

附錄三 高雄市原都市計畫區（三民區部分）細部計畫（第三次通盤檢討）（第二階段）案都市設計基準

壹、總論

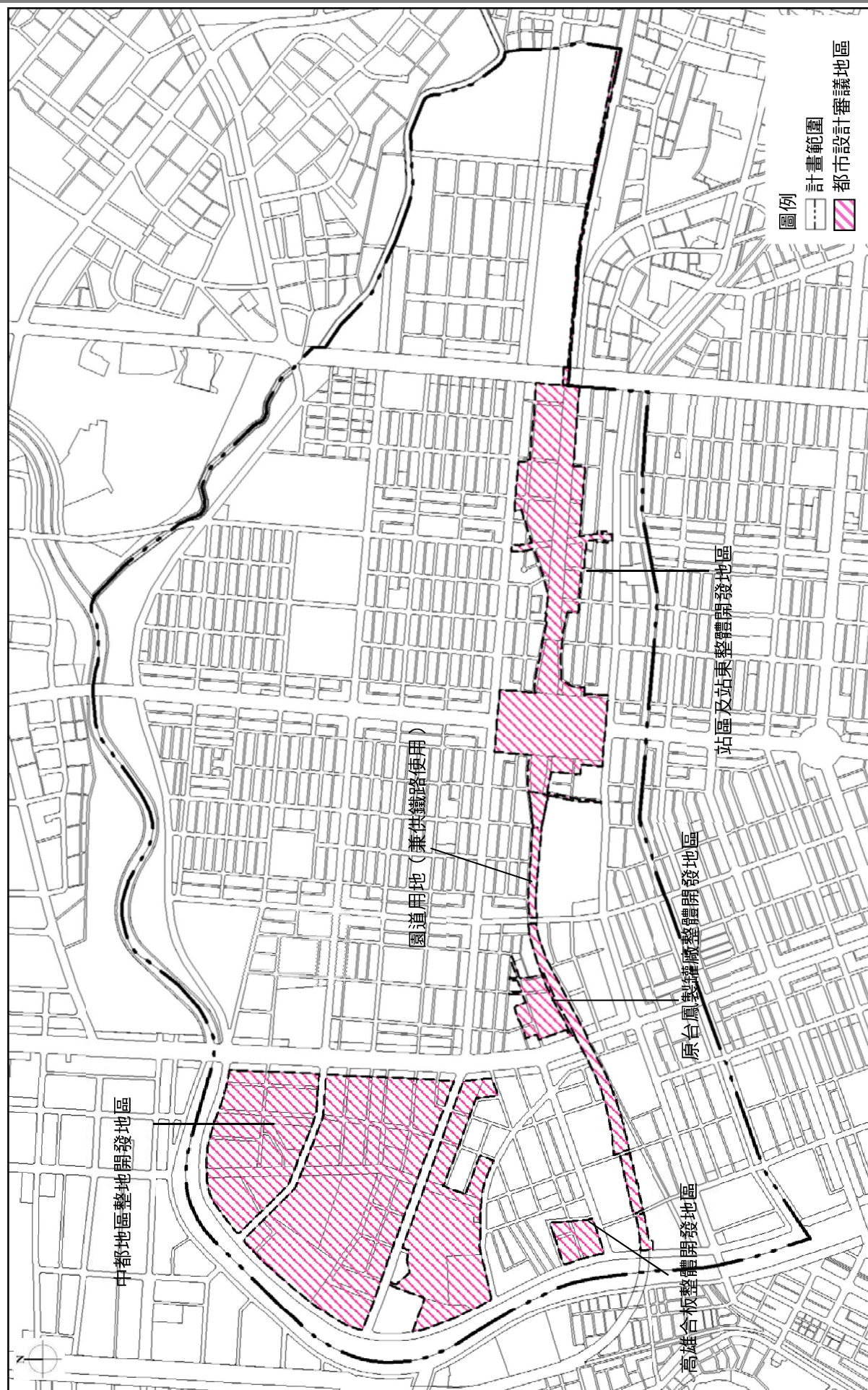
一、依據「都市計畫法高雄市施行細則」第 3 條，為創造本計畫區良好之都市景觀，將本計畫區內以下地區劃定為都市設計審議地區（詳附圖 3-1、附圖 3-2 所示），範圍內建築基地之建造執照、雜項執照之申請案，除應符合該都市計畫及建築管理法令規定外，尚須符合本基準之規定，並送高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會（以下簡稱都設會）審議通過後，始可申請建築。

- （一）原台鳳製罐廠整體開發地區。
- （二）高雄合板整體開發地區。
- （三）興亞鋼鐵整體開發地區。
- （四）中都地區整體開發地區。
- （五）園道用地（兼供鐵路使用）。
- （六）站區及站東整體開發地區。
- （七）園道用地（兼供鐵路使用）沿線地區。

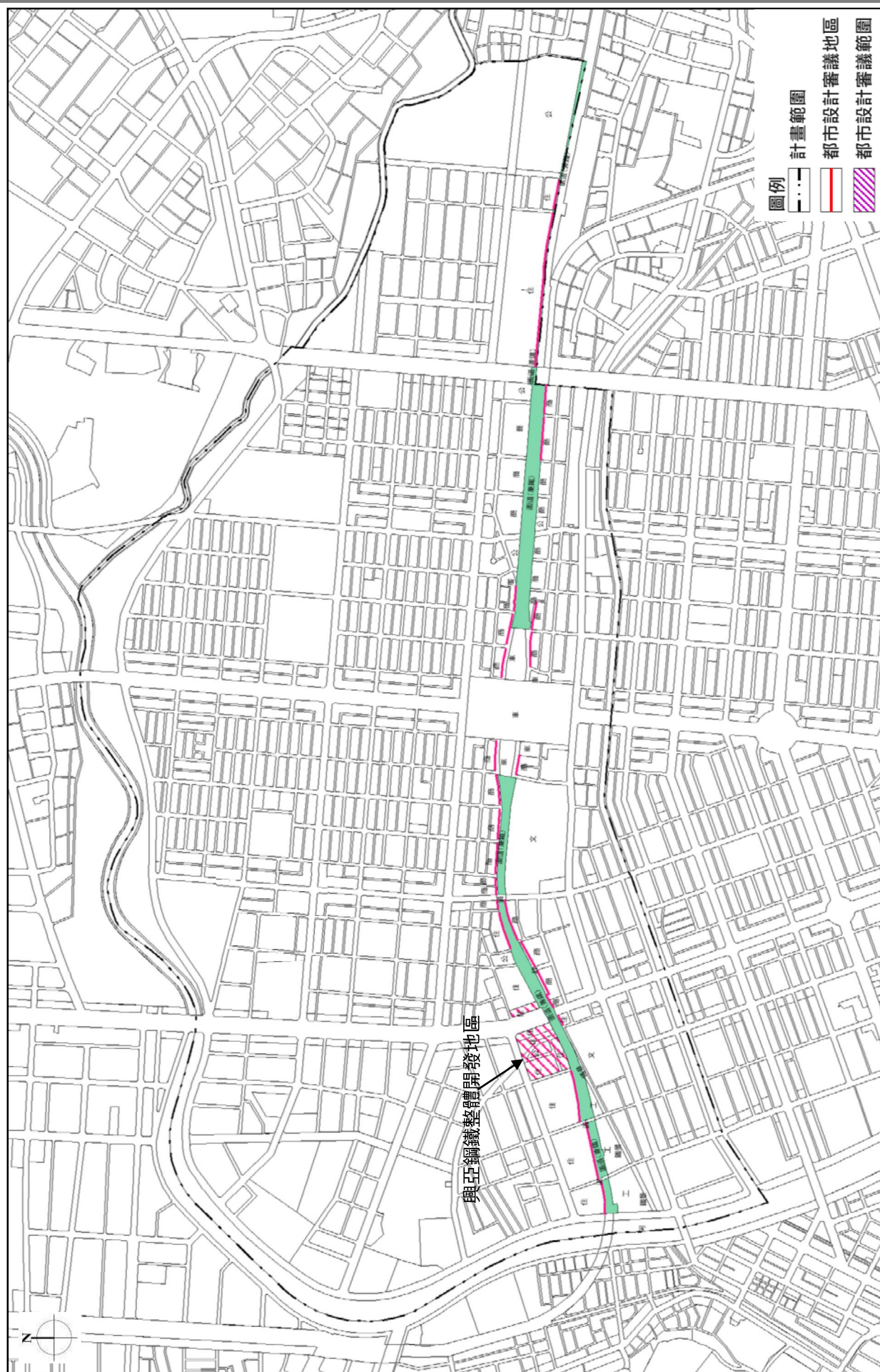
二、有關都市設計審議作業程序、簡化規定、授權規定、變更設計及相關審議事項等，應依照現行都市設計審議規範及都設會之相關規定與決議事項辦理。

