

檔 號：

保存年限：

高雄市政府 函

地址：80203高雄市苓雅區四維三路2號6樓
承辦單位：都市發展局都設科
承辦人：涂哲豪
電話：07-3368333#3525
傳真：07-3328276
電子信箱：tch88@kcg.gov.tw

受文者：高雄市政府都市發展局(都設科)

發文日期：中華民國108年3月25日

發文字號：高市府都發設字第10831035200號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：會議紀錄乙份

主旨：檢送108年3月13日召開「高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會第132次會議暨建造執照預審小組聯席會議」紀錄乙份，請查照。

說明：

- 一、依本府108年3月6高市府都發設字第10830756300號開會通知單續辦。
- 二、為推動本市都市設計審議資訊化，請至本府都市發展局都市設計服務網下載會議紀錄(選取132次委員會)。

正本：林主任委員裕益、黃主任委員志明(工務局 預審小組)、本市都市設計審議委員會全體委員(21人)、本市建造執照預審小組委員(4人)、本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會全體幹事(9人)、本市建造執照預審小組幹事、各案申請人、各案設計人

副本：高雄市政府都市發展局(都設科)、社團法人高雄市建築師公會、高雄市大高雄不動產開發商業同業公會、高雄市不動產開發商業同業公會

市長韓國瑜 出國
副市長李四川 代行

本案依分層負責規定授權機關首長判發

高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會第 132 次會議
暨建造執照預審小組聯席會議紀錄

一、時間：108 年 03 月 13 日（星期三）14 時 00 分整

二、地點：高雄市政府四維行政中心第四會議室

三、主席：林主任委員裕益

黃主任委員志明（預審主席）曾品杰代

盧浩業

王亮文

記錄：葉怡嘉

靳錫嫻

涂哲豪

出席委員：蘇俊傑副主任委員、曾憲嫻委員（請假）、周伯丞委員（請假）、白金安委員（請假）、胡學彥委員（請假）、施邦興委員、陳信雄委員（請假）、蔣曉梅委員（請假）、盧正義委員、黃祺峯委員（請假）、張永義委員、卓永富委員、鄭純茂委員、黃吉村委員、洪曙輝委員（請假）、高宗永委員、曾品杰委員、孫嘉良委員、陳志鶴委員、林尚瑛委員、沈秀珍委員

出席聯席委員：許堅倚委員、林怡君委員、沈勝綿委員、黃國忠委員

出席幹事：羅榮元執行秘書、葉怡嘉幹事、陳智帆幹事（請假）、陳倖儀幹事（請假）、許智詠幹事、李冠儒幹事、洪瑋澤幹事（請假）、李惟義幹事（請假）、許豪修幹事（請假）、盧浩業幹事（預審幹事）

列席申請人：興富發建設股份有限公司－史鈞棠；興璟建設有限公司－李炳輝；高雄市政府工務局養護工程處－陳錦宏

列席設計人：群旺建築師事務所－謝慶旺；李炳輝建築師事務所－李炳輝；綠波國際環境設計有限公司－黃佩雅

四、報告案：

第一案：高雄市都市設計審議業務簡介及 107 年核發許可案報告

決議：洽悉，107 年度依簡化授權規定核發之許可案，予以備查。

第二案：修訂「高雄市都市設計審議授權規定」及「高雄市都市設計審議原則」報告

決議：本報告案予以確認，修訂「高雄市都市設計審議授權範圍規定」及「高雄市都市設計審議原則」依程序函頒施行。

五、審議案：

第一案：群旺建築師事務所申請本市左營區福山段 485、487 地號等 2 筆土地店舖、辦公室新建工程容積移轉都市設計審議案(聯席案)

決議：本案依下列決議事項修正後通過，並授權本府都市發展局審定，准予核發本案都市設計審議許可；另建造執照預審部分，授權本府工務局審定，本案預審原則通過。

(一) 都市設計及容積移轉部分：

1. 准予核發容積移入量 (3668.25 平方公尺) 核定函。
2. 取得容積移轉許可證明後，始得核發都市設計審議許可書。
3. 本案建物立面設有陽台、柱、梁等不計入建築面積構造物部分，突出 $\sqrt{H}/2$ (5.45 米)退縮距離範圍，其與境界線距離仍大於 2 公尺以上者，幹事會依第 77 次委員會通案決議之授權，予以同意。
4. 本案自行車位集中設置於地下 2 層，藉由升降機出入且動線合理，委員會予以同意。

(二) 本案涉及鄰地陳情訴求，請申請人加強溝通說明，取得理解。

(三) 預審小組部分：無

(四) 請依委員會及幹事會所提意見修正。

(五) 如本案另有涉及其他相關法規者，從其規定。

委員意見

沈勝綿委員 (預審小組)

- (一) 本建物樓高 118.5 公尺，挖深 23.3 公尺，均已逾高 50 公尺、挖深 12 公尺之規定，請提送結構外審單位審查。
- (二) 地下結構圖面，短距超挖區均應加 Wall，部分遺漏請修正。
- (三) 地下結構圖面，加強之 Wall 其寬度建議為該樑寬度之 1/2 以上。
- (四) 地下結構圖面，大樑與連續壁相交應設計柱，部分遺漏請修正。
- (五) 地下結構圖面，請說明採無小樑板設計之理由。
- (六) 地上結構圖面，較大跨度外懸板之外懸臂樑，均應設計為兩跨以上之連續樑，請修正。

- (七) 樑柱接頭原則上應柱寬大於樑寬。若樑側邊和柱邊齊一，則施工有問題配筋相撞，請修正。若樑一側於柱內一側於柱外，亦應避免。若無法避免則應考慮樑端為鉸接，請修正。

黃國忠委員（預審小組）

- (八) 本案臨接明倫幼兒園，因開挖地下六層，建議於施工計畫書審查階段，妥為處理。
- (九) S1A-1，建議可示意圖說明鋼柱與地樑鋼筋之接合方式。
- (十) 舉例比對 S1A-5 與 S1A-7 中，於所示之混凝土第 28 天齡期抗壓強度是否有誤，請確認。

許堅倚委員（預審小組）

- (十一) P2-12-1、P2-15，請增加柱燈之設計說明。
- (十二) P2-13-6，行動不便機車位靠近車道之上下處部分，緩衝距離較短，請微調部分車位至車道對面，增加行動不便者通過車道之安全。
- (十三) P2-14-2，屋頂請確認喬木與否。
- (十四) P4-1-4，高度陰影 AS 檢討線修正。
- (十五) P4-1-5，剖面圖 AC 之對外排氣部分為實牆或隔柵，請確認。

林怡君委員（預審小組）

- (十六) P2-8-9，增加開放空間休憩設施，減少照樹燈並增加行人照明。
- (十七) P2-9，CC 剖面及 DD 剖面圍牆自 GL 起算 250 公分請確認。
- (十八) 綠建築自治條例可依高雄市建築師公會版檢討。
- (十九) 未檢附無障礙法規檢討。
- (二十) P4-1-3，頂蓋型開放空間過樑低於 6 公尺，依高雄市法規彙編 106 年版參-三-2 檢討。
- (二十一) P4-1-4，1:3.6 檢討標示應自建築物起。
- (二十二) P3-3-4、P4-1-1，廣場式開放空間任一邊 6 公尺檢討，及深度 1.7 倍檢討圖說請補充。
- (二十三) 補充開放空間立面透空檢討圖說。

鄭純茂委員

- (二十四) 幹事會意見內容檢討回覆表，請修正屋頂框架部分之檢討，另屋頂有框架設施，結構圖須注意。
- (二十五) 地下室車道迴轉半徑與複層壁重疊，請修正。
- (二十六) 開放空間採用法令年度與檢討內容(如機車位尺寸等)請檢核。
- (二十七) 雨水回收設備(如機房等)請考慮。

黃吉村委員

- (二十八) 檫木是大喬木，博愛路側二排檫木行距只有 3m，但是臨馬路還有一排小葉欖仁。數年後夾在中間的 3 株欖仁會生長不良，枯枝變多，造成用路人威脅，所以靠建築物的 5 棵檫木，應改成中喬木或小喬木，並重新檢討綠覆率。

