

高雄市政府都市設計審查規範

101年12月22日高市府都發設字第10135297300號函訂定

108年3月28日高市都發設字第10831098101號函修正

113年11月14日高市府都發設字第11335380900號函修正

114年1月23日高市府都發設字第11430395500號函修正

壹、總則

- 一、為執行本市都市設計及土地使用開發許可之審議，依都市計畫法高雄市施行細則第三條規定，訂定本原則。
- 二、都市設計審議係為使開發基地之規劃設計能考量所在區位整體風貌及配置協調，以維整體都市活動之順暢、都市景觀之完整性；並期待建築開發能兼顧環境保護，以因應日益嚴苛的極端氣候挑戰。
- 三、都市設計審議申請案件(以下簡稱申請案)應參考高雄市淨零城市發展自治條例第十九條規定，於都市設計審議報告書內載明淨零城市發展策略相關事項。
- 四、本原則為通案性規定，申請案仍應符合其他都市計畫及相關法令之規定。
- 五、申請人依本原則規劃設計有窒礙難行者，應敘明無法執行理由、提出相關佐證資料及淨零調適策略，提請高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會(以下簡稱委員會)審議同意或另為決議。
- 六、本原則名詞定義如下：
 - (一)淨零調適策略：指為實現碳平衡的淨零社區，透過調適措施，減少氣候變遷下對城市造成的衝擊，並提高城市的適應能力，以達到可持續發展的目標。
 - (二)退縮地：指都市計畫或高雄市建築管理自治條例規定之基地內應退縮建築範圍，其示意圖如附圖一。
 - (三)人行步道：指退縮地內留設供作植栽綠化、景觀設施及行人步行目的之使用空間，其示意圖如附圖一。
 - (四)人行道淨寬：指人行步道範圍內可提供行人步行的淨寬度，其示意圖如附圖一。
 - (五)不得開挖範圍：指自地下室外牆起至建築線間所形成之空間範圍，其示意圖如附圖一。
 - (六)開挖率：指地下層開挖面積(外牆牆心計算)除以基地面積之比率。
 - (七)綠覆率：指綠覆面積占法定空地之百分比，其計算不得扣除執行綠化有困難之面積。

- (八)容積增量建築基地：指建築基地因申請容積獎勵、容積移轉、鐵路地下化增額容積、環狀輕軌增額容積、都市更新建築容積獎勵、都市危險及老舊建築物建築容積獎勵、大眾捷運系統土地開發辦法第二十九條建築物樓地板面積酌予增加、都市計畫法高雄市施行細則第二十四條之四社會住宅容積酌予提高或其他法令所給予增加之容積者。

貳、地面層人行空間

七、除本原則另有規定外，退縮地應設置人行步道，並自建築線起設置植栽設施帶，再留設淨寬一點五公尺以上人行道，其示意圖如附圖二。

前項人行步道設計規定如下：

- (一)植栽設施帶之植穴寬度至少一點五公尺以上，並應以長型植栽帶設置，以增加透水及排水。
- (二)人行步道於配合已完成之公有人行道整合設計時，得自建築線起留設淨寬一點五公尺以上人行道，再設置植栽設施帶。
- (三)植穴邊緣側臨人行步道設置時，應與人行步道鋪面齊平，使地表逕流可直接排入，植穴土層完成面以低於人行步道為原則。
- (四)植栽設施帶建議種植開展型喬木，並應依當地生態、氣候、植栽槽寬度等條件選擇適當之樹種，避免種植竄根樹種(如小葉欖仁)或爭議樹種(如黑板樹、榕樹、木棉、掌葉蘋婆、菩提及椰子樹等)；無法透過喬木設計遮蔭環境時，應設置遮蔭設施。
- (五)喬木米高徑應達八公分以上，樹冠自然展開達一點五公尺以上之容器苗，且樹距配置以四至六公尺為原則(除主要出入口及車道出入口以外)，以塑造連續性遮蔭環境。
- (六)植栽設施帶可設置植穴、花台、座椅、照明燈具、雕塑、充電站系統、車阻、廣告招牌、消防栓、立式水表、瓦斯表或其他公共使用之街道家具及設施物，並應整體規劃設計。
- (七)植被、植栽穴與土壤裸露處，應作防止土壤沖刷流失之處理。
- (八)人行步道除車道出入口範圍以外，應設置透水鋪面，其設置標準應符合內政部水環境低衝擊開發設施操作手冊所定之設計標準，且應併同各建築基地排水計畫一併考量。

