

擬定高雄多功能經貿園區特定區細部計畫  
(配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計  
畫)(Y15 站捷運開發區)案計畫書

辦理機關：高雄市政府

中華民國 111 年 5 月

高 雄 市 變 更 都 市 計 畫 審 核 摘 要 表		
項 目	說 明	
都 市 計 畫 名 稱	擬定高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫)(Y15 站捷運開發區)案計畫書	
變 更 都 市 計 畫 法 令 依 據	都市計畫法第 22 條	
辦 理 都 市 計 畫 機 關	高雄市政府	
申 請 變 更 都 市 計 畫 機 關	高雄市政府捷運工程局	
本 案 公 開 展 覽 起 訖 日	公 開 展 覽 前 座 談 會	計畫範圍屬市有土地，依「都市計畫草案辦理公開展覽前應行注意事項」規定無須辦理。
	公 開 展 覽	
	公 開 說 明 會	
人 民 團 體 對 本 案 之 反 映 意 見		
本 案 提 交 各 級 都 市 計 畫 委 員 會 審 核 結 果	市 級	
	部 級	

# 目錄

<b>第一章 緒論</b> .....	1
第一節 計畫緣起.....	1
第二節 法令依據.....	2
第三節 計畫範圍.....	3
<b>第二章 現行都市計畫</b> .....	4
第一節 都市計畫變更歷程 .....	4
第二節 現行都市計畫概要 .....	6
<b>第三章 規劃構想</b> .....	15
第一節 發展願景 .....	15
第二節 發展定位 .....	15
第三節 空間配置構想.....	16
<b>第四章 擬定計畫內容</b> .....	18
第一節 計畫內容 .....	18
第二節 擬定計畫內容.....	19
第三節 土地使用分區管制 .....	21
第四節 都市設計準則.....	22
第五節 其他規定 .....	24
第六節 事業及財務計畫.....	25

## 圖目錄

圖 1-3-1	細部計畫範圍圖.....	3
圖 2-2-1	現況使用照片.....	7
圖 2-2-2	土地權屬示意圖.....	8
圖 2-2-3	空間構想示意圖.....	12
圖 2-2-4	退縮建築示意圖.....	14
圖 3-3-1	計畫範圍空間配置示意圖.....	17
圖 4-2-1	擬定細部計畫示意圖.....	20
圖 4-4-1	都市設計規範示意圖.....	23

## 表目錄

表 2-1-1	Y15 站基地歷年都市計畫綜理表.....	4
表 2-2-1	Y15 站範圍土地清冊表.....	7
表 2-2-2	現行細部計畫土地使用分區面積表.....	9
表 4-2-1	擬定細部計畫綜理表.....	19

# 第一章 緒論

## 第一節 計畫緣起

因應高雄縣市合併後之整體發展，都會區因產業發展與人口遷移之改變，未來大高雄將朝向多元化的大眾運具發展，以「高運量捷運系統」(雙軸：紅線及岡山路竹延伸線、橘線)繫緊高雄城市命脈，以「現代化軌道系統」(雙環與2連結：都會水岸環線、都會線(黃線)及鳳山本館連結線、民族高鐵連結線)凝聚灣區經貿發展，如此可建構屬於高雄特有的「雙環雙軸」便捷網路。預計黃線運量於140年可達每日18.6萬人次，並可提升捷運紅、橘線運量17.6%至24.9%，大幅增加大眾運輸使用率，邁向低碳城市發展。

為促進大高雄都會區朝向大眾運輸導向發展(Transit-Oriented Development, TOD)，打造大高雄地區30分鐘生活圈的優質大眾運輸環境，持續推動捷運後續延伸路網建設有其必要性。高雄都會區大眾捷運系統都會線(黃線)建設計畫為接續高雄捷運紅、橘線後之第三條捷運路線，目前已納入行政院「前瞻基礎建設計畫」，為高雄都會區大眾捷運系統整體路網評估之最優先興建路線。

未來高雄都會區大眾捷運系統都會線(黃線)可連接亞洲新灣區、都會核心區、澄清湖地區，以及烏松、三民、鳳山、苓雅、新興、前鎮等行政區重要旅次據點，並串連捷運紅、橘線、輕軌及鐵路地下化車站，使都會核心區路網更趨完整。高雄都會區大眾捷運系統都會線(黃線)全長22.91公里，共設置23座車站，分屬烏松(仁美地區)都市計畫、澄清湖特定區計畫、鳳山都市計畫、原高雄市主要計畫等都市計畫區，沿線重要景點有亞洲新灣區、衛武營國家藝術文化中心、長庚醫院、澄清湖風景區等，未來通車後，將迎來人潮帶動地方發展。預計未來黃線500公尺範圍活動人口達

