

高雄市都市計畫委員會 106 年 6 月 30 日 第 62 次會議紀錄

一、時間：民國106年6月30日（星期五）下午2時30分

二、地點：高雄市政府第四會議室

三、主席：史主任委員哲

記錄：陳秀凌

四、出席委員：

史主任委員哲、陳副主任委員啟仁(請假)、白委員金安、趙委員子元、詹委員達穎、陳委員世雷、賴委員文泰、鄭委員永祥、丁委員澈士(請假)、黃委員士賓(請假)、麥委員仁華、劉委員富美、謝委員榮祥、郭委員添貴(鄭智文代)、張委員桂鳳(郭武威代)、李委員怡德、趙委員建喬(邰爾敏代)、黃委員進雄、陳委員勁甫(陳志鶴代)、蔡委員長展(張世傑代)、曾委員文生(呂德育代)

五、會議承辦單位：

高雄市政府都市發展局(區審科)

薛淵仁、薛政洋、
陳惠美、陳秀凌

六、列席單位及旁聽人員：

(一) 列席單位

交通部高速鐵路工程局

周良惠、賴幸如

高雄市政府交通局

楊俊傑、陳榮輝、
孫瑞鴻

高雄市政府工務局(建管處)

謝志昌

高雄市政府文化局

王慧琳

高雄市政府工務局養護工程處

許永穆

高雄市政府法制局

郭培榮

高雄市政府經濟發展局	林建良
高雄市政府都市發展局	張文欽、唐一凡、 鍾坤利、張哲男、 鄭志敏、林肇志、 林志鴻、徐文遠
高雄市岡山區公所	邱持敬
臺灣港務股份有限公司	李豐旗
高雄港區土地開發股份有限公司	林慧瑜
陳秀靖君	陳欽煒代

(二) 高雄市議會：【列席議員】

蔡金晏議員服務處 許志瑋特助

七、審議案件：

第一案：變更高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫（轉運專用區土地使用分區管制要點暨都市設計基準調整）案

決 議：

- 一、本案除都市計畫書規定應回饋之樓地板面積外，其他與轉運有關之必要空間亦應一併納入無償提供使用。
- 二、本案如未於都市計畫發布實施後2年內完成招商簽約，則依程序恢復原細部計畫，並再予以檢討。
- 三、餘照專案小組建議意見(詳如附錄一)通過，另陳情意見照市府研析意見通過(詳如附表二)。

【附錄一】專案小組建議意見：請提案單位依下列意見修正

- (一) 本案經市府交通局表示為推動大高雄 30 分鐘轉運生活圈之市府重大政策本案基地做為轉運專用區有其必要性，且經交通部高鐵局表示因政府經費有限需透過促參方式開發，有必要增加附屬設施商業面積，以提高開發可

行性。

- (二) 請於計畫書敘明本案轉運中心開發之必要性及可行性、既有轉運服務及本案提供轉運服務之差異與影響（如服務對象、範圍等），及本案係在總樓地板面積不變下，將部分轉運專用區樓地板面積轉為附屬事業設施面積及加強本案之開發對地區發展助益等公益性、合理性之論述。
- (三) 考量後續規劃彈性，土地使用管制要點涉及 30 米帶狀空間留設位置、綠覆率、屋頂綠化等部分因屬都市設計範疇，建議調整至都市設計基準規範。
- (四) 有關變更負擔回饋部分，變更後無償回饋樓地板予本府交通局作為轉運設施使用，後續設施配置、招商及營運管理是否有具體計畫，請補充高鐵局與交通局協調內容；另請補充本案投資招商訪商資料。並請規劃單位依本次會議建議內容，一併修正 105.4.25 市都委會第 53 次會議決議回覆處理情形，並加強補充說明。
- (五) 實質變更內容審議建議詳如附表一「專案小組建議意見」欄。請相關單位及規劃單位依建議意見補充相關資料，如補充資料齊備則逕提大會審議，若補充資料尚需釐清，則續提專案小組會議審酌。

