

第六章 都市發展目標、定位與整體發展構想、策略

第一節 都市發展願景

本計畫區擁有山、海、河之優渥自然資源，以往工業城市之都市印象已經由市府近年改善環境、整治河川、減低汙染之多重政策下，逐漸邁向可居城市風貌；高鐵、捷運、高速公路等運輸工程陸續完工，為高雄邁向綠色交通城市提供重要原動力；因此在原高雄市致力於平衡城鄉發展、串連綠色網絡、推廣綠色運具、擴大綠色產業空間之各項發展目標下，本計畫之都市發展願景定位為區域整合、資源共享、環境共生、經營永續，追求人本大眾運輸為導向之「人本、永續、創新大高雄」。

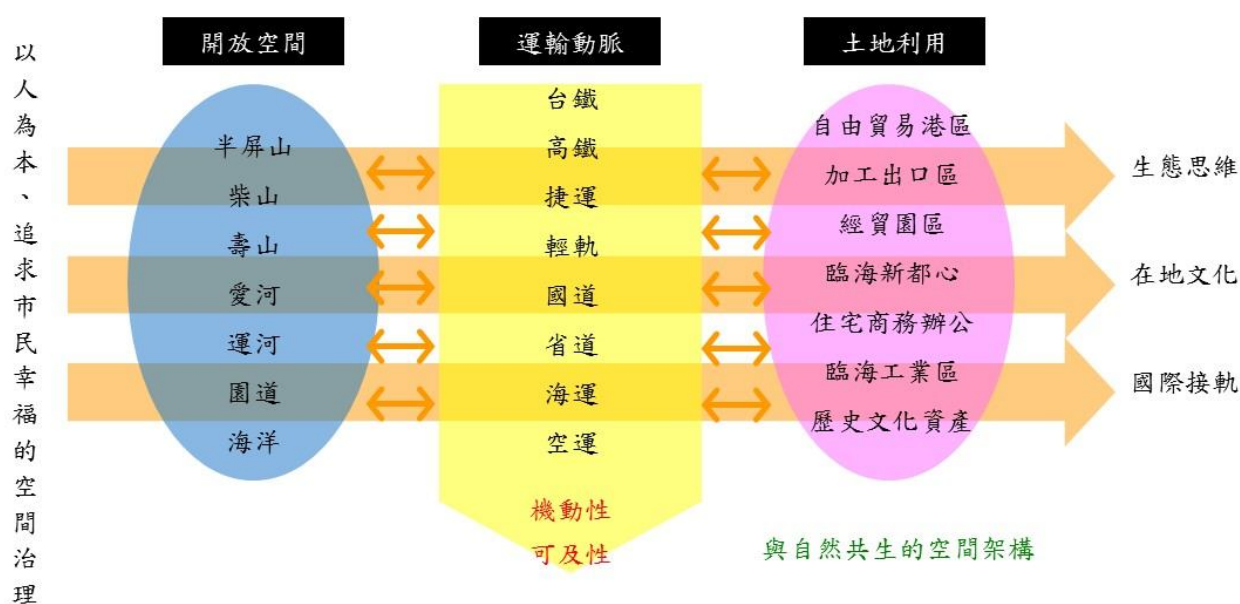


圖 6-1 本計畫發展願景理念架構示意圖

第二節 都市發展目標與定位

壹、原高雄市都市發展目標

未來原高雄市的主要發展目標，在台灣而言，是成為南台灣最重要的都會區域中心都市，發揮領導力；對全球而言，是成為亞太區域主要的全球都市（global city），做為台灣與國際重要的門戶。要達到前述發展目標，應於以下幾個層面發揮領導力與影響力：

一、經濟層面：引領南部區域經濟發展，站上全球都市位階

隨著高高屏地區產業之活絡，區域間之發展應為互補關係，而非競爭關係。依目前各縣市的區域特色及優勢條件，如台南縣有科技產業進駐、台南市有研發資源、高雄市有發達的工商港埠、高雄縣有蓬勃的農業生產，屏東縣有聞名的觀光遊憩等，進行產業分工上的協調，以「共存共榮」的精神進行南南高高屏跨域合作。

二、政治層面：發揮南台灣政治中心地位，善用資源擴大服務效益

配合國土快速運輸環境的成熟，台灣國土空間將形成一軸多核的結構，北中南各核心門戶直接扮演城際、區域、國際之間的聯繫節點，彼此之間分工補強，資源合作。高雄市長期以來即為台灣國土之南門戶，擁有港口、機場等優越條件，今結合高鐵資源，更將落實僅次於北門戶—台北之重要戰略位置。未來高雄市應持續扮演南部區域政治的中心角色，與中央進行對話。

- (一) 與地方經濟活動高度相關之中央部會辦公室的遷移或設立，使之與地方政府運作協調能有更高的效率。由於高鐵通車，西部一日生活走廊成形，人力資源的移動與部會間協調將不再受制南北時空之隔，包括漁業署已南遷高雄，未來除可遷移與南台

區域高度相關的部門（如農委會、勞委會），亦可強化行政院南區辦公室之層級，派駐副部長層級的官員，使政策之制訂執行能更有在地性。

（二）目前在區域合作上有高高屏首長會報以及南部七縣市等合作機制，主要是在環境治理、觀光等的議題上共同發聲，未來縣市合併後，則高雄在區域合作上一定扮演主動聯繫的平台角色，積極創造與更多區域合作的機會，在區域合作的過程中將無形地強化都會區機能，應更實質能以區域的分工與資源共享、城鄉之間的平衡互惠來互動，在水資源、能源、產業發展、觀光、社會、教育與醫療等面向上建立平台，以區域發展的層級整合出更高的競爭力。

三、生態層面：建立完整的都市生態保育系統（山、海、河、綠），從山到海完整連結區域尺度的生態體系，為高高屏之旗艦示範。台灣西部走廊從山到海的生態系統連續性，長期以來被鐵、公路及膨脹發展的聚落體系橫斷切割，不斷逼退自然生態的邊界線。當前全球暖化及氣候異變的挑戰，全球各地已無法自外於區域環境氣候的影響。長期以來都市作為石化能源消耗、空氣水源污染、廢棄物生產等的首要地區，對氣候異變產生直接的催化作用。因此，為積極參與永續發展行動，必須從都市生態環境保育做起。高雄市已經是高度成熟的都市化發展環境，擁有山、海、河、港等獨特資源，但不停歇的都市開發行為，仍然對這些自然資源環境產生壓力。未來應積極設定生態都市發展目標，採用各種生態都市規劃設計技術，結合公、私部門，以行動落實永續發展構想。

貳、高雄市的都市發展定位

面對高雄縣市合併發展的新紀元，未來高雄市應配合全球化經濟、兩岸三通情勢、自由貿易港與相關重大交通建設的推動，持續塑造高雄市的都市魅力，同時發揮暨有雄厚的工業產業特

質、及高雄港與小港機場的雙港資源，由高雄市帶動整個南部區域的空間發展，建構高雄成為全球化流動經濟亞太經濟圈下的區域經濟轉出口與再加工的供貨平台；規劃成立自由經濟示範區，於港區及多功能經貿園區爭取自由經濟示範區設立，針對本市未來重點發展產業擬定產業策略，引導產業轉型以因應未來全球化及自由化之競爭趨勢。而在追求經濟發展的同時，並應兼顧環境品質，朝向可居高雄、永續高雄的目標邁進，創造適宜的生活品質與就業條件，以確立高雄市邁向「南部區域生態及永續發展領導都市」之功能定位。未來大高雄都會空間發展佈局以「一核雙心、三軸、八大功能分區」為架構。

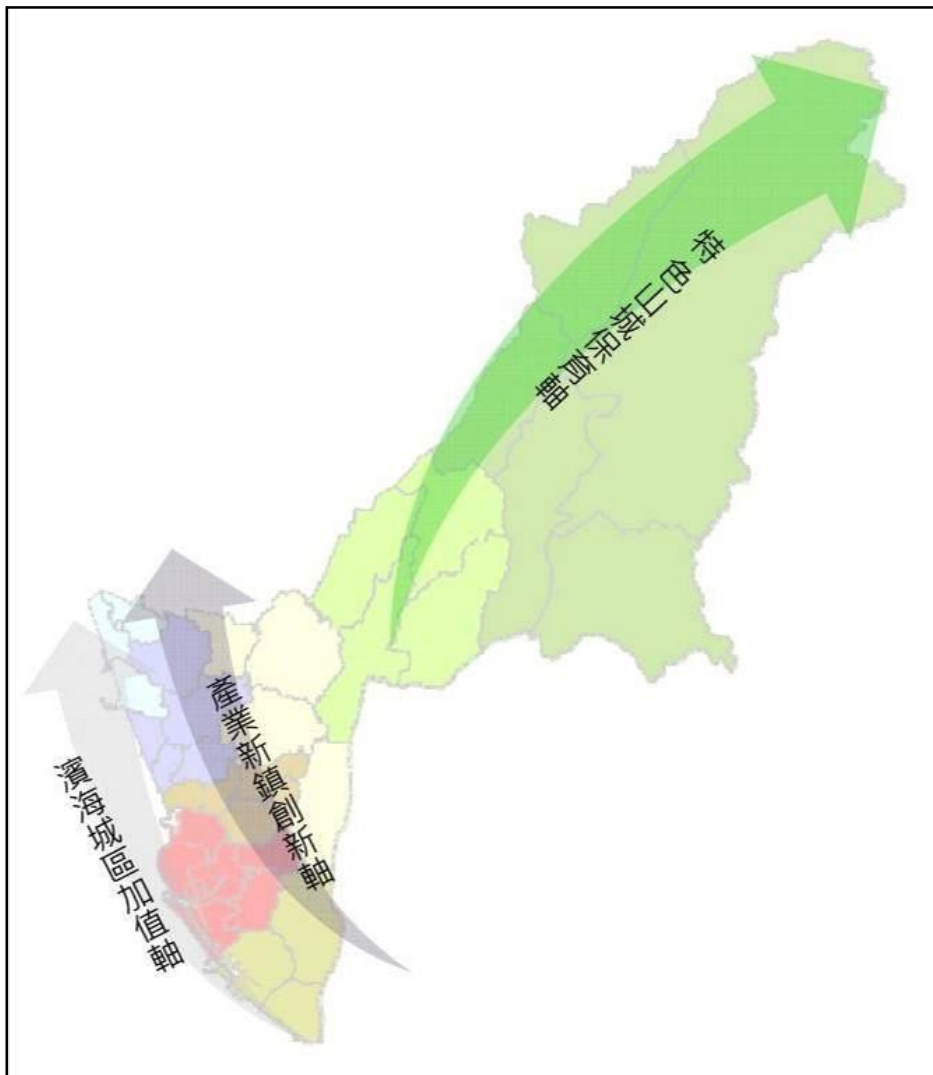


圖 6-2 縣市合併後高雄市空間發展架構示意圖

一、空間發展架構

- (一) 一核：以原高雄市舊市區為經貿核心，沿著紅橋雙線捷運廊道發展，核心規模擴展至北達凹子底，東至鳳山區、鳥松區。
- (二) 雙心：以岡山區為北高雄再發展之生活、生產中心；另以旗山區作為山區與平原區銜接之轉運、觀光遊憩服務與防災中心。
- (三) 三軸：以觀光保育、產業創新、濱海加值為各軸帶發展主題，包括以山林資源與農業生產為主之「特色山城保育軸」、以城鄉發展為主之「產業新鎮創新軸」及兼具濱海遊憩與港灣支援產業之「濱海城區加值軸」。
- (四) 八大發展區：分別為經貿都會生活區、科技創新航空城、產業新鎮、近郊精緻農業區、觀光文化山城、自然公園族群文化區、智慧運籌加值區、海岸休憩廊帶，其涵蓋行政區、劃設原則及與三軸之關係等資訊如表 6-1 所示。

表 6-1 八大發展區劃設原則與發展重點

空間發展架構		發展分區	行政區	功能定位
一核	都會發展核	經貿都會生活區	左營區、鼓山區、三民區、鳥松區、鳳山區、鹽埕區、前金區、新興區、苓雅區、前鎮區、旗津區	行政、商務、經貿、居住、轉運
三軸	特色山城保育軸	自然公園族群文化區	那瑪夏區、桃源區、茂林區、甲仙區、六龜區	自然資源涵養、原民文化保存
		觀光文化山城	內門區、旗山區、美濃區、杉林區	山區轉運服務中心、山城聚落
	產業新鎮創新軸	近郊精緻農業區	阿蓮區、田寮區、燕巢區、大樹區	農業生產、地景保存
		科技創新航空城	路竹區、岡山區、橋頭區、彌陀區、梓官區	北高雄生產與生活中心
		產業新鎮	楠梓區、大社區、仁武區	基礎產業、居住
	濱海城區加值軸	海岸休憩廊帶	茄萣區、永安區、湖內區	海洋觀光、漁村聚落
智慧運籌加值區		小港區、林園區、大寮區	臨港產業、生活新鎮	