48.3 萬人，人口共約 116 萬人，占高雄市總人口約 41.8%。高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）綜合規劃報告於 110 年 12 月 20 日經國家發展委員會審議通過，環境影響說明書於 110 年 7 月 29 日公告審查通過。全線預計 111 年開工，117 年完工通車。未來通車後可提供都會核心區間之便捷密集大眾運輸服務，提昇整體軌道運輸效益，再創高雄運輸新紀元。

本計畫位於亞洲新灣區，鄰接高雄港、港埠旅運中心，為捷運輕軌港埠旅運中心站、高雄展覽館站及捷運黃線 Y15 站之交匯，為國際門戶重要核心區域。本計畫原於 107 年「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫廣場停車場用地（廣停 1）為停車場用地案」，鑒於大型會展期間面臨周邊停車位不足課題，且港埠旅運中心完工營運及苓雅商港 21 號碼頭特文區轉型開發後，勢將引入更多停車需求，細部計畫變更為停車場用地，以增加停車供給，解決地區停車問題。

惟依據「變更原高雄市主要計畫(配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫)Y15 站特定經貿核心專用區為捷運開發區案計畫書」之指導，加上本計畫周邊已有相當數量之停車供給且捷運通車後將提升大眾運輸使用率之考量下，本計畫擬朝向結合港埠旅運中心之延伸發展，納入複合商業設施、停車機能外，並與 Y15 站連接，達到高雄市發展 TOD 之目標。因此，本計畫依都市計畫相關法令之規範，擬定為捷運開發區、並依都市計畫細部計畫審議原則劃設綠地用地。

## 第二節 法令依據

依都市計畫法第 22 條辦理。



## 第二章 現行都市計畫

### 第一節 都市計畫變更歷程

本計畫範圍自民國 44 年「實施本市都市計畫分區計畫」，歷經多次個案及通盤檢討變更。88 年「擬定高雄多功能經貿園區特定區計畫案」劃設為「特定經貿核心專用區」之主要計畫土地使用分區，並於 94 年「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第一次通盤檢討）案計畫書」變更特定經貿核心專用區為廣場停車場用地，後於 107 年「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫廣場停車場用地（廣停 1）為停車場用地案」變更廣場停車場用地為停車場用地，維持分區至今。

表2-1-1 Y15 站基地歷年都市計畫綜理表

項次	編號	公告日期	公告字號	案名
1	1	44.05.19	高市府建土字第 14605 號	實施本市都市計畫分區計畫
2	83	61.01.17	高市府建都字第 148042 號	原都市計畫分區使用檢討
3	128	66.10.18	高市府工都字第 099076 號	本市中油公司設置安全隔離綠帶及變更十八號公園案※苓雅區多公能園區附近
4	398	88.12.20	高市府工都字第 40198 號	擬定高雄多功能經貿園區特定區計畫案
5	398-1	89.04.21	高市府工都字第 12791 號	「高雄多功能經貿特定區分期分區開發計畫」、「高雄多功能經貿園區特定區開發許可審議規範」
6	555	99.01.14	高市府都二字第 990002502 號	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
7	558	99.03.12	高市府都開字第 990014008 號	變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫世貿

項次	編號	公告日期	公告字號	案名
				用地部分土地使用分區管制要點案
8	659	102.06.04	高市府都發規字第10202928801號	變更高雄多功能經貿園區特定區主要計畫(第一次通盤檢討)案
9	675	102.08.17	高市府都發規字第10204481000號	變更高雄多功能經貿園區特定區主要計畫(配合高雄環狀輕軌捷運建設需用土地調整計畫範圍)案
10	791	105.07.27	高市府都發企字第10532756801號	變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(部分道路用地為特定經貿核心專用區、部分兒童遊樂場用地為特定經貿核心專用區、部分特定經貿核心專用區為兒童遊樂場用地)
11	804	106.02.08	高市府都發企字第10630140302號	變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫開發工區編號3工區範圍、廣場停車場用地(八)為特定經貿核心專用區(三)案
12	875	107.12.22	高市府都發企字第10734738202號	變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫廣場停車場用地(廣停1)為停車場用地案

