

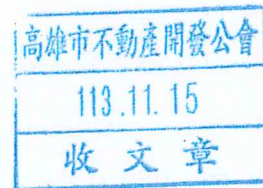
檔 號：
保存年限：

高雄市政府 函

地址：802721高雄市苓雅區四維三路2號
承辦單位：都市發展局都設科
承辦人：賴俊凱
電話：07-3368333轉2240
傳真：07-3328276
電子信箱：kail2@kcg.gov.tw

受文者：高雄市不動產開發商業同業公會

發文日期：中華民國113年11月14日
發文字號：高市府都發設字第11335380900號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：修正條文及修正後條文各1份



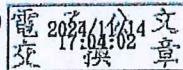
主旨：修正「高雄市都市設計審議原則」，名稱並修正為「高雄市政府都市設計審議原則」，自即日起生效，請查照。

說明：

- 一、本案業經本府113年10月29日第697次市政會議審議通過。
- 二、檢附「高雄市政府都市設計審議原則」修正條文及修正後條文各1份。

正本：第一類發行(先發文後刊登公報)

副本：高雄市不動產開發商業同業公會、高雄市大高雄不動產開發商業同業公會、社團法人高雄市建築師公會、社團法人高雄市建築學會、社團法人高雄市建築經營協會、高雄市都市計畫技師公會、高雄市景觀工程商業同業公會、高雄市政府都市發展局(都設科)



高雄市都市設計審議原則修正草案總說明

本市自八十五年開始執行都市設計審議作業至今，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)已累積多年審議經驗與對都市空間發展的指導，故於一百零一年十二月二十二日訂定「高雄市都市設計審議原則」(以下簡稱本原則)，以強化本市地區特色、提昇都市生活環境品質。

本原則自一百零八年三月二十八日修正至今已施行多年，在法令施行上應更具體呼應本市永續淨零城市的發展主軸，擬透過本原則之修正，從各面向落實淨零碳排目標，並朝向人行友善環境城市邁進。

考量本原則部分事項已有相關主管機關法規予以規範，或與其產生競合或不合時宜之問題，且近年都設會亦陸續補充之通案性審查意見，為配合本市都市設計專案通盤檢討之修正，故將通案性規定納入本原則內，以維持全市都市設計審議品質並有利實務執行，爰修正本原則，並將本原則名稱修正為「高雄市政府都市設計審議原則」，以符體例。本次修正重點說明如下：

- (一) 修正行政規則名稱。(行政規則名稱)
- (二) 明定法源依據、名詞定義與配合高雄市淨零城市發展自治條例檢討相關事項。(修正規定第一點至第六點)
- (三) 規範退縮地應自建築線起設置植栽設施帶，再留設淨寬一點五公尺以上人行道，並說明人行道得與公有人行道整合設計，另規定喬木選用建議、喬木尺寸、植栽設施帶、符合內政部水環境低衝擊開發設施操作手冊之透水鋪面等。(修正規定第七點)
- (四) 花台、座椅高度不超過四十五公分為原則。(修正規定第八點)
- (五) 建築物鄰建築線退縮寬度達七公尺以上者，以種植雙排喬木為原則。(修正規定第九點)
- (六) 配合內政部都市人本交通規劃設計手冊，規範路口轉角斜坡道之設置形式。(修正規定第十點)
- (七) 退縮地與公有人行道整體規劃。(修正規定第十二點)

- (八) 廣告物依相關法令辦理，並規範地面層樹立廣告之設置位置。(修正規定第十四點)
- (九) 明定退縮地內不可設置圍牆。(修正規定第十五點)
- (十) 規範臨建築線側設置之圍牆高度、基座、透空面積。(修正規定第十六點)
- (十一) 公有建築物、公共設施用地及其開放空間不得設置圍牆，可以綠籬方式設置。(修正規定第十七點)
- (十二) 明定地下室外牆與建築線保持三公尺以上淨距離。(修正規定第十八點)
- (十三) 垃圾儲存空間之檢討。(修正規定第二十一點)
- (十四) 明訂建築基地綠覆率應達百分之七十五以上。(修正規定第二十二點)
- (十五) 規範各項綠化計算標準與植栽覆土深度。(修正規定第二十三點)
- (十六) 機車停車位之車道坡度應小於一比八。(修正規定第二十八點)
- (十七) 規範停車場出入口設置位置。(修正規定第三十三點)
- (十八) 車道出入口坡降起始點，應距離供行人步行空間至少二公尺以上。(修正規定第三十四點)
- (十九) 建築基地非作住宅使用部分應檢討設置裝卸車位。(修正規定第三十八點)
- (二十) 照明計畫分為景觀照明設計與建築照明設計，住宅區、商業區及公共設施用地申請案件應依規定檢討。(修正規定第四十三點)
- (二十一) 為避免增加容積之基地開發後對周圍環境產生外部性，除容積獎勵與容積移轉建築基地外，其他增加基準容積之開發案件應適用之，故修正為容積增量建築基地設計原則。(修正規定第陸章)
- (二十二) 容積增量案件之綠覆率、人行道淨寬、車道出入口坡降起始點等規定。(修正規定第四十六點至第四十八點、第五十點)
- (二十三) 依照一百零七年十二月十三日都設會第一百三十次會議第八案決議內容，明訂申請容積增量開發案件以開挖地下六層為

限。(修正規定第四十九點)

(二十四)規範公園、綠地、兒童遊樂場之規定。(修正規定第五十六點與第五十七點)

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表

修 正 規 定	現 行 規 定	說 明
行政規則名稱：高雄市政府都市設計審議原則	行政規則名稱：高雄市都市設計審議原則	按地方制度法第二十七條規定，自治法規應分別冠以各該地方自治團體之名稱，惟本原則之性質屬行政規則，並非自治法規，為避免混淆，爰修正行政規則名稱。
壹、總則	壹、總則	未修正。
一、為執行本市都市設計及土地使用開發許可之審議，依都市計畫法高雄市施行細則第三條規定，訂定本原則。		一、 <u>本點新增</u> 。 二、本原則係依「都市計畫法高雄市施行細則」第三條授權訂定，故明定法源依據。
二、 <u>都市設計審議係為使開發基地之規劃設計能考量所在區位整體風貌及配置協調，以維整體都市活動之順暢、都市景觀之完整性；並期待建築開發能兼顧環境保護，以因應日益嚴苛的極端氣候挑戰。</u>	一、 <u>都市設計審議以實現都市環境永續發展為最高指導原則，追求「生活品質、生產環境，生態保護」並重的「三生價值」與國際趨勢，並延續市政府推動智慧生態城市理念，強化各地區發展願景與特色。</u>	點次調整並修正都市設計理念內容。
三、都市設計審議申請案件(以下簡稱申請案)應參考高雄市淨零城市發展自治條例第十九條規定，於都市設計審議報告書內載明淨零城市發展策略相關事項。		一、 <u>本點新增</u> 。 二、依循本府一百十三年六月三日公布施行之「高雄市淨零城市發展自治條例」規定，於都市設計審議時應充分衡量氣候風險因子，秉持減緩與調適並重原則，推動淨零循環環境之營造，並積極採用策略，引導淨零及韌性城鄉之實現。
	二、本原則係彙整高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會(以下簡稱委	一、 <u>本點刪除</u> 。 二、原規定內容係屬本原則訂定之背景說明，已無繼續

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表		
修 正 規 定	現 行 規 定	明 說
	員會)審議案附帶決議與審議事項決議，提供申請單位及設計單位辦理相關都市設計審議時規劃設計參考，以加速辦理都市設計審議時程。	存在之必要，故予以刪除。
<u>四、本原則為通案性規定，申請案仍應符合其他都市計畫及相關法令之規定。</u>	<u>三、本原則屬通案性規定，申請案仍應符合都市計畫及相關法令之專屬規定或特別規定。</u>	點次調整並酌修文字。
<u>五、申請人依本原則規劃設計有窒礙難行者，應敘明無法執行理由、提出相關佐證資料及淨零調適策略，提請高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會(以下簡稱委員會)審議同意或另為決議。</u>	<u>四、申請案有特殊情形無法依本原則執行，經提委員會審議同意或另有決議者，從其決議。</u>	一、點次調整並酌修文字。 二、為避免特殊情形所導致之外部性影響，應具體檢討並提出分析資料仍無法依本原則執行者，應提出淨零調適策略並經委員會審議同意後辦理。
六、本原則名詞定義如下： (一)淨零調適策略：指為實現碳平衡的淨零社區，透過調適措施，減少氣候變遷下對城市造成的衝擊，並提高城市的適應能力，以達到可持續發展的目標。 (二)退縮地：指都市計畫或高雄市建築管理自治條例規定之基地內應退縮建築範圍，其示意圖如附圖一。 (三)人行步道：指退縮地內留設供作植栽綠化、景觀設施及行人步行目的之使用空間，其示意圖如附圖		一、本點新增。 二、明定淨零調適策略、退縮地、人行步道、人行道淨寬、不得開挖範圍、開挖率與容積增量建築基地等事項之定義。 三、避免因建築面積調整而須重新檢討分母值，可簡化計算基準及鼓勵開發案多留設開放空間，並參考臺北、桃園、臺南與建築技術規則之規定，應綠化空地由「實設空地」修改為「法定空地」。 四、執行綠化有困難面積係依「建築技術規則建築設計

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表

修 正 規 定	現 行 規 定	明 說
一。 (四)人行道淨寬：指人行步道範圍內可提供行人步行的淨寬度，其示意圖如附圖一。 (五)不得開挖範圍：指自地下室外牆起至建築線間所形成之空間範圍，其示意圖如附圖一。 (六)開挖率：指地下層開挖面積(外牆牆心計算)除以基地面積之比率。 (七)綠覆率：指綠覆面積占法定空地之百分比，其計算不得扣除執行綠化有困難之面積。 (八)容積增量建築基地：指建築基地因申請容積獎勵、容積移轉、鐵路地下化增額容積、環狀輕軌增額容積、都市更新建築容積獎勵、都市危險及老舊建築物建築容積獎勵、大眾捷運系統土地開發辦法第二十九條建築物樓地板面積酌予增加、都市計畫法高雄市施行細則第二十四條之四社會住宅容積酌予提高或其他法令所給予增加之容積者。		施工編」第二百九十九條檢討，因實務上屬建管法系，申請案常發生適用見解上的爭議，造成本府都發局業務單位查核之困難，考量應綠化空地已由「實設空地」修正為「法定空地」，綠化分母面積已減少，故刪除「得扣除執行綠化有困難之面積」規定。
貳、 <u>地面層人行空間</u>	貳、 <u>人行、車行設計原則</u>	酌修原標題文字。
	<u>一、為降低地面層車道出入口與人行空間的衝突性，宜</u>	配合條文架構調整，將原規定內容移列至草案第三十四點第

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表		
修 正 規 定	現 行 規 定	說 明
	<u>適當留設停等緩衝空間，車道鋪面材質或色彩與人行步道應有所區隔，且與人行空間交會處需順平無高差，以營造友善的人行空間。</u>	一款。
	<u>二、退縮地人行步道宜考量與鄰地人行動線及行人穿越道順平銜接，以提高人行連續性。</u>	配合條文架構調整，將原規定內容移列至草案第十一點。
	<u>三、地面層車道出入口宜避免設置遮蔽視線植栽或設施物，以維持視線的通視性。倘地區都市設計準則或規範規定有喬木植栽間距者，得不受該規定之限制，視個案現況合理配置。</u>	配合條文架構調整，將原規定內容移列至草案第三十五點。
	<u>四、地面層為考量人行動線的安全，若採行迎賓車道(迴車道)設置方式，車道寬度以不大於 5.5 公尺為原則，其與相鄰之人行空間均須順平處理，且車道鋪面材質或色彩與人行步道應有所區隔。</u>	配合條文架構調整，將原規定內容移列至草案第三十六點及第三十四點第一款。
七、除本原則另有規定外，退縮地應設置人行步道，並自建築線起設置植栽設施帶，再留設淨寬一點五公尺以上人行道，其示意圖如附圖二。 前項人行步道設計規定如下： (一)植栽設施帶之植穴寬度		一、本點新增。 二、配合「臺灣二〇五〇淨零排放」之「淨零綠生活政策」之優化步行環境，讓步行空間更完善、安全、舒適策略，爰增列本點。 三、本點所指除本原則另有規定外，如草案第四十八點之容積增量建築基地，人

