

擬定嘉義市都市計畫(不含嘉義交流道附近特定區、仁義潭風景特定區)為加油站專用區(同興段 1032 地號等 3 筆土地)細部計畫書

擬定機關：嘉義市政府

申請人：好市多股份有限公司

中華民國一〇八年十一月

嘉義市變更都市計畫審核摘要表

項 目	說 明
都市計畫名稱	擬定嘉義市都市計畫(不含嘉義交流道附近特定區、仁義潭風景特定區)為加油站專用區(同興段 1032 地號等 3 筆土地)書
擬定更都市計畫 法令依據	都市計畫法第 17、22 條
擬定都市計畫機 關	嘉義市政府
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 姓名	好市多股份有限公司
本計畫公開展覽 之起訖日期	公開展覽
	公開說明會
人民團體對本計 畫之反映意見	
本計畫提交各級 都市計畫委員會 審核結果	市級
	部級

目錄

第壹章 緒論	1-1
壹、計畫緣起.....	1-1
貳、法令依據.....	1-1
參、計畫範圍與面積.....	1-1
第貳章 細部計畫與主要計畫之關係	2-1
第參章 環境現況分析	3-1
壹、自然環境分析.....	3-1
貳、發展現況分析.....	3-1
第肆章 發展定位與構想	4-1
壹、發展定位.....	4-1
貳、規劃構想.....	4-1
第伍章 實質計畫內容	5-1
壹、土地使用計畫.....	5-1
貳、交通系統計畫.....	5-3
參、建築開發計畫.....	5-8
第陸章 土地使用分區管制要點	6-1
壹、總則.....	6-1
貳、土地及建物使用.....	6-1
附件一、座談會相關文件	附件 1-1

圖目錄

圖 1-1 計畫位置示意圖	1-3
圖 1-2 擬定範圍權屬示意圖	1-4
圖 3-1 工業區(乙 6)變更範圍土地使用現況圖	3-2
圖 3-2 工業區(乙 6)變更範圍土地使用現況示意圖	3-3
圖 3-3 基地周邊道路現況圖	3-6
圖 3-4 交通特性調查位置示意圖	3-7
圖 3-5 平日時段尖峰道路服務水準示意圖	3-11
圖 3-6 假日時段尖峰道路服務水準示意圖	3-12
圖 3-7 基地周邊大眾運輸現況示意圖	3-13
圖 3-8 加油站等候空間示意圖	3-16
圖 3-9 平日時段開發後道路服務水準示意圖	3-18
圖 3-10 假日時段開發後道路服務水準示意圖	3-19
圖 4-1 擬定嘉義市都市計畫(不含嘉義交流道附近特定區、仁義潭風景特定區) 為加油站專用區(同興段 1032 地號等 3 筆土地)開放空間示意圖	4-2
圖 4-2 擬定嘉義市都市計畫(不含嘉義交流道附近特定區、仁義潭風景特定區) 為加油站專用區(同興段 1032 地號等 3 筆土地)車行動線及人行動線示 意圖	4-2
圖 5-1 擬定嘉義市都市計畫(不含嘉義交流道附近特定區、仁義潭風景特定區) 為加油站專用區(同興段 1032 地號等 3 筆土地)細部計畫示意圖	5-2
圖 5-2 交通系統計畫圖	5-4
圖 5-3 基地配置示意圖	5-4
圖 5-4 車行動線示意圖	5-5
圖 5-5 油罐車動線圖	5-6
圖 5-6 擬定嘉義市都市計畫(不含嘉義交流道附近特定區、仁義潭風景特定區) 為加油站專用區(同興段 1032 地號等 3 筆土地)營運期間交通改善措施 示意圖	5-7
圖 5-7 擬定嘉義市都市計畫(不含嘉義交流道附近特定區、仁義潭風景特定區) 為加油站專用區(同興段 1032 地號等 3 筆土地)加油站專用區全區配置 圖	5-8
圖 5-8 擬定嘉義市都市計畫(不含嘉義交流道附近特定區、仁義潭風景特定區) 為加油站專用區(同興段 1032 地號等 3 筆土地)加油站專用區正視圖.	5-9

表目錄

表 1-1 加油站專用區土地權屬表	1-2
表 3-1 工業區(乙 6)土地使用面積表	3-2
表 3-2 基地鄰近道路實質狀況彙整表	3-5
表 3-3 交叉路口服務水準分級表	3-8
表 3-4 基地鄰近路口服務水準評估表 (平日晨峰)	3-8
表 3-5 基地鄰近路口服務水準評估表 (平日離峰)	3-9
表 3-6 基地鄰近路口服務水準評估表 (平日昏峰)	3-9
表 3-7 基地鄰近路口服務水準評估表 (假日上午)	3-10
表 3-8 基地鄰近路口服務水準評估表 (假日上午)	3-10
表 3-9 基地尖峰加油車輛數推估	3-14
表 3-10 基地加油空間需求	3-15
表 3-11 等候數量與時間分析	3-16
表 3-12 嘉義市區近年機動車輛登記數	3-17

第壹章 緒論

壹、計畫緣起

好市多 Costco 是美國第二大零售商、全球第七大零售商以及美國第一大連鎖會員制倉儲式量販店，全球共有 769 家好市多倉儲量販店，好市多特色為透過大量採購，降低成本，並以商品直接陳列販售方式，減少分裝成本，以相對較低的價格，將高品質的品牌商品回饋給會員。

臺灣以往加油站設置規劃僅考量加油(氣)、加水及公共廁所服務，近年來，以使用者為中心的創新服務，使加油站逐漸轉型設置便利商店服務，而好市多於 1995 年開設第一家加油站，至今全球已規劃超過 500 個加油站，主要以提供更便利且優惠油價，對於土地使用上，以低開發方式，有別於臺灣加油站規劃車道與動線規劃上，多以單一方向設置單一車道，時常因為加油排隊過長，影響道路使用甚至造成壅塞，因此，好市多設置加油站時，多考量民眾使用為優先，並依照美國加油站設置規劃超車車道，除便利於民眾前進加油島空間，更可於災害發生時，緊急應變措施的道路之一。因此，考量配合市場需求且依循美國的經營模式，於嘉義好市多倉儲量販店外增設加油站。

貳、法令依據

本計畫係依據都市計畫法第 17、22 條。

參、計畫範圍與面積

本計畫係位於嘉義市都市計畫北側之工業區，位於好市多量販店東側，計畫範圍為嘉義市同興段 1032、1057、1061-2 地號等 3 筆工業區土地全部範圍，申請變更面積依土地清冊面積合計為 7,552.00 平方公尺，土地權屬皆屬私人所有。詳見表 1-1、圖 1-1 及圖 1-2。

表 1-1 加油站專用區土地權屬表

地段	地號	面積(m ²)	所有權人
同興段	1057	4,503.00	蔡壽松
			蔡錦煌
			蔡錦益
	1032	2,493.00	陳世雄
			陳世武
			陳世能
1061-2	556.00	大豐木業股份有限公司	
總計		7,552.00	