資料來源:本計畫彙整

## 第二節 現行都市計畫概要

### 一、計畫年期與人口

計畫年期為民國 115 年，計畫人口為 1,800,000 人。

### 二、土地使用現況

本計畫區自 88 年劃設廣場及停車場用地後即為空地，有待規劃開發。依前述 107 年變更都市計畫案，建議本基地未來將與南側 21 號碼頭特文區土地聯合招商，未來可藉由立體連通連接 21 號碼頭及旅運大樓，打造一座兼具停車場、公益空間、商業設施及多功能使用建物，以增加停車供給，解決地區停車問題。

又基地位於亞洲新灣區內，周邊多為計畫中或興建中大面積土地。基地鄰近港埠旅運中心，為高雄重要觀光人潮進出港口，未來將作為大型國際郵輪停靠港埠，建築物規劃旅運服務、免稅商店、辦公空間、親水休閒及海洋觀景戶外廣場等多功能商業機能。基地東側為重大建設及地標，包含 85 大樓、高雄市立圖書館總館。基地南側為公園用地，現況作為新光碼頭、亞灣遊艇碼頭、水岸公園及高雄展覽館。

綜上所述，未來應配合周邊港埠旅運中心及亞灣經貿發展，結合捷運輕軌及捷運黃線 Y15 站開發契機，串聯周邊活動發展及提供相關機能。



圖2-2-1 現況使用照片

資料來源：本計畫拍攝

### 三、 土地權屬概況

本計畫區位於苓雅區苓港段 31 地號及苓西段 237-7 地號等 2 筆土地，地籍面積共計 13,309.59 平方公尺，為公有土地，由高雄市政府交通局及捷運工程局管有，詳表 2-2-1Y15 站範圍土地清冊表。

表2-2-1 Y15 站範圍土地清冊表

行政區	地段	地號	面積 (平方公尺)	登記 土地使用分區	公私有	管理者
苓雅區	苓港段	31	11,349.59	停車場用地	公有	高雄市政府 交通局
	苓西段	237-7	1,960.00	停車場用地	公有	高雄市政府 捷運工程局
共計			13,309.59			