(二十九)圖面上梔子花圖例無法辨識，另梔子花與七里香須全日照，只有重和路與博愛路的外側才能栽種。

(三十) 小喬木與鄰地要有 2m，大喬木要有 3m，否則日後易有紛爭。

卓永富委員

(三十一) 2-15 夜間照明無法表現建築特色與意象，請再加強。

(三十二) 辦公室空調剖面看不出擺設位置，且女兒牆都是玻璃材質，請再檢討其主機噸數及擺放位置是否合理。

陳志鶴委員

(三十三) 自行車位看不出來如何運作，請補充出入動線。

盧正義委員

(三十四) 開放空間廣場規模很大，請於喬木之間配置街道家具、座椅。

(三十五) 請於地面層車道增設地面式連鎖警示燈，以提醒行人注意。

(三十六) 地下一層垃圾暫存室圖示有誤，機車充電區位置請再檢討，避免影響動線。

(三十七) 請於各長向車道端點同步增設警示燈。

陳信雄委員 (書面意見)

(三十八) P. 2-5-10、2-5-14 考量重和路(博愛四路~華夏路)東向下午服務水準已達 E 級，建議本案停車場採行【右轉進場】及【右轉出場】之管制措施，該處重和路中央分隔線改為雙黃實線。

(三十九) P. 2-13-1~4 地下停車場環形匝道兩端皆須設置圓凸鏡(比照地下二層)。

(四十) 圖號 A1-7，請於一層平面圖標示管制柵欄與出車警示燈之位置，警示燈需可供行人及重和路西行車輛清晰可見，柵欄至計畫道路路緣應留設足夠之車輛暫停緩衝長度。

(四十一) P. 2-13-6 建議調整地下一層無障礙機車位之配置，盡量集中留設且靠近電梯。

(四十二) 本案機車位眾多，建議評估停車場是否採行汽機車分流出入之設計。

交通局 (書面意見)

(四十三) 為維護基地停車場進出安全，未來如經審議許可，請業者承諾基地開始使用後於停車場出入口派駐人員指揮基地進出所有車輛，務必按照標誌、標線、號誌及所送基地人行、車行進場動線行駛。

環保局 (書面意見)

(四十四) 請確實依本局 177 次幹事會意見辦理，本次無新增意見。

第二案：李炳輝建築師事務所申請本市三民區大港段二小段 1473 地號 1 筆土地店鋪、集合住宅新建工程容積移轉都市設計審議(聯席案)

決議：本案依下列決議事項修正後通過，並授權本府都市發展局審定，准予核發本案都市設計審議許可；另建造執照預審部分，授權本府工務局審定，本案預審原則通過。

(一) 都市設計部分及容積移轉部分：

1. 准予核發容積移入量 (1141.65 平方公尺) 核定函。
2. 取得容積移轉許可證明後，始得核發都市設計審議許可書。
3. 本案建物立面設有陽台、柱、梁等不計入建築面積構造物部分，突出 2.5 米退縮距離範圍，其與境界線距離仍大於 2 公尺以上者，幹事會依第 77 次委員會通案決議之授權，予以同意。
4. 地下二層自行車位鄰近梯間並藉由升降機出入動線合理，幹事會依第 77 次委員會通案決議之授權，予以同意。

(二) 預審小組部分：無

(三) 請依委員會及幹事會所提意見修正。

(四) 如本案另有涉及其他相關法規者，從其規定。

委員意見：

沈勝綿委員 (預審委員)

- (一) 本建物為一幢三棟，地面層結構行為於地震時較為複雜，該層樓板應詳予檢核。另一樓挑高，亦應檢核軟層及弱層發生之可能，建議提送結構外審。
- (二) 非超挖區之柱，若其和連續壁共構，則將造成施工之難度，應將柱移至連續壁內面或連續壁外移，即壁內無柱配筋。
- (三) 超挖區之地下柱地上無柱，反而可和連續壁共構較完整，即壁內有柱之配筋。
- (四) 地上結構圖，有較大跨外懸版之外懸樑，均應設計為兩跨以上之連續樑，請修正。
- (五) 樑柱接頭原則上應柱寬大於樑寬。若樑側邊和柱邊齊一，則施工中配筋相撞，請修正。若樑一側於柱內一側於柱外，亦應避免。若無法避免則應考慮樑端為鉸接，請修正。
- (六) 地上二樓平面圖，懸版未連棟，請檢討碰撞距離。

黃國忠委員 (預審委員)

- (七) P5-2-2，於(3)-(C)區域示意虛線部分是否有誤，請確認。
- (八) P5-2-1，於(3)-(C)區域樑柱部分其配筋是否可行，請確認。

(九)有關地基調查報告，缺附液化潛能分析，是否有考量於基礎結構設計，請確認。

林怡君委員（預審委員）

- (十)P2-9-1, DD 剖面光臘樹覆土僅 76 公分，是否調整深度或補充固定方式。
- (十一) P2-13-2，機車停車需一區 6 輛檢討，例如編號 1 僅 1 台，請確認。
- (十二) P2-13-3，一樓 D 棟 105 公分寬度通路不足逃生，請檢討另一方向。
- (十三) P3-2-3，開放空間告示牌請加強設計。
- (十四) P3-3，通用化浴廁需乾濕分離。
- (十五) P3-4-2，A3、A5 戶 E 剖面 AC 擋住全部窗戶，請重新檢討。
- (十六) P3-5-2，宅配室無遮蔽是否恰當，請確認。
- (十七) P4-5-3，請說明是否仍適用 106 年版高雄市建造執照預審原則。
- (十八) 綠建築自治條例及無障礙法規依高雄市建築師公會版本檢討。
- (十九) P4-9-1，淋浴空間設於何處，請於 P2-13-3 標示。

許堅倚委員（預審委員）

- (二十) P2-9-1、P2-9-2，DD 剖面及 EE 剖面高程請確認。
- (二十一) P2-13-2、P2-13-3、P5-2-4，截水溝是否需調整與增設，請確認。
- (二十二) P3-3，通用化浴廁平面圖之出入口截水溝請確認。

張永義委員

- (二十三)建物主要出入口設置於 6 米計畫道路側是否妥適。
- (二十四)標準層 B5 設置 2 個更衣室是否為誤繕，請再確認。
- (二十五)請檢討陽台冷氣主機之遮蔽美化設計。

施邦興委員

- (二十六)建議車道下坡段適度往後增加緩衝空間，以維使用安全。

黃吉村委員

- (二十七)本案僅熱河一街光線尚可，青島街光線已可能威脅一般喬木的生長。遼寧一街光線不足空間有限，南側則光線與空間都有問題。因此，除熱河一街黃連木之外均須檢討。
- (二十八)如果因樓板限制而造成覆土面積不足，請改成小喬木或大灌木，否則樹長大後易因強風傾倒。
- (二十九)屋頂綠化僅以草皮為之，太簡略請加強美化，並且確認有出水口。

陳志鶴委員

- (三十)車道出入口直接拉直，形成雙 T 路口，出車時易生危險，建議現行設計方案加寬進入地下室之開口，並加強車道導引線標示方式措施。

鄭純茂委員

- (三十一)路口扇形無障礙形式再調整。
- (三十二)屋頂綠化面積深度不足或不做或加強。
- (三十三)1F 電梯遮煙請注意。

(三十四) 縮樞高度不足，依現行法令應檢討。

盧正義委員

(三十五) 沿街步道式開放空間所配置街道家具之高度，應考量人體工學。

(三十六) P2-15 夜間照明請加強一樓基座及轉角處洗牆燈配置。

陳信雄委員 (書面意見)

(三十七) P. 1-3-5 停車場出入車道與人行空間採非直交方式，駕駛人出入視線移動複雜，反而不利行人安全，建議回歸原直交設計。如為防止進場車輛逆向，建議以標誌及標線方式因應，必要時使用 LED 發光標誌。