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表

修 正 規 定	現 行 規 定	說 明
至少一點五公尺以上，並應以長型植栽帶設置，以增加透水及排水。 (二)人行步道於配合已完成之公有人行道整合設計時，得自建築線起留設淨寬一點五公尺以上人行道，再設置植栽設施帶。 (三)植穴邊緣側臨人行步道設置時，應與人行步道鋪面齊平，使地表逕流可直接排入，植穴土層完成面以低於人行步道為原則。 (四)植栽設施帶建議種植開展型喬木，並應依當地生態、氣候、植栽槽寬度等條件選擇適當之樹種，避免種植竄根樹種(如小葉欖仁)或爭議樹種(如黑板樹、榕樹、木棉、掌葉蘋婆、菩提及椰子樹等)；無法透過喬木設計遮蔭環境時，應設置遮蔭設施。 (五)喬木米高徑應達八公分以上，樹冠自然展開達一點五公尺以上之容器苗，且樹距配置以四至六公尺為原則(除主要出入口及車道出入口以外)，以塑造連續性遮蔭環境。 (六)植栽設施帶可設置植穴、花台、座椅、照明燈具、雕塑、充電站系統、		行道淨寬應大於二點五公尺之情形。 四、為提供良好遮蔭步行環境，讓喬木生長於原土層並兼顧行人步行安全，爰於第二項第一款規定自建築線起設置植穴寬度一點五公尺以上之植栽設施帶，再留設淨寬至少一點五公尺以上人行道。 五、為利喬木生長環境，故第二項第二款明定結合退縮地以加大人行道淨寬，得自建築線起留設人行道再設置植栽設施帶。 六、參考本市各都市計畫細部計畫都市設計基準規定，規定植穴設計、喬木規格、設施物等，規定第二項第三款、第五款至第七款說明如下： (一)植穴邊緣側臨人行道設置時，應與人行道鋪面齊平，增加地表逕流排水並減少行人步行之壓迫感。 (二)喬木米高徑、樹冠、樹距等原則性規定，統一於本原則內規範。 (三)除植穴、花台、座椅等景觀性元素外，再參酌一百一十二年七月「本市都市設計審議原則修正草案座談會議」討論意見，增加消防栓、立式水表、瓦斯

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表			
修 正 規 定	現 行 規 定	說 明	
車阻、廣告招牌、消防栓、立式水表、瓦斯表或其他公共使用之街道家具及設施物，並應整體規劃設計。 (七)植被、植栽穴與土壤裸露處，應作防止土壤沖刷流失之處理。 (八)人行步道除車道出入口範圍以外，應設置透水鋪面，其設置標準應符合內政部水環境低衝擊開發設施操作手冊所定之設計標準，且應併同各建築基地排水計畫一併考量。		表等；另考量推廣電動車，增加充電站系統。 (四)規範植栽槽應作防止土壤沖刷流失之處理。 七、為提供喬木選用之彈性，第二項第四款採用負面列舉方式，並參考本府工務局所列之竄根與爭議樹種。另為確保連續步行遮蔭環境，無法以喬木設計之處，以設置遮蔽設施取代為原則。 八、為提高基地透水性，增加地表逕流與減緩熱島效應，第二項第八款規定人行步道應參照內政部水環境低衝擊開發設施操作手冊，設置相關透水鋪面設施，並排除車道出入口範圍，以避免車輛通行時造成鋪面損壞。	
八、退縮地設置之花台、座椅，其高度應以不超過四十五公分為原則。但花台結合座椅整體規劃設計者，不在此限。 前項但書情形，其設置應考量行人空間開闊感與營造無障礙環境，並致力減縮其與人行道地坪之高差。		一、<u>本點新增</u>。 二、避免花台高度過高影響行人視野開闊性，並考量人坐感之舒適度，故明定花台與座椅之高度以不超過四十五公分為原則。 三、參酌一百十二年七月「本市都市設計審議原則修正草案座談會議」討論意見，實務規劃常將花台結合座椅整體設計，形成具特色與趣味性之花台座椅，故明定花台結合座椅	

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表

修 正 規 定	現 行 規 定	說 明
		整體規劃設計者，花台高度不受四十五公分之限制。
九、建築物鄰建築線退縮寬度達七公尺以上者，以種植雙排喬木為原則，其配置示意圖如附圖三。其第二排喬木與第二排人行道可整併為植栽設施帶，並加大第一排人行道之淨寬，其配置示意圖如附圖四。		一、 <u>本點新增</u> 。 二、為配合「臺灣二〇五〇淨零排放」之淨零綠生活政策，並考量喬木生長空間與人行步道淨寬，規定建築物退縮達七公尺以上者，以種植雙排喬木為原則；另提供植栽帶及人行道配置示意供設計參考。
<u>十、路口轉角斜坡道之設置規定如下：</u> <u>(一)斜坡道之設計形式、淨寬、坡度等事項，應依據內政部都市人本交通規劃設計手冊之規定辦理。</u> <u>(二)應配合行人穿越道位置，垂直步行銜接設置，其交叉路口處，宜採對準行人穿越道之雙向斜坡道方式處理(如附圖五所示)；斜坡道坡頂平台寬度以大於一點二公尺以上為原則、兩側以四分之一圓斜坡順接斜坡道方式處理。但設置路緣斜坡後平台寬度不足一點二公尺之路口，得採轉角全面扇形方式處理(如附圖六所示)，其扇形斜坡範圍須涵蓋行人穿越道，且非屬行人穿越道線範圍</u>	<u>五、路口轉角斜坡道應配合行人穿越道位置，垂直步行銜接設置，其交叉路口處，宜採轉角全面扇形方式處理(即扇形斜坡範圍需涵蓋行人穿越道)，但路寬大於 15 公尺以上之路口，轉角斜坡道得採對準行人穿越道(寬度至少等寬)之雙向斜坡道取代全面扇形方式，斜坡道坡頂平台寬度以大於 1.2 公尺以上為原則，兩側以 1/4 圓斜坡順接斜坡道處理。</u>	一、點次調整。 二、配合內政部人本交通政策，新增斜坡道設計應依內政部都市人本交通規劃設計手冊辦理，並依該手冊修正路口轉角斜坡道規定，刪除寬度至少等寬等文字。

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表			
修 正 規 定	現 行 規 定	說 明	
<u>內之轉彎處應設置安全防護措施，避免轉向車輛進入人行道範圍內。</u>			
十一、 <u>人行步道應向道路境界線作成坡度四十分之一以下之洩水坡，其高程應與公有人行道一致，且其設計應與鄰地人行動線齊平銜接，以提高人行連續性。</u>	六、 <u>人行空間</u> 高程應與公有人行道一致，與鄰地 <u>銜接處</u> 採順平處理。	一、點次調整，並將原「貳、二」與「玖、一」規定內容併入。 二、為避免人行步道之坡度過陡，影響步行舒適度，規定人行步道之坡度為四十分之一以下。 三、配合鄰地高程銜接處，應以齊平方式銜接。	
十二、退縮地開放空間應配合公有人行道整體規劃，植栽樹種宜與現有行道樹種相同或相融，並配合現況行道樹形成雙排喬木，鋪面顏色、材質或樣式得與公有人行道適度區隔，以作分界。		一、 <u>本點新增</u> 。 二、配合全市性都市設計基準檢討作業，將性質應屬全市通案性規定者，統一納入都市設計審議原則內。 三、為形塑良好都市景觀，故規範退縮定應與公有人行道整體規範，並為利後續管理維護及權責劃分，規範鋪面材質、顏色、樣式並作適度區隔。	
十三、申請案得視個案需要，逕向本府 <u>目的事業主管機關</u> 申請共構設計。	七、申請案得視個案需要，逕向本府 <u>工務局養護工程處</u> 申請共構設計。	為避免機關名稱變更造成適用疑慮，將「工務局養護工程處」改為「目的事業主管機關」。	
	八、 <u>應實施交通影響評估審查案件，於提送委員會審議前，提出交通影響評估報告書送交通主管機關審查。</u>	配合條文架構調整，將原規定內容移列至草案第三十九點。	
十四、設置廣告物者，除應依相關法令規定辦理外，於地面設立樹立廣告		一、 <u>本點新增</u> 。 二、廣告物樣式多元，考量本府工務局已制定「高雄市	

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表

修 正 規 定	現 行 規 定	說 明
時，須設置於退縮地植栽設施帶空間內；其高度不得超過二點五公尺。		廣告物管理自治條例」，故廣告物管理回歸主管機關權責，都市設計審議案僅管制地面層設置樹立廣告時，應設置於退縮地植栽設施帶空間，且其高度不得超過二點五公尺，以避免影響行人步行空間。
十五、退縮地不得設置圍牆。		一、 <u>本點新增</u> 。 二、為維整體都市活動之順暢、都市景觀之完整性，故規範退縮地內不可設置圍牆。
十六、臨建築線側設置圍牆規定如下： (一)圍牆高度不得超過二公尺，基座不得高於四十五公分；圍牆高度超過四十五公分至二公尺部分，其透空面積應大於百分之七十。 (二)供汽車出入或社區主要人行出入口之大門或造型牆，免依前款規定辦理。但圍牆高度不得超過四點二公尺。 (三)前二款圍牆高度，應自基地整地覆土完成面起算。		一、 <u>本點新增</u> 。 二、配合全市性都市設計基準檢討作業，將性質應屬全市通案性規定者，統一納入都市設計審議原則內。 三、本府工務局已制定「高雄市政府工務局建築基地圍牆設置原則」，故圍牆之設置規定回歸主管機關權責，都市設計審議案僅管制臨建築線側之圍牆設置形式，以確保都市景觀品質。 四、參酌一百十二年七月「本市都市設計審議原則修正草案座談會議」討論意見，為避免都市景觀的封閉感及阻隔感過重，且圍牆透空可視性之增加，實有利提昇公共安全，故規定高度不得超過二公尺，

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表			
修 正 規 定	現 行 規 定	說 明	
		基座不得高於四十五公分，圍牆高度超過四十五公分至二公尺部分，其透空面積應大於百分之七十。	
十七、公有建築物、公共設施用地及其開放空間不得設置圍牆。但以綠籬方式設置，且其高度未超過七十公分，並經委員會審議同意者，不在此限。		一、 <u>本點新增</u> 。 二、配合全市性都市設計基準檢討作業，將性質應屬全市通案性規定者，統一納入都市設計審議原則內。	
十八、地下室外牆與建築線間之退縮距離，應符合下列規定： (一)地下室外牆與建築線之淨距離應保持三公尺以上，以利地面層植栽生長及水分涵養；基地為角地者，地下室外牆至少須擇一側與建築線之淨距離保持三公尺以上。 (二)基地自建築線起算平均深度小於二十五公尺者，該側地下室外牆得免依前款規定退縮三公尺淨距離。 (三)基地面積小於一千平方公尺者，得免依第一款規定退縮三公尺淨距離。 (四)基地自建築線起算平均深度大於二十五公尺，地下室外牆自建築線退縮三公尺淨距離後，平均深		一、 <u>本點新增</u> 。 二、為配合「臺灣二〇五〇淨零排放」之淨零綠生活政策，配合本市高溫、驟雨之氣候特質，於建築線側提供原土層供喬木生長，可優化喬木生長條件，亦有助於風災調適與降溫。 三、查部分都市計畫與「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」，已有地下室外牆與建築線應保持三公尺以上之基本規定，有助於植栽生長與步行環境之營造，故透過本次修法，將此概念納為全市通案性規定。 四、考量基地形狀狹小、畸零、深度不足者，地下室外牆依上開規定退縮恐影響地下層車道與停車空間規劃，故規定「基地如屬角	