資料來源：本計畫整理。

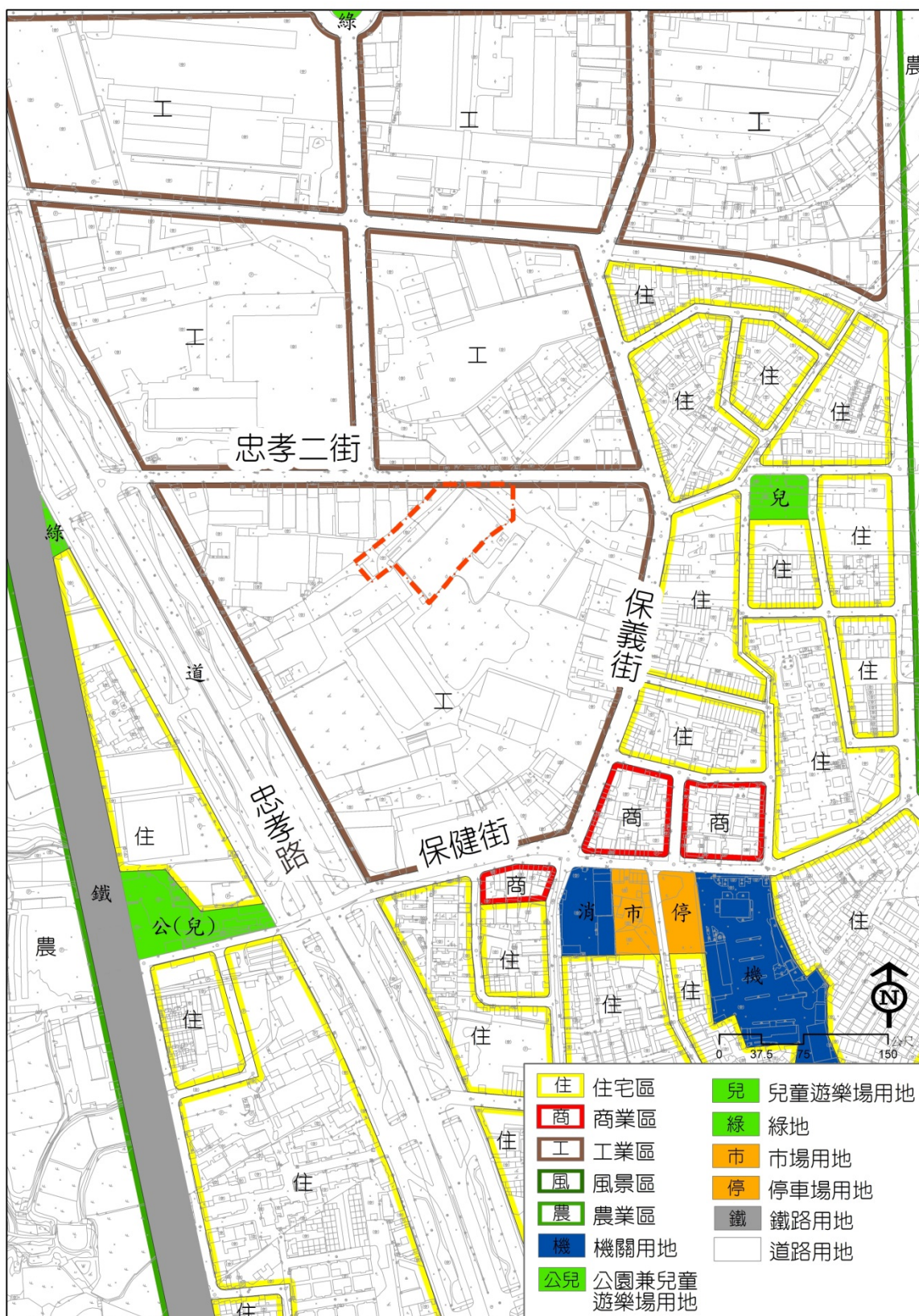


圖 1-1 計畫位置示意圖

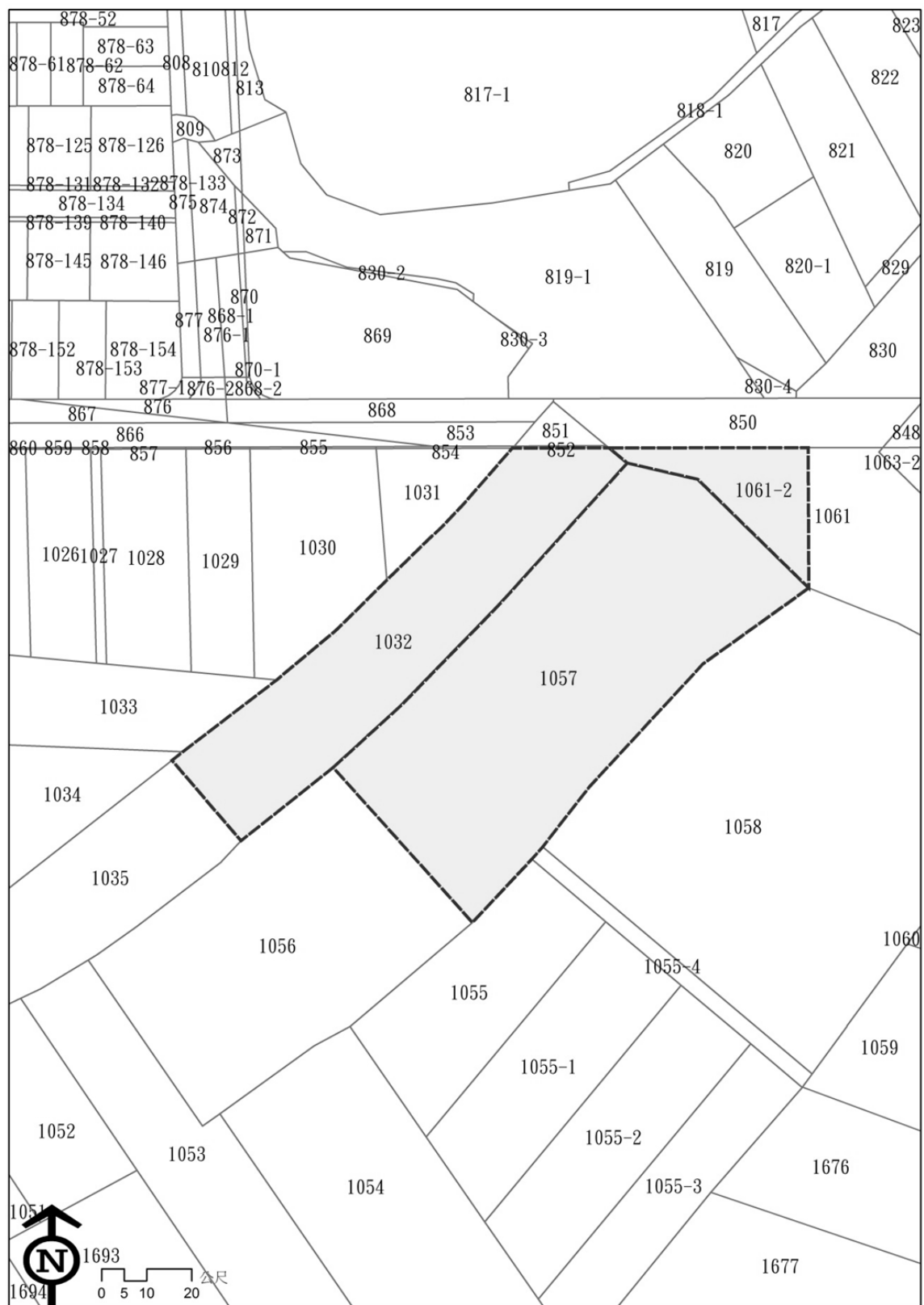


圖 1-2 擬定範圍權屬示意圖

第貳章 細部計畫與主要計畫之關係

本次擬定細部計畫範圍於工業區(乙6)係依據都市計畫第二十七條第一項第三款以「變更嘉義市都市計畫(不含嘉義交流道附近特定區、仁義潭風景特定區)(部分乙種工業區為加油站專用區)(同興段 1032 地號等 3 筆土地)」案辦理個案變更，本細部計畫即承接主要計畫變更內容等相關規定，並遵循都市計畫等相關法令，研擬實質發展計畫，並訂定土地使用分區管制要點管制之。

第叁章 環境現況分析

壹、自然環境分析

一、地形地勢

嘉義市屬於平原谷地區域之嘉南海岸平原，地面坡度為八百分之一至一千分之一之間，地形甚為平坦；本計畫範圍亦屬地形平坦地區，基地高程約界於 23 公尺至 32 公尺之間。

二、水文

基地北側有牛稠溪流經，發源於大坑、塘湖，源地高約 900 公尺，向西流經嘉義之北，過朴子入臺灣海峽，長 71 公里，平均比降為 1/79，流域面積 294 平方公里，枯水流量為每秒 0.2 立方公尺，洪水流量為每秒 1,100 立方公尺。

三、地質與斷層

基地屬於嘉義市西區，根據經濟部中央地質調查所資料顯示，嘉義市西區以沖積層為主。另根據經濟部中央地質調查所公布之活動斷層圖中，嘉義市區內無活動斷層分布，而嘉義市區周圍之活動斷層共有六處，主要為梅山斷層、大尖山斷層、觸口斷層、六甲斷層、九芎坑斷層與木屐寮斷層。

四、氣候

嘉義市屬於亞熱帶季風氣候，夏季以西南風為主，冬季盛行東北季風，風力和緩。全年氣溫以 8 月最高，2 月最低，年均溫為攝氏 28.220 度，氣溫溫和宜人。而因位居侵臺颱風主要路徑地區，故 7 至 9 月常有颱風侵襲，且對流作用旺盛，6 至 8 月降水日最多，雨量甚豐

貳、發展現況分析

一、週邊土地使用現況

依據現況調查顯示，工業區(乙 6)總面積約為 10.91 公頃，屬傳統工業使用約 2.55 公頃，僅佔總面積約 23.37%，商業使用為 2.42 公頃，估計畫總面積約 22.18%，閒置及廢棄使用則為 2.1 公頃，佔總計畫面

積約 19.25%，其他使用則為 3.84 公頃，估計畫總面積 35.20%，詳如表 3-1、圖 3-1 及圖 3-2。

二、加油站範圍內土地使用現況

本計畫區西近忠孝路、南近保健路、北鄰近忠孝二街，其擬定位置內現況皆為閒置及廢棄的土地使用狀況，總面積約 0.76 公頃，佔工業區(乙 6)總面積為 6.97%。

表 3-1 工業區(乙 6)土地使用面積表

項目	面積(公頃)	佔總面積百分比(%)
商業使用	2.42	22.18%
工業使用	2.55	23.37%
閒置/廢棄	2.1	19.25%
其他	3.84	35.20%
總面積	10.91	100.00%