二、空間發展構想

(一) 核心區

- 1.落實 TOD 理念，釋出大眾運輸場站周邊農地等低度使用土地。
- 2.提高土地利用效益，整合市區大型公有或軍方低度使用土地，變更開發。
- 3.辦理都市更新、開發都市計畫整體開發區。

(二) 濱海城區增值軸：海岸生活與產業為基礎之增值廊帶，空間規劃重點包括產業增值與空間增值。

1.產業增值

- (1) 北海岸線：透過漁港再造，結合觀光漁市、漁港與水產加工及高值化養殖業
- (2) 軍港以南至中島：文創、經貿觀光
- (3) 南海岸線：運籌物流

2.空間增值：透過濕地生態復育、海岸線治理、排水防洪設施建設，改善生活空間品質。

(三) 產業新鎮創新軸：兼具傳統與新興產業之內陸平原生產、生活軸帶，空間規劃重點包括傳統產業升級、新興產業發展與生活新鎮建設。

- 1.傳統產業升級：著重於中油煉油廠遷廠後下游產業園區轉型及新開發低耗能、高值化產業園區。
- 2.新興產業發展：與大專院校與文化園區結合之文創與研發產業。
- 3.生活新鎮建設：既有居住帶與配合產業園區從業員工居住需求之新市鎮開發。

(四) 特色山城保育軸：結合多元文化與自然觀光資源之生態保育廊帶，空間規劃重點如下。

- 1.美濃、旗山特色山城塑造及地方中心機能強化
- 2.山林防災保育
- 3.生態旅遊及原民文化、產業推廣
- 4.優良農地保存

第三節 整體發展構想與策略

高雄市長期為台灣國土之南部門戶，擁有地理區位、自然環境等優越條件，未來高雄市應持續扮演區域政治的中心角色，發揮高雄市環境優勢，運用都市資源魅力，強化區域整合、機能分工與產業群聚效應，持續發揮海空港運籌經濟實力，建構海空聯運、自由貿易港區--延伸高雄港轉口櫃優勢，強化國際接軌能力，創造新就業機會，吸引新白領技術人才移動。

在高雄市整體發展願景上，將企圖利用區域整合，全球接軌邁向國際城市，發展科技、經貿、物流產業建構南台灣中心城市，與市民共同參與營造生態永續城市，打造幸福之都。

壹、建構北產學、南物流及中經貿的空間發展結構

因應前揭未來大高雄「一核雙心、三軸、八大功能分區」的都會空間發展佈局架構，原高雄市屬於「一核雙心」區位，意謂一個都會核心的定位發展，由捷運紅橘兩線沿線廊帶、高雄臨海新都心與鳳山區所組成的都會活動核心地帶。

高雄市的空間發展藍圖，因應後高鐵後捷運時代產生的時間距離改變以及全球化時代造成的產業發展限制等因素，高雄市的空間發展必須進行相應之調整。在課題與對策研析中，未來高雄市都市發展將依區位分為北產學、中經貿、南物流的空間結構佈局與城市空間再造策略。

以下針對未來高雄北、中、南各地區之空間結構佈局與發展策略作大致說明：

一、北高雄：文化休閒體育生活城／修復老舊地區

高鐵建設完成後，高雄與台南都會區的關係勢必更加緊密，形成南部區域的兩個成長極。北高雄位於兩個成長極之間（圖 6-3），未來

配合高鐵左營車站開發、捷運建設、新市政中心計畫發展、內惟埤文化園區開發、2009 世運與國家綜合運動園區建設（圖 6-4）、橋頭新市鎮等計畫之發展，北高雄可能成為發展最快速的區域。依據上述說明，北高雄逐漸形成以發展文化、休閒、體育以及新優質生活的區域，具有成為南部區域文化新都心之潛力。另對於老舊社區，亦逐步以社區改善及修復方式，重現都市紋理與文化特色。

另有鑑於高雄縣市區域內之多個研發中心，將可作為產業升級與提高企業創新能力的後盾，如核研所聚光型太陽能發電研發中心之引進，則將為該產業為來之發展，注入研發之能量，另外，「台灣海洋科技研究中心」進駐高雄縣興達港後，高雄縣市的海洋產業將朝更全面且深入的發展，金屬研究中心也與中鋼公司簽訂鋼鐵設備國產化的策略聯盟，未來前景可期。

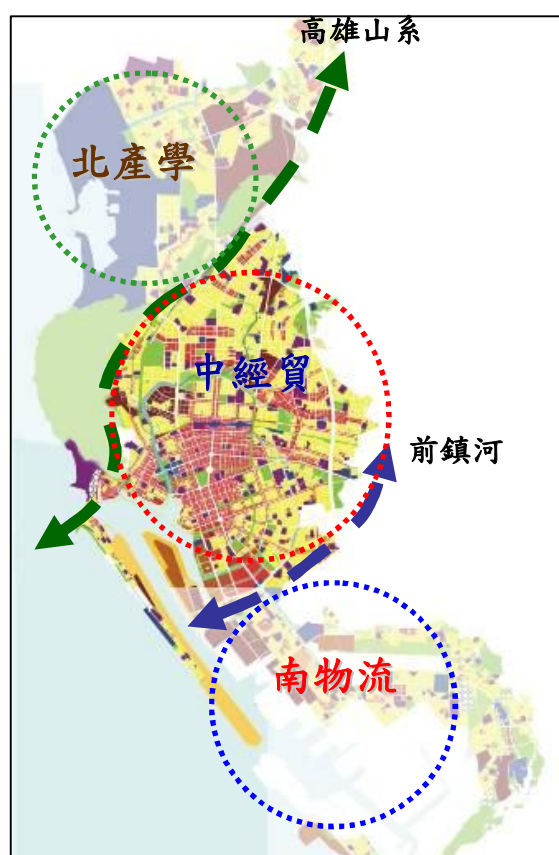


圖 6-3 空間發展原則示意圖

資料來源：高高屏空間結構佈局與高雄城市空間再造策略、本計畫整理

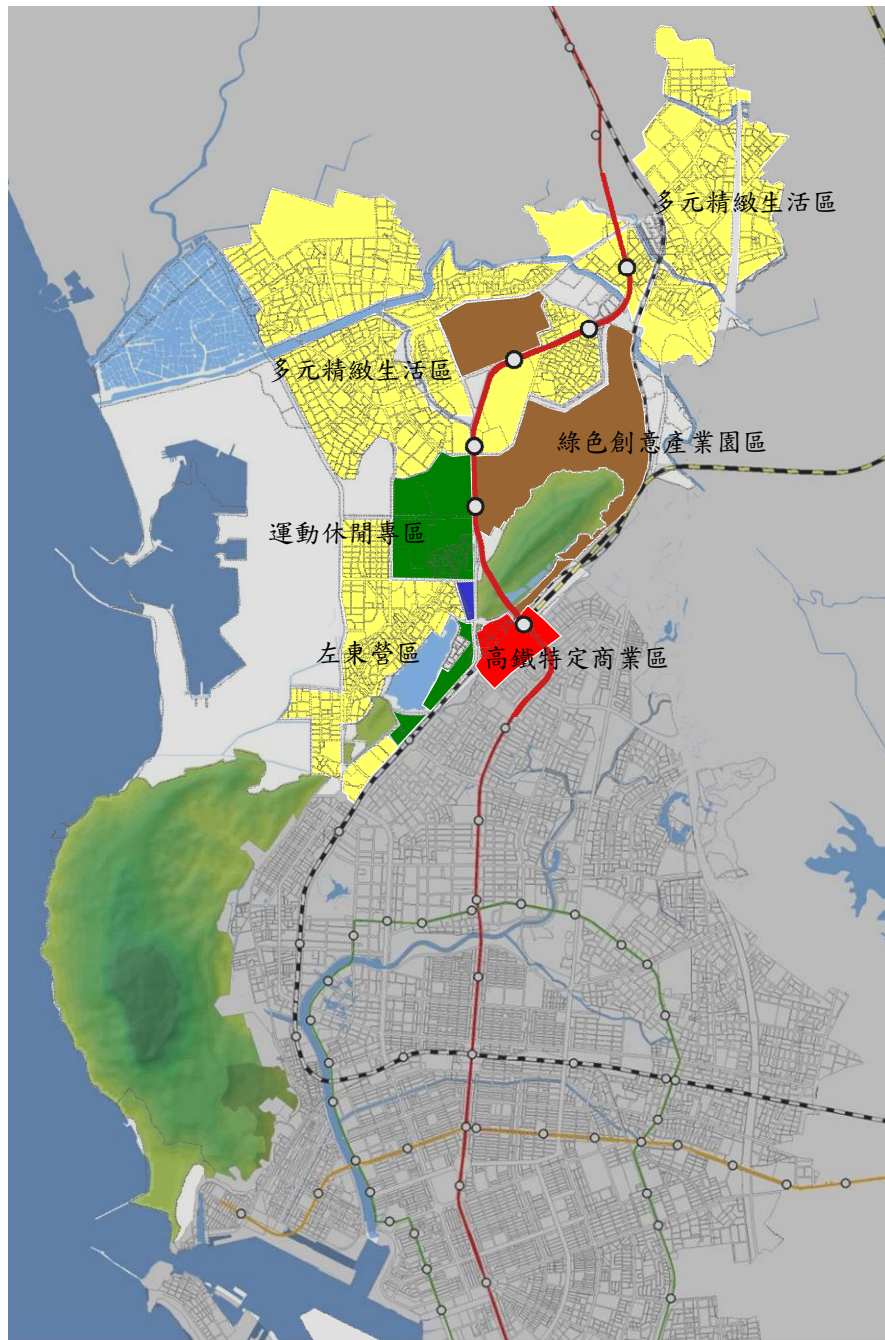


圖 6-4 北高雄空間發展構想

資料來源：本計畫繪製

針對北高雄的區域定位與都市空間發展，本計畫提出 4 個構想，為北高雄發展成為文化、休閒、體育產學生活城的發展策略。

構想策略 1：建構北高雄生活城建設計畫，調整住宅及產業需用土地

構想策略 2：打造左營高鐵樞紐經濟中心計畫，增加商業區土地

構想策略 3：復原鳳邑舊城，增加廣場及公園用地

構想策略 4：推動北高雄山水生態廊帶復育及生活計畫，串聯半屏山，將保護區變更為公園用地，增加公園綠地及園道面積

構想策略 5：產學研合作有利企業創新能力

配合北高雄的發展定位，除了上述之規劃外，對於北高雄的空間利用，必須思考強化文化都心定位的相關議題，至少包括：

- 1.楠梓中油廠區土地再發展。
- 2.高雄大學、高雄海洋大學、左營軍港等發展海洋研究園區。
- 3.左營的國家運動園區開發。
- 4.左營軍港長期的開放策略。
- 5.新台 17 線高雄外環線的建設。
- 6.後勁溪與半屏山改造計畫。
- 7.高雄大學與高雄新市鎮周邊之甲圍地區土地，應檢討是否納入都市計畫。

