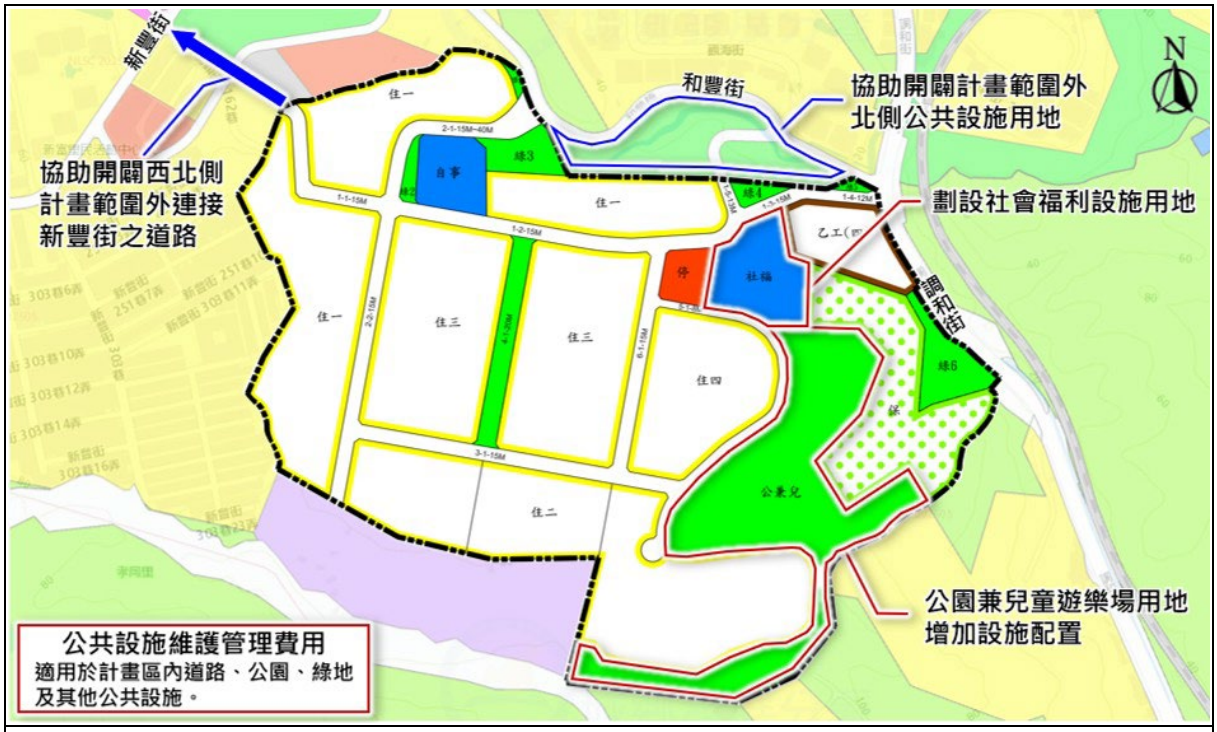


圖 7-2　回饋計畫範圍示意圖

第八章　事業及財務計畫

第一節　開發方式

以自辦市地重劃方式開發，提供公共設施用地之土地予基隆市政府，並負擔各項公共設施之建設費用（社會福利設施用地及自來水事業用地除外）。

一、市地重劃範圍

市地重劃範圍以細部計畫區內都市發展用地為主，剔除非都市發展用地之保護區及計畫區西南側不相鄰之住宅區(調和段 465-2、464-1 地號)，市地重劃範圍詳圖 6-11、面積詳表 6-4。

