

變更原高雄市主要計畫
(配合高雄都會區大眾捷運系統黃線
建設計畫)(Y10站)案
計畫書

辦理機關：高雄市政府

中華民國114年3月

高 雄 市 變 更 都 市 計 畫 審 核 摘 要 表		
項	目	說 明
都 市 計 畫 名 稱		變更原高雄市主要計畫（配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫）（Y10站）案
變 更 都 市 計 畫 法 令 依 據		都市計畫法第27條第1項第4款
辦 理 都 市 計 畫 機 關		高雄市政府
申 請 變 更 都 市 計 畫 機 關		高雄市政府捷運工程局
座 談 會		1. 108年9月21日下午14時於苓雅區公所11樓大禮堂舉辦「黃線綜合規劃作業公聽會」 2. 108年9月18日舉辦「黃線綜合規劃作業三民區地方說明會」 3. 108年10月24日舉辦「黃線綜合規劃作業苓雅、新興及前鎮區地方說明會」
本 案 公 展 開 展 起 訖 日 期	公 展 開 覽	民國110年9月11日起至110年10月13日止，共計30天。並刊登於民國110年9月9日、10日、11日自由時報及臺灣導報周知。
	公 說 明 開 會	民國110年9月23日於高雄市鳳山區公所4樓會議室辦理 民國110年9月24日於高雄市三民區公所5樓會議室辦理 民國110年9月24日於高雄市苓雅區公所5樓會議室辦理 民國110年9月28日於高雄市前鎮區公所4樓會議室辦理 民國110年9月28日於高雄市新興區公所5樓會議室辦理
人 民 團 體 對 本 案 之 反 映 意 見		無
本 案 提 交 各 級 都 市 計 畫 委 員 會 審 核 結 果	市 級	高雄市都市計畫委員會113年12月18日第127次會議決議：「修正通過」。
	部 級	

目 錄

第一章 緒論

- 第一節 計畫緣起..... 1-01
- 第二節 法令依據..... 1-01
- 第三節 計畫位置與範圍..... 1-02

第二章 現行都市計畫

- 第一節 都市計畫變更歷程..... 2-01
- 第二節 現行都市計畫概要..... 2-02
- 第三節 上位及相關建設計畫..... 2-06

第三章 發展現況分析

- 第一節 自然環境、災害潛勢情形及人口概況..... 3-01
- 第二節 土地使用現況..... 3-06
- 第三節 土地權屬概況..... 3-07
- 第四節 交通運輸現況及交通影響分析..... 3-08

第四章 高雄都會區大眾捷運系統黃線計畫概要

- 第一節 高雄都會區大眾捷運系統黃線發展願景與定位..... 4-01
- 第二節 高雄都會區大眾捷運系統黃線行經路線..... 4-07
- 第三節 高雄都會區大眾捷運系統黃線運量預估..... 4-17
- 第四節 高雄都會區大眾捷運系統黃線財務計畫..... 4-22

第五章 實質變更計畫

- 第一節 變更原則及變更內容..... 5-01
- 第二節 變更後計畫..... 5-03

第六章 實施進度與經費

- 第一節 實施進度..... 6-01
- 第二節 開發方式..... 6-01

附錄一 黃線綜合規劃作業地方說明會會議紀錄

附錄二 同意辦理個案變更文件

附錄三 機關協調會議紀錄

附錄四 高雄市都市計畫委員會 113 年 12 月 18 日第 127 次會議紀錄

圖目錄

圖 1-3-1	高雄都會區大眾捷運系統黃線車站分布示意圖	1-02
圖 2-2-1	原高雄市主要計畫現行都市計畫示意圖	2-04
圖 2-2-2	高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y10 站現行都市計畫示意圖	2-05
圖 3-1-1	歷年台灣地區颱風路徑示意圖	3-02
圖 3-1-2	高雄市歷年居住人口示意圖	3-03
圖 3-1-3	高雄市歷年家戶數及戶量趨勢示意圖	3-03
圖 3-1-4	道路系統現況圖	3-05
圖 3-2-1	高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y10 站周邊土地使用現況示意圖	3-06
圖 3-3-1	高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y10 站土地權屬示意圖	3-07
圖 3-4-1	三民區 Y10 站之民族一路現況配置示意圖	3-08
圖 4-1-1	高雄都會區大眾捷運系統黃線發展願景示意圖	4-03
圖 4-1-2	高雄都會區大眾捷運系統黃線車站周邊地區機能定位示意圖	4-06
圖 4-2-1	高雄都會區大眾捷運系統黃線綜合規劃路線圖	4-09
圖 4-2-2	高雄都會區大眾捷運系統黃線行經路線涉及都市計畫區示意圖	4-10
圖 5-1-1	變更內容示意圖	5-02
圖 5-2-1	高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y10 站變更後都市計畫示意圖	5-05