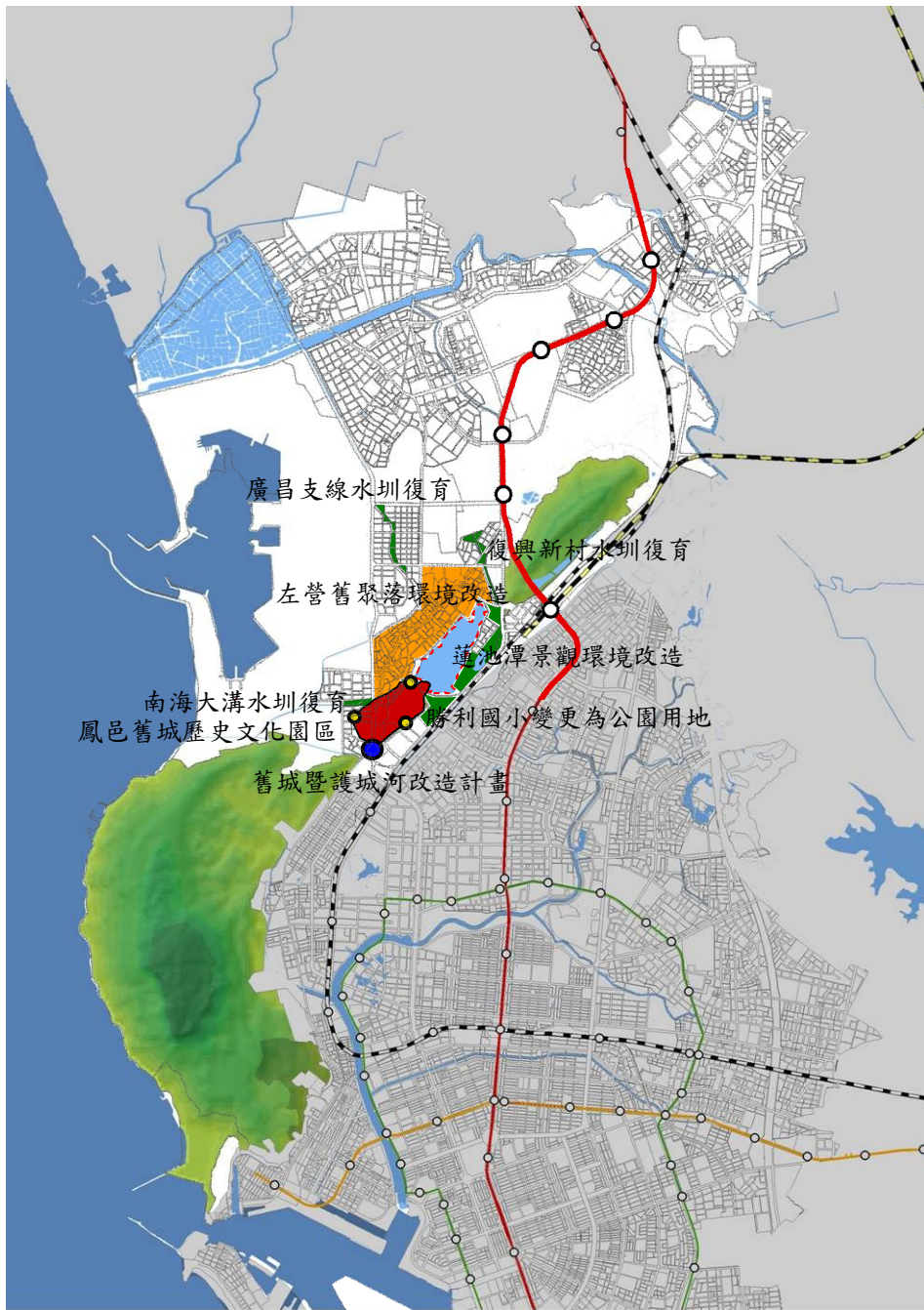


圖 6-5 北高雄空間發展策略

資料來源：「2009 世運主場館周邊土地檢討規劃—左營地區土地整體規劃及都市計畫（含國防部管有土地）」

二、中高雄：都會金融商貿生活新核心／刺激市區土地開發利用

高雄市推動國際商貿新核心利用鐵路地下化縫合都市隙地，以臨港線輕軌新生廊帶、鐵路地下化新生廊帶空間（圖 6-6、6-7）釋出都市更多活動、對話的空間，使其再生結構化，利用都市設計連接原理，在都會空間中加入水體、綠廊，使都市空間成為一個有機體，利用自明性的空間勾勒出高雄市的都市紋理。



圖 6-6 中高雄空間發展構想

資料來源：本計畫彙製

針對中高雄的都市空間發展定位，提出中高雄發展成為都會金融商貿生活新核心的發展策略構想。

構想策略 1：重塑都會生活商業新核心，調整商業空間機能

構想策略 2：推動大眾運輸村計畫，調整捷運場站周邊土地使用

構想策略 3：建構愛河生態廊帶，調整兩側工業區及農業區土地使用

構想策略 4：配合旗津觀光大島計畫，優先調整公有土地之土地使用分區

構想策略 5：變更部分壽山保護區（國有地）為自然公園用地（面積約 972.2 公頃），並依壽山自然公園管理自治條例管制，以串聯本市生態廊帶

構想策略 6：多功能經貿園區及高雄港區（含中島加工出口區）為自由經濟示範區，發展智慧物流、國際健康、農業加工、金融服務及教育創新等產業，並推動為觀光郵輪母港

中高雄現階段為高雄市最為精華的地區，但可以發展的腹地相對有限，在發展限制下，必須以既有的資源整合為主要發展策略，其發展定位以強化商業核心機能為主，刺激市區土地開發利用，配合這樣的發展定位，主要思考的議題至少包括：

1. 城市水岸商業與娛樂空間活動串連。
2. 商業發展與大眾運輸導向的復甦計畫。
3. 歷史地景整合與強化。
4. 多功能經貿園區的經貿與主題娛樂空間。
5. 主題道路地景的強化。

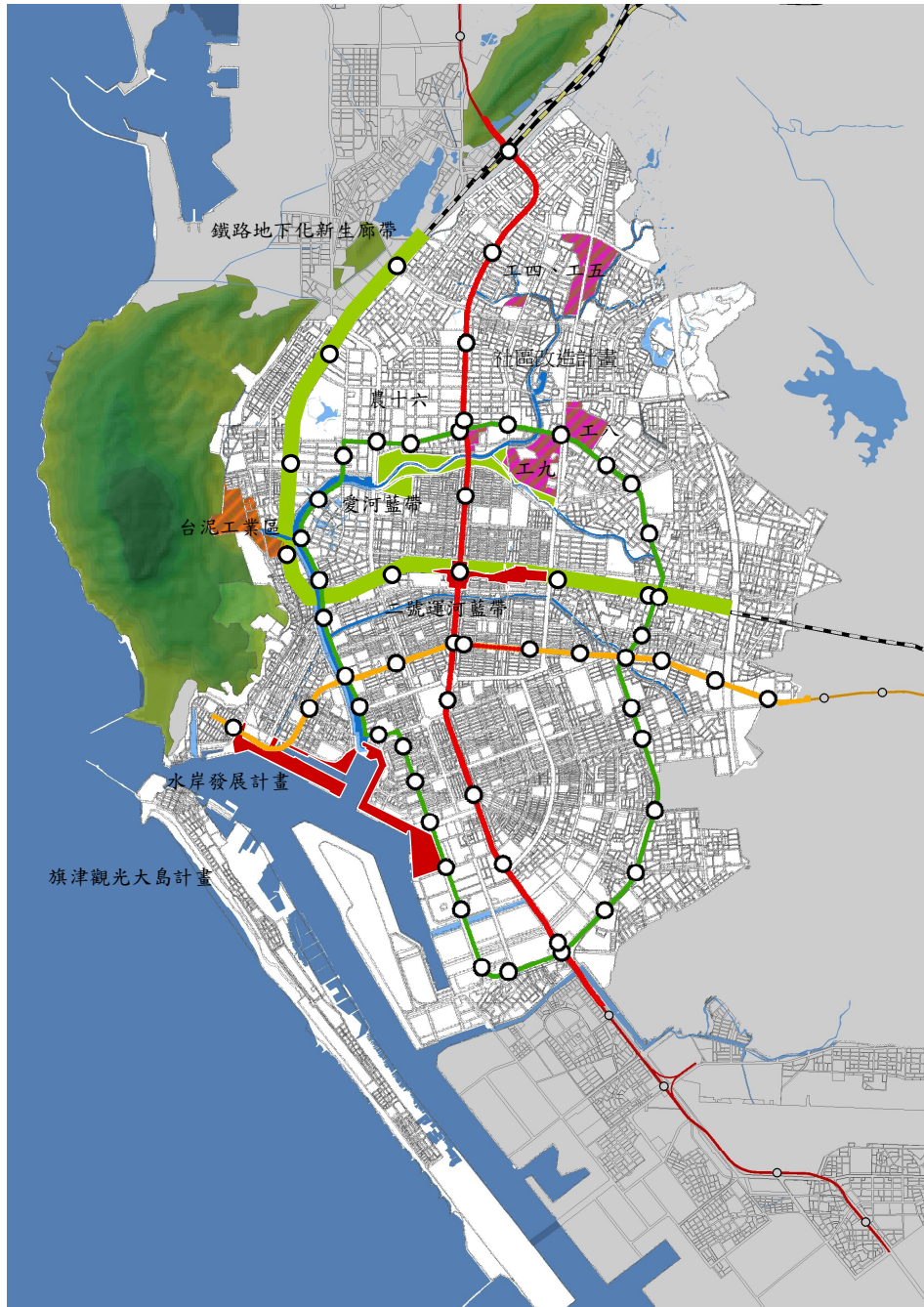


圖 6-7 中高雄空間發展策略
 資料來源:本計畫彙製

三、南高雄：運籌機能複合產業中心／引導投資建設高雄

南高雄在環境區域上擁有轉運經濟、貿易的區位優勢，且高雄港現正擴建中，配合擴大發展高雄港自由貿易港區、三國通道計畫、南星自由貿易港區提供產業腹地及發展遊艇專區、適宜做為運籌機能複合產業中心及引導各企業投資建設高雄（如圖 6-8）。



圖 6-8 南高雄空間發展構想

資料來源：本計畫彙製

為推展有效利用南高雄區位優勢，強化都市空間發展定位，吸引中央投資建設高雄，提出 4 個南高雄發展成為物流運籌及國際自由貿易產業樞紐的發展策略構想。

構想策略 1：改善港區聯外交通系統，興建新生路貨櫃車專用道

構想策略 2：南星配合填海造地期程，提供產業腹地，擴大為都市計畫範圍

構想策略 3：加值擴大自由貿易港區，第二、三、五貨櫃中心、洲際貨櫃中心及前鎮漁港納入都市計畫管控

構想策略 4：變更駱駝山及二苓地區周邊保護區國有地為綠地，串聯本市生態廊帶

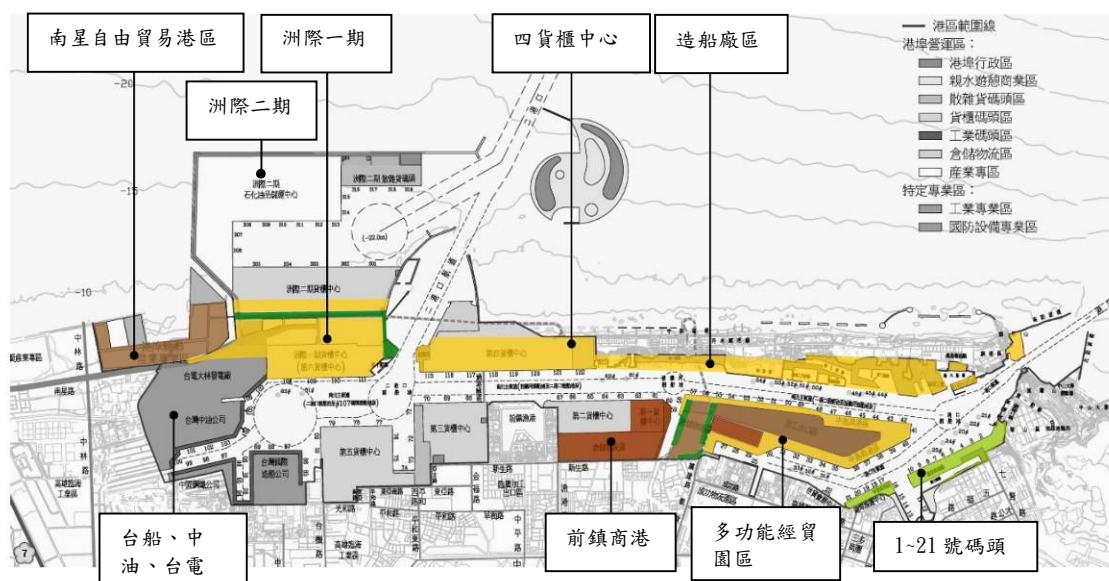


圖 6-9 高雄港推動方案及計畫

資料來源：交通部航港局南部航務中心

貳、推動國際接軌之交通門戶系統

南北長向的高雄市區，在發展定位上有北、中、南不同區塊發展的模式，搭配交通與新都市空間的創造，形成不同的都市風貌。循前述空間發展原則與大眾運輸為導向之發展模式，高雄市區內未來發展應聚焦於「左營高鐵車站」、「高雄車站」及「臨海新都心」等三大核心區：

