

第七章 整體變更構想與計畫原則

第一節 計畫發展定位與變更構想

一、計畫發展定位——一心、雙網、三帶、四區

依據「高雄新市鎮特定區主要計畫（第一次通盤檢討）」所規劃之分區機能、計畫區現況及未來發展願景，高雄新市鎮係以「都會休閒新都市」為發展定位，整體都市發展機能構想係以「一心、雙網、三帶、四區」為主。

（一）一心：新興旗艦產業核心

以新市鎮計畫範圍內 50m 與 60m 道路沿線之商業區、經貿園區、辦公園區、工商綜合專用區及台糖文化園區為成長核心，形塑本區為新市鎮之新興旗艦產業核心。未來將透過下列面向整合本核心與周邊地區發展優勢：

1. 以捷運站區位優勢及量販服務旗艦產業規劃推動第一期細部計畫區生活機能之健全化。
2. 以周邊橋頭既成發展區培植批發零售業發展優勢。
3. 以高等教育設施及各類產業專區吸引知識旗艦產業進駐。
4. 以台糖產業文化園區帶動健康休閒文化旗艦產業發展。

（二）雙網：大眾運輸系統與計畫道路系統

1. 大眾運輸系統服務網

高雄新市鎮內之大眾運輸系統目前共有台鐵、公路客運、捷運紅線以及高雄縣已規劃之燕巢輕軌系統等四種系統，提供新市鎮良好的大眾運輸發展條件。

2. 計畫道路系統服務網

為建立新市鎮完善之交通系統架構，本計畫透過省道、國道、縣道等聯外道路系統之佈設與改善，配合區內主次要道路系統之規劃，銜接聯外道路系統並紓解主要幹道之服務性車流，構成高雄新市鎮環狀與網格狀之計畫道路系統服務網。

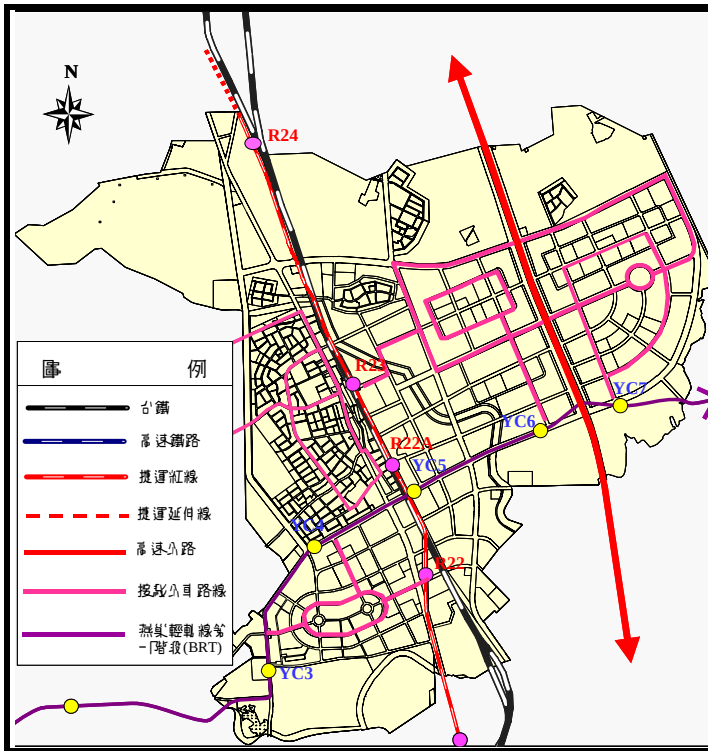


圖 7-1-1 大眾運輸系統服務網

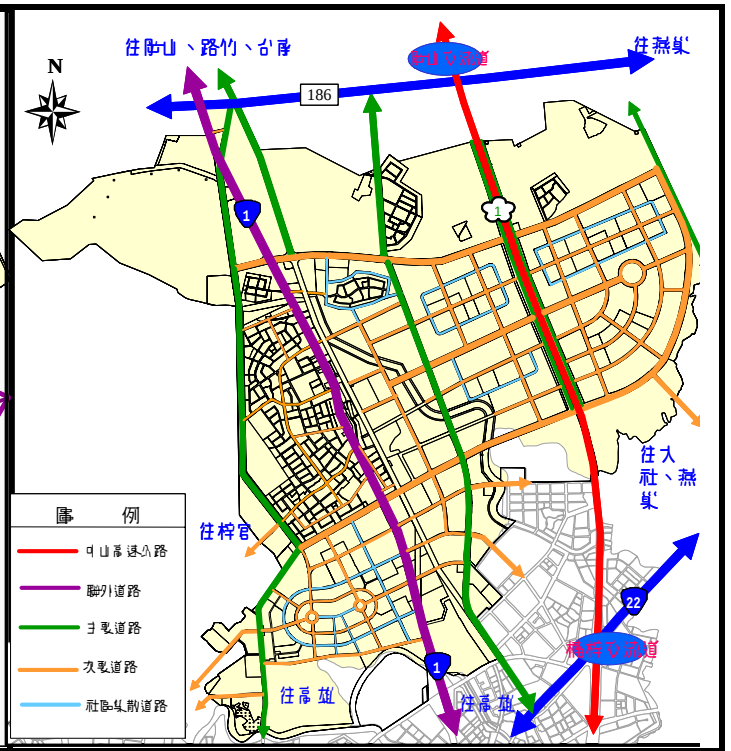


圖 7-1-2 計畫道路系統服務網

(三) 三帶：城際農業發展帶、都會水岸發展帶、休閒生態藍綠帶

1. 城際農業發展帶

為保持地區農業生產力、維持都市生態多樣性並為新市鎮未來發展預留都市緩衝儲備用地，本計畫將新市鎮北側既有農業區保留其農業使用，目前廢耕閒置之農地則建議轉型為觀光果園、市民農園等都市休閒農業，以提供農業之多樣化發展，並作為地區居民休憩之場所。