(三十八) P. 2-7 出入車道與人行空間交會處之路緣高度請降低至 5cm 左右，以營造無障礙行人空間品質。

(三十九) P. 2-13-1 地下二層停車場環形匝道兩端皆須設置圓凸鏡，並請於圖面標示管制柵欄之位置。

建管處意見 (書面意見)

(四十) 通用化浴廁未達乾濕分離，請修正。

交通局 (書面意見)

(四十一) 地下一層位於梯廳旁編號 1 機車位單獨設置且編號重複，請檢討集中設置。

(四十二) 汽車坡道出入口請檢討留設深度二公尺以上之緩衝空間。

(四十三) 為維護基地停車場進出安全，未來如經審議許可，請業者承諾基地開始使用後於停車場出入口派駐人員指揮基地進出所有車輛，務必按照標誌、標線、號誌及所送基地人行、車行進場動線行駛。

環保局 (書面意見)

(四十四) 請確實依本局 181 次幹事會意見辦理，本次無新增意見。

第三案：綠波國際環境設計有限公司申請本市前鎮區第 80、83、90 期重劃區公園及綠地用地開闢工程都市設計審議案

決議：本案依下列決議事項修正後通過，並授權本府都市發展局審定，准予核發本案都市設計審議許可。

- (一) 後續細部設計，請確實依本委員會意見辦理，亦請依幹事會所提意見修正。
- (二) 如本案另有涉及其他相關法規者，從其規定。

委員意見：

黃吉村委員

- (一) 全面的線性切割，一般民眾無法據以理解歷史脈絡，應加入適當元素協助民眾理解。
- (二) 植物種類太少，尤其灌木，建請再增加，以增加生態豐富度與景觀吸引力。
- (三) 應有更細部的規範以確保植栽品質，包含種植方法、苗木品質等。種植時不宜讓土球低於周圍的地面，喬木密度須考量草皮的生長。

鄭純茂委員

- (四) 一般建案使用投樹燈是為造景需要，本案屬公共場域，設計投樹燈是否有其需求?建議考慮減量。
- (五) 公園設計一般著重挖填平衡，但本案多為填方，少有挖方，請說明土方來源，儘量做到挖填平衡。

林裕益主任委員

- (六) 請注意植生的客土品質及土方來源，應特別注意符合植栽的生長條件。
- (七) 本案公園步道採直線形設計，而一般公園設計採自然曲線居多，填方會儘量避免有稜有角。請加強前揭項目之設計說明，包括樹列設計。

張永義委員

- (八) 建議本案配合過去港灣發展歷史適當命名，作為具有故事性的公共場域，將歷史記憶得以延續下去。

林尚瑛委員

- (九) 80 期重劃區(公 2) 西南角海堤，留有 3 座斜坡式造船台，為日治時期遺留設施，後作為台機船舶廠造船處所。其中 2 座已填平(地表面有殘蹟)，另 1 座部分填平。此斜坡式造船台是高雄唯一也是全台現存最早的造船台。

(十) 建議：

1. 設置解說牌說明造船台之特色與造船產業發展演進。

2. 2座已填平之造船台在地表上仍有殘蹟，可辨識原始範圍，建議以地景或鋪面變化予以標示，搭配解說。

3. 在兼顧安全的前提下，建議將部分遭填平之造船台移除填平物，復原斜坡式造船台之原貌。

陳志鶴委員

(十一) 80期北側綠地步道長度非常長，建議透過設計手法，形塑不至太過單調之環境。

(十二) 本案海岸公園非常狹長，但未見有相關服務設施包括廁所、清潔維護空間、自行車停憩駐足等設計內容，建議納入考量。

林裕益主任委員

(十三) 河岸邊的照明安全性設計考量，請再加強，以避免遊客落水問題。

盧正義委員

(十四) 亞洲新灣區的意象，雖近年來有地標式建物或地景式設施物的出現，但以位於市區能就近看見海景的機會實屬難得，建議養工處透過與文化局、都發局跨局處的探討，將過去的工業遺跡、歷史紋理等，能適當在場域中保留記憶或元素。

卓永富委員

(十五) 報告書中所附海岸公園街道家具設計參考圖片，多數為國外案例，雖有用心蒐集，但建議能在設計中強化在地元素，形塑更具在地特色的海岸公園。

(十六) 另對於懸吊形座椅的工業化製品，置於靠海區位並不恰當，日後維護不易，建議要有更適當的設計考量。

交通局：無意見

環保局（書面意見）

(十七) 請確實依本局 174 次幹事會意見辦理，本次無新增意見。

高雄市都市設計審議授權範圍規定修正草案對照表

修正規定	現行規定	說明
一、依 <u>高雄市都市設計審議作業程序簡化規定第二點</u> 訂定。	一、本規定依 <u>高雄市都市設計審議作業程序簡化規定第二點</u> 訂定之。	修正文字。
二、 <u>本市都市設計審議地區之建造執照、雜項執照及公共設施用地開闢之都市設計審議案件</u> （以下簡稱 <u>申請案件</u> ），其授權審議範圍依本規定辦理。但各都市計畫說明書或其他都市設計審議授權範圍另有規定者，從其規定。	二、本市都市設計審議地區之建造執照、雜項執照之審議授權範圍依本規定辦理。但各都市設計審議地區已訂定授權範圍規定、本市公共工程及公共建築及都市計畫說明書等另有規定者，從其規定。	修正文字。
<p>三、<u>有下列情形之一者，其都市設計審議由本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會</u>（以下簡稱<u>委員會</u>）行之：</p> <p>（一）<u>基地面積 2000 平方公尺以上，且樓層數 6 層以上之申請案件。</u></p> <p>（二）<u>建築物高度 50 公尺以上或樓層數 16 層以上之申請案件。</u></p> <p>（三）<u>適用容積移轉規定之申請案件，並符合下列情形之一：</u></p> <p>1. <u>都市設計審議地區，其接受基地可移入之容積為基準容積 15%以上。</u></p> <p>2. <u>非都市設計審議地區，其接受基地之基準容積達 630%以上且申請容積移轉達基準容積之 15%以上。</u></p> <p>（四）<u>屬公共設施、公共工程或公有建築之申請案件，並符合下列情形之一：</u></p> <p>1. <u>廣場、公園或綠地(帶)等公共設施用地，其基地面積達 10000 平方公尺以上。</u></p> <p>2. <u>立體停車場之地面層以上樓地板面積達 6000 平方公尺以上。但屬建築物附</u></p>	<p>三、本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會（以下簡稱<u>委員會</u>）審議範圍（符合下列條件之一者）：</p> <p>（一）<u>基地面積 2000 平方公尺以上，且樓層數 6 層以上之建築物。</u></p> <p>（二）<u>建築物高度 50 公尺以上或樓層數 16 層以上之建築物。</u></p> <p>（三）<u>引用容積移轉及容積獎勵規定之申請案件。</u></p> <p>（四）<u>計畫區範圍內之公共設施、公共工程、新建或增建樓地板面積 200 平方公尺以上公有建築之申請案件。但新建或增建警衛室、車棚、廁所、機械室及儲藏室等類似使用者，不在此限。</u></p>	<p>一、依據不動產開發商業同業公會及建築師公會建議，本府都發局擬具都設審議流程簡化草案，並依 102 年 3 月 25 日高市府都發規字第 10231303900 號令訂定高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點第三點及高雄市都市計畫容積移轉許可審查作業流程圖，爰修訂本規定第三點第(三)款。本規定所指「<u>接受基地可移入之容積為基準容積 15%以上者</u>」，為符合高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點第六點第一項第 1~4 款之接受基地。</p> <p>二、明訂較大開發規模公共設施、公共工程或公有建築申請案件，由本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議，以期達成維護都市環境品質之目的，爰修訂本規定第三點第(四)、(五)款。</p> <p>三、保留「<u>高雄市內惟埤文化園區特定區都市設計審議授權範圍規定</u>」及「<u>高雄市楠梓區（國立高雄大學鄰近地區）都市設計審議</u></p>