- 一、左營高鐵核心區—以高鐵經濟為概念導向的新未來都市核心（Next City）。重視高鐵國土通勤在空間集聚能力的表現，突顯交通節點價值對於都市資本實力的貢獻，發揮高強度通勤節點面向全球接觸的契機。高鐵車站地區應積極吸引各類跨國企業之資金及人才進駐，促使高值性的三級服務業之需求及就業機會增加。國土動脈南部營運端點；透過周邊低度利用或閒置土地整體規劃更新開發，強調完整生態技術應用，體現未來都市原型力量。
- 二、高雄之心—以台鐵、捷運及未來高鐵共構為基礎，扮演區域城際交通運輸轉運角色，透過大眾運輸凝聚都市活動人潮，開創高速移動與密切交流的新都市空間個性，創造都市混合機能與交通樞紐整合為一的新高雄之心（Central Hub）—完全體現中心都市活力。以高強度及高效率的空間經營，車站主體必須滿足全新效能及提供全新體驗，並成為高雄都市中心的示範性地標。為強化都市中心樞紐的實質內涵，特定區將同步結合商務、辦公、金融、休憩、娛樂、商業、居住等機能，同時引進藝術文化展演，亦保留政府行政職能的可能性。
- 三、臨海新都心—以高雄獨具特色的港口水岸資源為基礎，結合觀光碼頭、世貿中心等重大公共建設投資，深化水岸多彩的魅力基調，釋放水岸與都市之間的可及性，引進都市時尚生活產業，建立南台灣唯一的新國際水岸核心（Wonder Bay）—完全體現國際水岸生活魅力，是高雄在地人文與國際流行文化接軌的窗口。

除上述三各核心發展外，運用小港機場來發展南部國際機場航空

城與強化國際連結（圖 6-10）

- 1.建設南部國際航空城。
- 2.爭取南部機場國際航線與強化空港聯外網絡。
- 3.提高高雄港港區土地利用效率。
- 4.強化高雄港港區聯外與區內交通網絡。



圖 6-10 南部國際機場與強化國際連結區位關係圖

資料來源：高高屏空間結構佈局與高雄城市空間再造策略

參、營造生態永續與市民參與環境

一、高雄永續城市及生態社區建置計畫

因應全球暖化與推動生態永續的趨勢，高雄市應積極發展生態社區規劃與設計，利用高雄市親山親水的都市環境，建構高雄市生態城市的主要理念包括：(1)深化「永續」概念內涵；(2)建立「共生綠生活圈」的城鄉發展模式；(3)以生物性控制微氣候環境；(4)建立雨水回收利用系統，強化保水、復水的生態環境效果；(5)引入道路排水及家庭洗滌用水回收處理概念；(6)區隔不同功能層級的交通動線，配合生態綠廊道概念調整道路斷面等。

高雄市發展生態城市之條件優越，未來將建立與自然共生的空間架構，並運用生態都市實施策略來勾勒高雄市生態永續城市的規劃藍圖。

二、強化大眾運輸為導向之都市發展模式

發展高雄市建立以大眾運輸為導向的空間結構，以各場站節點為核心，連結不同發展定位的都市區塊，形成新都市發展走廊：

(一) 強化大眾運輸系統服務效能

在城市內部運輸上，高雄市必須以軌道系統為優先，透過高速鐵路、台鐵、捷運、輕軌系統等軌道運輸的整合，再配合公車系統的調整與輔助，將大眾運輸服務網絡涵蓋區域延伸擴大，使之有效提升大眾運輸服務旅次之質與量，降低私人運具大量使用所產生的問題。

(二) 提升大眾運輸場站及周邊土地使用強度與多樣性

建立場站及周邊地區高密度、混合發展，提供友善的交通轉乘接駁環境，強化大眾運輸營運效益及站區周邊土地經濟價值。同時應配合都市計畫調整土地使用限制及容積強度。

(三) 重新界定「市區道路系統層級、功能、定位」及「聯外區域的道路系統層級、功能、定位」。

1. 高快速公路直接連結海空港及門戶

在國際運輸層級上，高雄港、高雄國際機場與國道一號、國道三號的連結，必須更加快速與直捷，並且避免干擾到高雄市內部的交通系統。

2. 聯外道路系統的分流（新台 17 線、林蔭大道）

在城際運輸層級上，高雄市長期以來國道系統、南北聯絡道路與都市內部道路系統重疊、混用，造成道路層級使用上的混亂，降低運輸效益。透過南北城際聯外道路的明確規劃，以新台 17 線（台 17 系統改造整合）與林蔭大道（中山、博愛路改造）為主的道路系統分流規劃，將可明顯改善聯外道路系統之現況。

三、幸福鄰里-市民參與點亮舊社區計畫

高雄市擁有豐富的歷史人文資源，在舊社區推動更新計畫下，提供一個讓高雄市民可以參與建設、復甦的平台，在平台互動下、都市規劃策略與市民意見相互交流，都市設計運用市民參與妝點高雄市舊社區，更加活化高雄市的鄰里空間，積極營造社區參與及生活學習機會，激發市民的城市認同。

四、推動都市更新活化地區計畫

高雄市依據不同現況發展，重新檢核環境定位，擬定相關例如水岸更新型、重大建設型、交通樞紐型、產業轉型、舊聚落/環境改善型等更新計畫發展策略。檢討空間規劃、配合再利用及相關交通建設、市府重要文化設施、再開發案等，以推動高雄市都市更新活化、發展都市新生地。

第四節 實質規劃構想

壹、土地使用

一、整體發展

(一) 土地使用分區總量管制

依據前章關於人口之推估，本次通盤檢討之總計畫人口為 180 萬人，故在進行土地使用計畫檢討時，除了應配合各使用需求總量調整各分區面積之外，亦應針對不同之區位機能，訂定不同之設置基準。並下調公共設施比例，優先將公共設施保留地或閒置公共設施用地進行檢討。

(二) 配合大眾運輸導向(T.O.D.)之土地使用發展模式

因應後高鐵及後捷運時代，將高強度之土地使用區位及容積獎勵之接受地區集中於大眾運輸系統場站周邊，提升場站周邊地區週邊之服務性機能，以達大眾運輸導向之都市發展目標。

(三) 實施開發許可制

有別於傳統剛性土地使用分區管制，參考國土計畫法草案之精神，落實高雄市土地開發許可機制，以提升土地使用彈性，同時藉由許可審議制度兼收成長管理與總量管制之效。

二、住宅區

(一) 中高雄—內惟埤、中都、凹子底、灣仔內及原都市計畫等地區內之住宅區，應朝優質住宅社區發展，其臨接水岸之住宅區，應配合水岸週邊開放空間，型塑景觀優美並兼具休閒價值之住宅社區

(二) 南、北高雄—小港、前鎮、左營及楠梓之住宅區，因毗鄰工業

生產基地，應維護其單純之居住機能，避免住、工混合使用。

(三) 大坪頂及高屏地區之住宅，仍維持中低密度之居住環境

三、工業區

(一) 中高雄工業區轉型無污染或配合毗鄰分區規劃

1. 民族路兩側工業區，朝無污染性產業或配合毗鄰分區規劃。
2. 中都、台泥工業區，朝高品質住宅及文化觀光生態產業方面發展。
3. 前鎮（中島）地區工業區，配合朝向倉儲物流運輸服務產業發展；旗津地區工業區則轉型為休閒觀光產業。

(二) 北高雄工業區朝高科技結合產學研究型工業發展

1. 楠梓加工出口區之工業區為配合周邊各大學高科技產業學術研究資源，應朝附加價值高之技術密集型工業發展。
2. 半屏山南側原水泥廠遷移後，應配合高鐵左營站啟用，研擬開發使用方向，朝其他適當分區發展。

(三) 南高雄工業區如中船、中鋼……等大型重工業，仍予保留。

(四) 其他重化工業如中油，應視其污染程度與產業關聯性，輔導遷離，原址朝其他適宜分區發展。

四、商業區

(一) 根據市場趨勢合理訂定商業發展計劃，有效引導商業朝向具有競爭力的土地使用分佈模式發展，並優化商業環境品質。

(二) 配合全市性機能分區與大眾運輸導向（T.O.D.）的發展，架構未來全市商業發展趨勢，修正原 85 年計畫書分類之 6 類型商業區，重新界定全市商業層級，其類型包括：

- 1.都會中心商業區
- 2.全市性商業區
- 3.水岸主題型商業區
- 4.場站型商業區
- 5.鄰里性商業區
- 6.社區性商業區
- 7.帶狀路線商業區

(三) 重新建構商業發展與容積的合理關係

- 1.在尊重現有商業區既有容積權益的原則下，重新根據各個商業區適合設置的商業類別與營運條件，擬定各類商業於商業發展計劃中的區位條件、營運條件及總量。位於既設商業區內可逕行依規定開發，或透過變更許可後進行開發。
- 2.商業區中除允許商業使用外，與相鄰地區相容的非商業使用均應負擔並解決該類使用所引發的額外公共設施需求。

五、農業區

- (一) 機場北側之農業區以維持農業使用為原則，但為配合重大經建計畫之推動或都市整體發展之需求者，不在此限。
- (二) 愛河二側（如農 1、農 20、農 21、農 26 等）鄰近都市建成區之農業區，為避免阻礙都市成長，並提高土地經濟利用效率，得規劃為其他使用分區。
- (三) 其他農業區以暫維持農業區為原則，未來得視市場需求辦理開發。

六、保護區

- (一) 壽(柴)山保護區配合於 81 年採礦權收回地區，考量整體壽(柴)山生態保育，公有地規劃為自然公園用地。
- (二) 壽(柴)山保護區如經檢核其地形高度位於等高線 10 公尺以下，同時現況建物密集、地籍權屬為私有及鄰接可建築土地者，得併鄰近分區發展狀況予以調整。
- (三) 駱駝山及二苓保護區土地為完整保育、保養天然資源，減少開發使用，在國公有土地部分，規劃為綠地用地。

七、特倉區及其他產業分區(用地)

- (一) 因應自由貿易港區及遊艇產業發展，規劃南星土地為特倉區。
- (二) 因應經濟發展及投資需求，擴大第二、三、五貨櫃範圍為港埠用地。
- (三) 考量現況發展及漁業發展需求，將前鎮漁港及鳳鼻頭漁港規劃為漁業區。
- (四) 配合未來航空城發展，高雄國際機場及北側之特倉區則整體考量朝航空城發展腹地規劃。