2. 都會水岸發展帶

高雄新市鎮區內有典寶溪流經計畫區核心，為維持水岸防洪及生態機能，並形塑都市水岸景觀，增加都市親水功能，本計畫將典寶溪沿線結合周邊沿線土地使用如台糖文化園區之規劃，成為新市鎮之都會水岸發展帶。

3. 休閒生態藍綠帶

本軸帶範圍為高雄新市鎮南側之高雄都會公園與高雄縣市交界之後勁溪支流。未來結合高雄都會公園及後勁溪目前已完成河岸景觀整治工程藍綠水岸之規劃，可提升本軸帶之環境景觀品質並形塑成為休閒生態藍綠帶。

(二) 區：多元機能生活區、綠色精緻生活區、教育文化生活區、休閒魅力發展區

1. 多元機能生活區

本區屬於橋頭舊市區範圍，未來將以隆豐路及台一省道周邊行政、商業及文教區為核心，積極提升公共服務與環境品質，並轉型為優質生活機能之居住環境。

2. 綠色精緻生活區

本區以新市鎮第一期細部計畫區為主，未來透過都市設計管制手段及結合公共設施，提升環境品質，並引進鄰里零售商業及服務業種，充實社區之生活服務機能。

3. 教育文化生活區

本區位於台糖產業文化園區以東及中山高速公路以西之區塊，結合相鄰之辦公園區之規劃，滿足未來引進文化教育、經貿產業人才而可能產生之住宅生活需求。

4. 休閒魅力發展區

本區位於中山高速公路以東，為高雄新市鎮之後期發展區。未來將透過開發許可之概念，建構以觀光休閒、知識文化及主題遊樂園為主之休閒文化產業發展區。

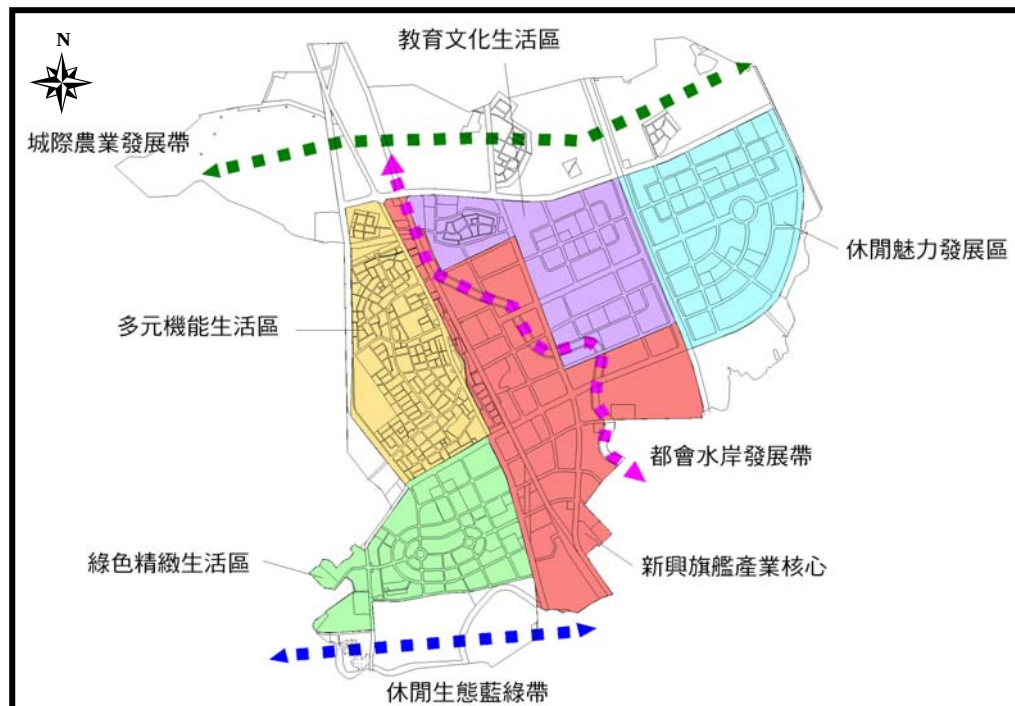


圖 7-1-2 高雄新市鎮特定區整體發展構想示意圖

二、變更構想

(一) 土地使用發展構想

本計畫之土地使用發展，係依據計畫區發展趨勢、前期都市計畫分區及本計畫所擬訂整體發展構想之規劃概念，配置適切之土地使用分區。

1. 新興旗艦產業核心

為健全高雄新市鎮之經貿金融機能，並吸引產業進駐發展，本計畫於新興旗艦產業核心劃設之土地使用分區包括產業專用區、經貿園區、行政區、文化園區、辦公園區、醫療專用區及交通中心區等，並於周邊適當配置廣場、停車場用地、公園用地、學校用地等公共設施。