修正規定	現行規定	說明
<p>屬停車場，不在此限。</p> <p>3. <u>公有建築之總樓地板面積達10000平方公尺以上。</u></p> <p>(五) <u>依高雄市捷運及輕軌場(廠)站都市設計規範而新建、增建或改建之申請案件。</u></p> <p>(六) <u>基地位於本市內惟埤文化園區特定區內，並臨接X-6、X-10、Y-3(含Y-3端點)、Z-1、Z-2或Z-3道路兩側，且樓層數6層以上之申請案件。</u></p> <p>(七) <u>基地位於本市原國立高雄大學鄰近地區細部計畫區內，符合下列情形之一，且樓層數6層以上之申請案件：</u></p> <p>1. <u>基地臨接60公尺園道兩側。</u></p> <p>2. <u>基地臨接編號2-1、4-1或4-2號道路兩側，且直接面對高雄大學。</u></p> <p>3. <u>依都市計畫書規定而留設之甲、乙、丙類廣場式開放空間。</u></p> <p>(八) <u>屬幹事會審議案件，經其決議應提送委員會審議。</u></p> <p>(九) <u>其他依法令規定須提送委員會審議之案件。</u></p> <p><u>建築物雖符合前項之一款規定，如增建且增建位置位於建築物內部或增設屋突，建築物外觀無重大改變，且無涉交通、景觀等事項者，免提送委員會審議。</u></p>	<p>(五) 其他授權幹事會審議範圍，經幹事會審議決議須提送委員會審議案件。</p> <p>(六) 其他依規定或指定須提送委員會審議之特殊案件。</p> <p>但增建位置位於建築物內部或增設屋突，建築物外觀無重大改變，且無涉交通、景觀等事項者，免提送委員會審議。</p>	<p>授權範圍規定」指定園道、道路兩側基地送審規定，修正文字並將送審層級調整一致，併入本規定第三點第(六)、(七)款。</p> <p>四、其餘各款修正文字及調整項次。</p>
<p>四、<u>有下列情形之一者，其都市設計審議由本委員會授權幹事會行之：</u></p> <p>(一) <u>基地面積未達2000平方公尺，且樓層數6層以上15層以下之申請案件。</u></p> <p>(二) <u>基地面積超過2000平方</u></p>	<p>四、委員會授權幹事會審議範圍：(第三點範圍以外，符合下列條件之一者)</p> <p>(一) <u>基地面積未達2000平方公尺，且樓層數6層以上15層以下者。</u></p> <p>(二) <u>基地面積超過2000平方</u></p>	<p>一、依據不動產開發商業同業公會及建築師公會建議都設審議流程簡化，並依102年3月25日高市府都發規字第10231303900號令訂定高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點</p>

修正規定	現行規定	說明
<p>公尺，且樓層數 5 層以下之申請案件。</p> <p><u>(三) 非都市設計審議地區適用容積移轉規定之申請案件，其接受基地可移入之容積為基準容積 15% 以上，且申請容積移轉未達基準容積之 15% 或基準容積未達 630%。</u></p> <p><u>(四) 屬公共設施、公共工程或公有建築之申請案件，並符合下列情形之一：</u></p> <p>1. <u>立體停車場之地面層以上樓地板面積達 3000 平方公尺以上，未達 6000 平方公尺。但屬建築物附屬停車場，不在此限。</u></p> <p>2. <u>公有建築之總樓地板面積達 3000 平方公尺以上，未達 10000 平方公尺。</u></p> <p><u>(五) 基地位於本市內惟埤文化園區特定區內，並臨接 X-6、X-10、Y-3 (含 Y-3 端點)、Z-1、Z-2 或 Z-3 道路兩側，且樓層數 5 層以下之申請案件。</u></p> <p><u>(六) 基地位於本市原國立高雄大學鄰近地區細部計畫區內，符合下列情形之一，且樓層數 5 層以下之申請案件：</u></p> <p>1. <u>基地臨接 60 公尺園道兩側。</u></p> <p>2. <u>基地臨接編號 2-1、4-1 或 4-2 號道路兩側，且直接面對高雄大學。</u></p> <p>3. <u>依都市計畫書規定而留設之甲、乙、丙類廣場式開放空間。</u></p> <p><u>(七) 本市容積移轉及容積獎勵案件中，涉及建築物設置陽台、雨遮、花台等其他不計入建築面積構造物，就其突出退縮距離範圍部分。</u></p>	<p>公尺，且樓層數 5 層以下者。</p> <p>(三) 計畫區範圍內樓地板面積未達 200 平方公尺之公有建築申請案件。以及新建或增建警衛室、車棚、廁所、機械室及儲藏室等類似使用者。</p> <p>(四) 基地面積 2000 平方公尺以上之雜項執照申請案件。但廣告物雜項執照申請案件不在此限。</p>	<p>第三點及高雄市都市計畫容積移轉許可審查作業流程圖，爰修訂本規定第四點第(三)款。本規定所指「<u>接受基地可移入之容積為基準容積 15% 以上者</u>」，為符合高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點第六點第一項第 1~4 款之接受基地。</p> <p>二、明訂一定規模公共設施、公共工程或公有建築申請案件，由本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會授權幹事會審議，以期達到簡政便民之目的，爰修訂本規定第四點第(四)款。</p> <p>三、保留「<u>高雄市內惟埤文化園區特定區都市設計審議授權範圍規定</u>」及「<u>高雄市楠梓區(國立高雄大學鄰近地區)都市設計審議授權範圍規定</u>」指定園道、道路兩側基地送審規定，修正文字並將送審層級調整一致，併入本規定第四點第(五)、(六)款。</p> <p>四、依據第 77 次委員會決議，將委員會授權幹事會審議項目納入本規定第四點第(七)、(八)款</p> <p>五、現行多功能經貿園區都市計畫停車位規定：「…原則為總樓地板面積每 100 平方公尺設置一部停車空間。有關計算停車空間總樓地板面積之檢討，依建築技術規則規定辦理。申請都市設計審議時，應依土地使用性質與其樓地板面積，計算所應提供之停車位數。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，都設會</p>

修正規定	現行規定	說明
<p>(八) 依規定必須附設自行車停車位，<u>其動線經由升降機出入者，就自行車停車空間設置於地下一層以下樓層部分。</u></p> <p>(九) 多功能經貿園區加工出口區申請案件，<u>已提出交通衝擊分析及以大眾運輸系統為主之改善策略者，就得否排除多功能經貿園區特定區細部計畫停車空間土管規定部分。</u></p> <p>(十) 其他授權建築師簽證範圍，經主辦單位簽准提送幹事會審議案件及其他特殊案件。</p> <p>(十一) 容積移轉申請案件辦理實質建築開發事項審議時，得由委員會授權幹事會審議。</p> <p><u>建築物雖符合前項之一款規定，如增建且增建位置位於建築物內部或增設屋突，建築物外觀無重大改變，且無涉交通、景觀等事項者，免提送幹事會審議。</u></p>	<p>(五) 其他授權建築師簽證範圍，經主辦單位簽准需提送幹事會審議案件及其他特殊案件。</p> <p>(六) 有關容積移轉申請案辦理實質建築開發事項審議時，得由委員會授權幹事會審議。</p> <p>但增建位置位於建築物內部或增設屋突，建築物外觀無重大改變，且無涉交通、景觀等事項者，免提送幹事會審議。</p>	<p>審議同意後，得排除前點規定。」。因加工出口區建廠案件都市設計審議時程與廠商投資意願高度關聯，加工出口區高雄園區屬製造類型，外加地質軟弱、地下水位高，使開挖地下室成本過高等問題，園區聯外道路大客車行多，幾乎交通安全考量應鼓勵園區員工搭乘大眾運輸工具，提供過多的停車位反而吸引更多小客車進入園區，對園區交通反而造成衝擊，現管理處已與市公車合作，於上下班尖峰時刻提供捷運凱旋站至園區之接駁公車，待運量提升後有助於大眾運輸使用率。基於執行面之考量，爰經濟部加工出口區管理處高雄分處建議委員會授權幹事會審議停車位問題，爰修訂本規定第四點第(九)款。</p> <p>六、衡酌雜項執照申請案較為單純，為簡政便民，爰於委員會授權幹事會審議範圍中刪除，並將雜項執照申請案併入本規定第六點第(二)款修訂之。</p> <p>七、其餘各款修正文字及調整項次。</p>
<p>五、有下列情形之一者，其都市設計審議由本委員會授權建築師簽證：</p> <p>(一) 基地面積 2000 平方公尺以下，且樓層數 5 層以下之申請案件，<u>其基地臨接道路之面寬 31 公尺以上或 8 棟以上；基地如屬角地，則以面寬較寬之一側認定之(分照申請案件其基地面寬及</u></p>	<p>五、委員會授權建築師簽證範圍：</p> <p>(一) 基地面積 2000 平方公尺以下，且樓層數 5 層以下者。</p> <p>(二) 基地面積未達 2000 平方公尺非廣告物之雜項執照申請案件。</p> <p>(三) 增建位置位於建築物內部或增設屋突，建築物外觀</p>	<p>一、本規定原屬委員會授權建築師簽證之申請案件，增訂臨接道路面寬 31 公尺以上或棟數 8 棟以上者，仍屬設計建築師簽證範圍，以期達到簡政便民之目的，爰修訂本規定第五點第(一)款。</p> <p>二、明訂較小規模公共設施、公共工程或公有建築申請案件，屬委員會授權</p>

