

四、高雄都會區

高雄都會區之範圍包括鳳山市、大樹、大社、仁武、鳥松、橋頭、燕巢、旗山以及高雄市；包括中山高速公路從 348K 至 373K，國道 10 號 0K 至 24K，以及國道 3 號 380K 至 388K。

(一)348K 至楠梓交流道

1.範圍

此路段之範圍即為 348K 至 357K，行經燕巢鄉、橋頭鄉至楠梓鄉。

2.調查結果

此路段因綠地腹地空間不足，可及性與安全性均偏低，實際開放利用之可行性低，因此以視覺美化、生態與緩衝型綠地為主要利用方式。

表 3.2.26 348K 至楠梓交流道

348K-349K	
綠地形式	窄狀綠帶。
綠地空間尺度	約 5 米寬。
鄰近土地使用類型	農地。
可及性	容易接近，但地處偏僻，可及性低。
安全性	緊鄰高速公路，使用上之安全性低。
利用價值評值	C
349K-353K	
綠地形式	緩邊坡綠帶。
綠地空間尺度	約 12 米寬。
鄰近土地使用類型	鄰近農田與少數廠房，353K 經過高雄科技大學
可及性	地處偏僻，可及性低。
安全性	開放使用安全性低。
利用價值評值	C
建議利用方式	緩衝型綠地。

353K-355K			
綠地形式	緩邊坡綠帶。		
綠地空間尺度	有雜木林與外界相隔，約 12 米寬。		
鄰近土地使用類型	農田與空地。		
可及性	有道路經過，可及性尚可。		
安全性	有雜木林與車道相隔，可用之腹地縮小許多，安全性尚可。		
利用價值評值	B		
楠梓交流道 (355K-357K)			
綠地形式	交流道之腹地空間。		
綠地空間尺度	只有陡邊坡綠帶空間，約 20 米寬。		
鄰近土地使用類型	緊鄰楠梓市區。		
可及性	雖然有道路相通，但邊坡坡度陡，可及性低。		
安全性	邊坡坡度陡，使用上不便利也不夠安全。		
利用價值評值	C		
建議利用方式	景觀型綠地。		

(二)楠梓交流道至鼎金交流道


1.範圍

此路段範圍從 357K 至 363K，行經楠梓及仁武鄉。

2.調查結果

鼎金系統交流道之空間利用潛力大，除為居民休閒活動之場所，也是環境保育之重點。其次 360K-362K 可與緊鄰的道路結合規劃為線型活動空間，並以植栽作為工廠防災綠化之機能。

表 3.2.27 楠梓交流道至鼎金系統交流道

357K-360K			
綠地形式	緩邊坡綠帶。		
綠地空間尺度	雜木林與外界相隔，約 15 米寬。		
鄰近土地使用類型	工業區。		
可及性	可及性低。		
安全性	安全性低。		
利用價值評值	C		
建議利用方式	景觀型綠地。		

360K-362K	
綠地形式	緩邊坡綠帶。
綠地空間尺度	約 15 米寬。
鄰近土地使用類型	農田與廠房。
可及性	有道路相通，可及性尚可。
安全性	可利用之腹地不大，但與周邊土地合併利用，安全性尚可。
利用價值評值	B
鼎金交流道 (362K-363K)	
綠地形式	交流道之腹地空間。
綠地空間尺度	面積寬廣，視域良好。
鄰近土地使用類型	住宅區及水池。
可及性	離住宅區較遠，但可及性高。
安全性	空地離車道近，但仍有空間，安全性高。
利用價值評值	A
建議利用方式	生態型綠地。

(三)鼎金系統交流道至高雄交流道

1.範圍

此路段為 363K 至 368K，行經高雄市。

2.調查結果

此路段綠地周邊之相關資源豐富，可與周邊公園、社區土地合併規劃利用，發展以社區居民為中心之綠地空間，或是景觀型與遊憩型之利用方式可行性均高。

表 3.2.28 鼎金交流道至高雄交流道

363K-364K	
綠地形式	陡邊坡。
綠地空間尺度	連接較大之平面腹地空間。
鄰近土地使用類型	鄰近獅山公園與金獅湖。
可及性	交通便利，可及性高。
安全性	因腹地空間足夠，開放使用之安全性高。
利用價值評值	A
建議利用方式	生態型綠地。

364K-366K	
綠地形式	陡邊坡綠帶。
綠地空間尺度	約 20 米寬。
鄰近土地使用類型	社區住宅、公園。
可及性	有道路相通，可及性高。
安全性	實際可利用之腹地不大，因此開放使用安全性低。
利用價值評值	B
366K-367K	
綠地形式	垂直壁面與緩邊坡。
綠地空間尺度	東面垂直壁面；西面邊坡綠帶，約 18 米，視域佳。
鄰近土地使用類型	市區。
可及性	交通便利，可及性高。
安全性	但利用腹地小，實際使用安全性小。
利用價值評值	B
高雄交流道 (367-368K)	
綠地形式	交流道之腹地空間
綠地空間尺度	此交流道之綠地面積小，部分為垂直壁面形式。
鄰近土地使用類型	近體育館、學校與公園。
可及性	交通便利可及性高。
安全性	與周邊開放空間、公共設施一併利用，安全性尚可。
利用價值評值	A
建議利用方式	景觀型綠地。

(四)高雄交流道至高速公路終點

1.範圍

此路段為 368K 至 373K，行經高雄市至鳳山市。

2.調查結果

此路段之特性與上述之路段相似，鄰近土地資源特性適合一併規劃，加上可及性與安全性均高，發展遊憩設施型利用，在較無發展腹地空間的垂直壁面處則以景觀美化手加以改善目前髒亂、堆放垃圾之情形，避免畸零空間造成治安、衛生死角。