八、退縮地設置之花台、座椅，其高度應以不超過四十五公分為原則。但花台結合座椅整體規劃設計者，不在此限。

前項但書情形，其設置應考量行人空間開闊感與營造無障礙環境，並致力減縮其與人行道地坪之高差。

九、建築物鄰建築線退縮寬度達七公尺以上者，以種植雙排喬木為原則，其配置示意圖如附圖三。其第二排喬木與第二排人行道可整併為植栽設施帶，並加大第一排人行道之淨寬，其配置示意圖如附圖四。

十、路口轉角斜坡道之設置規定如下：

- (一)斜坡道之設計形式、淨寬、坡度等事項，應依據內政部都市人本交通規劃設計手冊之規定辦理。
- (二)應配合行人穿越道位置，垂直步行銜接設置，其交叉路口處，宜採對準行人穿越道之雙向斜坡道方式處理(如附圖五所示)；斜坡道坡頂平台寬度以大於一點二公尺以上為原則、兩側以四分之一圓斜坡順接斜坡道方式處理。但設置路緣斜坡後平台寬度不足一點二公尺之路口，得採轉角全面扇形方式處理(如附圖六所示)，其扇形斜坡範圍須涵蓋行人穿越道，且非屬行人穿越道線範圍內之轉彎處應設置安全防護措施，避免轉向車輛進入人行道範圍內。

十一、人行步道應向道路境界線作成坡度四十分之一以下之洩水坡，其高程應與公有人行道一致，且其設計應與鄰地人行動線齊平銜接，以提高人行連續性。

十二、退縮地開放空間應配合公有人行道整體規劃，植栽樹種宜與現有行道樹種相同或相融，並配合現況行道樹形成雙排喬木，鋪面顏色、材質或樣式得與公有人行道適度區隔，以作分界。

十三、申請案得視個案需要，逕向本府目的事業主管機關申請共構設計。

十四、設置廣告物者，除應依相關法令規定辦理外，於地面設立樹立廣告時，須設置於退縮地植栽設施帶空間內；其高度不得超過二點五公尺。

十五、退縮地不得設置圍牆。

十六、臨建築線側設置圍牆規定如下：

- (一)圍牆高度不得超過二公尺，基座不得高於四十五公分；圍牆高度超過四十五公分至二公尺部分，其透空面積應大於百分之七十。
- (二)供汽車出入或社區主要人行出入口之大門或造型牆，免依前款規定辦理。但圍牆高度不得超過四點二公尺。
- (三)前二款圍牆高度，應自基地整地覆土完成面起算。

十七、公有建築物、公共設施用地及其開放空間不得設置圍牆。但以綠籬方式設置，且其高度未超過七十公分，並經委員會審議同意者，不在此限。

十八、為鼓勵低碳運輸及大眾運輸導向發展型態，宜於建築退縮空間適當處設置人行步道及自行車停車位，其動線佈設應以安全、無障礙與連續性為原則，營造舒適之步行及騎行環境。

十九、地面層相關設備及設施之設置，應配合整體環境景觀設計，且不得妨礙人行動線之連續性及緊急救難通行需求；鄰避型設施(如地下室通風口、垃圾處理空間等)應盡量與建築物主體整併設計，避免影響行人。

二十、供公眾使用建築物應於地面層或地下一層設置垃圾儲存空間，並應有清運車輛服務動線與給水清洗之適切規劃。設置於地面層之(半)戶外型之垃圾儲存空間應有適度綠化或美化設計，最小化景觀衝擊。

參、綠化規範

二十一、除本原則另有規定外，建築基地綠覆率應達百分之七十五以上。

二十二、綠覆率之計算應符合下列規定：

(一)綠覆面積計算標準如下：

1. 喬木類：依建築基地綠化設計技術規範所定之覆蓋面積標準計算。
2. 棕櫚類：以九平方公尺計算。
3. 灌木類(每平方公尺至少栽種四株以上)、蔓藤類(包括立體攀附)、草花類、地被類：以實際被覆面積計算。
4. 植生溝及生態滯留單元(須符合內政部水環境衝擊開發設施操作手冊之設計標準)：以實際被覆面積加百分之十計算。
5. 生態水池或溪溝有水生及濕生植物類：以其水面面積三分之一計算。
6. 植草磚：以鋪設植草磚面積三分之一計算。
7. 其他植栽：以設計圖設計密植平面面積計算。

(二)前款綠化植栽之最小覆土深度如附表一所示。

二十三、植栽種植於混凝土構造上方者，應併同考量植栽穴阻根板、排水設施及防水設施等設計。

二十四、透天類型建築物基地之綠化，應考量都市景觀與植栽生存區位，以沿街面優先綠化，喬木種植數量不得低於基地內總戶數，其配置採總量管制並得自由配置。但基地條件不適宜種植喬木者，得改以立體綠化方式辦理。