2. 大眾運輸系統服務網與計畫道路系統服務網

(1) 大眾運輸系統服務網

整合高雄新市鎮內之台鐵、公路客運及捷運紅線與車站之規劃，並配合未來燕巢輕軌系統等路線之構想，檢討變更現行土地使用計畫為適當之交通用地、道路用地或交通中心區、車站專用區等。

(2) 計畫道路系統服務網

為完善佈設高雄新市鎮之交通系統架構，土地使用計畫將依據聯外道路系統與區內主次要道路系統之整體規劃，檢討修正土地使用分區並配合變更為道路用地，並就台鐵、高雄大眾捷運紅線及車站之周邊路線進行規劃整合，以利新市鎮之道路建設與開發。

3. 城際農業發展帶、都會水岸發展帶及休閒生態藍綠帶

(1) 城際農業發展帶

為保持地區農業生產力，並作為未來發展之都市緩衝儲備用地，保留新市鎮北側農業區及既有住宅區、零星工業區。

(2) 都會水岸發展帶

利用典寶溪流經計畫區之環境特色，形塑都市水岸景觀，維持生態機能與增加都市親水功能，將本發展軸帶劃設為河川區、綠地等，並與周邊糖業文化園區、文化園區及商業區妥善規劃串連，成為都會水岸發展帶。

(3) 休閒生態藍綠帶

結合高雄都會公園與後勁溪支流之休憩功能與景觀特色，形塑成為大高雄都會區重要之休閒生態藍綠帶，本計畫以遊憩功能為主要定位，於土地使用分區劃設河川區及都（公）用地等。

4. 多元機能生活區、綠色精緻生活區、教育文化生活區、休閒魅力發展區

(1) 多元機能生活區

本區土地使用計畫承續既有橋頭市鎮之發展結構，除保留原有住宅區、公園綠地、機關用地、文中小用地、市場用地等，並規劃隆豐路及台一省道周邊區塊為行政區、商業區及文教區，作為本區之發展核心。

(2) 綠色精緻生活區

本區區內劃設住宅區、社商及住商混合區、公園用地、相關公共設施用地、機關用地（高雄地方法院及檢察署）等，並透過都市設計管制手段與土地使用計畫配合，營造綠色精緻生活之示範社區。