三、其他補充事項：

- （一）建築基地條件特殊者或申請案有益於都市景觀、建築藝術者或具環境公益性，經都設會審議同意，得不適用本基準全部或一部分之規定。
- （二）為促進本地區之有效管理，本設計基準內容得經都設會決議修正或補充之。



附圖 3-1 實施都市設計審議地區區位示意圖（一）



附圖 3-2 實施都市設計審議地區區位示意圖（二）

貳、高雄合板整體開發地區

一、劃定為都市設計審議地區之開發建築，在規劃設計時需依循下列原則：

- （一）依「建築技術規則建築設計施工篇」「第十五章實施都市計畫地區建築基地綜合設計」規定留設之開放空間不得設置有礙公共使用之障礙物。
- （二）建築基地主要道路出入口應配合面前道路整體設計。
- （三）建築基地不分規模應予綠化，綠覆率不得小於 80%，其檢討計算依「建築基地綠化設計技術規範」辦理。
- （四）建築物附設之空調、視訊、機械、水塔、遮陽、雨庇、造型裝飾物等設施物，應自牆面線或簷口退縮設置，或配合整體建築物造型作設計，或以遮蔽物美化，以維都市景觀；建築物窗戶及地面層出入口設置，如需遮蔽及庇雨設施，應於設計時配合建物造型整體設計。上述設施物應於送審圖件中詳細標示設置位置與繪製相關景觀遮蔽物圖說。
- （五）建築物之設計應考慮廣告物、標誌、招牌、霓虹閃光及照明設施，於設計時配合建物造型整體設計。

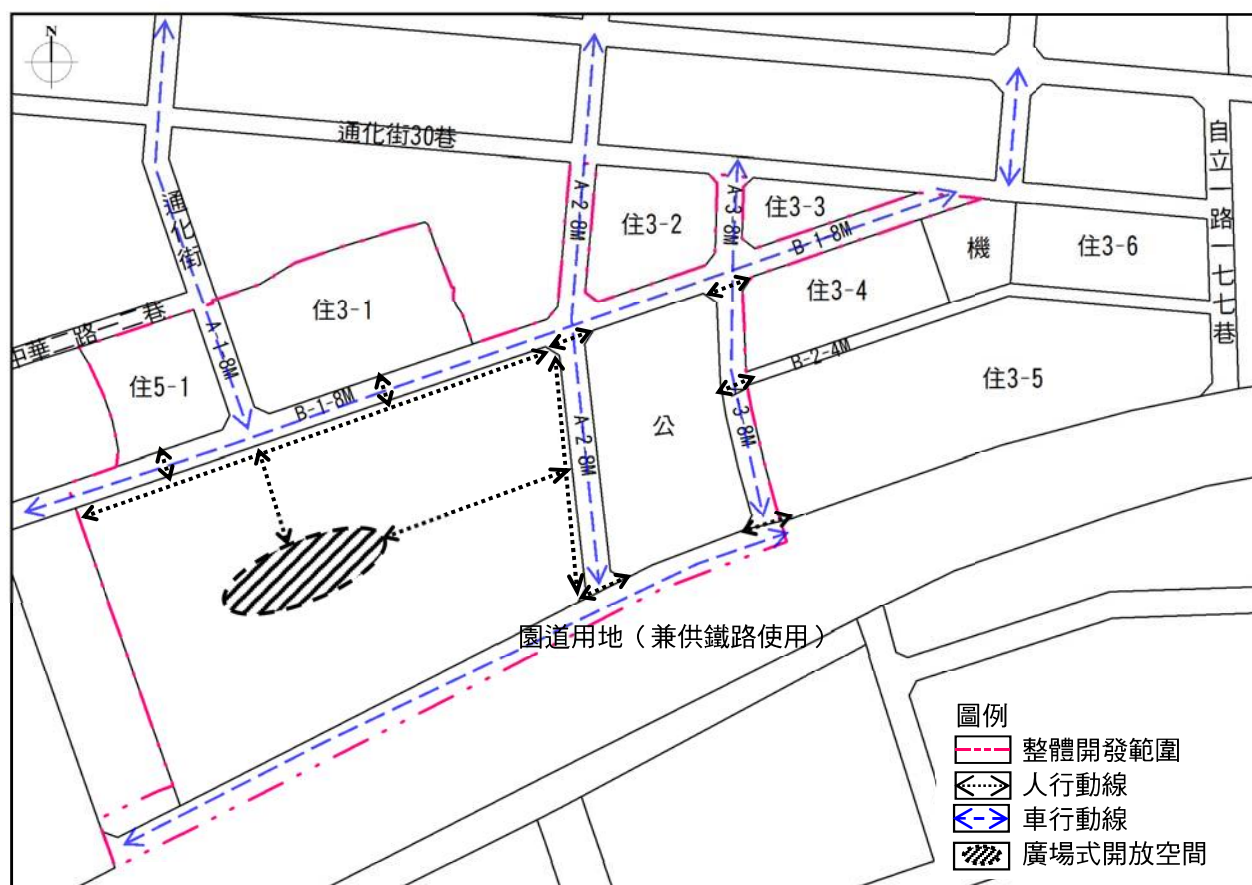
二、公園、兒童遊樂場等開放空間可興建必要附屬設施，並作鋪面或照明等設計，以提高開放空間利用價值。

參、原台鳳製罐廠整體開發區

一、本地區內公園西側「住 5-2」街廓應集中留設開放空間並作整體規劃設計，其餘住宅區則鼓勵儘量以完整街廓方式整體開發。

二、道路及停車空間：

- （一）車行動線：以 B-1-8M、A-1-8M、A-2-8M 及 A-3-8M 等 8 公尺計畫道路及園道用地（兼供鐵路使用）為主（詳附圖 3-3）。
- （二）車行道路燈以高明度、高光源為主。
- （三）公園內得設置機踏車停車空間，並應加以綠美化。
- （四）建築基地之汽車出入口，除基地條件限制，不得設置於下列道路及場所：
 - 1. 自道路交叉截角線、人行穿越道距離 5 公尺範圍內。
 - 2. 丁字路及其他有礙公共安全及公共交通之道路或場所。
- （五）建築物附設停車空間依據「建築技術規則」建築設計施工篇第五十九條之規定辦理。



附圖 3-3 原台鳳製罐廠整體開發地區動線示意圖

三、景觀造型：

- （一）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。
- （二）廢氣排出口、通風口，應予以美化，並不得面對公園及人行步道設置。
- （三）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。
- （四）供多戶住宅使用之共同出入口，應於地面層設置門廳，其面積不得低於該建物總樓地板面積百分之一，且不得小於三十平方公尺，門廳包括樓梯間及電梯間。

四、建築規模、量體造型與色彩：

- （一）同一街廓或同一地區建築物的色彩表現應柔和且協調，色彩種類可適度提供多樣性的建築變化，使基地的建築物能保持整體感且又不過於單調。
- （二）本地區內公園周邊之建築物，為塑造本地區之風格，其外牆之顏色應與公園整體環境相互協調，以符合環保色彩之材質與公園之開放空間特性互相配合。
- （三）建築物附設之廣告物、號誌、招牌及霓虹閃光應整體設計，形成整體規劃特色，並需符合「高雄市廣告物管理自治條例」之規定；建築基地面積達 500 平方公尺者，應附設屋頂層夜間照明，照明方式以下而上投射式燈具為主。
- （四）住宅活動之照明以設置於地面層為原則，以夜間使用及粧點使用為目的，但不得設置具雷射及閃爍式照明器具。
- （五）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。
- （六）汽車、機車、腳踏車及裝卸貨物等之停車設施應配合建物整體設計。