二十五、透天類型建築物採整體規劃分照申請者，其喬木與植栽配置方式，於未違反相關規定與鄰地權益前提下，得種植於緊鄰分照基地之基地境界線上，以顧及基地面寬尺寸、人車進出安全、景觀品質與一般民間習慣。

肆、汽機車停車空間配置原則

二十六、機車停車位數量應依高雄市政府工務局建造執照預審審議原則設置。

二十七、機車停車位之設置規定如下：

- (一)機車停車位之車道坡度應小於一比八，並以優先設置於地面層及地下一層為原則。但基地面積小於一千平方公尺或基地平均深度小於二十五公尺者，車道坡度得免依本款規定辦理。
- (二)無法於地面層及地下一層設足機車停車位數，且車道坡度小於一比八者，得設置於地下二層。

二十八、停車位如設置於建築物地上二層以上空間，應提出相關空氣污染及噪音防治措施，並經委員會審議同意。

二十九、車道坡道應鋪設防滑材質及相關安全警示設施。

三十、機械停車位應設置於地下室最底層，並符合下列規定：

- (一)車道寬度不小於六公尺且車道範圍內不得有柱、牆等車行動線阻礙物。
- (二)車道寬度不足六公尺者，應留設淨寬三點五公尺車行動線，並於該車道服務範圍內至少設置一處不小於停車格位尺寸之停等避讓空間。
- (三)前款停等避讓空間不得位於停車位前方，並應於申請圖說上清楚標示。
- (四)機械停車設備之相關安全裝置，應依建築物附設停車空間機械停車設備規範辦理。

三十一、建築基地以集中留設一處雙向汽車車道出入口為原則。但停車數量逾一百五十輛者，不在此限。

三十二、汽機車停車場出入口設置規定如下：

- (一)不得設置於下列道路及場所：
 - 1. 自道路交叉截角線之距離十公尺範圍內。
 - 2. 學校校門口距離二十公尺範圍內。
 - 3. 其他經交通主管機關認定有影響公共安全及公共交通之道路、路段或場所。
- (二)透天住宅各戶面向道路設有獨立出入車道，且設置相關交通安全警示設施者，免依前款規定辦理。

三十三、為降低地面層車道出入口與人行空間之衝突性，車道出入口設置原則如下：

- (一)車道鋪面材質或色彩與人行步道應有所區隔，且與人行空間交會處須齊平無高差，以營造友善人行空間。
- (二)除本原則另有規定外，車道出入口坡降起始點，應距離供行人步行空間至少二公尺以上，以作為停等緩衝空間。

三十四、地面層車道出入口應避免設置遮蔽視線植栽或設施物，以維持視線之通視性。

三十五、地面層車道以迎賓車道（迴車道）方式設置者，其車道寬度以不大於五點五公尺為原則。

三十六、公共設施用地、公有建築物及商業場所附屬之戶外停車空間，其汽車停車位達十輛或機車停車位達二十五部以上者，該停車空間應予綠美化，以收縮對都市景觀之衝擊。

三十七、建築基地非作住宅使用部分應設置裝卸車位，其設置標準如下：

- (一)裝卸車位出入動線不得新增車道。

(二)裝卸車位設置尺寸：

1. 標準裝卸車位：長度不得小於六公尺，寬度不得小於二點五公尺，淨高不得低於二點七公尺。
2. 大貨車裝卸位：長度不得小於十三公尺，寬度不得小於四公尺，淨高不得低於四點二公尺。

三十八、申請案應實施交通影響評估審議者，於提送委員會審議前，申請人應提出交通影響評估報告書送交通主管機關審查。

伍、建築量體及外觀設計

三十九、建築物屋頂水塔、太陽能熱水設施、空調冷卻水塔、空調主機、設備管線等設施物及工作陽台，應於建築設計時整體考量規劃，並於圖說中標示設置位置與繪製相關景觀遮蔽或美化圖說，避免直接外露於公共視野而影響都市景觀。