第二案：變更高雄市都市計畫(鹽埕地區)細部計畫(兒童遊樂場用地為第三種商業區)案

決 議：本案照公展草案通過。

八、審定案件：

第一案：本市岡山區灣裡西段 600、601 等 30 筆地號土地使用分區管制執行核認疑義審定案

決 議：本案照提案內容通過，核認為「乙種工業區」且無需負擔；另請於該計畫區後續辦理通盤檢討或相關變更程序

時，將計畫書、圖不一致納入辦理訂正。

九、臨時動議：無

十、散會：下午 3 時 40 分

附表一 「變更高雄市都市計畫(凹子底地區)細部計畫(轉運專用區土

地使用分區管制要點暨都市設計基準調整)案」變更內容明細表

項目	變更內容		變更理由	專案小組建議意見	市都委會決議
	現行計畫	變更後計畫			
1 土地使用分區管制要點	第2條 轉運專用區之建蔽率為40%、容積率為240%。	第2條 轉運專用區之建蔽率為 <u>50%</u> 、容積率為240%。	1. 考量轉運專用區與台鐵及高鐵場站動線串聯，並有效強化交通轉運機能，轉運設施與附屬事業設施採分區方式規劃以利使用。 2. 配合交通局規劃轉運站所需設施空間，並強化轉乘空間之舒適性，規劃符合都市發展、建築整體性且具地標特性之轉運使用空間。 3. 依實際需求檢核變更調整所需建蔽率。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。
	第2條 轉運專用區之容許使用項目與備註轉運專用區之使用應依下列規定辦理： 1. 主要目的係供轉運之長、中程客運及公車站、道路、輕軌、停駐車場等多項運輸系統之相關設施使用。 2. 配合服務大量轉運人潮之需求，得提供商業設施、旅館設施、會議及工商展覽中心、娛樂事業、餐飲業、百貨零售業、金融服務業、一般服務業、通訊服務業、運輸服務業、旅遊服務業、辦公等使用項目，該使用之總樓地板面積不得超過3千3百平方公尺。 3. 地面至少須集中	第2條 轉運專用區之容許使用項目與備註轉運專用區之使用應依下列規定辦理： 1. 主要目的係供轉運之長、中程客運及公車站、道路、輕軌、停駐車場等多項運輸系統之相關設施使用。 2. 配合服務大量轉運人潮之需求，得提供商業設施、旅館設施、會議及工商展覽中心、娛樂事業、餐飲業、百貨零售業、金融服務業、一般服務業、通訊服務業、運輸服務業、旅遊服務業、辦公等使用項目，該使用之總樓地板面積不得超過 <u>18,000</u> 平方公尺。 3. 地面至少須集中	1. 附屬事業設施為投資者回收資金之主要來源，若容許使用之樓地板面積過低將導致不具財務自償性，降低投資廠商意願。 2. 依據交九轉運站、市府轉運站之附屬事業樓地板面積介於74,678~219,004平方公尺，附屬事業設施樓地板分別佔其總樓地板面積之89.39%及88.68%，故可知轉運專用區商業樓地板面積不得超過3,300平方公尺確實不具民間投資可行性。 3. 經市場分析及財務試算後，本案建議將附屬事業設施容許使用之總樓地板面積提高為18,000平方公尺以增加廠商投資誘因，加速轉運專用區之開發。 4. 「高雄市綜合設計及高層建築實施綠化規定審查要點」業已廢止施行，故配合調整	修正通過。 1. 綠覆率、屋頂綠化部分調整至都市設計基準規範，留設停車位部分刪除。 2. 屋頂綠化部分請修正明確新建面積之文字，以利後續執行。	照專案小組建議意見通過。

