

變更高雄市都市計畫（凹子底地區）細
部計畫（土地使用分區管制要點暨都市
設計基準）通盤檢討案公開徵求意見書

高雄市政府

中華民國 107 年 5 月

目 錄

一、現行土地使用分區管制要點	1-01
二、現行都市設計基準	2-01

圖目錄

圖 1-1	凹子底地區特殊管制分區分布位置示意圖.....	1-04
圖 1-2	特殊退縮規定之區位分佈示意圖.....	1-05
圖 1-3	退縮空間示意圖.....	1-07
圖 1-4	凹子底原農 16 地區退縮規定示意圖.....	1-08
圖 1-5	原工 10、農 20 地區退縮規定示意圖.....	1-11
圖 1-6	原工 10、農 20 地區認養維護範圍示意圖.....	1-11
圖 1-7	轉運專用區、第 2 種商業區、第 4 種商業區、廣場兼停車場用地 退縮規定示意圖.....	1-12
圖 1-8	退縮建築與帶狀開放空間示意圖.....	1-16
圖 1-9	特定商業專用區 36M 建築包絡線.....	1-17
圖 1-10	特定住宅專用區 30M 建築包絡線.....	1-17
圖 1-11	從軌道方向視點看基地範圍正交示意圖.....	1-18
圖 1-12	退縮規定示意圖.....	1-19
圖 1-13	文小 26 地區退縮空間示意圖.....	1-22
圖 2-1	高速鐵路左營站周邊地區應實施都市設計管制區位示意圖.....	2-01
圖 2-2	最小建築基地規模示意圖.....	2-03
圖 2-3	指定留設之公共開放空間系統示意圖.....	2-05
圖 2-4	人行系統與立體連通示意圖.....	2-06
圖 2-5	建築物高度與量體配置構想原則示意圖.....	2-08
圖 2-6	第 4 種商業區 B-B'剖面圖.....	2-08
圖 2-7	第 2 種商業區 A-A'剖視圖.....	2-09
圖 2-8	車行動線與停車場出入口規劃原則示意圖.....	2-10
圖 2-9	禁止設置停車場出入口範圍示意圖.....	2-10
圖 2-10	園道用地 (兼供鐵路使用) 實施都市設計管制範圍與節點廣場 區位示意圖.....	2-16
圖 2-11	凹子底原農 16 實施都市設計管制範圍示意圖.....	2-20
圖 2-12	凹子底原農 16 細部計畫區都市設計構想示意圖.....	2-21
圖 2-13	凹子底原農 16 地區植栽系統示意圖.....	2-22
圖 2-14	凹子底原農 16 地區植栽穴緣石鋪築及側臨人行步道鋪面鋪築示意圖	2-24

圖 2-15	原工 10、農 20 地區實施都市設計管制範圍示意圖.....	2-28
圖 2-16	原工 10、農 20 地區出入廣場區位示意圖.....	2-30
圖 2-17	博愛路沿線地區都市設計管制範圍分布位置示意圖.....	2-34
圖 2-18	凹子底地區都市設計管制範圍分布位置示意圖.....	2-37
圖 2-19	植栽穴緣石鋪築及側臨人行步道鋪面鋪築示意圖.....	2-39
圖 2-20	街角廣場防災空間指認位置示意圖.....	2-43

表目錄

表 1-1	各種特定專用區使用項目表.....	1-08
表 1-2	凹子底原農 16 地區內建築物應附設裝卸場規定.....	1-09
表 1-3	退縮地圍牆線、人行步道尺寸及可突出退縮線之構造物規定.....	1-18
表 1-4	本市場用地允許使用項目與准許條件表.....	1-19
表 1-5	本停車場用地允許使用項目與准許條件表.....	1-20
表 2-1	凹子底原農 16 地區退縮地設計準則.....	2-23
表 2-2	退縮地其他規定說明表.....	2-39

一、現行土地使用分區管制要點

壹、土地使用分區管制規定

本計畫區土地使用管制應依下列規定辦理，其餘未規定事項，適用其他法令規定：

第 1 條 本要點依「都市計畫法高雄市施行細則」第 30 條規定訂定之。

第 2 條 本計畫區各類土地使用分區及公共設施用地容許之使用性質及建蔽率、容積率等，如附表及圖 1-1 所示，其餘未規定者，依「都市計畫法高雄市施行細則」之規定辦理。

使用分區名稱	建蔽率 (%)	容積率 (%)	容許使用項目	備註
第 2 種特定商業專用區	50	300	依「都市計畫法高雄市施行細則」商業區之規定。	申請建築時，其負擔回饋須依 85.11.01 公告「擴大及變更高雄市主要計畫（通盤檢討）案」（編號 357 案）之特定商業專用區回饋規定辦理。
第 3 種特定商業專用區	60	490		
特定商業專用區（凹）	60	630	除不得作為住宅使用外，其餘依「都市計畫法高雄市施行細則」商業區之規定。	
特定商業專用區（建台）	50	220	使用項目依本要點第拾點規定辦理。	
特定住宅專用區（建台）	50	220	使用項目依本要點第拾點規定辦理。	
倉儲批發專用區	60	300	—	
特定專用區	60	630	使用項目依本要點第 10 條規定辦理。	
社會福利專用區	50	400	使用限制：僅供財團法人中華民國佛教慈濟慈善基金會及其關係事業體興建幼兒教育、社會教育、社會福利中心、行政中心、文物展示、宿舍及其相關設施。	
轉運專用區	50	240	轉運專用區之使用應依下列規定辦理： 1. 主要目的係供轉運之長、中程客運及公車站、道路、輕軌、停駐車場等多項運輸系統之相關設施使用。 2. 配合服務大量轉運人潮之需求，得提供商業設施、旅館設施、會議及工商展覽中心、娛樂事業、餐飲業、百貨零售業、金融服務業、一般服務業、通訊服務業、運輸服務業、旅遊服務業、辦公等使用項目，該使用之總樓地板面積不得超過 18,000 平方公尺。 3. 地面至少須集中留設法定空地面積之 30% 供人行廣場使用。	
車站專用區	60	120	1. 鐵路車站（供高鐵、台鐵及捷運車站之站體與路軌及必要之相關設施）。 2. 轉乘設施、公共停車場、人行廣場。 3. 污水處理及相關環保設施。 4. 供平面、高架及地下穿越道路使用。 5. 得供高鐵車站附屬事業使用，其項目包括商業設施、旅館設施、會議及工商展覽中心、娛樂事業（不得經營特種服務）、餐飲業、百貨零售業、金融服務業、一般服務業、通訊服務業、運輸服務業、旅遊服務業、辦公及其他依「獎勵民間參與交通建設條例」規定之使用項目等，其樓地板面積不得超過 16,530 平方	

使用分區名稱	建蔽率 (%)	容積率 (%)	容許使用項目	備註
			公尺。 6.得供臺鐵車站之附屬事業使用，其項目包括：商業設施、旅館設施、會議及工商展覽中心、娛樂事業（不得經營特種行業）、餐飲業、百貨零售業、金融服務業、一般服務業、通訊服務業、運輸服務業、旅遊服務業、辦公及其他依「促進民間參與公共建設法」及其相關子法規定之使用項目等，其樓地板面積，不得超過9,000平方公尺。	
事業發展專用區	60	570	1.事業發展專區應配合本計畫地區之特色，以引進前商業設施、旅館設施、會議及工商展覽中心、娛樂事業、餐飲業、百貨零售業、金融服務業、一般服務業、通訊服務業、運輸服務業、旅遊服務業、辦公及其他依「獎勵民間參與交通建設條例」規定之使用項目為限。 2.至少須集中留設法定空地面積之30%供人行廣場使用。 3.事業發展專用區之建物興建附設停車空間規定應依「建築技術規則」之商業區相關規定辦理。	
體育場用地 (體1)	60	240	使用項目依本要點第31條規定辦理。	
園道用地 (兼供鐵路使用)	10	30	1.用語定義如下： (1)園道：為景觀道路，即道路兼作一定比例之公園綠地使用，含車行道路、中央分隔島綠帶、人行道綠帶等。 (2)捷運化通勤車站：為提供鐵路運輸通勤、旅運服務、站務行政、停車轉乘與零售業等相關設施之使用。 2.其地下係供鐵道及其相關設施使用，地面使用應以人行、自行車、綠地等功能為主，道路及車行為輔。其容許使用項目包括： (1)道路、捷運化通勤車站、綠帶及相關附屬設施之使用。 (2)一般遊憩、戶外遊樂、運動、綠化景觀、水土保持、防洪、滯洪、生態保育、停車轉乘等設施之使用。 3.零售業使用不得超過捷運化通勤車站總樓地板面積三分之一。	
交通用地	40	400	1.交通用地(交1)兼作交通廣場使用。 2.交通用地(交4)地面層供交通廣場使用並應綠化，地下得供捷運出入口及捷運相關設施、人行通道、逃生及安全相關設施使用。	
交通用地 (原部分文小26)	40	400	使用項目依本案第壹拾參點規定辦理。	
鐵路用地	20	—	鐵路用地供高鐵及台鐵之軌道、整備站、調車場及相關設施使用。	
機關用地 (機八)	40	400	1.機8用地以供行政、教育訓練、會議、住宿及其附屬餐廳、運動休閒設施等使用為主，其中附屬設施使用面積應以不超過總樓地板面積40%為限。	

使用分區名稱	建蔽率 (%)	容積率 (%)	容許使用項目	備註
				2.經依促參法規定，由主辦機關核准後，得委託民間機構經營。
市場用地 (市四)	70	840	使用項目依本案第壹拾貳點規定辦理。	
停車場用地 (停四)	80	960	使用項目依本案第壹拾貳點規定辦理。	
停車場用地(停 35)	平面使用：		使用項目依本案第壹拾肆點規定辦理。	
	10	附屬 設施 20		
	立體使用：			
	80	960		
停車場用地(停 13)	平面使用：		使用項目依本案第壹拾伍點規定辦理。	
	10	附屬 設施 20		
	立體使用：			
	80	700		

註：上開都市計畫公告案若經都市計畫法定程序變更者，則依其規定辦理。

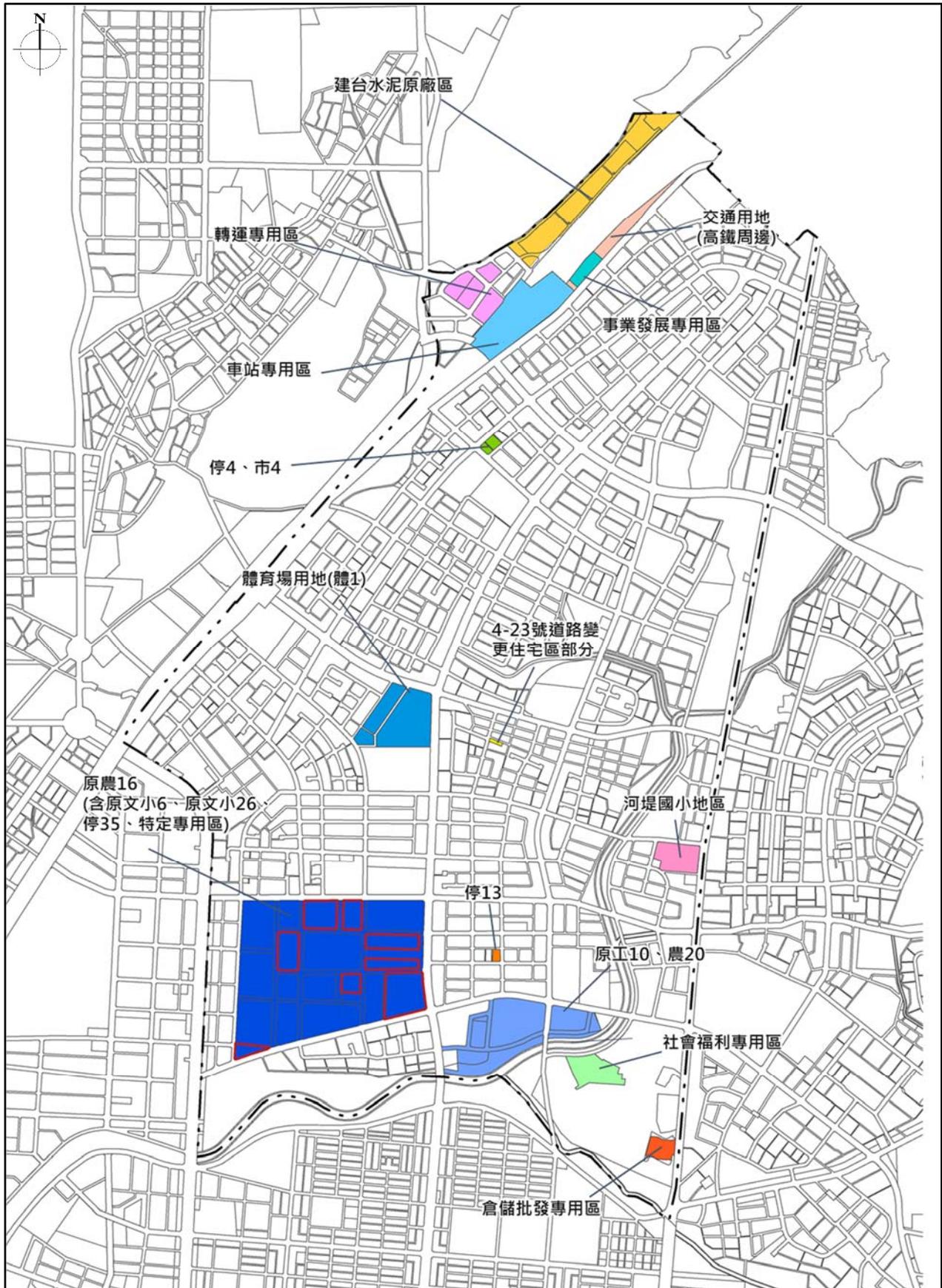


圖1-1 四子底地區特殊管制分區分布位置示意圖

- 第 3 條 本計畫區內土地申請建築，有關容積獎勵規定依本府 99 年 1 月 14 日公告發布實施「變更高雄市都市計畫土地使用分區管制部分（容積獎勵規定）通盤檢討案」辦理。
- 第 4 條 計畫區內機關、公用事業機構及學校應於主要出入口處，規劃設置深度 3 公尺以上適當長度之緩衝車道。
- 第 5 條 計畫區內除本要點第 6 條、第 13 條、第 14 條、第 16 條、第 22 條、第 26 條之規定外（詳如圖 1-2 所示），計畫區內公共設施用地及公用事業設施申請建築時應自計畫道路境界線至少退縮 5 公尺建築，如有設置圍牆之必要者，圍牆應自計畫道路境界線至少退縮 3 公尺。退縮建築之空地應植栽綠化，但得計入法定空地。

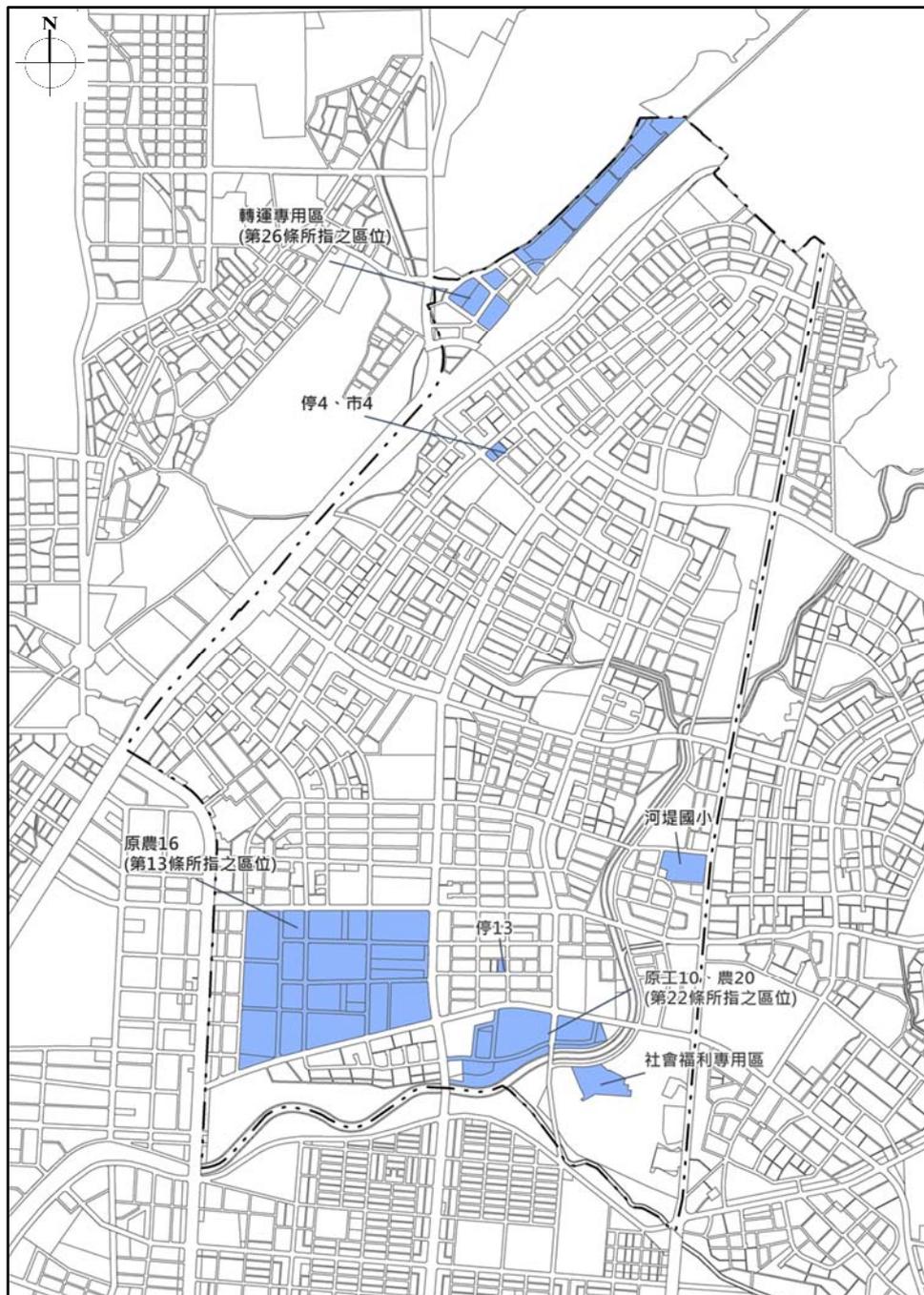


圖1-2 特殊退縮規定之區位分佈示意圖

- 第 5-1 條 停車場用地申請立體使用時，若建築物因退縮 5 公尺而未能達到建蔽率 80% 者，經提本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議通過後，得自計畫道路境界線至少退縮 2 公尺建築，退縮建築之空地不得設置圍牆，但得計入法定空地。
- 第 6 條 社會福利專用區基地面對 18 公尺之綠帶開放空間（公 21），為配合水岸空間營造具連帶系統，以塑造清靜怡人、與外界活動連續的開放空間，申請建築時應自面對 17 公尺計畫道路境界線至少退縮 10 公尺建築，以配合整體景觀，塑造連續性之開放空間。
- 第 7 條 計畫區內道路交叉口退讓及截角依下列規定辦理。
1. 都市計畫圖無截角、地籍圖有截角者，依都市計畫圖為準，惟應依「高雄市建築管理自治條例」規定辦理截角退讓。
 2. 都市計畫圖有截角、地籍圖無截角者，應依都市計畫圖為準，其截角劃設方式及標準依「高雄市建築管理自治條例」規定辦理。
 3. 都市計畫圖及地籍圖均有截角，然截角弧度不合者，原則以不損及現況合法建物之截角為準；情形特殊，須變更都市計畫者，則依都市計畫變更之法定程序辦理。
 4. 本細部計畫第三次通盤檢討公告實施生效日前（94 年 12 月 8 日），已完成市地重劃或區段徵收地區之道路截角，以該市地重劃或區段徵收之土地分配圖截角為準。
- 第 8 條 計畫區內 4-23 號計畫囊底路變更為住宅區之土地（民國 86 年公告之「變更高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫（第二次通盤檢討）案」（公開展覽期間異議案第 13 案），新庄段四小段），應由土地所有權人於臨道路（新下街）側捐贈原變更面積 42% 之土地予本府，供作廣場或開放空間使用，同時完成施工點交本府並依捐贈土地之地籍界作為指定建築線；或得以現金抵繳回饋，並於臨道路側退縮留設原變更面積 42% 之開放空間供公益使用且不得圍籬，此退縮空間（詳如圖 1-3 所示）得計入建築基地之法定空地。
- 第 9 條 依本市都市計畫委員會第 302 次與第 303 次決議，公 25 用地依「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」作多目標使用時，項目僅限作文教設施及圖書館，地下得作停車場使用。

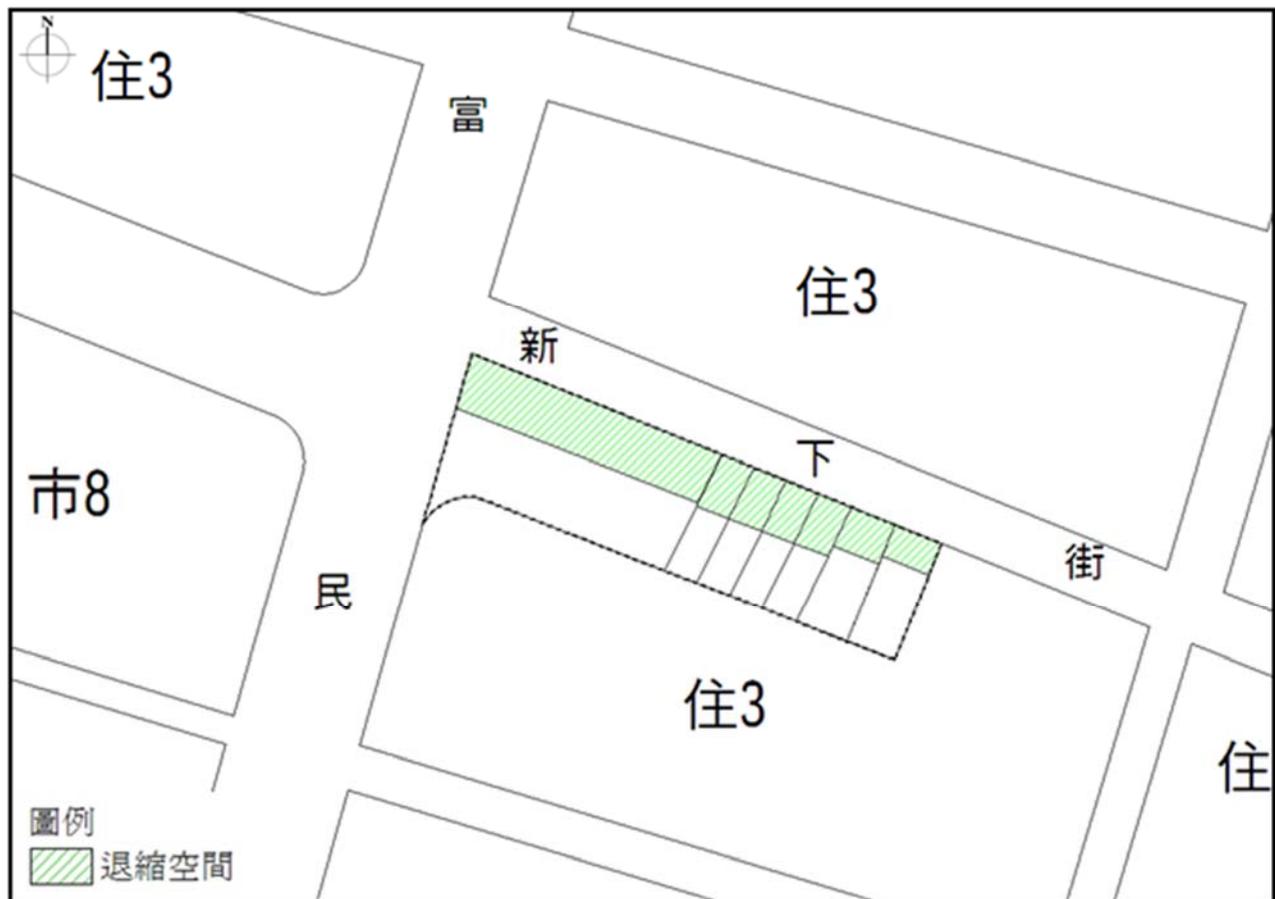


圖1-3 退縮空間示意圖

貳、凹子底原農 16 地區管制要點

第 10 條 凹子底原農 16 地區內各使用分區及用地，得為下列土地及建築物之使用：

1. 凹子底原農 16 地區劃設特定專用區一、二、三、四、五等五處，其區內得為下列土地及建築物之使用：（詳表 1-1 及圖 1-4 所示）
 - (1) 特定專用區一、二係為設置資訊、金融、展示功能之設施，得為下列土地及建築物之使用：
 - A. 國際貿易交易辦公室及展覽設施。
 - B. 金融、保險機構。
 - C. 工商服務事務所。
 - D. 旅遊及運輸服務事務所。
 - E. 電業、通訊分支機構及其必要之設施。
 - (2) 特定專用區三係為設置社會教育設施之土地及建築物之使用。
 - (3) 特定專用區四係為設置體育功能設施及政府機關辦公場所得為下列之土地及建築物之使用：
 - A. 體育運動設施場所。
 - B. 中央或地方公務機關使用。
 - (4) 特定專用區五係為設置會議中心功能設施，得為下列之土地及建築物之使用：
 - A. 國際會議中心及其附屬設施。
 - B. 國際觀光旅館及其附屬設施。