四十、建築物窗戶及地面層出入口須設置遮蔽及雨遮設施，且於設計時須配合建物造型整體設計。

四十一、建築物立面造型應避免使用光害材質。

四十二、夜間照明應依下列規定辦理：

(一)住宅區基地面積達五百平方公尺以上且基地臨接道路面寬二十五公尺以上之申請案，應提出內容至少包括於退縮地設置兼顧安全與行進指引照明燈具之景觀照明設計。

(二)前款住宅區基地之建造執照屬分照申請者，其基地面積及面寬應合併計算。

(三)商業區與公共設施用地申請案，應提出第一款之景觀照明設計及建築照明設計。

(四)前款建築照明設計應符合下列規定：

1. 應考量建築物整體照明效果，從行人尺度(基座)、街道尺度(立面)與都市尺度(頂部)設置照明燈具。
2. 前目照明燈具應有時段性熄燈之節能控制功能。

(五)第一款及前款照明燈具，應合理規劃其安裝位置、照射角度和遮光措施，並於確保照明效果之同時，避免產生眩光、光線外射、影響植物生長與居住舒適性等光污染現象。

四十三、為加強本市都設地區都市景觀設計，框架式屋脊裝飾物之設置，經提送委員會同意後，該部分得不計入建築高度。

四十四、庭院內部景觀造型牆之設置規定如下：

(一)高度超過二點五公尺部分，須以一比一之比例自地界線退縮後設置，其總高度不得超過五公尺；退縮地部分宜予以植栽綠化，以軟化景觀造型牆硬體之壓迫感。

(二)正、背立面宜同時考量基地內及鄰地之視覺景觀，予以美化處理，設計內容應標明材質及色彩。

陸、容積增量建築基地設計原則

四十五、建築基地面積大於一千平方公尺以上者，其地下室開挖率及雨水貯集設施，準用高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點規定辦理。

四十六、建築基地綠覆率應達百分之八十以上。

四十七、人行道淨寬應大於二點五公尺。

四十八、為維護都市環境及建築品質、安全及容積增量的合理性等，容積增量開發案件之地下室開挖層數以六層為限。

四十九、車道出入口坡降起始點應距離供行人步行空間至少三公尺以上，以作為停等緩衝空間。

五十、建築基地因容積增量所增加之汽機車法定停車位，應以平面停車位為原則。

五十一、位於大眾捷運場站、臺鐵捷運化車站及本府指定之交通轉運中心出入口四百公尺範圍內之建築基地，汽車停車位之設置數量應達建築戶數五成以上。

五十二、位於大眾捷運場站、臺鐵捷運化車站及本府指定之交通轉運中心出入口四百公尺以上至八百公尺範圍內之建築基地，汽車停車位之設置數量應達建築戶數六成以上。

五十三、建築基地無法依前二點規定設置足量停車位者，得以下列方式補足：

(一)增設機車停車位，以一汽車停車位折換二機車停車位。

(二)增設自行車位停車位或設置公共自行車租賃站，以一汽車停車位折換設置三自行車停車位。

依前項第二款規定採設置公共自行車租賃站者，應向本府交通局繳納設置費用。

五十四、申請案同時涉及交通影響評估、環境影響評估、建造執照預審小組等其他審議程序者，仍應依各該審議程序相關規定辦理。

柒、公共設施、公共工程設計原則

五十五、學校：

(一)鄰近道路節點處、學生主要進出校門口處或家長接送區者，應留設開放空間。

- (二)應將校門口處周邊內縮廣場作為接送區，並於適當區位設置臨時汽機車停車彎。
- (三)應提出車輛進出校園之管理計畫。學童接送臨停區之鋪面應以不同於道路之材質或色彩區隔，並加強標字與標誌牌之清楚設置。
- (四)植栽計畫須將現況植栽、移除植栽及新種植栽分別提出圖面，並詳算綠覆率。其綠化設計須全校整體規劃，且得採分期完成方式辦理。

五十六、公園、綠地、兒童遊樂場：

- (一)公共開放空間須以鋪面、照明設計凸顯開放空間特色，且配置人行通道將鄰近之人行通道串連。
- (二)整體規劃設計時，應將現況植栽分布情形納入考量；有新植者，應優先考量原生樹種。
- (三)鋪面設施應採透水性或生態工法施作，並應檢討基地內地表逕流之雨水再利用。
- (四)基地有高程差時，應考量無障礙設施之設置，以利通行。
- (五)開闢時應強調多元性之空間休閒機能，其內部景觀設施及植栽，應與周邊相鄰景觀結合。

五十七、車站：

- (一)車站建築設計應兼顧並考量高度之技術挑戰、生態環保及省能、都市意象及新的施工管理計畫。
- (二)車站站體之結構造型，應考量與周邊建築量體及歷史文化背景之關連性與和諧性，並強化日夜間景觀設計。
- (三)應考量整體交通設施之轉運動線與服務機能。

五十八、大眾運輸設施設計應與夜間照明及人行安全一併考量，公車彎設置應以斜角度進出方式設計。

五十九、既有之生態活動區應維持或強化其功能，僅以木棧步道、停留空間及必要性座椅等簡易形式之設施設置，並減少引入侵擾性活動行為。

六十、公共工程、古蹟及歷史建築：

- (一)公共工程、公有建築物、指定古蹟保存區或古蹟建築本體周邊之建築，應考量地區文史脈絡、觀光活動之誘發，並進行整體性與延續性之量體造型管制。
- (二)公共工程應以透水性及生態工法設計。
- (三)歷史建築再利用應著重原有形貌及文化風貌之展現，新與舊之整合應同時納入設計風貌考量。