	<p>留設法定空地面積之30%供人行廣場使用。</p> <p>4. 區內留設法定空地於扣除道路、車道、公車彎、停車出入口引道及大巴士之月台與調度車位外，其綠覆率應達65%以上，綠覆率依「<u>高雄市綜合設計及高層建築實施綠化規定審查要點</u>」規定計算，並應作整體景觀設計及考慮防災疏散功能。</p>	<p>留設法定空地面積之30%供人行廣場使用。</p> <p>4. 區內留設法定空地於扣除道路、車道、公車彎、停車出入口引道及大巴士之月台與調度車位外，其<u>基地</u>綠覆率應達<u>75%</u>以上，綠覆率依「<u>高雄市都市設計審議原則</u>」規定計算，並應作整體景觀設計及考慮防災疏散功能。</p> <p>5. 應設置屋頂綠化設施，面積應達新建最大建築面積 1/2 以上，相關設置依「<u>高雄市綠建築自治條例</u>」規定辦理。</p> <p>6. 轉運專用區設置停車位數得經高雄市政府建築物交通影響評估審議會之同意後，酌減留設之。</p>	<p>修正適用規定。</p> <p>5. 有關法定停車位留設，基於大眾運輸導向發展之考量，得經高雄市政府建築物交通影響評估審議會同意後折減以保留規劃彈性。</p>		
	<p>第26條 為塑造良好都市景觀及舒適之生活環境，本地區申請建築時，應建築退縮並供公共開放空間，其退縮規定、形狀、位置及規模說明如下(詳如附圖七所示)。</p> <p>1. 第4種商業區及轉運專用區之基地應以最小基地開發規模線為中心，由其兩側各退縮15米寬之帶狀空間，留設一30米帶狀開放空間，塑造中心軸線意象連至高鐵車站。</p>	<p>第26條 為塑造良好都市景觀及舒適之生活環境，本地區申請建築時，應建築退縮並供公共開放空間，其退縮規定、形狀、位置及規模說明如下(詳如附圖七所示)。</p> <p>1. 第4種商業區之基地應以最小基地開發規模線為中心，由其兩側各退縮15米寬之帶狀空間，留設一30米帶狀開放空間。</p> <p>2. 轉運專用區之基地應自8-1(10M)計畫道路境界線</p>	<p>1. 原轉運專用區30米帶狀開放空間軸線端景現況為停車場使用，端點意象缺乏自明性。</p> <p>2. 考量轉運設施與附屬事業設施使用之整體性與動線串連，臨8-1計畫道路部分，除原規定應留設之5米退縮空間外，另建議調整轉運專用區30米帶狀開放空間集中留設於基地北側位置。</p> <p>3. 為強化高鐵車站連結轉運專用區之開放空間利用，提升整體開放空間利用效率及品質。</p> <p>4. 配合條文內容變更，調整附圖七示意圖。</p>	<p>修正通過。</p> <p>1. 有關轉運專用區30米帶狀開放空間留設位置部分，調整至都市設計基準規範，並為保留開發彈性，留設位置修正以集中留設為原則。</p> <p>2. 建議增加退縮空間上方得作為空橋、連通使用，</p>	<p>照專案小組建議意見通過。</p>

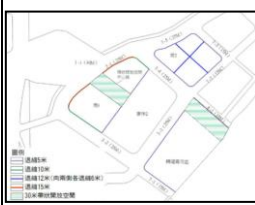
2. 第 4 種商業區鄰建築基地 3-1 計畫道路（半屏山後巷，25 米）側，應自道路境界線退縮 15 米以上建築。
3. 第 2 種商業區街廓內，應以最小基地開發規模線為中心，由其兩側各退縮 6 公尺寬之二條帶狀開放空間，形成十字形系統之 12 米帶狀開放空間。
4. 第 4 種商業區鄰 3-2（菜公路）及 3-4 兩計畫道路（約 25 米）側，應自基地境界線退縮 10 米以上建築，留設一 10 米帶狀開放空間。
5. 第 4 種商業區鄰廣停 2 用地側、第 2 種商業區及轉運專用區鄰接計畫道路側，均應自基地境界線退縮 5 米以上建築。



附圖七 現行轉運專用區、第 2 種商業區、第 4 種商業區、廣場兼停車場用地退縮規定示意

退縮 5 米供人行步道使用後，另留設一 30 米帶狀開放空間。

3. 第 4 種商業區鄰建築基地 3-1 計畫道路（半屏山後巷，25 米）側，應自道路境界線退縮 15 米以上建築。
4. 第 2 種商業區街廓內，應以最小基地開發規模線為中心，由其兩側各退縮 6 公尺寬之二條帶狀開放空間，形成十字形系統之 12 米帶狀開放空間。
5. 第 4 種商業區鄰 3-2（菜公路）及 3-4 兩計畫道路（約 25 米）側，應自基地境界線退縮 10 米以上建築，留設一 10 米帶狀開放空間。
6. 第 4 種商業區鄰廣停 2 用地側、第 2 種商業區及轉運專用區鄰接計畫道路側，均應自基地境界線退縮 5 米以上建築。