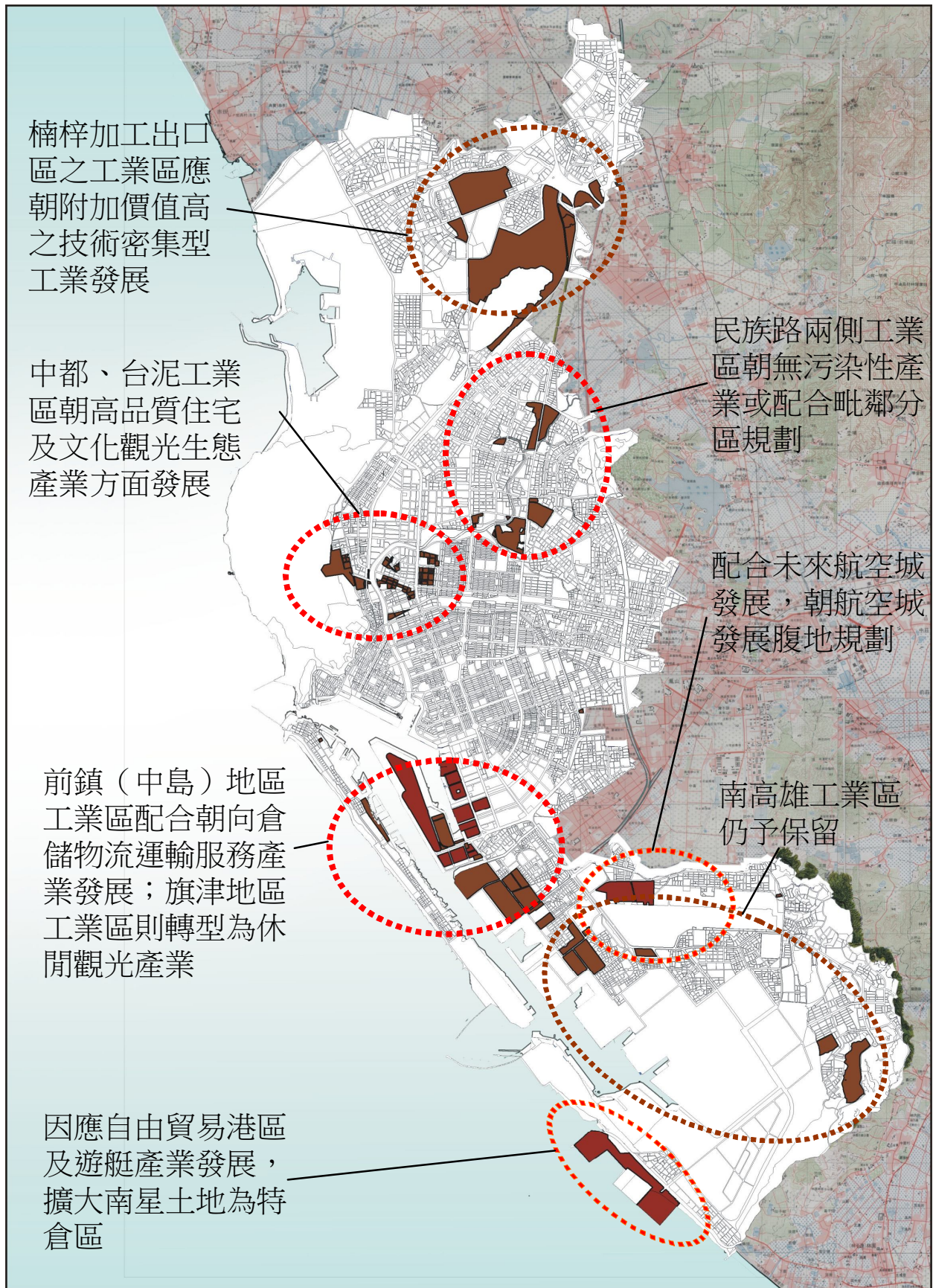


圖 6-11 工業區及其他產業分區發展構想示意圖

資料來源：本計畫整理

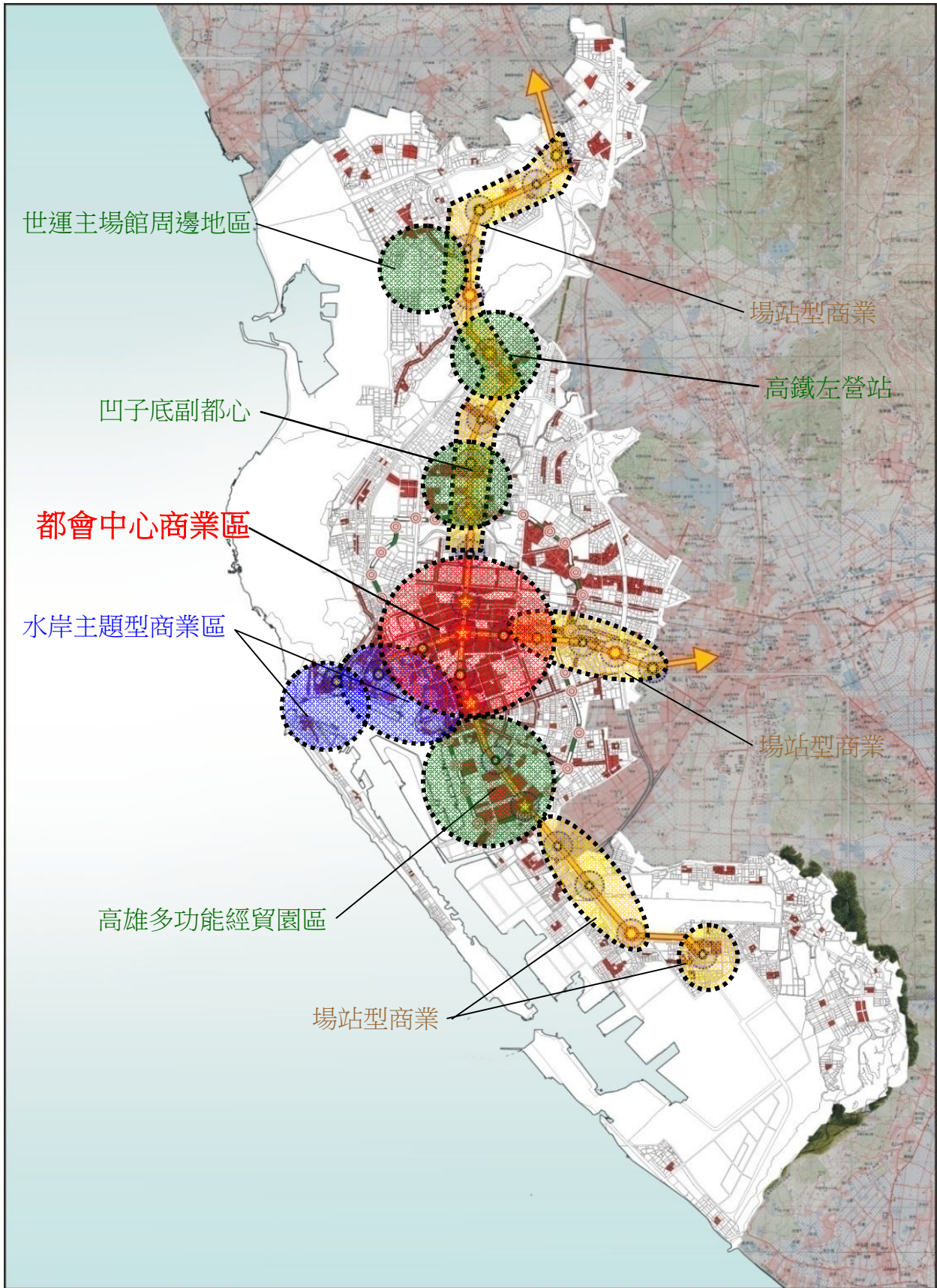


圖 6-12 商業區發展構想示意圖
 資料來源：本計畫整理

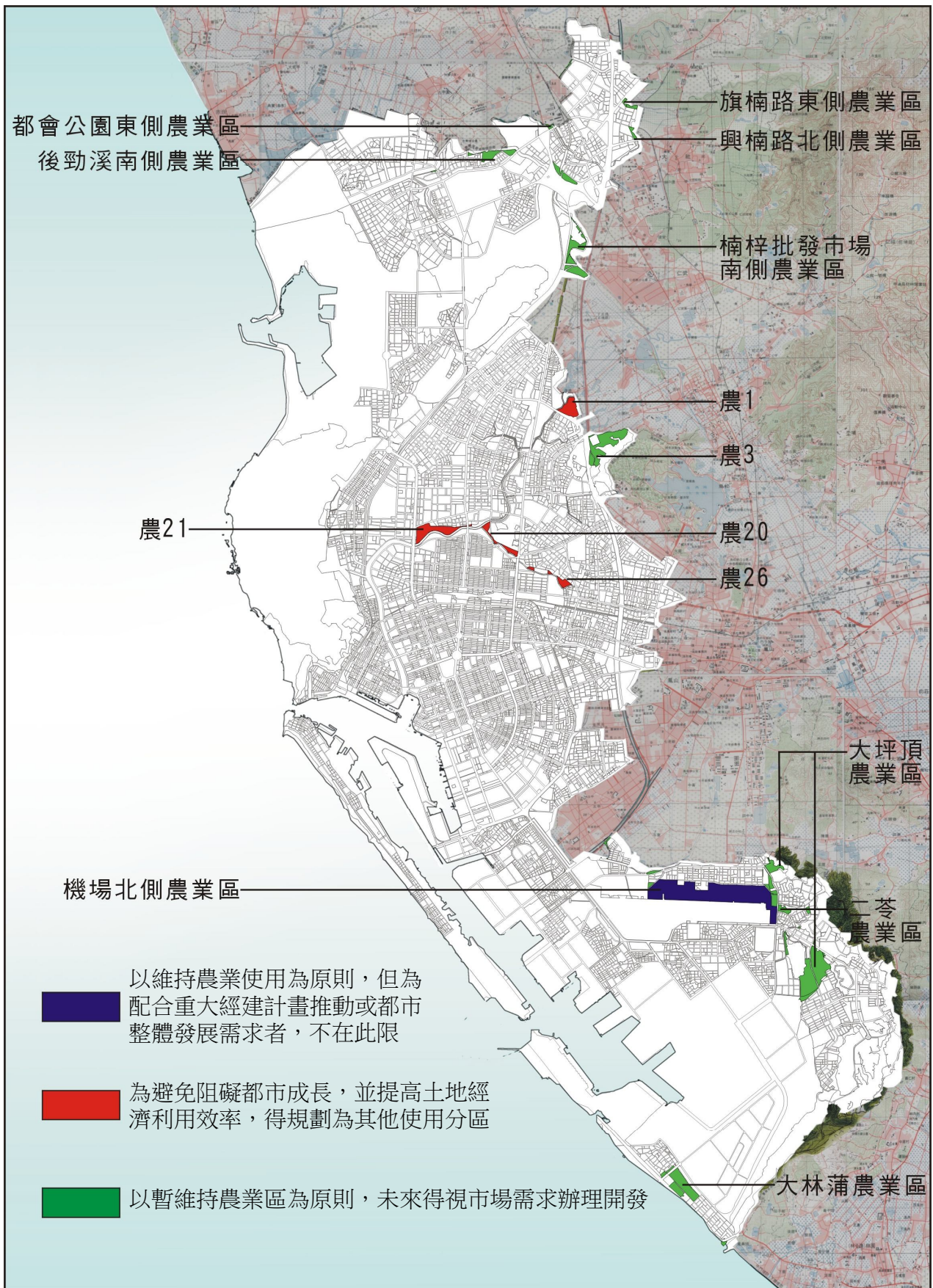


圖 6-13 高雄市農業區發展構想示意圖

資料來源：本計畫整理

貳、交通運輸

以航空、鐵路、捷運、國道及海運為經緯建立城際運輸的基本架構，加強區域產業層次的快速整合分工能力，同時提升都會客運旅次之流通效率。

一、建立以大眾運輸為主軸之都市運輸環境

以高鐵及機場作為區域快速運輸架構，提升整體客貨運輸能量；台鐵則朝向區間快鐵捷運化轉型，強化與台南、屏東間通勤服務之功能；捷運紅橘線、環狀輕軌系統應作為都會交通主軸，服務楠梓園區、多功能經貿園區(含軟體園區)之往來旅次，並透過捷運串連高鐵左營站、台鐵高雄站、小港機場等城際交通門戶，強化對外連繫。市區公車接駁系統應配合大眾運輸整合發展，同時妥善規劃各種大眾運具間之轉運功能，並積極推動都會核心區之輕軌後續路網建設，以提升高雄市高品質大眾運輸路網覆蓋率，進而加強大眾運輸之使用率。另一方面要推動輕軌、纜車、渡輪等多運具組合的港濱魅力旅遊，以配合大眾運輸系統導向之都市發展。

二、以明確之道路系統提升人流貨流之運輸效能

重新界定道路層級及定位，區隔聯外道路與市區通勤道路之服務機能。

- (一) 樹立都會區快速道路系統架構，以省道台 17 線高雄市區段，取代市區高架快道，並於中華一路以北路段規劃兩條快速公路等級的道路分別銜接國道與省道，其一為串聯國道 10 號及大中路段快速道路的翠華路，另一條則為通往高雄市西北側聯外省道的左營軍區線快速道路(即新台 17 高雄外環線)，以紓解高速公路車流；此外，以高鐵左營站東側 34 米計畫道路，串聯延伸至中山高速公路，強化高鐵與區域交通連動效能；同時推

動銜接台 88 之南星聯外道路及都會區外環線，以紓解高速公路車流；另應保留後勁溪線快速道路之佈設彈性，以新台 17 高雄外環線構成北高雄完整的高快速公路網。

- (二) 建構層級分明之市區道路系統，以三橫三縱共六條聯外道路為主軸，包括大中路、九如路、中正路、翠華—中華路、博愛—中山路及民族路；同時應檢討各級道路斷面設計需求之標準，針對各級道路使用者之活動特性，對各級道路給予寬度之建議，並規範道路應具備之各項基本設施，以符合各級道路之基本服務需求，強化各級道路之空間特性。

三、物流系統

- (一) 利用楠梓交流道迅速進出一高進行長途內陸運輸，而末端配送服務，則可經由高楠公路及民族路輸運至高雄市區各個目的地。
- (二) 新闢立體道路或變更高雄港區聯外道路之路型，規劃客、貨車隔離之高架或平面貨車專用車道，迅速連通國道、機場、港口，同時增闢聯外路徑分散中山高速公路貨流負荷；同時應新闢過港立體設施，使第四貨櫃中心及外海貨櫃中心之貨車，可藉由二港口過港設施銜接外海路後往東、往南聯外等等。
- (三) 主要貨流路線行經之道路，應拓寬為 40 公尺以上，並採實體分隔設施區隔社區道路與貨車專用車道，以減輕港區周邊客流與貨流運輸間之相互干擾。

四、海運系統

以發展海上藍色公路為主要方案，解決高雄與墾丁之間交通運輸問題。由高雄新光碼頭提供快艇直航墾丁，據估計航程僅需一個半小時，可較目前公路航程二小時為短。如此將使恆春半島