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表

修 正 規 定	現 行 規 定	說 明
度未達二十五公尺者，得酌減退縮距離。 (五)地下室外牆未依前三款規定自建築線退縮達三公公尺淨距離者，其退縮地植栽帶範圍應降板使覆土深度達一點五公尺以上；人行步道範圍應降板使覆土深度達六十公分以上，以利植栽生長及透水鋪面設置。		地得擇一留設」、「平均深度小於二十五公尺」及「面積小於一千平方公尺」等情況，得免依規定退縮三公公尺淨距離。 五、另考量基地自建築線起平均深度超過二十五公尺、未達二十八公尺者，地下室外牆自建築線退縮三公公尺淨距離後，所餘深度不利地下層車道與停車空間規劃，故明定此情況得酌減退縮距離。 六、為利植栽生長及透水鋪面設置，地下室外牆未依本點第二款至第四款規定退縮達三公公尺淨距離者，植栽帶及人行步道範圍應降板達一定深度。
十九、為鼓勵低碳運輸及大眾運輸導向發展型態，宜於建築退縮空間適當處設置人行步道、自行車停車位及公共腳踏車租賃系統，其動線佈設應以安全、無障礙與連續性為原則，營造舒適之步行及騎行環境。		一、<u>本點新增</u>。 二、配合全市性都市設計基準檢討作業，將性質應屬全市通案性規定者，統一納入都市設計審議原則內。
二十、地面層相關設備及設施之設置，應配合整體環境景觀設計，且不得妨礙人行動線之連續性及緊急救難通行需求；鄰避型設施(如地下室通		一、<u>本點新增</u>。 二、配合全市性都市設計基準檢討作業，將性質應屬全市通案性規定者，統一納入都市設計審議原則內。

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表		
修 正 規 定	現 行 規 定	說 明
風口、垃圾處理空間等) 應盡量與建築物主體整 併設計，避免影響行人。		
二十一、供公眾使用建築物應 於地面層或地下一層 設置垃圾儲存空間， 並應有清運車輛服務 動線與給水清洗之適 切規劃。設置於地面 層之(半)戶外型之垃 圾儲存空間應有適度 綠化或美化設計，最 小化景觀衝擊。		一、配合條文架構調整，將原 「陸、六」規定內容移入。 二、本點所稱之「供公眾使用 建築物」，依內政部九十 九年三月三日台內營字第 ○九九○八○一○四五號 令認定之。 三、依實際執行所需，規範服 務動線與給水清洗應檢討 之標準與相關設置內容。 四、為降低(半)戶外型空間所產 生之景觀衝擊，規定應有 適度綠化或美化設計。
參、 <u>綠化規範</u>	參、 <u>建築基地綠覆率依下列規 定辦理，不符規定者，不 計入綠覆面積或綠化面積</u>	酌修原標題名稱。
二十二、除本原則另有規定 外，建築基地綠覆率 應達百分之七十五以 上。		一、 <u>本點新增</u> 。 二、配合全市性都市設計基準 檢討作業，將性質應屬全 市通案性規定者，統一納 入都市設計審議原則內。 三、本點所指除本原則另有規 定外，如草案第四十七點 之容積增量建築基地，建 築基地綠覆率應達百分之 八十以上。
	<u>一、綠覆率，係指綠覆面積占 應綠化空地之百分比。</u>	配合條文架構調整，將原規定 內容移列至草案第六點第五 款。
	<u>二、除都市計畫書另有規定 外，沿街喬木米高徑應為</u>	配合條文架構調整，將原規定 內容移列至草案第七點第五

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表

修 正 規 定	現 行 規 定	說 明
	<u>10 公分以上、樹距以 4 公尺以上為原則。(米高徑：距地面 1 公尺高樹幹直徑)</u>	款。
二十三、綠覆率之計算應符合下列規定： (一)綠覆面積計算標準如下： 1. 喬木類：依建築基地綠化設計技術規範所定之覆蓋面積標準計算。 2. 棕櫚類：以九平方公尺計算。 3. 灌木類(每平方公尺至少栽種四株以上)、蔓藤類(包括立體攀附)、草花類、地被類：以實際被覆面積計算。 4. 植生溝及生態滯留單元(須符合內政部水環境衝擊開發設施操作手冊之設計標準)：以實際被覆面積加百分之十計算。 5. 生態水池或溪溝有水生及濕生植物類：以其水面面積三分之一計算。 6. 植草磚：以鋪設植草磚面積三分之一計算。 7. 其他植栽：以設計圖設計密植平面面積計算。 (二)前款綠化植栽之最小覆土深度如附表一所示。	三、綠覆面積之計算基準如下： (一)喬木類、棕櫚類：依建築基地綠化設計技術規範所定之覆蓋面積標準計算。 (二)灌木類、蔓藤類：以設計圖設計之面積乘以百分之一百五十計算。 (三)草花類、地被類：以設計圖設計之被覆面積計算。 (四)植草磚：綠覆面積以鋪設植草磚面積三分之一計算。 (五)其他植栽：以設計圖設計密植平面面積計算。	一、點次調整並酌修文字。 二、棕櫚類之樹冠覆蓋範圍較一般喬木少，故參考「臺北市新建建築物綠化實施規則」規定，棕櫚類之綠覆面積以九平方公尺計算。 三、為配合「臺灣二〇五〇淨零排放」之淨零綠生活政策，刪除灌木類、蔓藤類被覆面積得乘以百分之一百五十之規定，以鼓勵種植喬木；同時鼓勵設置低衝擊開發設施，設置植生溝、生態滯留單元、生態水池、溪溝等設計，得計入綠覆面積。 四、為提供足夠覆土深度予各類植栽生長，參考臺北、新北、臺南之規定，喬木類與棕櫚類的覆土深度由一百公分修正為一百五十公分、灌木類的覆土深度由五十公分修正為六十公分，其餘蔓藤類、草花類、地被類的覆土深度則維持三十公分。 五、為鼓勵多層次立體綠化，在同一平面空間上種植喬木，下方種植灌木、草花、

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表		
修 正 規 定	現 行 規 定	明 說
		地被等複層植栽設計形式，其綠覆面積可重複累加計算。
	<u>四、實施綠化所栽植之植物，其覆土厚度應符合建築基地綠化設計技術規範中各種植栽單位面積二氧化碳固定量表中訂定之覆土深度。</u>	本點原規定內容已列入草案第二十三點。
<u>二十四</u> 、植栽種植於混凝土構造上方者，應併同考量植栽穴阻根板、排水設施及防水設施等設計。	<u>五、植栽種植於混凝土構造上方者，應併同考量植栽穴阻根板、排水設施及防水設施等設計。</u>	點次調整。
	六、綠化之設計圖說，請依本市都市設計審議報告書範本製作，可至本府都市發展局都市設計服務網站下載。	一、 <u>本點刪除</u> 。 二、本點原規定內容於「高雄市都市設計審議作業程序」，已明定相關書圖文件之格式、範例等，爰予刪除。
	<u>七、應綠化空地計算方式，除都市計畫書規定法定空地應綠化者以法定空地計算外，其餘以實設空地計算。</u>	本點原規定內容已列入草案第六點第七款。
	<u>八、綠覆率計算方式，得參照建築基地綠化設計技術規範相關規定，扣除執行綠化有困難之面積。另透天類型執行綠化有困難可扣除項目尚包括汽機車停車空間、法定人行步道、法定台電配電場等，免計入應綠化空地面積內(即綠覆率計算公式之分母)。</u>	本點原規定內容已列入草案第六點第七款。

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表

修 正 規 定	現 行 規 定	說 明
二十五、透天類型建築物基地之綠化，應考量都市景觀與植栽生存區位，以沿街面優先綠化，喬木種植數量不得低於基地內總戶數，其配置採總量管制並得自由配置。但基地條件不適宜種植喬木者，得改以立體綠化方式辦理。	九、透天類型基地綠化，考量都市景觀與植栽生存區位，以沿街面優先綠化， <u>種植喬木並以不得低於戶數為原則</u> ，採總量管制自由配置。但基地無法種植喬木者，得改以立體綠化方式辦理。	點次調整並酌修文字。
二十六、透天類型建築物採整體規劃分照申請者，其喬木與植栽配置方式，於未違反相關規定與鄰地權益前提下，得種植於緊鄰分照基地之基地境界線上，以顧及基地面寬尺寸、人車進出安全、景觀品質與一般民間習慣。	十、透天類型採整體規劃分照申請者， <u>有關喬木與植栽配置方式，為顧及基地面寬尺寸、人車進出安全、景觀品質與一般民間習慣</u> ，在未違反相關規定與鄰地權益前提下，得種植於緊鄰分照基地之基地境界線上。	點次調整並酌修文字。
	十一、都市計畫說明書訂有「法定空地應留設二分之一以上綠化植栽」或「法定空地應留設二分之一以上，種植花草樹木」等規定者，基地綠化計算依綠覆面積檢討。	一、 <u>本點刪除</u> 。 二、配合全市性都市設計基準檢討作業，刪除都市設計基準中有關「法定空地應留設二分之一以上綠化植栽」及「法定空地應留設二分之一以上，種植花草樹木」等規定，統一以綠覆率的方式檢討。
肆、汽機車停車空間配置原則	肆、汽機車停車空間配置原則	
二十七、機車停車位數量應依高雄市政府工務局建		一、 <u>本點新增</u> 。 二、為規範機車停車位檢討標

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表			
修 正 規 定	現 行 規 定	說 明	
造執照預審審議原則設置。		準，爰明定應依「高雄市政府工務局建造執照預審審議原則」規定辦理。	
<u>二十八、機車停車位之設置規定如下：</u> <u>(一)機車停車位之車道坡度應小於一比八，並以優先設置於地面層及地下一層為原則。但基地面積小於一千平方公尺或基地平均深度小於二十五公尺者，車道坡度得免依本款規定辦理。</u> <u>(二)無法於地面層及地下一層設足機車停車位數，且車道坡度小於一比八者，得設置於地下二層。</u>	<u>二、機車停車位以設置於地面層及地下一層為原則。但因基地條件特殊者，其地下二層之車道坡度，不大於地下一層之車道坡度，並針對確保機車進出安全提出安全管理計畫，經委員會審議同意，不在此限，但地下二層車道坡度小於1:8者，則無需經委員會審議同意。</u>	一、酌修文字。 二、考量機車車道坡度過陡，騎乘機車進出時容易發生意外事故，故參考臺北、新北、桃園、臺中之規定，明定機車停車位之車道坡度應小於一比八。 三、考量基地狹小與深度不足者，受限於車道、停車位與地下樓層淨高，較難以一比八坡度設計，故得免辦理。	
<u>二十九、停車位如設置於建築物地上二層以上空間，應提出相關空氣污染及噪音防治措施，並經委員會審議同意。</u>		一、配合條文架構調整，將原「陸、三、(二)」規定內容移入。 二、為避免對地上層設置停車空間，會對鄰房產生空氣污染與噪音之影響，爰增列應提出相關空氣污染及噪音防治措施。	
三十、車道坡道應鋪設防滑材質及相關安全警示設施。		一、<u>本點新增。</u> 二、配合全市性都市設計基準檢討作業，將性質應屬全市通案性規定者，統一納入都市設計審議原則內。	
<u>三十一、機械停車位應設置於地下室最底層，並符合下列規定：</u> <u>(一)車道寬度不小於六公尺</u>	<u>二、機械停車位僅得設置於地下室最底層，並應符合下列規定：</u> <u>(一)車道寬度不小於6公尺且</u>	點次調整並酌修文字。	