六十一、公共工程及公有建築物個案夜間照明設施形式選用，應配合建築及場域氛圍意象形塑設計其造型。

六十二、公共工程交通規劃涉及道路面積縮減或交通動向改變者，應提送本府道安會報審查通過後，再據以核發都市設計審議許可書。

六十三、公共工程與公有建築物之細部設計圖面審查程序規定如下：

- (一)應依規定分送各目的事業主管機關審查。
- (二)前款細部設計圖面已依其他法規辦理或依各目的事業主管機關審查要求修正者，該部分得免再提委員會審議。

捌、特定地區都市設計審議原則

六十四、建築基地位於本市凹子底農十六地區、多功能經貿園區特定區、高雄大學鄰近地區、農二十七、農二十八地區或中都地區等主要都市設計地區，且開發案樓層數超過(不含)五層者，為維護通風採光與兼顧私密性與防災安全性等，其臨接基地境界線(非屬臨接建築線側)退縮規定如下：

- (一)建築物總樓層數為六層至十二層者，地面上各樓層與基地境界線之淨距離應在二公尺以上。
- (二)建築物總樓層數為十三層以上者，地面上各樓層與基地境界線之淨距離應在二點五公尺以上。
- (三)建築物因設置陽台、雨遮、花台及其他不計入建築面積構造物，其地面以上各樓層與基地境界線之淨距離，不受前二款規定之限制。但不得小於二公尺。
- (四)建築物之過樑、車道頂蓋或其他經本府公告之構造物，得不受第一款及第二款規定之限制。

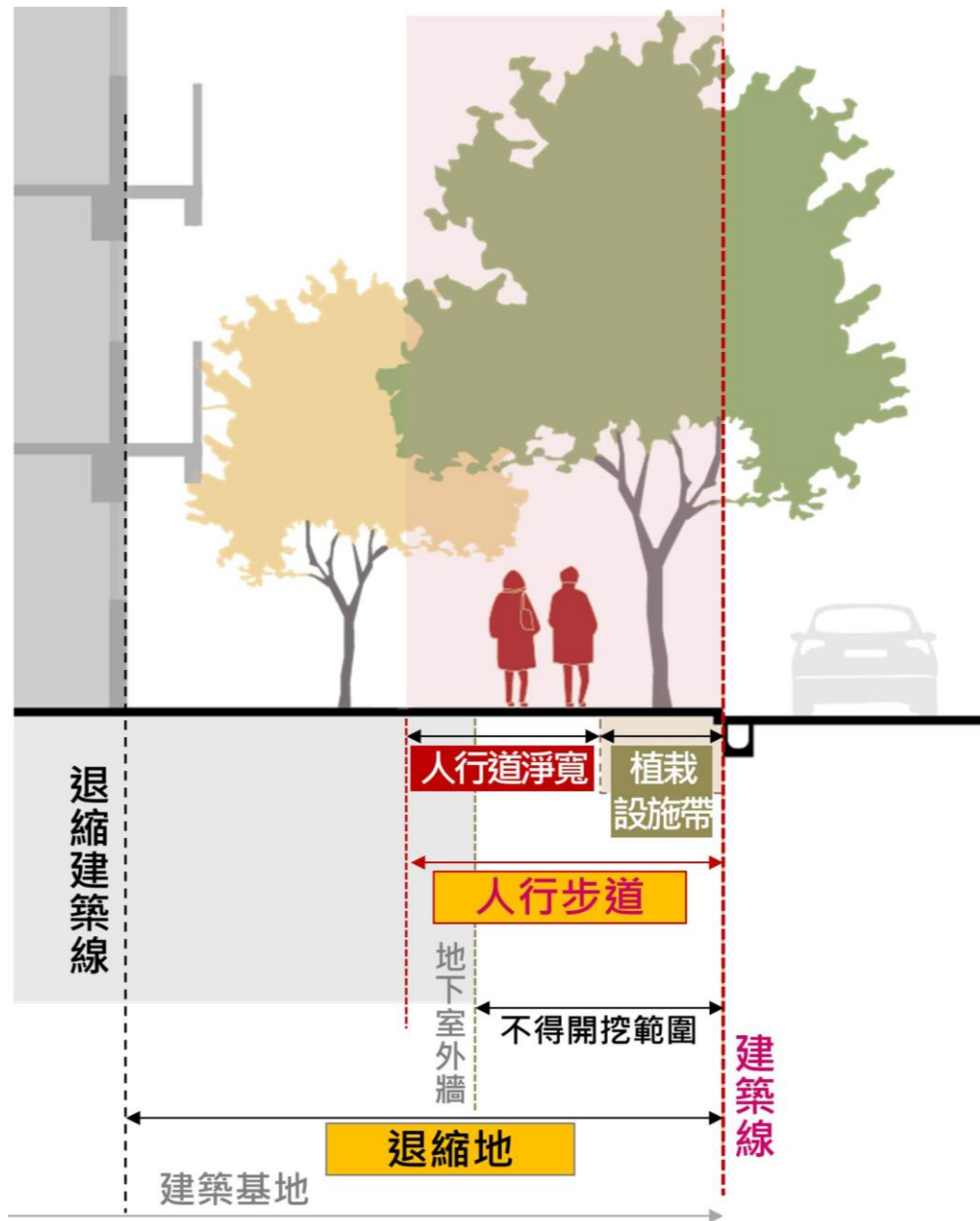
六十五、凹子底原農十六地區之招牌設置、建築物等造型與色彩，應與周邊場域相互搭配。