2. 凹子底原農 16 地區之商業區於面臨建築線第一使用單元建築物，扣除必要之公共設施（如門廳、管理委員會使用空間、車道等）外，其餘一、二樓部分需作商業使用。

表1-1 各種特定專用區使用項目表

分區	分類項目	使用項目
特定專用區一、二	國際貿易中心	國際貿易交易辦公室及展覽場地與設施、金融保險機構、工商服務事務所、旅遊及運輸服務業事務所、電業、通訊業、媒體業分支機構及其必要設施。
特定專用區三	社會教育機構	圖書館、博物館、藝術館、科學館、劇院、文物陳列館、音樂廳、紀念館及經主管機關核准之其他社教機構。
特定專用區四	體育運動設施場所	
	中央或地方公務機關之使用	
特定專用區五	國際觀光旅館及其附屬設施	發展觀光條例訂定之國際觀光旅館及設施。
	國際會議中心及其附屬設施	會議中心及相關服務設施。



圖1-4 凹子底原農16地區退縮規定示意圖

第 11 條 凹子底原農 16 地區特定專用區申請建築時，每宗基地最小面積不得小於 6,000 平方公尺，且特定專用區內各基地間建築物間之銜接得以立體連通方式為之。

第 12 條 凹子底原農 16 地區內建築物應附設裝卸場，除依有關規定外應依表 1-2 辦理，而裝卸場不得移作他種用途或被佔用。

表1-2 凹子底原農16地區內建築物應附設裝卸場規定

土地及建築物使用種類	應附設裝卸單位數
一、百貨公司、商場、超級市場、餐飲場所。	總樓地板面積1,500平方公尺以上至3,000平方公尺下者，應附設一裝卸位；超過3,000平方公尺總樓地板面積者，每超過3,000平方公尺或其餘數應添設一裝卸位。
二、旅館	總樓地板面積2,500平方公尺以上至7,500平方公尺下者，應附設一裝卸位；超過7,500平方公尺總樓地板面積者，每超過2,000平方公尺或其餘數應添設一裝卸位。
三、醫院	總樓地板面積高3,000平方公尺者，應附設一裝卸位。
四、特定專用區	總樓地板面積1,500平方公尺以上至3,000平方公尺以下者，應附設一裝卸位；超過3,000平方公尺總樓地板面積者，每超過3,000平方公尺或其餘數應添設一裝卸位。

第 13 條 1. 凹子底原農 16 地區位於博愛路西側（除文 6 外）、3-21 號道路（現為至聖路、龍勝路及神農路）兩側及特定專用區周圍之建築使用，應自面臨計畫道路境界線退縮 6 公尺以上建築，退縮部分得計入法定空地，並不得圍籬（詳圖 1-4 所示）。

2. 原文小 6 退縮規定依第壹拾壹規定辦理。

3. 原文小 26 退縮規定依第壹拾參規定辦理。

4. 其餘地區面臨計畫道路之建築基地，需依圖 2-2-4 退縮建築，其退縮地內有關圍牆線、人行步道尺寸及可突出退縮線之構造物規定如表 2-2-3。

5. 另凹子底原農 16 地區範圍內 6 樓（含）以上或 20 公尺（含）以上之建築物需距基地境界線淨尺寸 1.5 公尺（含）以上建築。

表2-2-3 退縮地圍牆線、人行步道尺寸及可突出構造物規定

基地類別項目	退縮6公尺無頂蓋人行步道	6公尺有頂蓋人行步道	退縮4公尺基地
圍牆線	基地自建築線4公尺範圍內不得設置圍牆及側牆。	不得設置圍牆。	基地自建築線3公尺範圍內不得設置圍牆及側牆。
人行步道尺寸	需留設淨寬 ≥ 2.5 公尺之人行步道。	需留設淨寬 ≥ 2.5 公尺之人行步道。	需留設淨寬 ≥ 1.5 公尺之人行步道。
可突出退縮線之構造物規定	突出退縮線之構造物淨高需 ≥ 3.5 公尺。	1.頂蓋淨高需 ≥ 3.5 公尺。 2.地面高程需依照本市騎樓規定。	1.陽台不得超出圍牆外緣。 2.深度 ≤ 50 公分之雨遮及花台。

- 第 14 條 凹子底原農 16 地區特定專用區五於申請建築時，地面 10 公尺以上應依據 3-22 號道路（現為美術東五路）中心線向東延伸之延長線兩側各 15 公尺退縮建築，並不得於該垂直範圍內設置陽台、花台、屋簷等物，該地區於地面以上 6 公尺以下則應留設供公眾通行之開放空間，以聯繫 3-22 號道路（美術東五路）（面臨 3-21 號道路（至聖路、神農路）部份，其地上或地下停車場出入口面臨 3-21 號道路（至聖路、神農路）必須考慮不得阻礙人行安全及交通順暢，並經本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審核通過後據以施工。）。
- 第 15 條 凹子底原農 16 地區特定專用區內建築物之主要出入口應自計畫道路境界線退縮 10 公尺以上留設。
- 第 16 條 凹子底原農 16 地區變電所用地，其主體建築物應自基地分區界線退縮 8 公尺以上建築屋內型變電所，退縮部分並應予以綠化。
- 第 17 條 凹子底原農 16 地區之廣場用地係屬人行廣場，其兩側建築物得留設出入口，惟不得為車道之進出，其施工之高程應以鄰近人行道之高程為準，並應予以綠化。
- 第 18 條 凹子底原農 16 地區公共設施用地除公園、廣場之地上僅得視工程設計所需施設地上天橋式人工地盤以外，得依都市計畫公共設施用地多目標使用辦法辦理。另廣 6 得配合捷運車站之規劃於地上或地下設置配合捷運必要之出入口及通風井等設施。且得視需要設置公車專用停車彎，並加強綠化植栽。
- 第 19 條 本計畫區（原農 16 地區）之商業區依法劃為都市計畫容積移轉移入地區，可依「都市計畫容積移轉實施辦法」辦理容積移入。
前項容積移入之可移入容積（包括大眾捷運場站或臺鐵捷運化車站接受基地範圍內之商業區），以不超過該接受基地基準容積之 30% 為限，另依本府公告發布實施「變更高雄市都市計畫土地使用分區管制部分（容積獎勵規定）通盤檢討案」容積獎勵規定加總之上限，不得超過該接受基地基準容積之 60%。

參、原工 10、農 20 地區之管制要點

- 第 20 條 原工 10、農 20 地區內公共設施用地不得依照「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」規定辦理。

第 21 條 特定商業專用區建築物應依以下規定設置裝卸車位：

1. 應設置裝卸車位數量標準如下表：

建築物樓地板面積（平方公尺）	應設置標準裝卸車位數量（位）
1,000以下	免設
超過（含）1,000，未滿2,000部分	1
超過（含）2,000，未滿4,000部分	2
超過（含）4,000，未滿6,000部分	3
超過（含）6,000以上	(1) 基本位數3 (2) 超過6,000部分，每增加6,000增設1位 (3) 計算車位數量未達整數時，其零數亦應設置1位

2. 同一宗基地建築物應設置標準裝卸車位達 10 位以上時，於每 10 個標準裝卸車位中，應至少設置 1 個大裝卸車位。

3. 標準裝卸車位，長 6 公尺、寬 2.5 公尺、淨高 2.7 公尺。大裝卸車位，長 13 公尺、寬 4 公尺、淨高 4.2 公尺。

第 22 條 原工 10、農 20 地區內各街廓均應沿計畫道路境界線起向內依指定之深度退縮，詳如圖 1-5 所示，其規定如下：

1. 特商 A 及特商 B 之街廓基地沿大順路側，建築線應向內退縮 10 公尺建築。

2. 特商 A、特商 B 及特商 C 之街廓基地，沿計畫道路 1002、1003 及自由路側，建築線應向內退縮 8 公尺建築。

3. 特商 B 及特商 C 之街廓基地，沿計畫道路 1004、1005 及 1006 側，建築線應向內退縮 6 公尺建築。

4. 前述指定退縮部分得計入法定空地。

第 23 條 建築基地內汽車、機車之停車空間應設置於室內。

第 24 條 為創造優質商購空間，特商 A 及特商 B 之基地應整體規劃設計。其中特商 B 做商場、遊樂場等收益性樓地板使用，應提供不低於 40% 以上比率之樓地板作為非營業性使用之公共走道、廊廳及其他供公眾使用之開敞空間。

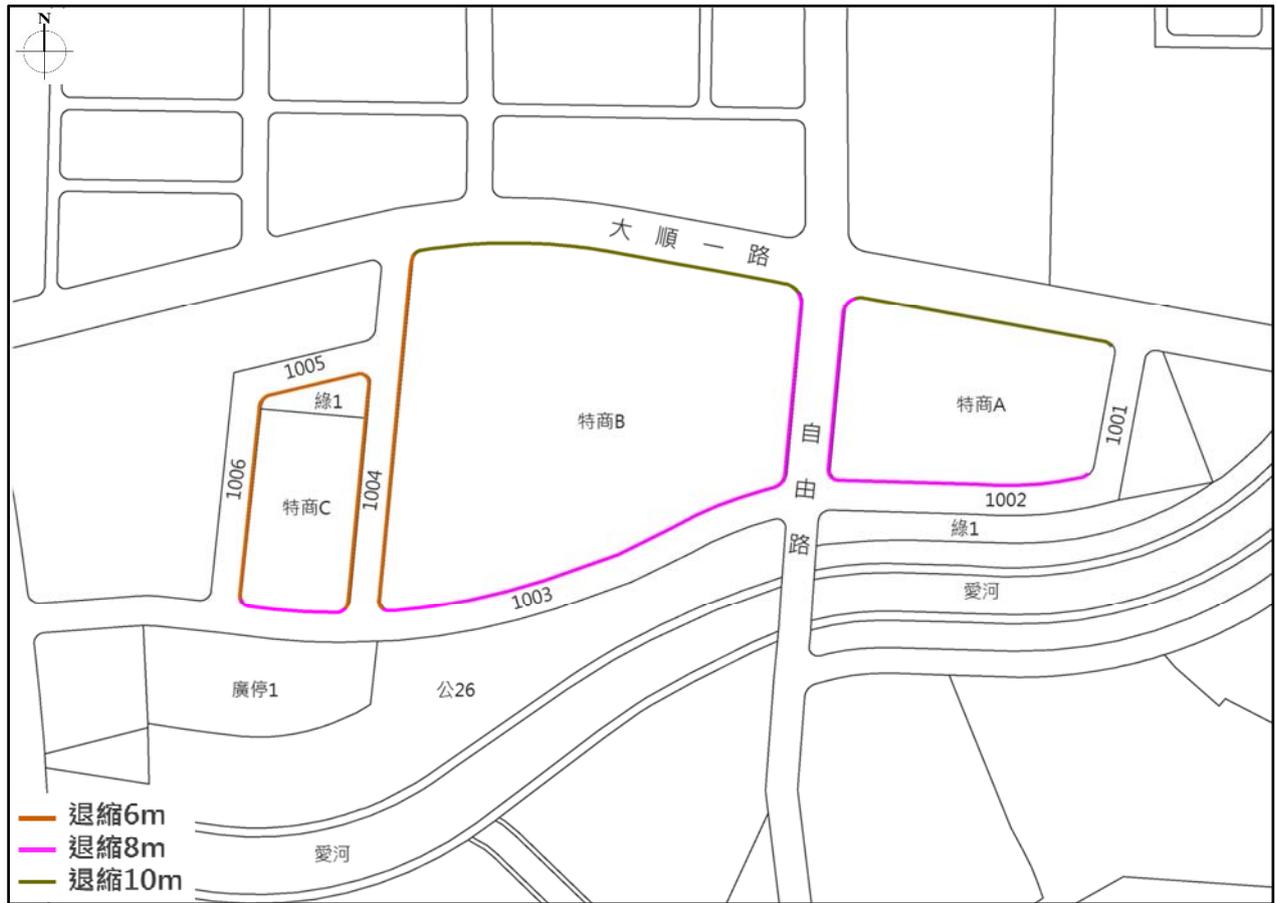


圖1-5 原工10、農20地區退縮規定示意圖

第 25 條 為利於原工 10、農 20 地區公共開放空間之永續管理，計畫區內之公 26、綠 1 及廣停 1 將由申請者認養維護，並不得有商業行為（詳圖 1-6 所示）。



圖1-6 原工10、農20地區認養維護範圍示意圖

肆、轉運專用區、第2種商業區、第4種商業區、廣場兼停車場用地（原海光二村配合高速鐵路左營車站建設）之管制要點

第 26 條 為塑造良好都市景觀及舒適之生活環境，本地區申請建築時，應建築退縮並供公共開放空間，其退縮規定、形狀、位置及規模說明如下（詳如圖 1-7 所示）。

1. 第4種商業區之基地應以最小基地開發規模線為中心，由其兩側各退縮15米寬之帶狀空間，留設一30米帶狀開放空間。
2. 第4種商業區鄰建築基地3-1計畫道路（半屏山後巷，25米）側，應自道路境界線退縮15米以上建築。
3. 第2種商業區街廓內，應以最小基地開發規模線為中心，由其兩側各退縮6公尺寬之二條帶狀開放空間，形成十字形系統之12米帶狀開放空間。
4. 第4種商業區鄰3-2（菜公路）及3-4兩計畫道路（約25米）側，應自基地境界線退縮10米以上建築，留設一10米帶狀開放空間。
5. 第4種商業區鄰廣停2用地側、第2種商業區及轉運專用區鄰接計畫道路側，均應自基地境界線退縮5米以上建築。
6. 退縮空間上方得作為空橋、連通使用，不受退縮規定之限制。

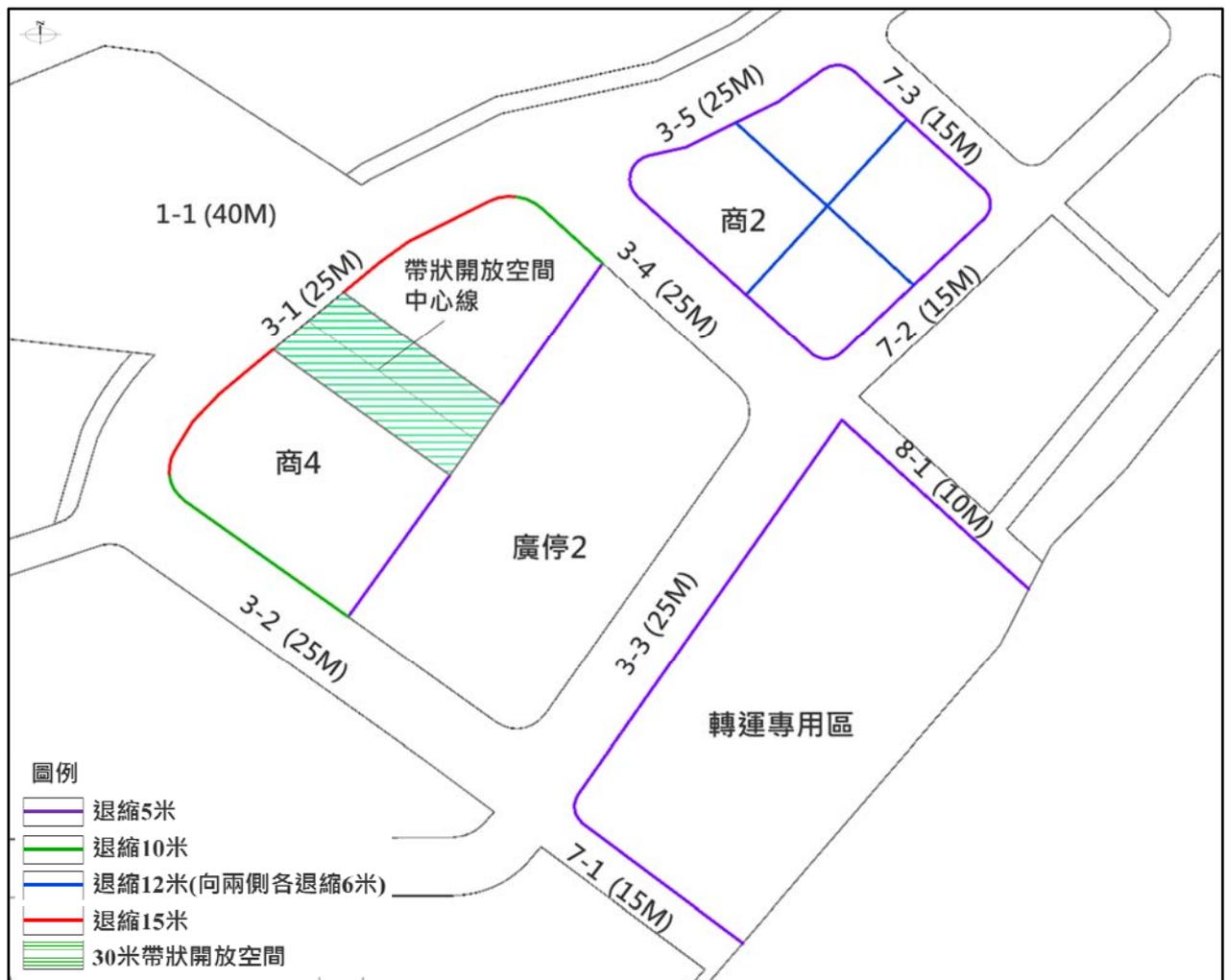


圖1-7 轉運專用區、第2種商業區、第4種商業區、廣場兼停車場用地退縮規定示意圖

伍、交通用地（高速鐵路左營車站周邊地區）之管制要點

第 27 條 交通用地（交 1）不得適用「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」。

陸、車站專用區之管制要點

第 28 條 建築物基地應設置適當數量之貨車裝卸空間。

1. 裝卸空間不得佔用人行道與指定留設之開放空間。
2. 裝卸空間之車道出入口與道路交叉口的距離至少在 20 公尺以上。

柒、體育場用地（體 1）管制要點

第 29 條 本案建築須符合綠建築標章之規定。

第 30 條 本案應有完整之開放空間，其留設應集中且連續，面積應超過 30% 以上，本用地四周各道路除退縮 10 公尺建築外，面臨住宅區側應再退縮 10 公尺作為開放空間，以供鄰近社區活動空間及本基地防災，疏散及避難使用。

第 31 條 本體育場用地以供興建體育館及其附屬設施使用為主，並得為下列之使用：

1. 文教設施業

第一組：教育設施

第二組：社教設施

第三組：文康設施

2. 社服設施

第四組：社區遊憩設施

第五組：社區通訊設施

第六組：社區安全設施

第七組：公用事業設施

3. 商業

第八組：零售業（F2）

第九組：餐飲業（F5）

第十組：綜合零售業（F3）（百貨公司業除外）

4. 工商、社會及個人服務公用事業設施業

第十一組：顧問服務業（I1）

第十二組：資訊服務業（I3）

第十三組：租賃業（I6）

第十四組：訓練服務業（J2）

第十五組：電影事業（J4）、廣播電視服務業（J5）

第十六組：娛樂業（J7）

第十七組：體育運動業（J8）

第十八組：個人服務業（JA）

第十九組：觀光旅遊服務業（J9）

第二十組：金融、保險及不動產業（H）（不動產業除外）

上開體育館及附屬設施之樓地板面積不得低於本基地總開發樓地板面積之60%。

捌、社會福利專用區管制要點

第 32 條 本案應依「都市計畫工業區檢討變更審議規範」規定，劃設申請變更總面積20%土地作為公園、綠地、公共停車場、環保設施或主要出入道路等必要性服務設施，其產權仍屬開發人所有，並應自行興建、管理、維護。

玖、河堤國小地區管制要點

第 33 條 本案變更後住宅區之使用強度部分，比照周邊住宅區，於細部計畫一併規劃為第五種住宅區，容積率為 420%，惟為避免住宅區開發後入住人口所衍生之交通量嚴重影響周邊交通系統，應於細部計畫中規定本案變更後住宅區之容積率，包含容積移轉及提供公益性設施之容積獎勵，不得大於變更後基準容積之 1.5 倍，且不得適用開放空間及增設停車場空間等相關容積獎勵規定。

第 34 條 考量本案變更範圍東側民族一路之交通服務水準為 E 級，未來於校園規劃時，應注意噪音對校園及學生上課之影響；另有關接送區之規劃，應與附近社區合作，提高兒童步行上學比率，以減少學生家長以汽車接送所造成之交通衝擊影響。

第 35 條 為利未來機關用地民眾洽公進出及預留學校用地通學道空間，本案除臨接民族一路乙側之機關用地及學校用地，應自面臨計畫道路境界線退縮 15 公尺以上建築，退縮部分得計入法定空地外，其餘機關用地及學校用地鄰接計畫道路部分，應自道路境界線退縮 5 公尺以上建築。

拾、建台水泥原廠區管制要點

第 36 條 本計畫區特定商業專用區容許下列性質使用：

1. 餐飲業（F5）、零售業（F2）、綜合零售業（F3）。
2. 觀光旅館業（J901011）、一般旅館業（J901020）、旅行業（J902011）。
3. 紀念性建築物、社教設施、文康設施。
4. 休閒、娛樂服務業（J7）。
5. 金融、保險及不動產業（H）。
6. 本計畫區特定住宅專用區容許之性質使用。（住宅開發量依附件環境影響差異分析報告第二次變更規定辦理）

第 37 條 本計畫區特定住宅專用區容許下列性質使用：

1. 住宅、集合住宅。
2. 老人住宅業（H703110）。
3. 醫療保健服務業、照顧服務業。
4. 社區遊憩設施、社會福利設施、社區通訊設施、公務機關、社區安全設施。

5. 營業使用總樓地板面積不超過 500 平方公尺之商場（店）、超級市場，或營業使用總樓地板面積不超過 300 平方公尺之飲食店，並限於地面第一層使用。

第 38 條 本地區不適用都市計畫法及建築相關法規之容積獎勵規定；亦不適用都市計畫容積移轉相關規定。

第 39 條 本地區綠地用地、停車場用地及道路用地等公共設施得依「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」作多目標使用，但以供作非營業性之公共使用者為限。

第 40 條 為塑造良好都市景觀及舒適之生活環境，本計畫申請建築時，應建築退縮，供公共開放空間之用，且基地面臨兩條以上建築退縮者均須退縮建築，建築退縮部分得計入法定空地（詳圖 1-8）。

1. 特定住宅專用區及特定商業專用區西側鄰綠地用地側，應自基地境界線退縮 10 公尺建築。
2. 特定住宅專用區及特定商業專用區鄰 12 米計畫道路側，應自道路境界線退縮 8 公尺建築。
3. 特定住宅專用區北側鄰綠地用地側及特定商業專用區南側鄰綠地用地側，均應自基地境界線退縮 6 公尺建築。
4. 特定住宅專用區及特定商業專用區鄰 6 米計畫道路側及廣場用地（兼供道路使用），均應自基地境界線退縮 6 公尺建築。

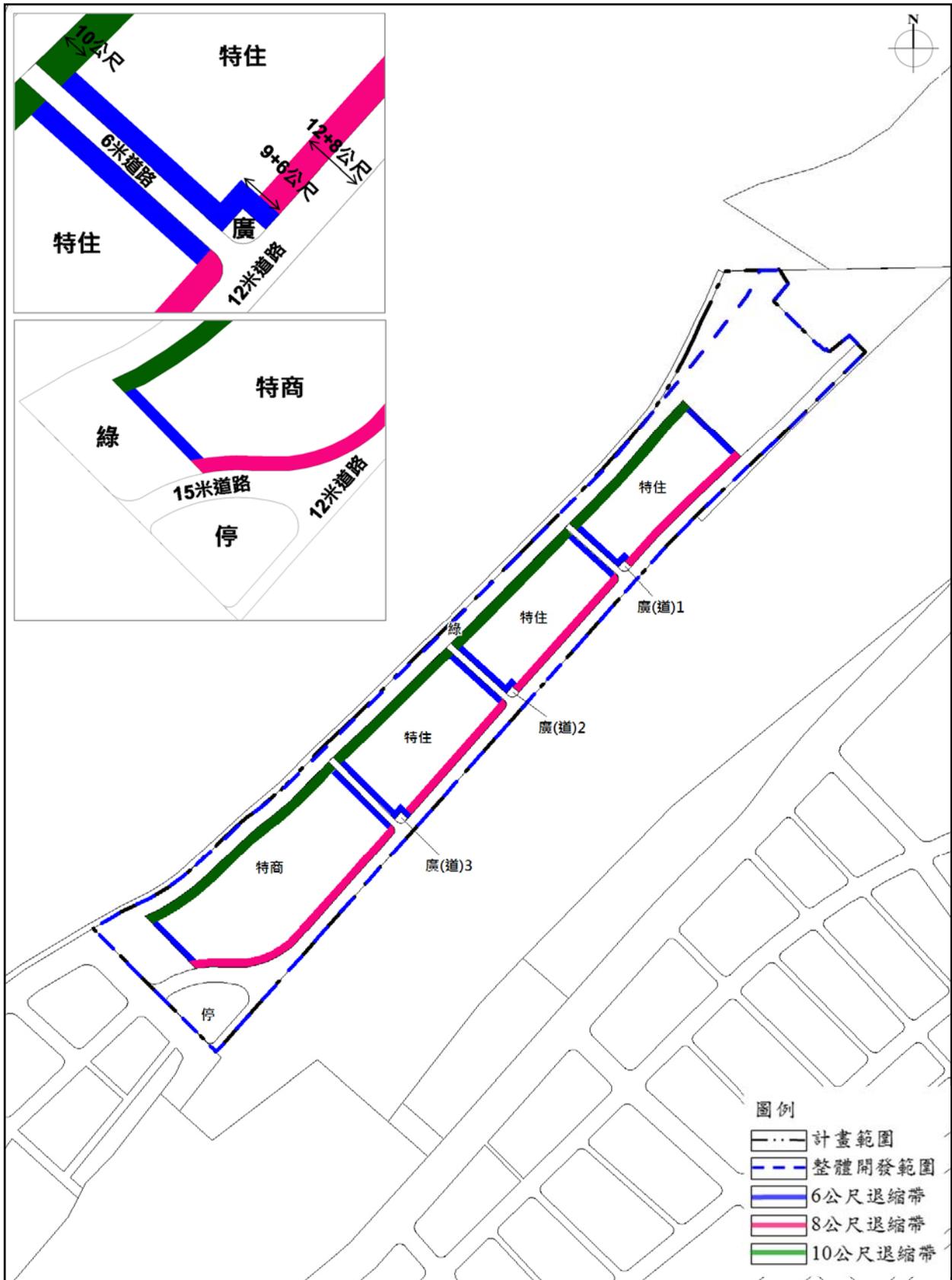


圖1-8 退縮建築與帶狀開放空間示意圖

第 41 條 為創造本地區獨特的都市景觀與風貌，考量建築量體對半屏山之景觀衝擊與左營高鐵車站的協調性，本計畫區之建築物除既存擬保留建築設施外，應採以西側往東側逐漸降低方式規劃設計；同時為維護半屏山景觀視覺之公眾權益與建築量體天際線管控，有關建築物量體高度限制，以通視半屏山景觀為原則，並能供眺望半屏山稜線且以高鐵站區鄰近道路沿線對應視覺正交於計畫區基地側面之配置建築量體高度包絡線內為限高之基準（詳圖 1-9~圖 1-11），區內建築基地開發應符合下列建築量體高度管制內容，相關規定如下：