資料來源：本計畫彙整



圖 3-1 工業區(乙 6)變更範圍土地使用現況圖

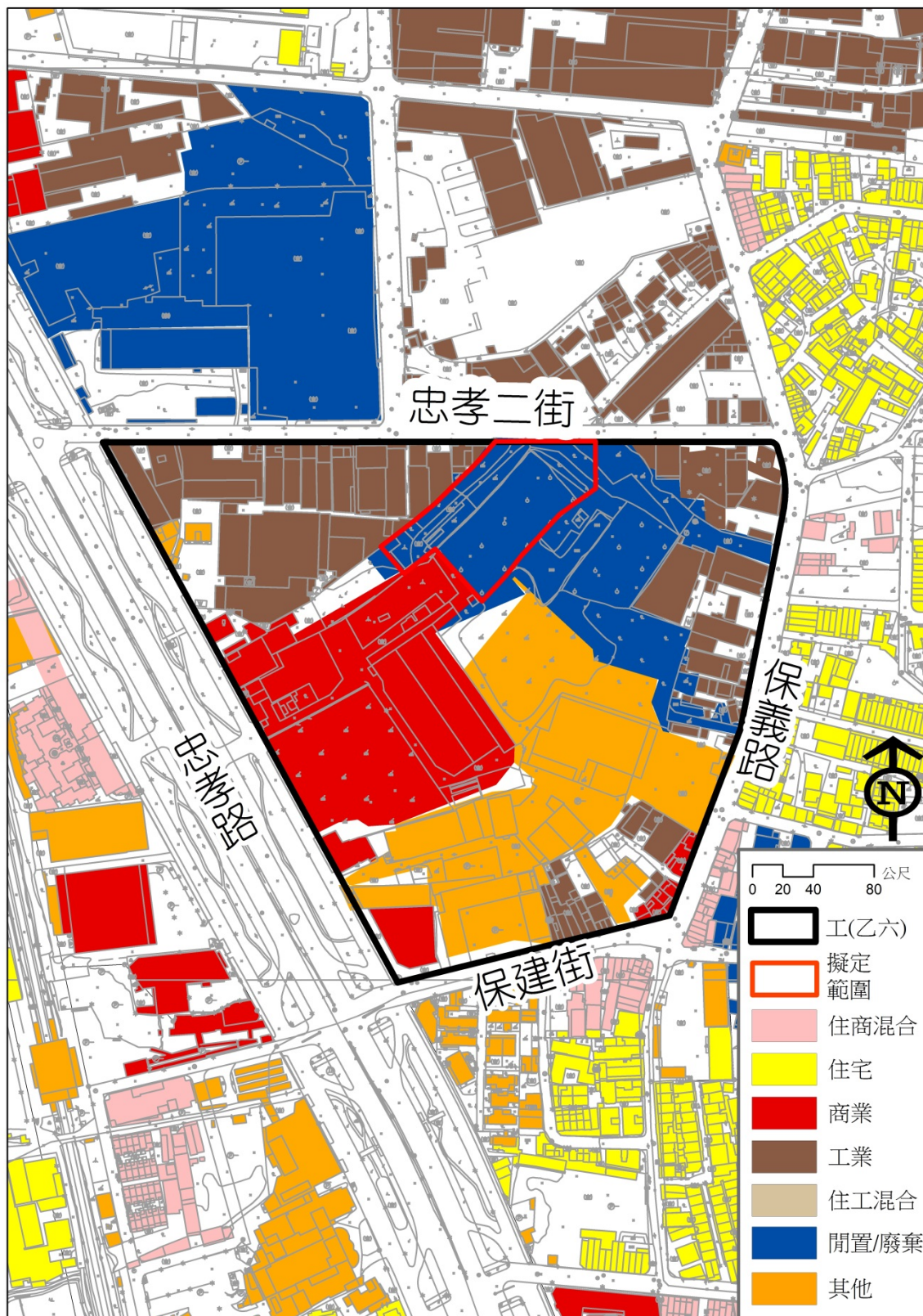


圖 3-2 工業區(乙 6)變更範圍土地使用現況示意圖

二、交通運輸現況

基地周邊道路包括忠孝路(台 1 線)、忠孝二街、保義路、義教街及保建街，各道路實質狀況彙整如表 3-2 及圖 3-3，分別說明：

(一)主要聯外道路

忠孝路為嘉義市及嘉義縣間主要的連絡道路，採中央及快慢分隔，道路寬度約 40 公尺，車道佈設為雙向 3 快車道及 1 混合車道，兩側設有人行道。

(二)次要聯外道路

1.忠孝二街

忠孝二街採中央標線分隔，路寬約為 11 公尺，車道佈設為雙向各 1 混合車道，主要銜接忠孝路及保義路，基地為東西向道路。

2.保義路

保義路為基地東側之道路，採中央標線分隔，路寬約 15 公尺，車道佈設為雙向各 1 混合車道，路邊兩側並無人行道，為南北向次要道路。

3.義教街

義教街採中央標線分隔，路寬約 10 公尺，車道佈設為雙向各 1 混合車道，路邊兩側無人行道，並無管制停車。

4.保建街

保建街採中央標線分隔，路寬約 10 公尺，車道佈設為雙向各 1 混合車道，路邊兩側無人行道，並無管制停車。

三、交通特性分析

(一)路口轉向交通量調查

為瞭解基地臨近交通特性，本計畫選擇基地鄰近路口，忠孝路(台 1)/忠孝二街、忠孝路(台 1)/嘉義好市多出口(臨福懋加油站)、忠孝路(台 1)/保建街及忠孝二街/保義路等 4 路口，進行平常日 07:00~09:00、11:00~13:00 與 17:00~19:00；假日 10:00~12:00 及 16:00~18:00 之路口轉向交通量調查，調查位置如圖 3-4 所示。

表 3-2 基地鄰近道路實質狀況彙整表

道路名稱	道路寬度(m)	分隔型態			車道數配置						路邊停車管制			備註
		中央分隔	標線分隔	無分隔	東(南)向			西(北)向			停車未管制	禁止停車	開放路邊停車	
					快車道	混合車道	機車專用道	快車道	混合車道	機車專用道				
忠孝路(台 1 線)	40	✓			3	1	-	3	1	-	✓		✓	
忠孝二街	10		✓		-	1	-	-	1	-	✓			
保義路	15		✓		-	1	-	-	1	-			✓	
義街街	10		✓		-	1	-	-	1	-	✓			
保建街	10		✓		-	1	-	-	1	-	✓		✓	

資料來源：本計畫整理

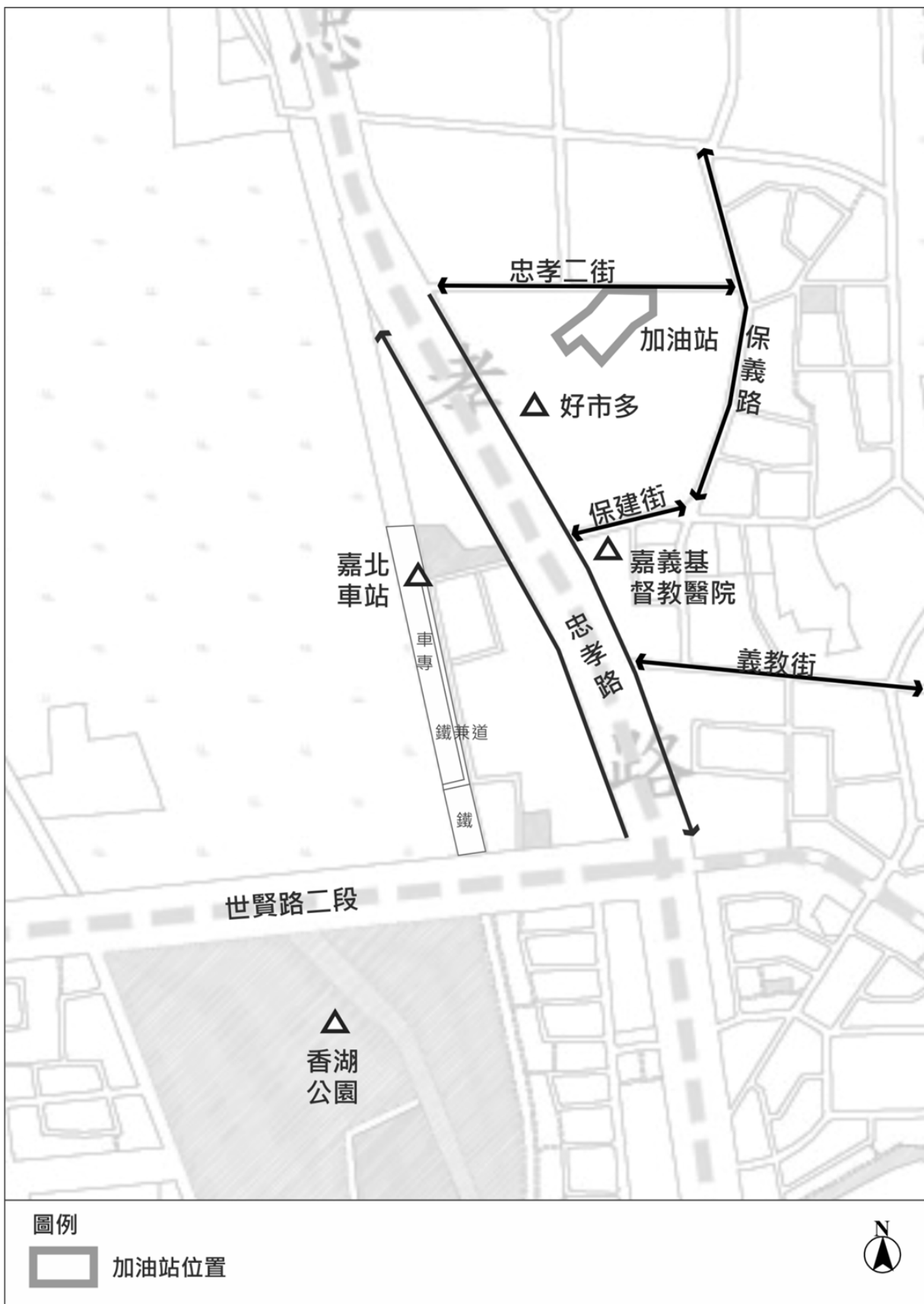


圖 3-3 基地周邊道路現況圖

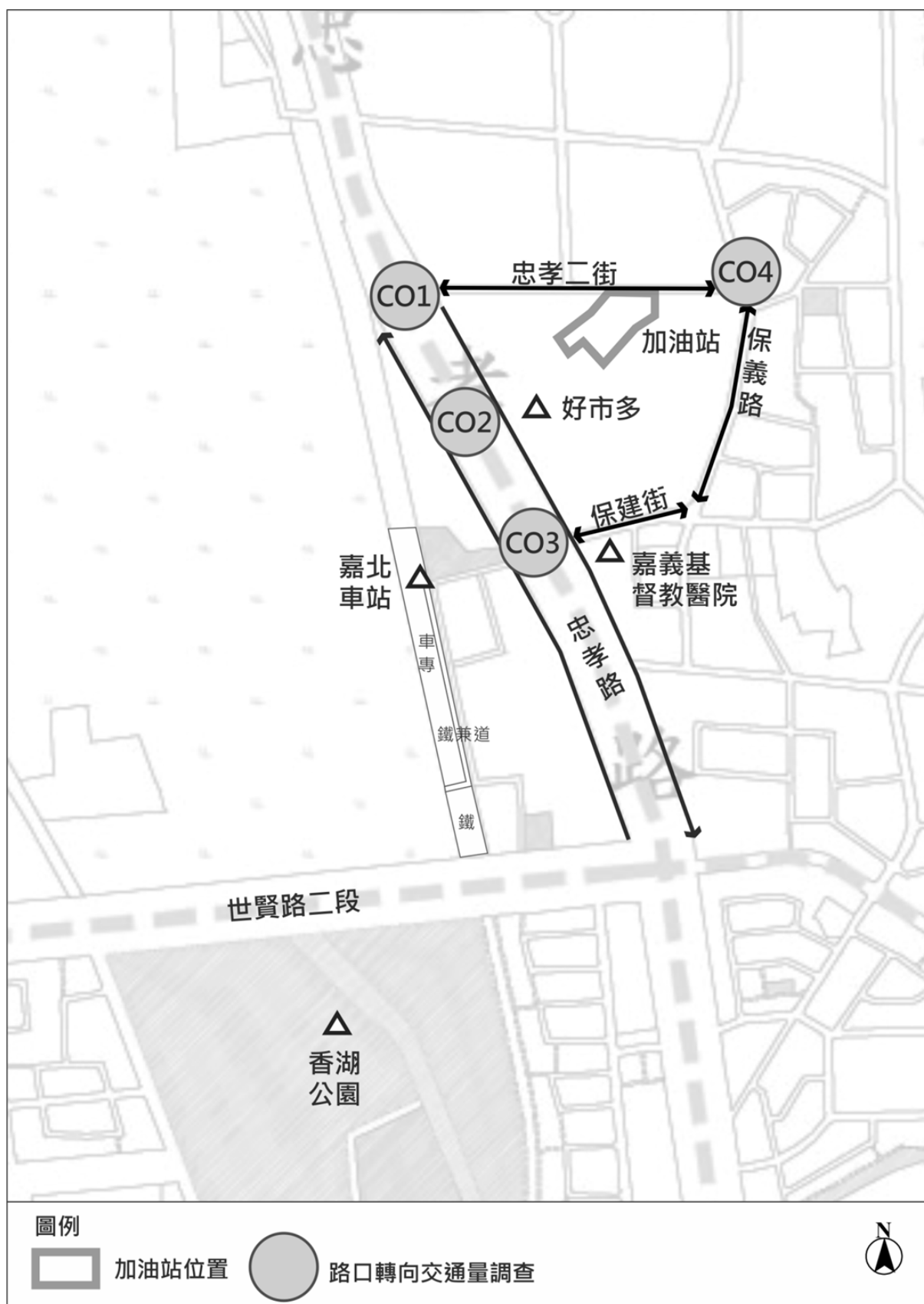


圖 3-4 交通特性調查位置示意圖

(二)路口服務水準分析

依各路口之轉向交通量調查結果，並配合各路口之號誌時制計畫，利用號誌車流模擬軟體，進行各路口交通績效的模擬，可獲得各路口之整體延滯及路口各臨近方向之延滯。

由各路口之整體延滯值，配合交通部運輸研究所，「2011年臺灣公路容量手冊」中之交叉路口服務水準分級表，如表 3-3 所示，可得各路口之服務水準等級，各路口之整體延滯值及其對應之路口服務水準整理得如表 3-4 至表 3-8 及圖 3-5、圖 3-6 所示。