（七）屋頂水箱、冷卻塔之造型與色彩應考慮配合建築物整體設計為原則。

（八）門窗及陽台以不附加欄柵為原則，但如門窗及陽台附加之欄柵不超出該門、陽台之牆面，且與建築物整體設計，並經本市都設會許可者不在此限。

五、為鼓勵大街廓整體開發，塑造優質住宅品質，並舒緩交通及順暢人行空間，茲訂定「住 5-2」街廓之都市設計規範如下：

（一）建築基地細分規模

本街廓內最小開發基地單元為2,000平方公尺。

（二）開放空間系統

1. 沿街步道式開放空間

本街廓內各開發基地於申請建築時，均應按土地使用管制規定自計畫道路境界線退縮，以留設沿街步道式開放空間，退縮部分得計入法定空地。

2. 廣場式開放空間

（1）除上述沿街步道式開放空間外，本街廓內各開發基地內其餘法定空地應儘量連續並集中留設為廣場式開放空間。

（2）廣場式開放空間應作整體景觀設計，若管理安全無顧慮，宜適度開放供公眾使用或提高通視性。

（3）廣場式開放空間應設計為供鄰里使用之鄰里公園、廣場、兒童遊戲場、步道或其他休憩設施，以提供本地區內居民高品質之休憩環境。

（4）本街廓集中留設之廣場式開放空間，以留設於街廓東側或中央區位為優先考量，其面積應不小於 1,000 平方公尺。

（三）開放空間應予適當植栽綠化。

（四）公共開放空間不得設置任何障礙物，但下列項目經本市都設會許可者不在此限。

1. 露天咖啡座、噴泉、書報亭、賣花亭、海報亭、路燈。

2. 其他經都設會許可之項目。

前項所稱之障礙物不包括無床基之樹木。

（五）開放空間入口須有明顯標示，或以其他設計方式強調入口意象，以加強公眾使用之能見度。

（六）開放空間之鋪面應使用具有透水性、防滑、耐壓、易維護的材質，其鋪面設計應有整體性的規劃，以反映地區的特性與個性。

（七）開放空間的設計應能配合無障礙環境的通行需求。

（八）人行空間

1. 公園、人行步道及開放空間之設計有高程差時，應設置斜坡道，以利通行。

2. 人行步道鋪面須為美觀圖案構成之鋪面人行道，穿越車道時，其鋪面仍應連續，並應說明鋪面顏色及材料。

3. 人行步道路燈以柔和暖色、低光源為原則。

（九）環境保護設施

1. 本街廓內每一宗建築基地應集中收集處理垃圾，其「垃圾分類及儲存空間」應至少 1 處；建築物樓層達 12 層以上者，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。
2. 垃圾分類及儲存空間不得位於建築物主要出入口旁，如位於室內者，其車道之淨高最小為 2.5 公尺。
3. 垃圾分類及儲存空間應有適當之清洗、隔離設施以維護環境衛生，並應配合綠化設施加以美化。

六、防災系統

- （一）本地區之防、救災系統需能將災害減至最低，確實維護區內之安全性。
- （二）本地區內道路 B-1-8M 為第一層級之緊急道路，並形成主要之防火區隔，災害發生後必需儘速保持暢通，嚴禁停放救災所需以外之車輛。
- （三）為因應防救災需求，本地區內公園用地為災害發生後主要防（救）災收容場所，其臨 B-1-8M 與 A-2-8M 計畫道路部分，應留設面積至少 300 平方公尺之出入口用地，供救災車輛與鄰近居民疏散時進出。

七、建築基地不分規模應予綠化，建築基地法定空地之綠覆率不得小於 60%，其檢討計算依「建築基地綠化設計技術規範」辦理。

肆、中都地區整體開發地區

一、為塑造三民區中都地區特有之都市意象，建立多樣化活動之都市環境及舒適宜人的生活空間，並增進當地之土地利用價值，因此訂定都市設計基準，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、中都地區都市設計定位為「文化古蹟、水與綠及地區永續發展」地區，並依下列 4 大設計構想主題進行：

- （一）整合古蹟文化觀光資源：九如路以南以唐榮磚窯廠古蹟為核心，整合保存區、特定商業專用區（以下簡稱特商區）及愛河開放場域，強化古蹟文化的保存與再發展。
- （二）強化生態教育永續發展：九如路以北運用埤塘水域塑造示範性生態永續校園社區，並以開放空間及建築退縮連結生態及文化資源場域。
- （三）形塑愛河河岸都市景觀：運用延續性的生態綠化動線，串連河濱水岸開放空間，利用埤塘水域及特商區開放空間，將愛河綠化延伸至本地區內，並塑造愛河河景住宅意象。
- （四）內惟埤文化園區的延續：以中央 30 米園道主軸，配合未來橋樑建設，接續內惟埤文化園區的活動並配合部分內惟埤文化園區內都市設計構想，塑造強化整體空間品質的延續。

三、開放空間系統設計原則

- （一）河濱開放空間：為呈現愛河的生態特色，此段河濱公園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。公（14）、文小（57）、文中（7）、公

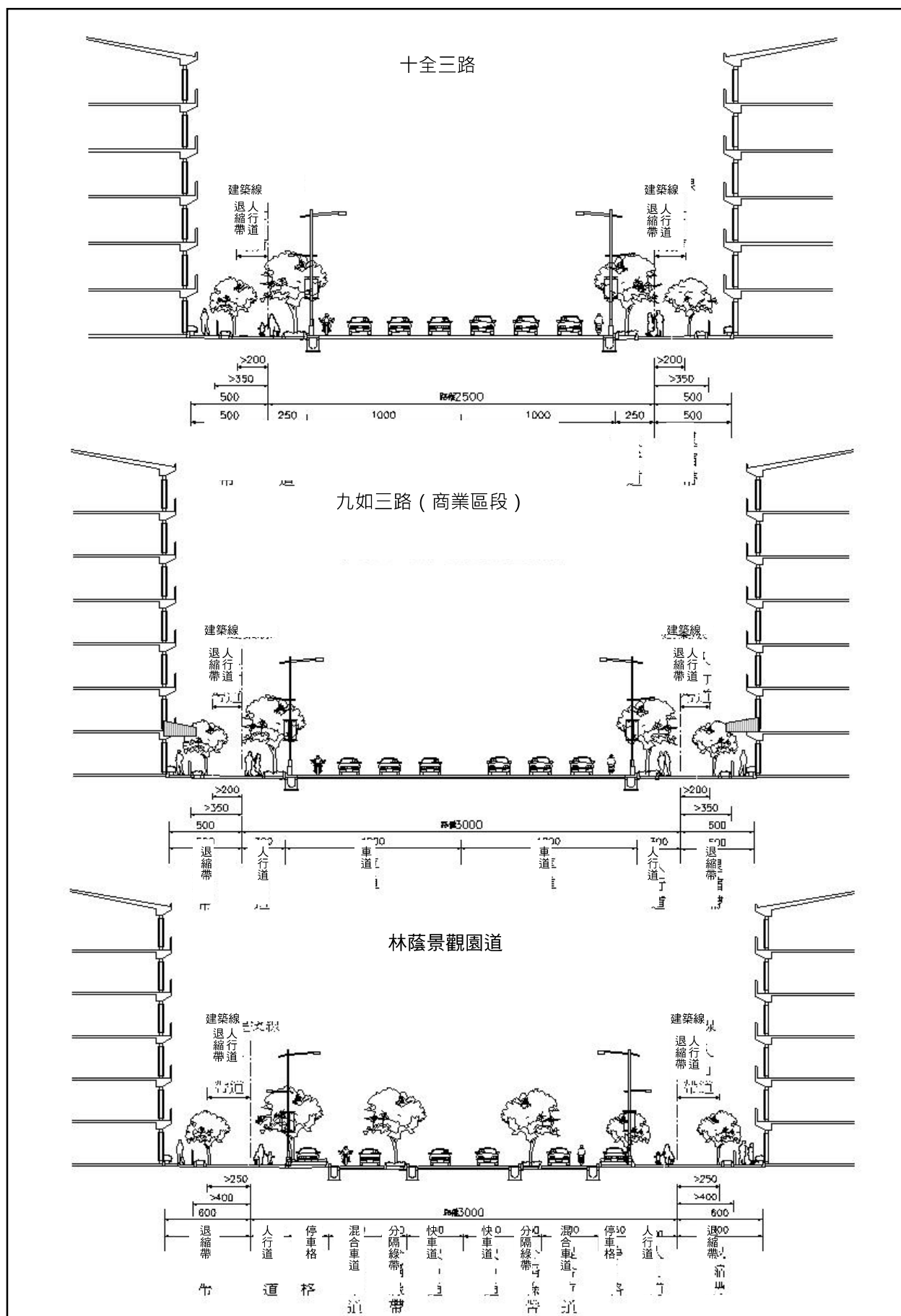
- （13）內現有的水渠埤塘應儘量加以保留，並作為未來主要開放空間及步道串連系統。
- （二）主要綠化道路：為強化主要綠化道路的林蔭綠化效果，應強化林蔭及複層植栽效果。
- （三）社區公園及綠帶：建立社區公園、綠帶與園道及河濱綠帶的開放空間串連效果，並提供舒適的步道系統連結。
- （四）主要開放空間串連：運用生態水渠及特商區留設開放空間，將愛河水岸開放空間延伸至內側街廓。
- （五）主要街巷綠化系統：運用人行道及退縮地，加強綠化人行空間的連續性。

四、退縮地及人行步道地區相關規定

- （一）建築基地退縮建築規定：退縮地內有關圍牆線、人行步道尺寸及地下室外牆線之規定詳如附表 3-1 及附圖 2-2 所示。
- （二）各主要道路退縮及斷面設計規範詳如附圖 3-4 及附圖 3-5 所示。
- （三）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 10 公分以上，或樹高以 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附圖 3-6 所示，建議以台灣原生植物為主要選擇樹種。
- （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、色調等提出準則，如附表 3-2 所示。本區退縮地設計需標示各部分高程，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分之施工完成面高程，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。