資料來源：土地登記第二類謄本

註：實際面積仍以實際分割測量為準。

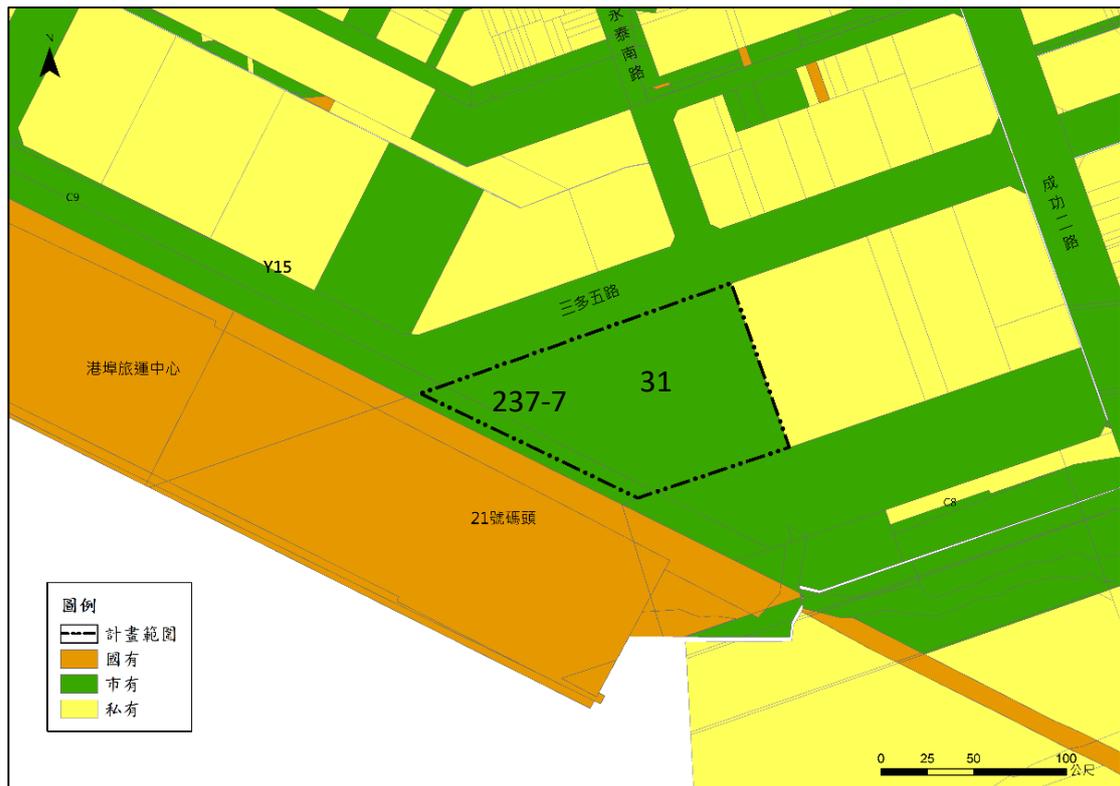


圖2-2-2 土地權屬示意圖

資料來源：本計畫繪製

#### 四、 土地使用及公共設施計畫

高雄市細部計畫區之都市發展除左營軍港、壽山、高雄港外均為現有人口集居地區。土地使用計畫以劃設住4、商五、特貿2、綠地、公園用地及綠園道用地等為主，現行細部計畫土地使用分區面積詳表 2-2-2 所示。

表2-2-2 現行細部計畫土地使用分區面積表

使用項目			原計畫		
			面積 (公頃)	百分比 (%)	
土地使 用分區	特定文化休閒專用區	特文1	2.31	0.39	
		特文2	29.18	4.94	
		特文3	3.31	0.56	
		特文4	6.38	1.08	
		特文5	13.89	2.35	
		小計	55.07	9.33	
	特定倉儲轉運專用區	特倉1	93.74	15.88	
		特倉2	8.58	1.45	
		特倉3	12.74	2.16	
		小計	115.06	19.49	
	特定經貿核心專用區	特貿1	2.80	0.47	
		特貿2	2.74	0.46	
		特貿3	5.32	0.90	
		特貿4	36.35	6.16	
		特貿5	39.82	6.75	
		特貿6	14.05	2.38	
		特貿7	39.01	6.61	
		小計	140.09	23.74	
	港埠商業區		5.67	0.96	
	第3種商業區		5.31	0.90	
	第4種商業區		13.14	2.23	
	工業區		24.18	4.10	
	電力事業專用區		0.60	0.10	
	合計		359.12	60.85	
	公共設 施用地	港埠用地		79.26	13.43
		特殊學校用地		0.26	0.04
		機關用地		2.07	0.35
交通用地		3.88	0.66		
變電所用地		1.20	0.20		
市場用地		0.78	0.13		
停車場用地		2.94	0.50		

使用項目	原計畫	
	面積 (公頃)	百分比 (%)
廣場停車場用地	11.89	2.01
廣場用地	0.94	0.16
公園用地	37.90	6.42
綠地用地	13.46	2.28
綠(園道)用地	23.77	4.03
道路用地	37.17	6.30
鐵路用地	2.13	0.36
運河	8.25	1.40
世貿用地	4.50	0.76
鐵路景觀用地	0.39	0.07
兒童遊樂場用地	0.31	0.05
合計	231.10	39.15
總計	590.22	100.00

註：表內面積應依據核定圖實地分割測量面積為準。

資料來源：「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫廣場停車場用地(廣停1)為停車場用地案」

## 五、 道路系統計畫

### (一) 主要道路

Y15 聯開基地北側鄰接主要幹道為三多五路(30M)，為串聯市中心至港埠旅運中心及碼頭地區之唯一出入道路。其次為東側之成功二路(30M)，主要貫穿南北向動線，至北側前金區至南側高雄軟體科技園區。

### (二) 次要道路

基地南側與捷運輕軌併行有新光路之延伸路段(10M)，係屬公園用地，未來視 21 號碼頭開發情形，可聯通自成功路二段至 21 號碼頭。107 年「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫廣場停車場用地(廣停1)為停車場用地案」考量維持銜接成功二路有助於紓解基地及第 21 號碼頭車流進出，建議

未來視停車場開發需求，得協調公園用地主管機關於公園整體規劃設計時，留設必要之道路。

## 六、 原細部計畫構想

本計畫區現行細部計畫為 107 年「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫廣場停車場用地（廣停 1）為停車場用地案」，相關內容分述如下：