表 3.2.29 高雄交流道至高速公路終點

368K-369K	
綠地形式	垂直壁面。
綠地空間尺度	垂直壁面連接平面之窄綠帶。
鄰近土地使用類型	工業區與住宅區。
可及性	無邊坡綠地，因此不易接觸，可及性低。
安全性	垂直壁面與高速公路相隔，使用者不易跨越，安全性高。
利用價值評值	B
369K-372K	
綠地形式	垂直壁面。
綠地空間尺度	與平面窄狀綠帶，約 3-5 米(部分路段正在進行工程)。
鄰近土地使用類型	住宅區與工廠。
可及性	緊鄰道路，可及性高。
安全性	離主要車道近，尚有利用空間，安全性尚可。
利用價值評值	A
372K-373K	
綠地形式	窄狀綠帶。
綠地空間尺度	約 10 米寬，視域良好，目前已有散步道之設施。
鄰近土地使用類型	住宅區、有河流經過。
可及性	離住宅緊鄰住宅區、公園，可及性高。
安全性	距離主要車道近，尚有可利用空間，安全性尚可。
利用價值評值	A
建議利用方式	遊憩設施型綠地。

(五)國道 10 號

1.範圍

此路段為 0K 至 24K，行經仁武鄉、大樹鄉、燕巢鄉至旗山。


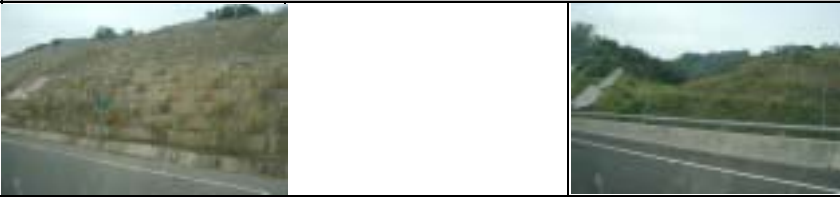

2.調查結果


大多為高架道路或是經過山區之擋土護坡，因地處偏僻可及性與安全性偏低故活動利用之可行性低，建議以邊坡緩衝帶處理；其中燕巢交流道之面域空間大，配合自然山坡環境以生態綠

地方式利用；嶺口交流道則以景觀型帶入鄉鎮意象。

表 3.2.30 國道 10 號

0K-4K			
綠地形式	高架道路。		
綠地空間尺度	沿線有隔音橋。		
鄰近土地使用類型	住宅區。		
可及性	可及性低。		
安全性	安全性低。		
利用價值評值	C		
4K-9K			
綠地形式	高架路段。		
綠地空間尺度	線狀空間。		
鄰近土地使用類型	農田與荒地。		
可及性	有道路相通，但地處偏僻，可及性尚可。		
安全性	與周邊土地合併利用，則發展潛力高，安全性高。		
利用價值評值	A		
9K-13K			
綠地形式	斜坡綠帶。		
綠地空間尺度	約 20 米。		
鄰近土地使用類型	荒地。		
可及性	可及性低。		
安全性	開放使用之安全性極低。		
利用價值評值	C		
13K-15K			
綠地形式	斜坡綠帶。		
綠地空間尺度	約 20 米。		
鄰近土地使用類型	荒地、公墓。		
可及性	可及性低。		
安全性	開放使用之安全性極低。		
利用價值評值	C		
建議利用方式	緩衝型綠地。		

15K-19K		
綠地形式	斜坡綠帶。	
綠地空間尺度	約 20-25 米。	
鄰近土地使用類型	荒地。	
可及性	可及性低。	
安全性	開放使用之安全性極低。	
利用價值評值	C	
19K-20K		
綠地形式	斜坡綠帶。	
綠地空間尺度	約 20-25 米。	
鄰近土地使用類型	荒地。	
可及性	可及性低。	
安全性	開放使用之安全性極低。	
利用價值評值	C	
燕巢系統交流道 (20K-21K)		
綠地形式	交流道腹地空間。	
綠地空間尺度	面狀。	
鄰近土地使用類型	山區之荒地。	
可及性	地處偏僻，因此可及性低。	
安全性	安全性尚可。	
利用價值評值	B	
21K-22K		
綠地形式	斜坡綠帶。	
綠地空間尺度	約 20-25 米。	
鄰近土地使用類型	荒地。	
可及性	可及性低。	
安全性	開放使用之安全性極低。	
利用價值評值	C	
建議利用方式	緩衝型綠地。	

22K-24K		
綠地形式	交流道之腹地空間。	
綠地空間尺度	經過嶺口交流道以及高架路段形式。	
鄰近土地使用類型	農地、荒地、少數住宅。	
可及性	地處偏僻，可及性低。	
安全性	安全性尚可。	
利用價值評值	B	
建議利用方式	景觀型綠地。	

(六)國道 3 號


1.範圍

此路段為 380K 至 388K，行經旗山鄉至大樹鄉。

(二)調查結果

此路段經過山區，以高屏溪與屏東縣相隔，可望見斜張橋，綠地形式以斜坡綠帶以及高架橋下空間為主，但因山區偏僻可及性低又靠近河川，也使得開放使用之安全性堪慮，以緩衝綠地為主要利用方式。

表 3.2.31 國道 3 號

380K-388K	
綠地形式	高架路段及擋土護坡形式均有。
綠地空間尺度	線狀，以斜張橋與屏東縣為界。
鄰近土地使用類型	荒地、河流。
可及性	可及性低
安全性	安全性尚可
利用價值評值	B
建議利用方式	緩衝型綠地。

