

# 高雄市都市設計審議原則

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

## 壹、總則

- 一、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。
- 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。
- 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。
- 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。

## 貳、人行、車行設計原則

- 一、為降低地面層車道出入口與人行空間的衝突性，宜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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 六、人行空間高程應與公有人行道一致，與鄰地銜接處採順平處理。
- 七、申請案得視個案需要，逕向本府工務局養護工程處申請共構設計。
- 八、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。

**參、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**

- 一、綠覆率，係指綠覆面積占應綠化空地之百分比。
- 二、除都市計畫書另有規定外，沿街喬木米高徑應為 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）
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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）。
- 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，種植喬木並以不得低於戶數為原則，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。
- 十、透天類型採整體規劃分照申請者，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，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。
- 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。

**肆、汽機車停車空間配置原則**

- 一、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，其下地下二層之車道坡度，不大於下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。
- 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：
- (一) 車道寬度不小於 6 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 6 公尺者，提供淨寬 3.5 公尺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。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。
  - (三) 機械停車設備相關安全裝置應依「建築物附設停車空間機械停車設備規範」規定辦理

### 伍、建築外觀

- 一、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。
- 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。
- 三、夜間照明：
  - (一) 夜間照明景觀設計宜考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。
  - (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。
- 四、為加強本市都設地區都市景觀設計，有關框架式屋脊裝飾物設置方式經提送委員會同意後，該部分得不計入建築高度。
- 五、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 2.5 公尺部分，須採以 1：1 之比例自地界線退縮後設置，其總高度不得超過 5 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。
  - (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。

### 陸、容積獎勵或容積移轉建築基地設計原則

- 一、申請容積獎勵或容積移轉之建築基地，依下列規定辦理：
  - (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。

- (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。
- (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，但其淨距離不得小於 2 公尺。
- (四) 因結構安全需要設置之過樑，免檢討前開退縮規定。

## 二、停車場出入口設置原則：

- (一) 基地臨接二條以上道路者，其停車場出入口原則不宜設置於主要道路。(主要道路定義詳附件)
- (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。
- (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。
- (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。

## 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。
- (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。
- (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。
- (六) 倘若汽車停車位設置數量無法依第 2、3 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。
- (七) 開發案若同時涉及其他審議程序者，如交通影響評估、環境影響

評估、建造執照預審小組等，仍應符合各該審議程序之相關規定。

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。

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。

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。

## 柒、公共設施、公共工程設計原則

### 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。

### 二、學校：

- (一) 學校用地鄰近道路節點處或學生主要進出校門口處或家長接送區，應考量退縮與擴寬的開放空間設計，以提高學生人潮聚集的腹地，確保人行動線的安全性。
- (二) 學校申請案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) 校園綠化需將現況植栽、移除植栽及新種植栽分別提出圖面，並詳算校園法定綠覆率。其綠化設計須全校整體規劃，且得採分期完成方式辦理。

### 三、車站：

- (一) 車站建築設計應兼顧並考量四項原則：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，並納入設計說明書加以對應。
- (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，以符合使用者之轉乘需求。

四、大眾運輸設施的整體性：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。

五、既有之生態活動區應儘量維持或強化其功能，僅容許以木棧步道、停留空間及必要性座椅等簡易形式之設施設置，並儘量減少引入侵擾性活動行為。

六、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，觀光活動的誘發，進行整體性與延續性的量體造形管制。
- (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。

七、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。

八、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。

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。

**捌、特定地區都市設計審議原則**

一、本市主要都設地區包括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。

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。
- (三) 因結構安全需要設置之過樑，免檢討前開退縮規定。

三、內惟埤文化園區特定區：

- (一) 本特定區主要出入口大門高度，不得超過 4.2 公尺。
- (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。
- (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、污水排放等問題。免再提送委員會審議。
- (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。

#### 四、凹子底原農十六地區：

- (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。
- (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。

#### 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：

- (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，需該側全線退縮，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、原高雄縣轄區都市設計審議地區

- 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。
- 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。

#### 拾、其他

- 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。

104.7.16 第 7 次本市建築物交通影響評估審議案件  
基地車道出入口設置原則

■ 本市道路系統主要道路、非主要道路之定義

1. 主要道路：指都市內市中心與各行政區、行政區與行政區間，或連接鄰近縣、市（鄉、鎮）間之主要幹線道路，且各方向應為二快車道以上。
2. 非主要道路：除上述情形外之道路系統，均歸類為非主要道路。