(3) 教育文化生活區

本區考量智慧型科技住宅及優質環境為主要機能，與都市設計、土地使用管制配合，規劃商業區、住宅區、商業區、學校用地、行政區、公園用地等。

(4) 休閒魅力發展區

本區為發展觀光休閒、知識文化及主題遊樂園，土地使用方面應俟開發商之投資意願，透過開發許可概念，發展行政區、商業區、住宅區、公園用地等。

(二) 交通運輸發展構想

1. 大眾運輸系統發展構想

(1) 東西向

燕巢輕軌系統為高雄縣政府所規劃，於高雄新市鎮境內設有5個車站，其路線佈設方式以東西向為主。

(2) 南北向

A. 捷運紅線

於高雄新市鎮境內設有 4 個車站，其路線佈設方式呈南北向，往南可以與高雄都會區互動，往北則可以其延伸線-岡山路竹延伸線與岡山工業區、路竹科學園區銜接。

B. 台鐵

於高雄新市鎮境內設有橋頭站，與捷運紅線 R23 共站，且其路線佈設方式與捷運紅線平行。有關大眾運輸系統發展構想如圖 7-1-3 所示。

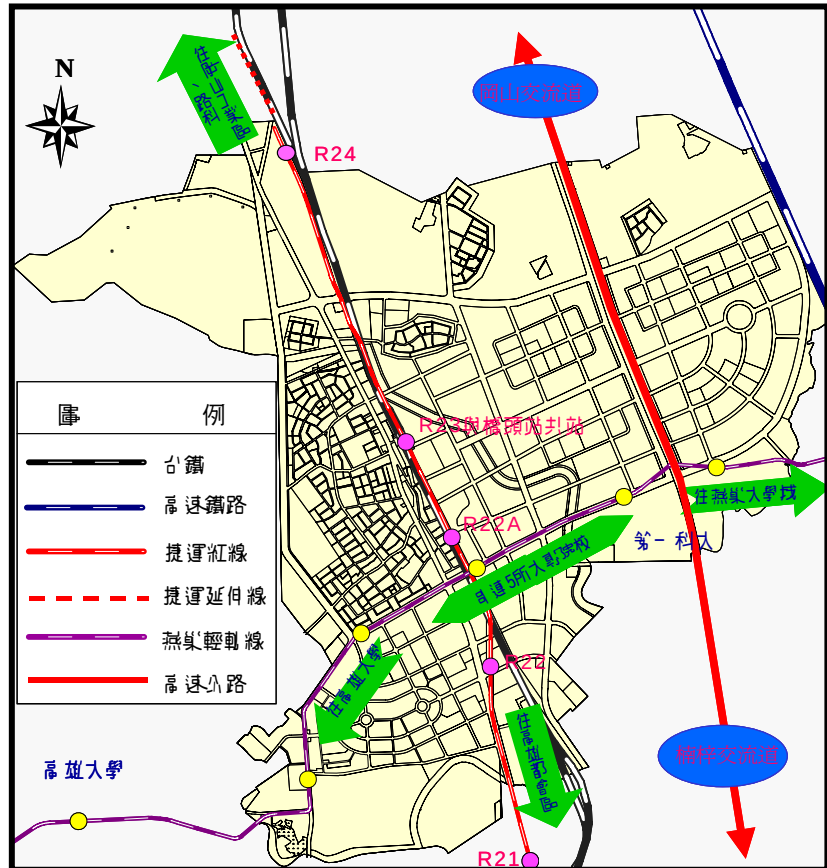


圖 7-1-3 十字型軌道系統路線發展構想示意圖

2. 道路系統規劃構想

(1) 聯外道路系統

本計畫以省道台1線、國道1號、省道台22線及縣道186線等四條道路，為通往其他區域之主要聯外道路。

(2) 區內道路系統

區內道路系統規劃之主要道路共有9條，其功能在於銜接聯外道路系統；次要道路則負責紓解主要幹道之服務性車流；社區集散道路則與前兩者形成環狀與網格狀之交通動線系統。其道路層級如下：

A. 主要道路

主要道路提供過境性交通及計畫區對外聯繫之功能，道路寬度規劃在 30 公尺以上。

B. 次要道路

次要道路為社區內各鄰里單元間之聯絡道路，並與主要道路或聯外幹道銜接，道路寬度在 20 公尺以上。

C. 社區集散道路

社區集散道路為鄰里內各住宅群或開發單元間之聯絡道路，，可提供主、次要道路與出入道路間之聯繫功能，道路寬度規劃在 15 公尺以上。

D. 社區出入道路

社區出入道路為專供兩旁建築物使用者出入之用，道路寬度規劃在 12 公尺（含）以下。

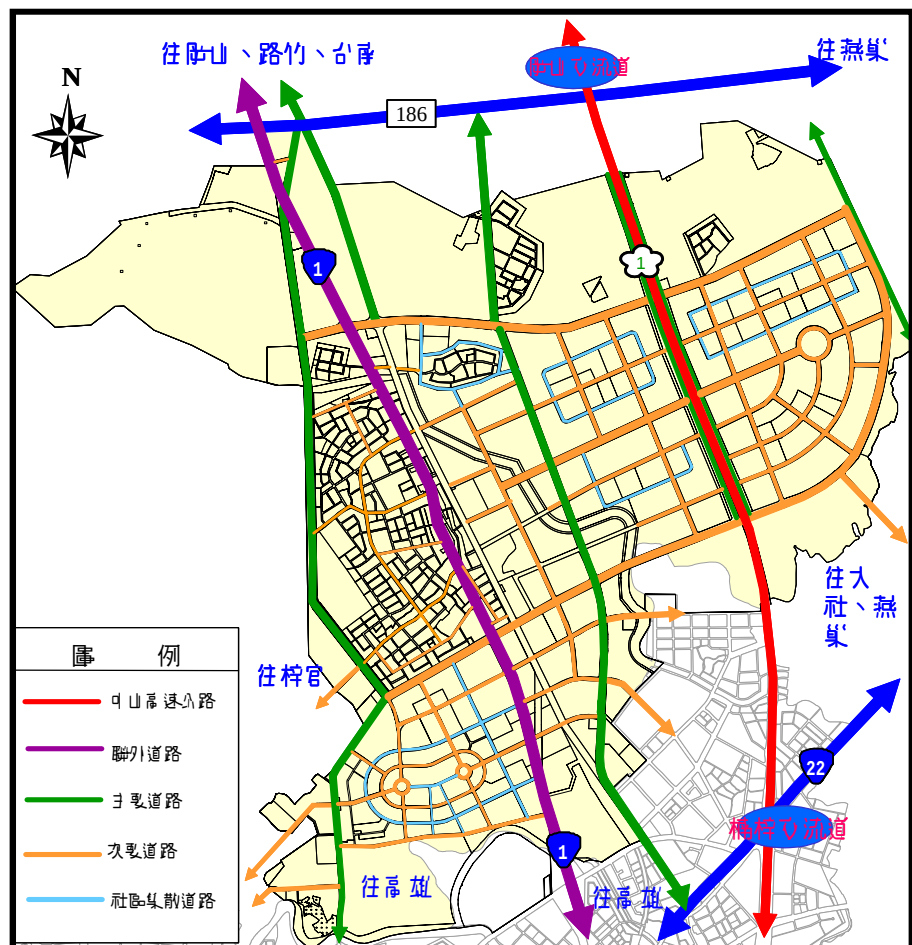


圖 7-1-4 道路系統整體構想示意圖

(三) 都市設計發展構想

1. 動線系統

(1) 道路景觀

道路景觀設計，應維護道路等級及清晰的方向感；對於生活性及意象性道路，重視街景與建築物臨街立面關係的構成，以二側建築基地退縮方式及指定牆面線比例，提供適切的街道空間，俾賦予整體的包被、溫暖與連續開放的體驗感受，提供居民活動使用。