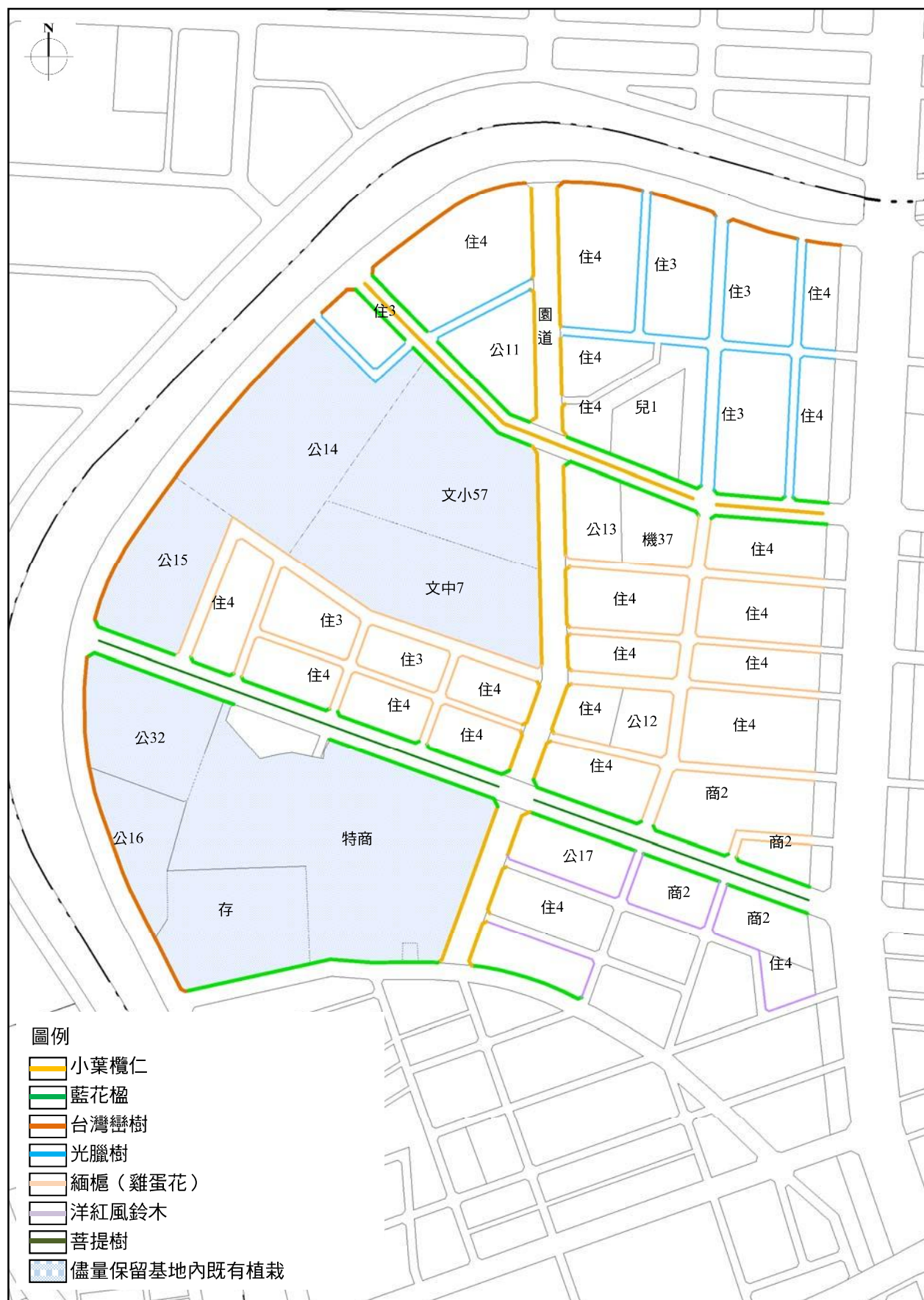
附表 3-1 中都地區退縮地相關設計基準說明表

類型	退縮6公尺	退縮5公尺	退縮4公尺
條件	面臨林蔭景觀街道（30公尺園道）。	面臨水岸休憩街道（同盟路）、面臨地區主軸街道（九如路、十全路）。	面臨15公尺地區生活街道及8、10公尺社區道路。
退縮地圍牆線	基地自建築線4公尺範圍內不得設置圍牆、側牆及停車位。	基地自建築線3.5公尺範圍內不得設置圍牆、側牆及停車位。	基地自建築線3公尺範圍內不得設置圍牆、側牆及停車位。
地下室外牆線	地下室外牆應與建築線保持4公尺之淨距離，以利地面層植栽及透水。	地下室外牆應與建築線保持3.5公尺之淨距離，以利地面層植栽及透水。	地下室外牆應與建築線保持3公尺之淨距離，以利地面層植栽及透水。
突出最小建築退縮線	住宅區圍牆外退縮地不得設置透光遮棚。	住宅區圍牆外退縮地不得設置透光遮棚。	住宅區圍牆外退縮地不得設置透光遮棚。
退縮地留設人行動線	須留設淨寬大於2.5公尺之人行步道。	須留設淨寬大於2公尺之人行步道。	須留設淨寬大於3公尺之人行步道（退縮地植栽得設置於人行道部分，植穴應位於靠近道路側外緣，長寬應各小於1公尺）。
備註：	1.區內得突出最小建築退縮線部分，依建築技術規則「退縮建築深度」規定辦理，得突出退縮建築部分，不得突出圍牆線。住宅區圍牆外退縮地不得設置透光遮棚。 2.為提供商業區人行與商業活動的連結，商業區及特商區退縮地內不得設置圍牆、側牆、停車位及騎樓。 3.建築基地如臨接兩側以上計畫道路須依規定退縮建築者，其地下室外牆線得擇其與建築線之淨距離規定較寬之一側退縮（如其退縮淨距離寬度規定相同者，則擇一退縮）。		



附圖 3-4 中都地區整體開發地區各主要道路退縮及斷面設計規範說明圖（一）

附3-11



附圖 3-6 中都地區整體開發地區退縮地景觀植栽示意圖

附表 3-2 中都地區整體開發地區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（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、植栽部分整體考量、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	1.全區植栽系統如附圖3-6所示。 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）x15公分（深度）以上，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、公共設施

（一）愛河河濱公園及區內埤塘水渠相關規定

1. 愛河河濱公園為配合磚窯古蹟風貌塑造，其開發定位為唐榮磚窯廠保存區的延伸地區。
2. 為塑造區內永續水與綠的都市環境，應盡量維持此地的水體生態環境，未來主管單位應考量愛河的水位與潮差，使區內水體成為具自淨功能的水循環系統。
3. 為強化愛河、埤塘水渠景觀及生態資源特色，區內位於公園及學校內的主要埤塘水渠及植栽生態應盡量保留。
4. 愛河河濱公園的景觀塑造應儘量運用生態工法的原則進行，避免大型不透水廣場鋪面及過多的景觀設施。
5. 為塑造愛河水岸良好的都市景觀，未來本區跨越愛河之橋樑工程需配合周圍水岸景觀及唐榮磚窯廠古蹟造型語彙設計，並配合發展愛河水上交通，留設足夠的橋樑高度。

（二）公共設施步道系統

1. 本地區公園、學校、愛河等公共性開放空間之人行動線系統，應保持其完整連接。
2. 為強調區內永續的生態特色及串連區內重要活動空間系統，區內應建立完善的人行動線系統，並以唐榮磚窯廠保存區為中心，串接區內的主要公共活動空間，如生態校園、特商區及水岸公園等。如附圖 3-7 所示。