基地臨近號誌化路口，平日時段各路口服務水準維持為 B 級，而忠孝路/保建街於晨峰時段之路口服務水準為 C 級，主要因鄰近基督教醫院，進入車流較多；假日時段各路口服務水準維持為 B 級。

(三)大眾運輸現況

行經基地周邊之大眾運輸系統為公路客運及嘉義縣公車，其站牌主要分布於忠孝路(台 1 線)上，共有 12 條服務路線。站牌位置圖 3-7 所示。

表 3-3 交叉路口服務水準分級表

服務水準	平均停止延滯(秒/輛)
A	~15.0
B	15.1 ~ 30.0
C	30.1 ~ 45.0
D	45.1 ~ 60.0
E	60.1 ~ 80.0
F	80.0 ~

資料來源：交通部運輸研究所，「2011年臺灣公路容量手冊」，100.10

表 3-4 基地鄰近路口服務水準評估表（平日晨峰）

路口名稱	方向	平均延滯(秒/輛)	服務水準	路口整體平均延滯
忠孝路 忠孝二街	往西(1)	23.5	B	路口整體平均延滯 17.2 秒/輛 服務水準：B 級
	往北(2)	17.9	B	
	往南(3)	15.9	B	
忠孝路 	往西(1)	26.8	B	路口整體平均延滯 11.7 秒/輛
	往北(2)	12.5	A	

路口名稱	方向	平均延滯 (秒/輛)	服務水 準	路口整體平均延滯
好市多出口	往南(3)	10.5	A	服務水準：A 級
忠孝路 保建街	往西(1)	41.9	C	路口整體平均延滯 42.9 秒/輛 服務水準：C 級
	往北(2)	67.1	E	
	往東(3)	15.8	B	
	往南(4)	19.1	B	

資料來源：本計畫模擬結果

表 3-5 基地鄰近路口服務水準評估表（平日離峰）

路口名稱	方向	平均延滯 (秒/輛)	服務水 準	路口整體平均延滯
忠孝路 忠孝二街	往西(1)	18.5	B	路口整體平均延滯 17.7 秒/輛 服務水準：B 級
	往北(2)	16.3	B	
	往南(3)	14.5	A	
忠孝路 好市多出口	往西(1)	32.0	C	路口整體平均延滯 16.4 秒/輛 服務水準：B 級
	往北(2)	19.0	B	
	往南(3)	19.9	B	
忠孝路 保建街	往西(1)	22.7	B	路口整體平均延滯 26.6 秒/輛 服務水準：B 級
	往北(2)	19.9	B	
	往東(3)	18.3	B	
	往南(4)	15.1	B	

資料來源：本計畫模擬結果

表 3-6 基地鄰近路口服務水準評估表（平日昏峰）

路口名稱	方向	平均延滯 (秒/輛)	服務水 準	路口整體平均延滯
忠孝路 忠孝二街	往西(1)	43.2	C	路口整體平均延滯 20.1 秒/輛 服務水準：B 級
	往北(2)	15.2	B	
	往南(3)	15.5	B	
忠孝路 好市多出口	往西(1)	42.2	C	路口整體平均延滯 18.2 秒/輛 服務水準：B 級
	往北(2)	9.1	A	
	往南(3)	11.2	A	
忠孝路 保建街	往西(1)	36.0	C	路口整體平均延滯 24.8 秒/輛 服務水準：B 級
	往北(2)	19.9	B	
	往東(3)	20.6	B	
	往南(4)	17.9	B	

資料來源：本計畫模擬結果

表 3-7 基地鄰近路口服務水準評估表（假日上午）

路口名稱	方向	平均延滯 (秒/輛)	服務水 準	路口整體平均延滯
忠孝路 忠孝二街	往西(1)	35.8	C	路口整體平均延滯 17.5 秒/輛 服務水準：B 級
	往北(2)	15.7	B	
	往南(3)	15.6	B	
忠孝路 好市多出口	往西(1)	40.6	C	路口整體平均延滯 25.1 秒/輛 服務水準：B 級
	往北(2)	18.8	B	
	往南(3)	10.6	A	
忠孝路 保建街	往西(1)	18.9	B	路口整體平均延滯 21.7 秒/輛 服務水準：B 級
	往北(2)	13.1	A	
	往東(3)	16.1	B	
	往南(4)	25.7	B	

資料來源：本計畫模擬結果

表 3-8 基地鄰近路口服務水準評估表（假日上午）

路口名稱	方向	平均延滯 (秒/輛)	服務水 準	路口整體平均延滯
忠孝路 忠孝二街	往西(1)	40.0	C	路口整體平均延滯 15.6 秒/輛 服務水準：B 級
	往北(2)	16.2	B	
	往南(3)	15.2	B	
忠孝路 好市多出口	往西(1)	39.2	C	路口整體平均延滯 26.5 秒/輛 服務水準：B 級
	往北(2)	19.4	B	
	往南(3)	10.5	A	
忠孝路 保建街	往西(1)	30.3	C	路口整體平均延滯 22.6 秒/輛 服務水準：B 級
	往北(2)	13.0	A	
	往東(3)	23.1	B	
	往南(4)	15.1	B	