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表

修 正 規 定	現 行 規 定	說 明
且車道範圍內不得有柱、牆等車行動線阻礙物。 (二)車道寬度不足<u>六公尺</u>者，應留設淨寬<u>三點五公尺</u>車行動線，並於該車道服務範圍內至少設置一處不小於停車格位尺寸之停等避讓空間。 (三)<u>前款停等避讓空間不得位於停車位前方，並應於申請圖說上清楚標示。</u> (四)機械停車設備之<u>相關安全裝置</u>，應依建築物附設停車空間機械停車設備規範辦理。	車道範圍內不得有柱、牆等車行動線阻礙物。 (二)車道寬度不足<u>6公尺</u>者，提供淨寬<u>3.5公尺</u>車行動線及於該車道服務範圍內至少設置一處不小於停車格位尺寸之停等避讓空間。<u>前開停等避讓空間不得位於停車位前方，並應於申請圖說清楚標示。</u> (三)機械停車設備相關安全裝置應依「<u>建築物附設停車空間機械停車設備規範</u>」<u>規定辦理。</u>	
<u>三十二、建築基地以集中留設一處雙向汽車車道出入口為原則。但停車數量逾一百五十輛者，不在此限。</u>		配合條文架構調整，將原「陸、二、(四)」規定內容移入，並酌修文字。
三十三、汽機車停車場出入口設置規定如下： (一)不得設置於下列道路及場所： 1. 自道路交叉截角線之距離十公尺範圍內。 2. 學校校門口距離二十公尺範圍內。 3. 其他經交通主管機關認定有影響公共安全及公共交通之道路、路段或場所。 (二)透天住宅各戶面向道路設有獨立出入車道，且設		一、<u>本點新增。</u> 二、配合條文架構調整，將原「陸、二、(一)至(三)」規定內容移入。另考量原規定內容之「車道出入口設置原則」規定，係依照本府建築物交通影響評估審議會<u>一零四年七月十六日第七次會議</u>之第一案研議案之決議事項辦理，故回歸主管機關權責，於本原則內刪除。 三、配合全市性都市設計基準

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表			
修 正 規 定	現 行 規 定	說 明	
置相關交通安全警示設施者，免依前款規定辦理。		檢討作業，將部分都市計畫內之「停車場出入口設置位置」規定，統一納入都市設計審議原則內，作為全市通案性審查規定。 四、為避免透天住宅類型住戶的權益受損，考量透天住宅類型面向道路時僅有一戶進出，且已設置相關交通安全警示設施，故明定此種情況者不在此限。	
<u>三十四、為降低地面層車道出入口與人行空間之衝突性，車道出入口設置原則如下：</u> <u>(一)車道鋪面材質或色彩與人行步道應有所區隔，且與人行空間交會處須齊平無高差，以營造友善人行空間。</u> <u>(二)除本原則另有規定外，車道出入口坡降起始點，應距離供行人步行空間至少二公尺以上，以作為停等緩衝空間。</u>		一、配合條文架構調整，將原「貳、一」及「貳、四」規定內容移入。 二、參酌一百一十二年七月「本市都市設計審議原則修正草案座談會議」討論意見，為確保行人步行的安全性，避免車輛進出停車場坡道時，受到視野不良因素影響行人安危，故明定車道出入口坡降起始點，應距離供行人步行空間至少二公尺以上。 三、本點第二款所指除本原則另有規定外，如草案第五十點之容積增量建築基地，車道出入口坡降起始點，應距離供行人步行空間至少三公公尺以上。	
<u>三十五、地面層車道出入口應避免設置遮蔽視線植栽或設施物，以維持視線之通視性。</u>		一、配合條文架構調整，將原「貳、三」規定內容移入。 二、另原「倘地區都市設計準則或規範規定有喬木植栽	

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表

修 正 規 定	現 行 規 定	明 說
		間距者，得不受該規定之限制，視個案現況合理配置。」規定部分，有下位法規牴觸上位法規之疑慮，故予以刪除。
<u>三十六、地面層車道以迎賓車道（迴車道）方式設置者，其車道寬度以不大於五點五公尺為原則。</u>		配合條文架構調整，將原「貳、四」規定內容移入並酌修文字。
<u>三十七、公共設施用地、公有建築物及商業場所附屬之戶外停車空間，其汽車停車位達十輛或機車停車位達二十五部以上者，該停車空間應予綠美化，以收縮對都市景觀之衝擊。</u>		一、配合都設基準規定及條文架構調整，將原「玖、二」規定內容移入並酌修文字。 二、為提高景觀植栽之綠美化創意構想及彈性，故將原「一公尺以上」規定內容修正為「應予綠美化」。
三十八、建築基地非作住宅使用部分應設置裝卸車位，其設置標準如下： （一）裝卸車位出入動線不得新增車道。 （二）裝卸車位設置尺寸： 1. 標準裝卸車位：長度不得小於六公尺，寬度不得小於二點五公尺，淨高不得低於二點七公尺。 2. 大貨車裝卸位：長度不得小於十三公尺，寬度不得小於四公尺，淨高不得低於四點二公尺。		一、本點新增。 二、配合全市性都市設計基準檢討作業，將性質應屬全市通案性規定者，統一納入都市設計審議原則內。 三、作住宅使用部分尚無強制留設裝卸車位之必要；而非作住宅使用部分，則應檢討設置裝卸車位，惟設置位置僅規定出入動線避免新增車道，餘由實際所需自行規劃適當位置。 四、裝卸車位尺寸，係參考「高雄多功能經貿園區特定區細部計畫」規定訂定。

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表		
修 正 規 定	現 行 規 定	明 說
<u>三十九、申請案應實施交通影響評估審議者，於提送委員會審議前，申請人應提出交通影響評估報告書送交通主管機關審查。</u>		配合條文架構調整，將原「貳、八」規定內容移入並酌修文字。
<u>伍、建築量體及外觀設計</u>	<u>伍、建築外觀</u>	點次調整並酌修文字。
<u>四十、建築物屋頂水塔、太陽能熱水設施、空調冷卻水塔、空調主機、設備管線等設施物及工作陽台，應於建築設計時整體考量規劃，並於圖說中標示設置位置與繪製相關景觀遮蔽或美化圖說，避免直接外露於公共視野而影響都市景觀。</u>	<u>二、建築物屋頂水塔、太陽能熱水設施、空調冷卻水塔等設施物，除依都市計畫說明書與相關都市設計基準等規定辦理外，需於圖說中標示設置位置與繪製相關景觀遮蔽物圖說，或得另採其他適當遮蔽方式美化，避免外露於公共視野而影響都市景觀。</u>	配合條文架構調整，原本點規定與原「伍、二」規定內容整併並酌修文字。
	<u>二、空調主機、設備管線及工作陽台，宜於建築設計時整體考量規劃，並需適當遮蔽加以美化。</u>	本點原規定內容已列入草案第四十點。
<u>四十一、建築物窗戶及地面層出入口須設置遮蔽及雨遮設施，且於設計時須配合建物造型整體設計。</u>		一、 <u>本點新增。</u> 二、配合全市性都市設計基準檢討作業，將性質應屬全市通案性規定者，統一納入都市設計審議原則內。
<u>四十二、建築物立面造型應避免使用光害材質。</u>		一、 <u>本點新增。</u> 二、配合全市性都市設計基準檢討作業，將性質應屬全市通案性規定者，統一納入都市設計審議原則內。
<u>四十三、夜間照明應依下列規定辦理：</u>	<u>三、夜間照明：</u> <u>(一)夜間照明景觀設計宜考</u>	一、點次調整。 二、配合全市性都市設計基準

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表

修 正 規 定	現 行 規 定	說 明
(一)住宅區基地面積達五百平方公尺以上且基地臨接道路面寬二十五公尺以上之申請案，應提出內容至少包括於退縮地設置兼顧安全與行進指引照明燈具之景觀照明設計。 (二)前款住宅區基地之建造執照屬分照申請者，其基地面積及面寬應合併計算。 (三)商業區與公共設施用地申請案，應提出第一款之景觀照明設計及建築照明設計。 (四)前款建築照明設計應符合下列規定： 1. 應考量建築物整體照明效果，從行人尺度(基座)、街道尺度(立面)與都市尺度(頂部)設置照明燈具。 2. 前目照明燈具應有時段性熄燈之節能控制功能。 (五)第一款及前款照明燈具，應合理規劃其安裝位置、照射角度和遮光措施，並於確保照明效果之同時，避免產生眩光、光線外射、影響植物生長與居住舒適性等光污染現象。	<u>量整體照明設施的亮度、高度、密度及色調和諧效果，以強化整體環境特色。</u> (二)照明設計宜考量建築物使用機能及地區生態需求設計，避免造成環境炫光，影響植物生長及居住舒適性。 (三)照明設計以能節省電力、減少炫光及設定時點自動點滅為原則，建築物部分並應提出外觀燈光時段開啟計畫。	檢討作業，將性質應屬全市通案性規定者，統一納入都市設計審議原則內。 三、夜間照明設計區分為退縮地上兼顧安全與行進指引之景觀照明設計，與針對照亮建築物本體之建築照明設計；住宅區僅須負擔退縮地上的安全與行進指引照明設備，以妝點環境並強化夜間活動之安全性；商業區與公共設施用地申請案件則須多負擔建築物本體之照明設計，以創造舒適和諧且節能的都市夜間光環境。 四、參酌一百一十二年七月「本市都市設計審議原則修正草案座談會議」討論意見，避免透天私人住宅使用時不開燈具照明，且參考申請開放空間獎勵之臨接道路面寬，明定住宅區基地面積達五百平方公尺以上且基地臨接道路面寬二十五公尺以上之申請案件，才須提具。 五、為避免透天類型的住宅社區採分照分戶方式申請，規避退縮地上應負擔的安全與行進指引照明責任，參考「高雄市都市設計審議授權範圍規定」，屬分照申請案者，其基地面積

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表									
修	正	規	定	現	行	規	定	說	明
								及面寬應累積計算。 六、明定照明燈具應避免產生炫光及光線外射等光污染現象。	
<u>四十四</u> 、為加強本市都設地區都市景觀設計， <u>框架式屋脊裝飾物之設置</u> ，經提送委員會同意後，該部分得不計入建築高度。		<u>四</u> 、為加強本市都設地區都市景觀設計， <u>有關框架式屋脊裝飾物設置方式</u> 經提送委員會同意後，該部分得不計入建築高度。						點次調整並酌修文字。	
<u>四十五</u> 、庭院內部景觀造型牆之設置規定如下： (一)高度超過 <u>二點五公尺</u> 部分，須以 <u>一比一</u> 之比例自地界線退縮後設置，其總高度不得超過 <u>五公尺</u> ；退縮地部分宜予以植栽綠化，以軟化景觀造型牆硬體之壓迫感。 (二)正、背立面宜同時考量基地內及鄰地之視覺景觀，予以美化處理，設計內容應標明材質及色彩。		<u>五</u> 、設置於非屬地權範圍界定位置之庭院內部景觀造型牆： (一)得免依所在地區都設基準之高度及透空限制規定辦理。 (二)高度超過 <u>2.5公尺</u> 部分，須採以 <u>1：1</u> 之比例自地界線退縮後設置，其總高度不得超過 <u>5公尺</u> ；退縮地部分宜予以植栽綠化，以軟化景觀造型牆硬體之壓迫感。 (三)正、背立面宜同時考量基地內及鄰地之視覺景觀，予以美化處理，設計內容應標明材質及色彩。						點次調整並酌修文字。	
陸、容積 <u>增量</u> 建築基地設計原則		陸、容積 <u>獎勵或容積移轉</u> 建築基地設計原則						一、考量本設計原則係為避免增加容積之基地開發後對周圍環境產生外部性，除容積移轉及容積獎勵外，亦有增額容積(環狀輕軌、鐵路地下化)、危老、社會住宅、大眾捷運系統	

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表

修 正 規 定	現 行 規 定	說 明
		土地開發、都市更新等各種增加基準容積之規定，故文字修正為容積增量建築基地設計原則。 二、開發案申請如有免計建築面積、免計容積等情形(如依高雄厝相關規定辦理)，因無增加容積，故不在本點之適用範圍。
<u>四十六、建築基地面積大於一千平方公尺以上者，其地下室開挖率、雨水貯集設施及退縮建築設計，準用高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點規定辦理。</u>	<u>一、申請容積獎勵或容積移轉之建築基地，依下列規定辦理：</u> <u>(一)建築基地之地下室開挖率不宜超過百分之八十，惟針對基地保水及植栽等提出具體對策，經委員會審議通過者，地下室開挖率得酌予提高。</u> <u>(二)建築基地宜設置雨水貯集設施及綠能設施(立體綠化或太陽光電發電設施)，並依「高雄市綠建築自治條例」有關之設置規定辦理。</u> <u>(三)建築物退縮建築設計，應符合高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點退縮建築設計相關規定。但建築物若有因設置陽台、雨遮、花台等其他不計入建築面積構造物，經本委員會授權幹事會審議通過者，得不受前開規定之限制，但其淨距</u>	一、點次調整。 二、現行地下室開挖率、雨水貯集設施及退縮建築設計等規定，其內容係參考「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」第十一點至第十三點規定，故前揭地下室開挖率等檢討，應準用前開要點規定辦理，避免法令增修後產生適用困擾。 三、參考「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」所定之基地規模，明定基地面積大於一千平方公尺以上者才須檢討地下室開挖率、雨水貯集設施及退縮建築設計等規定。