附圖 3-7 中都地區整體開發地區人行道系統圖

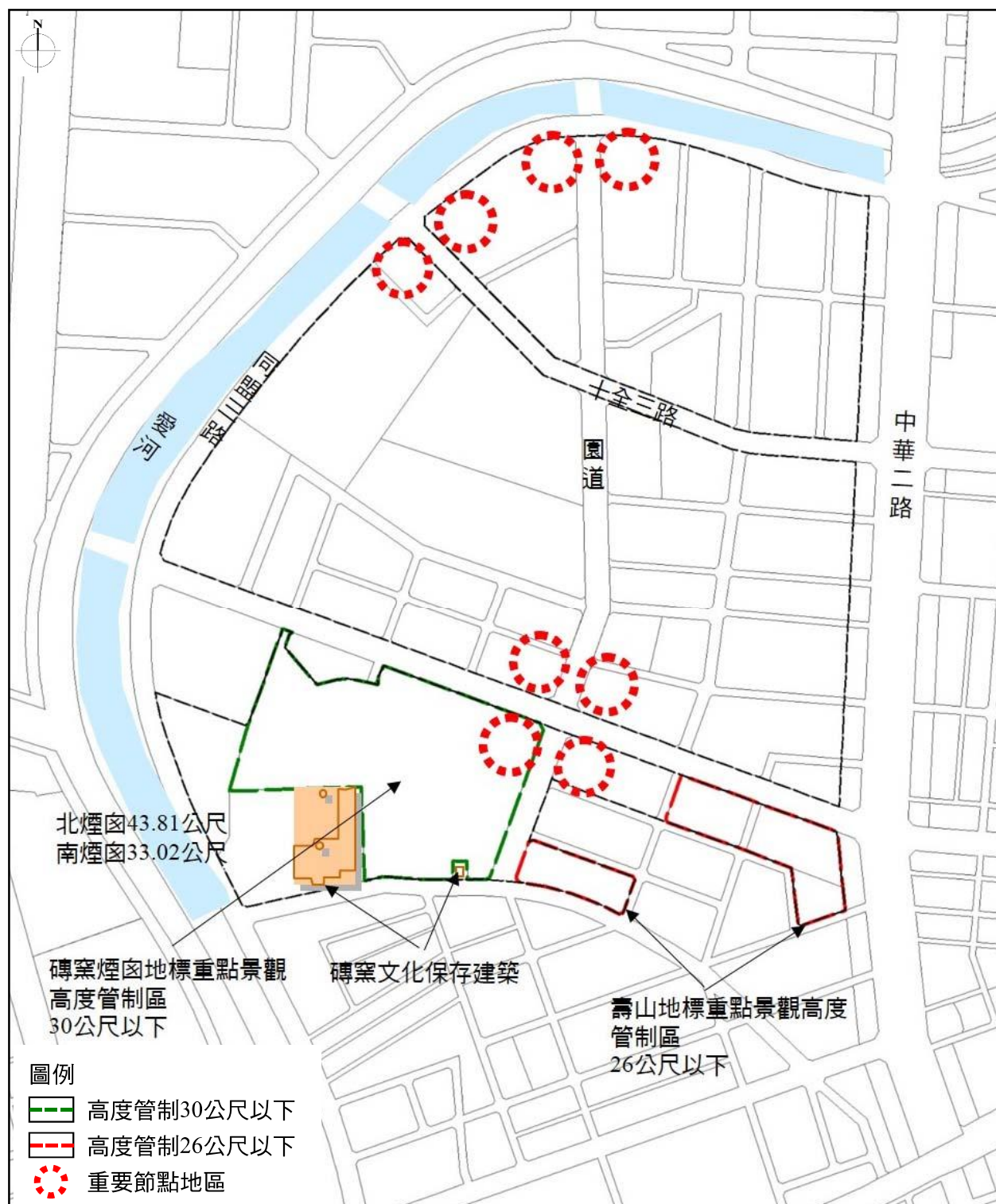
（三）永續健康校園（文中、文小）開發規定：

1. 為使區內愛河生態水渠與本地區文中小整合特色發展，並考慮教學資源的利用，因此將文中小用地定位為「生態永續的健康校園」。
2. 校園空間配置、文中及文小用地整合利用及校園內水渠保存等規劃設計應盡量考慮環境承载力。
3. 在不增加環境負擔的前提下，校園建設應整合本地區特殊的地理、生態環境並盡量與鄰近公園結合規劃設計，建立結合社區、生態、健康及永續議題的示範校園。
4. 校園開發應以綠建築相關規定為原則。

5. 學校須提出完整校園規劃與發展計畫經都設會同意後，以利各期分區建築時遵循。
 6. 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。
 7. 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，須提送都設會審議。
- （四）為強化公園、綠地及兒童遊樂場之生態機能，其設置需符合下列規定：
1. 公園、綠地及兒童遊樂場應採開放式設計，若有必要設置綠籬時，綠籬高度不得超過 70 公分。
 2. 公園、綠地及兒童遊樂場之鋪面設施以透水性或生態工法施作為原則。
 3. 公園及兒童遊樂場於指定 6 公尺退縮地範圍內得併同公有人行道喬木設置，栽植雙排喬木，以營造雙排樹列之遮蔭綠廊，提供更舒適之人性化步行空間。
- （五）公園、綠地、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。
- （六）公共工程或公共建築以綠籬代替圍牆設置，除特殊理由並經都設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。

六、建築管制事項

- （一）為塑造重要節點地區意象，園道與同盟路交叉口二側、園道與九如路交叉口 4 個街角，以及十全路與同盟路交叉口二側地區之建築應考量門戶焦點建築意象，並應加強夜間照明設計，如附圖 3-8 所示。
- （二）住宅區建築物高度在 5 層樓以下建築物，應設置斜屋頂，斜屋頂之設置依下列規定：
1. 斜屋頂形式之通則：
 - （1）建築物凡面向道路或公共開放空間者，其斜屋頂面應以面向該道路或公共開放空間設置。
 - （2）建築物斜屋頂，其斜面坡度不得小於三分水且不得大於六分水，但經都設會審議通過者不在此限。
 - （3）斜屋頂之屋面排水應以適當之設施導引至地面排水系統。
 2. 各棟建築物斜屋頂之設置應按建築面積之投影總面積至少 80% 設置，建築面積之認定依建築技術規則之相關規定辦理。
 3. 個案若因建築造型需求，無法配合設置斜屋頂，經都設會審議同意，則可不依上述規定設置，但須提出相關避免日後屋頂增建之因應方案。



附圖 3-8 中都地區整體開發地區建築量體高度管制及重要節點地區示意圖

（三）唐榮磚窯廠及紅樓鄰近地區相關規定：

1. 唐榮磚窯廠及紅樓古蹟為區內主要文化核心，因此唐榮磚窯廠保存區為主要古蹟文化保存的核心區，區內發展應以古蹟保存及活化再利用為原則。
2. 為使古蹟保存再利用與周圍環境發展配合，唐榮磚窯廠保存區內建築物之新建、增建、改建及公共設施改善工程，需經都設會審議及「高雄市文化資產審議委員會」審查通過方可進行。
3. 為配合磚窯古蹟特色，塑造整體風貌，保存區及特定商業專用區一、二樓立面需有 50%以上的紅磚（或同顏色磁磚）材料，重要節點空間應以配合古蹟之磚造型或鋪面來呈現，強化並建立本地區與磚窯廠的關聯性。
4. 為強化保存區與愛河河濱公園的聯繫，此路段鋪面、街道家具及輕軌車站建議配合磚窯古蹟意象，並避免阻擋從愛河觀看唐榮磚窯廠古蹟的視覺景觀。