資料來源：本計畫模擬結果



圖 3-5 平日時段尖峰道路服務水準示意圖

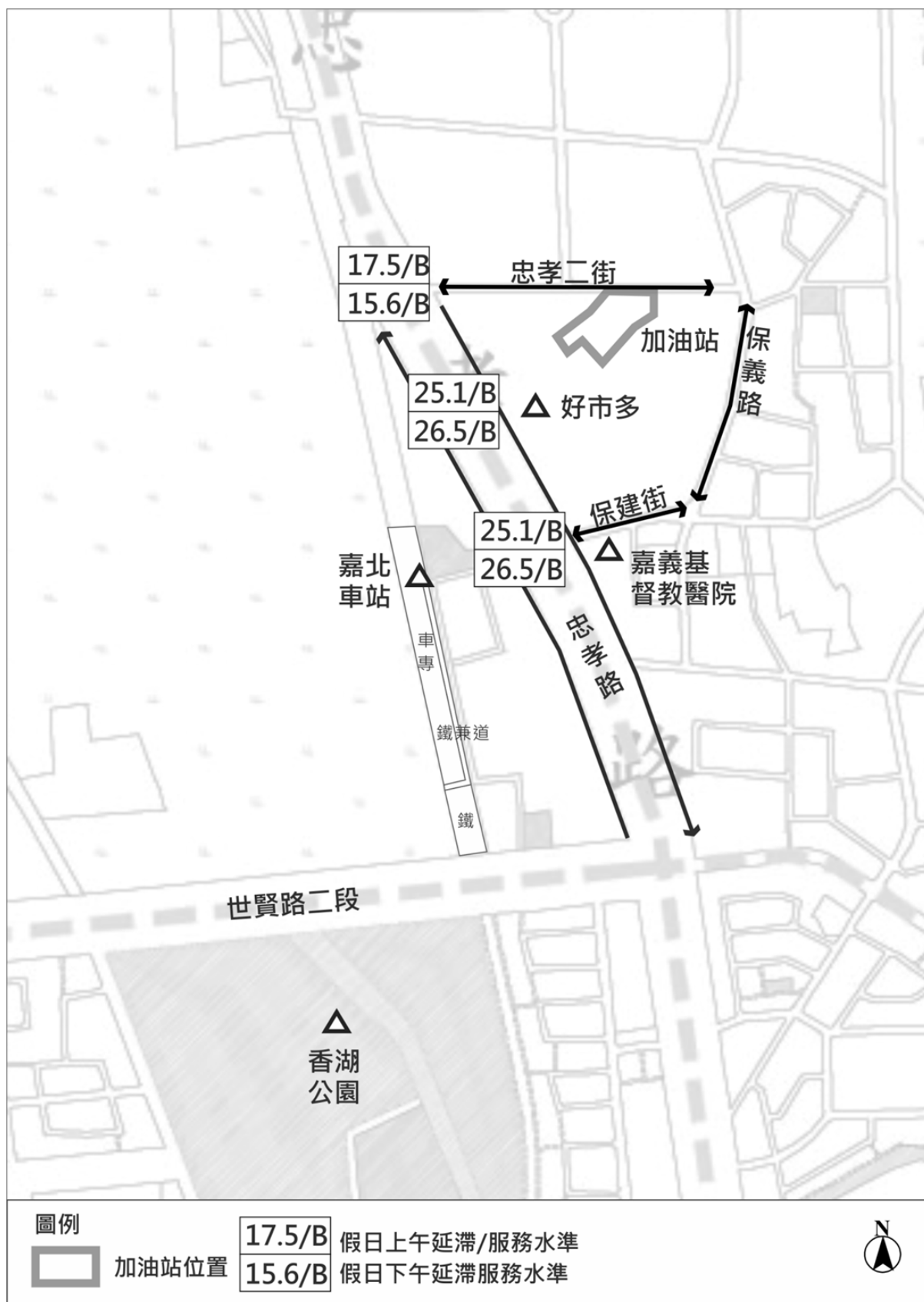


圖 3-6 假日時段尖峰道路服務水準示意圖

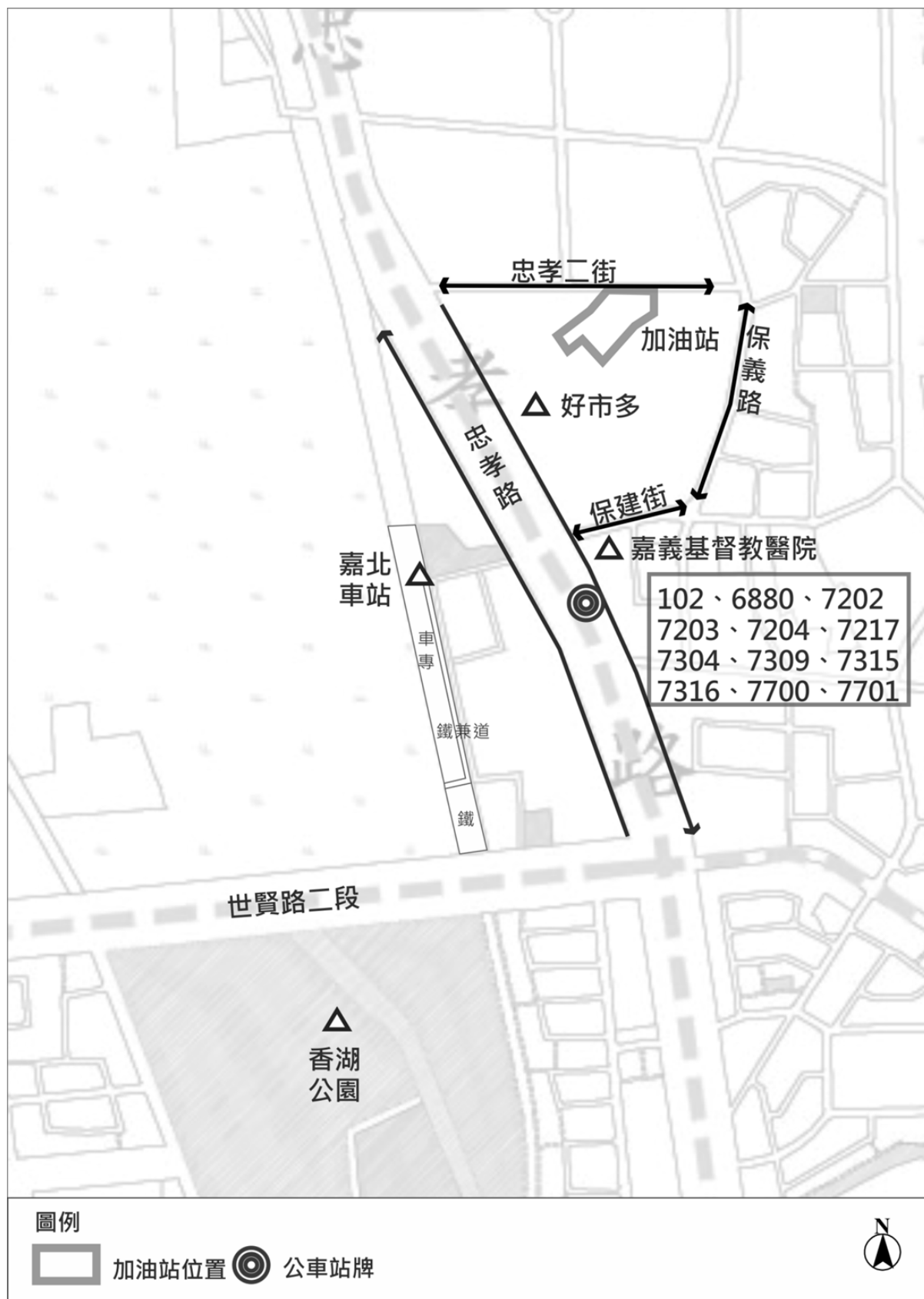


圖 3-7 基地周邊大眾運輸現況示意圖

四、交通衝擊分析

(一)加油車輛推估

本計畫參考中壢好市多加油站之特性，針對中壢好市多假日全日分時進離場車輛數之調查，調查結果顯示，加油站車輛進離場尖峰為假日之 16-17 時。本加油站僅供好市多會員使用，因此加油車輛數與此區域之好市多會員數有一定程度之關係，故比較中壢好市多與新莊好市多賣場量體規模，中壢好市多營業面積約 4600 坪，嘉義好市多營業面積約 6200 坪。為避免低估，本計畫以中壢好市多加油站尖峰小時進場車輛數之 90%，推估本基地尖峰小時加油車輛數表 3-9，如所示。

表 3-9 基地尖峰加油車輛數推估

類型	車種	尖峰時段 (時)	中壢好市多	本基地
加油	小汽車(輛)	16-17	179	162
	機車(輛)	16-17	3	3

資料來源：本計畫模擬結果

依好市多加油站設站之特性，皆設置於同區域好市多賣場之旁邊，故本計畫為推估新設加油站後所衍生之交通量，針對中壢好市多加油站進場車輛中為專程加油旅次及前往中壢好市多賣場順道旅次之比例，調查結果顯示，專程旅次比例為 63%，順道旅次比例為 37%，因順道旅次已包含在本計畫所調查之道路背景交通量中，故推估本基地新衍生之尖峰交通量為 103PCU。

(二)加油服務時間分配

為瞭解加油服務時間，本計畫於 107 年 9 月實際調查同樣位於中壢地區之好市多加油站，調查結果顯示，平均一輛小汽車之服務時間約為 300 秒，作為後續設施檢討與等候情境模擬。

(三)加油營運模擬與分析

1.加油空間需求檢討

因本基地加油車輛多以小汽車為主，故本計畫僅針對小汽車所需之加油空間進行推估，依式一計算可知所需之加油空間需求如表 3-10 所示。

2. 加油設施規劃

加油設施規劃基地內設有 4 座加油島，加油機計四槍 14 台、雙槍 2 台共 16 台，可同時提供 15 輛小汽車及機車進行加油，亦可以滿足使用需求。

$$\text{加油空間} = \text{尖峰小時加油車輛數} \times (\text{每車停留時間} / 3600) / \text{每車位利用率} \dots\dots\dots (\text{式一})$$

表 3-10 基地加油空間需求

類別	小汽車
尖峰車輛數(輛/小時)	165
每車停留時間(秒)	300
每車位使用率	0.9
加油空間需求	15
加油空間供給	16

註：為避免低估機車加油之車輛，本計畫將其納入小汽車車輛數進行估算
資料來源：本計畫分析整理。

(四) 等候與衝突點分析

依據等候理論 M/M/1 進行等候停等分析，分別以式二與式三計算平均等候車輛與平均等候時間。

$$\text{平均等候數量(輛)} = \text{到達率}^2 \div (\text{系統服務率} \times (\text{系統服務率} - \text{到達率})) \dots\dots\dots (\text{式二})$$

$$\text{平均等候時間} = \text{到達率} \div (\text{系統服務率} \times (\text{系統服務率} - \text{到達率})) \dots\dots\dots (\text{式三})$$

到達率依據尖峰加油車輛數計算，系統服務率則依據調查所得之加油服務時間估算。分析結果如所示，等候數量均 5.3 輛，車輛等候空間如圖 3-8 所示，基地有足夠之排隊等候空間，約可供 45 輛車排隊等候，對外部道路通行影響有限。

因基地內部動線單純，外部動線因相鄰道路為中央分隔僅能右進右出，因此無明顯動線衝突，僅出口處為避免匯入干擾，應加強安全警示措施。

表 3-11 等候數量與時間分析

類別	小汽車
尖峰車輛數(輛/小時)	165
系統服務率(輛)	12
服務設備數	16
平均等候數量(輛)	5.3
平均等候時間(秒)	<1

資料來源：本計畫分析整理。

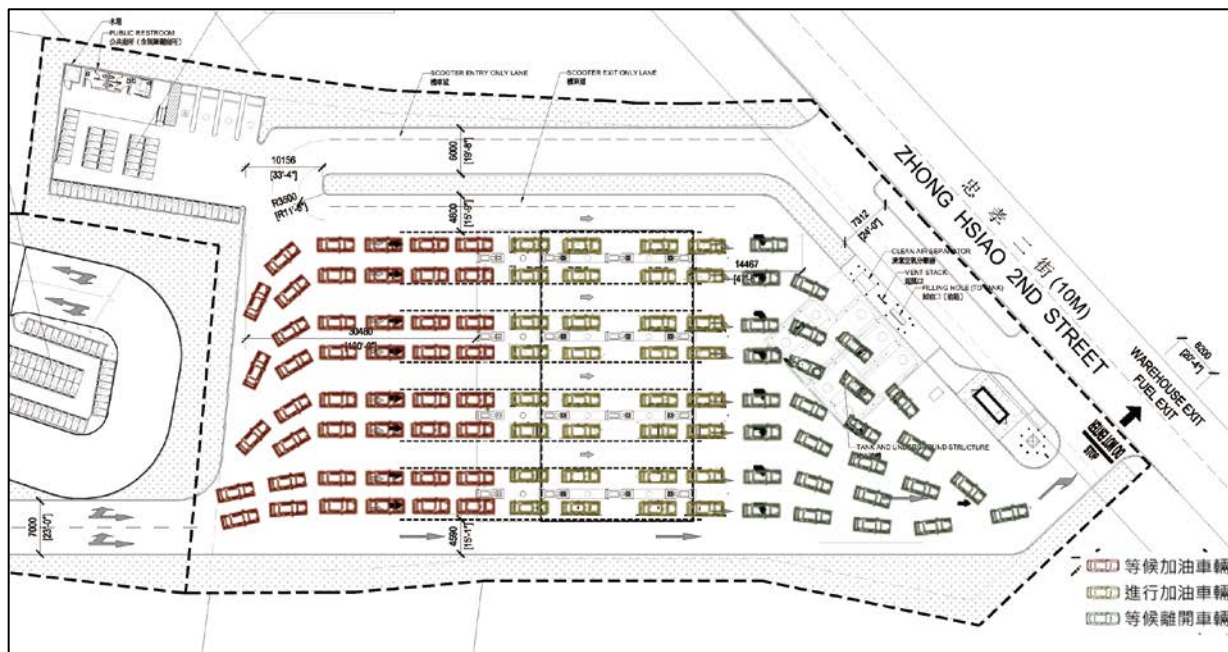


圖 3-8 加油站等候空間示意圖

五、交通衝擊分析

本計畫擬分別以目標年(民國 110 年)之基地開發前與開發後兩種情境進行道路交通流量預測，將預測交通量作為路口服務水準評估之基礎。

(一)自然成長交通量預測

開發前道路交通量採道路自然成長量推估方式，將現況道路交通量加上現況道路交通量之固定百分比做為未來年開發前道路交通量。

根據交通部公路總局嘉義區監理所資料，嘉義市區近 5 年(民國 102~106 年)機動車輛數平均年成長比例為-1.51%，為保守評估相關成長率，將以年成長比例 0.50% 進行評估。因此可推得由基年(民國 108 年)至目標年(民國 110 年)之自然成長率為 1.00%，詳見表 3-12 所示。

表 3-12 嘉義市區近年機動車輛登記數

年份	102 年	103 年	104 年	105 年	106 年	平均值
機動車輛數	187,941	181,927	182,039	179,973	176,778	-
成長率	-	-3.20%	0.06%	-1.13%	-1.78%	-1.51%