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表		
修 正 規 定	現 行 規 定	說 明
	離不得小於 2 公尺。 <u>(四)因結構安全需要設置之過樑，免檢討前開退縮規定。</u>	
四十七、建築基地綠覆率應達百分之八十以上。		一、 <u>本點新增</u> 。 二、為配合「臺灣二〇五〇淨零排放」之淨零綠生活政策，屬容積增量案件者，應提供更高之綠覆率，故明定綠覆率應達百分之八十以上。
四十八、人行道淨寬應大於二點五公尺。		一、 <u>本點新增</u> 。 二、為提供行人寬廣、友善之步行空間，故明定容積增量案件之人行道淨寬應大於二點五公尺。
四十九、為維護都市環境及建築品質、安全及容積增量的合理性等，容積增量開發案件之地下室開挖層數以六層為限。		一、 <u>本點新增</u> 。 二、配合一百零七年十二月十三日本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會第一百三十次會議第八案決議內容。 三、將委員會通案性、附帶決議或相關決議事項，配合納入本次條文增修，避免後續執行疑義。
五十、車道出入口坡降起始點應距離供行人步行空間至少三公尺以上，以作為停等緩衝空間。		一、 <u>本點新增</u> 。 二、為提供行人步行更高的安全性，故明定容積增量案件之車道出入口坡降起始點，應距離供行人步行空間至少三公尺以上。
	<u>二、停車場出入口設置原則：</u> <u>(一)基地臨接二條以上道路</u>	一、配合條文架構調整，將原規定內容「(一)至(三)」

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表

修 正 規 定	現 行 規 定	明 說
	<u>者，其停車場出入口原則不宜設置於主要道路。</u> <u>(主要道路定義詳附件)</u> <u>(二)前開基地臨接道路其中一條寬度不足8米，欲於主要道路或寬度不足8米道路設置停車場出入口者，其停車場出入口設置區位(含交通配套紓緩措施)，申請人應於委員會審議前提送交通衝擊評估資料，送請交通主管機關評估、經委員會同意後，其出入口設置區位不受前開限制。</u> <u>(三)其他基地條件特殊者，其停車場出入口得依委員會決議辦理。</u> <u>(四)建築基地不得設置2個以上汽車出入口，但設置之停車數量達150輛以上者或經委員會決議者不在此限。</u>	移列至草案第三十三點。 二、配合條文架構調整，將原規定內容「(四)」移列至草案第三十二點。
<u>五十一、建築基地因容積增量所增加之汽機車法定停車位，應以平面停車位為原則。</u>		配合條文架構調整，將原「陸、三、(一)」規定內容移入並酌修文字。
	三、汽機車、自行車停車空間配置原則： (一)建築基地因容積增量增加之汽機車法定停車位，應以平面停車位為原則。 (二)停車位原則不設置於建	一、<u>本點刪除。</u> 二、配合條文架構調整，將原規定內容「三、(一)」移列至草案第五十一點；將原規定內容「三、(二)」移列至草案第二十九點。 三、草案第二十七點已規定機

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表			
修 正 規 定	現 行 規 定	說 明	
	築物地上 2 層以上空間。 (三)機車停車以 1 戶設置 1 機車位為原則。	車停車位數量留設標準，故刪除原規定內容「三、(三)」。 點次調整並酌修文字。	
<u>五十二、位於大眾捷運場站、臺鐵捷運化車站及本府指定之交通轉運中心出入口四百公尺範圍內之建築基地，汽車停車位之設置數量應達建築戶數五成以上。</u>	<u>(四)位於大眾捷運場站、臺鐵捷運化車站及本府指定之交通轉運中心出入口 400 公尺範圍內之建築基地，汽車停車位之設置數量宜達建築戶數 5 成以上。</u>	點次調整並酌修文字。	
<u>五十三、位於大眾捷運場站、臺鐵捷運化車站及本府指定之交通轉運中心出入口四百公尺以上至八百公尺範圍內之建築基地，汽車停車位之設置數量應達建築戶數六成以上。</u>	<u>(五)位於大眾捷運場站、臺鐵捷運化車站及本府指定之交通轉運中心出入口 400~800 公尺範圍內之建築基地，汽車停車位之設置數量宜達建築戶數 6 成以上。</u>	點次調整並酌修文字。	
<u>五十四、建築基地無法依前二點規定設置足量停車位者，得以下列方式補足：</u> <u>(一)增設機車停車位，以一汽車停車位折換二機車停車位。</u> <u>(二)增設自行車位或捐贈、設置公共自行車租賃站補足，其方式以一汽車停車位折換設置三自行車停車位。</u> <u>(三)依前款規定採捐贈公共自行車租賃站者，應向本</u>	<u>(六)倘若汽車停車位設置數量無法依第 4、5 款設置足夠停車位數量者，得以增設機車停車位補足(1 汽車車位折換 2 機車停車位)、增設自行車位或捐贈、設置公共自行車租賃站補足(1 汽車停車位折換設置 3 自行車停車位)，採捐贈者，得向本府環保局以捐贈費用方式辦理。</u>	一、點次調整並酌修文字。 二、配合調整公共自行車租賃站之主管機關，修正草案第五十四點之主管機關為本府交通局。	

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表

修 正 規 定	現 行 規 定	說 明
<u>府交通局捐贈設置費用。</u>		
<u>五十五、申請案同時涉及交通影響評估、環境影響評估、建造執照預審小組等其他審議程序者，仍應依各該審議程序相關規定辦理。</u>	(七)開發案若同時涉及其他審議程序者，如 <u>交通影響評估、環境影響評估、建造執照預審小組等</u> ，仍應符合各該審議程序之相關規定。	點次調整並酌修文字。
	四、衝擊影響：開發案須分析基地鄰近地區公共設施服務品質與交通影響。	一、 <u>本點刪除。</u> 二、考量原規定內係依「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」之規定，要求檢附公共設施服務品質與交通影響分析資料，為避免重複管制，應回歸前開要點檢討，爰予刪除
	五、智慧生活科技應用：為落實科技社群居住機能更新提升及推動數位城市與智慧生活科技，申請案件宜提出具體設計對策，如光纖寬頻 FTTB、FTTH 應用或預留相關設備間管道等作法。	一、 <u>本點刪除。</u> 二、經查「高雄市政府工務局建造執照預審審議原則」，已有相關光纖寬頻設備之建築物智慧化設計，為避免重複管制，回歸主管機關權責，爰予刪除。
	<u>六、垃圾存放空間：垃圾存放空間設置位置及清運計畫宜考量使用者及清運動線的方便性，並妥適考量清潔車暫停位置。</u>	配合條文架構調整，將原規定內容移列至草案第二十一點。
柒、公共設施、公共工程設計原則	柒、公共設施、公共工程設計原則	未修正。
	一、道路及橋樑： (一)道路及橋樑屬長久性構造物，故應採以構造物藝術化、美觀化處理。重要	一、 <u>本點刪除。</u> 二、道路及橋樑興闢屬主管機關權責，且應提送都市設計審查之開發案件並不包

修 正 規 定	現 行 規 定	說 明
	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。	括道路、橋樑，爰予刪除。
<u>五十六、學校：</u> (一)鄰近道路節點處、學生主要進出校門口處或家長接送區者，應留設開放空間。 (二)應將校門口處周邊內縮廣場作為接送區，並於適當區位設置臨時汽機車停車彎。 (三)應提出車輛進出校園之管理計畫。學童接送臨停區之鋪面應以不同於道路之材質或色彩區隔，並加強標字與標誌牌之清楚設置。 (四)植栽計畫須將現況植栽、移除植栽及新種植栽分別提出圖面，並詳算綠覆率。其綠化設計須全校整體規劃，且得採分期完成方式辦理。	<u>二、學校：</u> (一)<u>學校用地</u>鄰近道路節點處或學生主要進出校門口處或家長接送區，<u>應考量退縮與擴寬的開放空間設計</u>，以提高學生人潮聚集的腹地，確保人行動線的安全性。 (二)<u>學校申請案</u>應提出車輛進出校園之管理計畫，降低學生進出與車行動線交織衝突之危險性。學童接送臨停區之鋪面宜以不同於道路之材質或色彩區隔，並加強標字與標誌牌之清楚設置。 (三)<u>校園綠化</u>需將現況植栽、移除植栽及新種植栽分別提出圖面，並詳算<u>校園法定綠覆率</u>。其綠化設計須全校整體規劃，且得採分期完成方式辦理。	一、點次調整並酌修文字。 二、配合全市性都市設計基準檢討作業，將性質應屬全市通案性規定者，統一納入都市設計審議原則內，故新增第二款並調整款次。
<u>五十七、公園、綠地、兒童遊樂場：</u> (一)公共開放空間須以鋪面、照明設計凸顯開放空間特色，且配置人行通道		一、<u>本點新增</u>。 二、配合全市性都市設計基準檢討作業，將性質應屬全市通案性規定者，統一納入都市設計審議原則內。

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表

修 正 規 定	現 行 規 定	說 明
將鄰近之人行通道串連。 (二)整體規劃設計時，應將現況植栽分布情形納入考量；有新植者，應優先考量原生樹種。 (三)鋪面設施應採透水性或生態工法施作，並應檢討基地內地表逕流之雨水再利用。 (四)基地有高程差時，應考量無障礙設施之設置，以利通行。 (五)開闢時應強調多元性之空間休閒機能，其內部景觀設施及植栽，應與周邊相鄰景觀結合。		
<u>五十八</u>、車站： (一)車站建築設計應兼顧並考量<u>高度之技術挑戰</u>、生態環保及省能、都市意象及新的施工管理計畫。 (二)車站站體之結構造型，應考量與周邊建築量體及歷史文化背景之關連性與和諧性，並強化日夜間景觀設計。 (三)應考量整體交通設施之轉運動線與服務機能。	<u>三</u>、車站： (一)車站建築設計應兼顧並考量<u>四項原則</u>：高度的技術挑戰、生態環保及省能、都市意象之挑戰及新的施工管理計畫，<u>並納入設計說明書加以對應</u>。 (二)車站站體之結構造型應考量與周邊建築量體及歷史文化背景之關連性與和諧性，並強化日夜間景觀設計。 (三)車站應考量整體交通設施的轉運動線與服務機能，<u>以符合使用者之轉乘需求</u>。	點次調整並酌修文字。
<u>五十九</u>、大眾運輸設施設計應與夜間照明及人行安	<u>四</u>、<u>大眾運輸設施的整體性</u>： 大眾運輸設施設計應與夜	點次調整並酌修文字。