1. 特定商業專用區（詳圖 1-9~圖 1-11）

特定商業專用區內之建築物高度以不超過 36 公尺，其中專用區內得有 10%建築面積允許超高，但建築高度以不超過 50 公尺，且須經高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審查通過。

2. 特定住宅專用區（詳圖 1-9~圖 1-11）

特定住宅專用區內之建築物高度以不超過 30 公尺。

3. 有關上述建築物高度部分應包含建築技術規則建築設計施工編所定義之屋頂突出物（包括突出於屋面之附屬建築物及雜項工作物）。

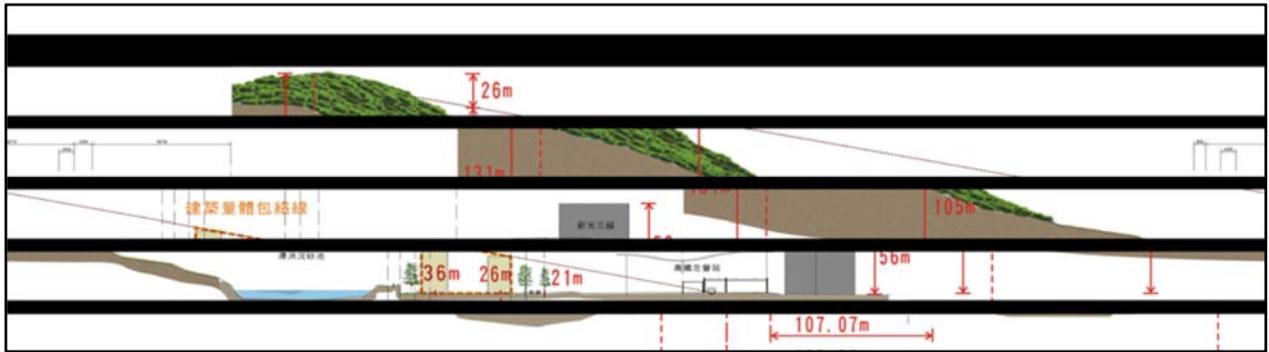


圖1-9 特定商業專用區36M建築包絡線

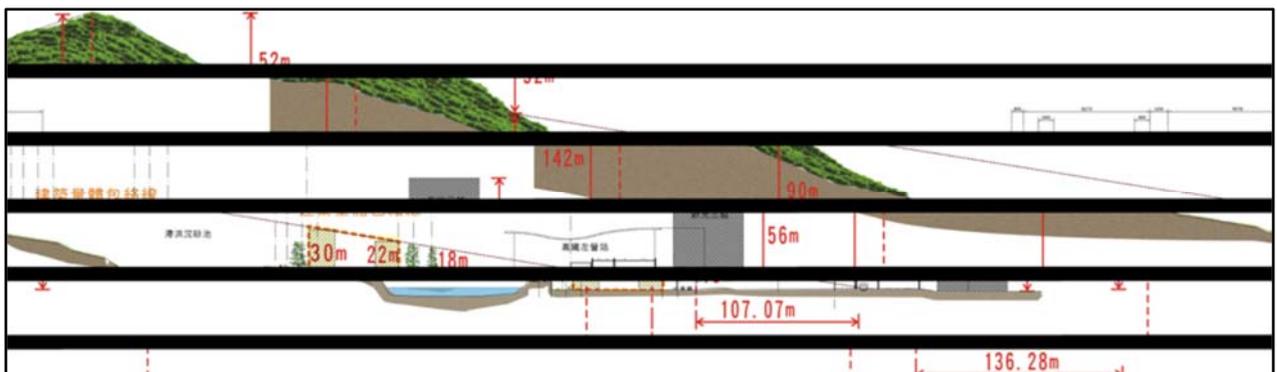


圖1-10 特定住宅專用區30M建築包絡線

第 42 條 考量開發基地未來開放空間集中留設，基地最小基地開發規模不得小於 3,000 平方公尺。

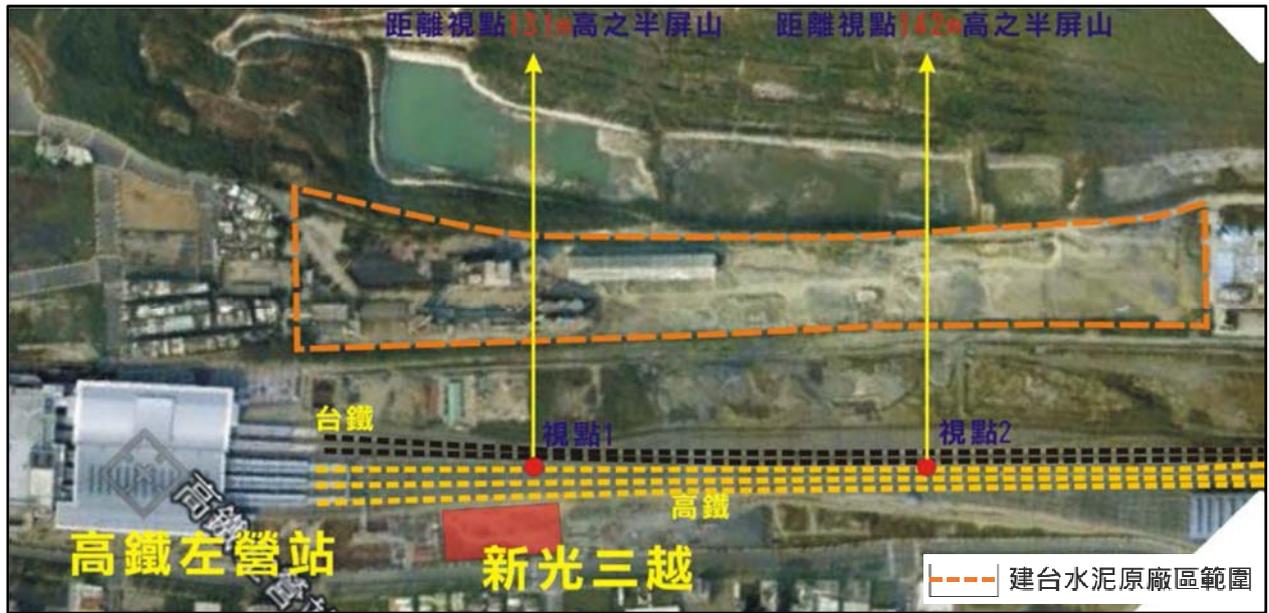


圖1-11 從軌道方向視點看基地範圍正交示意圖

壹拾壹、原文小 6 地區管制要點

第 43 條 建築基地位於神農路一側之建築使用，應自面臨計畫道路境界線退縮 6 公尺以上建築，退縮部分得計入法定空地，並不得圍籬。另基地面臨龍文街一側之建築使用，應自面臨計畫道路境界線退縮 6 公尺以上建築，其中至少 3 公尺作為車道使用。

第 44 條 建築基地臨大順一路、博愛二路一側之建築使用，應自面臨計畫道路境界線退縮 6 公尺以上建築，並設置 6 公尺無頂蓋或有頂蓋人行步道，其退縮地內有關圍牆線、人行步道尺寸及可突出退縮線之構造物規定，如表 1-3 所示。

表1-3 退縮地圍牆線、人行步道尺寸及可突出退縮線之構造物規定

項目	退縮6公尺無頂蓋人行步道	6公尺有頂蓋人行步道
圍牆線	基地自建築線4公尺範圍內不得設置圍牆及側牆。	不得設置圍牆。
人行步道尺寸	需留設淨寬 ≥ 2.5 公尺之人行步道。	需留設淨寬 ≥ 2.5 公尺之人行步道。
可突出退縮線之構造物規定	突出退縮線之構造物淨高需 ≥ 3.5 公尺。	1.頂蓋淨高需 ≥ 3.5 公尺。 2.地面高程需依照本市騎樓規定。

第 45 條 基地開發應考量與捷運、輕軌及公車等大眾運輸系統之共構接駁設計，並充分考量重要大眾運輸節點所需之活動廣場及人行空間配置。

第 46 條 本基地不得作為容積移轉之移入基地，及相關容積獎勵上限最高不得超過法定容積之 0.2 倍。若申請開放空間獎勵部分，開放空間應 24 小時無障礙供公眾通行，且設置相關照明設施。



圖1-12 退縮規定示意圖

壹拾貳、停四及市四用地管制規定

第 47 條 市 4 使用管制規定：

1. 本市場用地以供興建市場、社會福利設施及其附屬設施使用為主；本計畫所稱之社會福利設施指依「老人福利法」規定或本市目的事業主管機關認定之設施及營業項目。
2. 本市場用地之允許使用項目應符合表 1-4 之規定：

表1-4 本市場用地允許使用項目與准許條件表

使用項目	准許條件	備註
一、住宅。	1. 地下一樓及地上一樓作市場使用者，二樓以上；地下一樓非作市場使用，地上一樓及二樓作市場使用者，三樓以上。 2. 經營型態應為超級市場。 3. 應設置專用出入口。	
二、公共使用。	1. 地下一樓及地上一樓作市場使用者，二樓以上；地下一樓非作市場使用，地上一樓及二樓作市場使用者，三樓以上。 2. 應設置專用出入口。	公共使用包括： (1) 醫療衛生設施：以醫療機構、護理機構、醫事檢驗所、物理治療所、職能治療所、牙醫技術所、聽力所、語言治療所、心理治療所及精神復健機構為限。 (2) 公務機關辦公室：以各級政府機

表1-4 本市場用地允許使用項目與准許條件表（續）

使用項目	准許條件	備註
		關、各級民意機關為限。 (3)社會教育機構：以圖書館或圖書室、文物陳列室、紀念館、兒童及青少年育樂設施為限。 (4)其他公共使用：社會福利設施、集會所、藝文展覽表演場所、民眾活動中心。
三、商業使用。	1.在直轄市地下一樓及地上一樓作市場使用者，二樓以上；地下一樓非作市場使用，地上一樓及二樓作市場使用者，三樓以上。 2.應設置專用出入口。 3.作商業使用時，不得作為酒家（館）、特種咖啡茶室、舞廳、夜總會、歌廳或其他類似營業場所使用。	
四、停車場及其必要機電設施。	1.作停車場使用限於三樓以上及地下層。 2.應設置專用出入口。	

第 48 條 停 4 使用管制規定：

1. 本停車場用地以供興建停車場、社會福利設施及其附屬設施使用為主；本計畫所稱之社會福利設施指依「老人福利法」規定或本市目的事業主管機關認定之設施及營業項目。
2. 本停車場用地之允許使用項目應符合表 1-5 之規定：

表1-5 本停車場用地允許使用項目與准許條件表

使用項目	准許條件	備註
一、管理單位辦公場所。 二、餐飲服務。 三、商場、超級市場。 四、電信、有線、無線設備、機房及天線。 五、必要機電設施。 六、圖書館。 七、民眾活動中心。 八、休閒運動設施。 九、公共使用。	1.應設專用出入口。 2.使用樓地板面積不得超過總容積樓地板面積之三分之一。 3.作第二項、第三項、第九項使用時，其停車空間，不得少於建築技術規則所定標準之二倍。 4.商場使用限日常用品零售業、一般零售業、日常服務業（不包括洗染）、一般事務所、飲食業、餐飲業、一般服務業、自由職業事務所、金融分支機構及提供商場服務之社區通訊設施、公務機關。	1.休閒運動設施之使用同都市計畫公共設施用地多目標使用辦法之「公園用地」使用類別。 2.公共使用包括： (1)醫療衛生設施：以醫療機構、護理機構、醫事檢驗所、物理治療所、職能治療所、牙醫技術所、聽力所、語言治療所、心理治療所及精神復健機構為限。 (2)公務機關辦公室：以各級政府機關、各級民意機關為限。 (3)社會教育機構：以圖書館或圖書室、文物陳列室、紀念館、兒童及青少年育樂設施為限。 (4)其他公共使用：社會福利設施、集會所、藝文展覽表演場所、民眾活動中心。

- 第 49 條 停車場用地與市場用地，兩宗土地計畫範圍及中間所夾之四米道路用地，得於建築物之地下與地上各樓層設置聯通道，其設置之聯通道以做為車輛、行人通行或停車場為限，不得有其他之營利行為。
- 第 50 條 本計畫範圍內建築基地及建築物應取得候選綠建築證書及通過綠建築分級評估銅級以上。
- 第 51 條 計畫區內公共設施用地及公用事業設施申請建築時應自計畫道路境界線至少退縮五公尺建築，如有設置圍牆之必要者，圍牆應自計畫道路境界線至少退縮三公尺。退縮建築之空地應植栽綠化，但得計入法定空地。

壹拾參、部分文小 26 管制規定

- 第 52 條 本計畫變更學校用地為交通用地，其建蔽率及容積率應依「都市計畫法高雄市施行細則」之規定辦理。
- 第 53 條 本計畫區交通用地主要供輕軌捷運、轉運、行政、公共服務及其他相關必要設施使用。
- 第 54 條 本計畫區交通用地除必要設施使用外，另得作為下列項目使用：
- (1) 批發業 (F1)。
 - (2) 零售業 (F2)。
 - (3) 綜合零售業 (F3)。
 - (4) 餐飲業 (F5)。
 - (5) 文化、運動、休閒及其他服務業 (J)。
 - (6) 金融、保險及不動產業 (H)。
 - (7) 廣告業 (I4)。
 - (8) 設計業 (I5)。
- 第 55 條 本計畫交通用地之土地申請開發建築時，除輕軌捷運建設主要設施外，應自面臨計畫道路境界線退縮 6 公尺並設置 3 公尺寬以上之人行步道，退縮部分得計入法定空地，並不得圍籬，詳圖 1-13 所示。

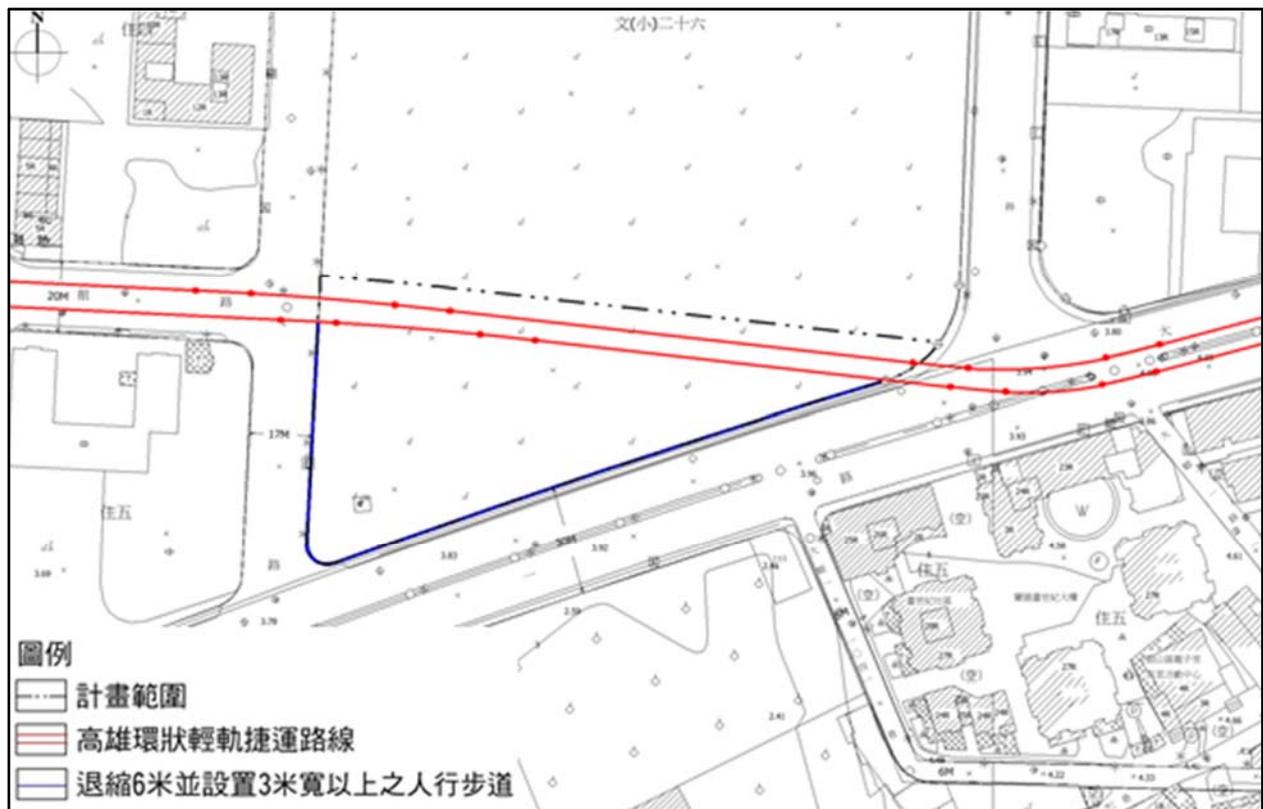


圖1-13 文小26地區退縮空間示意圖

壹拾肆、停 35 管制規定

第 56 條 本計畫停車場用地依照促進民間參與公共建設法允許停車場及其附屬設施使用。

第 57 條 其附屬事業得作為下列項目使用，附屬事業使用面積不得超過總樓地板面積之二分之一：

1. 公共使用：其項目依據都市計畫公共設施多目標使用辦法規定辦理，包括衛生醫療設施、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、社會教育機構及文化機構、其他公共使用（社會福利設施、幼兒園、集會所、民眾活動中心）等。
2. 加油（氣）站。
3. 餐飲服務。
4. 商場、超級市場：商場使用限日常用品零售業、一般零售業、日常服務業（不包括洗染）、一般事務所、飲食業、餐飲業、一般服務業、自由職業事務所及金融分支機構。
5. 洗車業、汽機車保養業、汽機車修理業、電動汽機車充電站及電池交換站。
6. 配電場所、變電所及其必要機電設施。
7. 轉運站、調度站、汽車運輸業停車場。
8. 休閒運動設施：包括游泳池、溜冰場、保齡球場、撞球場、舞蹈社、極限運動場、健身房（體適能中心）、桌球館、羽球場、排球場、籃球場、

網球場、壁球場、技擊類運動場館及其他經中央主管機關會商中央目的事業主管機關認可之項目。

9. 旅館。
10. 天然氣整壓站及遮斷設施。
11. 地上興建自來水、再生水、下水道系統相關設施。
12. 地下興建資源回收站。
13. 自行車、機車租賃業。
14. 電影片映演業。

壹拾伍、停 13 管制規定

第 58 條 本用地係供停車及其附屬設施使用，做平面使用時其建蔽率不得大於 10%、容積率不得大於 20%，立體使用時其建蔽率不得大於 80%、容積率不得大於 700%。

第 59 條 基地北側及南側鄰接住宅區部分，各至少退縮 6 公尺及 4 公尺建築，東側及西側鄰接公共設施用地部分，各至少退縮 4 公尺及 2 公尺建築。

第 60 條 本用地得供下列項目之使用，惟其使用項目合計不得超過總樓地板面積之二分之一。

允許使用項目為：

1. 公共使用：其項目依據都市計畫公共設施多目標使用辦法規定辦理，包括衛生醫療設施、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、社會教育機構及文化機構、其他公共使用（社會福利設施、幼兒園、集會所、民眾活動中心）等。
2. 餐飲服務。
3. 商場、超級市場：商場使用限日常用品零售業、一般零售業、日常服務業（不包括洗染）、一般事務所、飲食業、餐飲業、一般服務業、自由職業事務所、金融分支機構及提供商場服務之社區通訊設施、公務機關。
4. 洗車業、汽機車保養業、汽機車修理業、電動汽機車充電站及電池交換站。
5. 休閒運動設施：包括游泳池、溜冰場、保齡球場、撞球場、舞蹈社、極限運動場、健身房（體適能中心）、桌球館、羽球場、排球場、籃球場、網球場、壁球場、技擊類運動場館及其他經中央主管機關會商中央目的事業主管機關認可之項目。
6. 旅館。
7. 自行車、機車租賃業。

二、現行都市設計基準

壹、計畫區內列入本市重大公共工程、公共建築與公共設施、大規模開發地區之建築物、特種建築物都市設計管制範圍者，其申請建築開發時，須依高雄市政府都市設計審議作業程序相關規定辦理。

貳、高速鐵路左營站周邊地區（407 案、455 案、509 案，詳如圖 2-1 所示）



圖2-1 高速鐵路左營站周邊地區應實施都市設計管制區位示意圖

原海光二村地區轉運專用區、第2種商業區、第4種商業區、廣（停）用地（455案）

一、都市設計原則—整體都市設計原則如下：

- （一）由 40 米道路延伸，經第 4 種商業區、廣停 2 用地及轉運專用區配置帶狀開放空間，串聯高鐵車站，以塑造中心軸線意象。
- （二）第 2 種商業區街廓設置十字型帶狀開放空間通廊，連繫周圍住宅區及廣停 2 用地等街廓之通視性。
- （三）為塑造本地區良好都市景觀，本地區指定站前街廓應建築退縮留設帶狀公共開放空間。
- （四）於第 2 種及第 4 種商業區鄰接 25 米環狀計畫道路轉角處，共設置 3 處廣場式開放空間，豐富本地區景觀。
- （五）本地區間得設置供公眾使用之立體人工地盤、架空走道或人行地下道，使人行動線更為完整連繫。

(六) 第 2 種及第 4 種商業區街廓內建築高度由西側往東側逐漸降低，以呼應半屏山山勢。

二、本地區內建物申請建照執照前，應經高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審查通過。

三、最小建築基地

(一) 本地區內各分區最小基地開發規模應依下列原則辦理。

1. 第 4 種商業區

本區開發規模原則分為二小區塊，以各區塊街廓線與最小基地開發規模界線所圍之範圍為最小基地開發規模。本區最小基地開發規模界線乃以本區鄰接廣（停）用地之分區線，以及本區鄰接 3-2 計畫道路（菜公一路，25 米）之分區線交叉樁位點為基點（a 點）。再以 a 點由垂直本區鄰接 3-2 計畫道路（25 米）之分區線作延伸線，取本線段長度 75 米處端點（b 點），由 b 點作水平於本區鄰接 3-2 計畫道路（25 米）之分區線之延伸線，所交分區線分別為 A、B 兩點。此 AB 線段即為第 4 種商業區最小基地開發規模界線（詳如圖 2-2 所示）

2. 第 2 種商業區

本區開發規模原則分為四小區塊，以各區塊街廓線與最小基地開發規模界線所圍之範圍為最小基地開發規模。本區最小基地開發規模界線劃定如下：

(1) 南北最小基地開發規模界線（CD 段）以本區鄰接 7-2 計畫道路（菜公一路，15 米）之分區線與鄰接 3-4 計畫道路（25 米）之分區線，兩線之延伸線交叉點（d 點），以 d 點由垂直本區鄰接 3-4 計畫道路（25 米）之分區線作延伸線，取本線段長度 41 米處端點（e 點），由 e 點作水平於本區鄰接 3-4 計畫道路（25 米）之分區線之延伸線，所交分區線分別為 C、D 兩點。此 CD 線段即為本區南北最小基地開發規模界線（詳如圖 2-2 所示）

(2) 東西最小基地開發規模界線（EF 段）以本區鄰接 7-3 計畫道路（15 米）之分區線與鄰接 7-2 計畫道路（菜公一路，15 米）之分區線，兩線之延伸線交叉點（f 點），以 f 點由垂直本區鄰接 7-2 計畫道路（15 米）之分區線作延伸線，取本線段長度 43 米處端點（g 點），由 g 點作垂直於 CD 線段之延伸線，所交分區線分別為 E、F 兩點。此 EF 線段即為本區東西最小基地開發規模界線（詳如圖 2-2 所示）