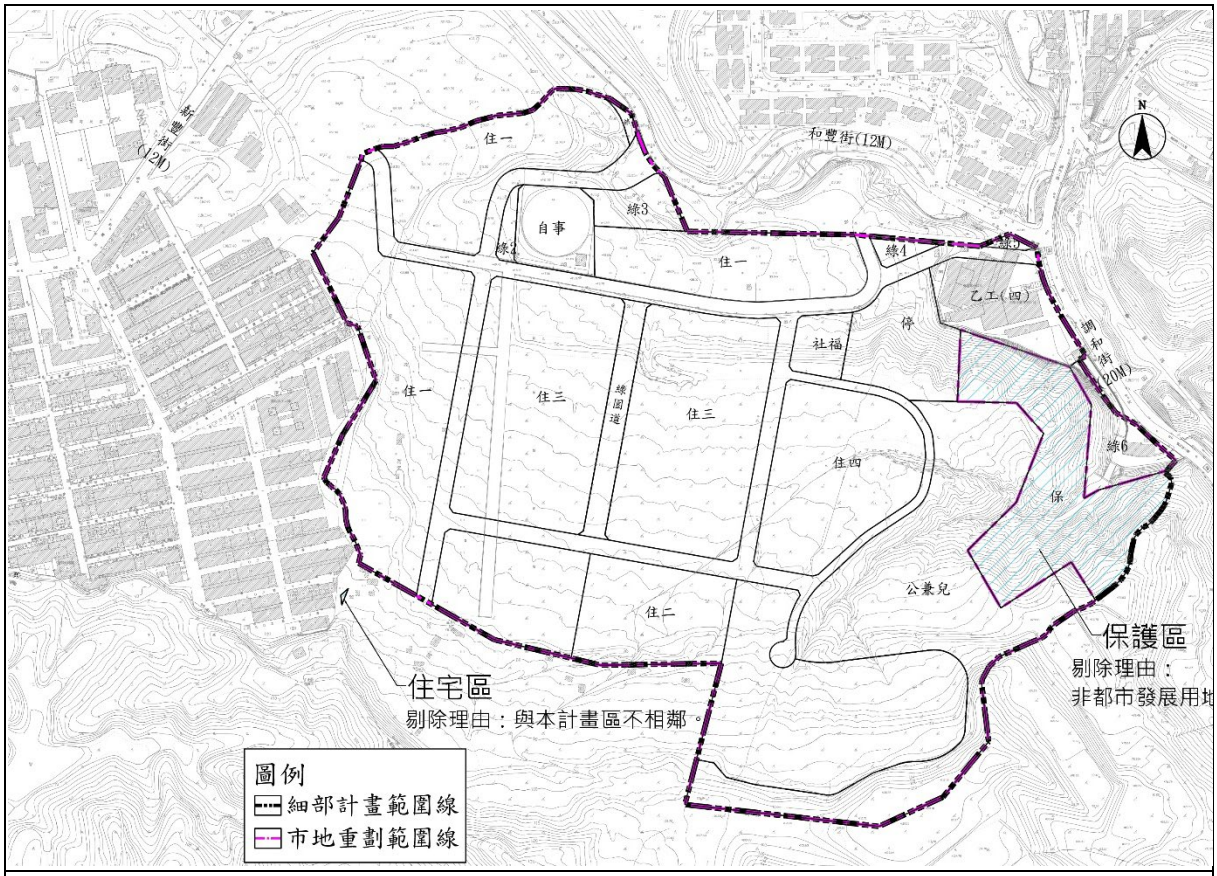


圖 8-1　市地重劃範圍示意圖

表 8-1　市地重劃範圍面積統計表

項目		面積（公頃）	百分比	重劃面積（公頃）	百分比
使用分區	住一	6.059	18.73%	6.059	20.05%
	住二	5.270	16.29%	5.270	17.44%
	住三	5.404	16.71%	5.404	17.88%
	住四	1.931	5.97%	1.931	6.39%
	住宅區小計	18.664	57.70%	18.664	61.75%
	工業區	0.850	2.63%	0.850	2.81%
	保護區	2.123	6.56%	-	0.00%
	小計	21.637	66.89%	19.514	64.56%
公共設施用地	社會福利設施用地	0.908	2.81%	0.908	3.00%
	自來水事業用地	0.516	1.60%	0.516	1.71%
	停車場用地	0.271	0.84%	0.271	0.90%
	公園兼兒童遊樂場用地	4.157	12.85%	4.157	13.75%
	綠地用地	1.029	3.18%	1.029	3.40%
	綠園道用地	0.442	1.37%	0.442	1.46%
	道路用地	3.388	10.47%	3.388	11.21%
	小計	10.711	33.11%	10.711	35.44%
合計		32.348	100.00%	30.225	100.00%