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表			
修 正 規 定	現 行 規 定	說 明	
全一併考量，公車彎設置應以斜角度進出方式設計。	間照明及人行安全一併考量，公車彎設置應以斜角度進出方式設計。		
<u>六十</u> 、既有之生態活動區應維持或強化其功能，僅以木棧步道、停留空間及必要性座椅等簡易形式之設施設置，並減少引入侵擾性活動行為。	<u>五</u> 、既有之生態活動區應 <u>儘量</u> 維持或強化其功能，僅 <u>容許</u> 以木棧步道、停留空間及必要性座椅等簡易形式之設施設置，並 <u>儘量</u> 減少引入侵擾性活動行為。	點次調整並酌修文字。	
<u>六十一</u> 、公共工程、古蹟及歷史建築： (一)公共工程、公有建築物、指定古蹟保存區或古蹟建築本體周邊之建築，應考量地區文史脈絡、觀光活動之誘發，並進行整體性與延續性之量體造型管制。 (二)公共工程應以透水性及生態工法設計。 (三)歷史建築再利用應著重原有形貌及文化風貌之展現，新與舊之整合應同時納入設計風貌考量。	<u>六</u> 、公共工程、古蹟及歷史建築： (一)公共工程、公有建築、指定古蹟保存區或古蹟建築本體周邊之建築應考量地區文史脈絡、觀光活動之誘發，進行整體性與延續性之量體造型管制。 (二)歷史建築再利用應著重原有形貌及文化風貌的展現，「新」與「舊」的整合應同時納入設計風貌的考量。	一、點次調整並酌修文字。 二、配合全市性都市設計基準檢討作業，將性質應屬全市通案性規定者，統一納入都市設計審議原則內，故新增第二款並調整款次。	
<u>六十二</u> 、公共工程及公有建築物個案夜間照明設施形式選用，應配合建築及場域氛圍意象形塑設計其造型。	<u>七</u> 、公共工程與公有建築個案夜間照明設施形式選用，應配合建築及場域氛圍意象形塑設計其造型。	點次調整並酌修文字。	
<u>六十三</u> 、公共工程交通規劃涉及道路面積縮減或交通動向改變者，應提送本府道安會報審查通過後，再據以核發	<u>八</u> 、公共工程交通規劃涉及道路面積縮減、交通動向改變者，應提送本府道安會報審查通過後，再據以核發都市設計審議許可書。	點次調整並酌修文字。	

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表

修 正 規 定	現 行 規 定	說 明
都市設計審議許可書。		
六十四、公共工程與公有建築物之細部設計圖面審查程序規定如下： (一)應依規定分送各目的事業主管機關審查。 (二)前款細部設計圖面已依其他法規辦理或依各目的事業主管機關審查要求修正者，該部分得免再提委員會審議。	九、公共工程與公有建築物細部設計圖面仍應依規定分送各目的事業主管機關審查，委員會同意相關細部設計因各目的事業主管機關要求或依規定調整，該部分得免再提都設會審議。	點次調整並酌修文字。
捌、特定地區都市設計審議原則	捌、特定地區都市設計審議原則	未修正。
	一、本市主要都設地區包括<u>內惟埤文化園區特定區、凹子底農16地區、多功能經貿園區特定區、高雄大學鄰近地區、高雄市農27、農28地區、中都地區等。</u>	配合條文架構調整，將原規定內容「捌、一」移列至草案第六十五點。
六十五、建築基地位於本市<u>凹子底農十六地區、多功能經貿園區特定區、高雄大學鄰近地區、農二十七、農二十八地區或中都地區</u>等主要都市設計地區，且開發案樓層數超過(不含)五層者，為<u>維護通風採光與兼顧私密性與防災安全性等</u>，其臨接基地境界線(非屬臨接建築線側)退縮規定如下：	二、開發案量體超過五層(不含)部分，為確保鄰棟間距得適度通風採光與兼顧私密性與防災安全性，提升整體都設地區居住環境品質及建築物價值，其臨接基地境界線(非屬臨接建築線側)退縮尺寸規定如下： (一)樓層數達六層至十二層樓之申請案，地面以上各層與境界線之淨距離須在2公尺以上。 (二)樓層數達十三層至十五層樓之申請案，地面以上	一、項次調整。 二、配合條文架構調整，將原「捌、一」規定內容移入。 三、配合「高雄市内惟埤文化園區特定區細部計畫(第二次通盤檢討)案」之公告，屬內惟埤文化園區之審議原則規定已移列至都市設計基準中，故刪除內惟埤文化園區之規定。 四、參考「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」之退縮建築設計規定，酌修文字並明定得不

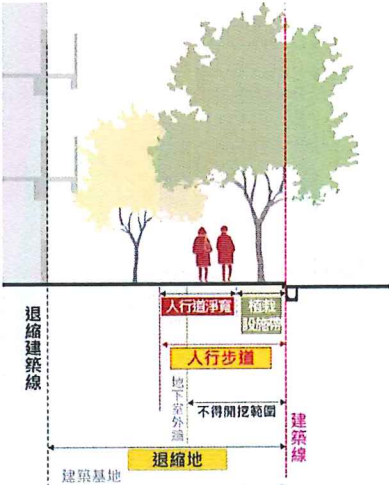
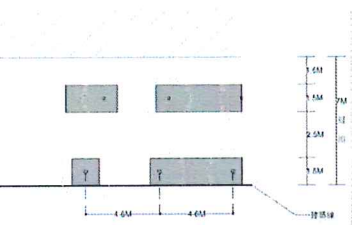
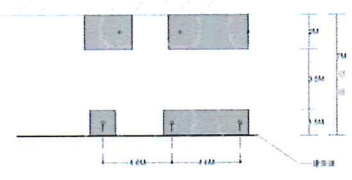
高雄市都市設計審議原則修正草案對照表			
修 正 規 定	現 行 規 定	明 說	
<u>(一)建築物總樓層數為六層至十二層者，地面上各樓層與基地境界線之淨距離應在二公尺以上。</u> <u>(二)建築物總樓層數為十三層以上者，地面上各樓層與基地境界線之淨距離應在二點五公尺以上。</u> <u>(三)建築物因設置陽台、雨遮、花台及其他不計入建築面積構造物，其地面以上各樓層與基地境界線之淨距離，不受前二款規定之限制。但不得小於二公尺。</u> <u>(四)建築物之過樑、車道頂蓋或其他經本府公告之構造物，得不受第一款及第二款規定之限制。</u>	<u>各層與境界線之淨距離須在 2.5 公尺以上。但建築物若有因設置陽台、雨遮、花台等其他不計入建築面積構造物，經本委員會授權幹事會審議通過者，得不受前開規定之限制，但其淨距離不得小於 2 公尺。</u> <u>(三)因結構安全需要設置之過樑，免檢討前開退縮規定。</u>	受第一款及第二款規定之限制。	
	<u>三、內惟埤文化園區特定區：</u> <u>(一)本特定區主要出入口大門高度，不得超過 4.2 公尺。</u> <u>(二)本地區都市設計規範附表一有關退縮 6 公尺範圍須留設之人行步道，淨寬由 3 公尺改為 2.5 公尺。</u> <u>(三)本特定區都市設計規範第 8 條第 3 項有關垃圾分類儲存空間，得設置於地下一層或地面層，且須注意清運路線及儲存區清理、消毒及垃圾清運產生之異味、污水排放等問</u>	配合「高雄市內惟埤文化園區特定區細部計畫（第二次通盤檢討）案」之公告，原屬內惟埤文化園區之審議原則規定已全部移列至該都市計畫之都市設計基準中，爰予刪除。	

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表

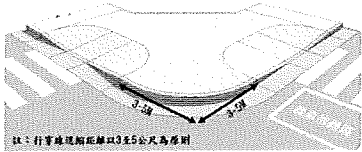
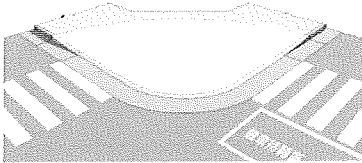
修 正 規 定	現 行 規 定	說 明
	<u>題。免再提送委員會審議。</u> <u>(四)考量基地之特殊性及地下停車場樓層間連接車道迴轉半徑之合理性，基地面寬 25 公尺以下，且滿足基地境界線兩側退縮淨距離加總與基地面寬比超過 1/10 以上者，得不受本原則捌-二-(二)之規定限制。</u>	
<u>六十六、凹子底原農十六地區之招牌設置、建築物等造型與色彩，應與周邊場域相互搭配。</u>	<u>四、凹子底原農十六地區：</u> <u>(一)因辦公室於建築法屬 G2 類商業行為較低之商業空間類別，亦符合經濟部商業司公司行號營業項目分類，故本地區辦公室認定符合委員會要求作商業使用之空間用途。爾後相關認定依上開通案原則及都市計畫法高雄市施行細則第十三條規定逕行辦理，免再提送委員會審議同意。</u> <u>(二)本地區因屬本市重要地區，有關招牌設置、建築物等造型與色彩宜與周邊場域相互搭配。</u>	一、點次調整並酌修文字。 二、原規定內容「四、(一)」屬商業使用空間之解釋性說明，且已依「都市計畫法高雄市施行細則」執行已久，尚無相關爭議，故予以刪除。
<u>六十七、大坪頂特定區及高坪特定區都市計畫之土地使用分區管制要點所定之其他基地線，其認定標準依下列規定：</u>	<u>五、大坪頂特定區及高坪特定區都市計畫書土地使用分區管制要點有關「其他基地線」，依下列規定：</u> <u>(一)本地區都市設計申請案件自面前及其他基地線</u>	項次調整並酌修文字。

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表			
修 正 規 定	現 行 規 定	說 明	
(一)本地區都市設計申請案件自面前及其他基地線退縮採一宗基地認定，非各戶各自認定退縮。 (二)側面牆壁若開設門窗者，<u>須</u>該側全線退縮，非僅建築物立面開口處退縮。 (三)大坪頂特定區中住宅區及商業區有關圍牆之規定，比照高坪特定區之規定辦理。	退縮採一宗基地認定，非各戶各自認定退縮。 (二)側面牆壁若開設門窗者，<u>需</u>該側全線退縮，非僅建築物立面開口處退縮。 (三)大坪頂特定區中住宅區及商業區有關圍牆之規定，比照高坪特定區之規定辦理。		
	<u>玖、原高雄縣轄區都市設計審議地區</u>	一、章名刪除。 二、原高雄縣(市)業於民國九十九年合併改制，現已無高雄縣(市)之區分，爰刪除之。	
	<u>一、建築基地之退縮部分，應與相鄰基地所設置之人行步道順平銜接，並不得設置階梯。</u>	本點原規定內容已列入草案第十一點。	
	<u>二、公共設施、公有建築及商業場所附屬 10 輛汽車停車位或 25 部機車停車位以上之戶外停車空間者，該停車空間臨地界邊緣應設置 1 公尺以上之植栽綠帶。</u>	本點原規定內容已列入草案第三十七點。	
<u>玖、附則</u>	<u>拾、其他</u>	點次調整並酌修名稱。	
<u>六十八、執行本原則遇有疑義時，得提請委員會依審議原意解釋後據以辦理。</u>	<u>一、本原則若執行上有疑義時，得提請委員會依審議原意解釋後據以辦理。</u>	項次調整並酌修文字。	

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表

修 正 規 定	現 行 規 定	說 明
 退縮建築線 建築基地 退縮地 人行步道 人行退縮寬 建築線 地下室外牆 不得開挖範圍 附圖一 名詞定義示意圖  附圖二 臨路側喬木配置示意圖  附圖三 7公尺以上雙排喬木配置示意圖(一)  附圖四 7公尺以上雙排喬木配置(加大人行道)示意圖		配合草案內容新增附圖與附表。

高雄市都市設計審議原則修正草案對照表

修 正 規 定	現 行 規 定	說 明										
 附圖五 雙向斜坡道示意圖  附圖六 全面扇形斜坡道示意圖 附表一 植栽最小覆土深度 <table><tr><th>植栽類型</th><th>最小覆土深度</th></tr><tr><td>喬木類</td><td>一百五十公分</td></tr><tr><td>棕櫚類</td><td>一百五十公分</td></tr><tr><td>灌木類</td><td>六十公分</td></tr><tr><td>蔓藤類、草花類、地被類</td><td>三十公分</td></tr></table>	植栽類型	最小覆土深度	喬木類	一百五十公分	棕櫚類	一百五十公分	灌木類	六十公分	蔓藤類、草花類、地被類	三十公分		
植栽類型	最小覆土深度											
喬木類	一百五十公分											
棕櫚類	一百五十公分											
灌木類	六十公分											
蔓藤類、草花類、地被類	三十公分											