### （一）發展願景

基地位處於亞洲新灣區旅運中心、高雄展覽館等重大建設匯聚之地，開發後結合高雄環狀輕軌與捷運系統可有效疏導郵輪、會展產業的交通旅運需求。

### （二）開發構想

本基地未來將與 21 號碼頭特文區土地聯合招商，未來可藉由立體連通連接 21 號碼頭及旅運大樓，惟考慮公共設施開闢自償性，擬藉由民間投資興建、營運及移轉方式招商開發，以促參方式引進民間資金打造一座兼具停車場、公益空間、商業設施及多功能使用建物，除可增加停車供給，解決地區停車問題，亦可創造更多商機與就業機會，其空間規劃構想說明如下：

（三）停車場空間：主要規劃為立體停車場，停車場空間將以滿足周邊停車需求與交通動線規劃為優先考量。

（四）附屬設施（事業）：本計畫停車場用地供作民間參與公共建設之附屬設施（事業）內容，應符合都市計畫公共設施用地多目標使用辦法及未來公告招商文件之相關規定。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。



圖2-2-3 空間構想示意圖

資料來源：「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫廣場停車場用地（廣停1）為停車場用地案」

#### （五）土地使用分區管制

本案停車場用地(停 3)依促進民間參與公共建設法相關規定，經主辦機關核准者，得依本要點規定辦理，其餘未規定事項者，得適用其他法令之規定：

1. 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。
2. 本計畫停車場用地之建蔽率 80%，容積率 960%。
3. 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) 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、自由職業事務所及金融分支機構。
  - (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) 配電場所、變電所及其必要機電設施。
  - (6) 轉運站、調度站、汽車運輸業停車場。
  - (7) 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。
  - (8) 旅館。
  - (9) 地上興建自來水、再生水、下水道系統相關設施。
  - (10) 地下興建資源回收站。
  - (11) 自行車、機車租賃業。
  - (12) 電影事業、藝文業。
  - (13) 綜合零售業。
4. 考量交通動線及與周邊開放空間串連，本計畫停車場用地鄰海邊路、第二種特定經貿核心專用區及公園用地(公一)等側，未來建築時應退縮 5 公尺建築。