附圖七 現行轉運專用區、第 2 種商業區、第 4 種商業區、廣場兼停車場用地退縮規定示意

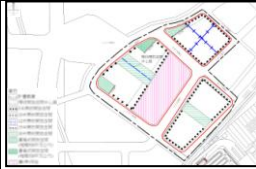
5. 條次調整。

不受退縮規限制之規定。

2	都市設計基準	<p style="text-align: center;">圖</p> <p>三、最小建築基地</p> <p>(一)本地區內各分區最小基地開發規模應依下列原則辦理。</p> <p>3. 轉運專用區</p> <p>本區開發規模原則分為二小區塊，以各區基地開發規模界線乃以本區鄰接車站專用區之分區線，以及本區鄰接 7-1 計畫道路（菜公一路，15 米）之分區線交叉樁位點為基點。再以此點由垂直本區鄰接 7-1 計畫道路（15 米）之分區線作延伸線，取本線段長度 85 米處端點，水平於本區鄰接 3-3 計畫道路（菜公一路，25 米）之分區線之延伸線，所交分區線分別為 G、H 兩點。此 GH 線段即為轉運專用區基地開發規模界線（詳如附圖九所示）。</p>	<p style="text-align: center;">圖</p> <p>三、最小建築基地</p> <p>(一)本地區內各分區最小基地開發規模應依下列原則辦理。</p> <p>3. 轉運專用區</p> <p><u>本區應以一宗基地整體開發建築。</u></p>	<p>1. 配合土地使用分區管制要點第 26 條之變更，刪除原條文轉運專用區最小建築基地相關規定，以適度保留未來建築設計之彈性。</p> <p>2. 配合條文內容變更，調整附圖九示意圖。</p>	照案通過。	照專案小組建議意見通過。
---	--------	---	---	---	-------	--------------

	 <p>附圖九 最小建築基地規模示意圖</p>	 <p>附圖九 最小建築基地規模示意圖</p>			
	<p>四、退縮地與開放空間系統設計規定</p> <p>(一)為塑造良好都市景觀及舒適之生活環境，本地區申請建築時，應建築退縮不得設置圍牆及側牆並供公共開放空間，其退縮規定、形狀、位置及規模如附圖十，並一律以透水鋪面，以配合綠建築考量。</p> <p>1. 30 米帶狀開放空間 第 4 種商業區及轉運專用區基地之 30 米帶狀開放空間應以最小基地開發規模線為中心，塑造中心軸線意象連至高鐵車站，相關植栽、街道家具及鋪面之設計，與該軸線呈現平行方向之佈設，得供人行及車行使用。</p>	<p>四、退縮地與開放空間系統設計規定</p> <p>(一)為塑造良好都市景觀及舒適之生活環境，本地區申請建築時，應建築退縮不得設置圍牆及側牆並供公共開放空間，其退縮規定、形狀、位置及規模如附圖十，並一律以透水鋪面，以配合綠建築考量。</p> <p>1. 30 米帶狀開放空間</p> <p>(1)第 4 種商業區基地之 30 米帶狀開放空間應以最小基地開發規模線為中心，相關植栽、街道家具及鋪面之設計，與該軸線呈現平行方向之佈設，得供人行及車行使用。</p> <p>(2)轉運專用區之基地應自 8-1(10M) 計畫道路境界</p>	<p>1. 配合土地使用分區管制要點第 26 條之變更調整。</p> <p>2. 配合條文內容變更，調整附圖十示意圖。</p> <p>3. 「高雄市綜合設計及高層建築實施綠化規定審查要點」業已廢止施行，故配合修正適用規定，並調整綠覆率為 75%，以降低環境衝擊，提升開放空間之使用品質。</p>	<p>修正通過。為保留開發彈性，30 米帶狀開放空間修正以集中留設為原則。</p>	<p>照專案小組建議意見通過。</p>