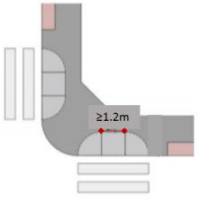
修正規定	現行規定	說明
<p>棟數應累積計算)。</p> <p><u>(二) 屬公共設施、公共工程或公有建築之申請案件，並符合下列情形之一：</u></p> <p>1. <u>立體停車場之地面層以上樓地板面積未達 3000 平方公尺。但屬建築物附屬停車場，不在此限。</u></p> <p>2. <u>公有建築之總樓地板面積未達 3000 平方公尺。</u></p> <p><u>建築物雖符合前項之一款規定，如增建且增建位置位於建築物內部或增設屋突，建築物外觀無重大改變，且無涉交通、景觀等事項者，逕依建築管理程序辦理。</u></p>	<p>無重大改變，且無涉交通、景觀等事項者。</p> <p>(四) 第三、四點以外之申請案件。</p> <p>(五) 已領得使用執照建築物，依高雄厝設計及鼓勵回饋辦法申請增建綠能設施者。</p> <p>(六) 本市都市設計審議地區建築基地申請圍牆雜項執照審議案者。</p>	<p>建築師簽證，以期達到簡政便民之目的，爰修訂本規定第五點第(二)款。</p> <p>三、衡酌雜項執照申請案較為單純，為簡政便民，爰於委員會授權建築師簽證範圍中刪除，並將雜項執照申請案併入本規定第六點第(二)款修訂之。</p> <p>四、衡酌增建結果對建築物外觀無重大改變，且未涉交通及景觀等事項，案情較為單純，為簡政便民，爰於委員會授權建築師簽證範圍中刪除，併入本規定第六點第(三)款修訂之。</p> <p>五、已領得使用執照建築物依高雄厝設計及鼓勵回饋辦法申請增建綠能設施之申請案件，僅針對綠能設施部分審查，該部分屬高雄厝設計內容，爰於委員會授權建築師簽證範圍中刪除，併入本規定第六點第(四)款修訂之。</p> <p>六、都設審議原則已有明確訂定圍牆高度、透視性或綠籬設計等原則，為簡政便民，爰於委員會授權建築師簽證範圍中刪除圍牆雜項執照申請案，併入本規定第六點第(二)款修訂之。</p> <p>七、其餘各款修正文字及調整項次。</p>
<p>六、<u>有下列情形之一者，逕依建築管理程序辦理：</u></p> <p><u>(一) 基地面積 2000 平方公尺以下，且樓層數 5 層以下之申請案件，其基地臨接道路之面寬未達 31 公尺且未達 8 棟；基地如屬角地，</u></p>	<p>六、屬臨時建築性質、不需請領建造執照與雜項執照或高雄市都市設計審議原則第五點第四款所定雜項執照等申請案，免送都市設計審議。但特殊案件經主辦單位簽准提送審議者，</p>	<p>一、本規定原屬委員會授權建築師簽證之申請案件，增訂臨接道路面寬未達 31 公尺且棟數未達 8 棟者，逕依建築管理程序辦理，以期達到簡政便民之目的，爰修訂本規定第六點第(一)款。</p>

修正規定	現行規定	說明
<p><u>則以面寬較寬之一側認定之(分照申請案件其基地面寬及棟數應累積計算)。</u></p> <p><u>(二) 依建築法第7條相關規定及太陽光電發電設備等雜項執照申請案件。</u></p> <p><u>(三) 增建位置位於建築物內部或增設屋突，建築物外觀無重大改變，且無涉交通景觀等事項。</u></p> <p><u>(四) 已領得使用執照建築物，依高雄厝設計及鼓勵回饋辦法申請增建綠能設施。</u></p> <p><u>(五) 屬臨時建築性質、不需請領建造執照與雜項執照。前項各款規定，如經主辦單位核認仍須適用本規定第五點者，依審議作業程序辦理。</u></p>	<p>依審議作業程序辦理。</p>	<p>二、衡酌雜項執照申請案較為單純，為簡政便民，爰修訂本規定第六點第(二)款。</p> <p>三、衡酌增建結果對建築物外觀無重大改變，且未涉交通及景觀等事項，案情較為單純，為簡政便民，爰修訂本規定第六點第(三)款。</p> <p>四、已領得使用執照建築物依高雄厝設計及鼓勵回饋辦法申請增建綠能設施之申請案件，僅針對綠能設施部分審查，該部分屬高雄厝設計內容，爰修訂本規定第六點第(四)款。</p> <p>五、其餘各款修正文字及調整項次。</p>
<p>七、依本規定或相關規定授權由幹事會審議通過之申請案件，由本府都市發展局彙整後提請委員會備查。</p>	<p>七、依本規定或相關規定授權由幹事會審議通過之申請案，由主辦單位彙整後提請委員會備查。</p>	<p>修正文字。</p>
<p>八、授權案件之審議及作業依高雄市都市設計審議作業程序簡化規定辦理。</p>	<p>八、授權案件之審議及作業依高雄市都市設計審議作業程序簡化規定辦理。</p>	<p>未修正。</p>

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
壹、總則	壹、機制理念	修正標題。
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。	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。	未修正。
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。	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）審議經驗與共識，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之參考，以加速辦理都市設計審議時程； <u>惟若申請案因基地條件限制或實際需求而無法執行，且經委員會審議同意另有決議者，從其決議。</u>	例外條件另書條文，以利遵循。
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。	三、本原則係屬通案性規定，各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。	未修正。
四、 <u>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>		例外條件，以個案特殊性，得提送委員會審議，另為妥適之決議。
貳、人行、車行設計原則	貳、一般建築開發類都市設計審議原則	修正標題。
一、為降低地面層車道出入口與人行空間的衝突性， <u>宜適當留設停等緩衝空間，車道鋪面材質或色彩與人行步</u>	一、人行、車行設計原則： (一)為降低地面層車道進出口與基地外人行動線的衝突性，地面層車道進出口與	一、調整點次編號。 一、對齊交通相關規定文字，將進出口修正為出入口

<p><u>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></p>	<p>相鄰之人行空間交會處均須順平處理，並宜適當留設停等緩衝空間，且車道鋪面材質或色彩與人行步道應有所區隔，以維人行安全。</p>	<p>及簡化文字。</p>
<p>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衡接，以提高人行連續性。</p>	<p>(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衡接，以提高人行連續性。</p>	<p>對齊交通相關規定修正文字。</p>
<p>三、<u>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></p>	<p>(三) 地面層車道進出口宜避免設置遮蔽視線植栽或設施物，以維持視覺的通視性。 (四) 地面層車道進出口周邊退縮地，為考量行人與車輛進出視距安全，其喬木植栽間距得不受該地區都市設計規範有關規定之限制，由設計人就現況分析需求後配置。</p>	<p>對齊交通相關規定修正文字，並將(四)內容予以整併。</p>
<p>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。</p>	<p>(五) 行動不便者設施規劃，宜考量與周邊地區之供行動不便者使用設施系統及庭園空間合理連接。 (六) 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。</p>	<p>一、建築技術規則已有無障礙建築物專章規定，故刪除(五)。 二、調整點次編號。</p>
<p>五、<u>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</u></p>	<p>(七) 路口轉角斜坡道之設置宜以配合行人穿越道之位置為原則，位於寬度小於 15 公尺之路口須採轉角全面扇形方式處理，位於寬度</p>	<p>一、基於人本交通，參考 107.11.23 更新之內政部營建署-都市人本交通規劃設計手</p>