3. 轉運專用區

本區應以一宗基地整體開發建築。



圖2-2 最小建築基地規模示意圖

四、退縮地與開放空間系統設計規定

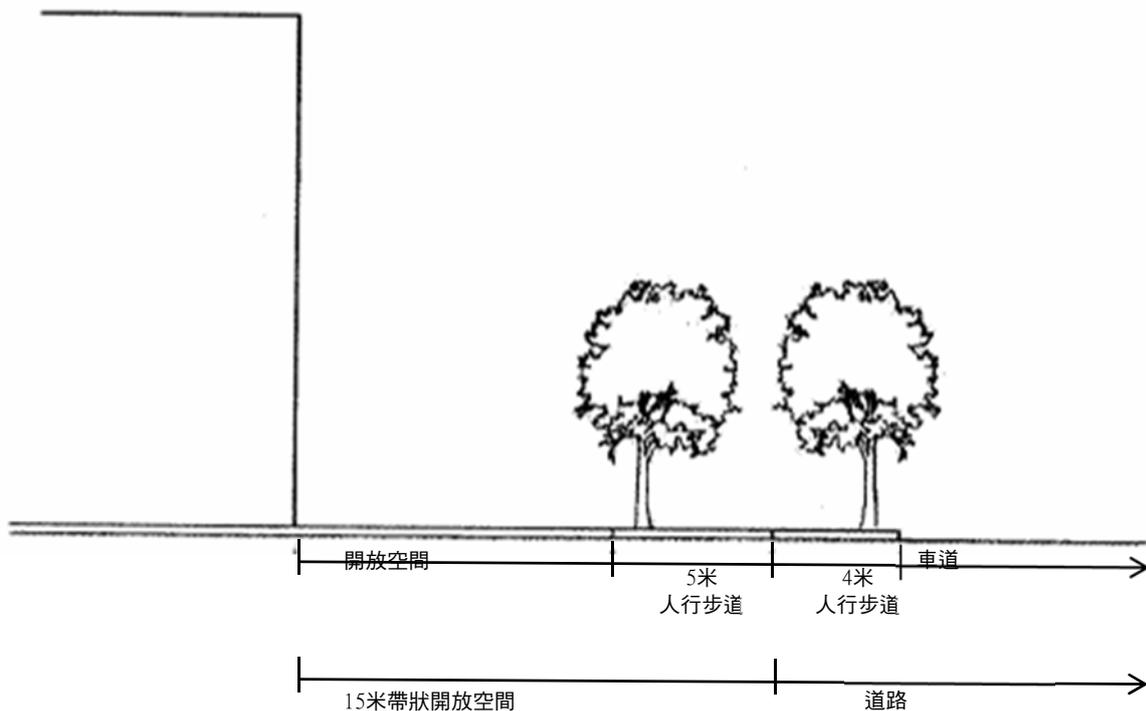
(一) 為塑造良好都市景觀及舒適之生活環境，本地區申請建築時，應建築退縮不得設置圍牆及側牆並供公共開放空間，其退縮規定、形狀、位置及規模如圖 2-3，並一律以透水鋪面，以配合綠建築考量。

1. 30 米帶狀開放空間

- (1) 第 4 種商業區基地之 30 米帶狀開放空間應以最小基地開發規模線為中心，相關植栽、街道家具及鋪面之設計，與該軸線呈現平行方向之佈設，得供人行及車行使用。
- (2) 轉運專用區應集中留設 30 米帶狀開放空間，相關植栽、街道家具及鋪面設計，與該軸線呈現平行方向之佈設，得供人行及車行使用。

2. 15 米帶狀開放空間

第 4 種商業區鄰建築基地 3-1 計畫道路（半屏山後巷，25 米）側留設之 15 米帶狀開放空間，以硬鋪面及雙排列狀高大喬木開展入口門面之意象，並設置 5 米寬人行步道做公眾使用。



3. 12 米帶狀開放空間

第 2 種商業區街廓內之 12 公尺寬帶狀開放空間，應以最小基地開發規模線為中心，形成十字形之系統，作為連繫鄰近住宅區與其他分區間之活動空間及商業區服務車行動線，配合留設騎樓部分可作為人行道使用。

4. 10 米帶狀開放空間

第 4 種商業區鄰 3-2 (菜公路) 及 3-4 兩計畫道路 (25 米) 側之 10 米帶狀開放空間主作為緩衝綠帶使用，因此除必要之 5 米寬人行步道外，應以透水鋪面為主，並沿開放空間植種雙排喬木加強綠化。

5. 5 米帶狀開放空間

第 4 種商業區鄰廣 (停) 側、第 2 種商業區及轉運專用區鄰接計畫道路側，應留設之 5 米帶狀開放空間主要作 5 米寬人行步道使用，並沿開放空間植種單排喬木。

6. 廣場式開放空間

第 2 種及第 4 種商業區鄰接 25 米計畫道路轉角處，共設置三處廣場式開放空間，有關本開放空間之最小面積規模及寬度限制原則詳如圖 2-2 規定外，其功能須可提供人潮聚集之使用，並設置適當街道家具及設施，以豐富本開放空間之景觀。

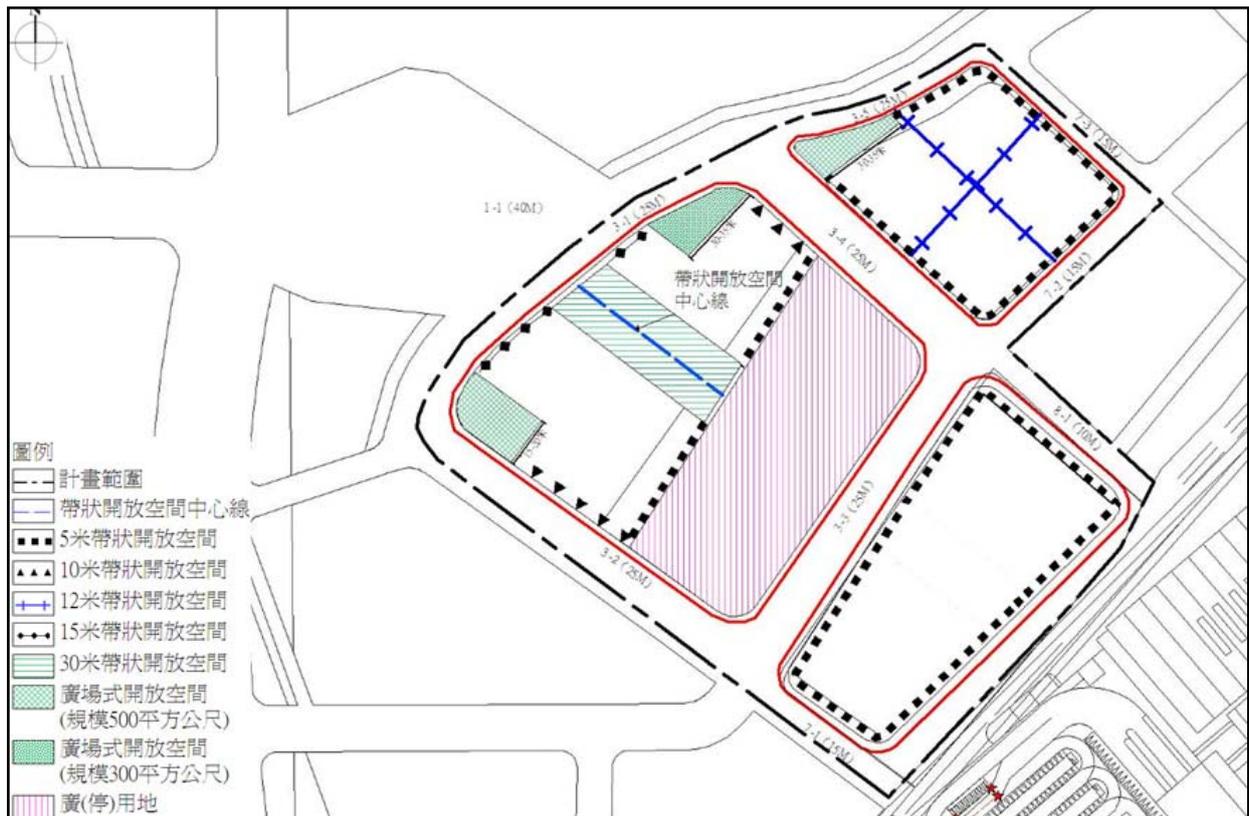


圖2-3 指定留設之公共開放空間系統示意圖

(二) 廣場（兼停車場）用地乃為形塑高鐵左營車站西側站前廣場意象，並因應轉運專用區與車站之串聯、轉乘及商業區商業活動所產生之停車需求。本用地之平面應作為綠化、美化之公共開放空間使用，地下得作為停車場使用。

(三) 開放空間系統設計原則

1. 建築基地所留設之法定空地應作整體景觀設計，其基地綠覆率應達 75%以上，其中轉運專用區之法定空地得扣除道路、車道、公車彎、停車出入口引道及大巴士之月台與調度車位後計算，綠覆率依「高雄市都市設計審議原則」規定計算，並應考慮防災與緊急救護通行之需求。法定空地與帶狀式開放空間及人行道之間應直接連接，若無法接壤則應設置通路連通供行人使用，且基地平面應以與相鄰道路之人行道高程齊平。
2. 建築基地個別開發時，其沿街規定退縮供人行使用之帶狀式開放空間及所留設之騎樓之鋪面，應配合所臨接道路之人行道設計之鋪面形式、材質及紋理，以創造整體鋪面之延續性。
3. 公共開放空間之地盤面設置排水、防水等設施，其供人行徒步鋪面應作防滑處理。
4. 公共開放空間之植被、植栽穴與土壤裸露處，應作防止土壤沖刷流失之處理。
5. 轉運專用區應設置屋頂綠化設施，相關設置依「高雄市綠建築自治條例」規定辦理。

五、人行系統及立體連通

- (一) 為構成本區完整、通暢之人行空間，於各街廓內指定留設各項人行空間及立體連通設施，其位置及形式參考圖 2-4。
- (二) 本地區應加強各地區間人行動線之整體連繫配合，各地區內建築物間人行動線之連接得設置供公眾使用之立體人工地盤、架空走道或人行地下道，但不得破壞整體景觀。其有關安全、結構、淨高度等事項，應依有關規定辦理。
1. 供公眾使用之立體人工地盤、架空走道及人行地下道穿越計畫道路者，需經主管機關同意及本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議後，其構造物得穿越計畫道路者並得不計入建蔽率及容積率。
 2. 為都市交通、都市安全及都市景觀之需要，地面層、地下層及地上高架人行空間系統銜接處，建築物應預留設供連通使用之空間。

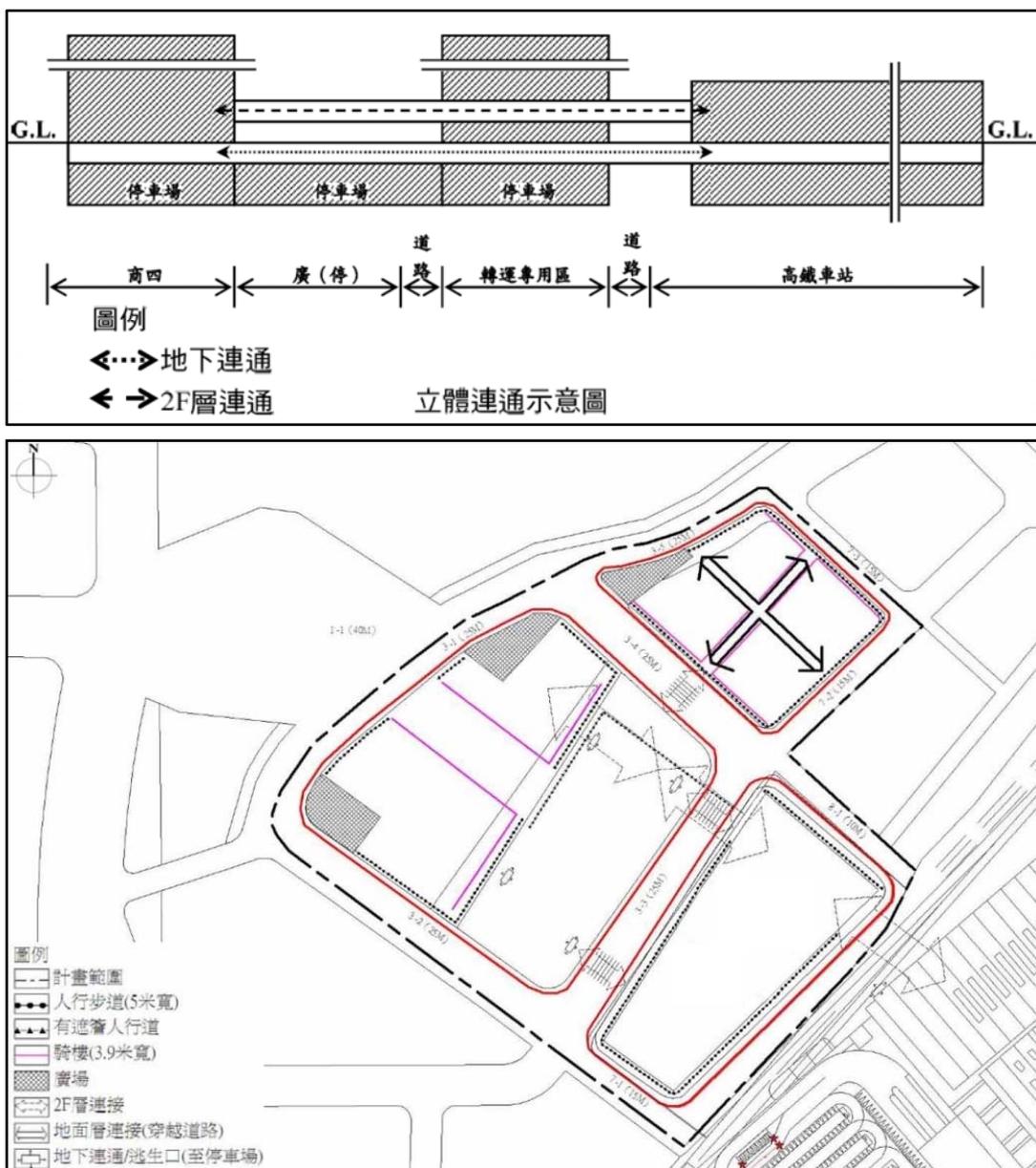


圖2-4 人行系統與立體連通示意圖

(三) 人行道相關設施設置標準

1. 區內人行道或建築基地依法留設之騎樓、有遮簷人行道、無遮簷人行道或其他開放空間，凡提供公眾使用之步行環境，有步道鋪面應齊平設置，以利殘障者通行使用。
2. 為塑造本地區無障礙步道系統之整體性，下列地區與設施所臨接人行道如設有無障礙導盲步道，則應予連接：
 - (1) 第 2 種、第 4 種商業區、廣（停）用地、轉運專用區等大型開放空間。
 - (2) 人行通道、天橋、地下道、無遮簷人行道、有遮簷人行道、騎樓。
 - (3) 公有建築物，供公眾使用建築物之出入口。
3. 供殘障者使用之坡道其坡度不得高過 1 比 12。道路交叉口及各類步道轉角處等其他高低差未達 75 公分者，其坡度不得超過下表之規定。

高差 (公分)	75以下	50以下	35以下	25以下	20以下	12以下	8以下	6以下
坡度	10分之1	9分之1	8分之1	7分之1	6分之1	5分之1	4分之1	3分之1

六、建築高度、量體及造型

為創造本地區獨特的都市景觀與風貌，有關各街廓建築高度及量體規定參考圖 2-5「建築物高度與量體配置構想原則」。

- (一) 以半屏山為背景，建築高度以西側往東側逐漸降低，並與地區山勢相呼應。
- (二) 第 4 種商業區以中心帶狀空間為界，兩側建築三層樓以下之牆面透視面積比例須達 70%以上，並構築成光廊之形式。
- (三) 轉運專用區建築三層樓以下之牆面透視面積比例須達 70%以上，並構築成光廊之形式。
- (四) 第 2 種商業區建築造型除依法留設之避難屋頂平台外，應依各幢建築物頂層之樓地板面積 20%以上設置斜屋頂。
- (五) 本地區建築外牆之顏色，應與地區山景及鄰近建築物協調配合，以中、高明度及中、低彩度之色彩為原則。

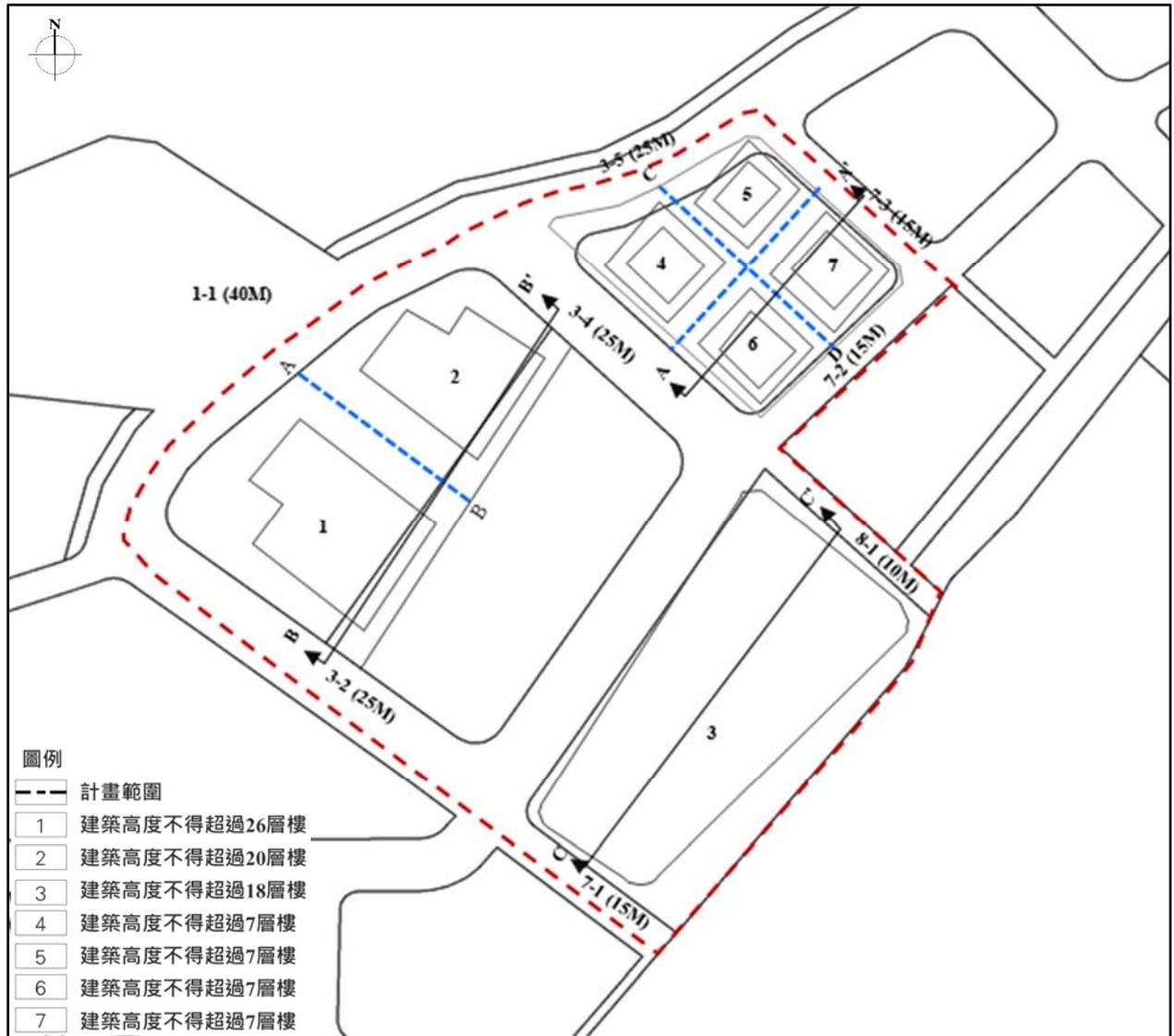


圖2-5 建築物高度與量體配置構想原則示意圖

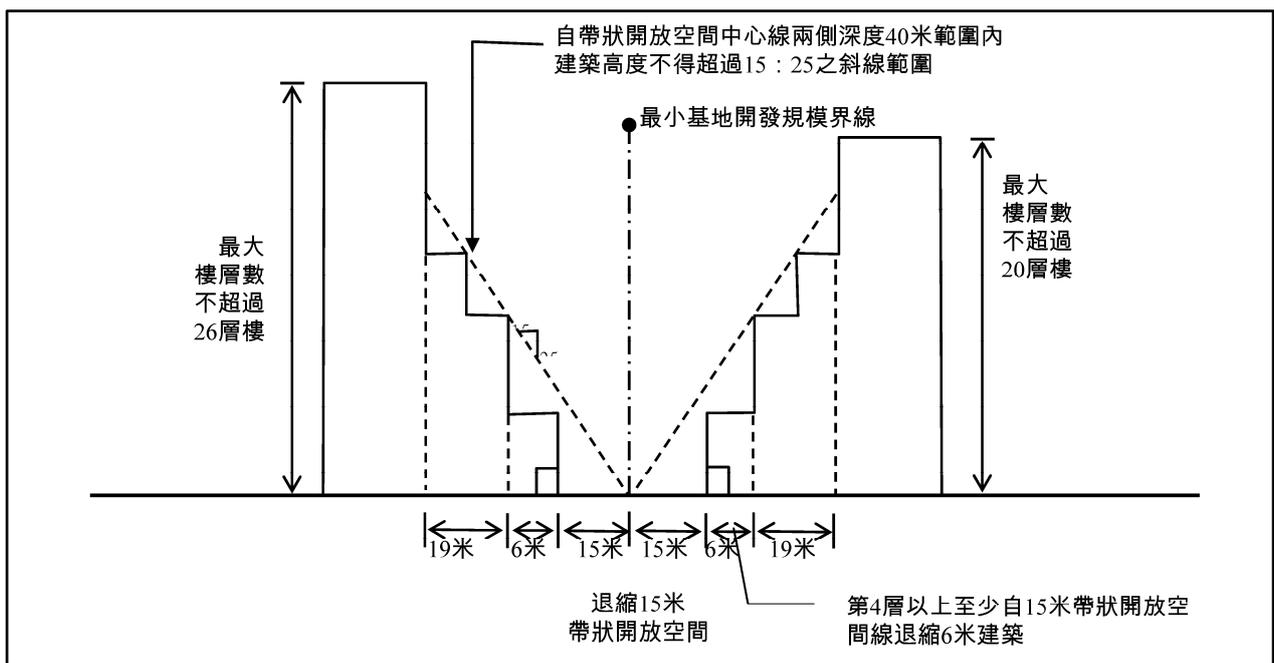


圖2-6 第4種商業區B-B'剖面圖

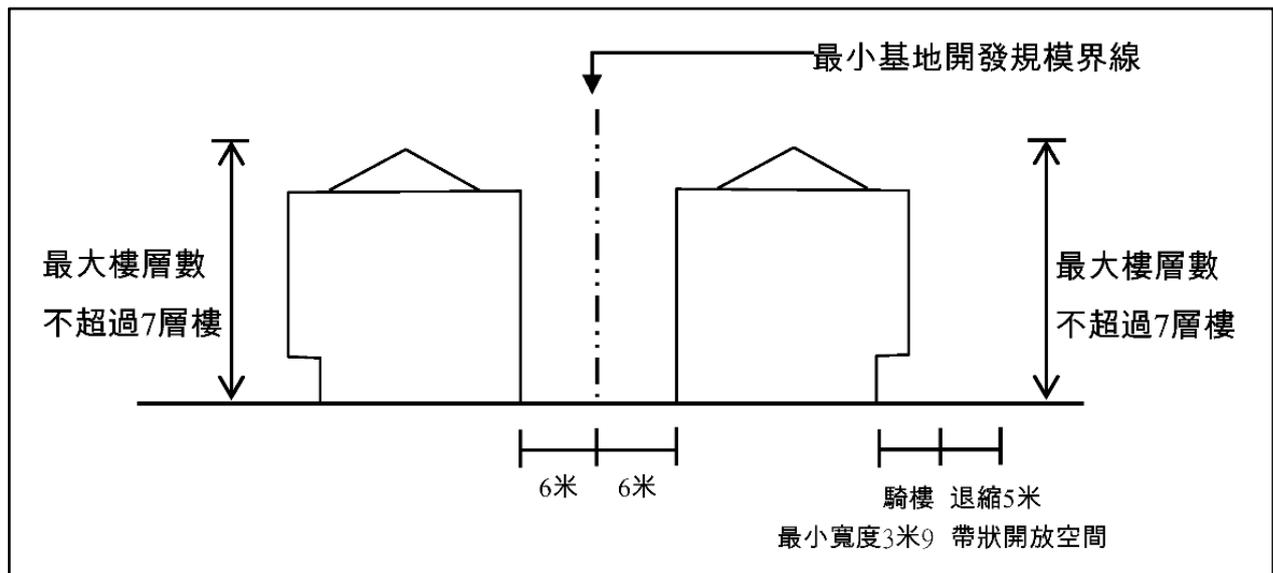


圖2-7 第2種商業區A-A'剖視圖

七、車行系統與停車場出入管制

- (一) 為建立良好行車秩序及交通順暢度，有關本地區內道路、停車場與出入口、車行及服務動線等，應參考圖 2-8 與圖 2-9 所示之原則辦理。
- (二) 建築物附屬停車空間之設置，應依照下列規定辦理：
1. 建築物附屬停車位以集中設置為原則，停車出入口應避免影響重要道路車流及人行動線。
 2. 建築物基地不得設置二個（含）以上之汽車出入口，但基地面積超過 3,000 平方公尺以上者，或基地內建築物依法應設置之停車面積總和達 3,000 平方公尺或停車數量以上者總和達 100 部以上者，不在此限。同一汽車出入口之停車數總計超過 200 部者，其入口處應於基地內設置等候車道至少 30 公尺。

