

柒、土地使用分區管制及都市設計基準

本計畫特定經貿核心專用區（特貿 2）土地使用分區管制要點之建蔽率、容積率、允許使用項目及建築退縮、都市設計等相關規定，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，特定經貿核心專用區為建蔽率 60%，容積率 630%。本次變更針對特定經貿核心專用區部分內容調整如下：

一、 土地使用分區管制

1. 本計畫特定經貿核心專用區（二）若有提供轉乘設施、捷運連通及相關設施之使用，則應依「大眾捷運法」、「大眾捷運系統土地開發辦法」相關規定辦理。
2. 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。
3. 本計畫特定經貿核心專用區（特貿二）於申請建築時應至少退縮 5 公尺建築，如圖 7-1，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。
4. 人行立體連通系統得不計入建蔽率及容積率。
5. 考量基地位於大眾運輸場站，本計畫區基地法定停車位數量如經本府交通主管機關審查通過者，得依實際需求設置之，惟其減設數額不得大於百分之三十。
6. 本計畫申請建築時除法定停車位外，應提供一定比例設置公共停車場開放供公眾使用，以改善當地停車問題，提供至少 227 席車位，開放供公眾使用，且須與法定停車位區隔為宜。

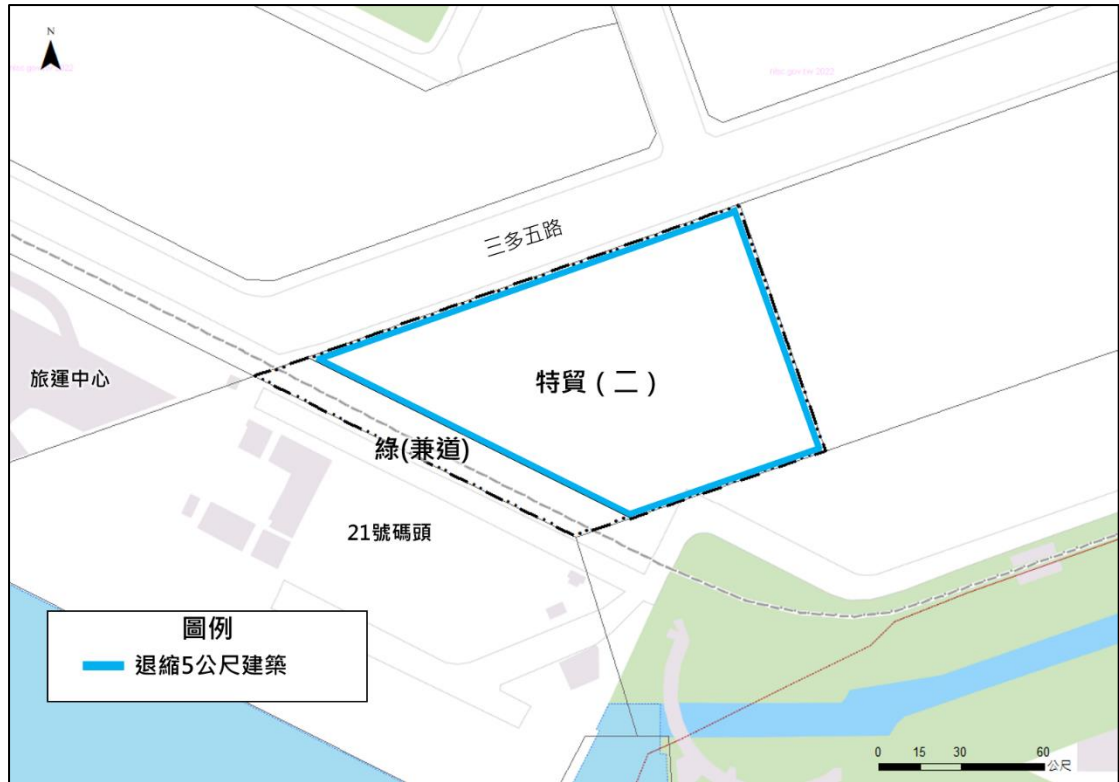


圖7-1 本計畫退縮建築示意圖

資料來源：本計畫繪製

二、都市設計準則

(一) 整體性原則

1. 本計畫特定經貿核心專用區（特貿二）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。
2. 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。
3. 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) 特定經貿核心專用區(二)街廓捷運聯合開發基地內建築，須與旅運中心留設人行立體連通系統，並規劃公共通行動線以連接至地面層出入口，立體連通系統(含垂直動線結構體：樓梯或電梯)留設位置如圖 7-2，其造型、量體與位置應經本市都設會審議通過，並由開發者負責興建與維護，留設位置得經都設會同意調整之，相關規定說明如下：