(2) 門戶地標

街景設計構成，應依不同動線系統之性質，施以不同設計元素。如主要聯外道路端點應設置具地標性，門戶入口象徵之建築物。

2. 街廓系統

本計畫現有各處街廓規模，寬度約為 100 至 425 公尺之間，深度約為 55 至 165 公尺之間；針對住宅區而言，其街廓於抵價地土地細分後，形成不同寬窄建築基地夾雜配置之情形。

3. 開放空間系統

本計畫開放空間系統之構成在於實現以下特質：

(1) 可延續、易指認、具代表性的開放空間架構

基地以融合鄰里公園及兒童遊樂場於住宅社區中為基礎，並配合街廓臨道路退縮所形成的開放空間寬闊綠帶，作為開放空間網絡之主架構。

(2) 具地方特色、豐富的人性尺度環境

鄰里開放空間則為社區綠景之基地單元，然後再以串連的綠帶軸充分結合各公園廣場。以綠景動脈創造豐富多元的綠色格網與活動場所，充分表達以社區為本的空間觀念，同時圓滿呈現全區綠化構想的一致性、完整性。鄰里開放空間，提供居民在重大災難發生時，即時取得安全避難空間。

4. 量體配置

為因應社區人為建築環境所可能構成的景觀視野，尤其作為進出新市鎮與高雄市位置之重要所在；應就建築量體配置進行妥善的設計規劃。

本計畫考量因土地大小夾雜將導致不同之建築型態雜亂配置，故透過建築高度及指定牆面線、建築退縮線之管制，以達成街廓配置之整體性及開放空間之延續性。

第二節 計畫目標與檢討原則

一、土地使用

(一) 計畫目標

1. 提供完善之都市服務設施

為強化高雄新市鎮之都市發展機能，本計畫於新市鎮內規劃交通、醫療、學校、市場、停車場等用地及專用區，期望藉由公共設施之劃設，提供新市鎮完善之都市服務設施，並滿足地區之生活機能需求。

2. 形塑高品質之住宅社區

本計畫於新市鎮區內依據大高雄地區對於中低收入住宅之需求及未來引入金融經貿等產業後可能衍生之高科技與管理階層人才居住需求，共劃設四處住宅區，除兼顧既有之住宅社區發展外，並透過基礎設施之建設，以及鄰近周邊土地使用、公共設施之整體規劃，形塑高品質之住宅社區。

3. 建立完整之旗艦產業發展腹地

本計畫於新市鎮內規劃多功能工商綜合專用區、經貿園區、辦公園區等，設立工商展覽館、量販百貨旗艦店等設施，以滿足未來產業轉型，各項相關服務設施的需求，營造良好服務設施，使高雄新市鎮發展成為南部商業展覽、物流量販、知識產業交流之新鎮，帶動地方繁榮與產業轉型發展。

4. 規劃寧適之都市休憩空間

本計畫透過高雄都會公園、自來水公園及各社區鄰里公園、公兒用地之劃設，可提升新市鎮之生活環境品質，並提供新市鎮居民寧適之都市休憩空間。

(二) 檢討修正原則

1. 住宅區檢討變更原則

- (1) 本次通盤檢討以維持新市鎮現有住宅區土地之劃設為原則，不予增加。
- (2) 考慮整體居住環境及市場供需，並配合重大建設方案，可適度調整已劃設住宅區變更為其他發展之用地；惟其變更後之土地使用計畫，應符合其他各土地使用分區之變更檢討原則，並另以專案辦理。

2. 商業區檢討變更原則

- (1) 本次通盤檢討以維持新市鎮既有商業區土地之劃設為原則，不予主動變更。
- (2) 為配合新市鎮之產業發展策略及獎勵產業引進措施，未來新市鎮之商業開發，應配合之規劃產業引入類別及劃設範圍進行調整。
- (3) 為配合 TOD 之發展模式，未來可配合後期發展區開發許可申請要點研擬獎勵容積辦法，以捷運場站周邊指定範圍之地區為容積移轉之接受區。
- (4) 前述捷運場站週邊地區限定為容積接受區及高密度商業開發之業種業態等相關規範，亦應另以專案辦理之。
- (5) 主要交通幹道二側之土地，考量其若提高發展強度將對原有交通造成衝擊，因此除非其符合大眾運輸 TOD 之發展原則、或為有利新市鎮發展之產業引進措施，否則不予變更為商業區。
- (6) 其他土地使用分區用地欲申請變更作商業服務業使用者，應依其實際需要於土地使用規範層面作適度調整，並另以專案辦理之，本次通盤檢討不予變更。

3. 工業區檢討變更原則

- (1) 既有零星工業區及乙種工業區依現況工業發展而予以保留，維持原土地使用分區。
- (2) 其他土地使用分區申請變更為工業區者，應提出市場可行性評估計畫、環境影響評估計畫及經營管理計畫，並徵得相關目的事業主管機關之同意者為限。尚未取得同意或未提出相關計畫者，本次通盤檢討不予變更，維持原計畫。

4. 農業區檢討變更原則

- (1) 具備隔離不相容土地使用、都市生態保育及維護地下水功能之農業區，以不變更為原則。
- (2) 為配合重大經建計畫之推動及都市整體發展需求，或因原規劃嚴重損及第三人權益，而需變更農業區之土地時，得變更之；除此之外均不予變更，維持原計畫。