成為高雄市的後花園，市區觀光旅館並可舒解墾丁觀光旅館質量不足的現象，解決墾丁國家公園興建觀光旅館之壓力，且可有效疏解陸路運輸每逢假日交通擁塞之問題，節省興建墾丁高速公路或鐵路之經費。方案構想規劃如下：

(一) 短程計畫

從高雄港經小琉球至屏東海口碼頭之線形定點航線。(目前已有民間業者計畫航行高雄鳳鼻頭至海口之不定期航班)

(二) 中程計畫

將大鵬灣、後壁湖、蘭嶼、綠島納入，變成區域性海上觀光航線。

(三) 長程將嘉義，安平，興達港納入，並引入大噸位船隻航行國內甚至新加坡、菲律賓等做國際旅遊的航線。

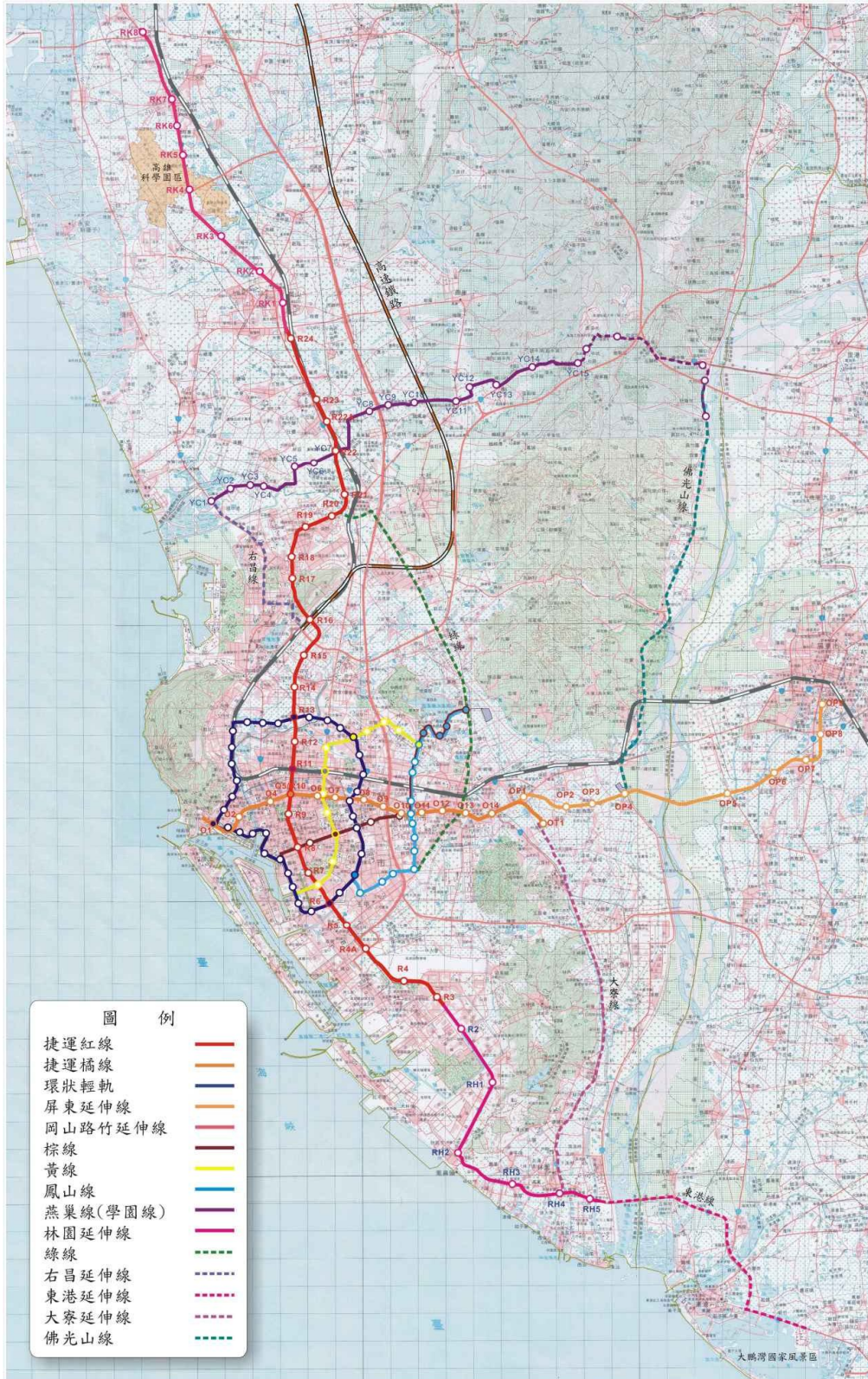


圖 6-14 高雄都會區大眾捷運系統整體發展路網圖

資料來源：本府捷運局

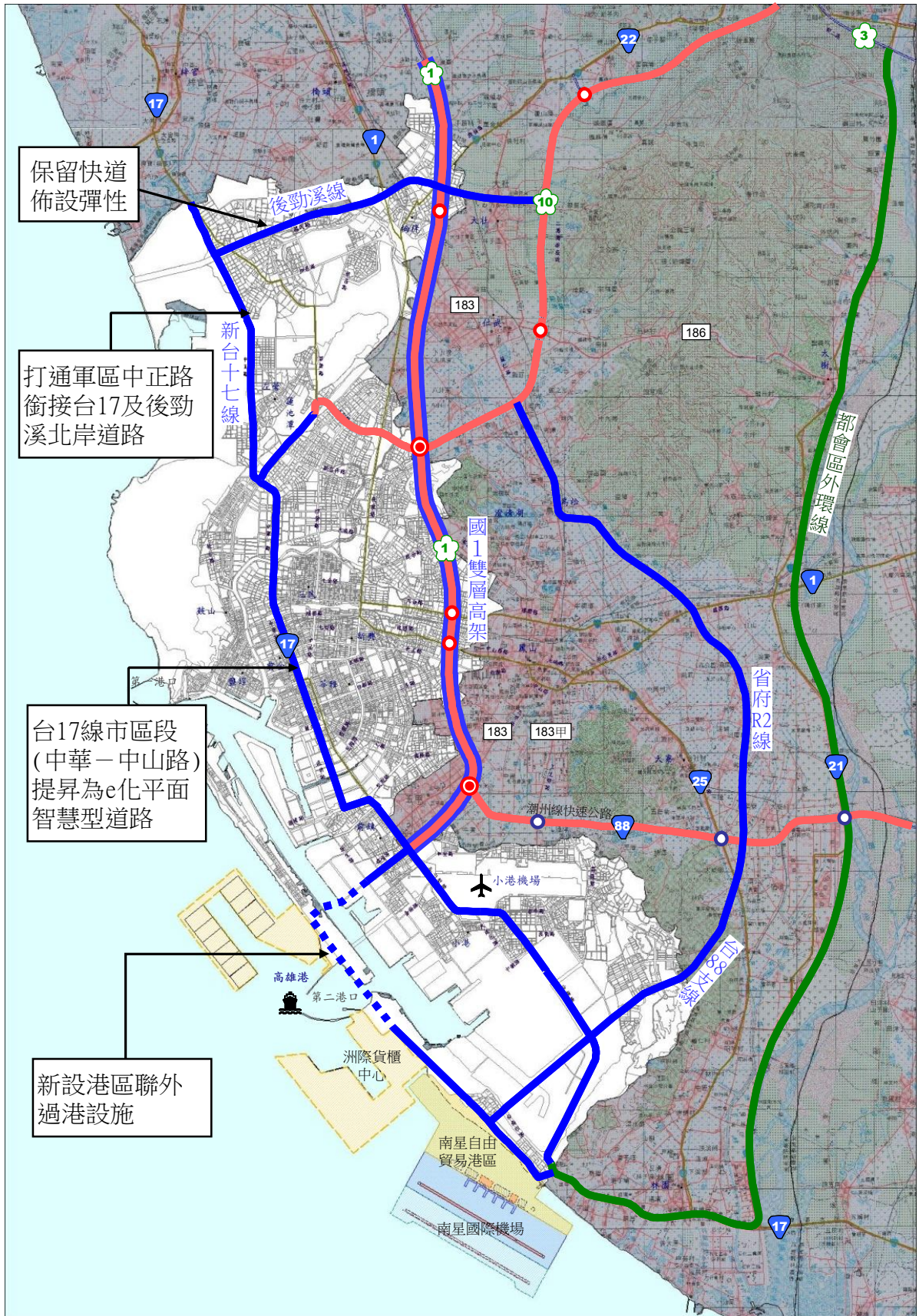


圖 6-15 高雄都會區快速道路系統調整構想圖
資料來源：本計畫整理

參、公共設施

一、大型溼地保育

積極建立濕地網路系統，採取自然生態工法理念，在都市裡塑造溼地生態環境，將洲仔溼地、美術館內惟埤、本和里滯洪池、援中港等濕地串聯成為完整的「生態廊道」，讓自然與人文及科技平衡，提升整個高雄市的永續性。

二、規劃防災空間

建立完整的防災避難系統，劃設防災避難圈、避難空間系統、防災道路系統、醫療據點、消防據點、警察據點。其中以中小學設施為中心，服務半徑 600 公尺指定鄰里避難圈之範圍；指定面積大於 10,000 平方公尺的區域公園、全市性公園、體育場所、兒童遊戲場等為臨時收容場所；另指定寬度二十公尺以上之主要聯外道路為緊急道路，指定寬度十五~二十公尺之道路為救援輸送道路，指定八~十五米道路為避難輔助道路。

三、建立藍綠帶網絡

首先建構高雄西屏山水區域公園軸帶，串連西子灣、壽山、柴山、內惟埤、蓮池潭、半屏山、後勁溪、高雄都會公園等高雄的重要開放空間資產，為一多元性國際級區域公園軸帶，積極經營軸帶內之各段特色；其次加強鳳鼻山、駱駝山地區山水資源的維護，並與鳳山水庫集周圍農莊結合型塑區域休閒產業；另外應引導藍綠軸帶進入生活場域，強化愛河、前鎮河、楠梓溪周邊綠化與河川整治復育工作，將愛河沿岸與二號運河二側土地一定深度或街廓制定納入都市設計審議範圍。

四、大型公有土地再利用

針對大型低度利用之公有土地，如機三，未來應朝向與周邊土地相容之土地使用類型為發展方向，如住宅區及公園用地。



圖 6-16 建構藍綠帶系統示意圖

資料來源：本計畫整理

肆、產業活動

因應國土高速運輸環境形成，調整區域產業合作關係，轉型傳統產業，植根都市新經濟，創造都市收益的新利基。

高雄市應聯繫外部的區域伙伴，結合本身特有的條件再創都市產業轉型的新高點，持續作為領導區域發展的重鎮，以下就這些未來可推動之產業，列舉本市未來產業規劃之方向：

一、服務業之發展

高雄應持續發展「物流運輸業」、「資訊軟體服務業」、「跨國經貿服務業」等服務業項目。

- (一) 物流運輸業：高雄具備有海空港以及轉型中的加工出口區，可提供全球運籌(ODL/GL)下的生產方式所需要的物流配套。物流型態也應著重簡單加工型及重整(4,750 美元附加價值／每櫃)以及高附加價值轉運(18,500 美元附加價值／每櫃)為目標，帶動高雄港埠之物流功能從單純的貨物裝卸起訖港、整櫃轉運及多國併櫃之轉運港，進一步提昇功能為兼具配送、倉儲、資訊處理及流通加工的物流港。

高雄可在全球供應鏈上於物流、金流、商流、資訊流等向度管理技術統籌上，提供一站式整合服務(Single Point of Contact Integrated Service)，有效延伸港埠的經濟腹地，提供物流產業的利基，並整合南南高高屏區域內的生產基地，如南科、路竹等新興產業園區，提供便捷的物流與海關服務，以及供應鏈上的整合服務，使得資本、資訊的周轉速度加快，以效益創造區域的收入與經濟榮景。

- (二) 資訊軟體服務業：高雄目前已設有高雄軟體科技園區，但在北部相關軟體園區條件較為充沛，如人才、上下游的產業環境相對成熟的情勢之下，高雄的軟體科技環境相對發展遲緩。未來

在南部產業科技廊帶成型的條件下，結合加工出口區管理處高雄軟體科技園區之開發，應政策引導相關研發創新機構於高雄市設南部中心，建立南部研發平臺，且應進一步整合高雄大專院校資源，提供產業所需之人才。

高雄市軟體科學園區廠商必須能與國內半導體產業、光電產業、新能源產業、通訊產業等高科技產業合作，透過有效的區域產業分工，完成從產品的研發與製造整體的產業鏈，發展高附加價值的高科技產品軟體硬體。高雄市除扮演軟體企業育成以及產官學平台的推動者外，同時也可將科技產業的成果迅速地應用於金融、產業活動，且普及於市政與市民生活，結合觀光產業以及文化創意產業發展具備高雄市特色的數位內容，以及增加更多屬於高雄市特有的數位內容產業，吸引更多的觀光客來到高雄市。