二、原公有道路、溝渠、河川及未登記等抵充土地面積依平均地權條例第 60 條規定，重劃前公有道路、溝渠、河川及未登記等土地應辦理抵充作業，惟考量其抵充面積仍須以辦理市地重劃作業之實際情形計算，本案暫不予列入。

三、本案辦理重劃前台灣自來水股份有限公司已取得自來水事業用地面積 0.506 公頃(調和段 415 地號)，故依市地重劃實施辦法相關規定，按原面積原位置分配不扣除負擔。

第二節　財務計畫

一、預估公共設施用地負擔

（一）不列入共同負擔之公共設施用地面積為 1.424 公頃。

（二）列入共同負擔之公共設施用地面積為 9.287 公頃。

（三）土地所有權人負擔公共設施用地面積

＝共同負擔之公共設施用地面積－重劃前原公有道路、溝渠、河川及未登記地等土地面積

＝9.287－0＝9.287 公頃。

（四）公共設施用地平均負擔比率＝（公共設施用地負擔總面積－重劃前原公有道路、溝渠、河川及未登記地面積）/（重劃區總面積—重劃前原公有道路、溝渠、河川及未登記地面積－重劃前自來水已取得之事業面積）×100％

=9.287 /（30.225－0.506）×100％＝31.25％。

（註：計算至小數點以下二位，小數點以下第三位四捨五入。）

二、預估費用負擔

（一）本案重劃工程費用、重劃費用及貸款利息等總額，合計約 211,771 萬元。

表 8-2　重劃總費用估算表

項目		金額(元)	備註
一、工程費用	工程費用	1,523,185,356	詳表 8-3。
	代辦管線費	114,988,000	
	其他費用	73,208,920	
	小計	1,711,382,276	工程費用每公頃約 5,665 萬元。
二、重劃費用	地上物拆遷補償費	140,000,000	本項費用為預估費用。
	重劃業務費	75,562,500	每公頃 250 萬元計算，共 30.225 公頃。
	小計	215,562,500	
三、貸款利息		190,767,533	年利率 3.3%，單利 3 年計算。
合計		2,117,712,309	