表目錄

表 2-1-1	歷年都市計畫檢討、變更綜理表.....	2-01
表 2-2-1	原高雄市主要計畫現行都市計畫面積綜整表.....	2-02
表 2-3-1	上位及相關建設計畫綜理表.....	2-06
表 3-1-1	高雄市歷年人口綜整表.....	3-03
表 3-3-1	高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y10 站計畫範圍土地權屬表.....	3-07
表 3-4-1	高雄都會區大眾捷運系統黃線營運後 Y10 站周邊道路配置表.....	3-09
表 3-4-2	高雄都會區大眾捷運系統黃線營運後 Y10 站周邊道路績效影響表.....	3-09
表 4-2-1	高雄都會區大眾捷運系統黃線行經都市計畫區綜整表.....	4-10
表 4-3-1	各年期都會線（黃線）全日軌道路線運量預估表.....	4-17
表 4-3-2	都會線（黃線）全日上下車運量-基礎情境目標年.....	4-18
表 4-3-3	都會線（黃線）全日上下車運量-樂觀情境目標年.....	4-19
表 4-3-4	都會線（黃線）尖峰運量-基礎情境目標年.....	4-20
表 4-3-5	都會線（黃線）尖峰運量-樂觀情境目標年.....	4-21
表 4-4-1	捷運系統都會線（黃線）之財務評估指標.....	4-24
表 4-4-2	財務敏感度分析.....	4-24
表 5-1-1	變更內容綜理表.....	5-01
表 5-2-1	原高雄市主要計畫變更前後土地使用計畫面積對照表.....	5-03
表 6-2-1	實施進度與經費表.....	6-01

第一章 緒論

第一節 計畫緣起

因應高雄縣市合併後之整體發展，都會區因產業發展與人口遷移之改變，未來高雄將朝向多元化的大眾運具發展，以「高運量捷運系統」繫緊高雄城市命脈（雙軸：紅線+岡山路竹延伸線、橘線），以「現代化軌道系統」凝聚灣區經貿發展（雙環+2連結：都會水岸環線、都會線（黃線）+鳳山本館連結線、民族高鐵連結線），可建構屬於高雄特有的「雙環雙軸」便捷網路。

為促進大高雄都會區大眾捷運系統長遠發展，打造大高雄地區30分鐘生活圈的優質大眾運輸環境，持續推動捷運後續延伸路網建設有其必要性。高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設計畫為接續高雄捷運紅、橘線後之第三條捷運路線，目前已納入行政院「前瞻基礎建設計畫」，為高雄都會區大眾捷運系統整體路網評估之最優先興建路線。

未來高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）可連接亞洲新灣區、都會核心區、澄清湖地區，以及烏松、三民、鳳山、苓雅、新興、前鎮等行政區重要旅次據點，並串連捷運紅、橘線、輕軌及鐵路地下化車站，使都會核心區路網更趨完整。高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）全長22.91公里，共設置23座車站，分屬烏松（仁美地區）都市計畫、澄清湖特定區計畫、鳳山都市計畫、原高雄市主要計畫等都市計畫區，沿線重要景點有亞洲新灣區、衛武營國家藝術文化中心、長庚醫院、澄清湖風景區等，未來通車後，將迎來人潮帶動地方發展。

高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）於108年5月24日取得可行性研究報告核定函，且綜合規劃作業及環境影響說明書作業皆於110年7月14日審查通過，全線已於112年開工，預計117年完工通車。未來通車後可提供都會核心區間之便捷密集大眾運輸服務，提昇整體軌道運輸效益，再創高雄運輸新紀元。

本計畫為高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）之供捷運車站出入口、通風井、轉乘設施及相關設施之使用，並依「大眾捷運法」及大眾捷運系統土地開發辦法相關規定辦理開發之土地，本計畫已取得高雄市政府同意以高市府捷開字第11030902600號函（詳如附錄二所示），依都市計畫法第27條第1項第4款規定辦理高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）各場站都市計畫變更，以利後續高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設計畫之推行。

考量土地取得、整合作業，以及施工工期，本計畫各場站以分階段審議與報內政部核定方式辦理，第一階段辦理Y1、Y5站變更為捷運系統用地，已於112年8月10日公告發布實施；考量Y2、Y4、Y10站已徵詢相關土地所有權人變更意願，及工程用地須於114年施工，具變更必要性及急迫性，故列入第二階段辦理，本計畫辦理位於原高雄市主要計畫之Y10站都市計畫變更。