5. 其他用地或使用分區

- (1) 配合有利高雄新市鎮發展之產業規劃需求，應基於第一期及後期發展區之土地區位條件、交通優勢與周邊產業潛力，檢討變更適當分區為產業專用區。
- (2) 主要計畫應檢討之土地使用分區或公共設施依都市計畫及其相關法令規定，視實際需要檢討之。
- (3) 保存區、古蹟等分區之劃設，應經目的事業主管機關檢討認定後，予以調整變更。

二、交通運輸

(一) 計畫目標

1. 以捷運紅線整合公車接駁系統提升新市鎮區內可及性。
2. 以輕軌系統串連燕巢科技走廊。
3. 以自行車道之規劃建構綠色運輸動線空間。
4. 整合道路服務網與大眾運輸路權以提升整體交通服務水準。

(二) 檢討修正原則

1. 一般性檢討變更原則

- (1) 道路用地按交通量、道路設計標準檢討之。
- (2) 延續原計畫及前次通盤檢討規劃構想，原則上 30 公尺以上之主要道路，應予以保留。
- (3) 考量捷運路網及其場站設施建設，保留所需用地，同時配合場站進出旅次需求，妥善規劃建立周邊道路系統。
- (4) 道路系統之規劃應配合服務性公共設施配置區位，提高居民使用公共設施之便利性。
- (5) 配合防救災交通路網之建立，進行道路系統之規劃檢討。
- (6) 變更道路位置或廢除計畫道路時，需取得變更前後道路兩旁土地權利關係人之同意書。
- (7) 增設道路應配合建物之合理使用，避免產生畸零地，並儘量利用公有及公營事業土地，若利用私有土地，需取得土地權利關係人之同意書。
- (8) 變更為都市計畫道路時，應符合都市計畫道路系統規劃原則，且不影響第三者權益及整體路網效益。

2. 既成道路檢討變更原則

- (1) 由市民提出陳情。
- (2) 取得土地權利關係人之同意書。
- (3) 納入都市計畫道路後不得產生畸零地。
- (4) 與現行都市計畫道路之銜接順暢。
- (5) 與相鄰路口保持一定距離。
- (6) 以曾指定建築線之現有巷道優先考量，對於申請建築時所留設之私設巷道則不予考慮。
- (7) 需配合計畫區內道路系統路網架構之需求，且變更為都市計畫道路後，其鄰近地區之法定空地需符合規定。
- (8) 符合大法官第 400 號解釋之既成道路。

3. 大眾運輸系統變更檢討原則

- (1) 配合高雄捷運紅線系統之建設，提供便捷的轉乘接駁設施，以提昇民眾使用大眾運輸系統之意願，進一步促進高雄新市鎮之發展。
- (2) 配合高雄捷運紅線系統之建設，於捷運站週邊 500 公尺範圍內，提供可通達捷運車站的行道環境與腳踏車道。其中，腳踏車道總長度需達 3 公里以上，且必須與主、次要道路分離，以避開穿越性車流。
- (3) 未來可配合燕巢輕軌系統定案之規劃，將輕軌所需之路線與車站等用地，劃設為交通用地。
- (4) 於中心商業區內保留一處交通中心，成為鐵路、捷運、公路轉運之交通樞紐。

4. 道路系統檢討變更原則

- (1) 配合區內現有道路系統，考慮規劃捷運紅線車站聯外道路系統。
- (2) 為使高速公路東西兩側之道路可銜接，宜劃設打通涵洞所需之用地。

三、都市設計

(一) 計畫目標

1. 提供市場更富彈性之開發單元

保持市場需求彈性及民間參與開發的可能性，結合引進產業及機能定位，劃設不同規模的開發單元。

2. 建立生態廊道提供優質之創新環境

建立生態廊道，形塑多樣性的共生棲地環境，提供優質之生活環境。

- (1) 舊市區利用既有公園及閒置土地，形成生態綠地。
- (2) 未發展地區建立生態綠網，與周邊形成共生環境。
- (3) 第一期細部計畫地區以現有產權分布為基礎，利用建築型態管制手法，管制留設或獎勵基地合併，提供可連繫的生態綠廊。

3. 創造豐富多元的城市意象

- (1) 以現代化生活理念，架構完善的公共設施生活體系及便捷的運輸系統，建立具有高效率的「現代都市」。
- (2) 強化人與自然互動的空間，建設永續的「生態都市」。
- (3) 融合文化與地域特色，建立具有歷史涵構的「本土都市」。
- (4) 規劃合理的都市防災系統，建立「全方位安全都市」。

(二) 都市設計須整型標準的特色

高雄新市鎮內各區塊之規劃設計，應具備以下特色：

1. 特色一：提升社區意識

高雄新市鎮由數個不同之鄰里單元所構成，期以社區發展的理念，規劃出健全的鄰里架構，並且提供每個鄰里自給自足的基礎生活設施，包括超市、商店、幼稚園、托兒所、各級學校、運動設施、鄰里活動中心等，讓居民擁有便利的居住、工作、就學、購物、休閒環境。

透過這樣的便利性，使得居民相互間之認識與交流機會大為增加，更能增進彼此的和諧關係，進而提高社區意識，增加社區的認同感和安全性。

2. 特色二：留設開放空間

高雄新市鎮各社區應佈設社區公園，公園內應具有廣闊的自然綠地、都市廣場及多元化的運動設施。每個鄰里並留設有鄰里公園、兒童遊戲場，各住宅建築群體應設置至少一處中庭花園。使居民可隨時享受充足寬廣之休憩開放空間。