註：本估算費用僅供參考，實際費用應以辦理市地重劃時為準。

表 8-3　開發項目及費用概估表

項次		工程項目	單位	長度/面積	單價(元)	複價(元)
一、公共工程						-
1	道路工程	20 公尺寬道路、綠廊	m	184.00	58,600	10,782,400
		15 公尺寬道路工程	m	1,860.00	31,000	57,660,000
		12 公尺寬道路工程	m	110.00	19,500	2,145,000
		8 公尺寬道路工程	m	430.00	14,800	6,364,000
2	圍籬工程	安全圍籬	m	2,518.00	600	1,510,800
		刺絲圍籬	m	6,091.00	1,200	7,309,200
3	橋梁工程	12m 寬計畫道路橋梁搭建	座	L=110.67m W=12m	120,000	159,364,800
4	整地工程	市地重劃範圍面積	ha	30.225	4,040,000	122,109,000
5	水保擋土工程		式	1.00	273,589,000	273,589,000
6	水保排水工程		式	1.00	132,389,000	132,389,000
7	雨水工程(含滯洪池)		㎡	2,584.00	61,000	157,624,000
8	污水工程(明挖)		m	2,584.00	30,000	77,520,000
9	路燈照明工程(含接電)		盞	155.00	110,000	17,050,000
10	寬頻工程		m	5,168.00	6,000	31,008,000
11	公園兼兒童遊樂場工程		㎡	41,570.00	2,000	83,140,000
12	綠地工程		㎡	10,290.00	2,000	20,580,000
13	停車場工程		㎡	2,710.00	5,000	13,550,000
14	營建廢物拆除、雜草樹木及清運	總面積 60%計算	m^3	181,350.00	800	145,080,000
	雜項工程費	1-14 總和 5%				65,938,760
	間接工程費	(含職安、環保、工程品質、試驗、保險、雜項等費用)		直接工程費 10%		138,471,396
	小計		-			1,523,185,356
二、管線工程						
	電力工程	負擔 1/2 費用	m	2,584.00	17,500	45,220,000
	電信工程	負擔 1/3 費用	m	2,584.00	10,000	25,840,000
	自來水工程	負擔全額費用	m	2,584.00	17,000	43,928,000
	小計		-			114,988,000
三、工程管理費(含規劃、設計、監造、基地調查等)			式	公共、管線工程費 4%計算		65,526,934
四、空污費(工期 36 個月)		市地重劃範圍面積	ha	30.225	7,060	7,681,986
工程費用總計						1,711,382,276

註：1.本估算費用僅供參考，實際費用應以辦理市地重劃時為準。
　　2.表內數量採四捨五入，實際以計算數值為準。

（二）費用平均負擔比率＝18.13％

1. 依 591 實價登錄及樂屋網查詢之交易資料顯示，本重劃區周邊土地交易價格為 8~13 萬元/坪。建案成交價約 23~32 萬元/坪，預估本案重劃後住宅區平均價格約 39,300 元/㎡(12.99 萬元/坪)。
2. 費用平均負擔比率計算如下：

   ＝(工程費用總額＋重劃費用總額＋貸款利息總額)/(重劃後平均地價x(重劃區總面積－重劃前原公有道路、溝渠、河川及未登記地面積-重劃前自來水已取得之事業面積)

   ＝211,771 萬元 / （3.93 萬元/㎡x（30.225 公頃－0.506 公頃））

   ＝18.13％。

三、重劃總平均負擔比率

重劃總平均負擔比率＝公共設施用地平均負擔比率＋費用平均負擔比率＝31.25％＋18.13％＝49.38％。

四、財務可行性

本重劃區預估取得抵費地面積 5.389 公頃（29.72 公頃×18.13%），若以平均價格 39,300 元/平方公尺出售，預估土地處分收入約 211,788 萬元，抵付重劃負擔總費用（約 211,771 萬元），本計畫重劃財務自償尚屬可行。

第三節　實施進度

本細部計畫預定完成期限為細部計畫發布實施後三年內完成公共設施用地之開闢，計畫區中央綠廊部分，將視後續各建築基地申請建造執照時，依土地使用分區管制規定開闢。另本細部計畫案內土地，應俟市地重劃完成後，始得核發建築執照。

表 8-4　市地重劃實施進度表

工作項目		115 年		116 年				117 年				118 年				119 年		
		第三季	第四季	第一季	第二季	第三季	第四季	第一季	第二季	第三季	第四季	第一季	第二季	第三季	第四季	第一季	第二季	第三季
細部計畫	公開展覽及說明會																	
	市都委會審議																	
	公告實施																	
市地重劃	成立籌備會																	
	成立重劃會																	
	重劃計畫書核定																	
	測量及查估																	
	拆遷補償																	
開發工程	工程審查及申請開工																	
	工程施作																	
	地價查估及評議																	
	計算負擔及分配設計																	
	地籍整理及地價換算																	
	土地點交及財務結算																	

註：上述期程以實際執行進度為準

承辦	技正吳采伊	編製者	都市計畫技師事務所 吳牧學 都市計畫技師 登錄字第009872號
主管	都市計畫科代理科長吳采伊	校對者	