(二)開發前後道路服務水準分析

目標年開發前後路口服務水準如圖 3-9 與圖 3-10 所示。平假日時段路口服務水準皆維持 B~C 級之服務水準，顯示基地開發對周邊交通影響有限。

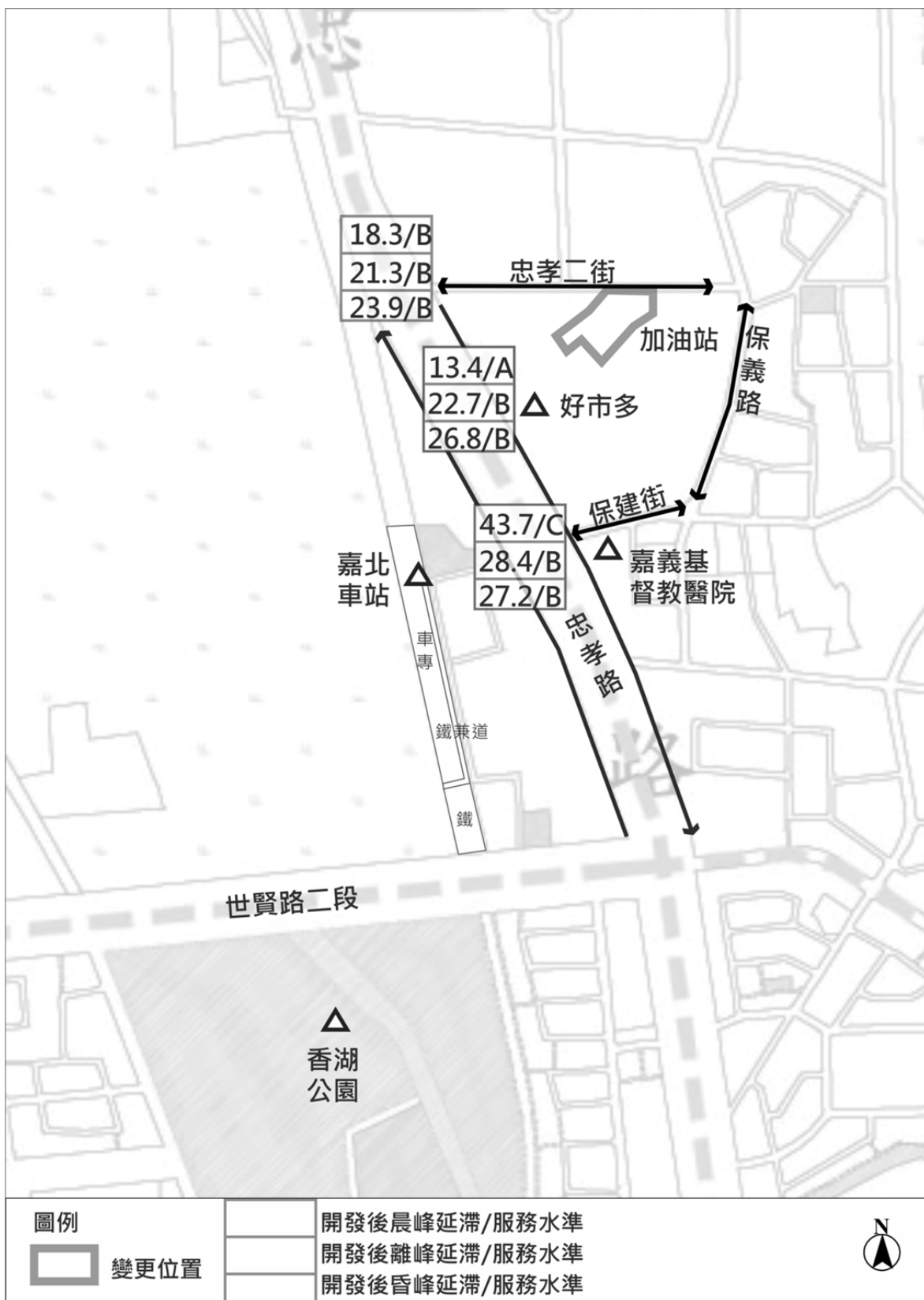


圖 3-9 平日時段開發後道路服務水準示意圖

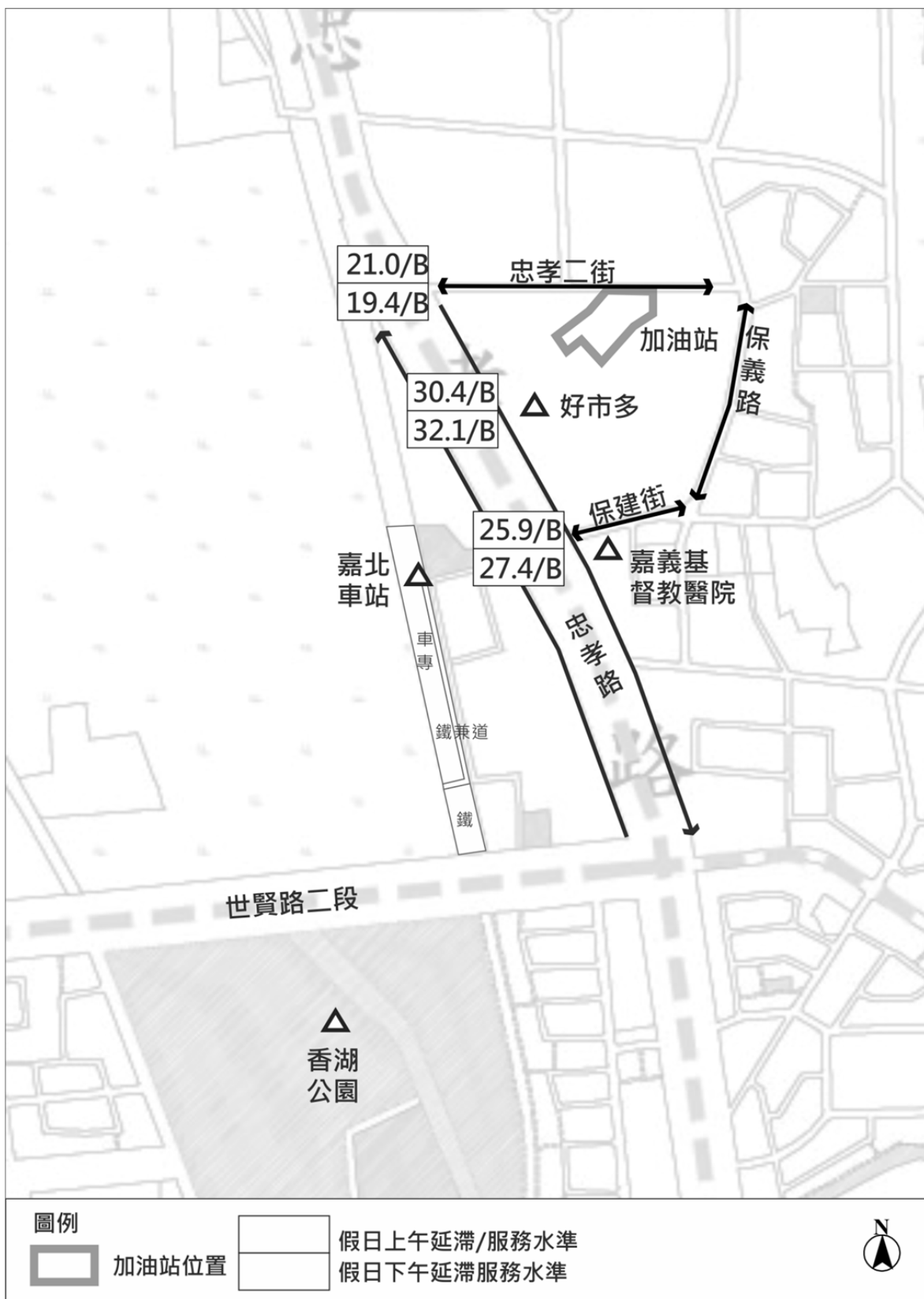


圖 3-10 假日時段開發後道路服務水準示意圖

第肆章 發展定位與構想

壹、發展定位

一、串聯基地西側賣場空間與加油站設施之通道

企圖串聯基地西北側好市多賣場、停車空間，將其活動動線延伸至本加油站基地，讓商場活動延續至加油站，並讓基地內部通道有最佳的通行路徑，同時享有便捷的採購運輸加油空間。

二、營造地區特色與便利的銷售空間

計畫區周邊商業設施較為缺乏，對生活機能需求與販售活動空間需求較為殷切，而好市多加油站將沿基地側留設退縮綠帶，提供周邊綠美化的空間，亦留設內部入口串接賣場；基地東北側銜接都市計畫 11M 忠孝二街，配合都市計畫規定退縮留設人行道與開放空間，開放空間除增加綠化景觀植栽外，並規劃適當的人行鋪面，提升人行活動便利性。

貳、規劃構想

一、基地退縮開放空間

基地配合 11 公尺道路退縮為 12 公尺部分，留設基地前側較大之開放空間，並配合南北側加油車輛之出入口，規劃創造好市多之入口意象，產生視覺開放的退縮感。除此之外亦提供加油車輛便結的出入空間，減少交通衝擊。

二、鄰里便利的加油空間

基地東側依規定退縮，提供油罐車輛容易的停車空間，減少油罐車輛對周邊的影響，讓本加油站的規劃開發，能讓周邊社區居民不會感受對生活環境的嫌惡影響。

三、車行動線及人行動線

加油站主要出入口側，規劃成退縮 12M 的緩衝空間道路，並配合留設人行步道系統；新設加油站出入口側，利用非直線穿越設計，有效降低加油車輛車速，減緩交通衝擊，使鄰里及附近居民能有更安全的活動場所。