第二節 法令依據

依都市計畫法第27條第1項第4款規定：「為配合中央、直轄市或縣（市）興建之重大建設時」辦理。

第三節 計畫位置與範圍

高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）共計23站，位於原高雄市主要計畫內分別為Y8、Y9、Y10、Y11、Y12、Y13、Y14、Y15、Y16、Y18及Y23站，位處原高雄市主要計畫東側至西側，本次第二階段辦理變更Y10站，計畫範圍面積為0.0131公頃，詳如圖1-3-1所示。

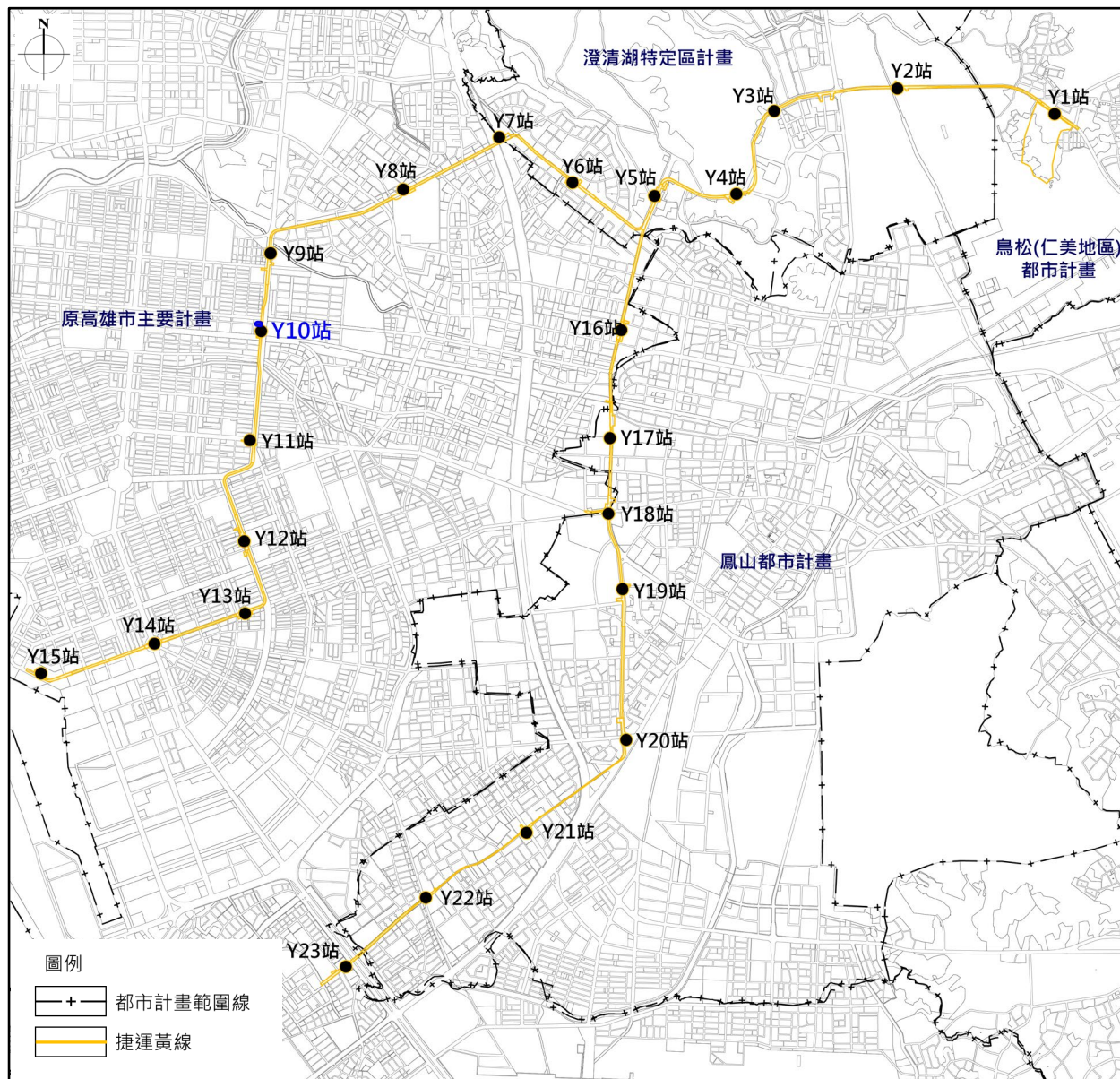


圖1-3-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線車站分布示意圖

第二章 現行都市計畫

第一節 都市計畫變更歷程

本計畫Y10站位於原高雄市主要計畫範圍內，原高雄市主要計畫係於民國44年「實施本市都市計畫分區計畫」公告發布實施，民國71年「擴大及變更高雄市楠梓、左營、灣子內、凹子底及原高雄市都市計畫區主要計畫（通盤檢討）案」劃設本計畫區為帶狀社區型商業區，並分別於民國82年「擬定及變更高雄市原都市計畫（三民區部分地區）細部計畫（通盤檢討）並配合變更主要計畫案」、民國91年「變更高雄市原都市計畫（三民區部份）細部署計畫（第二次通盤檢討）案」、民國104年「變更高雄市原都市計畫區（三民區部分）細部計畫（第三次通盤檢討）並配合變更主要計畫案」進行通盤檢討，有關本計畫範圍之都市計畫變更歷程詳如表2-1-1所示。