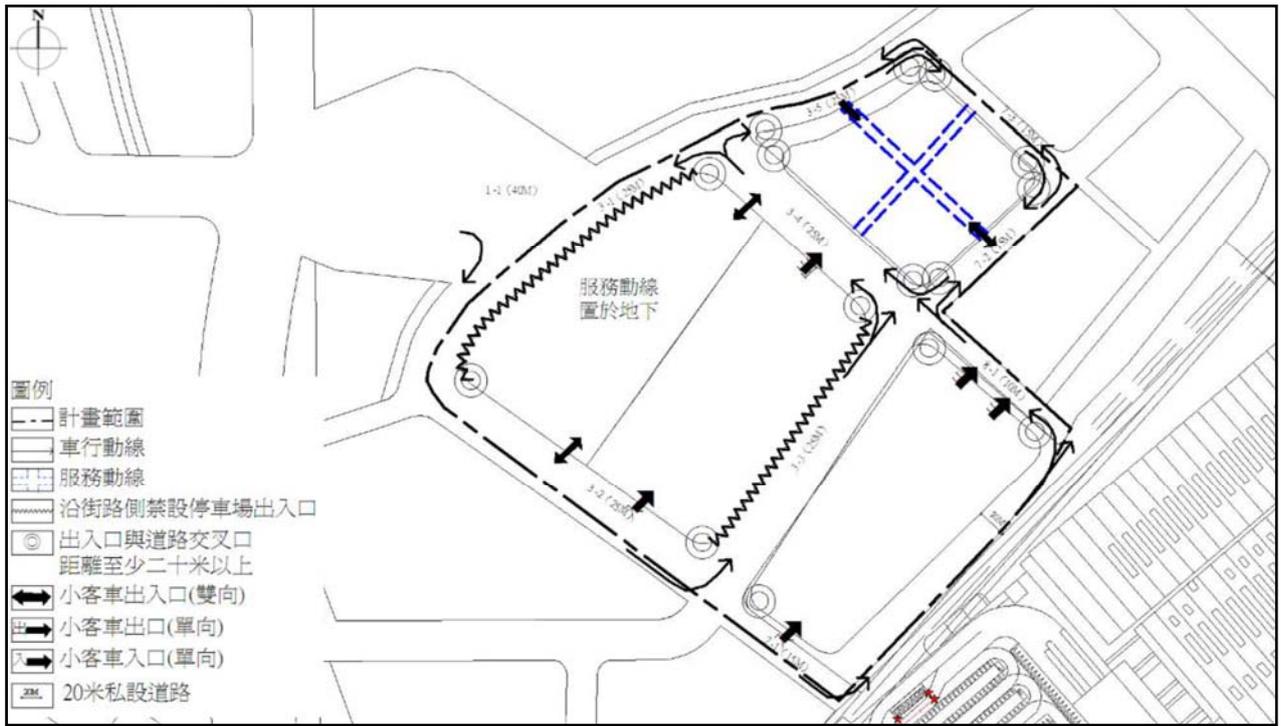


圖2-8 車行動線與停車場出入口規劃原則示意圖

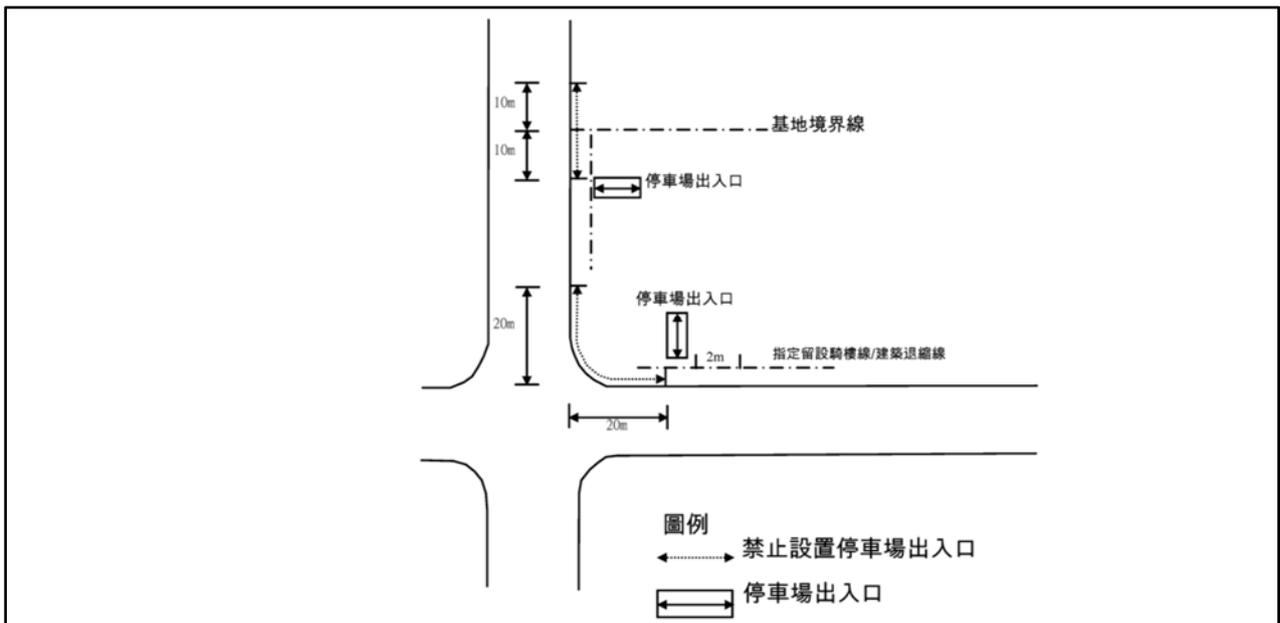


圖2-9 禁止設置停車場出入口範圍示意圖

八、景觀及街道家具設置原則

(一) 景觀及綠化原則

1. 五樓以下建築物屋頂美化為屋頂花園，且不搭蓋臨時性棚屋等構造物。
2. 本地區內建築基地之法定空地應配合公共開放空間留設。該空地面積每滿50平方公尺，應至少栽植喬木一株，樹冠底離地淨高1.8公尺以上。
3. 25米道路兩側栽植高大喬木形成林蔭大道，惟不阻隔行車視線。

4. 廣（停）用地之通口風、出入口，應配合整體規劃設計予以調整，以塑造並提昇整體廣（停）之功能與特色。

（二）街道家具設置原則

公有路權範圍內人行通道臨接車道部分之二分之一為街道家具設施帶，有關美化都市景觀、提供人行使用或維持建築物機能的街道家具及設施物應整體設置於街道家具設施帶範圍。允許於街道家具設施帶上設置之街道家具及設施物包括：

1. 植穴、花壇、座椅、人孔蓋、垃圾桶、照明燈具、及其他公共使用之街道家具及設施物等，並應整體規劃設計。
2. 電力設備、電信箱、公共電話亭、公用電訊設施、消防栓及其他供公眾使用之電力、電信及消防設備，惟其高度不得超過2公尺，設施物外部應加以美化綠化。
3. 建築基地內建築物之給排水管線。例如：給水管線、排水管線、瓦斯管線、有線電視配線、消防水管、污水處理管線、共同管構支管等。
4. 建築基地內建築物電訊及電力設施之連外管線。例如：電腦網路、光纖、電話線、電力線等。
5. 管線設施帶之鋪面，應為活動式鋪面，以提供管線裝設或維修之用。

九、其他

- （一）本地區內每宗建築基地，其基地面積達600平方公尺或總樓地板面積達1,200平方公尺以上者，為集中收集處理垃圾至少應設置垃圾貯存空間一處，且需避開建築物主要出入口及避免破壞景觀。
- （二）下水道系統應為分流式下水道、其雨水下水道應為透水性下水道系統，總透水量（含不透水空地）以能達最佳設計量為原則。
- （三）3-1號道路（半屏山後巷）與商4基地有高程落差（15.08至10.70）達3至4公尺，於整體規劃設計時應特別注意。
- （四）本地區建築申請案如情形特殊，得經本市都市設計及土地開發委員會審議通過者，不適用本要點一部份之規定。

車站專用區(509案)

為發揮高速鐵路運輸機能，整合左營車站及周邊地區的交通、都市設施，以提昇車站地區整體之運作效率，並創造優美的都市景觀及其獨特的都市意象，車站專用區內土地之開發建築，應依下列規定辦理。

- 一、為達成高鐵左營車站專用區之目的，並落實車站專用區都市設計規定事項，應由本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會依據下列規定進行審議。
- 二、車站專用區之規劃設計應符合下列原則：

（一）土地使用

1. 車站站體東側，應於面臨站體之一側以退縮集中留設站前廣場為原則，其面積不得少2,000平方公尺。以作為提供公眾活動之空間，並兼具紓緩車站人潮、防災疏散、緊急救護通行之功能。

2. 車站站體西側，應於面臨站體之一側以退縮集中留設站前廣場為原則，其面積不得少 1,500 平方公尺。以作為提供公眾活動之空間，並兼具紓緩車站人潮及防災疏散之功能。
3. 轉運站應規劃足夠之候車月台及車輛調度空間，並應規劃便捷之人行動線連接至鐵路車站。
4. 車站專用區與站體西側之轉運專用區應合併提供公眾使用之小汽車停車位 1,400 個以上，及機車停車位 1,600 個以上；停車場區位應儘量靠近鐵路車站，原則上應整體考量配置於鐵路車站站體上方或下方、站體西側之轉運專用區下方，並考量旅客轉乘之便利性。若考慮設置立體停車場時，應注意其建築造型、外觀不致破壞整體都市景觀。供附屬事業使用之建築物，應於其建築基地內自行留設足夠之停車空間。
5. 車站站體周邊應提供 20 輛以計程車排班待候空間，並與人行動線及車流動線整體考量。
6. 捷運車站站體及捷運路軌不得妨礙車站專用區車行動線及人行動線系統之功能及通暢。
7. 前述有關交通計畫所提供之數量需求，得依運量分析分期、分區設置。

(二) 人行動線

1. 車站專用區內地上或地下的人行動線規劃應與鐵路車站、轉運專用區、停車場、交通用地（交 4）以及事業發展專用區等站區主要建築與設施物順暢銜接。
2. 人行動線應構成連續之系統。
3. 車站站體與西側站前廣場及東側站前廣場之間的人行動線應連續，並注意人行與車行動線的適當分離處理。

(三) 交通系統

1. 車站專用區內之道路系統應與周邊之計畫道路順暢銜接。
2. 車站站體周邊應依交通計畫之運量分析，配合足量之臨時停車、等候用之車道，以服務旅客上下車。

(四) 景觀意象

1. 車站專用區應創造其地標意象。
2. 車站專用區整體規劃設計，應考量當地生活方式與特性，適度反應當地文化特色與傳統。

三、車站專用區範圍內廣場應規劃開放性之休憩景觀設施，並應加強綠地與植栽，其綠覆率應在 40% 以上。

四、車站專用區建築基地所留設之法定空地應依下列規定辦理：

- (一) 建築基地所留設之法定空地應滿足防災、避難與緊急救護機能之需求。
- (二) 法定空地、開放空間及人行道之間應能相互直接連接，若無法連通，則應設置公共通路連通供行人使用。

(三) 法定空地內得留設適當數量的自行車停車位。

五、建築物間得設置供公眾使用之人行地下道及架空走道（淨高度應在 4.6 公尺以上，必要時可設置頂蓋），供公眾使用之人行地下道及架空走道得不計入建蔽率及容積率。

六、車站專用區建築物附屬停車空間之設置，應依下列規定辦理：

(一) 車站專用區內建築基地的停車場出入口之位置應避免影響車站進出或妨礙重要道路之車流及人行動線。

(二) 除基地條件限制外，停車場出入口不得設置於下列道路及場所：

1. 自道路交叉截角線、人行穿越道、斑馬線距離 20 公尺範圍內。

2. 丁字路口及其他有礙公共安全及公共交通之道路、路段或場所。

七、建築物基地應設置適當數量之貨車裝卸空間。

(一) 裝卸空間不得佔用人行道與指定留設之開放空間。

(二) 裝卸空間之車道出入口與道路交叉口的距離至少在 20 公尺以上。

八、有關公共建築物之各項無障礙設施，應依建築技術規則第 10 章「公共建築物行動不便者使用設施」及「公共設施建築物活動場所殘障者使用設備設計規範」等法規規定辦理。另為塑造本地區無障礙空間系統之整體性，應於下列公共設施及地點設置無障礙設施及導盲步道，並應和人行道或類供步行通道之無障礙設施及導盲步道互相連接：

(一) 人行廣場、交通廣場等開放空間。

(二) 各類供人行使用之人行道、人行天橋、地下道等。

九、車站專用區內建築基地廣告招牌、旗幟、廣告物等設施應整體規劃設計，其設置不得妨礙行人通行、整體景觀及公共安全。

十、圍牆之管制

車站專用區內建築基地一律不得設置圍牆，但基於景觀、安全之必要所設置之圍籬不在此限。

十一、垃圾貯存空間

建築基地應集中收集處理垃圾，其垃圾貯存空間應至少一處，其位置之考慮下列因素：

(一) 與服務動線相互結合。

(二) 不得破壞景觀或污染環境。

(三) 避開建築物主要出入口。

十二、車站專用區之車站站體應於建築物外牆設置適當之夜間照明設施，以塑造夜間地標意象。

十三、其他規定事項

- (一) 大樓空調設備及其他相關設備之廢氣排出口通風口，以及其他地面層部分中有礙市容景觀之設施，不得設置於站區主要道路沿街面，或建築物主要出入口附近，並應加以美化或綠化。
- (二) 冷氣機孔、鐵窗、雨庇或其他影響立面設施物，應考慮整體景觀而共同設計。
- (三) 建築物或其他工程興建時，施工期間之假設工程，應重點式美化處理，施工圍籬、大樓各層之施工防護網、工地事務所、宿舍等也應美化處理。
- (四) 車站專用區當未開發使用之空地應以簡易鋪面處理，並適當植栽綠化。
- (五) 車站專用區之綠化應儘量使用原生樹種，以塑造地區特色。

交通用地

- 一、交通用地（交 1）綠覆率儘量達百分之百。

參、園道用地（兼供鐵路使用）

一、總論

- (一) 為落實園道用地（兼供鐵路使用）之都市規劃、健全地區發展，並塑造園道用地（兼供鐵路使用）獨特之都市意象、提升環境品質，依據都市計畫法高雄市施行細則第 32 條規定，特訂定本都市設計基準。
- (二) 本基準用語定義如下
 1. 中央分隔島綠帶：兩側臨接車道。
 2. 人行道綠帶：一側臨接車道，一側接鄰建物、公園、綠地、廣場、機關、學校、鐵道、水岸、山麓等。
 3. 道路綠化比：綠帶寬度佔道路路權總寬度比。

公式：（綠帶寬度－不透水鋪面寬度）÷道路路權總寬度×100%

- (三) 園道用地（兼供鐵路使用）各項景觀工程、捷運化通勤車站及相關設施物之建築開發，應經本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議通過。

二、園道用地（兼供鐵路使用）都市設計基準

（一）道路斷面設計原則

園道用地（兼供鐵路使用）內各路段園道用地之斷面設計，應以考量周邊環境整體規劃設計為原則。

（二）人行步道與自行車系統

1. 人行步道與自行車道系統之佈設應以安全、無障礙與連續性為原則，並結合綠帶營造舒適的微氣候環境。
2. 園道用地全線均須佈設主要人行步道與自行車道。愛河以西與大順三路以東路段，主要人行步道與自行車道建議以佈設於中央分隔島綠帶為原則；愛河以東～大順三路建議於園道南北側人行道綠帶擇一佈設為原則。

3. 主要人行步道與自行車道之設置應考量與既有或未來可能之人行步道與自行車道路線銜接為原則。
4. 主要人行步道與自行車道於園道路權範圍內之淨寬應達 2.5 公尺以上。
5. 劃設於人行道綠帶內之人行步道與自行車道，其鄰接車道側應劃設至少寬度 2 公尺之設施帶，以提供行道樹、植栽槽或相關公共設備之使用為原則。

(三) 停車與轉乘設施

1. 各捷運化通勤車站應依據旅運需求設置適當數量之停車空間。
2. 停車與轉乘設施之設置應以大眾運輸轉運需求為優先考量。

(四) 節點廣場

1. 園道沿線與寬度 15 公尺以上之道路及其他主要道路交會處，應設置入口節點廣場，提供人行或自行車停等穿越之開放空間，型塑入口視覺景觀效果；其設置地點如圖 2-10 所示，其規模應依各區段開放空間面積作適當配置。
2. 節點廣場之設計原則如下：
 - (1) 儘量採用自然鋪面或透水性佳的地磚鋪設。
 - (2) 盡量塑造視覺通透與空間開放感。
 - (3) 盡量以公共藝術手法美化公共空間及公共設施，提供社區活動多功能使用，並有效聯繫周邊不同發展紋理之都市空間。
 - (4) 盡量以多樣化的植栽結合遮陽設計，提供通暢舒適的人行步道與自行車道串連路徑。
3. 園道沿線應考量結合鄰近社區主要生活路徑，於中央分隔島綠帶適當設置開放空間廣場，以作為鄰里社區活動、市民休憩或戶外展演、公共藝術展示等之使用。

(五) 水資源管理

1. 本地區都市設計，須以生物棲地概念來營造，例如西園道可考量結合周邊水系或適當方式引入活水、園道植栽均應有永續性生態考量。
2. 園道沿線中央分隔島綠帶應視腹地大小於適當地點設置雨水貯留設施，並儘量以草塘、草溝、碎石溝等自然排水形式進行設計，其設計降雨強度以採 5 年發生一次之降雨頻率為原則。
3. 寬度 30 公尺以上之園道，其車道兩側應設置道路雨水集水淨化設施，並以草溝、碎石溝等自然排水路方式進行設計，達成增加雨水入滲、延滯地表徑流速度與淨化水質之目標。
4. 園道沿線車道鋪面儘量採用透水性材料（如再生瀝青混凝土、玻璃瀝青混凝土等），以增加滲透保水之能力。



圖2-10 園道用地（兼供鐵路使用）實施都市設計管制範圍與節點廣場區位示意圖

（六）綠質量管理

1. 寬度 30 公尺以上之園道用地路段，其道度綠化比至少維持 1/3 以上。
2. 為達都市生物多樣性之目標，園道沿線植栽設計採複層栽種及連續性為原則，提高生態廊道的面積與連接度，以增加生物棲息地與隱蔽性，提高生物生存的可能性。
3. 園道沿線中央分隔島綠帶設置寬度以下列規定為原則：
 - （1）青海路～九如橋：寬度 50 公尺以上。
 - （2）大中路～青海路、大順路～正義路：寬度 30 公尺以上。
 - （3）九如橋～河西一路：寬度 10 公尺以上。
4. 園道沿線中央分隔島綠帶植栽以大喬木為主、灌木與蔓性植物為輔，並採雙排、多樣樹種、複層之配置原則，以營造具生態性之綠色廊道空間，提升綠美化質量，過濾污染空氣、隔離噪音與降低溫度。大喬木栽植幹距至少為 4~6 公尺以上，以利生長。另為改善通視品質，植栽配置不得產生視覺死角。

5. 園道沿線人行道最小寬度為 3.5 公尺，原則上應種植行道樹，其植穴以隨騎樓柱位調整，並儘量以連續植生帶進行人行道綠化，提升生態綠廊道品質，過濾污染空氣、隔離噪音與降低溫度，加強綠帶複層植栽以及後續維護管理，以提供人行舒適之綠蔭空間。
 6. 園道沿線人行道之綠帶植穴內徑最小為 1.5 公尺。植穴覆土應大於植物生長最小土壤厚度，大喬木至少 1.5 公尺以上，灌木至少 0.5 公尺以上。
 7. 園道沿線綠化植栽種類宜選用適應當地環境潛在植被樹種或原生種、馴化種植栽為原則，並考慮日後維護之難易。樹種應多選用誘鳥、誘蝶之植栽，以增加生物物種之多樣性。
- (七) 園道用地（兼供鐵路使用）內各項景觀工程、捷運化通勤車站及相關設施物之建築設計
1. 園道用地（兼供鐵路使用）內各項景觀工程、捷運化通勤車站及相關設施物之建築開發應依照內政部訂頒「公有建築物綠建築標章暨候選綠建築證書推動使用作業要點」之規定辦理。
 2. 捷運化通勤車站之車站廣場，應結合整體景觀設計設置一定面積規模之地表雨水貯留設施，發揮微氣候調節改善之效益。
 3. 捷運化通勤車站之造型設計，原則上應反映園道沿線分段屬性，建立與週遭環境資源特色之聯繫，強化都市空間意象。
 4. 捷運化通勤車站之站區景觀環境，原則上應結合園道中央分隔島綠帶整體規劃設計，維持其連續性及一致性。
 5. 捷運化通勤車站原則上應適當運用太陽能發電技術。
 6. 捷運化通勤車站之建築材料，原則上應適當採用可回收之鋼材、玻璃或回收鋁材等環保建材。
 7. 有關捷運化通勤車站相關設施應比照捷運車站，除車站出入口、通風口等外，其餘設施應儘量地下化。
- (八) 針對本地區內，依目的事業主管機關列管之歷史性建築物、溝渠、老樹等，應依相關規定妥為保存，並於送都市設計審議之計畫書中載明處理情形。
- (九) 穿越性道路
1. 為保持園道空間完整性與延續性，應儘量避免設置穿越性道路，穿越園道之道路寬度至少應超過 20m。
 2. 穿越園道之道路規劃設計應送本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議。

肆、體育場用地（體 1）

一、本案申請建築執照前應先提本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議。

二、開放空間及植栽計畫準則如下：

- (一) 提供動線流暢的人行步道系統，創造適意的遊憩者空間。

- (二) 預留充裕的人潮集散廣場空間。
- (三) 塑造戶外無障礙空間。
- (四) 合乎人性尺度之騎樓空間延續於基地內。
- (五) 整合街道家具與建築風格的一致性。
- (六) 運用夜間照明提供景觀效果及安全上的功能。
- (七) 避免產生死角空間，強化安全監控系統。
- (八) 利用植栽等元素強化環境季節性變化的特色及視覺上的美感。

三、建築量體與外觀設計準則

(一) 建築物量體管制

體育館及周邊輔助設施建築群之量體必須能對其公共空間予以界定並賦予意義，以塑造出獨特的主題運動文教及娛樂中心之特質。

(二) 退縮

建築基地內應自計畫道路之境界線退縮 10 公尺，以留設公共的人行空間系統或車輛使用。在維持親密人性尺度且愉悅的人行道環境的同時，建築物的退縮亦能容許較高的量體發展。體育館的尺度明顯地不同於既有的都市紋理，而其退縮無形地提供視覺上另一層的空間轉換。

(三) 建築立面設計準則

1. 結合地區容積管制，將建築物由底部、中間層及頂部，建立一套井然有序的系統，一些水平設計元素的維護，如柱廊的高度（有頂蓋的廊道）、挑簷、退縮以及高度管制，將可為建築物提供一套完整的原則來規範建築物外觀的協調。
2. 建築物外圍的街牆應為界定空間而設計，並依照以下幾點空間設定的定義：連續性的垂直牆面；重複性的街牆要素（如窗戶、柱子）；及連續的牆面。
3. 至於窗戶的種類及外型，應符合垂直連續性的外觀並能重複使用相同元素。
4. 主要外牆的細部材質應維持體育館運動娛樂建築群的風格。

(四) 疏散平台

在體育館與周邊輔助設施建築群間有系統地規劃人潮集散的廣場及平台，其功能如下：

1. 大幅度擴大上層觀眾安全疏散空間。
2. 觀眾可直接由平台出入館內各區座席。
3. 以開放式之人行步道串連新莊一路和博愛二路兩條幹道。
4. 人車分道。
5. 創造更多的商業空間面積。
6. 東側紀念性廣場可舉行各類重要慶典。

（五）建築物造型

1.體育館

體育館由於其大量體之本質，造型上將以簡單而有力之線條勾劃出現代建築之個性。

2.周邊輔助設施

建築群的設計應該將大量體分散，同時頂端不可太厚重。層層相疊的形體，先有迎接行人的地面平台，隨著建築物的高度上升而逐漸縮小。沿著地面層及平台層，行人步行動線上都會加設有頂蓋的廊道，遮蓬及其他遮蔭的設計元素，沿街行人廊道必須連續的，建築細部及生動的櫥窗設計將提供地面層的店面視覺上的趣味性。

（六）材質和色彩計畫

新建築群的材質及色彩必須與周邊環境協調，同時仍然賦予新建築物個別的特色，本區材質及色彩計畫如下：

- 1.與既有建築物及周遭環境的平衡。
- 2.提供一個愉悅、舒適的參與運動、休閒娛樂及購物的環境。
- 3.亮麗及自然色彩的混合運用。

伍、凹子底原農 16 地區

一、導言

- （一）為配合原農 16 地區內之重大建設計畫，使原農 16 地區內未來之建設能配合日趨提昇之生活水準，創造舒適宜人的都市環境，並增進當地之土地利用價值，因此依「凹子底原農十六地區」（以下簡稱本區）土地使用分區管制要點之規定，訂定都市設計基準，對本區之建築設計、景觀設計、指定留設之開放空間、人行通道等事項加以管制。
- （二）原農 16 地區內任何土地及建築物之開發、建造，依本地區土地使用分區管制要點規定應送都市設計審議（詳如圖 2-11 所示）。