六十六、大坪頂特定區及高坪特定區都市計畫之土地使用分區管制要點所定之其他基地線，其認定標準依下列規定：

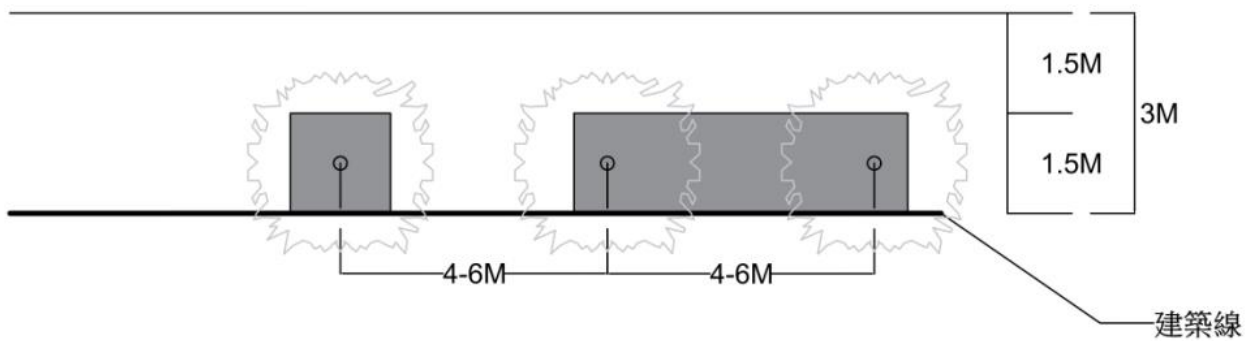
- (一)本地區都市設計申請案件自面前及其他基地線退縮採一宗基地認定，非各戶各自認定退縮。
- (二)側面牆壁若開設門窗者，須該側全線退縮，非僅建築物立面開口處退縮。
- (三)大坪頂特定區中住宅區及商業區有關圍牆之規定，比照高坪特定區之規定辦理。