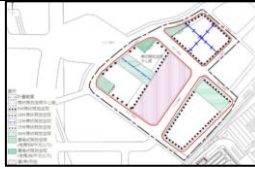
	<p>4.10 米帶狀開放空間 第 4 種商業區 鄰 3-2(菜公路)及 3-4 兩計畫道路(25 米)側之 10 米帶狀開放空間主要作為緩衝綠帶使用，因此除必要之 5 米寬人行步道外，應以透水鋪面為主，並沿開放空間植種雙排喬木加強綠化。</p> <p>5.5 米帶狀開放空間 第 4 種商業區 鄰 廣(停)側、第 2 種商業區及轉運專用區鄰接計畫道路側，應留設之 5 米帶狀開放空間主要作 5 米寬人行步道使用，並沿開放空間植種單排喬木。</p>	<p><u>線退縮 5 米供人行步道使用後，另留設一 30 米帶狀開放空間，相關植栽、街道家具及鋪面之設計，與該軸線呈現平行方向之佈設，得供人行及車行使用。</u></p> <p>4.10 米帶狀開放空間 第 4 種商業區 鄰 3-2(菜公路)及 3-4 兩計畫道路(25 米)側之 10 米帶狀開放空間主要作為緩衝綠帶使用，因此除必要之 5 米寬人行步道外，應以透水鋪面為主，並沿開放空間植種雙排喬木加強綠化。</p> <p>5.5 米帶狀開放空間 第 4 種商業區 鄰 廣(停)側、第 2 種商業區及轉運專用區鄰接計畫道路側，應留設之 5 米帶狀開放空間主要作 5 米寬人行步道使用，並沿開放空間植種單排喬木。</p>			
--	--	--	--	--	--



附圖十 指定留設之公共開放空間系統示意圖

(三)開放空間系統設計原則

1. 建築基地所留設之法定空地應作整體景觀設計，其綠覆率應達 65% 以上，綠覆率依「高雄市綜合設計及高層建築綠化規定審查要點」規定計算，並應考慮防災與緊急救護通行之需求。法定空地與帶狀式開放空間及人行道之間應直接連接，若無法接壤則應設置通路連通供行人使用，且基地平面應以與相鄰道路之人行道高程齊平。

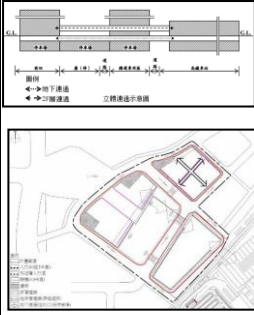
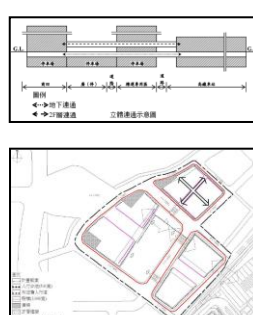

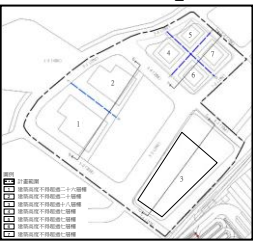


附圖十 指定留設之公共開放空間系統示意圖

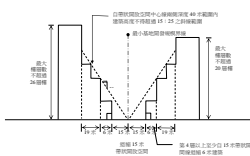
(三)開放空間系統設計原則

1. 建築基地所留設之法定空地應作整體景觀設計，其基地綠覆率應達 75% 以上，綠覆率依「高雄市都市設計審議原則」規定計算，並應考慮防災與緊急救護通行之需求。法定空地與帶狀式開放空間及人行道之間應直接連接，若無法接壤則應設置通路連通供行人使用，且基地平面應以與相鄰道路之人行道高程齊平。