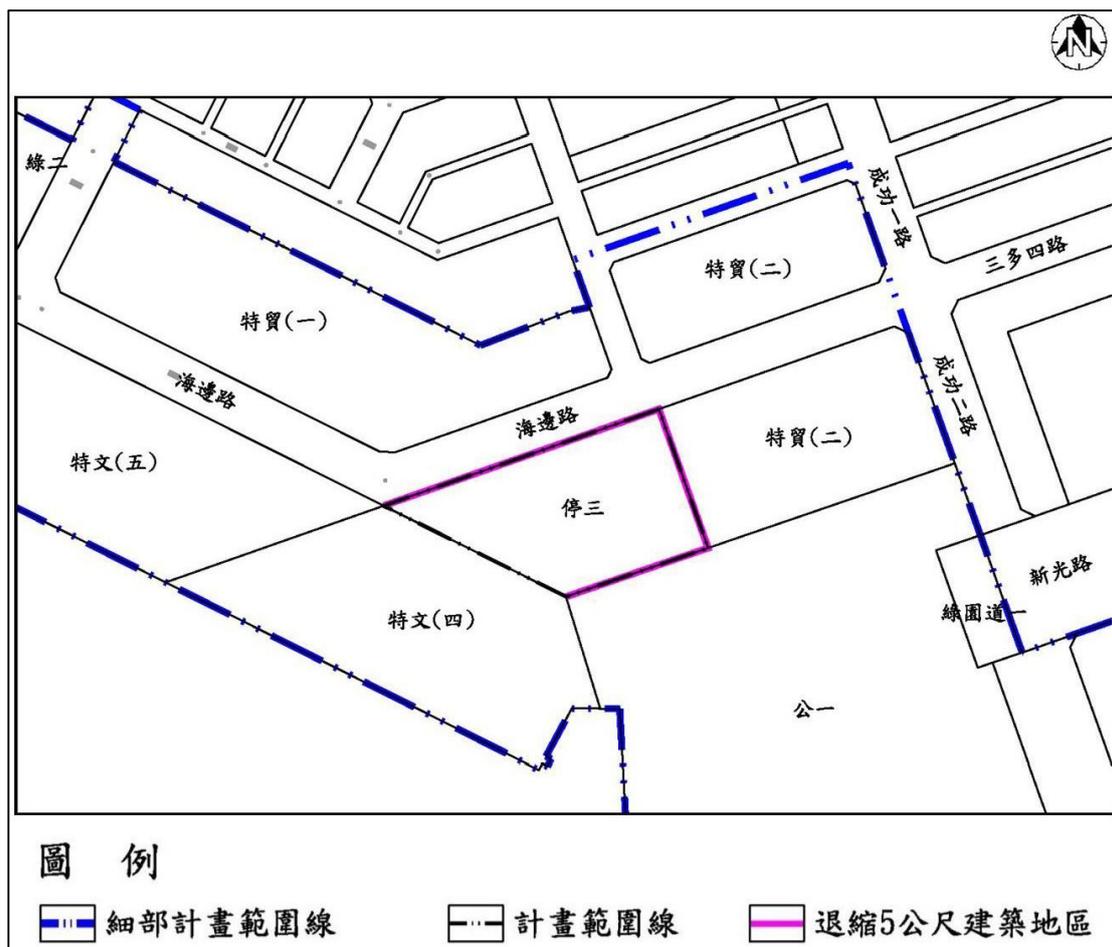


圖2-2-4 退縮建築示意圖

資料來源：「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫廣場停車場用地（廣停1）為停車場用地案」

#### （六）其他規定

1. 本案基地僅北側臨計畫道路，基地南側現有路寬約 10 公尺之現有道路係屬公園用地，若能維持該道路以銜接成功二路，將有助於紓解基地及第 21 號碼頭車流進出；故建議未來視停車場 BOT 開發需求，得協調公園用地主管機關於公園整體規劃設計時，留設必要之道路。
2. 未來開發應依相關規定提送都市設計審議及建築物交通影響評估審查，建築開發應強化與周邊交通動線、都市景觀及開放空間之連結。

## 第三章 規劃構想

### 第一節 發展願景

參考「高雄都會區大眾捷運系統都會線(黃線)建設及周邊土地開發計畫綜合規劃報告書」，捷運 Y15 站之都市機能發展定位為「海洋流行文化中心」，其鄰近高雄展覽館、高雄港埠旅運中心、高雄市立圖書館總館，並可與輕軌 C9 站採站外轉乘連結。因此本計畫與 Y15 站、旅運中心應共同規劃，以商業、娛樂、辦公、停車等複合機能作為搭配，未來在捷運黃線、環狀輕軌及綠色網絡建立後，可將各個文化節點及商業活動進行串連，配合亞洲新灣區之產業轉型，擴展高雄國際能見度，吸引國內外投資進駐，打造一流的高雄國際觀光門戶。

### 第二節 發展定位

#### 一、以 TOD 結合國際觀光門戶發展

計畫範圍位於公有土地居多的高雄經貿園區內，主軸以開發港埠商業區設施以及水岸遊憩設施藉以帶動商圈繁榮發展，港埠旅運中心及 21 號碼頭將成為港灣新興商業區，未來集中停靠國際郵輪，直接提供轉乘大眾運輸系統之服務，並以地區層級混合性商業及娛樂服務設施為主。而本計畫須配合新灣區的發展，提供輔助、具加乘效果的機能，因此在空間上應延續其商業及轉乘行為，讓人流可以在本計畫做為新灣區最初或最終的停留點，成為前往或離開高雄市的端點站。

#### 二、雙線交會捷運轉乘複合機能及地方停車供給

計畫範圍位處亞洲新灣區旅運中心周邊，開發後結合高雄環狀輕軌與捷運系統可有效疏導郵輪、會展產業的交通旅運需求。配合

前述整體空間發展，土地利用性質除了滿足周邊停車需求外，其餘應作為服務周邊之轉乘、公共使用設施、餐飲、商業發展等機能。

### 第三節 空間配置構想

基地西側為港埠旅運中心，為海洋觀光遊憩新景點，為進出之重要國門，考量計畫範圍為亞洲新灣區重要商業核心區位，未來開發應串聯周邊水岸景點及設施、重要地點等。

- 一、 減設停車位：107年都市計畫盤點周邊汽車停車供給為500席，相較近年大幅增加1,500席，考量捷運交會站以提供大眾捷運系統轉乘服務，並引導城市發展。建議減設停車空間，並增加公共服務機能等空間。
- 二、 加強與水岸連結：配合港埠旅運中心友善人行、新光路之景觀園道，透過相關景觀規劃與設計，以留設開放廣場，將人自捷運場站，導引至周邊開放空間及水岸地區。
- 三、 連續立體空間串連周邊商辦開發：透過開放空間及空橋系統等連通設施，串聯周邊街廓，成為一完整且連續人本交通之立體開放空間系統，引導商業裙樓發展，並使商業及開放空間緊密地結合。