在景觀道路斷面的規劃上，應提供人車分離的綠帶步道系統，以串連新市鎮的每個重要地區，讓人們能夠自由自在的漫步於綠蔭花牆之間，避免人車爭道的危險景象，恢復居民行的安全與人性。

除此之外，高雄新市鎮之重要開放空間應依下列原則規劃：

- (1) 高雄都會公園：高雄新市鎮留設了 90 多公頃的都會公園，讓居民輕鬆享受自然的森林浴，在運動場中慢跑、運動，並提供辦理各類大型休憩娛樂活動之空間。
- (2) 中央公園：應配合規劃公共藝術展覽廣場、林蔭步道、景觀花園、水岸景觀或其他遊憩設施等休憩及戶外展演活動空間，以提供居民休憩之場所。
- (3) 典寶溪兩側綠地：典寶溪兩側綠地之開闢，應運用典寶溪自然純樸風光規劃河濱綠帶公園，使居民能享受親水之空間。
- (4) 門戶公園：於新市鎮東南端鐵路縱貫線二側留設具開闢性、識別性景觀之門戶公園，配合新市鎮入口意象之設計，提供居民休閒遊憩之開放空間。

3. 特色三：尊重人文歷史

以尊重自然與人文歷史的理念，保持既有的資源並加以運用，規劃出供民眾使用的休閒遊憩設施。

- (1) 台灣舊糖廠將規劃為一個展示台灣糖業發展歷史及市鎮開發過程的史蹟園地。
- (2) 中央公園廣闊的大自然空間，不但能襯托出糖廠優雅的建築造型，更應塑造為是新市鎮歷史與生活的綠色舞台。
- (3) 典寶溪兩岸整治後之親水性活動空間，將成為新市鎮中心最具特色的水岸活動場所。
- (4) 泥火山的特殊景觀，配合泥火山觀光公園的規劃，將會發展成為一處不可多得的地理實體展示教材。

4. 特色四：塑造多樣化空間

新市鎮的市鎮中心應能塑造出許多別具特色的都市空間，以形塑都市景觀意象（詳圖 7-2-1、圖 7-2-2），其中包括：

（1）商業區

商業區應配合捷運車站之設置，以大眾運輸導向（TOD）之規劃概念進行都市設計，捷運站周邊之商業區及經貿園區應規劃具備辦公區、商場、百貨公司、戲院、都市廣場等市鎮活動中心之意象，滿足居民工作、購物、娛樂等需求，並塑造新市鎮都市特色。

商業區之設計規劃，應具備多樣化及吸引力之風貌，如河濱餐飲區、購物走廊、親水商業區、地下街、水上文化戲院等不同之商業區型態，讓居民可以享受多元創意，耳目一新的都市休閒生活。

（3）經貿園區及產業專用區

經貿園區及產業專用區之規劃設計，則應以提供就業機會並活絡產業活動為目標，導入金融辦公中心、貿易活動中心、創意產業園區、綠色環保園區等產業開發機會，並形塑兼具節能、環保、生態之產業園區意象，並依產業開發之機能性不同，在都市設計上凸顯其都市特色。