	<p>五、人行系統及立體連通</p> <p>(一)為構成本區完整、通暢之人行空間，於各街廓內指定留設各項人行空間及立體連通設施，其位置及形式參考附圖 11。</p> <p>(二)本地區應加強各地區間人行動線之整體連繫配合，各地區內建築物間人行動線之連接得設置供公眾使用之立體人工地盤、架空走道或人行地下道，但不得破壞整體景觀。其有關安全、結構、淨高度等事項，應依有關規定辦理。</p> <p>1. 供公眾使用之立體人工地盤、架空走道及人行地下道穿越計畫道路者，需經主管機關同意及本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議後，其構造物得穿越計畫道路者並得不計入建蔽率及容積率。</p>	<p>五、人行系統及立體連通</p> <p>(一)為構成本區完整、通暢之人行空間，於各街廓內指定留設各項人行空間及立體連通設施，其位置及形式參考附圖 11。</p> <p>(二)本地區應加強各地區間人行動線之整體連繫配合，各地區內建築物間人行動線之連接得設置供公眾使用之立體人工地盤、架空走道或人行地下道，但不得破壞整體景觀。其有關安全、結構、淨高度等事項，應依有關規定辦理。</p> <p>1. 供公眾使用之立體人工地盤、架空走道及人行地下道穿越計畫道路者，需經主管機關同意及本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議後，其構造物得穿越計畫道路者並得不計入建蔽率及容積率。</p>	<p>配合土地使用分區管制要點第 26 條之變更，調整附圖十一示意圖。</p>	<p>照案通過。</p>	<p>照專案小組建議意見通過。</p>
--	--	--	---	--------------	---------------------

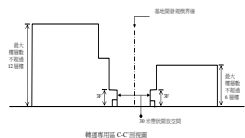
	<p>2. 為都市交通、都市安全及都市景觀之需要，地面層、地下層及地上高架人行空間系統銜接處，建築物應預留設供連通使用之空間。</p>  <p>附圖十一 人行系統與立體連通示意圖</p>	<p>2. 為都市交通、都市安全及都市景觀之需要，地面層、地下層及地上高架人行空間系統銜接處，建築物應預留設供連通使用之空間。</p>  <p>附圖十一 人行系統與立體連通示意圖</p>			
<p>都市設計基準</p>	<p>六、建築高度、量體及造型 為創造本地區獨特的都市景觀與風貌，有關各街廓建築</p>  <p>高度及量體規定</p> <p>參考附圖十二「建築物高度與量體配置構想原則」。</p> <p>附圖十二 建築物高度與量體配置構想原則示意</p>	<p>六、建築高度、量體及造型 為創造本地區獨特的都市景觀與風貌，有關各街廓建築高度及量體規定參考附圖十二「建築物高度與量體配置構想原則」。</p>  <p>附圖十二 建築物高度與量體配置構想原則示意圖</p> <p>(一)以半屏山為背景，建築高度以西側逐漸降低，並與</p>	<p>1. 未來提高附屬事業樓地板面積後，原計畫規範本專用區內北側建築基地之建築高度不得超過六層樓及南側建築基地高度不得超過十二樓之規定，將使本案開發構想窒礙難行。考量轉運設施與附屬事業設施使用之整體性與動線串連，以提升高鐵車站連結轉運專用區開放空間利用效率及品質，並且轉運站運作空間大跨度柱距之實際需求，建築量體發展高度將受到結構合理性之限制，因此，建議提高附屬事業設施建築高度，與轉運設施集中配置於本專用區南側，轉運專用區 30 米帶狀開放空間則集中留設於基地北側，臨 8-1 計畫道路境界線退縮 5 米人行</p>	<p>照案通過。</p>	<p>照專案小組建議意見通過。</p>

- 圖
- (一)以半屏山為背景，建築高度以西側往東側逐漸降低，並與地區山勢相呼應。
- (二)第4種商業區及轉運專用區，以中心帶狀空間為界，兩側建築三層樓以下之牆面透視面積比



第4種商業區 建築高度剖面圖

例須達 70% 以上，並構築成光廊之形式。

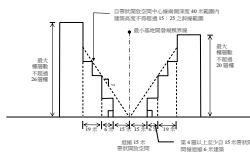


轉運專用區 C-C' 剖面圖

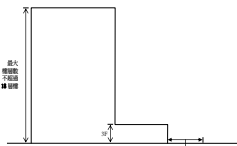
- (三)第2種商業區建築造型除依法留設之避難屋頂平台外，應依各幢建築物頂層之樓地板面積20%以上設置斜屋頂。
- (四)本地區建築外牆之顏色，應與地區山景及鄰近建築物協調配合，以中、高明度及中、低彩度之色彩為原則。