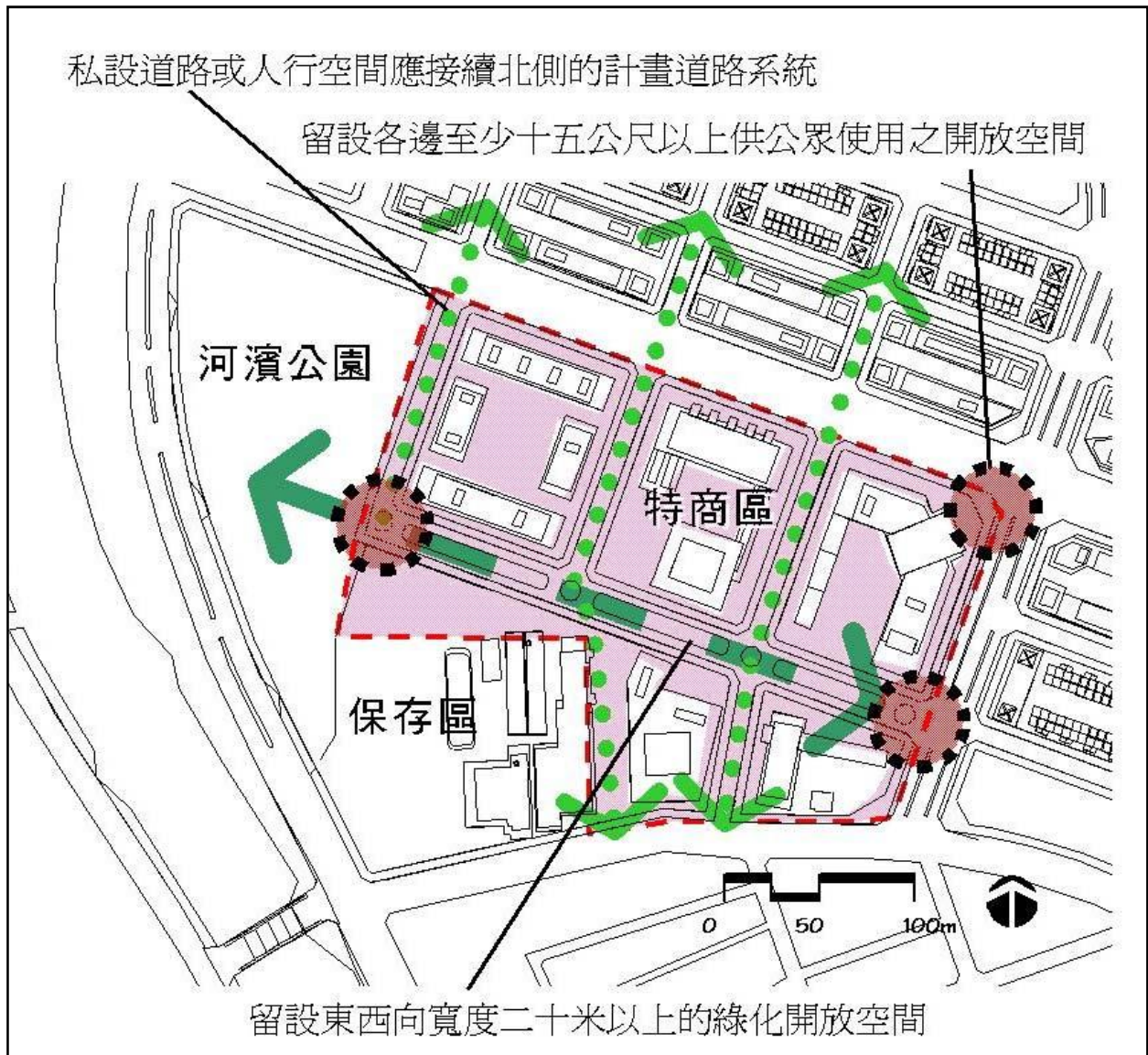
（四）特定商業專用區開發相關規定：

1. 為配合唐榮磚窯廠古蹟發展，特定商業專用區定位為文化特色商業區，並作為古蹟文化保存的緩衝區，區內開發建設不得有妨礙唐榮磚窯廠保存區（核心區）的保存與發展。
2. 特定商業專用區需與保存區整體規劃，並凸顯古蹟活化利用與再生之意義。
3. 為串連南北向動線系統，特定商業專用區內之私設道路或人行空間應接續北側的計畫道路系統，但若特定商業專用區內的建築量體過大，經都設會審議同意，則可不依上述規定留設。另為延續愛河及唐榮磚窯廠保存區的開放空間效果，特定商業專用區內中央需留設東西向寬度 20 公尺以上的綠化開放空間，連接至園道。特定商業專用區基地臨九如路及園道節點需自街廓端點，留設各邊至少 15 公尺且面積 225 平方公尺以上供公眾使用之開放空間，並得計入法定空地，以塑造特定商業專用區的主要入口節點廣場。相關動線及廣場留設如附圖 3-9 所示。

七、照明計畫

為強化夜間照明效果，本地區建築物外貌照明設計需符合下列規定：

- （一）為強化重點節點地區之建築的引導性意象，園道與同盟路交叉口二側、園道與九如路交叉口街角，以及十全路與同盟路交叉口二側地區（如附圖 3-8 所示）之建築申請案件應提具建築照明計畫，照明方式以附設屋頂層夜間照明設計，並以由下而上之投射式燈具為主。
- （二）保存區、商業區、特定商業專用區及公共設施用地申請案件均應提具照明計畫。



附圖 3-9 中都地區整體開發地區特商區開放空間留設規定示意圖

八、基地保水及綠化

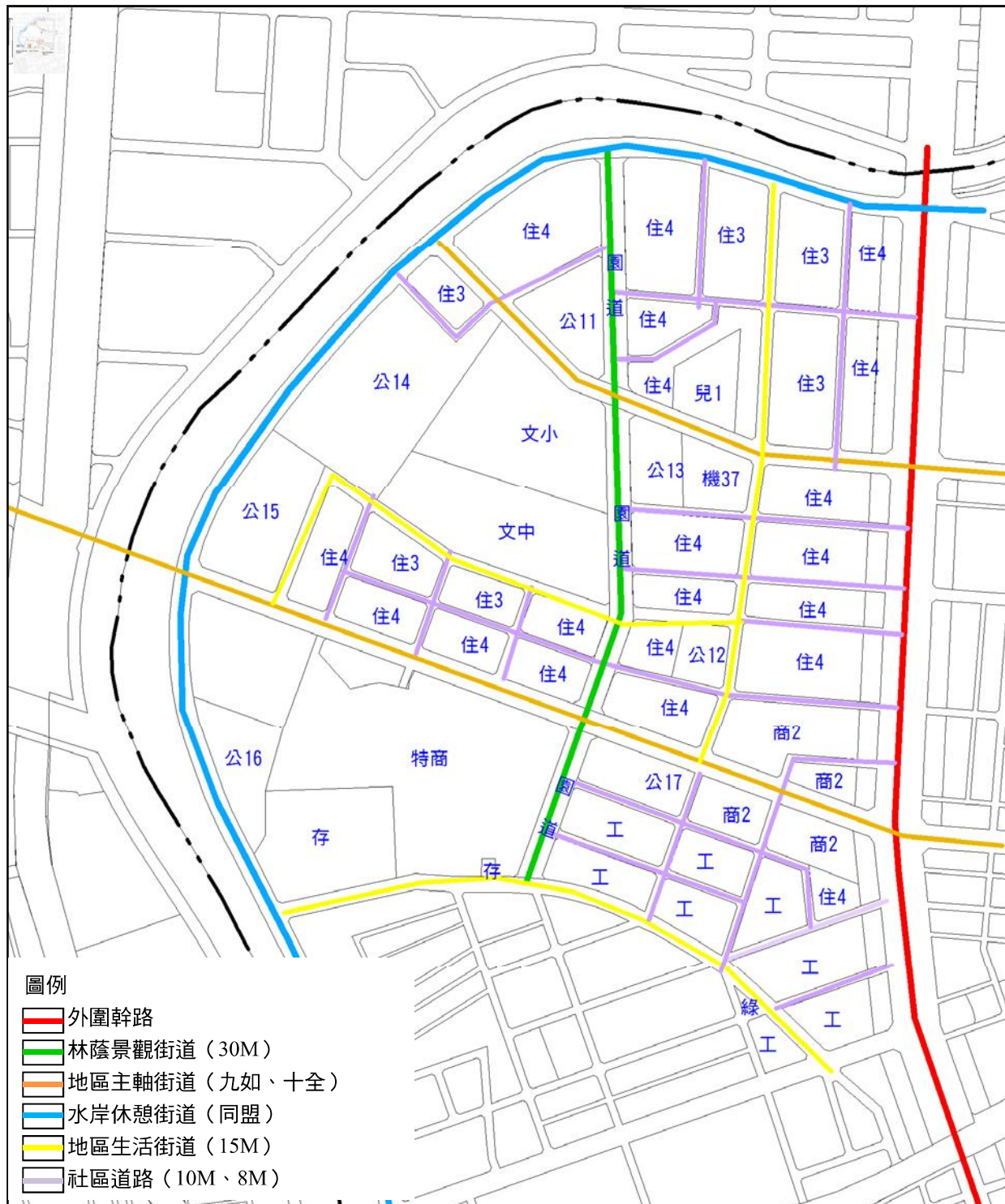
- （一）建築基地綠化：本區建築基地留設之空地應予以綠化，且其綠覆率原則不得小於 75%，公園綠化原則不得小於 80%，學校原則不得小於 60%，有關綠覆率之計算依「建築基地綠化設計技術規範」及都設會相關決議事項辦理。
- （二）基地保水：建築基地地下室開挖率須小於 80%，但針對基地保水、植栽生存提出特殊對策或開放空間具公益性等，經都設會審議通過者，開挖率得提高至 85% 以下。退縮地未開挖部分地面處理除人行步道外需採透水性工法施作。

九、建築基地細分規模限制事項

本地區內建築基地開發需符合 5 層樓以下住宅（透天厝）每一居住單位面寬至少 5.2 公尺以上。

十、交通系統配置事項

- （一）為降低本地區內交通衝突性、提高動線連續性，計畫區範圍內的主要動線系統配置如附圖 3-10 所示。



附圖 3-10 中都地區主要動線系統示意圖

- （二）機車停車位之設置比照本市開放空間預審小組決議之機車位設置標準。
- （三）為維護主要道路系統的暢通，本地區臨園道、九如路及十全路兩側不得設置車道出入口，但部分僅靠上述道路出入之建築基地或經都設會許可者不在此限。
- （四）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，同一幢建築物內分屬 2 種以上使用分區者，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。

十一、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雨庇設施，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。
- （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）本地區建築開發案，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）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）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，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，並搭配綠化處理。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. 有關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 公尺限制。

十二、附則

為環境整體發展及持續成長，基地退縮地與公有人行道整併、街角廣場設置及週鄰建築物立面造型，得依相關規定由主管機關或開發者辦理整體規劃、設計、施工與認養維護管理。相關管理維護計畫應於提送都市設計審議時併案提出。

伍、園道用地（兼供鐵路使用）

一、用語定義

- （一）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。
- （二）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。
- （三）中央分隔島綠帶：兩側臨接車道。