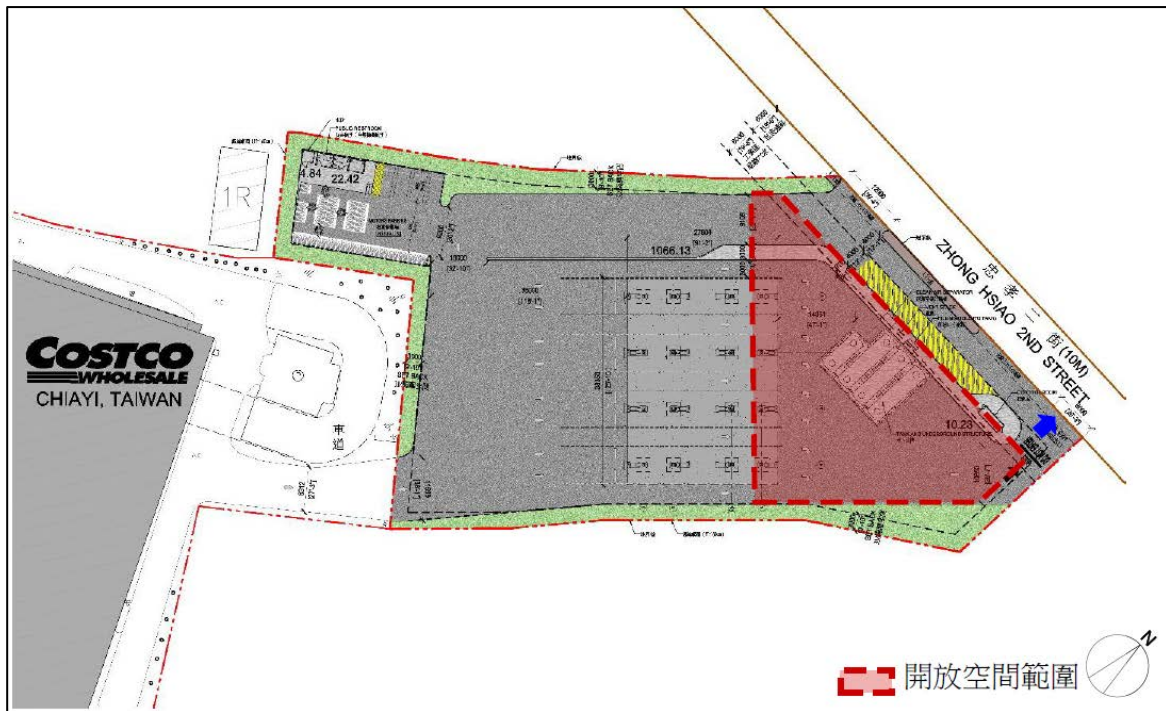


圖 4-1 擬定嘉義市都市計畫(不含嘉義交流道附近特定區、仁義潭風景特定區)為加油站專用區(同興段 1032 地號等 3 筆土地)開放空間示意圖

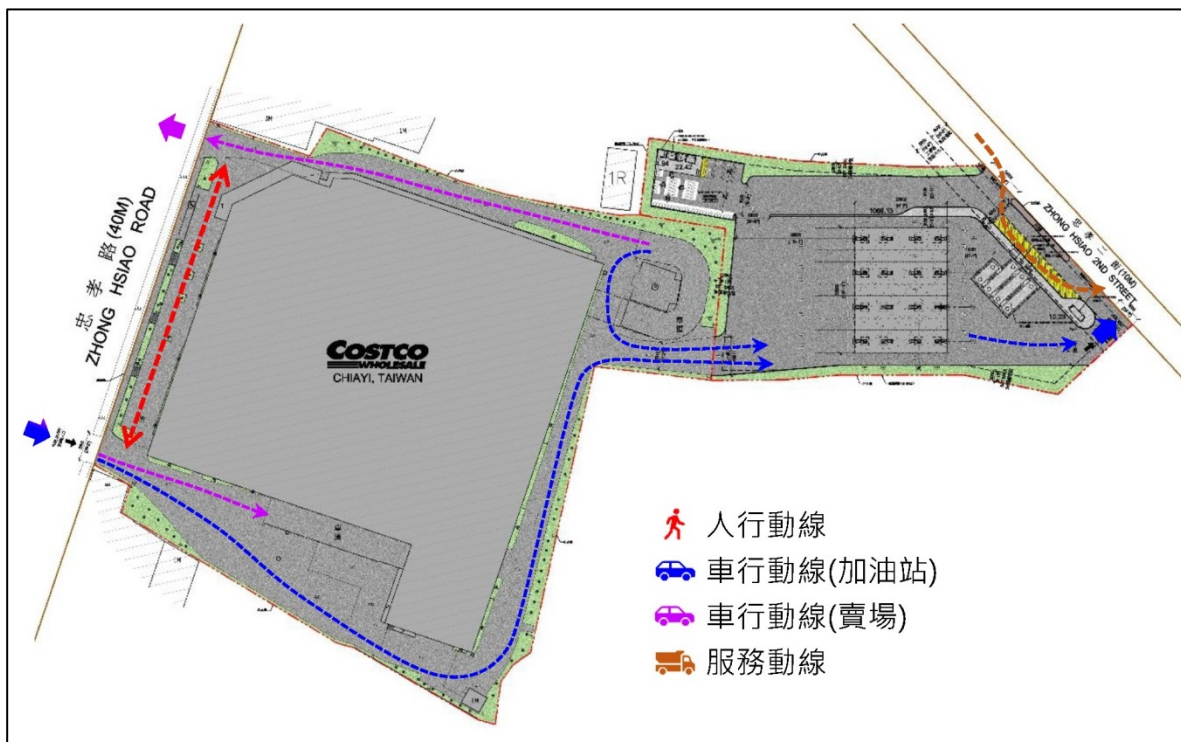


圖 4-2 擬定嘉義市都市計畫(不含嘉義交流道附近特定區、仁義潭風景特定區)為加油站專用區(同興段 1032 地號等 3 筆土地)車行動線及人行動線示意圖

第五章 實質計畫內容

壹、土地使用計畫

本計畫全區皆為加油站專用區，土地總面積約 0.76 公頃，其擬定示意圖如圖 5-1 所示。

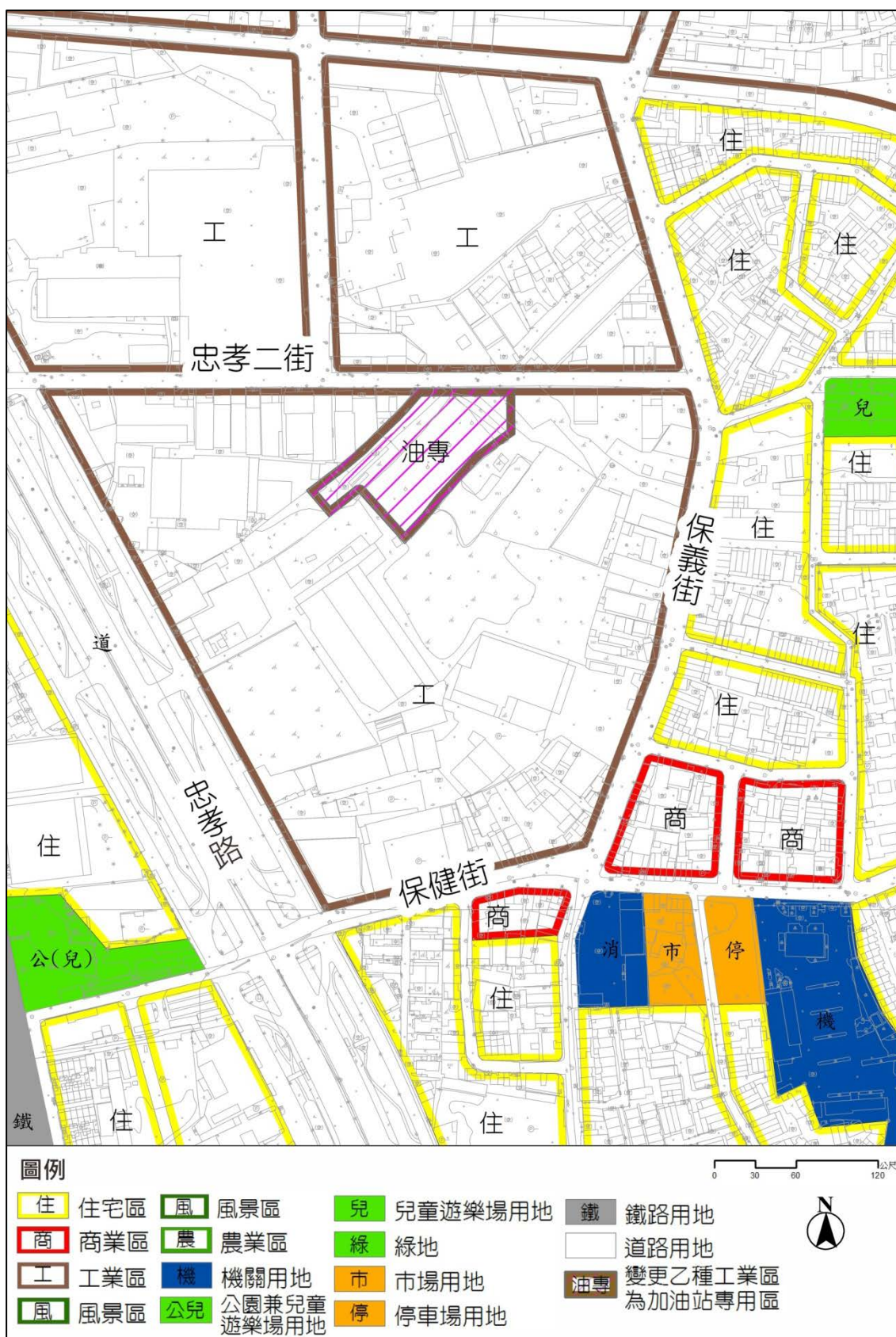


圖 5-1 擬定嘉義市都市計畫(不含嘉義交流道附近特定區、仁義潭風景特定區)為加油站專用區(同興段 1032 地號等 3 筆土地)細部計畫示意圖

貳、交通系統計畫

基地周邊道路包括忠孝路(台 1 線)、忠孝二街、保義路及保建街，基地出入口主要採一進一出方式，由忠孝路(台 1 線)進入、忠孝二街離開，各道路交通系統規畫如下，分別說明：

一、主要聯外道路

忠孝路為嘉義市及嘉義縣間主要的連絡道路，採中央及快慢分隔，道路寬度約 40 公尺，車道佈設為雙向 3 快車道及 1 混合車道，兩側設有人行道，本次好市多嘉義加油站主要出入口道路。