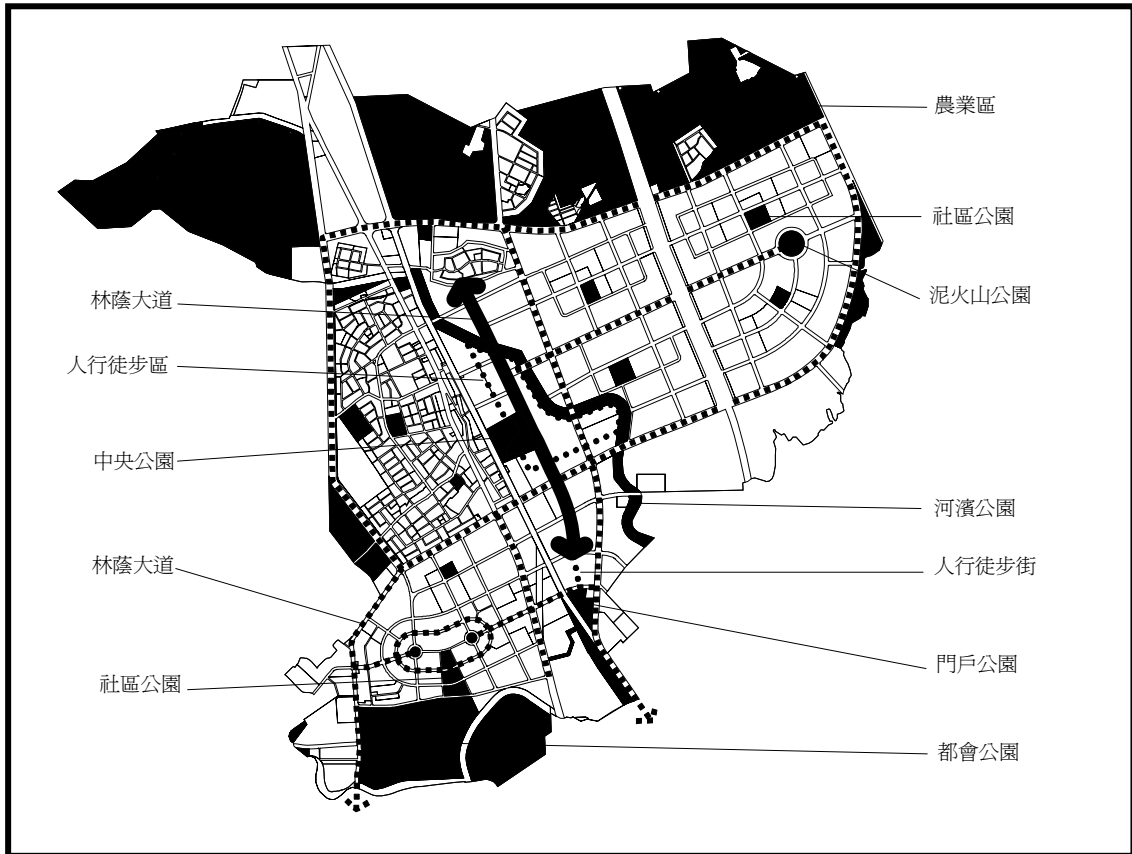


圖 7-2-1 高雄新町鎮特色空間區位建議示意圖



圖 7-2-2 高雄新町鎮都市景觀意象示意圖

(三) 都市設計原則

高雄新市鎮各區塊之都市設計，應以下列項目為設計原則，以形塑完善之都市生活環境：

1. 開放空間系統

開放空間設置時，應依下列三種類型進行規劃設計：

(1) 面型開放空間

包括都會公園、中央公園、門戶公園、泥火山公園、各社區大型公園及鄰里公園等，提供不同功能之休憩空間。

(2) 線型開放空間

主要為串連面型開放空間的網路系統，可分為河濱公園、社區林蔭大道、次要林蔭大道、人行道（或人行空間）及臨道路退縮等五種。

(3) 點型開放空間

主要為集合住宅群之中庭及屋頂花園等，為居民生活作息的呼吸空間。

2. 交通動線系統

規劃交通動線系統時，應依以下原則進行設計：

(1) 人車合道系統為計畫道路之人行道（或人行空間），車道與人行道（或人行空間）以行道樹隔離。

(2) 人車分道系統可分為人行徒步區、河濱公園散步道以及開放空間人行步道網路三種，串連新市鎮每個區域。

3. 都市防災系統

高雄新市鎮各區塊進行都市設計時，應同時結合緊急避難空間消防設施、逃生及救災緊急路徑、自動警報及照明裝置、逃生指標等設施，建立完備的都市防災系統。

(1) 公共空間人行系統網路可作為救災、逃生緊急網路。

(2) 行政中心可作為災難時救災指揮中心。

(3) 學校、公園等鄰里認知標的可作為災難時臨時救災中心。

(4) 主要活動點設置自動消防、救災警報系統。

(5) 社區建立明確的逃生指標系統，並設置消防、照明等逃生設施。

(6) 建築物中庭應留設緊急逃生口。

4. 植栽配置計畫

新市鎮之開放空間，如道路、綠帶、臨道路退縮等之植栽配置依下列原則設置：

(1) 以同類植栽品種來塑造特定地區的統一感與周遭環境的和諧感，並依樹木型態在特定地點挑選合適的樹種以杜絕落花、落葉及果實所有可能造成的混亂感。

(2) 應以植木來提供舒適的掩蔽性空間

(3) 植木枝幹大小應考量與行人活動模式的搭配

(4) 所有的植木傢具皆應以配合人的使用而設

(5) 應保留足夠植木生存空間並儘量增加植木之數量

(6) 應儘量以原生種為植栽選擇項目，並選擇適合都市環境之品種

(7) 植栽間保持適當的尺度距離

(8) 選擇不易滋長害蟲、疾病的品種

(9) 在較隱密地區，選擇高視覺穿透性之品種

(10) 在避難空間周圍植以根深之植木

二、產業引入

(一) 引導目標

1. 以消費者服務旗艦產業建立高雄新市鎮之生活服務機能。
2. 以生產者服務旗艦產業串連周邊工業園區之產業發展鏈。
3. 以休閒及文化創意新興旗艦產業促進新市鎮產業之高值化。
4. 以專業科學及技術知識產業厚植高雄新市鎮專業人才資本。

(二) 產業引入原則

1. 以第一期細部計畫區及後期住宅社區為主，配合住宅社區之發展，引入消費者服務產業以滿足就業及居住人口之生活機能需求。
2. 配合捷運車站及聯外主要道路之交通區位優勢，引入生產者服務產業以提供製造業生產過程相關之服務業需求。
3. 利用高雄第一科技大學之教育文化資源及捷運紅線之交通優勢，推動專業科學及技術等知識產業發展。
4. 結合糖業文化園區與台糖既有農業技術研發優勢，鼓勵糖業文化園區周邊發展農業服務及文化創意新興產業。
5. 透過彈性之開發許可方式，於臨高速公路之後期發展區鼓勵休閒文化產業之進駐。

(三) 檢討修正原則

本計畫配合上述產業引入原則，於各期發展區內考量基地條件及區位優勢，變更適當分區為產業專用區並配合增加土地使用管制相關規定以利產業引入及申請開發。