玖、附則

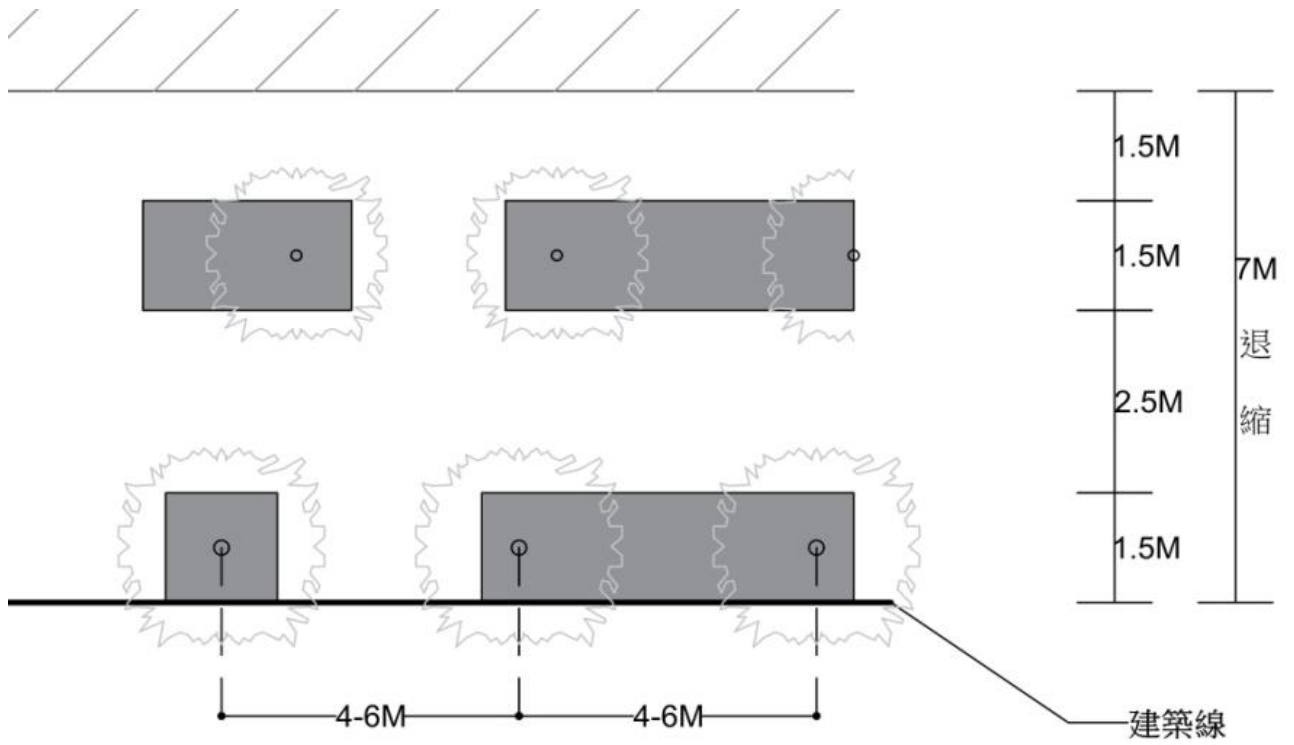
六十七、執行本原則遇有疑義時，得提請委員會依審議原意解釋後據以辦理。



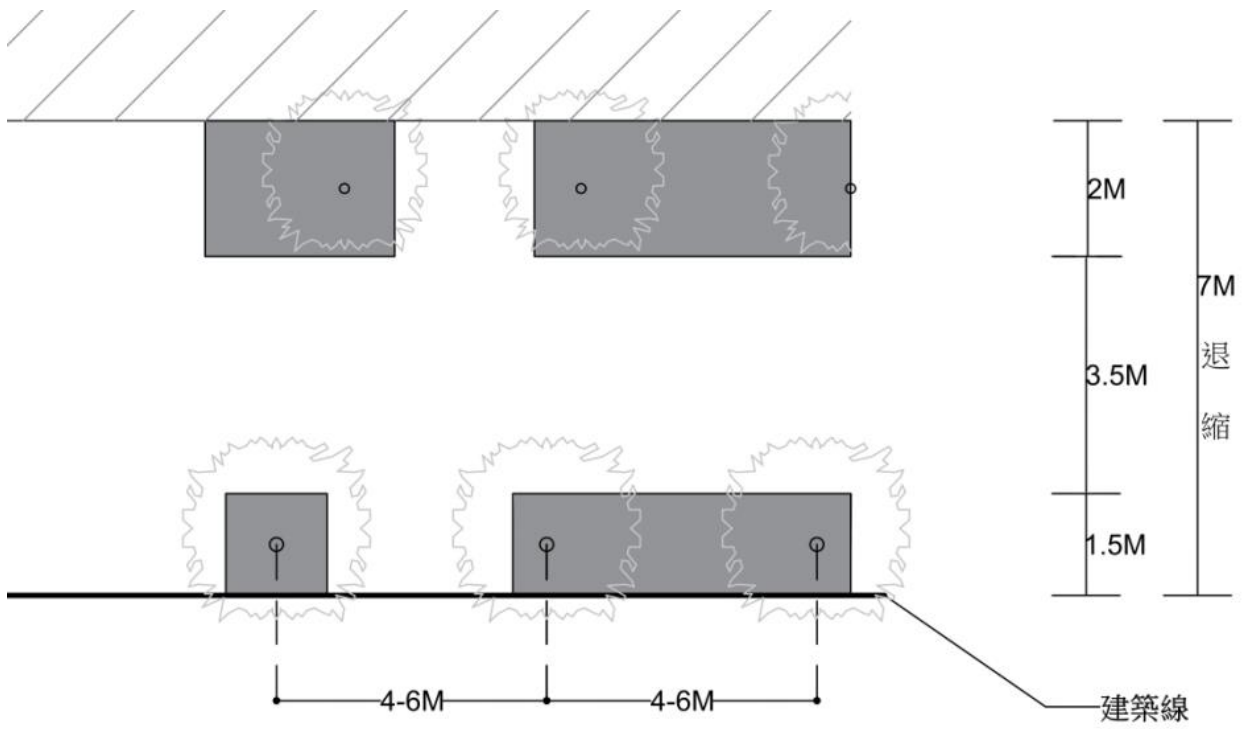
附圖一 名詞定義示意圖



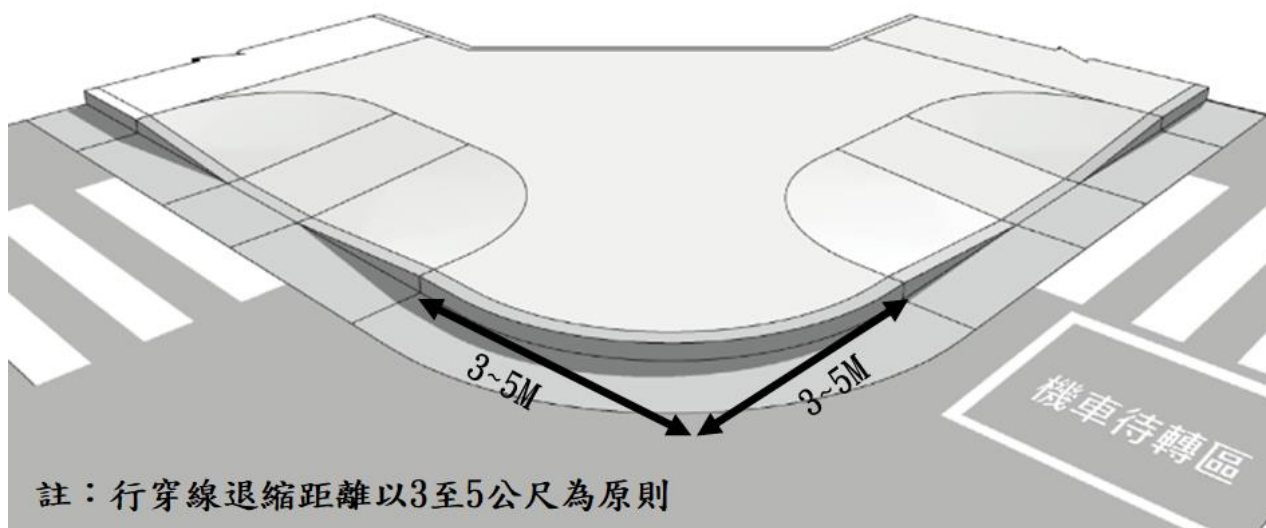
附圖二 臨路側喬木配置示意圖