地區山勢相呼應。

(二)第4種商業區以中心帶狀空間為界，兩側建築三層樓以下之牆面透視面積比例須達 70% 以上，並構築成光廊之形式。



第4種商業區 建築高度剖面圖



轉運專用區 C-C' 剖面圖

(三)轉運專用區建築三層樓以下之牆面透視面積比例須達 70% 以上，並構築成光廊之形式。

(四)第2種商業區建築造型除依法留設之避難屋頂平台外，應依各幢建築物頂層之樓地板面積20%以上設置斜屋頂。

(五)本地區建築外牆之顏色，應與地區山景及鄰近建築物協調配合，以

步道後之位置。爰適度調整原計畫都市設計基準之建築高度規範為南側建築基地之建築高度不得超過十八層樓。

2. 配合條文內容變更，調整附圖十二示意圖及轉運專用區 C-C' 剖面圖。
3. 條次調整。

	<p>第 2 種商業區 AA' 剖面圖</p>	<p>中、高明度 及中、低彩 度之色彩為 原則。</p> <p>第 3 種商業區 AA' 剖面圖</p>			
--	-------------------------	--	--	--	--

註：本表未載明變更部分，應依「變更高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫（第四次通盤檢討）案」計畫說明書規定辦理。

附表二 「變更高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫（轉運專用區土地使用分區管制要點暨都市設計基準調整）案」公開展覽期間公民或團體建議意見綜理表

編號	公民或團體	建議內容	理由	市府研析意見	市都委會決議
1	陳○靖	本案屬「轉運專用區、第 2 種商業區、第 4 種商業區、廣場間停車場用地（原海光二村配合高速鐵路左營車站建設）」範圍，故此案變更相關規定時，應同時全盤考量區域內其他用地，以塑造完整之都市開放空間。	<p>1. 土地使用管制規則第 26 條：開放空間及退縮地規定 原計畫中轉運用專用區與第 4 種商業區均需留設 30M 帶狀開放空間，兩者均位於街廓中央並相互呼應，調整轉運用專用區之 30M 帶狀開放空間至 8-1（10M）計畫道路境界，應同時調整第 4 種商業區之 30M 帶狀開放空間 3-4（25M）計畫道路境界，以串連兩開放空間及動線系統，形成都市軸線意象。</p> <p>2. 都市設計基準三：最小建築基地 配合土地使用分區管制要點第 26 條之變更，刪除原條文第 4 種商業區最小建築基地相關規定，以適度保留未來建築設計之彈性。且目前左營區左東段 18-108 地號被廟宇佔用，開發困難，故建議應修改為其他基地應以一宗基地整體開發建築。</p> <p>3. 都市設計基準四：退縮地與開放空間系統設計規定 同土地使用管制規則第 26 條，轉運專用區與第 4 種商業區之退縮 5 米人行步道 30M 帶狀開放</p>	<p>建議未便採納。</p> <p>1. 交通部高速鐵路工程局 106 年 4 月 18 日函表示，有關轉運用專用區 30M 帶狀開放空間留設，已依照都委會 105 年 8 月 9 日第 1 次專案小組會議決議，由原公展內容留設位置(8-1 計畫道路側)修正為集中留設，不予指定留設位置，保留開發彈性。另商四用地與轉運專用區間尚隔廣停用地及 25 公尺計畫道路，又人民陳情建議意見並未涉及變更轉運專用區都市計畫土地使用管制內容。</p> <p>2. 有關本次轉運專用區土管變更暨都設基準調整案，變更範圍僅涉及「轉運專用區」，陳情人建議第 4 種商業區 30M 帶狀開放空間指定留設位置應一併檢討一案，非屬本次審議範疇，仍應依原土管內容執行，其建議納後續地區通盤檢討供規劃參考。</p>	照市府研析意見通過。

			<p>空間應整體考量，以串連兩開放空間及動線系統，形成都市軸線意象。</p> <p>4. 都市設計基準六：建築高度、量體及造型</p> <p>配合轉運專用區之建築高度變更及 30M 帶狀開放空間留設位置變更，調整第 4 種商業區之退縮建築範圍及位置。</p>		
--	--	--	---	--	--