(三) 跨國經貿服務業：高鐵連通西部走廊創造的一日生活圈，將改變企業在產業佈局上的型態，同時也將加深城市的極化，更強化都會功能往服務產業一端發展的趨勢，同時也使得這些在世界生產鏈中的城市產生網絡的連結，因此，未來高雄市在區域的經濟領導位置上，必然要扮演提供企業總部、跨國金融服務以及商務活動得以著床的場域。高速鐵路通車將顯著影響三級產業，尤其以對強調快速之運輸、資訊傳遞與流通之商業與服務業最為顯著，如決策核心之研究、顧問服務以及管理技術服務等商務活動。

高雄市應強化目前規劃的多功能經貿園區的機能，使之提供跨國企業進駐之利基以及相關金融業進駐。另外高鐵站區周邊則可發展快遞服務等新型態服務業。同時市區也應有滿足從事商務活動之菁英居住之環境以及設施，提供城市網絡中更好的基礎服務以及相適應跨國流動人才之生活空間。

二、製造業之發展

持續推動以高雄市為生產基地的新興／傳統產業之發展。又可分為「高值化的傳統產業」及「新興科技產業」兩種。

- (一) 高值化的傳統產業：高雄過去以傳統產業為發展之基礎，城市南北兩端分佈有國營的石化企業(中油後勁廠)與鋼鐵企業(中鋼)，兩造企業歷經 20 多年的發展，在國家政策以及國內外經濟發展的轉變過程中，需要在產能、產值上進一步符合時代的需求。

未來傳統產業面對的課題計有原物料的飛漲、外部新廠商的進入，使市場利潤進一步下降，以及地球生態環保等課題，以非維持目前生產方式所能面對，況且高雄地區長期因工業發展造成的環境破壞，也應在企業的在發展過程中予以轉變。高雄市周邊大型國營企業的生產與製成，未來必須在降低生產成本、節約能源與資源、清潔化生產、柔性化生產、減少廢棄物與溫室氣體排放等面向上進行改革，進一步帶動城市企業的再發展。

- (二) 新興高科技產業包括：通訊產業、綠色能源產業(太陽能產業)、生技產業。通訊產業以及生技產業近年在國內蓬勃發展，高雄必須要積極留住人才，爭取吸引廠商進駐，為高雄注入不同的產業活動，帶動都市經濟復甦。

1. 發展生技產業：高雄市已籌設高雄生技園區，藉由南部發展農業生技的優勢，利用土地廣闊的耕作面積，豐富的農作物耕耘技術，加上南南高高屏地區的農業生技園區，包括涵蓋台南縣之「台灣蘭花生物科技園區」和「屏東農業生物科技園區」，發展該項產業已有相當基礎。未來發展應從提供本身獨特的醫藥保健設備，結合鄰近兩大農業生技園區，共同發展農業生技第三代改良作物，亦即利用基因轉殖作物，生產人類所需醫藥

品，如抗體及疫苗等，從研發起始，逐漸發展完整的生技產業。

2.引進通訊產業：近年在國內的整體產值不斷攀升，也因此未來電信服務無論是無線(有線)通信設備、無線(有線)電信的後端服務的發展，將視技術的運用的深化與普及性的廣度而變動，但各項趨勢表明通訊的重要性足以影響城市的規劃。因此，高雄市應於軟體科學園區規劃提供發展通訊軟體之空間，並與國內的電信大廠進行合作，包括就電信服務業者的應用軟體、硬體設備製造商進行軟體或軟體開發的合作，利用產業分工達到提升產業效益。

3.積極推展綠色能源產業：依高雄市氣候條件提供發展太陽能的自然條件，太陽光電產業未來的發展潛力持續看好，其產業鏈大致可分為上游的矽晶材料、中游的太陽電池與太陽光電模組，以及下游的太陽光電系統，台灣已有許多廠商投入。未來綠能是先進國家的趨勢，也是重要的能源。

面對太陽能替代能源發電的趨勢下，已掌握太陽能發電系統所需的技術及器材設備的台灣，高雄市在該產業發展上可推展產業鏈全配套的光電薄膜產業，建立生產園區以及應用示範的生態實驗區，使高雄成為全球領先的光電能源產業新基地。同時太陽能之使用應作為生態城市重要政策，引導城市發展朝向低耗能低污染的環境，領導南部區域之生活品質。

三、觀光產業及文化創意產業

高雄市城市地景經過長期產業活動、居民生活的累積淬煉，環境資源中具有許多城市特有的風貌，不但對地方居民具有重要意義，亦是旅遊趨勢中極富潛力的資源。在此地景涵構下，依據高雄市的遊憩空間脈絡，以既有資源為基礎，搭配其他衍生的觀光潛力，構築創新產品的理念，高雄未來觀光應朝陽光電城、運動休閒產業、海洋資源觀光旗艦產業作為發展主軸。

高雄依港而生，從歷史文化到經濟發展無不與港區有著密切關係，是港都亦是水都。而高雄在歷史發展上屬於較年輕的城市，開港至今將近 150 年，在文化政策的發展上，除了保存發揚歷史軌跡之外，亦有眾多創新發展，近年更大力發展文化政策。

高雄以都會型觀光為主，但和港市、水岸又有著密切的關係，從西子灣河畔的英國領事館，到鹽埕鐵道，旗津、鼓山等地的發展，都和海洋有著深刻的淵源。

因此，配合觀光局所提出的「水岸觀光廊帶」構想，除現有的駁二藝術特區外，亦規劃在港區水岸興建新「圖書總館」及「海洋文化及流行音樂中心」等文化建設。由於高雄為工業發展重鎮，過去曾予人「文化沙漠」的印象，但在近年大力推動之下，從文化場域的興建及更新，到推動文化觀光、藝文活動以及文創產業的發展，讓高雄已然擁有豐富而多元的文化內涵。期創造高雄豐富文創實績，開拓兼具文化與經濟雙重價值之文創市場，提升本市在創意經濟大環境中的競爭優勢，成為一座具魅力的文創城市。

伍、生態環境

在 21 世紀的今天，生態城市的觀念已是當代城市發展最重要的議題之一。參考國內外相關研究與合作經驗，就城市規劃設計的角度，生態城市的主要理念包括：(1)深化「永續」概念內涵，強調整合「生態、經濟、社會」的多元層面，對應「技術、資源管理及參與互動」之實踐過程；(2)建立「共生綠生活圈」的城鄉區域發展模式，以綠色地圖（Green Master Plan）為操作概念，延續原生文化、藍臍帶、綠手指、綠谷與綠村、城市藍綠系統支解等空間策略，改變既有都市計畫武斷的地理切割；(3)回應生物氣候特性的環境設計手法；(4)建立雨水回收利用系統，強化保水滲水的生態環境效果，改變傳統都市線形「輸入-輸出」的資源利用形式；(5)家庭洗滌用水回收處理概念；(6)區隔不同功能層級的交通動線，配合生態綠廊道概念調整道路斷面，並援用綠色交通概念於主要住宅社區設置交通寧靜區等。

目前高雄市已積極推動相關生態城市建設，例如在城市水岸空間與都市空間景觀重塑方面，如愛河流域、河堤社區、高雄港碼頭改造計畫、多功能經貿園區、內惟埤特定區、蓮池潭生態區、重要景觀道路以及優質人行空間創造等，以及未來將增加綠地範圍、對應都市大眾運輸服務機能提升等項目，以高雄市既有的環境資源優勢，加上積極推動的成果佳績，相信高雄將是最佳機會改造成為南部生態都市與綠建築之都。

高雄市擁有潛在建設成為生態都市之潛力優勢重點包括：

- 一、土地使用開發在都市計畫已實施數十年的基礎上，具優質都市基盤改造特質。
- 二、道路系統開闢提供寬廣的改造空間，街道與綠地分佈在都市中心區與住宅區間可成為改變的最佳機會。
- 三、高雄景觀道路南北向有三條主要綠廊道路、東西向有六條主要綠廊道路，這些道路都連接大型公園綠地，擁有絕佳的生態廊道串

接機會。

- 四、愛河及其支流沿線穿越都市住宅及中心區域，對於都市水岸空間再造提供絕佳基礎，同時綠帶沿水岸連接，架構出高雄都市的動脈與靜脈。
- 五、目前街廓成長與開發因整體街廓的完整度足夠，對於推動都市更新上，擁有更多樣化機會，可透過新舊混和改造及有效增加生態社區與綠建築基盤建設系統連接，達成都市更新目標。
- 六、高雄東西山脈鉗護交接，使整體都市風環境隨著山脈產生微地形變動，加上東西主要水系為兩山脈間最佳連接點，使高雄不僅有絕佳微氣候氣流條件、更有生態微氣候控制之最佳條件。
- 七、目前高雄污水下水道接管率已達 80% 以上，從資源有效轉化利用考量，都市能源的提供，可更有效採取回收再生策略，如污水轉化配合沼氣提煉場，將沼氣轉變成生活或交通所需，提升能源自給率。
- 八、高雄永續校園配合安全健康通學道的建設成果，已成為社區與校園道路、綠廊、生活緊密結合的區塊，此亦為推動生態社區綠建築之最佳基礎。
- 九、高雄自行車道之建置與捷運系統之營運通車，使潔淨便捷交通網逐步成形，市民對擁有舒適自行車道萌生高度認同感，可進一步創造高雄成為潔淨交通的示範城市。

綜上所述，高雄市具有獨特山、河、海等地理景觀資源，發展生態城市之條件優越，未來應以下列方式建構生態城市體質：

一、建立與自然共生的空間架構

1. 重要山體與水體的指認

重要山體水體包含壽（柴）山、半屏山、觀音山、上平山、旗后山、龜山及愛河、澄清湖、後勁溪、前鎮運河、鹽水港圳、金獅湖、蓮池潭、曹公圳等都市發展至今仍被高程度保留的自然

原生環境，為都市生態網絡裡資源最為豐富多樣的棲地節點。

壽山、半屏山、龜山、旗后山等，總面積約 1123 公頃，因為同樣屬於高位珊瑚礁石灰岩地形，而且具有珍稀亞熱帶季風林及熱帶海岸林動植物生態、先民遺址及歷史場域遺跡等，納入壽山國家自然公園加以高度的保存與維護。

2. 海岸敏感區的指認

落實海洋保育理念，配合國土復育策略方案暨行動計畫，於海陸交互作用地區劃定範圍，加以保護，以確保生態環境敏感地帶之完整性，以及未來操作執行之可行性。

3. 都市既有塊狀綠資源分布

包含中央公園、三民親水公園、美術館、金獅湖等，主要為供休閒、遊憩及運動等使用之公園及溼地、農業區等一定規模以上塊狀綠地，為具高生態價值的重點棲地，與重要山體與水體共同組構都市生態網路的節點。

4. 現有都市園道系統的指認

現有都市園道系統由南北走向的市運大道、美麗島大道、民權路、復興路等及東西方向的民生、四維、星光等園道所組成。為都市生態網絡中連結各節點的重要連接。

5. 界定並指認重要的「生態策略點」

透過綜合評量既有都市綠資源聚集程度及未來與都市生態網絡串聯成網的機會，指認具有生態價值提高潛力的街區為生態策略點，以形塑更高強度的棲地及生態路徑。

6. 建立都市生態網絡

(1) 自然綠廊道系統

(2) 海岸地區生態環境系統

(3) 都會生活綠廊系統

(4) 社區生態走廊系統（細部計畫）

二、生態都市實施策略

1. 生態城市推動項目與策略

本次通盤檢討透過前述「建立與自然共生的空間架構」之程序，針對高雄市朝向生態城市發展的各項課題，試擬出各項生態都市實施策略。

表 6-2 高雄市生態城市推動項目與策略分析表

對應課題	策略目標	策略說明
短距離生活	透過大眾交通運輸工具與多元潔淨交通連結	以 GREEN-TOD 服務範圍進行社區街廓相關自行車到與步道之串連，並同步創造有效之舒適降溫生態廊道
生態棲地串連	全市指認有效生態綠化與串連廊道建設	透過水、綠帶的綠廊擴大與串接，並將鄰里公園與大型都市公園多元綠化，達成降溫、潔淨、生態、舒適美觀之目標。
全市性熱島降溫的對應策略	愛河、前鎮河、後勁溪作為主導性風廊道	為改善空氣流通的情況，應沿夏季主要盛行風方向闢設全市主導性風廊道，並增設與導風廊道交接的風道，使空氣能夠有效地流入市區，從而驅散熱氣、廢氣和微塵，改善局部地區微氣候。
	主導性風廊兩側避免污染性土地使用	全市主導性風廊道沿線兩側應避免有污染性土地使用。
	留設足夠寬度的主導性風廊	全市主要導風廊道應儘量考慮以道路、建築退縮、指定留設開放空間或限制樓高等方式，留設足夠的風廊寬度。
	濱海地區與愛河東側沿岸地區作為引風策略地區	面向夏季主要盛行風方向之濱海地區與愛河東側沿岸地區建築基地，應採取低建蔽、高容積原則，避免形成密集牆面形式之高樓建築群。
	濱海地區與愛河東側沿岸地區量體規模	面向夏季主要盛行風方向之濱海地區與愛河東側沿岸地區，應審慎考慮建築量體規模、高度及排列是否適中，必要時二側建築基地留設街角廣場，提供開放空間做為夏季主要盛行風之迎風入口。
	以東西向主要道路作為日間導風廊道	為配合夏季主要盛行風方向，主要計畫道路層級以上之東西向道路應儘量於道路兩側種植直立型樹種，藉以形成導風廊道。