圖3-3-1 計畫範圍空間配置示意圖

資料來源：本計畫繪製

## 第四章 擬定計畫內容

### 第一節 計畫內容

#### 一、 擬定理由

- (一) 配合主要計畫變更特定經貿核心專用區為捷運開發區擬定細部計畫，增訂捷運開發區土地使用分區管制內容。
- (二) Y15 站周邊鄰近高雄港埠旅運中心、新光碼頭、高雄展覽館、成功國小、85 大樓等大型建設及高層住宅，位於港區發展重心之多功能經貿園區特定區。考量 Y15 站周邊地區屬海灣重要國門及捷運交會站，具發展觀光及 TOD 之潛力。
- (三) 黃線的進駐提供未來亞洲新灣區發展的基石，基於周邊仍有停車及觀光商務發展需求，且捷運輕軌、黃線交會站之 TOD 發展，大眾運輸發展得減少停車供給，並以高密度、複合式使用促進國門觀光、商業發展。
- (四) 依「都市計畫細部計畫審議原則」第十一條第四項規定，「主要計畫變更土地使用分區規模達一公頃以上地區，應劃設不低於該等地區總面積百分之十之公園、綠地、廣場、體育場所、兒童遊樂場用地。」
- (五) 考量銜接成功二路及第 21 號碼頭車流進出，本計畫南側與捷運輕軌併行之新光路延伸路段擬定為綠地用地(兼供道路使用)，並應協調公園用地主管機關於公園整體規劃設計時，留設必要之道路供既有次要道路通行利用。

#### 二、 擬定內容

配合「變更原高雄市主要計畫(配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫)Y15 站特定經貿核心專用區為捷運開發區案計畫書」，擬定細部計畫「捷運開發區」及「綠地用地(兼供道路使用)」土地使用相關規定，土地面積為 1.33 公頃。

## 第二節 擬定計畫內容

本案擬定計畫範圍位於苓雅區苓港段 31 地號及苓西段 237-7 地號等 2 筆土地，分別擬定為「捷運開發區」及「綠地用地(兼供道路使用)」，擬定面積分別約 1.13 公頃及 0.196 公頃，其擬定內容及理由詳表 4-2-1 擬定細部計畫綜理表及圖 4-2-1 擬定細部計畫示意圖所示。

表4-2-1 擬定細部計畫綜理表

位置	使用分區	面積 (公頃)	擬定理由
苓港段 31 地號	捷運開發區	1.13	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 配合主要計畫變更捷運開發區擬定細部計畫，並訂定土地使用分區管制內容。</li> <li>2. 考量與周邊捷運系統連結、公園整體規劃與友善人行系統的建構，訂定都市設計準則。</li> </ol>
苓西段 237-7 地號	綠地用地(兼供道路使用)	0.196	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 依「都市計畫細部計畫審議原則」第十一條第四項規定，「主要計畫變更土地使用分區規模達一公頃以上地區，應劃設不低於該等地區總面積百分之十之公園、綠地、廣場、體育場所、兒童遊樂場用地。」</li> <li>2. 基於維持銜接成功二路及第 21 號碼頭車流進出，本計畫南側與捷運輕軌併行之新光路延伸路段擬定為綠地用地(兼供道路使用)。</li> <li>3. 其餘依相關法令規定辦理。</li> </ol>