二、次要聯外道路

(一)忠孝二街

忠孝二街採中央標線分隔，路寬約為 11 公尺，車道佈設為雙向各 1 混合車道，主要銜接忠孝路及保義路，考量未來救災、防災動線，設置緊急避難通道至忠孝二街。

(二)保義路

保義路為基地東側之道路，採中央標線分隔，路寬約 15 公尺，車道佈設為雙向各 1 混合車道，路邊兩側並無人行道，為南北向次要道路。

(三)保建街

保建街採中央標線分隔，路寬約 10 公尺，車道佈設為雙向各 1 混合車道，路邊兩側無人行道，並無管制停車。

四、加油站運作方式

(一)車行動線：採一進一出單行動線如圖 5-4 所示。

- 1.大型車使用加油島#4。
- 2.小汽車使用加油島#1、加油島#2、加油島#3 及、加油島#4。

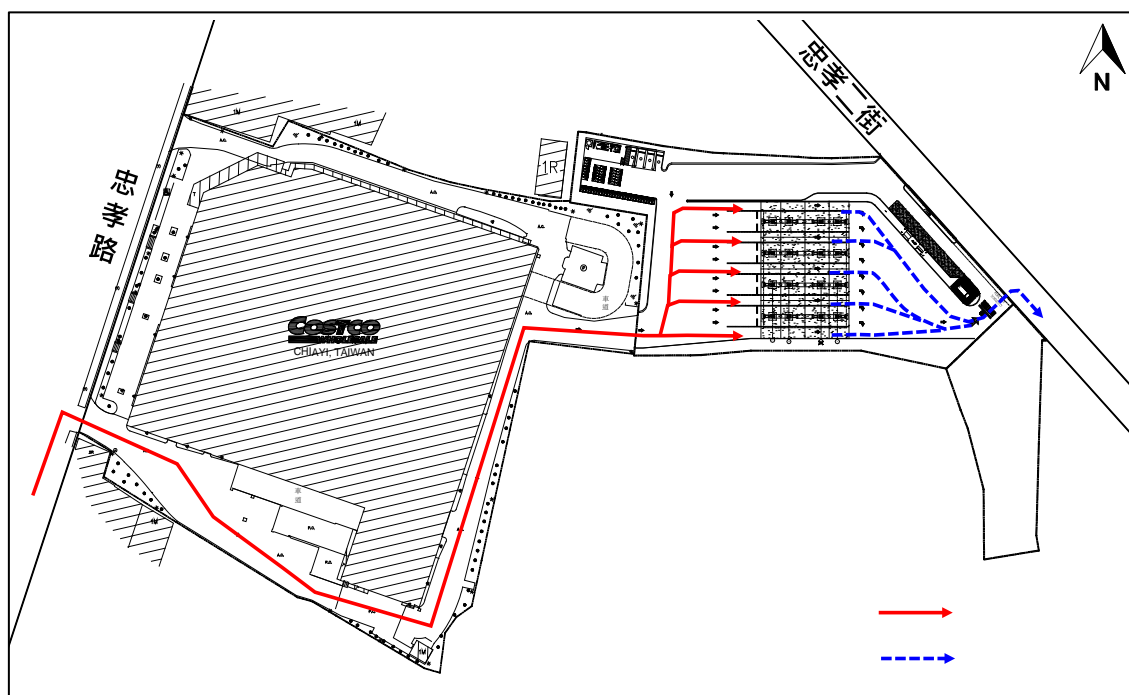


圖 5-4 車行動線示意圖

(二)油罐車加油方式

- 1.進出基地動線將採分流方式，油罐車動線由忠孝二街進出，卸油處臨停加油，如圖 5-5 所示。
- 2.依據使用需求補充油品，平均一天約 3 班，一次加油需 20 分鐘，補充油品時段以非尖峰時段為主。

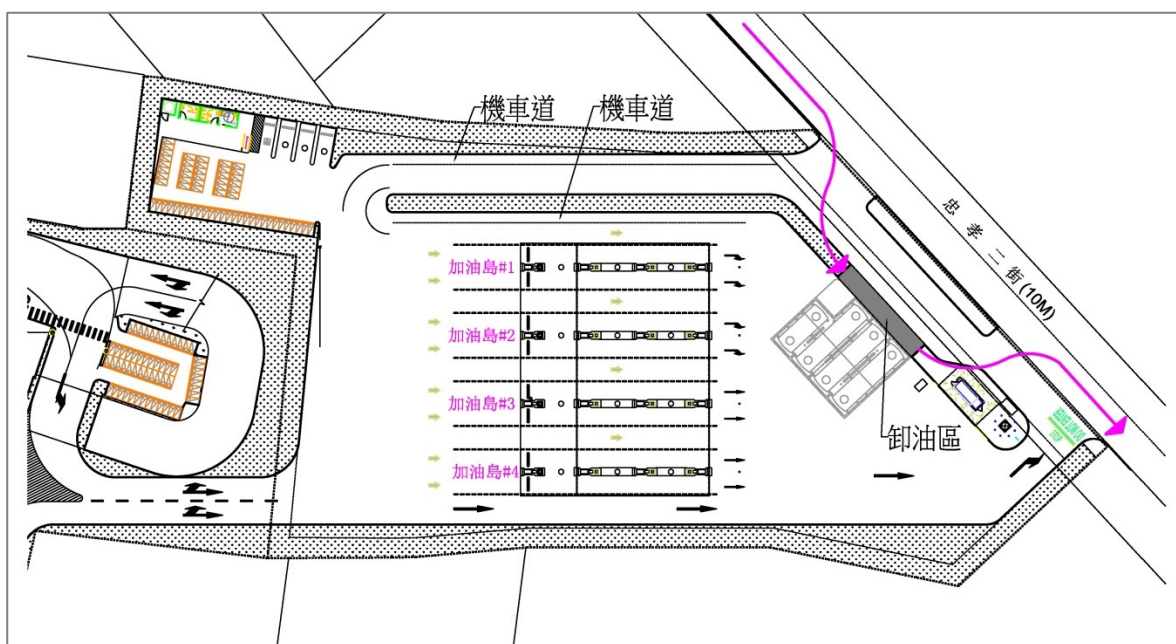


圖 5-5 油罐車動線圖

五、營運期間交通改善措施

由於基地位於路段採中央標線分隔，且進出動線採一進一出方式，進出動線單純，對周邊交通影響程度輕微，故研擬以下 5 項基本改善措施，期能維護周邊人車安全，具體作為如圖 5-6 所示。

(一)設置加油站指示標誌

為提醒用路人前方有加油設施，依道路交通標誌標線號誌設置規則第 122 條之規定，於忠孝路車流方向上游 100 公尺處，設置加油站標誌(指 58)與距離。

(二)劃設指向線導引車流方向

因加油站入口與好市多進入停車場車道共用，為提供加油車輛明確依循之車行方向，於入口處之車道設置導引牌面及於路面標示相關指標，並於加油站內部地面劃設指向線導引行進方向，並於各加油島前方附掛油品種類，提供駕駛人充足資訊至所需之設施。

(三)於出入口增設交通標誌

為維護車道出入口安全與提供加油車輛明確依循之車行方向，於入口處增設導行方向標誌(遵 8)並附掛「加油站入口」附牌，另於出口處增設禁行進入標誌(禁 1)。此外，遵 8 及禁 1 之標誌桿皆

參、建築開發計畫

加油站建築量體部分，依據全區配置，考量主要道路 11M 忠孝二街的使用者視覺景觀及天際線視覺感官之影響，全區規劃 8 車道之加油等待路線。建築規劃部分，大致以低彩度高明度符合好市多色系之量體與結構方式、來作為建築量體之主要設計，以期能提供加油車輛更舒適的使用空間。另外，配合未來加油站使用人口之成長，預留設較長的車輛停等空間，配合建築量體與開放空間退縮，以期妥善建物之規劃更能形塑友善的鄰里環境。



圖 5-7 擬定嘉義市都市計畫(不含嘉義交流道附近特定區、仁義潭風景特定區)為加油站專用區(同興段 1032 地號等 3 筆土地) 加油站專用區全區配置圖



圖 5-8 擬定嘉義市都市計畫(不含嘉義交流道附近特定區、仁義潭風景特定區)為加油站專用區(同興段 1032 地號等 3 筆土地)加油站專用區正視圖

第陸章 土地使用分區管制要點

壹、總則

- 一、本要點依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。
- 二、本計畫內之土地及建築物使用，除已核定發布實施之都市計畫另訂有土地使用分區管制要點管制事項者從其規定外，應依本要點之規定辦理。
- 三、都市計畫公布實施之土地使用分區，如因實際情況有所調整變更，倘土地所有權人未來決定回復原土地使用分區，將毋庸負擔任何形式之回饋。

貳、土地及建物使用

- 一、其開發利用須依「加油站設置管理規則」第 26 條規定辦理。
- 二、建蔽率不得大於 40%，容積率不得大於 120%。

附件一、座談會相關文件

變更嘉義市都市計畫（不含嘉義交流道附近特定區、仁義潭風景特定區）（部分乙種工業區為加油站專用區）（同興段 1032 等 3 筆土地）計畫案之座談會會議紀錄

一、會議時間：108 年 9 月 19 日（星期四）上午 10 時

二、開會地點：嘉義好市多賣場會議室

三、主持人：開新顧問股份有限公司陳副總大引 紀錄：游佩璇

四、出席人員：如簽到單

五、主持人發言致詞：

變更嘉義市都市計畫部分乙種工業區為加油站專用區，因為內政部營建署法令規定，於都市計畫迅行變更前需先行辦理座談會，請蔡議員及各位民眾再提供意見。

六、重點摘要：

（一）行政院雲嘉南區聯合服務中心許家鈞代：

嘉義地區有的發展對產業有多少的幫助，主要想了解民眾對好市多加油站未來發展或法令上是否有什麼建議，若是有需要中央單位需要協助都可以表達。

（二）嘉義市工業會李總幹事淑娟：

本案位於後湖工業區是發展最完整的一塊，對於未來發展是樂觀其成，動線部分是以原來出入道路口為主且未來加油站的經營也是以會員的形式辦理，對於本案沒有意見。

（三）嘉義市後湖里洪里長：

最主要加油站是會員制，降低影響周邊加油站的顧客，以及出入道路可以規劃在寬度較寬的道路，且忠孝二街若只是緊急道路的進出，地方上應該意見較少，未來也是樂觀其成。

(四) 嘉義市政府蔡議員文旭：

由於後湖工業區解編後，工業區的總量管制已無法再增加使用，因此考量法令關係，變更為加油站一案送至市政府時，也會努力協助溝通。

七、結論：

有關本次座談會係依據內政部 107 年 1 月 22 日公告之「都市計畫草案辦理公開展覽前應行注意事項」第四點規定辦理，有關本案變更內容土地所有權人、中央政府主管機關、專家學者、議員、里長…等相關人士皆無異議，後續將依「都市計畫法」第二十七條第一項第三款辦理都市計畫個案變更。

八、散會（上午 11 時）

【座談會照片】



變更嘉義市都市計畫（不含嘉義交流道附近特定區、仁義潭風景特定區）（部分乙種工業區為加油站專用區）（同興段 1032 等 3 筆土地）計畫案之座談會

時間：108 年 9 月 19 日（星期四）上午 10 時

地點：嘉義好市多賣場會議室

出席單位	簽名欄
好市多股份有限公司	黃政雄
宇臺顧問股份有限公司	
行政院雲嘉南區聯合服務中心 張副執行長慶鬚	張慶鬚
嘉義市政府蔡議員文旭	蔡文旭
嘉義市工業會李總幹事淑娟	李淑娟
嘉義市後湖里洪里長獻武	洪獻武
開新工程顧問股份有限公司	陳明, 孫用斌

變更嘉義市都市計畫（不含嘉義交流道附近特定區、仁義潭風景特定區）（部分乙種工業區為加油站專用區）（同興段 1032 等 3 筆土地）計畫案之座談會

時間：108 年 9 月 19 日（星期四）上午 10 時

地點：嘉義好市多賣場會議室

出席單位	簽名欄
民衆	賴怡岑
	蔡錦益
	陳世雄
	陳世能
	許培宏
	孫秋霞
	陳世勇