對應課題	策略目標	策略說明
	以南北向主要道路作為日間降溫廊道	配合夏季主要盛行風方向，主要計畫道路層級以上之南北向道路西側建築物高度應盡量低於東側建築物，道路中央則應種植開展型遮蔭樹種，可有效導引氣流從上空引導至地面並形成降溫廊道。
指認熱島區域之對應策略	以東西兩側開放空間留設作為導引風策略	以街廓的東西兩側開放空間留設，作為導引風下降至地面的策略，作為街廓的導風開口
	增加開放空間之綠覆面積或綠化屋頂	透過植栽光合作用與輻射比熱小的特性，使風能在進入街廓內部前進行降溫，街廓內部可接收到較低溫度的風，進一步降低因人為發熱體而產生的熱島效應。
	以材質的特性作為街廓溫差驅動力	以材質的比熱與反射率不同，以及建築物陰影造成街廓內溫差，以熱交換原理帶動氣流流動（應用拔風/熱現象），創造街廓內部之局部微氣候。
	降低街廓內污染物增加寧靜區的舒適	於街廓外圍設置公共停車場/地塊，減少街廓內部的車流，以交通寧靜區的規劃，減少街廓內部的移動性污染源與餘熱。
	以 Green-TOD 為原則進行短距離交通設定	以大眾運輸為導向的交通策略，增加自行車與人行道路的服務範圍，減少因機動車輛使用造成的餘熱與灰塵污染，減少都市人為發熱體與熱島效應

2.改善微氣候環境之都市生態廊道設計

(1)東西向導風廊道目標與相關原則

為配合夏季主要盛行風方向，於適當路段的東西向道路指認為東西向導風廊道。

- A. 為增加市區的通風程度，應盡量將建築退縮、開放空間與非建築用地連接起來，並拓寬必要的道路，藉以構成次要導風廊道與風道，並避免其間有過大的障礙物。
- B. 道路作為導風廊道時應避免外伸的障礙物或橫向型廣告招牌，以免阻礙通風。
- C. 主要計畫道路層級以上之東西向道路應盡量於道路兩側種植直立型樹種，藉以形成導風廊道。
- D. 適用於高雄市之直立樹種建議樹種：台灣三角楓、烏心石、蘭嶼烏心石、厚皮香、福木、大葉山欖、台灣樹蘭、

蓮葉桐、青剛櫟、竹柏、白玉蘭、烏白、白玉蘭、白千層。
其他不及列舉之植物，應以原生植物，可適應高雄地區氣候為主。

(2)南北向降溫廊道目標與相關原則

以增加道路之綠覆遮蔭與水體作為降低風溫度的策略。

- A.市區內之主要計畫道路層級以上之南北向道路，道路中央應種植開展型遮蔭樹種的潔淨效果，減少地面交通車流量衍生的污染散逸至空中，並配合其遮蔭效果，形成線狀的地面冷島，以熱交換原理，有效地導引氣流從上空引導至地面並形成降溫廊道。
- B.另外，未避免降溫廊道兩側建物量體影響風廊的流暢性，西側建築物高度應儘量低於東側建築物，減少地面擾流與風影區。
- C.適用於高雄市之開展樹型建議樹種：樟樹、牛樟、榕樹、楊梅、黃連木、棟樹、台灣欒樹、欖仁樹、刺桐、黃槿、緬梔、海欖果、紅楠、朴樹、梭果榕、牛乳榕、楓香、茄苳、銀葉樹。其他不及列舉之植物，應以原生植物，可適應高雄地區氣候為主。

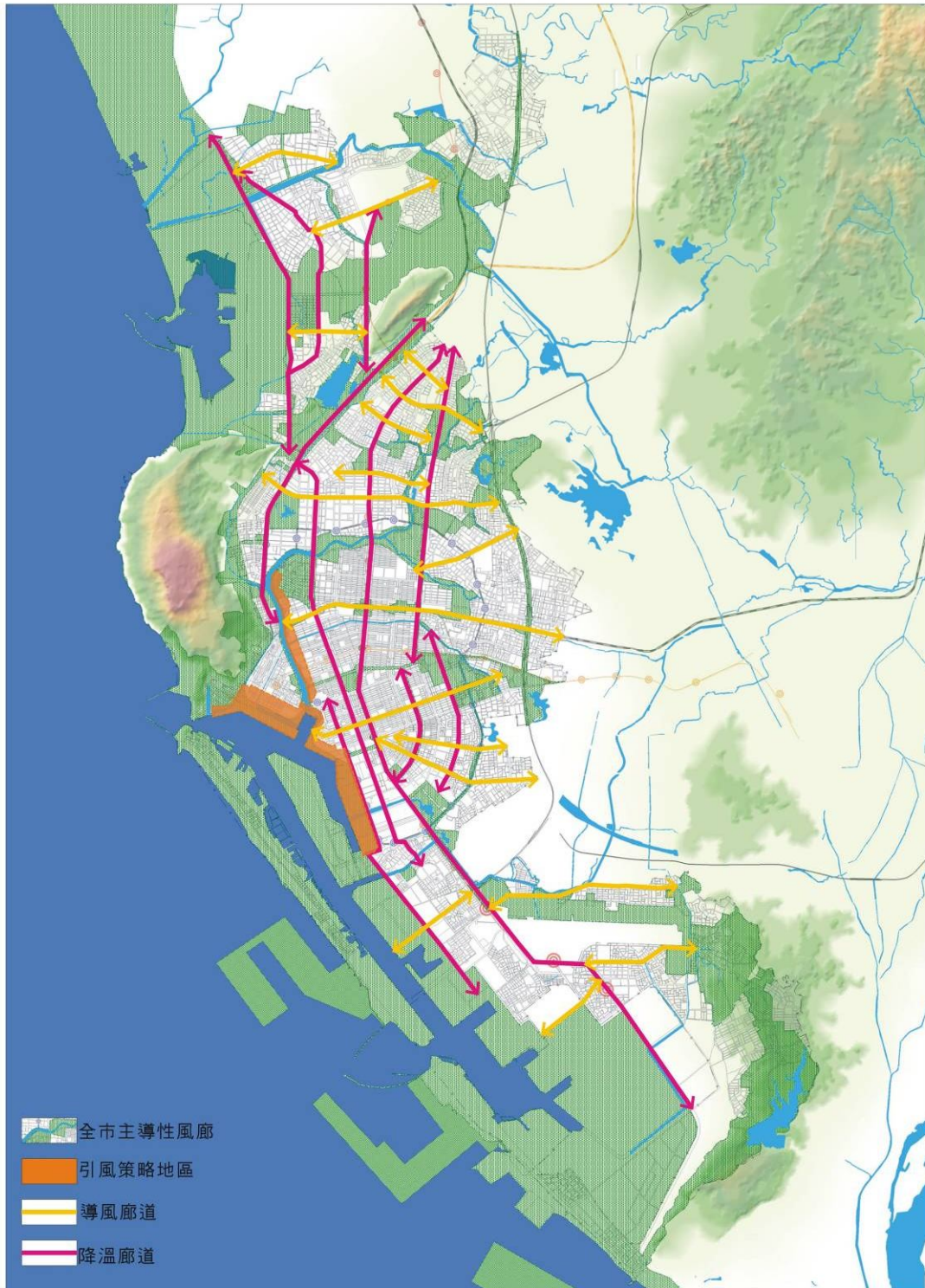


圖 6-17 運用生態廊道降溫策略示意圖

資料來源：「高雄市生態城市綠建築推動方案暨社區更新永續規劃技術案」
2008 年，高雄市政府

3. 逐步建置都市社區尺度的生態基盤系統 (Eco-Infrastructure)

支持生態社區運作的各種物質空間系統，就是生態基盤 (Eco-Infrastructure)，是生態社區實踐的空間基底。生態基盤設計策略就是把現有傳統的公共設施系統加入以生態為主的各項技術設備，使整體系統運作都能夠在永續的前提下進行整合串連。

例如以台灣較濕熱的都市環境而言，「熱」環境的生態基盤對應策略，包括低熱焓材質的運用及整合水綠系統的降溫策略；「氣」環境的生態基盤對應策略，則包括不同尺度開放空間的自然通風導引、透過道路街廓配置應用自然熱交換手法以導風降溫；「水」環境的生態基盤對應策略，則是強調設置可產生流動循環的氣候調節池或水景設施，形成局部環流，加強氣流對流的效果，降低氣溫，產生較佳的生態微氣候。

生態基盤設施涉及各種新學科技術的整合應用，不僅是對傳統城鄉計畫法令制度的革新，也會影響到工法創新或材料研發，嶄新的生態社區可以視為一種知識生產的場域，協助綠色產業與知識技術、生活應用接軌。

有關都市社區各項生態基盤系統及其規劃設計策略說明如下：

(1) 綠色交通系統

以 Green TOD 為概念，強調短距減量減廢，強化交通可及性，提昇大眾運輸使用率。綠色交通導向以高雄全市整體發展為基礎，擴大至每個社區甚至社區內部，減少使用私人交通工具的廢氣排放，以達到減碳減廢目的，趨緩都市熱島效應。

(2) 開放空間系統及景觀計畫

增加綠覆率，加強社區開放空間遮陰、導風、排污功能。利用植栽串聯私人綠地至河堤公園等大型公共開放空間，加強

河堤社區活動性，建築物設置綠屋頂以增加綠覆面積，以強化社區整體綠系統的建置。

(3)水系統

增加愛河上游流量，稀釋愛河上游污染。愛河上遊污染嚴重，水量又稀少無法有效減緩水中雜質生成，影響住戶生活品質，應加強河堤社區的生活雜排水處理，及保留住自然雨水資源，沖淡其污染源，達到淨化河川目的。

(4)微氣候及熱島對應

A.創造潔淨導風廊道

- a.改善社區上風處排污降溫
- b.創造社區風廊預冷核心為地方降溫
- c.設置熱拔對策增加社區風量
- d.創造社區小風廊

B.水系統：增加愛河上游流量，稀釋愛河上游污染。

C.綠系統：增加綠覆率，加強社區開放空間遮蔭、導風、排污功能。

D.綠色交通系統：以 Green TOD 為概念，強調短距減量減廢，強化可及性，提昇大眾運輸使用率。

(5)推動高雄厝及綠建築

為落實「生態、經濟、宜居、創意、國際」的施政核心價值，以動人的在地建築文化、前瞻的綠建築技術、由下而上的社區營造參與，找到屬於在地建築之認同性、識別性、自明性與未來性，兼具國際觀視野亦有本土化的堅持。

高雄厝的核心理念在於環境永續、反映在地自明性、居住健康，其設計應反映會呼吸的透水基盤、有效的深遮陽、綠能屋頂的設計、在地材料與技術的導入、融入場域的意象設計、埕空間的創造、人性化的空間通用設計、合宜的使用空間機能、環保健康建材的應用、創造有效通風的開口等準則。

本市規劃推動高雄厝執行計畫，藉以打造高雄特色建築，喚起對於高雄風土及人文的關注，並帶動建築與觀光相關產業，促進產業升級，創造土地與建築的價值，樹立熱帶氣候地區永續環境與建築的新典範。

為推動生態城市，營造綠建築環境，創造健康生活品質，促進綠色經濟產業，並達到減碳減災目標以成為環熱帶圈城市典範，特制定高雄市綠建築自治條例，明訂屋頂太陽光電發電設施、屋頂綠化設施、建築物屋頂隔熱層、雨水貯集設施等設置規定。