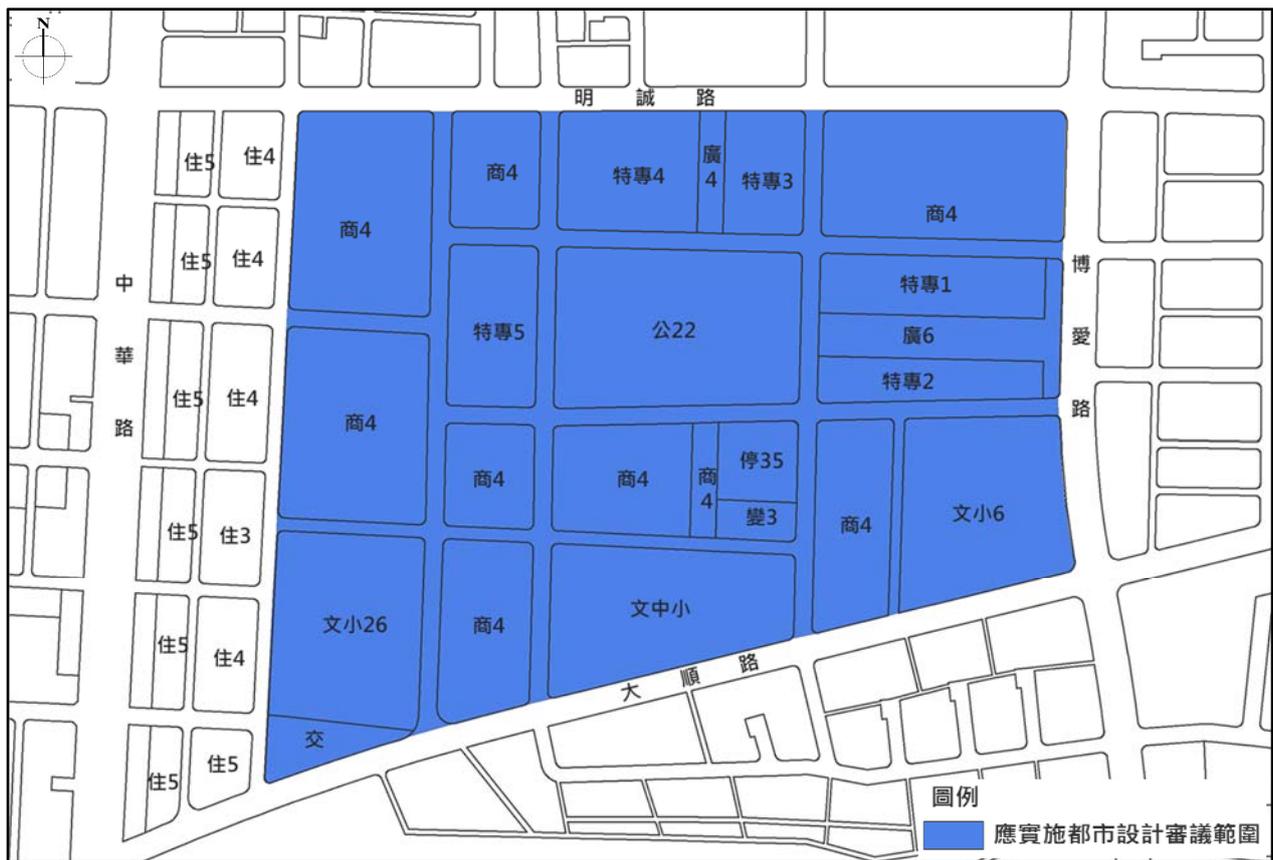


圖2-11 凹子底原農16 實施都市設計管制範圍示意圖

二、整體構想

配合捷運系統及都會區發展核心成為新商業中心，並結合具備藝術、文化、休閒功能之內惟埤文化園區，強化都市意象，使成為高雄都會區之新行政中心。其整體構想如下：

- (一) 建立獨特的新行政中心意象以適當之開放空間與人行步道退縮創造新行政中心之獨特意象。
- (二) 創造一多元化之商業中心建立一個多元化的新商業活動中心，並結合多樣化開放空間，提供都會區居民購物、休閒、商務、國際會議、公共活動相融合之多元化活動空間。
- (三) 創造一個內部吸納環境影響之寧適空間依使用者付費原則，使本區內產生之負面環境影響因素對周邊地區之干擾減至最低，以建立完善之生活寧適空間。

三、設計構想(參見圖 2-12)

- (一) 以公園為中心點，東西向、南北向均以適當開闊之開放空間連貫全區，並作為徒步休憩空間，其工程之設計應加強動線與綠化之考量，以達到優美開放空間之系統串連效果。
- (二) 環道系統外側及博愛路西側街廓之建築物應依建築線退縮建築，以增加人行步道之空間並加強綠化。
- (三) 為強化公園及廣場等開放空間意象，環狀道路兩側之建築物除公園、體育設施外均應退縮建築。

(四) 臨公園西側之特定專用區應保留適當之開放空間，使博愛路與中華路間視線通暢通視萬壽山，並應建築設計使建築物均與公園通視。

(五) 本區廣場之設計應以公園為近景之視覺焦點，會議中心及萬壽山為遠景之視覺焦點。



圖2-12 凹子底原農16 細部計畫區都市設計構想示意圖

四、退縮地及人行步道地區相關規定

(一) 退縮地植栽系統之訂定

臨接計畫道路退縮地兩側喬木植栽時，除車道及出入口外，每隔 4~6 公尺需植一株，其米高徑應大於 6 公分以上，或樹高以 3~5 公尺以上為原則，樹冠自然展開達 1.5 公尺以上之容器苗，除植栽配置和樹種如圖 2-13，建議以台灣原生植物為主要選擇樹種。

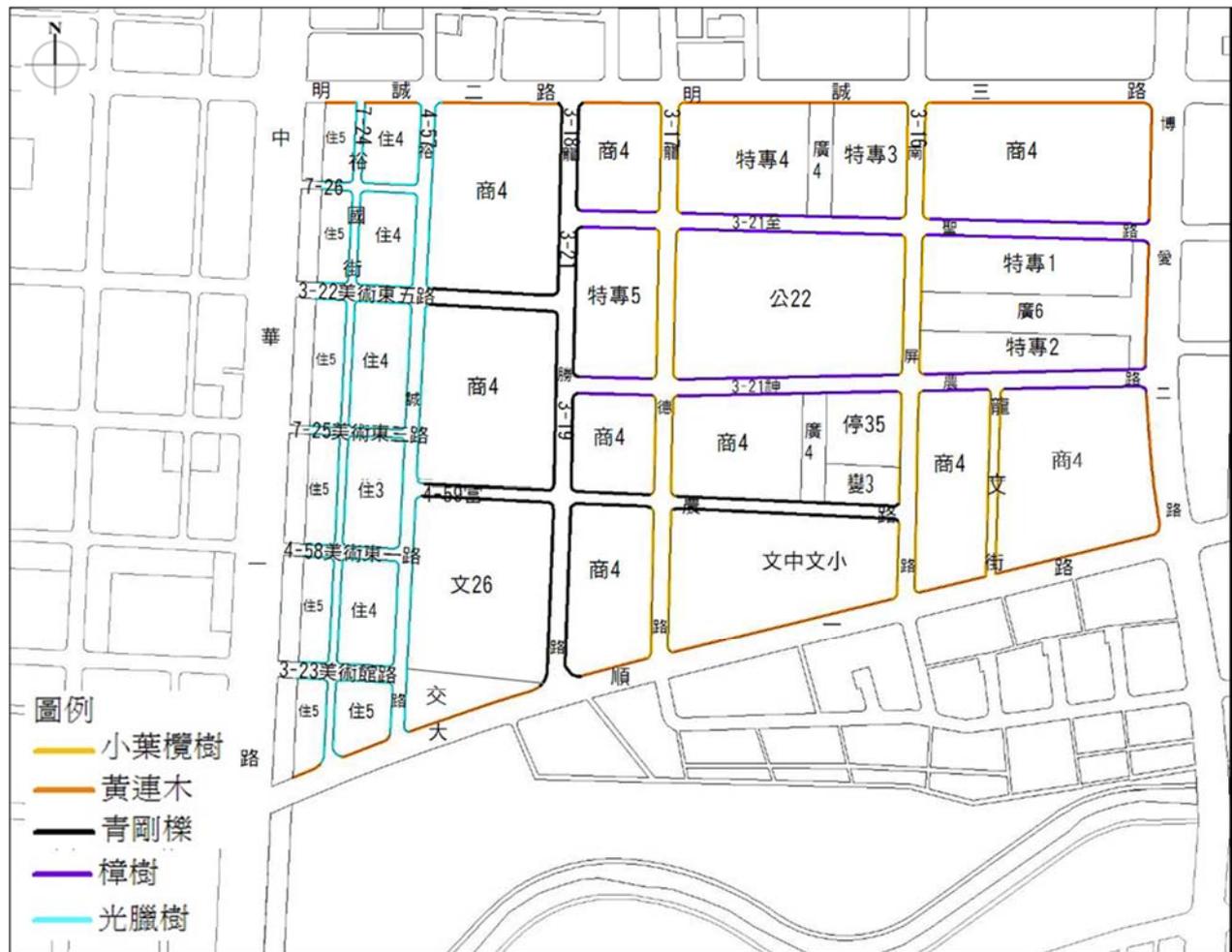


圖2-13 凹子底原農16 地區植栽系統示意圖

(二) 退縮地其他規定

退縮地範圍內主要針對人行步道、公有人行道共構、景觀、植栽方式、鋪面材質、色調等提出準則，如表 2-1。本區退縮地設計需標示各部份高程，鋪面顏色、材質及各植栽樹種名稱

(三) 本區學校 6m 退縮地部份不得作為永久或固定式停車空間。

(四) 設置 6 公尺無頂蓋或有頂蓋人行步道地區

1. 設置 6 公尺有頂蓋人行步道地區比照本市騎樓規定須留設 2.5 公尺淨尺寸人行步道供公眾通行，且須與鄰地人行步道相連通，其餘部分得植栽綠化及設置景觀元素（如燈具、座椅、花台、雕塑、店招）。
2. 設置 6 公尺無頂蓋或有頂蓋人行步道地區，有關基地寬、深度依本市建築管理自治條例第 8 條之 3.9 公尺騎樓地及本市畸零地使用自治條例規定辦理。
3. 設置 6 公尺有頂蓋或無頂蓋之人行步道區域，其臨接建築物側或設置有頂蓋部分，為考量與鄰地或騎樓人行道連接順暢，原則該部分可設置人行空間，且該人行空間部分高程需與鄰地順接，不得有階梯與凹凸物設置。

表2-1 凹子底原農16 地區退縮地設計準則

項目	設計準則
人行步道設計	應保持其完整淨寬及與左右鄰地步道之延續性，地面無階梯或阻礙行人之凹凸物，鋪面應平整、防滑及耐壓（210kg/cm ² ），且應能與鄰地形成整體感且平順銜接（不得有明顯高差）。
公有人行道共構	退縮人行步道得與原公有人行道於鋪面、植栽部份整體考量、設計，原公有人行道機能應予保留。例如：地下管線、植栽、路燈、電話亭、站牌等。
景觀性元素	除人行道外，得於退縮範圍內設置景觀性元素。（如燈具、座椅、花台、雕塑、店招等。）
植栽	1.退縮地喬木植栽時，樹徑應大於6公分，全區退縮地植栽系統如圖2-13。 2.喬木植栽之處理方式： 樹穴：外緣應設置緣石，緣石之尺寸為15公分（寬度）×15公分（深度）以上，如圖2-14，以灰色系燒面材質為主，樹穴如側臨人行步道鋪面時應與人行步道鋪面平整。
鋪面材質及色調	全區退縮地鋪面以同一街廓採同一材質及色系為原則，退縮地人行步道未構築地下室部分之鋪面，以採用灰色系之透水性高壓混凝土磚、陶磚或花崗岩以乾砌密接方式施築為原則。

- (五) 除依上條以外者需依本市建築管理自治條例規定留設 3.9 公尺法定騎樓地或無遮簷人行道之商業區，該 3.9 公尺如設計騎樓，則該騎樓之構造應依本市建築管理自治條例有關規定辦理，如規劃為無遮簷人行道，則該無遮簷人行道除須留設 2.5 公尺淨尺寸人行步道供公眾通行外，其餘部分得植栽綠化及設置景觀元素（如燈具、座椅、花台、雕塑、店招）。
- (六) 原農 16 地區學校與都市計畫說明書規定 3-21 號道路（現為至聖路、龍勝路及神農路）退縮 6 公尺區域之退縮部分，以營造雙排樹列之遮蔭綠廊為原則，提供更舒適之人性化步行空間，提昇新市政中心區之整體環境品質。
- (七) 原農 16 地區位於博愛路西側、3-21 號道路（現為至聖路、龍勝路及神農路）兩側及特定專用區周圍應退縮 6 公尺以上建築留設為無遮簷人行道之地區，其自相鄰道路境界線起算 1.5 公尺範圍內應植栽喬木行道樹（除車道及出入口外，每株間距不得大於 8 公尺）或座椅、垃圾桶等街道家具，其自退縮 6 公尺線起算 4.5 公尺範圍內應專供人行使用，並得栽植花壇、灌木或造景。其鋪面應為防滑材質之連續鋪面，且應與相鄰基地地坪高程齊平。
- (八) 依土地使用分區管制要點第 15 條規定，原農 16 地區特定專用區內建築物應自計畫道路境界線退縮 10 公尺留設之主要出入口，其垂直上方興建建築物時，其淨高度不得低於 6 公尺，其寬度不得少於 20 公尺，並應留設適當之進出引道，以作為臨時停車之需。各機關、公用事業機構及學校應於主要出入口處規劃設置深度 10 公尺以上，寬度 30 公尺以上之適當緩衝車道。上項保留之空間得依相關法令規定計入法定空地。另 3-23 號道路（美術館路）東側文小用地於 3-23 號道路北側道路

境界線向東之延長線以南部份除校門、圍牆、花台、傳達室、雕塑品以外不得於地上或地下施作固定建築物。

- (九) 為有效控制及營造本區平坦順暢人行步道系統，相關提送審議圖文需確實標示有關部份之施工完成面高程，並預留與鄰地高程差銜接部分需採緩斜面處理所需空間及明確標示處理方式，併納入建管查驗及違章查處重要項目。
- (十) 為兼顧供公共通行與地主開發者權益，有關本基準要求留設之有頂蓋人行步道部分，得依建築技術規則第 28 條及圖 2-14 辦理。

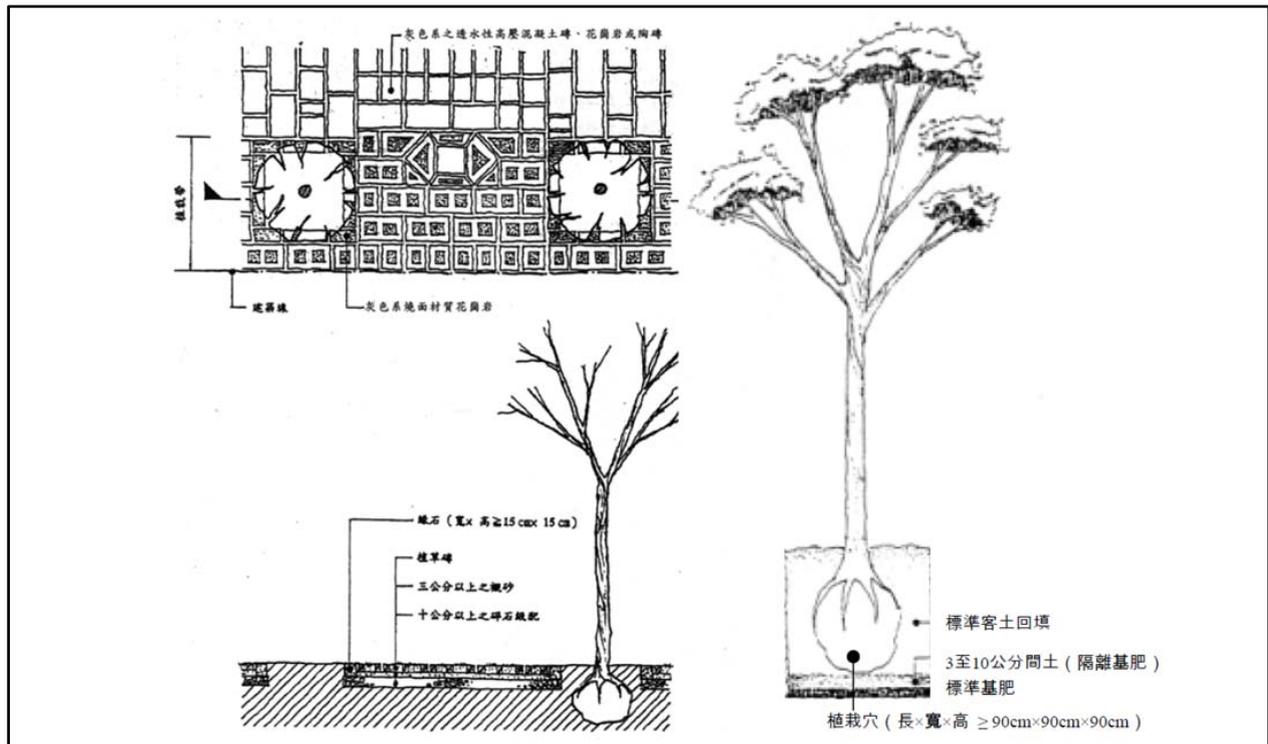


圖2-14 凹子底原農16地區植栽穴緣石鋪築及側臨人行步道鋪面鋪築示意圖

五、公共設施

- (一) 公園之綠覆率不得小於 75%。
- (二) 公園、人行步道及廣場之設計有高程差時，應考量無障礙設施之設置，以利通行。
- (三) 廣場綠覆率應達 30%以上。
- (四) 廢氣排出口、通風口，應予以美化，並儘量避免面對公園、綠地、人行步道及廣場設置。

(五) 學校與公園管制規定

1. 學校

- (1) 新設學校須提出完整校園規劃與發展計畫經本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會同意後，以利各期分區建築時遵循。
- (2) 學校應視家長接送學生需要，於校門口處周邊內縮廣場作為接送區，並得於適當區位設置家長接送區臨時汽機車停車彎。
- (3) 學校用地內應設置收集地表逕流之雨水再利用系統，以達到基地保水及教育意義之效果。
- (4) 學校退縮地與周邊公有人行道須整併為通學道，其相關設置內容，須提送本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議。

2. 公園

- (1) 公園不得設置圍牆，若有必要設置綠籬時，綠籬高度不得超過 50 公分。
- (2) 公園應注意基地內地表逕流之雨水再利用。鋪面設施採透水性或生態工法施作為原則。

(六) 原農 16 地區公共工程或公共建築以綠籬代替圍牆設置，除特殊理由並經本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會同意者得設置圍牆，且需繪製詳細圖面送審，並須於建造執照圖面中表示出來。

六、基地保水及綠化

(一) 地下室之開挖規定

1. 本設計基準要求強制退縮之區域，其基地地下未開挖部份以留設於臨接最寬道路側為原則，地下室外牆至少應距建築線淨尺寸 2m 以上（永久性擋土設施亦不得位於 2m 淨寬範圍內）。
2. 地下室開挖率須小於 80%，但針對基地保水、植栽生存提出特殊對策或開放空間具公益性等，經本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議通過者，開挖率得提高至 85% 以下。
3. 退縮地未開挖部份地面處理除人行步道外需採透水性工法施作。

(二) 基地綠化

1. 本區建築基地綠覆率應達 75% 以上。
2. 綠覆率之計算依「高雄市建築基地實施綠化審查辦法」及本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會相關決議事項辦理。

七、照明計畫

3-21 號道路（現為至聖路、龍勝路及神農路）旁商業區之 1、2 樓與頂樓及本區內特定專用區、公共設施及公共建築於設計時妥善規劃夜間照明。

八、其他設施

- (一) 建築物之設計應考慮廣告物、標誌、招牌、霓虹閃光及照明設置，應於設計時一併考慮。
- (二) 建築物窗戶及地面層出入口之設計如需遮陽及庇雨設施，應於設計時一併考慮。
- (三) 汽車、機車、腳踏車及裝卸貨物等之停車設施應配合建築物整體設計。
- (四) 屋頂水箱、冷卻塔須以景觀遮蔽物美化，其造型與色彩應考慮配合建築物整體設計為原則。另冷氣機孔之設置，其立面設計應考慮整體景觀，並兼顧機械效益之配合。
- (五) 地下室進、出風口應以植栽或雕塑造型配合整體設計為原則。
- (六) 原農 16 地區範圍內建築開發案，其工作陽台需由開發商、起造人或建設公司統一設計或施作景觀遮蔽設施物（如百葉窗、格柵等）。
- (七) 垃圾處理
 1. 垃圾分類儲存空間設置比照本市開放空間預審小組決議之設置標準。
 2. 學校附設垃圾分類儲存空間面積不得小於 25 平方公尺。
- (八) 本區路口轉角斜坡道部分，為利行人及行動不便者通行，須以轉角扇形斜坡方式設置為原則。
- (九) 本區內建築物應留設機車停車位，其設置比照本市開放空間預審小組決議之機車設置標準，但公有建築物設置數量及標準須經本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會同意。
- (十) 本區設置圍牆及大門，其設置標準如下：
 1. 一般圍牆高度以 2.5 公尺為原則，供汽車出入或主要人行出入口大門處高度以 3.5 公尺為原則，並得免檢討其透空性。
 2. 圍牆一般採透視性設計或設置綠籬為原則，沿街面無特殊原因者，圍牆須以視覺穿透性為主，並得採搭配綠化處理。
 3. 有關原農 16 地區公共開放空間系統及人行動線系統退縮規定，針對圍牆線後至法定退縮部分空間，得設置側面圍牆，但高度仍應符合 2.5 米限制。
- (十一) 裝卸車位規定
 1. 每一裝卸位寬度不得小於 3.5 公尺，長度不得小於 9 公尺，有頂蓋者之淨高度不得少於 3 公尺。
 2. 裝卸位應設置在建築物內或同一基地內，同一幢建築物內供兩類以上用途使用者，設置標準分別計算附設之。
 3. 裝卸位之出入口應銜接道路，總樓地板面積之計算依建築技術規則相關規定辦理。

九、附則

- (一) 本區不得興建任何未經都市設計審議申請之建築物。

- (二) 本設計基準若執行有疑義或申請案有益於都市景觀、建築藝術或具環境公益性者，經本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會之審查同意，得不適用本都市設計基準全部或一部分之規定。
- (三) 為促進本地區之生活環境，本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會得隨時修正補充本都市設計基準。
- (四) 為強化都市設計審議功能，並縮短審議時程，本地區申請案件之審議作業依「高雄市都市設計審議作業程序簡化規定」辦理。其審議授權範圍由本府訂定另行公告之。
- (五) 為縮短公共設施用地審議時程，公共設施用地得由目的事業主管機關訂定都市設計規範送本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審查通過，執行時由各目的事業主管機關依該規範檢查負責，並逕行申請建築或開發。
- (六) 為強化都市設計審議功能，並縮短審議時程，本地區一定規模範圍以下之申請案件得授權建築師依本基準及土地使用分區管制要點所規定之項目，簽證檢查負責後逕行申請建築，並請其所屬公會協助查核。前項一定規模範圍以下之建築師簽證相關規定，由本府訂定之。

陸、凹子底原工 10、農 20 地區

一、總則

- (一) 本基準旨在形塑本計畫區內之都市空間與建築物體，使其能在原工 10、農 20 地區發展成一個複合的國際性大型購物中心、科技遊樂城、國際性觀光旅館及旅遊中心、文化及藝術表演中心、休閒育樂中心、金融商務及資訊傳播中心等，能具備豐富的地區特色與都市意象。
- (二) 原工 10、農 20 地區內之建築申請案應經都市設計審查。申請都市設計審查時，應依據本要點暨高雄市都市設計審議作業要點及相關規定辦理。
- (三) 申請都市設計審議案件，如有益於公眾利益、都市景觀、建築藝術及地區之整體發展與管理者，經本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議同意，得不適用本基準相關部分之規定。
- (四) 本基準得經本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會之審議修定之。
- (五) 本基準管制範圍為原工 10、農 20 地區全部，原工 10、農 20 地區之街廓與道路編號示如圖 2-15。