高雄市政府都市設計審議原則

101 年 12 月 22 日高市府都發設字第 10135297300 號函訂定

108 年 3 月 28 日高市都發設字第 10831098101 號函修正

113 年 11 月 14 日高市府都發設字第 11335380900 號函修正

壹、總則

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

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

貳、地面層人行空間

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

前項人行步道設計規定如下：

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

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

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

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

十、路口轉角斜坡道之設置規定如下：

(一)斜坡道之設計形式、淨寬、坡度等事項，應依據內政部都市人本交通規劃設計手冊之規定辦理。

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

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

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

十三、申請案得視個案需要，逕向本府目的事業主管機關申請共構設計。

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

十五、退縮地不得設置圍牆。

十六、臨建築線側設置圍牆規定如下：

(一)圍牆高度不得超過二公尺，基座不得高於四十五公分；圍牆高度超過四十五公分至二公尺部分，其透空面積應大於百分之七十。

(二)供汽車出入或社區主要人行出入口之大門或造型牆，免依前款規定辦理。但圍牆高度不得超過四點二公尺。

(三)前二款圍牆高度，應自基地整地覆土完成面起算。

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

十八、地下室外牆與建築線間之退縮距離，應符合下列規定：

(一)地下室外牆與建築線之淨距離應保持三公尺以上，以利地面層植栽生長及水分涵養；基地為角地者，地下室外牆至少須擇一側與建築線之淨距離保持三公尺以上。

(二)基地自建築線起算平均深度小於二十五公尺者，該側地下室外牆得免依前款規定退縮三公尺淨距離。

(三)基地面積小於一千平方公尺者，得免依第一款規定退縮三公尺淨距離。

(四)基地自建築線起算平均深度大於二十五公尺，地下室外牆自建築線退縮三公公尺淨距離後，平均深度未達二十五公尺者，得酌減退縮距離。

(五)地下室外牆未依前三款規定自建築線退縮達三公公尺淨距離者，其退縮地植栽帶範圍應降板使覆土深度達一點五公尺以上；人行步道範圍應降板使覆土深度達六十公分以上，以利植栽生長及透水鋪面設置。

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

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

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

參、綠化規範

二十二、除本原則另有規定外，建築基地綠覆率應達百分之七十五以上。

二十三、綠覆率之計算應符合下列規定：

(一)綠覆面積計算標準如下：

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

(二)前款綠化植栽之最小覆土深度如附表一所示。

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

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

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

肆、汽機車停車空間配置原則

二十七、機車停車位數量應依高雄市政府工務局建造執照預審審議原則設置。

二十八、機車停車位之設置規定如下：

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

(二)無法於地面層及地下一層設足機車停車位數，且車道坡度小於一比八者，得設置於地下二層。

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

三十、車道坡道應鋪設防滑材質及相關安全警示設施。

三十一、機械停車位應設置於地下室最底層，並符合下列規定：

(一)車道寬度不小於六公尺且車道範圍內不得有柱、牆等車行動線阻礙物。

(二)車道寬度不足六公尺者，應留設淨寬三點五公尺車行動線，並於該車道服務範圍內至少設置一處不小於停車格位尺寸之停等避讓空間。

(三)前款停等避讓空間不得位於停車位前方，並應於申請圖說上清楚標示。

(四)機械停車設備之相關安全裝置，應依建築物附設停車空間機械停車設備規範辦理。

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

三十三、汽機車停車場出入口設置規定如下：

(一)不得設置於下列道路及場所：

1. 自道路交叉截角線之距離十公尺範圍內。

2. 學校校門口距離二十公尺範圍內。

3. 其他經交通主管機關認定有影響公共安全及公共交通之道路、路段或場所。

(二)透天住宅各戶面向道路設有獨立出入車道，且設置相關交通安全警示設施者，免依前款規定辦理。

三十四、為降低地面層車道出入口與人行空間之衝突性，車道出入口設置原則如下：

(一)車道鋪面材質或色彩與人行步道應有所區隔，且與人行空間交會處須齊平無高差，以營造友善人行空間。

(二)除本原則另有規定外，車道出入口坡降起始點，應距離供行人步行空間至少二公尺以上，以作為停等緩衝空間。

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

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

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

三十八、建築基地非作住宅使用部分應設置裝卸車位，其設置標準如下：

(一)裝卸車位出入動線不得新增車道。

(二)裝卸車位設置尺寸：

1. 標準裝卸車位：長度不得小於六公尺，寬度不得小於二點五公尺，淨高不得低於二點七公尺。

2. 大貨車裝卸位：長度不得小於十三公尺，寬度不得小於四公尺，淨高不得低於四點二公尺。

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

伍、建築量體及外觀設計

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

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

四十二、建築物立面造型應避免使用光害材質。

四十三、夜間照明應依下列規定辦理：

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

(二)前款住宅區基地之建造執照屬分照申請者，其基地面積及面寬應合併計算。

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

(四)前款建築照明設計應符合下列規定：

1. 應考量建築物整體照明效果，從行人尺度(基座)、街道尺度(立面)與都市尺度(頂部)設置照明燈具。

2. 前目照明燈具應有時段性熄燈之節能控制功能。

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

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

四十五、庭院內部景觀造型牆之設置規定如下：

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

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

陸、容積增量建築基地設計原則

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

四十七、建築基地綠覆率應達百分之八十以上。

四十八、人行道淨寬應大於二點五公尺。

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

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

五十一、建築基地因容積增量所增加之汽機車法定停車位，應以平面停車位為原則。

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

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

五十四、建築基地無法依前二點規定設置足量停車位者，得以下列方式補足：

(一)增設機車停車位，以一汽車停車位折換二機車停車位。

(二)增設自行車位或捐贈、設置公共自行車租賃站補足，其方式以一汽車停車位折換設置三自行車停車位。

(三)依前款規定採捐贈公共自行車租賃站者，應向本府交通局捐贈設置費用。

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

柒、公共設施、公共工程設計原則

五十六、學校：

(一)鄰近道路節點處、學生主要進出校門口處或家長接送區者，應留設開放空間。

(二)應將校門口處周邊內縮廣場作為接送區，並於適當區位設置臨時汽機車停車彎。

(三)應提出車輛進出校園之管理計畫。學童接送臨停區之鋪面應以不同於道路之材質或色彩區隔，並加強標字與標誌牌之清楚設置。

(四)植栽計畫須將現況植栽、移除植栽及新種植栽分別提出圖面，並詳算綠覆率。其綠化設計須全校整體規劃，且得採分期完成方式辦理。

五十七、公園、綠地、兒童遊樂場：

(一)公共開放空間須以鋪面、照明設計凸顯開放空間特色，且配置人行通道將鄰近之人行通道串連。

(二)整體規劃設計時，應將現況植栽分布情形納入考量；有新植者，應優先考量原生樹種。

(三)鋪面設施應採透水性或生態工法施作，並應檢討基地內地表逕流之雨水再利用。

(四)基地有高程差時，應考量無障礙設施之設置，以利通行。

(五)開闢時應強調多元性之空間休閒機能，其內部景觀設施及植栽，應與周邊相鄰景觀結合。

五十八、車站：

(一)車站建築設計應兼顧並考量高度之技術挑戰、生態環保及省能、都市意象及新的施工管理計畫。

(二)車站站體之結構造型，應考量與周邊建築量體及歷史文化背景之關連性與和諧性，並強化日夜間景觀設計。

(三)應考量整體交通設施之轉運動線與服務機能。

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

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

六十一、公共工程、古蹟及歷史建築：

(一)公共工程、公有建築物、指定古蹟保存區或古蹟建築本體周邊之建築，應考量地區文史脈絡、觀光活動之誘發，並進行整體性與延續性之量體造型管制。

(二)公共工程應以透水性及生態工法設計。

(三)歷史建築再利用應著重原有形貌及文化風貌之展現，新與舊之整合應同時納入設計風貌考量。

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

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

六十四、公共工程與公有建築物之細部設計圖面審查程序規定如下：

(一)應依規定分送各目的事業主管機關審查。

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

捌、特定地區都市設計審議原則

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

(一)建築物總樓層數為六層至十二層者，地面上各樓層與基地境界線之淨距離應在二公尺以上。

(二)建築物總樓層數為十三層以上者，地面上各樓層與基地境界線之淨距離應在二點五公尺以上。

(三)建築物因設置陽台、雨遮、花台及其他不計入建築面積構造物，其地面以上各樓層與基地境界線之淨距離，不受前二款規定之限制。但不得小於二公尺。

(四)建築物之過樑、車道頂蓋或其他經本府公告之構造物，得不受第一款及第二款規定之限制。

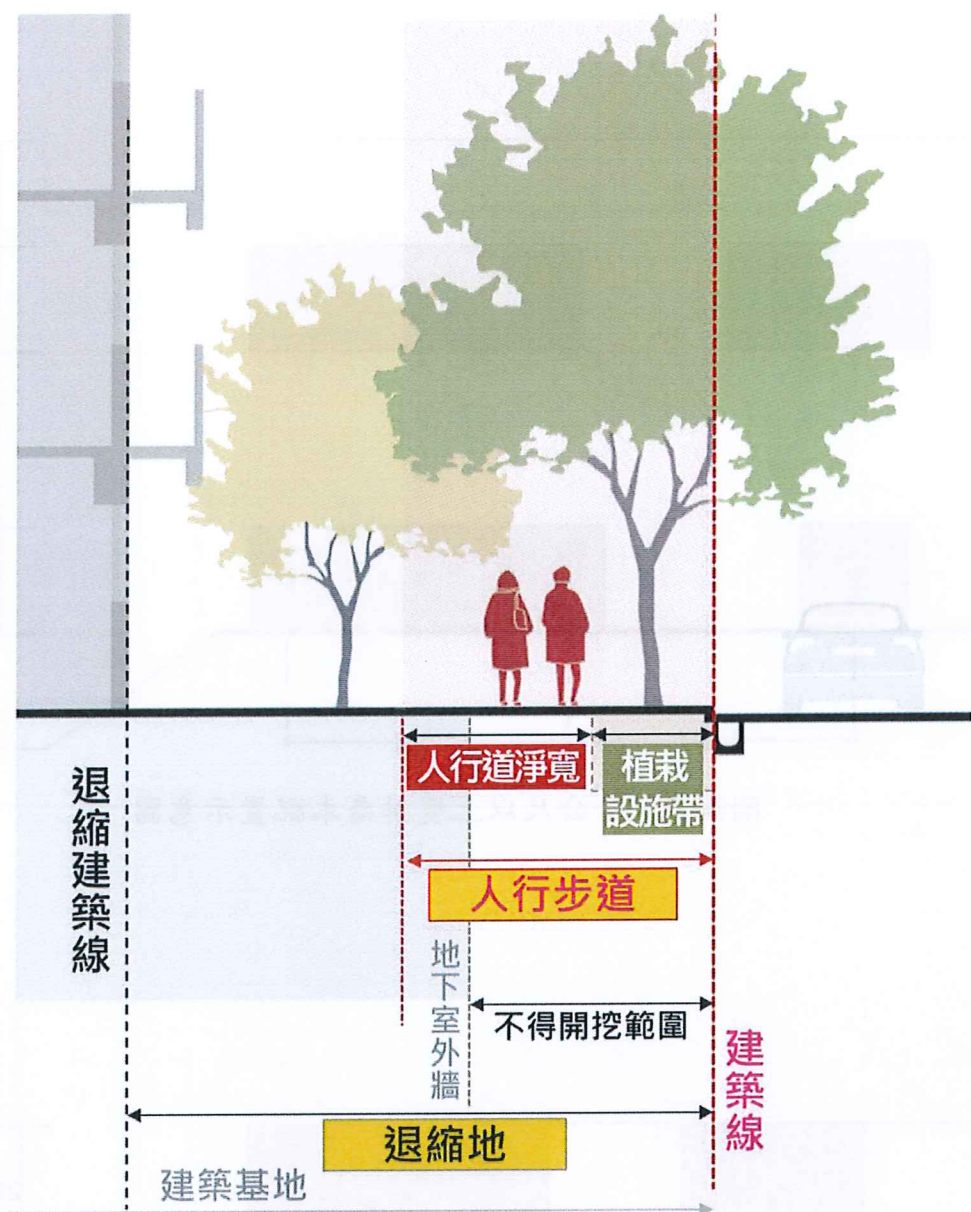
六十六、凹子底原農十六地區之招牌設置、建築物等造型與色彩，應與周邊場域相互搭配。