註 1：表內實際面積應以核定計畫圖實地分割面積為準。

註 2：擬定範圍未指明部分，均依原計畫為準。

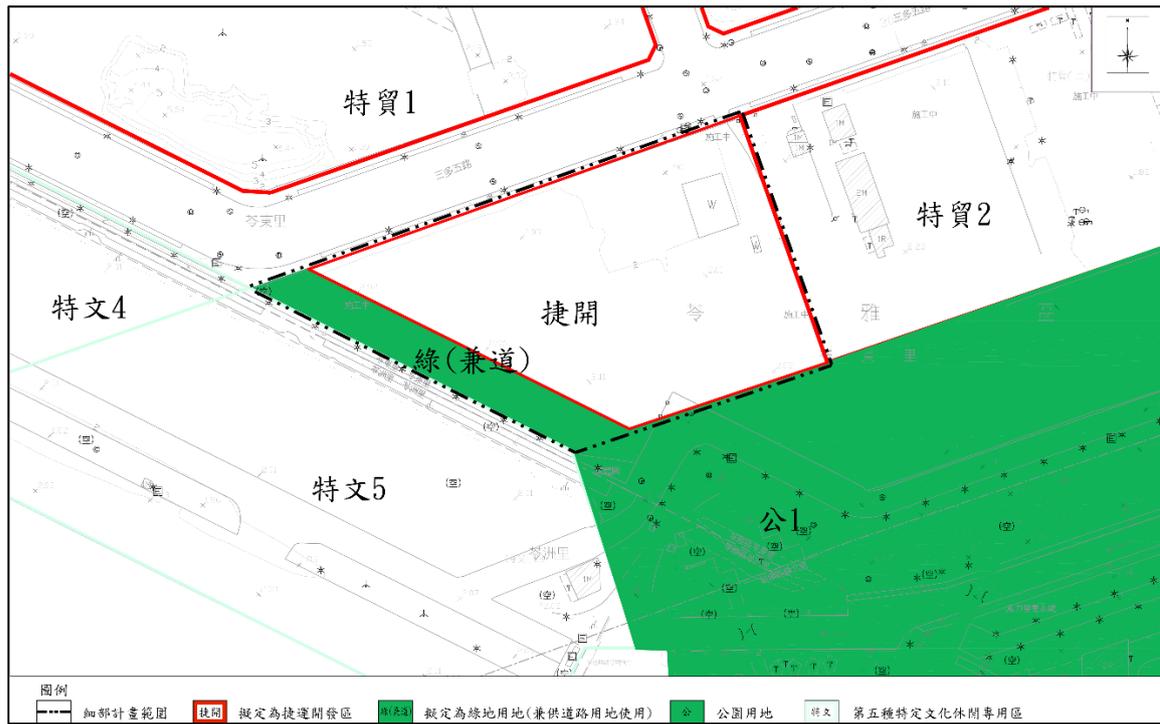


圖4-2-1 擬定細部計畫示意圖

資料來源：本計畫繪製

### 第三節 土地使用分區管制

- 一、 本計畫捷運開發區建蔽率不得大於 60%，容積率不得大於 630%。
- 二、 本計畫捷運開發區除供轉乘設施及相關設施之使用外，應依「大眾捷運法」、「大眾捷運系統土地開發辦法」相關規定辦理，其餘土地使用管制依「都市計畫法高雄市施行細則」中有關商業區之規定辦理。
- 三、 綠地用地(兼供道路使用)為本市捷運工程局管有，指定作為輕軌軌道兼道路使用。

## 第四節 都市設計準則

- 一、 整體性原則
  - (一) 本計畫內捷運開發區之建造執照、雜項執照申請案，應送高雄市都市設計及土地開發許可審議委員會（以下簡稱都設會）審議通過後，始得申請建築。
  - (二) 有關都市設計審議作業程序、簡化規定、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) 為本地區環境之有效管理，本設計準則內容得經都設會決議修正或補充之。
- 二、 本次變更針對 Y15 站捷運開發區部分內容調整如下，餘悉依 102 年 6 月公告之「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第二次通盤檢討)案」計畫書規定辦理。
  - (一) 捷運開發區於申請建築時應至少退縮 5 公尺建築，退縮部分得計入法定空地，但基地情形特殊經提高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會同意者，不在此限。
  - (二) 人行空橋（含垂直動線結構體）得不計建蔽率及容積率，但須 24 小時無償開放供公眾使用。
  - (三) 人行空橋系統之人行通行淨寬應達 2.5 公尺以上，坡度不超過 1/12，淨高至少 4.6 公尺以上。
  - (四) 建物 2 層樓臨人行空橋設施側應設置店舖且店舖主要開口應朝向連通道，避免以實體牆面阻隔人與活動聯繫，使連通設施兼具人行與商業活動延續及都市防救災功能。
  - (五) 人行空橋立面透空率應達立面 70%以上。



圖4-4-1 都市設計規範示意圖

資料來源：本計畫繪製

## 第五節 其他規定

- 一、 本案基地僅北側臨計畫道路，基地南側現有路寬約 10 公尺之現有道路係屬公園用地，若能維持該道路以銜接成功二路，將有助於紓解基地及第 21 號碼頭車流進出；故建議未來視捷運開發區開發需求，得協調公園用地主管機關於公園整體規劃設計時，留設必要之道路。
- 二、 未來開發應依相關規定提送都市設計審議及建築物交通影響評估審查，建築開發應強化與周邊交通動線、都市景觀及開放空間之連結。

## 第六節 事業及財務計畫

本計畫綠地用地(兼供道路使用)由本市捷運工程局管有，目前已開闢完成。