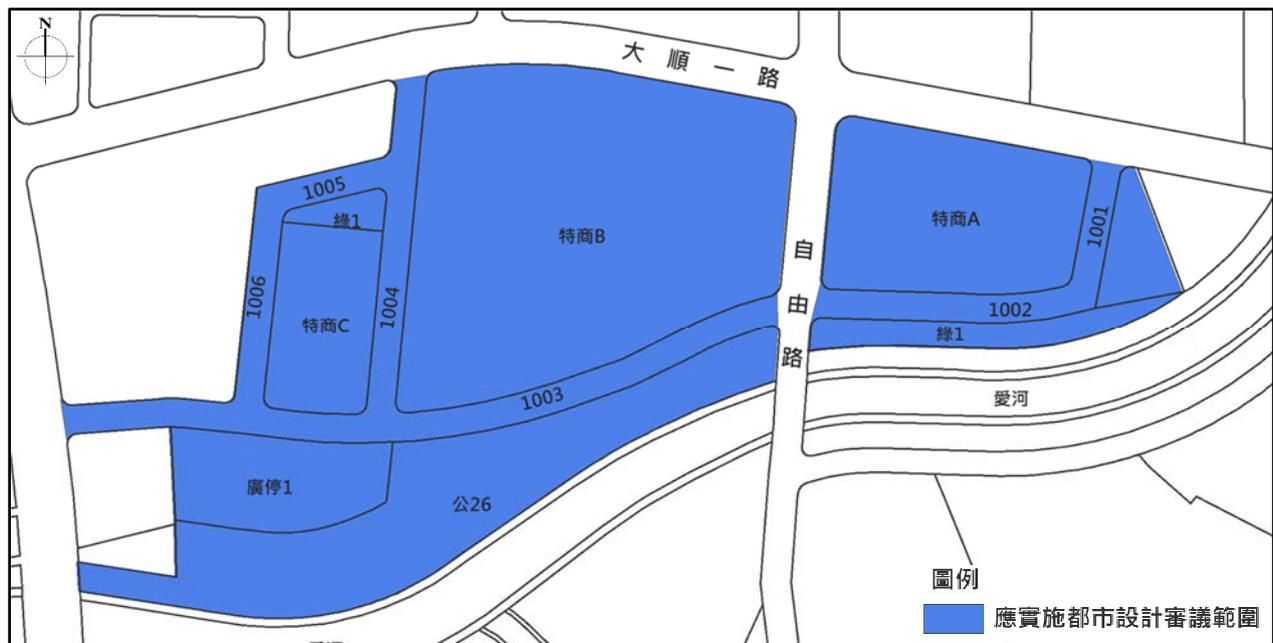


圖2-15 原工10、農20 地區實施都市設計管制範圍示意圖

二、車行動線及停車空間之設置

(一) 原工10、農20 地區建築基地汽車出入口設置應按下列規定辦理：

1. 除基地面積超過 3,000m² 或停車數量總和達 150 部以上者外，不得設置兩個以上之汽車出入口。
2. 同一街廓內不同建築物基地之地下停車空間及其出入口得合併使用，不同時期開發建築物欲合併使用時，應妥善處置預留空間。
3. 停車場出入口之設計，必須考慮停車場之規模、設置區位、鄰接道路交通狀況、路口轉向限制及與行人的衝突量，並應注意降低出入場的危險性及避免阻礙通過性交通。
4. 汽車數量達 150 部以上之停車場需於基地內停車場管制點之前留設汽車出入場之等候空間，其空間需合計可供該停車場之 60 分之 1 數量汽車排隊等候。同一基地應設等候空間分佈於一個以上出入口時，應予平均妥善分配且不得影響人行動線之延續性。該空間須於建築基地範圍內設置，其無頂蓋部分得計入法定空地。

(二) 街廓編號為特商 A、特商 B、特商 C 等街廓基地上之建築物附設裝卸空間之設置，應依下列規定及土地使用分區管制要點之規定辦理。

1. 裝卸位以設置在基地內建築物地下之裝卸停車空間為原則，設置於地面之裝卸位不得設於聯外道路兩側，且不得影響人行動線之延續性。
2. 裝卸空間之設置必須與建築物之其他相關設施如月台、運貨通道、貨用升降機等，密切配合且與人行動線區隔。

(三) 申請建築基地上需設公車站時，應配合留設順向停車彎。

三、開放空間系統及景觀設計

(一) 原工10、農20 地區內各街廓基地之出入口廣場應設開放空間（詳如圖 2-16 所示），供公眾使用，其規定如下：

1. 面積達 5,000 平方公尺以上之建築基地其至少一處主要出入口外應設退縮留設出入口廣場，其深度及寬度各不小於 12 公尺（包括依土地使用分區管制要點規定留設之退縮部分在內）。
2. 各街廓基地建築地下室之外牆（含永久性擋土安全設備）不得超出各指定退縮沿街開放空間中線以外，以利地層透水。
3. 各街廓基地指定退縮留設之沿街開放空間配置，所有設置設施均須符合無障礙環境設計之需求。

(二) 各指定退縮留設沿街開放空間之實質設施規定如下：

1. 植栽

每隔 4~6 公尺間距種植喬木一棵，植栽穴至少長×寬×高須大於 90 公分×90 公分×90 公分，樹穴外緣應設置緣石，緣石之尺寸為 15 公分（寬度）×15 公分（深度）以上，樹穴如側臨人行步道鋪面時應與人行步道鋪面平整。

2. 人行步道

人行步道應保持與左右鄰地步道具延續性及整體感，淨寬度不得小於 3 公尺，地面需無階梯及無阻礙通行之凸出物及凹縫，鋪面應平整、防滑，鋪面基地應密實，鋪面材料之抗壓強度應在 210kg/cm² 以上。

3. 景觀性元素

除植栽及人行步道外，退縮留設之沿街開放空間內得設置燈具、座椅、花台、標示牌及公共藝術品等景觀性元素。

4. 人行道共構

退縮人行步道應與原公有人行道於鋪面、植栽部份整體考量、設計，原公有人行道機能應予保留。

(三) 原工 10、農 20 地區內建築基地之綠覆率需大於 70%，其計算基準及實施均依「高雄市建築基地實施綠化審查辦法」之規定辦理。

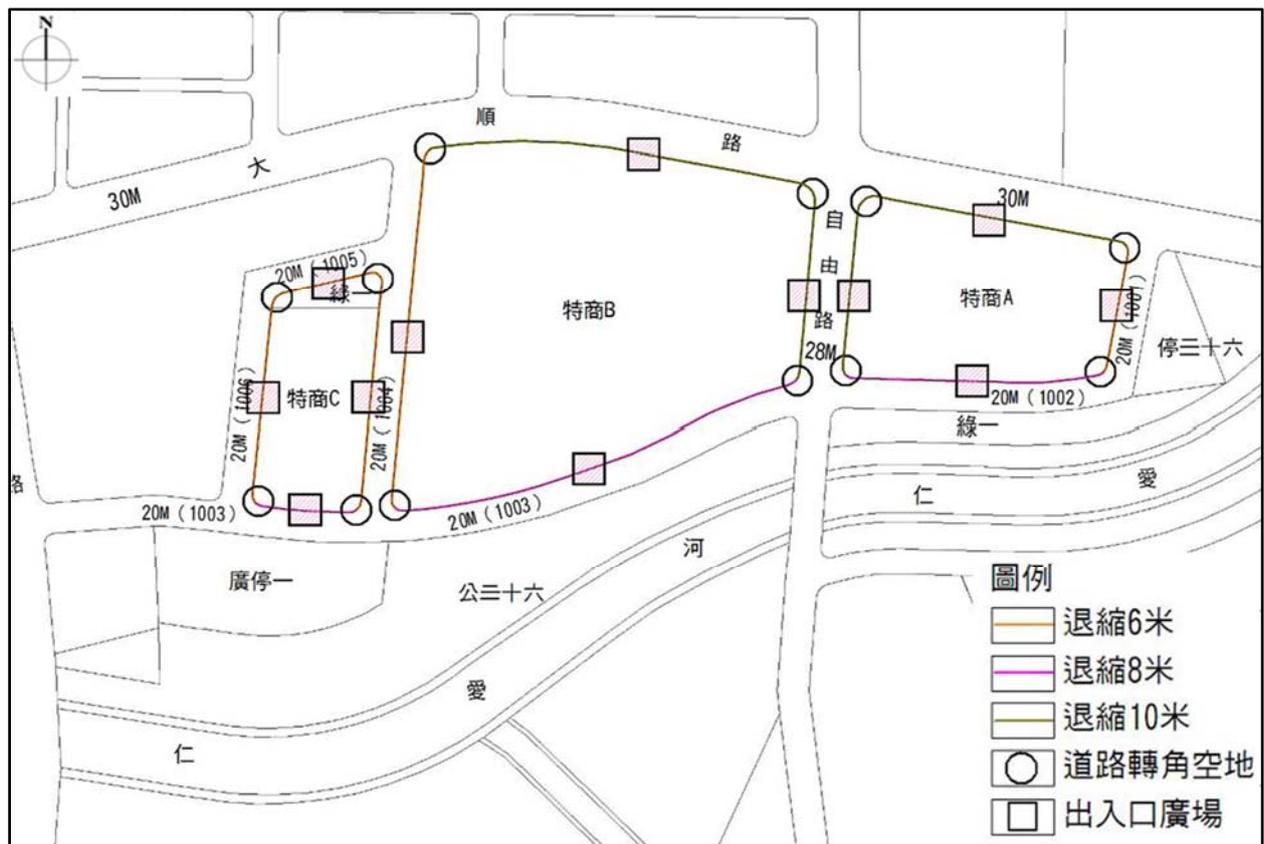


圖2-16 原工10、農20 地區出入廣場區位示意圖

四、人行動線

- (一) 各基地之沿街型開放空間與該基地開發設置之其他類型開放空間及公共設施之間，應配置可相互連接之人行通道，以共同構成一完整連續之人行活動系統。
- (二) 為銜接捷運或輕軌車站，疏解本區大量活動人口，必要時得採行適當形式，以1001、1002、1003 道路或其他適當通路之沿線空間，與捷運站連通，俾促成人潮快速流通，與捷運站之連通需經相關主管機關之核可。
- (三) 為促成行人跨越包括自由路、大順路及 1001~1006 計畫道路等主要幹道的人行活動之連續，本區內基地經道路主管機關會同相關主管機關同意後得於適當地點及設置行人穿越道、天橋、地下道或其他立體通道。
- (四) 人行通道與穿越道路設施，立體通道及捷運連通等之設置應確保能開放供公眾通行，通路之設計需有明確標示以方便識別，且須符合無障礙環境之需求。

五、公園用地及綠地、廣停1 設置準則

(一) 公園用地及綠地

1. 公園用地及綠地之規劃以朝向建立具環境保育、景觀遊憩、都市防災與生態教育之綠地空間發展為主。
2. 公園用地及綠地原則不設置硬體圍牆，但得以樹籬等適當圍護物界定公園範圍。若因有設置圍牆之必要者，應經本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會同

意後始得設置，且需自基地境界線退縮 4 公尺後設置，沿街退縮空間中應區分為植栽帶、設施帶及人行通道空間，其中設施帶與植栽帶得以重疊使用。

3. 公園用地及綠地所選用的樹種以本土性植物為主，且應設定特定主題，植栽選擇以配合主題挑選。在經費許可下採用容器苗植栽，避免移植大型植栽。覆土層土壤不得選用建築廢棄土，以確保植栽順利成長。
4. 公園用地綠覆率以不得低於 80% 為原則。
5. 公園用地及綠地內選用的鋪面材質以透水性為主，不得使用大量硬底不透水鋪面，減少鋪面行走之不順感。
6. 公園用地內如有地下開挖做為其他使用之區域，其地面層覆土厚度至少應達 1.2 公尺以上，栽植喬木區域需覆土至少 2 公尺以上。
7. 公園用地內建築物之顏色選擇需與綠色基調及周邊建築色調之相融合。
8. 公園用地內應以指標及地圖適當設置明確、簡潔之標示系統、導覽系統、及設施使用說明等。
9. 公園用地及綠地內不得設置任何形式之商業性質招牌廣告物。
10. 公園用地及綠地內及其沿街退縮空間所設置之街道家具其造型與色彩應融合公園主題意象設計。
11. 為創造都市景觀兼顧夜間安全，公園用地及綠地應設置中、低光源之照明設施，於夜間平均照度不得低於六 lux。並需於主要進出動線出入口提高照度至十 lux。燈具選用採用庭園式之造型藝術燈具，不採用道路常用形式燈具。另需注意燈光設計避免影響周邊建築物與植栽生長。
12. 公園用地應設置公共藝術，公共藝術之設置地點、尺寸應不妨礙通行順暢，並與夜間照明配合設計，其主題設定需配合公園主題設計。
13. 公園用地及綠地面臨道路若設有公車站牌，應配合留設公車彎，避免妨礙道路車流順暢。
14. 公園用地及綠地之設施物與構造，宜採用生態綠化與生態工法建構，應儘量減少硬體人造物設置，以自然植栽與休憩空間規劃為主。
15. 公園用地及綠地得被指定於天災發生時成為居民避難的暫居場所，並依高雄市之地區災害防救本區分為以下層級設置相關防災救災設施：
 - (1) 大型防（救）災公園需設置消防車、直升機停機坪、夜間照明設備、飲用水兼救災用之耐震性儲水槽、消防撒水設備、播音系統、防火樹林及公園設置配置圖、避難路線位置之標示及使用說明等。與其配合之防災中心應具有耐震、防火功能並備有自主發電設備、無線電通訊系統及物資倉庫等。
 - (2) 小型防災公園則需設置防火樹林、夜間照明設備、耐震性儲水槽、以及備有自用發電機及無線電通訊系統之地區集會場所兼通訊防災中心。
16. 公園用地內應考量整體景觀設計，設置防洪之滯洪池。

17.公園用地及綠地應配合仁愛河景觀拓寬工程整體規劃，並配合仁愛河之自行車道銜接。

(二) 廣停 1

1. 本條文所訂定之設置準則係專指原工 10、農 20 地區內「廣停 1」用地內所規劃使用之廣場或停車場。
2. 廣停用地之平面做廣場使用，地下做停車場使用，其地面設計應與公園整體規劃考量。
3. 廣停用地之綠覆率不得低於 80%。
4. 廣停用地之植栽選種應考量地區環境條件、配合廣場主題性質，以本土性植栽為主。
5. 廣停用地平面之鋪面設計應配合廣場主題，並妥善連接周邊人行道與道路鋪面。
6. 廣停用地之指標系統應以集中、明確及融入地區風格與廣場主題為主，並配合簡易圖樣設計，創造趣味風格。
7. 廣停用地平面需設置公共藝術，主題需配合廣場使用特性，且需設置公共藝術說明主題牌，搭配週邊環境整體設計。
8. 廣停用地原則不設置圍牆，但得以植栽矮籬或建築物等作廣場範圍之適當界定。
9. 廣停用地之地下停車場出入口之設置區位不得鄰近廣場之主要人行動線。
10. 廣停用地如有設置器械設備之需要時，應避免器械裸露於地面，並應考量其運轉時所產生的影響。器械設備如需設置於地面層時，應與環境整體規劃設計，並設計適當遮蔽物或綠化處理，以降低視覺衝擊。
11. 為創造都市景觀兼顧夜間安全，廣停用地平面上指定留設開放空間應設置中、低光源之照明設施，於夜間平均照度不得低於六 lux，且不得影響周邊使用。
12. 廣停用地不得作為裝卸貨停車空間使用。但得設置供大眾運輸、自行車道、人行道與街道家具設施帶、相關綠美化設施等。
13. 廣停用地面臨道路若設有大眾運輸站牌，應配合劃設公車彎或槽化設計，避免妨礙道路車流順暢。若因有遮陽需要者得經本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會同意設置具造型設計之遮棚。
14. 廣停用地得兼具都市防災避難機能，配合公園用地之防災規劃，於適當區位設置防災設備儲放空間與廣播設備，以應緊急情況使用。並得以劃設直昇機臨時停機坪，配合立體三度空間救難使用。
15. 廣停用地之空間設計考慮所在區位之特殊性並為提高使用率，在相關法規允許下，並得本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會同意後，與其相鄰或相接之大型商業開發及公園用地等公共場所，得設置相連通之地上或地下通道。
16. 廣停用地之應建，須經地區民眾參與程序，並將其紀錄併案提送本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議時參考。

17.廣停用地應於地下化使用之電梯內、樓梯間、停車空間等設置安全監視系統，並與地區性警察、消防系統連線，以確保安全與救災之功能。

六、附屬設施

- (一) 原工 10、農 20 地區內之建築設備通風口、廢氣排出口及其他地面設施等，對景觀會造成影響的部份，應在景觀之整體規劃考量下，予以美化或綠化。
- (二) 原工 10、農 20 地區內建築物之附屬設備或形體對立面造型會造成影響的部份，應在景觀的整體規劃考量下，予以適當配置，並不得妨礙緊急逃生及救難處理。
- (三) 每一宗開發基地應自行集中處理垃圾，垃圾儲存空間應至少一處並應足數處理需要，其位置應與服務動線相結合。
- (四) 申請建築基地面積達一千平方公尺以上，其垃圾設置標準需符合內政部綠建築之規定標準申設。
- (五) 每一宗開發基地應整體規劃建築物，開發空間、人行道、車道及景觀區點等之夜間照明設施。照明設施之設置須顧及有效節約能源。
- (六) 本開發案應遵循內政部所頒佈之「綠建築」指標，作為設計原則。以人類的健康、舒適為基礎，追求與地球環境共生共榮及人類生活環境永續發展為目標。
- (七) 各開發基地之建築物及開放空間，為美化建築物與環境而設置公共藝術品時，依「文化藝術獎助條例」規定辦理。

柒、博愛路沿線地區

一、導言

- (一) 博愛路為高雄市區主要的南北向道路，在都市發展上得以作為全市性之景觀軸線。配合捷運紅線的興建，進行博愛路沿線道路與人行道的改造工程。為延續公領域空間之改造，應再進一步擬定沿線私領域建築及其介面空間新建或改造處理之都市設計管制基準，以形塑沿線景觀整體意象，創造優質之都市空間品質。
- (二) 本管制區內任何申請建築執照、雜項執照之工程，依本地區細部計畫土地使用分區管制要點規定應送都市設計審議。

二、管制範圍（詳如圖 2-17 所示）

- (一) 臨接博愛路兩側建築線基地（除原農 16 地區與體育場用地（體 1）外）。
- (二) 捷運及輕軌場站、出入口及其聯合開發地區。

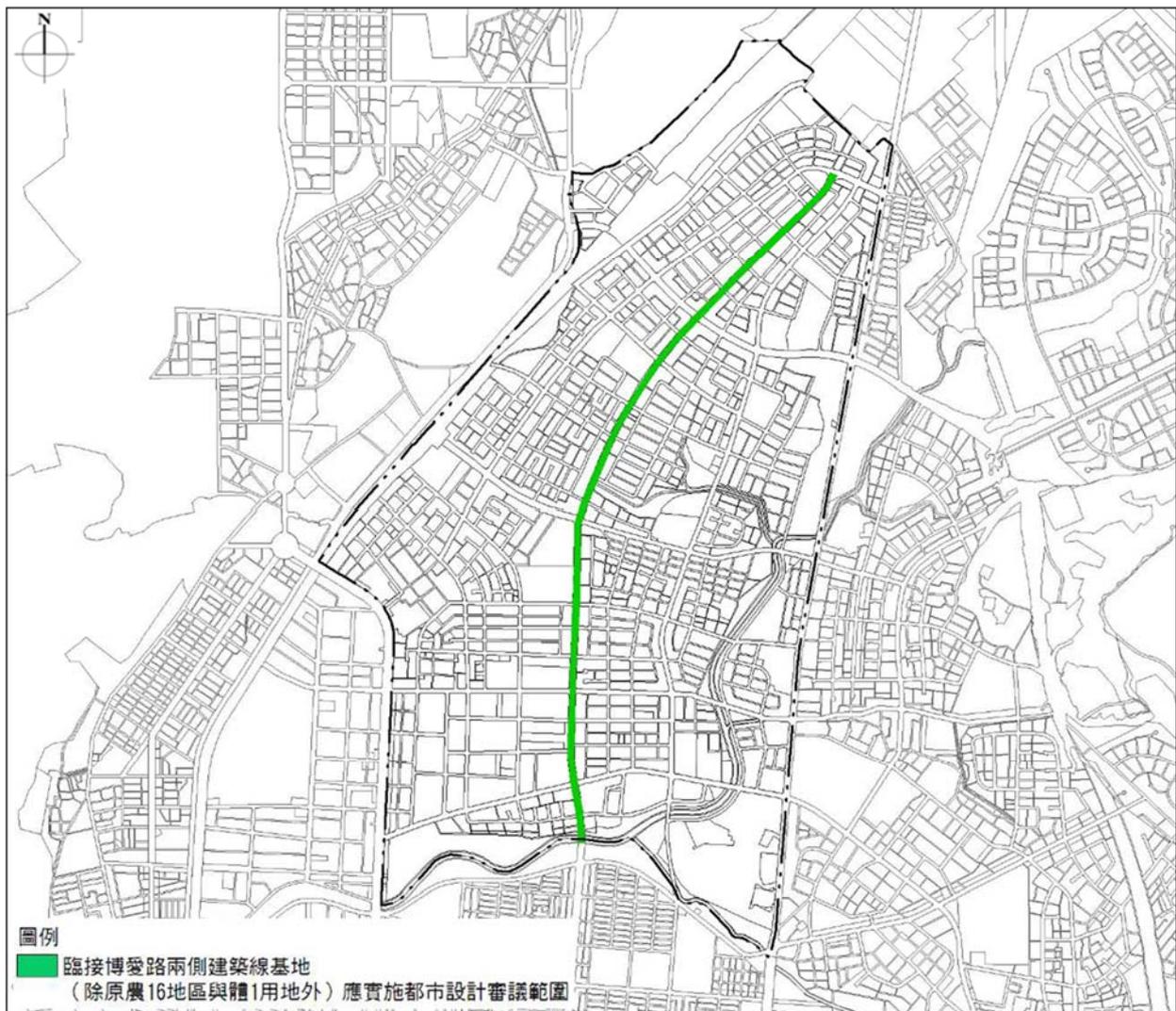


圖2-17 博愛路沿線地區都市設計管制範圍分布位置示意圖

三、附屬設施整體構想

- (一) 國際級景觀大道：博愛路為高雄市的主要幹道，在 2009 世運會期間更扮演了聖火傳遞路線角色。透過沿線建築外觀與風貌改善，並配合博愛世運大道以及捷運工程的興建，將博愛路塑造成為如香榭大道般國際大道。
- (二) 串聯式都市緞帶：中山路與博愛路為重要市區幹道，更是都市版圖骨幹，可串聯高雄市其他主要的藍帶、綠帶。因此在都市發展與政策上，皆以發展與博愛路成為高雄市之景觀軸線。
- (三) 便捷化交通動脈：博愛路為高雄市重要的交通幹道，未來高雄捷運紅線通車後，將分擔沿線交通旅次，且透過捷運場站興設將變更沿線路型，透過都市設計手法，改造沿線行車空間與停車空間、以及兩側建築景觀，減少交通衝突，將提供用路者、公車使用者一嶄新視覺觀感。

四、建築物設計

- (一) 建築物附屬設施：建築物附設之各種停車空間、通風口、冷卻塔、空調、視訊、機械、給水、遮陽、雨庇、造型裝飾物等設施，或配合整體建築物造型作設計，

或以遮蔽物美化，以維都市都市景觀。並於都審送審時或建照送審圖中詳細標示其設置位置與繪製相關景觀遮蔽物圖說。

(二) 照明計畫

1. 建物照明計畫應配合建築物整體造型、風格及廣告招牌作整體設計。
2. 本區內商業區用地之騎樓人行空間維持夜間基本照明，以不造成光害與眩光為原則，並鼓勵利用騎樓或立面櫥窗兼作人行空間之夜間照明。捷運場站及出入口周邊需設置供行人使用之夜間照明或立面櫥窗燈。
3. 本區內住宅區用地內照明以夜間人行空間活動使用及粧點使用為目的。但不得設置聚焦投射及閃爍式之照明器具，以避免造成光害或眩光。

五、開放空間設計

(一) 退縮地開放空間：退縮地開放空間原則應與公有人行道共構設計或配合已完成之公有人行道部份整合設計。

(二) 圍牆：公有建築物原則以不設置圍牆為原則，但可以綠籬等方式設置。其餘建築物之圍牆設置以視覺穿透或局部透空為原則。

六、交通系統設計

(一) 有關騎樓設計之相關規定，遵照「建築技術規則」及「高雄市建築管理自治條例」等規定辦理，有關與鄰地高程現況及順平衡接方式須圖示說明。

(二) 人車動線與交通衝突點

1. 建築基地主要車道出入口應配合博愛世運大道人行道工程及原有人行道設計。原則基地二側以上臨接道路之建築基地，其車道出入口原則設置於非博愛路之道路上。
2. 基地內汽機車動線，與公有人行空間交會介面處，應留設緩衝距離、設置車阻，進出口鋪面應變化設計，並加裝警示裝置，以提醒行人注意，提高安全性。

(三) 停車與卸貨空間

1. 博愛路沿線兩側之停車與卸貨空間設計，配合現有博愛世運大道工程規劃設計與現有人行道設計內容規定。
2. 本管制區之機車位及自行車位合併檢討設置數量，依本市開放空間預審小組決議之機車設置標準附設。自行車位規格同機車位，透天案無須附設本類停車位。

七、廣告招牌：本管制區內嚴禁設置任何 T 壩 (T-Bar) 型式之大型廣告物。

八、植栽景觀設計

(一) 建築基地之綠化植栽規定依照建築技術規則建築設計施工編第十七章綠建築第二節建築基地綠化相關條文辦理。

(二) 透天類型建築物以每戶種植一棵喬木為原則，採總量管制自由配置，惟基地無法種植喬木者，得改以立面或屋頂綠化方式辦理；立面作綠化者，其花台設計或盆栽使用應加強固定，並設計截水設施。

(三) 喬木樹種宜與現有行道樹種相同或相容。

九、文教歷史資源或具歷史紀念意義之建物

- (一) 建築物附屬設施得經本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議後設置，且不得破壞原有建物風貌。
- (二) 文教、歷史或具有歷史意義之建物，其改建與增建時應納入都市設計審議，其設計應以符合原有建物風貌為主，並於送審時檢附圖說。
- (三) 於建築立面作綠化者，以不影響原有建物風貌為原則。

十、捷運及輕軌場（廠）站、出入口及其聯合開發地區：依照「高雄市捷運場（廠）站都市設計規範」及相關規定辦理。

十一、公共工程設計

- (一) 道路及橋樑屬長久性構造物，故應採構造物藝術化、美觀化方式處理。重要道路交叉口部份路段，橋體下方及隔音牆外側均應加強美綠化效果。
- (二) 景觀橋照明方式以投射燈方式處理時，應考量避免投射燈產生眩光，影響行車安全。