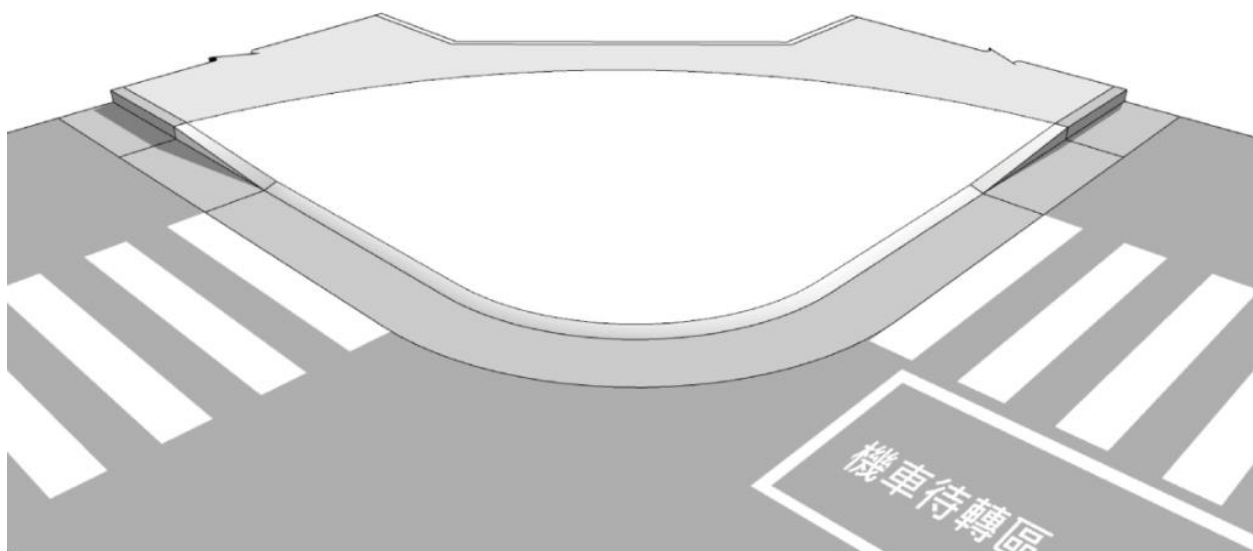
附圖三 7公尺以上雙排喬木配置示意圖



附圖四 7公尺以上雙排喬木配置(加大人行道)示意圖



附圖五 雙向斜坡道示意圖



附圖六 全面扇形斜坡道示意圖

附表一 植栽最小覆土深度

植栽類型	最小覆土深度
喬木類	一百五十公分
棕櫚類	一百五十公分
灌木類	六十公分
蔓藤類、草花類、地被類	三十公分