<p><u>人穿越道</u>)，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。</p>	<p>大於 15 公尺(含)之路口，則不硬性規定斜坡道須採轉角全面扇形，而得改採轉角斜坡道位置與寬度應配合鄰接之行人穿越線為原則。另斜坡道全面扇形斜坡起始點不強制規定須由扇形圓心點起施作。扇形斜坡範圍須涵蓋行人穿越標線之銜接位置。</p>	<p>冊-人行道環境建置原則，修正路寬大於 15 公尺以上路口轉角斜坡道設置方式。</p>  <p>二、調整點次編號。</p>
<p>六、<u>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。</u></p>	<p>(八)鋪面設計宜與周邊環境維持協調的關係、色調與材質同一街廓內宜採一致性設計，以利後續管理維護。</p>	<p>一、以營造友善人行空間為考量，修正條文內容。 二、調整點次編號。</p>
<p>七、<u>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。</u></p>	<p>(九)為人行空間整體景觀的一致性，開發案臨接公有人行道者，宜採共構方式辦理。</p>	<p>一、共構回歸個案自行評估是否向養工處申請。 二、調整點次編號。</p>
<p>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></p>		<p>一、為原有條文，整併於本項。 二、調整點次編號。</p>
<p><u>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</u></p>	<p>二、建築基地綠化除都市計畫說明書或都市設計規範另有規定者，從其規定外，其餘依下列規定辦理：</p>	<p>修正標題及編號，僅針對都市計畫書規定之綠覆率及綠化面積提供計算基準，以利遵循。</p>
<p>一、綠覆率，係指綠覆面積占應綠化空地之百分比。</p>	<p>(一)綠覆率，係指綠覆面積占應綠化空地之百分比。</p>	<p>未修正。</p>
<p>二、除都市計畫書另有規定外，<u>沿街喬木米高徑應為 10 公分以上</u>、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)</p>	<p>(二)綠覆面積之計算基準如下： 1. 喬木：依建築基地綠化設計技術規範所定之覆蓋面積標準計算。<u>植栽時樹高</u></p>	<p>一、修正喬木規格適用對象以沿街為主及刪除樹高規定，以利樹種選用之彈</p>

	<p><u>度 5 公尺以上，米高徑 10 公分以上。(米高徑：距地面 1 公尺高樹幹直徑)</u></p> <p>2. 灌木及蔓藤類：以設計圖設計之面積乘以百分之一百五十計算。</p> <p>3. 草地及花圃：以設計圖設計之被覆面積計算。</p> <p>4. 以植草磚鋪設：綠覆面積以鋪設植草磚面積三分之一計算。</p> <p>5. 其他植栽：以設計圖設計密植平面面積計算。</p>	<p>性。</p> <p>二、增訂沿街喬木樹距至少 4 公尺，提供喬木適當生長環境。</p> <p>三、整合各植物種類計算基準及微調文字。</p>
<p>三、綠覆面積之計算基準如下：</p> <p>1. 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。</p> <p>2. 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。</p> <p>3. 草花類、地被類：以設計圖設計之被覆面積計算。</p> <p>4. 植草磚：綠覆面積以鋪設植草磚面積三分之一計算。</p> <p>5. 其他植栽：以設計圖設計密植平面面積計算。</p>		<p>將(二)部分內容調整至本點。</p>
<p>四、實施綠化所栽植之植物，其覆土厚度應符合<u>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>。</p>	<p>(三) 建築基地綠化原則依建築基地綠化設計技術規範原生植物植栽參考表及誘鳥誘蝶植栽參考表所定之植物種類栽種。</p> <p>(四) 實施綠化所栽植之植物，其覆土厚度應符合下列規定。在混凝土上方栽種植物綠化時應同時設計植栽穴、排水設施及防</p>	<p>一、與建築技術規則中第 304 條第二項建築基地綠化設計技術規範之內容一致，刪除(三)。</p> <p>二、植栽覆土深度回歸與建築技術規則中第 304 條第二項建築</p>

	<p>水設施。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 喬木：150 公分以上；其厚度不足時，綠覆面積以四分之三核算。但不得小於 120 公分。 2. 灌木及蔓藤類：60 公分以上。 3. 草地及花圃：30 公分以上。 	<p>基地綠化設計技術規範之內容一致。</p>
<p>五、<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></p>	<p>(五) 計算栽植植物之綠覆面積時，應扣除同一植栽種類別及與建築物、遊憩設施及其他構造物之重疊面積。</p>	<p>本項規範已調整於本節標題，另規範當植栽於非原土層時設計注意事項。</p>
<p>六、<u>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。</u></p>	<p>(六) 綠化之設計圖說應包括下列事項：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 基地現況、面積及相關位置圖。 2. 配置圖及相關之立面圖：須載明綠化面積與周圍建築及道路之關係。 3. 植栽及綠覆率計算表：須載明植物種類、規格、數量、單位綠覆面積、總綠覆面積及綠覆率。 4. 透水鋪面及花台表面飾料。 5. 含覆土高程之相關剖面圖。 	<p>都市設計服務網已提供標準報告書格式，因報告書格式會適時調整(精簡)，故修正本條文內容，較具彈性。</p>
<p>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。</p>	<p>(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。</p>	<p>未修正。</p>
<p>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</p>	<p>(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</p>	<p>未修正。</p>

<p>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）。</p>	<p>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）。</p>	
<p>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。</p>	<p>(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。</p>	<p>未修正。</p>
<p>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。</p>	<p>(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。</p>	<p>未修正。</p>
<p>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。</p>	<p>(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。</p> <p>(十二)植栽配置宜考量植物特性及生長環境之合理性，必要時宜設置導根板或阻根板，避免因板根影響人行安全與鋪面平順。</p> <p>(十三)中庭景觀植栽宜考量日照因素及選用耐陰、存活率高樹種，避免選用</p>	<p>一、調整(十二)至第五點。</p> <p>二、執行經驗已趨成熟，故刪除(十三)。</p>

	過於野性樹種。另於高壓電設施周邊植栽應注意安全因素。	
肆、汽機車停車空間配置原則	三、汽機車停車空間配置原則：	修正標題編號。
一、 <u>機車停車位以設置於地面層及地下一層為原則。</u> 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， <u>但下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)機車停車位原則不得設置於地下二層以下樓層。但因基地條件特殊者，並經委員會審議同意，不在此限，其下地下二層之車道坡度，不得大於下地下一層之車道坡度，並應針對確保機車進出安全提出作法說明或安全管理計畫，惟車道坡度小於 1：8 者不在此限。	依原條文精神及實務執行情形，修正條文內容。
二、 <u>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> (一) <u>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。</u> (二) <u>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。</u> (三) <u>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。</u>	(二)設置於地下室車道底或靠牆邊之汽車停車位，於圖面須標示車道軌跡並合理檢討停車迴轉路徑。	一、建築技術規則已調整小車位尺寸(一般設置於靠牆邊)，故刪除(二)。 二、增列本委員會第 73 次會議審議事項決議。