- （四）人行道綠帶：一側鄰接車道、一側接鄰建物、公園、綠帶、廣場、機關、學校、鐵道、水岸、山麓等。

二、送審文件圖說應依照下列原則進行製作

- （一）送審文件圖說均應標示比例尺，且應為一般比例尺方便量測之比例，並應標示指北針。
- （二）基地位置圖應涵蓋周邊步行距離 400m 範疇，比例尺以不小於 1/2000 為原則，並應檢附同比例都市計畫圖說（彩色圖），俾利確認週邊都市活動情形。
- （三）地面層平面配置圖應標明相關高程，包括車站主要出入口周邊，比例尺以不小於 1/400 為原則，俾利建立良好討論基礎。
- （四）相關剖面圖及立面圖說比例尺應不小於 1/300，且應標明相關尺寸。
- （五）應檢附穿堂層及月台層平面配置圖，並應標明空間名稱及動線；主要人行空間應標明尺寸；另為確認設計可變動基礎，應於圖面標明已施工之工程範圍。
- （六）送審文件圖說應依不同系統分別清楚標示其配置區位、空間名稱及尺寸，相關系統包括自行車道、人行道、植栽、停等服務、鋪面、標誌系統、照明系統及量體（立面、材料）等。
- （七）景觀設計應有設計概念說明，針對園道斷面變化單元並應檢附全區剖面圖，俾利討論。

三、園道生態設計原則

（一）園道生態設計目標：

1. 創造都市休閒活動軸帶，包括連貫的自行車動線、與城市生活及藝術文化結合的休閒廊道及可滿足生活需求的綠意空間。
2. 達成生態都市發展願景，包括熱島降溫、生態跳島與廊道、多樣性的生態資源及反應氣候變遷。

- （二）中央綠帶之設計規劃應說明與設計街廓南、北兩側公園、綠帶之銜接關係，且應反應在空間設計上。

（三）植栽設計原則如下：

1. 為促進微氣候調節，植栽選種及配置方式應以低維管、耐旱、耐熱、減塵、減噪音之樹種為原則。
2. 喬木樹種應以開展型樹種為優先。
3. 人行步道及自行車道沿線應連續栽植喬木，栽植間距以不小於 6 公尺為原則，以創造連續性遮陰效果。
4. 廣場及主要人行停等區域應配置充足之遮陰喬木，以創造舒適的廣場空間。
5. 人行步道與自行車道沿線，喬木種植應注意採光與樹蔭，枝下高不可低於 2.5 米。另不宜選擇樹幹有棘刺及果實為漿果或核果之喬木，影響用路人的安全。

6. 植栽選種原則如下表：

設計主題	選種原則	選種建議	
具都會社區功能之健康樂活林蔭生活園道	栽植可隨季節交替變化之開花樹種	喬木	水黃皮、艷紫荊、阿勃勒、印度紫檀、火焰木、紫薇等。
		灌木	胡椒木、紅花玉芙蓉、七里香、黃金露華、仙丹等。

- （四）生態指標之設計原則：為促進生物多樣性，採用多樣化且複層式植栽栽種，增加生物的棲息地與隱蔽性。植栽樹種中，誘鳥、誘蝶植被樹種比至少佔栽植樹種 1/3 以上。參照內政部建築研究所 2012 年版之綠建築評估手冊。
- （五）水資源管理：為符合生態永續設計原則，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，接納中央分隔島綠帶各區段內不透水面積淨流量。設計儘量採以草塘、草溝、碎石溝等自然排水形式，其設計降雨強度以 5 年暴雨頻率產生之滯洪量為原則。

四、人行步道與自行車道系統設計原則

- （一）園道路權範圍原則於南北擇一佈設人行步道與自行車道，並應考量與既有之人行步道與自行車道系統銜接。
- （二）自行車道設計以雙向及淨寬達 2.5 公尺以上為原則。除基地環境限制外，應避免人行與自行車共用，並清楚標示人行與自行車道範圍，以保障使用者之安全。
- （三）鋪面材質之設計原則如下：
1. 園道全區硬鋪面街採透水性鋪面，並考量維護管理之便利性。
 2. 園道全區鋪面色彩應依個區段特色採取整體性系統化設計。
 3. 人行步道與自行車道鋪面應堅實平順，表面平整防滑，提供行駛安全與騎乘舒適的要求。
 4. 用路人通行空間應以鋪面形式明確界定通行範圍。
- （四）自行車停放及公共自行車租賃位置應予以預留。

五、節點廣場設計原則

- （一）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，提供人行與自行車停等穿越及社區活動多功能使用。
- （二）應考量遮陽之林蔭設計及複層植栽設計，提供通暢舒適的人行步道與自行車道串連路徑。

六、捷運化通勤車站區設計原則

- （一）捷運化通勤站區及地面突出物之配置與造型設計原則如下：
1. 捷運化通勤車站站區配置除應以輕巧簡易為設計原則外，應納入地方環境特質因素，並考量微氣候、導風及降溫等綠建築效果。
 2. 捷運化通勤車站出入口量體及立面景觀設計應考量人行方向的清楚視覺關係，以提高其辨識性。

3. 捷運化通勤車站站區地面突出物除逃生口應設於開放空間外，其他附屬設施應與人行、自行車動線保持 1.5 公尺以上緩衝距離，並以地景或植栽綠帶作為區隔附屬設施及人行動線之緩衝帶。
4. 捷運化通勤車站站區地面突出物應設於植栽綠帶空間，應與路口保持 10 公尺以上之距離。
5. 捷運化通勤車站站區及地面突出物在量體上應縮小體積外，以融入地景的簡樸設計為主，並採用清水混凝土搭配抵石子之處理方式，使其簡潔且較能與周邊環境融合。
6. 為提高空間辨識性，捷運化通勤車站站區電梯位置應鄰近主要出入口配置，並應考量連通之無障礙步道及雨遮等設施。
7. 捷運化通勤車站站區照明設計，建築物部分以由下往上之投射式燈具為主，公共空間部分以夜間活動及行人安全之使用目的為主，應避免過度照明造成都市光害。

（二）停車空間與轉乘設施之設計原則如下：

1. 避免於捷運化通勤車站出入口、人行道、或行人徒步區內規劃機車停車場，機車停車場與人行道或車站廣場應分別設置不可共用。
2. 機車停車場應與汽車停車場整體規劃但動線分離。
3. 中央綠帶內或鄰近公共設施用地內設置之停車場，不可阻斷中央綠帶休閒活動、人行動線及綠的連續性。
4. 捷運化通勤車站站區公車停車彎位置應靠近車站出入口 50 公尺以內。為鼓勵大眾運輸便捷、舒適的接駁使用，公車站應留設候車亭設施，站體配置及停等空間等應避免與人行、自行車動線產生衝突關係。
5. 捷運化通勤車站站區周邊轉乘運具動線及區位分派，以互不干擾公共運具及臨停設施配置之優先順序原則。

七、街道傢俱設計原則

- （一）街道傢俱系統應考量各路段特色及維護管理等因素，作整體性的設計與配置。
- （二）設置人行道鋪面人孔蓋板應配合鄰近地區特色、質感、尺寸、圖案進行設計。
- （三）車道照明間距需與行道樹位置同時考量，避免造成照明阻礙。園道人行照明應考量安全需求，但避免過度照明造成都市光害。
- （四）各區段應考量設置戶外公共藝術以創造或反映地區特色為目標。
- （五）園道應依各區段設置整體性之標誌、導引及解說系統設施。

陸、站區及站東整體開發地區

本地區內之建築申請案、公共設施用地開闢及原鐵路沿線捷運化通勤車站之開發，應經都市設計審議。

一、建築退縮相關規定

為確保沿街退縮地及人行步道地區之空間品質，本地區內基地開發應依土地使用分區管制要點第 7 條規定退縮建築，其退縮範圍內並不得設置圍牆。

二、立體人行通廊規定

- （一）為維持車站專用區南北向軸線，提供舒適、高品質之人行空間，地面層除留設火車站主體建築、必要之車站服務與景觀設施外，應依附圖 3-11 所示留設南北向連續性人行通廊（除穿越東西向 15 公尺指定留設車道之外，總寬度至少為 20 公尺）。
- （二）為促進車站專用區建築物間都市活動與經濟效益之延續與連結，並提供舒適、高品質之人行步道空間，應依附圖 3-11 所示留設立體人行通廊提供公共通行；所占面積得不計入樓地板面積。
- （三）車專一、車專二、車專三應依附圖 3-11 所示留設立體人行通廊，該通廊並應連接二側園道用地及順平銜接他側基地建築物 2 樓人行通道。

三、公園用地生態設計原則

- （一）應儘量提高綠覆率，利用植栽及地表水體整體設計，有效調節周圍地區微氣候。
- （二）應儘量減少不透水面積。
- （三）植栽設計優先考慮生態式綠化原則，加強選植多樣性、野生動物之食源植物及原生樹種，並避免造成視覺死角且減少初期維護。
- （四）應儘量以保持單一基地內土方挖填平衡為原則。