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

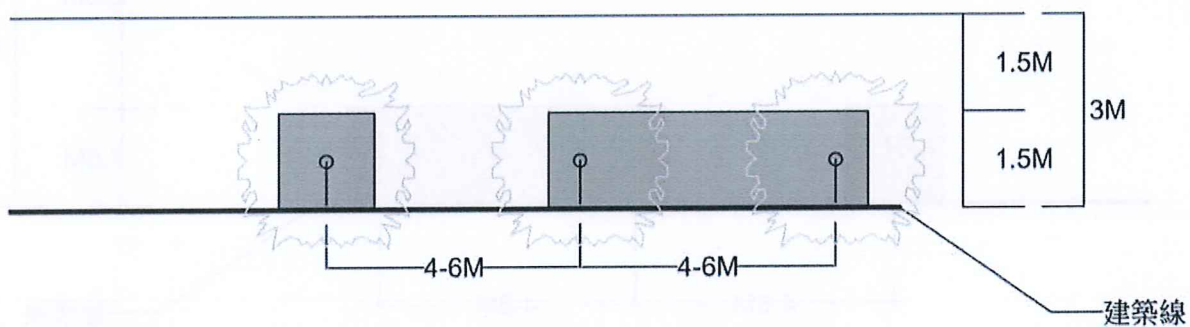
- (一)本地區都市設計申請案件自面前及其他基地線退縮採一宗基地認定，非各戶各自認定退縮。
- (二)側面牆壁若開設門窗者，須該側全線退縮，非僅建築物立面開口處退縮。
- (三)大坪頂特定區中住宅區及商業區有關圍牆之規定，比照高坪特定區之規定辦理。

玖、附則

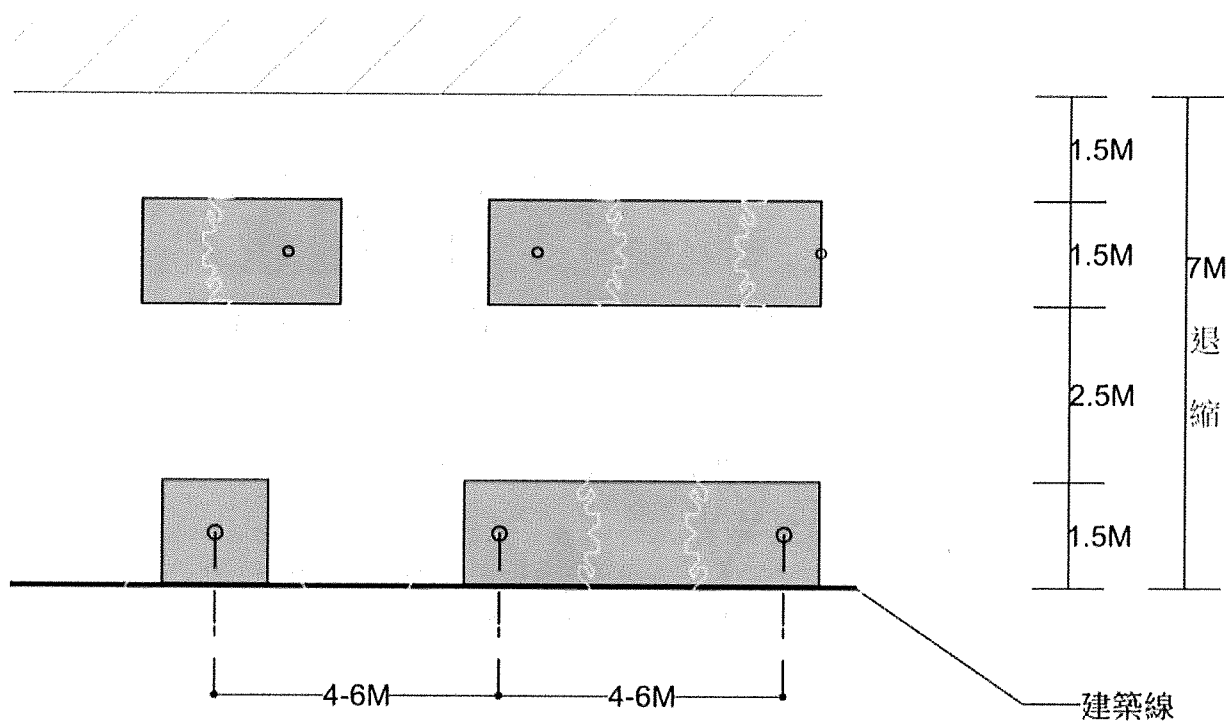
六十八、執行本原則遇有疑義時，得提請委員會依審議原意解釋後據以辦理。



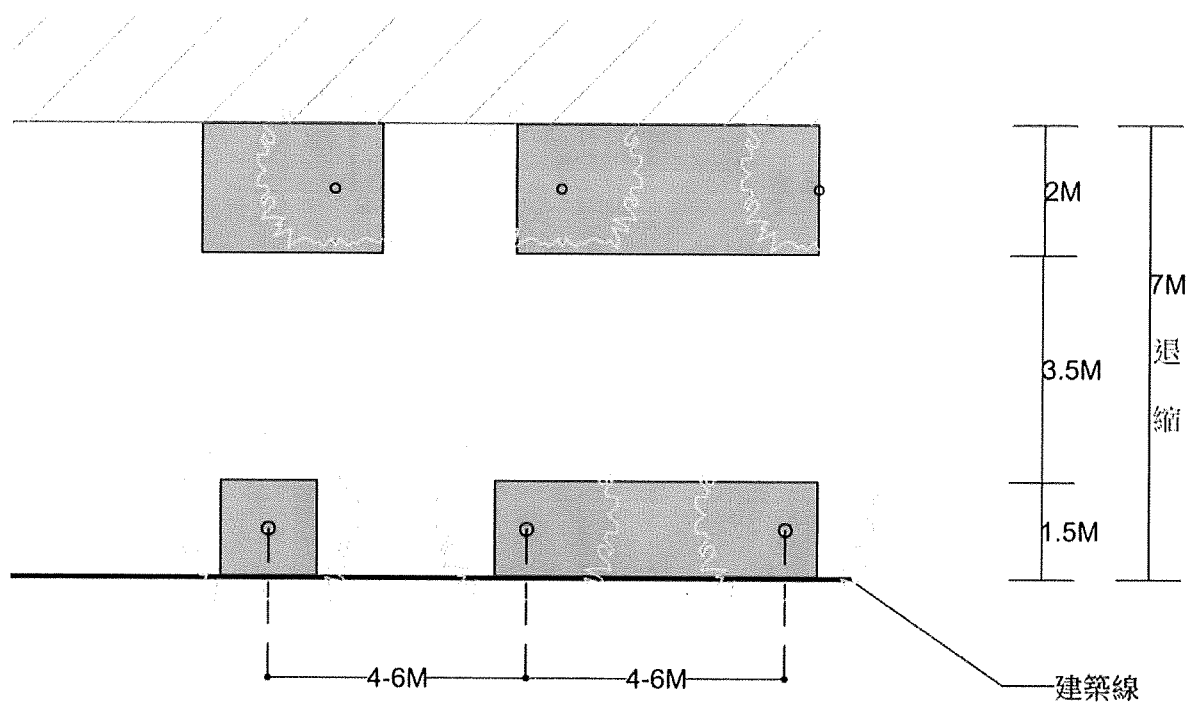
附圖一 名詞定義示意圖



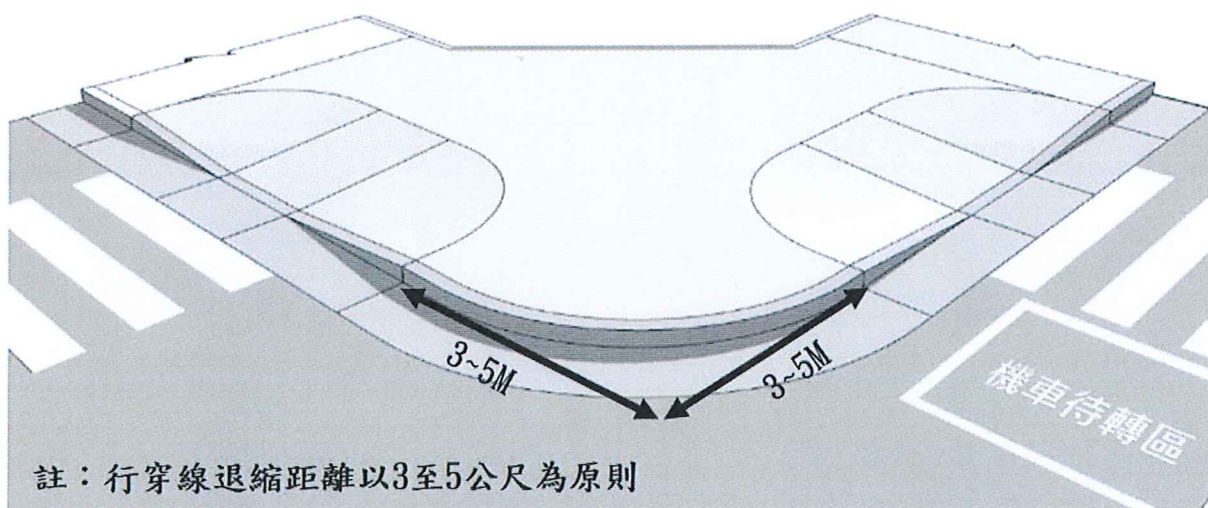
附圖二 臨路側喬木配置示意圖



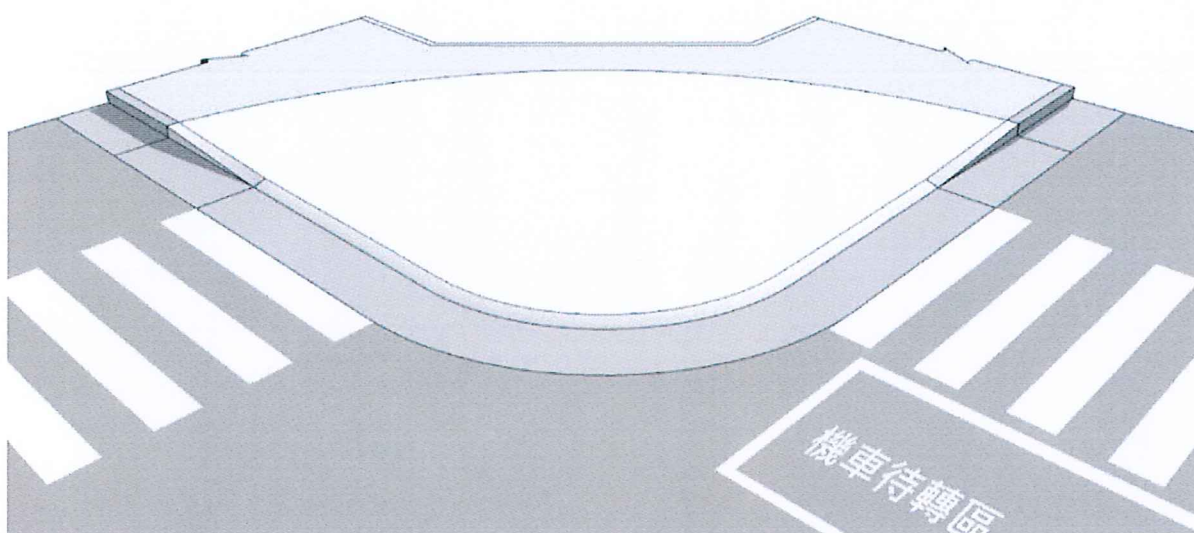
附圖三 7公尺以上雙排喬木配置示意圖



附圖四 7公尺以上雙排喬木配置(加大人行道)示意圖



附圖五 雙向斜坡道示意圖



附圖六 全面扇形斜坡道示意圖

附表一 植栽最小覆土深度

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