十二、附則

- (一) 送本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議之新建個案，經本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會決議者，須於基地或建築物上適當位置設置該案開發者及設計人名稱，以確保基地開發設計品質。
- (二) 都市設計如有益於都市景觀、建築藝術者，經本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議同意，得不適用本基準全部或一部分之規定。為促進本地區之生活環境，本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會得隨時修正本都市設計基準。有關凹子底地區都市設計管制範圍請參見圖 2-18。

十三、都市設計簡化授權規定

為強化都市設計審議功能並縮審議時程，審議作業依「高雄市都市設計審議作業程序簡化規定」及「高雄市都市設計審議授權範圍規定」辦理。

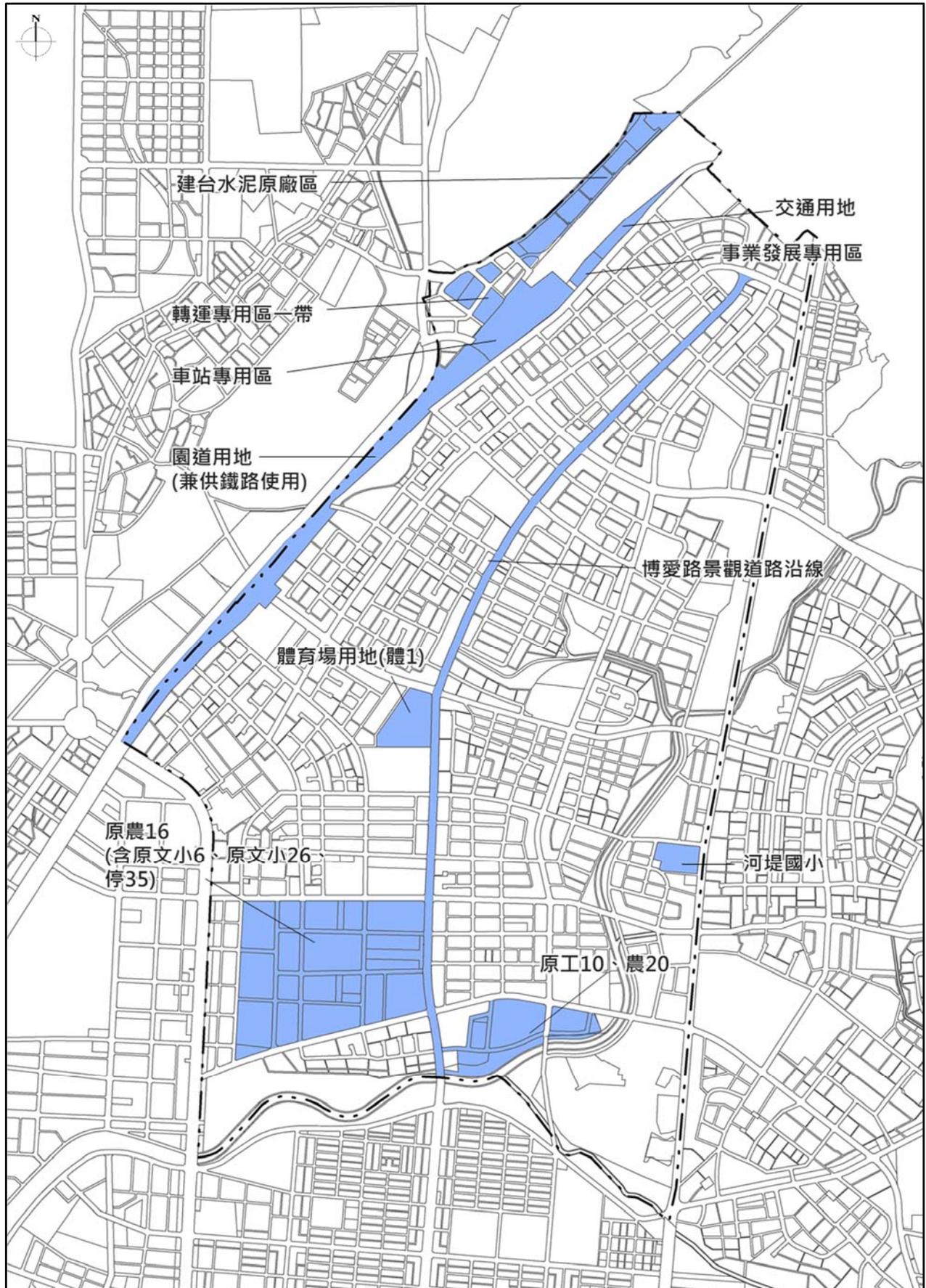


圖2-18 四子底地區都市設計管制範圍分布位置示意圖

捌、建台水泥原廠區

一、導言

- (一) 為使本區未來之建設能配合日趨提高之生活水準、創造舒適宜人之都市環境、增進土地利用價值、確保環境生態永續發展、並配合重大建設計畫，對本區之建築設計、景觀設計、活動系統及廣告招牌設置等事項，特擬定都市設計基準予以管制，期能確切掌握本計畫區之計畫精神及提昇審議效益。
- (二) 本計畫區內任何土地（含公共設施）及建築物之開發、建造時，除應符合土地使用分區管制要點之各項規定外，需先送高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會（以下簡稱都設會）審查通過後，始可申請建築。
- (三) 有關都市設計審議作業規範、簡化規定、授權規定、變更及相關申請流程等事項，應依照現行都市設計審議規範及都設會之相關規定與決議事項辦理。

二、退縮地與開放空間系統設計規定

為配合左營新站的整體景觀與門戶意象，本計畫區計畫道路之植栽種類，應配合車站專用區做整體規劃，並依循下列原則辦理：

(一) 退縮地人行及自行車動線系統

1. 基地退縮 6 公尺及 8 公尺建築至少設置 2.5 公尺以上人行及自行車混合使用車道。
2. 基地退縮 10 公尺建築至少設置 6 公尺以上人行及自行車混合使用車道。
3. 北側綠地用地鄰接特定住宅專用區部分至少設置設置 2.5 公尺以上人行及自行車混合使用車道，並考量生態廊道之連通性，採用架高式木棧道形式進行設計。
4. 上述退縮建築部分需與其他類型開放空間及公共設施之間配置可相互連接之人行及自行車通道，以共同構成一完整連續之人行動線系統。

(二) 退縮地植栽系統：臨接 12 公尺計畫道路退縮地兩側喬木植栽時，除車道及出入口外，應採透水鋪面或綠化方式辦理並植栽高大喬木一株形成林蔭大道，其米高徑應大於 6 公分以上，或樹高以 3 公尺以上為原則，樹冠自然展開達 1.5 公尺以上之容器苗，建議以台灣原生植物為主要選擇樹種。

(三) 建築基地之法定空地植栽系統：本計畫區內建築基地之法定空地應配合公共開放空間留設，該空地應栽植喬木。

(四) 退縮地其他規定：退縮地範圍內主要針對人行步道、公有人行道共構、景觀、植栽方式、鋪面材質、色調等配合半屏山公園及周邊景觀，以營造和諧之視覺效果提出準則，如表 2-2 所示。本區退縮地設計需標示各部份高程，鋪面顏色、材質及各植栽樹種名稱。

(五) 為有效控制及營造本區平坦順暢人行步道系統，相關提送審議圖文需確實標示有關部份之施工完成面高程，確實與鄰地高程差銜接，並明確標示處理方式，併納入建管查驗及違章查處重要項目。

表2-2 退縮地其他規定說明表

項目	設計準則
人行步道設計	應保持其完整淨寬及與左右鄰地步道之延續性，地面無階梯或阻礙人行之凹凸物，鋪面應平整、防滑及耐壓（ $210\text{kg}/\text{cm}^2$ ），且應能與鄰地形成整體感且平順銜接（不得有明顯高差）。
公有人行道共構	退縮人行步道得與原公有人行道於鋪面、植栽部份整體考量、設計，原公有人行道機能應予保留。例如：地下管線、植栽、路燈、電話亭、站牌...等。
景觀性元素	除人行道外，得於退縮範圍內設置景觀性元素。（如燈具、座椅、花台、雕塑、店招...。）
植栽	<p>1.退縮喬木植栽時，樹徑應大於6公分。</p> <p>2.喬木植栽之處理方式：</p> <p>（1）植栽穴應以長型植栽帶設置以增加透水及排水為原則，並應設置導根板避免板根破壞鋪面。</p> <p>（2）樹穴：外緣應設置緣石，緣石之尺寸為15公分（寬度）x15公分（深度）以上，如圖2-19所示，以灰色系燒面材質為主，樹穴如側臨人行步道鋪面時應與人行步道鋪面平整。</p>
鋪面材質及色調	全區退縮地鋪面以同一街廓採同一材質及色系為原則，退縮地人行步道未構築地下室部份之鋪面，以採用灰色系之透水性高壓混凝土磚、陶磚或花崗岩以乾砌密接方式施築為原則。

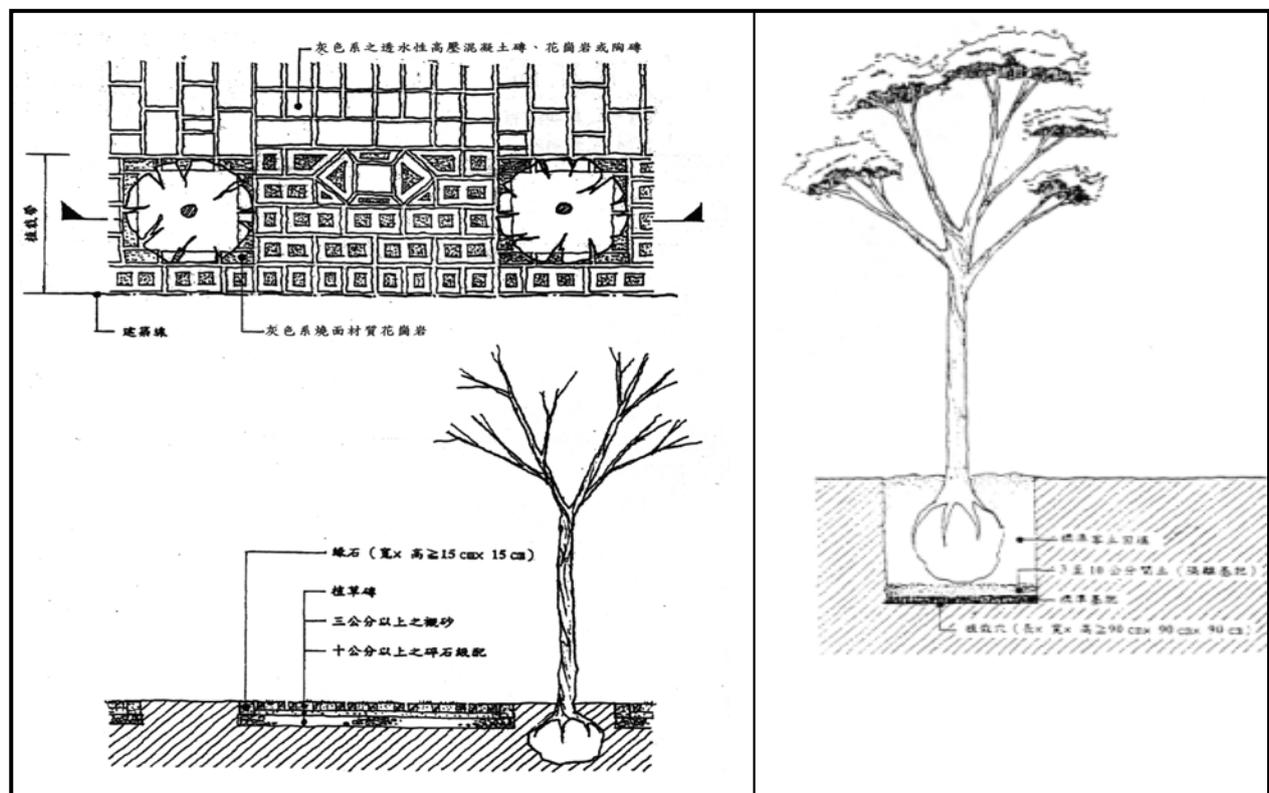


圖2-19 植栽穴緣石鋪築及側臨人行步道鋪面鋪築示意圖

三、開放空間系統設計原則

- (一) 半屏山開放空間：為呈現半屏山自然公園的生態特色，此段自然公園入口處應強化生態自然特色，避免大型硬鋪面廣場，並強調生態多樣性。現有的水渠埤塘應儘量加以保留，並作為未來主要開放空間及步道串連系統。
- (二) 主要綠化道路：為強化主要綠化道路的林蔭綠化效果，應強化林蔭及複層植栽效果。
- (三) 綠帶：建立綠帶與半屏山綠帶的開放空間串連效果，並提供舒適的步道系統連結。
- (四) 主要街巷綠化系統：運用人行道及退縮地，加強綠化人行空間的連續性。
- (五) 廣場用地（兼供道路使用）：計畫區內廣場用地（兼供道路使用）應作為提供消防車或其他救災車輛出入與迴轉半徑，禁止設立任何公用設備，且不得設置圍牆及任何障礙物，並應與周邊道路用地與建築退縮之人行道、人行步道及自行車道相連繫。

四、建築物外表材質與色彩

為塑造本特定區獨特之景觀風貌，區內建築物之面材與色彩應創造整體環境意象，其處理準則如下：

- (一) 本區之建築物，為塑造本特定區之特殊風格，其外牆之顏色應與鄰近之山景水色等整體自然環境相互協調。
- (二) 建築物高度7層以上部分，應避免光害材質之使用。

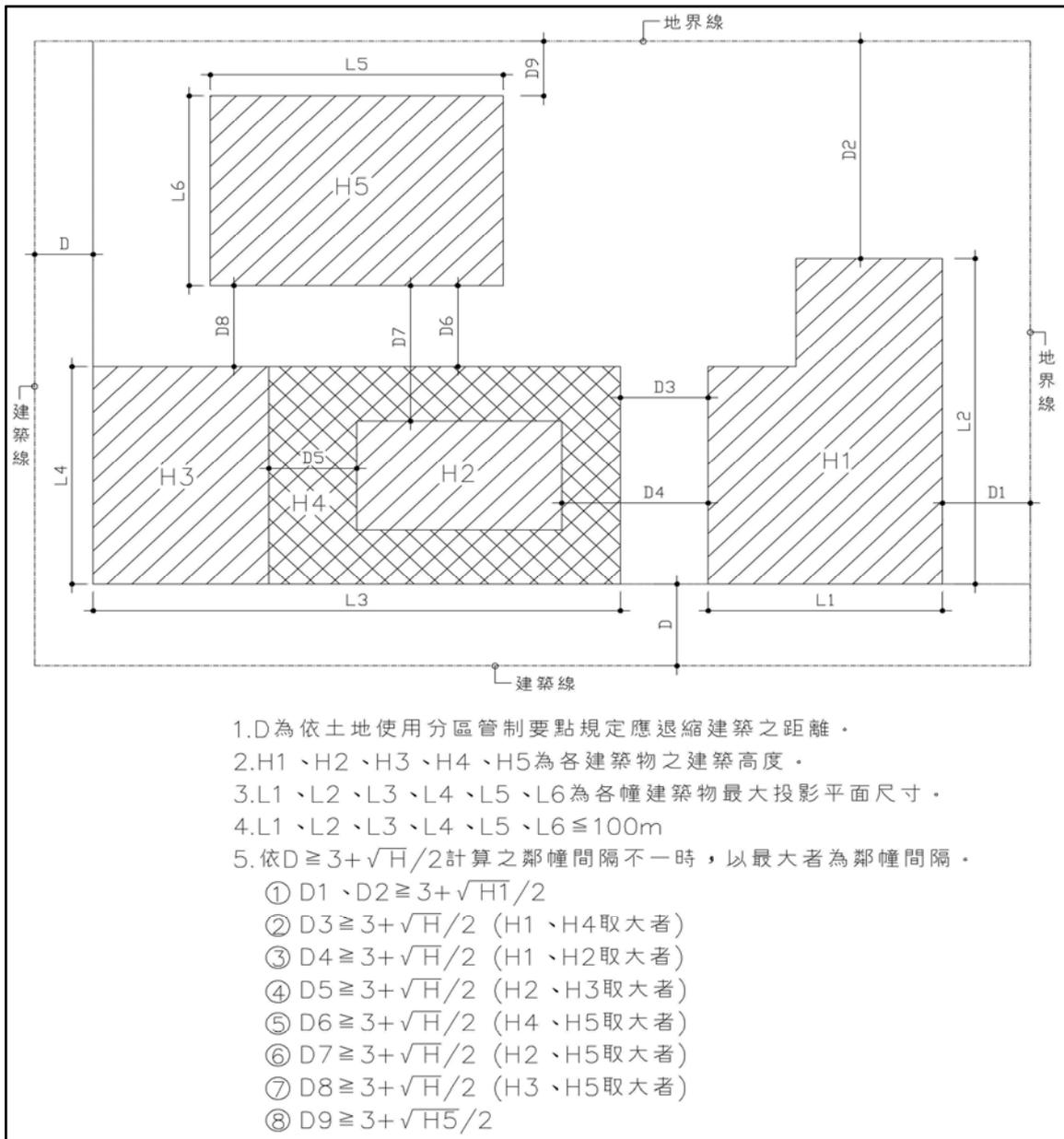
五、建築物與地界線之退縮距離及鄰幢間隔規定

為維護日照、通風、採光及景觀等環境權，有關本區建築物與地界線之退縮距離及鄰幢間隔應以建築物鄰地界線（鄰建築線部分除外）退縮及鄰幢間隔（D）計算如下：

$$D=3+\sqrt{h}/2$$

h=建築物高度

單幢建築物所衍生非共同出入口之多棟建築物，其棟與棟之距離仍應受上開鄰幢間隔之限制。



六、圍牆及垃圾儲存空間

- (一) 圍牆：計畫區退縮地範圍內及道路用地邊界不得設置任何形式圍牆。
- (二) 垃圾分類儲存空間：商業建築建築物樓層達 10 層以上者，應留設垃圾分類儲存空間，垃圾分類儲存空間面積= $\sqrt{\text{總樓地板面積}/8}$ ，且不得小於 10 平方公尺，並留設適當之服務動線，並應予美化。

七、基地綠化與保水

- (一) 建築基地綠化：本區建築基地留設之空地應予以綠化，且其綠覆率應達 75%以上，綠地應達 80%以上，有關綠覆率之計算依「高雄市建築基地實施綠化審查辦法」及都設會相關決議事項辦理。
- (二) 基地保水：本區建築基地地下室開挖率須小於 60%。

八、街道傢俱

退縮地自建築線起 2 公尺範圍內得為街道傢俱設施帶，有關美化都市景觀、提供人行使用或維持建築物機能的街道傢俱及設施物應整體設置於街道傢俱設施帶範圍。允許於街道傢俱帶上設施設置之街道傢俱及設施物包括：

- (一) 植穴、花壇、座椅、人孔蓋、垃圾桶、照明燈具、及其他公共使用之街道傢俱及設施物等，並應整體規劃設計。
- (二) 電力設備、電信箱、公共電話亭、公用電訊設施、消防栓及其他供公眾使用之電力、電信及消防設備，惟其高度不得超過 2 公尺，設施物外部應加以美化綠化。
- (三) 街道傢俱與設施之設置，應配合整體環境景觀及步行功能整體設計。且不得妨礙人行動線之連續及緊急救護之通行。

九、綠建築規範

區內建築物之規劃設計，應於本府核發使用執照前取得候選綠建築證書，且至少應符合五項綠建築指標，包括二項必要指標（日常節能與水資源）及二項選項指標。

十、附則

- (一) 建築設計如有益於都市景觀、建築藝術者，經都設會之審查同意，得不適用本設計基準全部或一部分之規定。
- (二) 為本區環境之有效管理，本設計基準內容，得於不違反本區整體規劃原則下，經都設會決議，修正或補充之。

玖、部分文小 26 地區

- 一、為本計畫交通用地將納入都市設計審議範圍，訂定以下都市設計基準，其餘未規定之事項，依本計畫所屬細部計畫區計畫書之規定辦理，且建築物開發須經高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會（以下簡稱都設會）核可後始得發照建築。

二、鼓勵低碳運輸原則：

(一) 設置人行步道及自行車道系統

為鼓勵低碳運輸及大眾運輸導向發展型態，應於本計畫區內設置人行步道及自行車道系統，其動線佈設應以安全、無障礙與連續性為原則，並結合綠帶營造舒適的步行及騎行環境。

(二) 輕軌及公車系統共構接駁設計

基地開發應考量與輕軌設施及公車系統等大眾運輸工具之共構接駁設計，並充分考量重要大眾運輸節點所需之活動廣場及人行空間配置。

三、都市防災設計原則：

(一) 建置防災系統

開發基地應配合周邊公共疏散空間，考量緊急避難空間與消防設施之設置，建立明確的逃生指標系統，並於適當區位設置防災設備儲放空間與廣播設備，以應緊急情況使用。

(二) 指認街角廣場為防災空間

本計畫街角廣場應指認為防災空間並做整體規劃設計，除提供轉角緩衝之功能，應增加綠美化，使臨街之人行步道有較好的綠蔭品質，以提升都市景觀品質及增設防災避難空間，詳圖 2-20 所示。

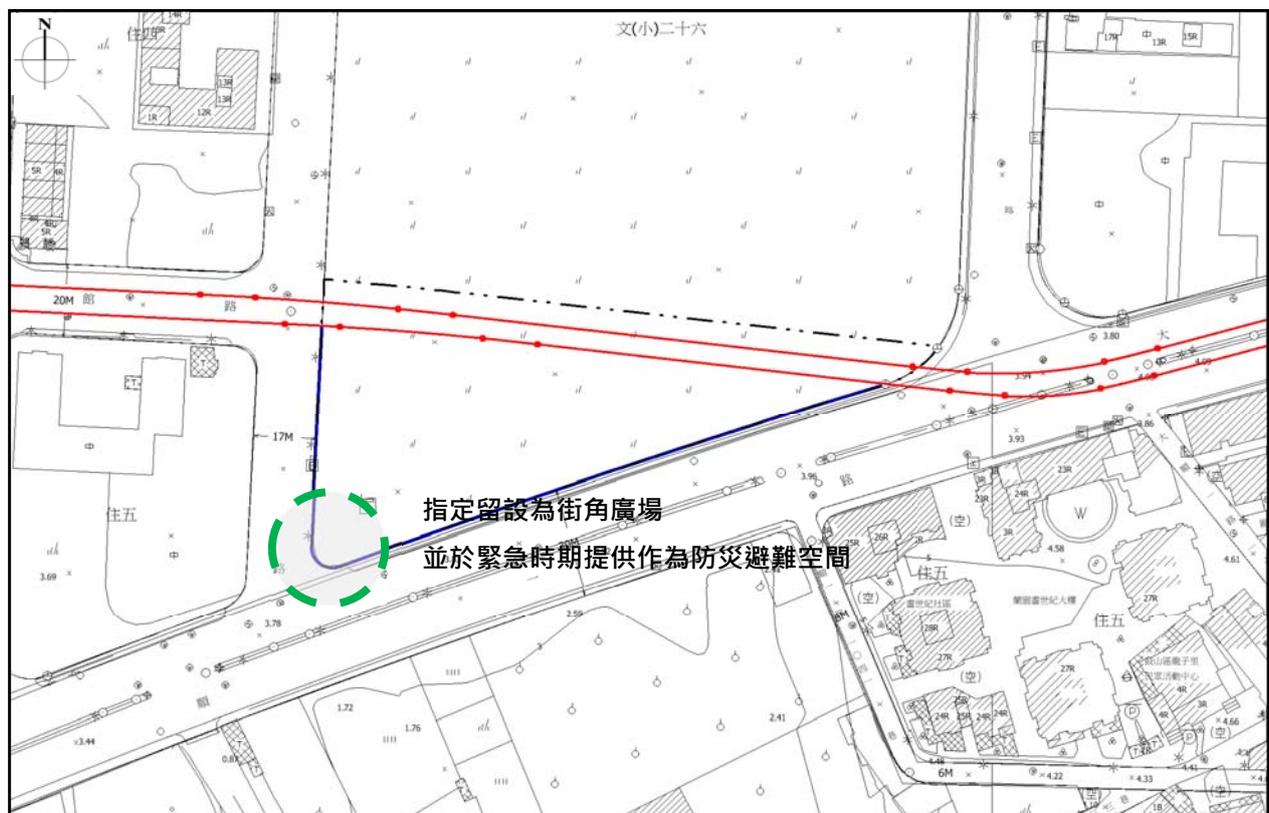


圖2-20 街角廣場防災空間指認位置示意圖

(三) 留設防災動線

本計畫建築圍塑之中庭或開放空間應留設 2 處以上之緊急逃生出入口，並考量緊急救災時，消防及救災車輛可停靠使用之空間，並應考慮防災與緊急救護通行之需求，法定空地與帶狀式開放空間及人行道之間應直接連通，若無法接壤則應設置通路連通供行人使用。

四、本計畫停車需求應以內化為原則，且須經都設會審查通過，停車空間留設標準如下：

停車位數留設標準，原則為樓地板面積每 100 平方公尺設置一部停車空間。惟提出交通衝擊分析及以大眾運輸系統為主之改善策略者，經都設會審議同意後，得不受前述規定之限制。

五、建築設計如有益於都市景觀，建築藝術者，經都設會審議通過，得不適用本設計基準全部或一部分之規定。

六、為使計畫區環境有效管理，本設計基準內容得經都設會決議修正或補充之。