	<p>四、自行車停車空間設置原則：</p> <p>(一) 符合下列開發規模者，須設置自行車停車位：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 政府起造樓層二層以上之公有建築物。 2. 樓層六層以上之新建建築物。 3. 經委員會決議者。 <p>(二) 除都市計畫說明書主管規定應設置法定機車停車位外，依下列規定檢討辦理：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 依規定應設置法定機車停車位之申請案件： <ol style="list-style-type: none"> (1) 法定機車停車位可以自行車停車位替代，並以2部法定機車停車位轉換3台自行車停車位為原則。 (2) 法定機車停車位轉換，以不少於原法定機車停車位數量之四分之一為原則。最高不超過原法定機車停車位數量之五分之二。 2. 未設置法定機車停車位之申請案件：自行車停車數量以不少於興建戶數之十分之一為原則。公有建築物自行車停車數量不少於法定停車位數量之二分之一。 3. 以上計算設置數量未達整數時，其零數應設置一台。 <p>(三) 自行車停車位可採平面或立體停車等方式建置。</p> <p>(四) 採平面式之自行車停車位，宜以集中設置於地面層室內、外或地下一層為</p>	<p>刪除本條文，回歸實際使用情形及高雄市綠建築自治條例規定。</p>
--	---	-------------------------------------

	<p>原則，並應規劃合理安全之出入動線，車道寬度不得小於 1.2 公尺，其車位尺寸長度不得小於 2 公尺，寬度不得小於 0.6 公尺。</p> <p>(五) 自行車停車空間以鄰近梯間優先附設為原則。</p> <p>(六) 設計圖說應檢附自行車停車空間平面圖，如設置停車設備者，應檢附設備圖說。</p> <p>(七) 因基地條件特殊或其他因素，申請人得檢具理由書，經委員會審議同意，得不適用。</p>	
伍、 <u>建築景觀計畫</u>	五、 <u>建築外觀</u> ：	文字調整，依都市計畫定期通盤檢討實施辦法之都市設計表明事項修正標題及編號。
一、 <u>建築物屋頂水塔、太陽能熱水設施、空調冷卻水塔等設施物</u> ，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。	(一)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。	調整文字。
二、 <u>空調主機、設備管線及工作陽台</u> ，宜於建築設計時整體考量規劃，並需適當遮蔽加以美化。	(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。	未修正。
三、 <u>夜間照明</u> ： (一)夜間照明景觀設計宜考量	(三)夜間照明： 1.夜間照明景觀設計宜考量	調整文字。

<p>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。</p> <p>(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<u>植物生長及居住舒適性</u>。</p> <p>(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，<u>建築物部分並應提出外觀燈光時段開啟計畫</u>。</p>	<p>整體照明設施的亮度、高度、密度及色調的和諧效果，以強化整體環境特色。</p> <p>2. 建築物夜間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，影響居住舒適性。</p> <p>3. 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。</p>	
<p>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。</p>	<p>(四) 重要軸線二側地區高層建築或都市計畫說明書指定重點建築，須以塑造地標的視覺效果進行規劃與設計。</p> <p>(五) 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。</p> <p>(六) 建築物立面採玻璃帷幕設計者，其造型宜考量符合本市亞熱帶氣候特性，並須注意炫光影響週邊環境及節約能源等事項。</p> <p>(七) 為順應本市高日照環境，本市都設地區建築設計應針對日照方向充分考量開窗型式、遮陽及隔熱設計，以利建築物舒適節能，並宜考量設置太陽光電設備。</p>	<p>一、刪除(四)，回歸個案基地區位，由委員會予以審議。</p> <p>二、因應執行經驗及依本市高雄厝設計及鼓勵回饋辦法已訂有設置太陽光電設備之相關規定，故刪除不合時宜之(六)、(七)規定，回歸建築技術規則建築節能規範及本市高雄厝相關規定辦理。</p>
<p>五、設置於非屬地權範圍界定位置之庭院內部景觀造型牆：</p>	<p>六、景觀造型牆及圍牆設置原則：</p> <p>(一) 有關非屬地權範圍界定等</p>	<p>一、調整點次編號。</p> <p>二、調整景觀造型牆規定文字。</p>

<p>(一)得免依所在地區都設基準之高度及透空限制規定辦理。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>	<p>圍牆性質之中庭內部景觀造型牆，得免依所在地區都設基準之高度及透空限制規定辦理。</p> <p>(二)景觀造型牆高度超過 2.5 公尺部分，須採以 1:1 之比例自地界線退縮後設置，其總高度不得大於 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。</p> <p>(三)景觀造型牆正、背立面宜同時考量基地內及鄰地之視覺景觀予以美化，並標明材質。</p> <p>(四)供汽車或人行進出之主要出入口大門高度，除都市計畫書另有規定者，從其規定外，以不超過 4 公尺為原則，一般大樓類型及設有私設通路、基地內通路社區類型不在此限。</p> <p>(五)一般圍牆高度，除都市計畫書另有規定者，從其規定外，以不超過 2.5 公尺為原則，並採透視性設計或設置綠籬為原則。</p> <p>(六)圍牆線後至法定退縮部分空間，得設置側面圍牆，但高度仍以不超過 2.5 公尺為限。</p>	<p>三、本府工務局於 106.10.03 公告實施建築基地圍牆設置原則，故有關圍牆設置規定回歸主管機關，刪除(四)、(五)、(六)。</p>
<p>陸、容積獎勵或容積移轉建築基地設計原則</p>	<p>七、容積獎勵或容積移轉建築基地都市設計審議原則：</p>	<p>調整標題及編號。</p>
<p>一、申請容積獎勵或容積移轉之建築基地，依下列規定辦理：</p> <p>(一)建築基地之地下室開挖率</p>	<p>(一)申請容積獎勵或容積移轉之建築基地，依下列規定辦理；但各該都市計畫已訂定較嚴格之地下室開挖</p>	<p>一、文字調整，參照高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點修正</p>

<p>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。</p> <p>(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。</p> <p>(三)<u>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。</u>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，<u>經本委員會授權幹事會審議通過者</u>，得不受前開規定之限制，但其淨距離不得小於 2 公尺。</p> <p>(四)<u>因結構安全需要設置之過樑，免檢討前開退縮規定。</u></p>	<p>率及建築物設計規定者，從其規定：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 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。 2. 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。 3. 建築物退縮建築設計應符合下列規定： <ol style="list-style-type: none"> (1) 地下室外牆與建築物主要出入口側基地境界線之淨距離應在 3 公尺以上。距離其他地界線淨距離應在 45 公分以上。但基地無法於主要出入口側留設 3 公尺以上淨距離者，得於其他境界線留設。 (2) 建築物興建樓層數為十二層以下者，地面以上各層與境界線之淨距離應在 2 公尺以上。 (3) 建築物興建樓層數為十三層至十五層者，地面以上各層與境界線之淨距離應在 2.5 公尺以上。 (4) 建築物興建樓層數為十六層以上者，地面以上各層與境界線之淨距離為$\sqrt{H}/2$ 公尺以上 (H: 建築技術規則規定之建築物高度)，且不 	<p>文字，並刪除(二)。</p> <p>二、行動不便者使用設施相關規範，依建築法相關規定辦理。公有人行道共構部分，由個案視需要逕向養工處申請，刪除(三)。</p> <p>三、補充因結構安全設置之過樑免檢討退縮規定。</p>
--	---	--

	<p>得小於 4 公尺。</p> <p>(5) 建築物因有設置陽台、雨遮、花台等其他不計入建築面積構造物之需求者，經高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議通過後，不受<u>前開地面以上各層與境界線之淨距離規定</u>，但其淨距離不得小於 2 公尺。</p> <p>(二) 基地綠化：基地綠覆率應達百分之七十五以上。基地無法符合規定且經委員會同意者，得以屋頂綠化方式補足所缺綠覆面積。</p> <p>(三) 人行空間規劃：</p> <p>1. 為建立友善環境，並因應高齡化社會趨勢，申請案件須提出人行空間規劃及設置。</p> <p>2. 建築基地若鄰接公有人行道，宜與其共構整體設計。</p>	
<p>二、<u>停車場出入口設置原則</u>：</p> <p>(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)</p> <p>(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</p>	<p>(四) 停車場出入動線：</p> <p>1. 基地車道出入口原則不宜設置於計畫區內聯外幹道及主要道路，但基地僅單臨接上述道路或經委員會同意者，不在此限。</p> <p>2. 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許可者不在此限。</p>	<p>整併第 77 次委員會審議決議事項，修正條文內容。</p>