四、園道用地生態設計原則

（一）中央分隔島綠帶

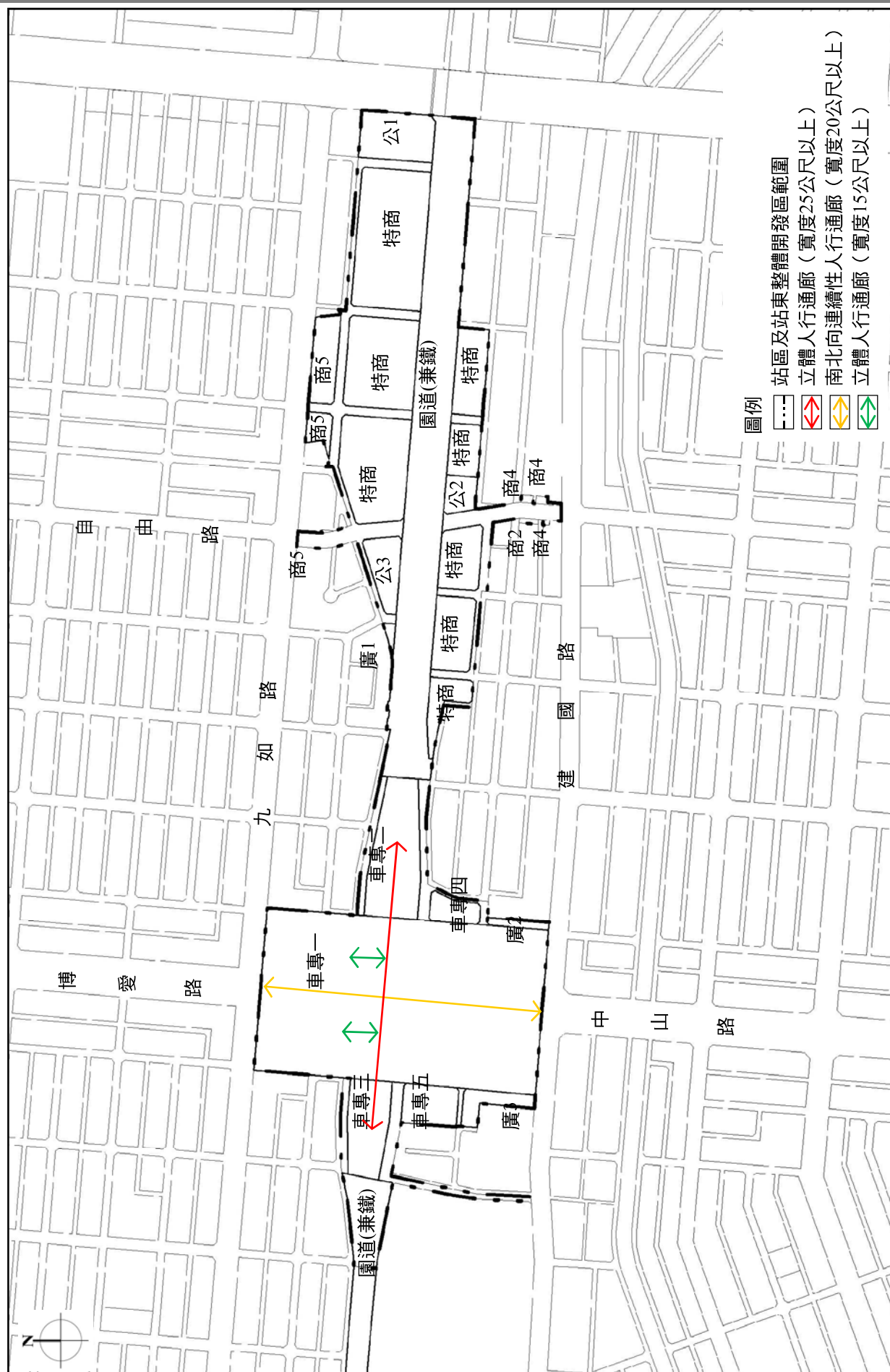
為配合地區發展情形及園道用地各路段路幅之差異，園道中央分隔島綠帶寬度原則規定如下：

1. 大連街～民族路橋段—最少寬度 16 公尺以上。
2. 哈爾濱街～天津街段—最少寬度 1 公尺以上。

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，並原則採雙排、多樣樹種、複層之配置，以營造具生態性之綠色廊道空間，提昇綠美化質量，過濾污染空氣、隔離噪音與降低溫度。大喬木植栽幹距至少為 6 公尺，以利生長。另為改善通視品質，植栽配置不得產生視覺死角。

（二）人行道綠帶

大連街至民族路橋段園道用地兩側未來必須設置最少各 5 公尺寬之人行道，並且種植行道樹。原則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，以提供人行舒適之林蔭空間。



附圖 3-11 站區及站東整體開發地區指定留設人行道通廊示意圖

五、廣告招牌設置規定

建築物應於設計時一併考慮廣告物、標誌、招牌、霓虹閃光及照明設置。

六、垃圾分類貯存空間設置規定

- （一）站區及站東整體開發地區內建築物樓層達 12 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。
- （二）垃圾分類儲存空間必須設置於地面壹層，並應予美化。（垃圾儲存空間以淨寬 3 公尺通路連接計畫道路為原則）若以機械處理方式設置得由都設會考量酌減垃圾分類儲存空間面積。

七、建築附屬設施美化規定

屋頂水箱、冷卻水塔需以景觀遮蔽物美化，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。

八、夜間照明設計原則

- （一）車站主建築體及地標性建築物應以適當手法（如上投燈），突顯其輪廓，建築立面之表面層次以呈現一些重要公共建物有別於白日的風貌。
- （二）高層地標性建築之頂部另需以特殊照明顯現，以便民眾清楚辨識其地點與功能。
- （三）車站專用區、特定商業專用區及公共設施用地建築申請案件應提具建築照明計畫。並不得設置具雷射及閃爍式之照明設備。

九、配合鐵路地下化後必要之突出物設計原則

區內所有鐵路地下化相關突出物如出入口、通風口及冷卻塔的配置，應整合造型、分佈秩序化、系統化，使行人得以清晰辨認；除特殊原因外，其設計需經都設會審議通過。

- （一）透空：以不妨礙突出物既有機能原則下應儘量透空其量體。
- （二）輕化：以不妨礙突出物既有機能原則下應儘量輕化其量體，以逐漸輕巧、半透明的上半部構造意象，減少對行人的壓迫感。
- （三）複合設計：以不妨礙突出物既有機能原則下進行結合週邊景觀之設計，與其他可能結合的功能共同設計，提高突出物的附加價值及減少其對視覺的衝擊。

十、車站專用區設計準則

- （一）車專一地面層除留設火車站主體建築、必要之車站服務與景觀設施外，應依附圖 3-11 所示留設南北向連續性立體人行通廊（除穿越東西向 15 公尺指定留設車道之外，總寬度至少為 20 公尺），以維持地面層視覺軸線。
- （二）車專一、車專二、車專三應依附圖 3-11 所示留設與二側園道綠廊連通之立體人行通廊（寬度至少 25 公尺），不得因南北車行動線而中斷。
- （三）新車站建築與北側高樓層建築應考量活動整合與相互連接性，至少應設置二處立體人行通廊（每處寬度至少 15 公尺）。

- （四）舊火車站應妥善保存、活化再利用，配合車專一南側公共開放空間，與新車站建築、週邊新建築相互整合並連通，形成站區整體活動之串連。
- （五）車站專用區應設置因應開發要之雨水及中水回收再利用系統。
- （六）車站建築物應至少取得七項候選綠建築證書合格項目。
- （七）車站建築物應採用太陽能發電技術。
- （八）車專一街廓東西二側應各指定留設一條配對單行、南北連通、寬度 15 公尺之車行道路，並於該二條道路臨新車站建築側留設適當之小汽車臨時停車空間。
- （九）車專二地面層應留設適當之長途客運停靠空間。

柒、園道用地（兼供鐵路使用）沿線地區

為配合鐵路地下化，進行永續都市生活環境的營造，故規範毗鄰園道用地（兼供鐵路使用）（以下簡稱園道）一定範圍內建築基地（除原台鳳製罐廠整體開發地區及站區及站東整體開發地區外）之建造執照、雜項執照之申請案，必須辦理都市設計審議（詳附圖 3-2 所示）。

一、交通系統

為避免停車場出入口之車輛影響人行環境，建築基地除僅單面臨接園道者除外，非經都設會審議通過者，不得於臨園道側設置建築基地停車場出入口。

二、建築節能

- （一）為達節能減碳及充分運用高雄市充足的日照，鼓勵設置太陽能光電板設施。
- （二）社區內鼓勵綠屋頂、陽台露台綠化及壁面綠化等立體綠化措施。

三、照明計畫

- （一）照明計畫應考慮都市尺度及人行活動尺度，依循地區空間特性及重點景觀軸規劃構想，並就空間尺度及照明目的做整體規劃設計。住宅區夜間應避免過強的照明。建築指定退縮或計畫道路留設的帶狀式開放空間，應有安全之夜間照明設計。
- （二）為求夜間天際線之景觀塑造，都設會得審議指定私人建築需設屋頂層夜間照明設施，以由下而上之投射式燈具為主。

四、基地保水及綠化

- （一）建築基地不分規模應予綠化，其檢討依「建築基地綠化設計技術規範」辦理。
- （二）建築基地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，經都設會審議通過者，開挖率得提高至 85% 以下。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。