■ 交評案件基地車道出入口設置原則

1. 基地臨接二條以上道路者，其車道出入口原則不宜設置於主要道路。
2. 前開基地臨接道路其中一條寬度不足 8 米，欲於主要道路設置車道出入口者，其判斷準則如下圖 1。
3. 其他基地條件特殊者，其車道出入口設置區位得依交評審議會決議辦理。

(\*註)：主要道路係指都市內市中心與各行政區、行政區與行政區間，或連接鄰近縣、市（鄉、鎮）間之主要幹線道路，且各方向應為二快車道以上。



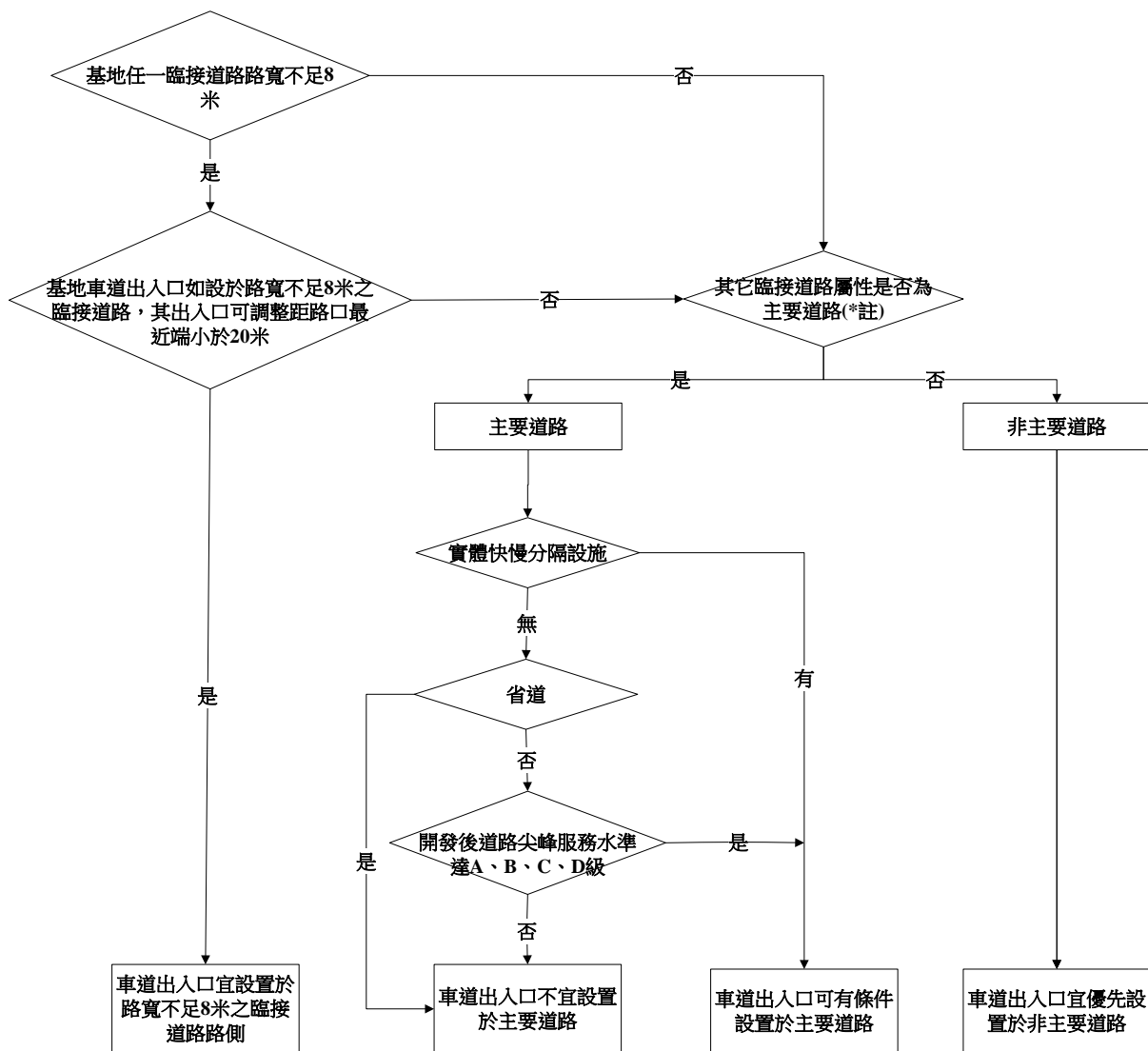


圖 1 建築基地停車場於主要道路開設出入口判斷準則