<p>前開限制。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>		
<p>三、汽機車、自行車停車空間配置原則：</p> <p>(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。</p> <p>(二)停車位原則不設置於建築物地上 2 層以上空間。</p> <p>(三)機車停車以 1 戶設置 1 機車位為原則。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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</p>		<p>容積獎勵及容積移轉申請案件應提供合理、友善的停車環境，並為降低對環境產生之衝擊影響及同時兼顧大眾運輸導向城市發展趨勢，建築基地除設置法定停車外，其停車空間的設置數量與興建戶數應有合理的對應設計關係，爰依本委員會第 85 次會議審議決議事項，衡酌納入較合宜條文內容(即排除「800 公尺範圍外之建築基地，汽車停車位之設置數量應達擬建築戶數 7 成以上內容」)，供委員會審議參酌。</p>

<p><u>府環保局以捐贈費用方式辦理。</u></p> <p>(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。</p>		
<p>四、<u>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。</u></p>		<p>調整(八)至本點，並比照本市容移要點第15條之文字規定調整文字。</p>
<p>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。</p>	<p>(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。</p>	<p>調整點次編號。</p>
<p>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。</p>	<p>(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。</p> <p>(七)申請開放空間獎勵之案件並依下列原則辦理：—</p> <p>1.廣場式開放空間有效獎勵深度不宜超過開放空間寬度之 1.7 倍，超過部分原則不宜獎勵。但超過部分經委員會審議同意者，不在此限。—</p> <p>2.開放空間之設置應避免結構系統形成軟弱層。—</p> <p>3.開放空間應具有公共性、開放性、服務性及可及性，以供非特定民眾休憩與使用，並考量無障礙環境設</p>	<p>一、調整點次編號。</p> <p>二、與建造執照預審審議原則規定重複，刪除(七)。</p>

	<p>計。</p> <p>4. 供公眾使用之開放空間宜與住宅單元距離 1 公尺以上淨寬之緩衝空間，且該緩衝空間不得計入開放空間有效面積，以確保住戶安全與私密性。</p> <p>(八) 申請容積移轉之開發案，須分析周邊鄰地現況與公共設施之分布情形、戶量與戶數及其對公共設施服務水準之衝擊影響。</p>	
柒、公共設施、公共工程設計原則	參、公共工程及公共建築都市設計審議原則	修正標題及編號。
<p>一、道路及橋樑：</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>	<p>一、道路及橋樑：</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>	未修正。
<p>二、學校：</p> <p>(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。</p> <p>(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</p>	<p>二、學校：</p> <p>(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。</p> <p>(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</p>	未修正。

<p>道路之材質或色彩區隔，並加強標字與標誌牌之清楚設置。</p> <p>(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。</p>	<p>道路之材質或色彩區隔，並加強標字與標誌牌之清楚設置。</p> <p>(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。</p>	
<p>三、車站：</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>	<p>三、車站：</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>	未修正。
<p>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。</p>	<p>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。</p>	未修正。
<p>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。</p>	<p>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。</p>	未修正。
	<p>六、主要公園周邊相關建設計畫應分析公園活動行為的關聯</p>	<p>要求過於龐大廣泛，執行困難，故刪除。</p>

	性與影響性，以避免損害公園既有之服務機能。	
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、古蹟及歷史建築： (一) 公共工程建築、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。	調整點次編號，文字微調。
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、公共工程與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，並建議儘量減少市場制式品沿用。	市場上很多照明燈具已經通過防水測試且造型可以配合環境意象，無需加以排除使用， 爰刪除「並建議儘量減少市場制式品沿用」文字 ，並調整點次編號。
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。	調整點次編號。
九、公共工程與公有建築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。	十、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。	調整點次編號。
捌、特定地區都市設計審議原則	肆、特定地區都市設計審議原則	修正編號。
一、本市主要都設地區包括內		定義本市主要都設地

<p>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。</p>		<p>區，增加中都地區。</p>
<p>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：</p> <p>（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。</p> <p>（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。</p>	<p>一、本市主要都設地區開發量體超過五層（不含）以上部分，其臨接基地境界線退縮尺寸規定：</p> <p>（一）主要都設地區（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）：下列開發量體規模，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：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 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。 2. 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。 <p>（二）其他新開發尚未進行通檢地區得由委員會新增相關後院與側院退縮規定，若因基地條件特殊得提送委員會審議同意後排除適用。</p>	<p>一、調整點次編號。</p> <p>二、文字調整。</p> <p>三、刪除(三)，回歸都計書規定。</p>

<p>(三) 因結構安全需要設置之過樑，免檢討前開退縮規定。</p>		
<p>三、內惟埤文化園區特定區：</p> <p>(一) 本特定區主要出入口大門高度，不得超過 4.2 公尺。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>	<p>二、內惟埤文化園區特定區：</p> <p>(一) 本特定區主要出入口大門高度，不得超過 3.5 公尺。</p> <p>(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。</p> <p>(三) 本特定區申請案應考量與周邊柴山山景、美術館及鄰近建築物色調之相融合，並降低地區氣候落塵空污所造成之影響，個案建築色調以朝向中間色系處理為原則。</p> <p>(四) 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。</p> <p>(五) 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，得不受肆--(一)-2.之規定限制。</p>	<p>一、調整點次編號。</p> <p>二、比照高雄市政府工務局建築基地圍牆設置原則規定，修正為 4.2 公尺。</p> <p>三、變更高雄市內惟埤文化園區特定區計畫分區管制(通盤檢討)都市設計規範已有相關規定，故刪除(三)。</p>
<p>四、凹子底原農十六地區：</p> <p>(一) 因辦公室於建築法屬 G2 類商業行為較低之商業空</p>	<p>三、凹子底原農十六地區：</p> <p>(一) 因辦公室於建築法屬 G2 類商業行為較低之商業空</p>	<p>調整點次編號。</p>

<p>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。</p> <p>(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。</p>	<p>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。</p> <p>(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。</p>	
<p>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：</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>	<p>四、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：</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>	<p>調整點次編號。</p>
<p>玖、原高雄縣轄區都市設計審議地區</p>	<p>五、原高雄縣轄區都市設計審議地區：</p>	<p>修正編號。</p>
<p>一、<u>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></p>	<p>(一)建築基地之退縮部分，除另有規定外，應設置淨寬至少 1.5 公尺之無遮簷人行步道，並以鋪設透水性高壓混凝土磚或花崗岩為原則，且應與相鄰基地所設置之人行步道順平相接，並不得設</p>	<p>文字調整，回歸個案都市計畫書規定。</p>

	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。	(二) 公有建築、公共設施及商業場所附屬 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。	調整點次編號。
拾、其他	伍、其他審議原則	修正標提及編號。
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。	<p>一、本市都設地區公有人行道共構申請程序：—</p> <p>(一) 新申請案公有人行道共構原則採申請一次書面審核，完工後一次會勘驗收方式辦理。其他非都設地區或先前已通過都審須辦理公有人行道共構個案，依原養工處規定程序辦理。—</p> <p>(二) 都設地區共構個案申請建築執照時，因特殊理由須辦理公有人行道共構部分變更時，原則上由工務局建管處會辦相關單位同意後辦理，不需再提送委員會審議。—</p>	<p>一、調整第五點至本點。</p> <p>二、公有人行道視個案共構需求，逕依養工處相關程序辦理，刪除原條文。</p>
	二、依「建築物交通影響評估準則」規定應提送交通影響評估審查之申請案件，於提送委員會審議前，應提交交通影響評估報告書送交通主管機關審查。	併於貳-八及修正簡化文字。
	三、為加速公有建築物及公共工程審議時程，建議於競圖、招商或建築計畫階段前，先提送委員會諮詢或研議。	實務執行有困難，故刪除。
	四、本市都設地區建築基地申請廣告物、設置太陽光電發電	已整併於審議授權範圍規定，故刪除。

	<p>設備、地下連續壁及基樁等雜項執照案，逕依建築管理程序辦理。</p>	
	<p>五、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。</p>	<p>調整併入第一點。</p>