1. 為提供舒適人行環境，人行立體連通系統應有頂蓋之規劃，且應符合內政部頒建築物無障礙設施設計規範。旅運中心涉及邊境進出管制，依相關管制措施辦理，配合時段性開放。
2. 人行立體連通系統之人行空間尺度應依下列規定辦理：
 - (1) 人行立體連通系統之人行通行淨寬及當層淨高應達 4 公尺以上，其橋底淨高度至少 4.6 公尺以上，並留設垂直動線。
 - (2) 人行立體連通系統未與申請開發基地之建築物銜接整合或受開發基地條件限制者，其人行通行淨寬應達 3 公尺以上。

- (3) 人行立體連通系統穿越建築內部時，通行淨寬應達 6 公尺、淨高度應達 5.5 公尺以上或兩層樓並設有垂直動線，以提供舒適且方向性清晰之步行環境。
- (4) 人行立體連通系統之地面應保持順平，遇高程差應以斜坡處理，坡度不超過 1/12，且地坪鋪面應有防滑處理，以維持人行安全。
- 3. 建物 2 層樓臨人行立體連通系統側應設置店舖或可供市民休憩活動之公益性設施為原則，且前開店舖或公益性設施主要開口應向連通道，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。
- 4. 人行立體連通系統透空率應達立面 70% 以上，自當層樓地板面至結構下緣為高度計算範圍。
- 5. 立體連通系統跨越道路時，須依道路設計規範等相關規定辦理。
- 6. 人行立體連通系統之量體設計以簡潔、輕巧、通透性為規劃原則，鼓勵與建築物整合設計，並與周邊環境相調和。
- 7. 人行立體連通系統應考量夜間活動之延續，兼顧都市美學、節能等原則，對人行空間規劃適當之照明設計，創造良好夜間步行環境，尤以接近公共設施如捷運站等周邊應加強公共安全照明。
- 8. 為提升都市景觀與都市活動，於維持人行順暢原則下則下，得適度放寬人行空間寬度規劃休憩平台與座椅，提供人行休憩、停留使用。
- 9. 垂直連通設施空間應具公開與明亮之特性，且於各層出入口處，預留寬度及深度均大於 6 公尺之緩衝空間；地面層出入口處應與地面層開放空間整合以供人潮集散，並與周邊公共人行動線銜接。

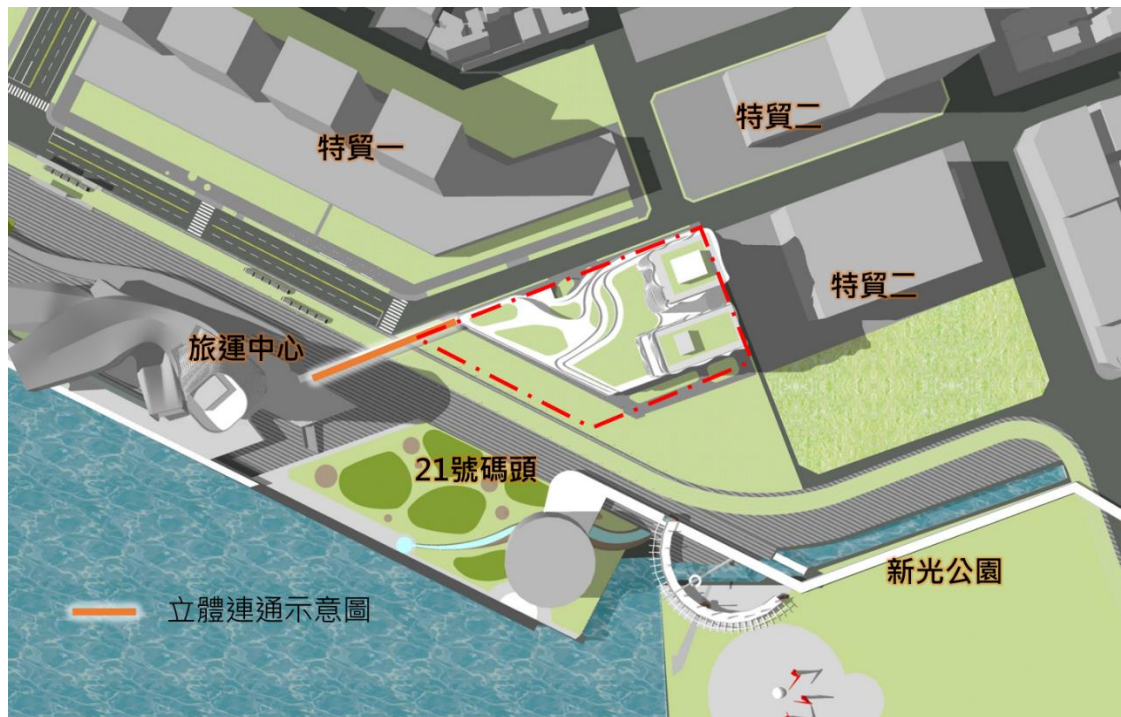


圖7-2 人行立體連通系統留設位置示意圖

資料來源：本計畫繪製