表 2-1-1 歷年都市計畫檢討、變更綜理表

項次	編號	公告日期	公告字號	案名	相關內容摘要
1	1	44.05.19	高市府建土字第 14605 號	實施本市都市計畫分區 計畫	本計畫以高雄市轄境內行政區域，劃設住居地區、商業地區、工業地區、未設定區及無設定區。
2	184	71.12.30	高市府工都字第 034424 號	擴大及變更高雄市楠梓、左營、灣子內、凹子底及原高雄市都市計畫區主要計畫（通盤檢討）案	鼓山舊市街、鹽埕區、高雄車站前及苓雅國小附近等四地區為面狀屬市鎮型商業區，本地區位屬主要道路兩側則劃設為帶狀社區型商業區。
3	327	82.02.18	高市府工都字第 003603 號	擬定及變更高雄市原都市計畫（三民區部分地區）細部計畫（通盤檢討）並配合變更主要計畫案	本地區第一次細部計畫配合變更主要計畫通盤檢討。
4	428	91.08.26	高市府工都字第 0910040933 號	變更高雄市原都市計畫（三民區部份）細部計畫（第二次通盤檢討）案	本地區第二次細部計畫通盤檢討。
5	759	104.11.06	高市府都發規字第 10434513301 號	變更高雄市原都市計畫區（三民區部分）細部計畫（第三次通盤檢討）並配合變更主要計畫案	本地區第三次細部計畫配合變更主要計畫通盤檢討。

第二節 現行都市計畫概要

一、原高雄市主要計畫現行都市計畫概要

本計畫位於原高雄市主要計畫，係以114年1月7日公告發布實施之「變更原高雄市主要計畫（公共設施用地專案通盤檢討）（第三階段）案」為現行計畫，摘述如下：

（一）計畫年期與人口

計畫年期為民國125年，計畫人口為1,800,000人。

（三）土地使用及公共設施計畫

高雄市主要計畫區之都市發展除左營軍港、壽山、高雄港外均為現有人口集居地區。土地使用計畫以劃設住宅區、商業區（特定商業專用區）、工業區、特定經貿核心專用區、特定倉儲轉運專用區等為主，並配合劃設各種公共設施用地。

表 2-2-1 原高雄市主要計畫現行都市計畫面積綜整表

項目		計畫面積（公頃）	占計畫總面積百分比（%）
土地 使用 分區	住宅區	4,418.24	29.02
	商業區（特定商業專用區）	1,389.62	9.12
	工業區	767.82	5.05
	行政區	1.00	0.01
	文教區	31.50	0.21
	漁業區	21.21	0.14
	特定經貿核心專用區	160.03	1.05
	特定倉儲轉運專用區	297.64	1.95
	特定文化休閒專用區	55.06	0.36
	特定專用區	11.55	0.08
	特定觀光發展專用區	3.24	0.02
	倉儲區	2.11	0.01
	電信專用區	6.76	0.04
	車站專用區	19.58	0.13
	社會福利專用區	10.20	0.07
	產業服務專用區	9.16	0.06
	貨物轉運專用區	3.24	0.02
	觀光旅館區	15.04	0.10
	其他專用區	4.35	0.03
	特定文化專用區	3.53	0.02
	產業專用區	46.09	0.30
	加油站專用區	0.33	0.00
	捷運開發區	2.94	0.02
	農業區	290.33	1.91
	保護區	305.11	2.00
	保存區	15.94	0.10
	宗教專用區	2.69	0.02
	葬儀業區	1.11	0.01
	河川區	0.29	0.00
	小計	7,895.71	51.85

表 2-2-1 原高雄市主要計畫現行都市計畫面積綜整表（續）

項目		計畫面積（公頃）	占計畫總面積百分比（%）
公共 設施 用地	公園用地（自然公園用地）	1,710.89	11.24
	綠地用地	254.90	1.67
	廣場用地/廣（停）用地	5.57	0.04
	體育場用地	95.04	0.63
	市場用地（批發）	13.95	0.09
	學校用地	844.16	5.54
	機關用地	1,378.86	9.05
	醫療用地	31.42	0.21
	港埠用地	850.19	5.58
	漁港用地	82.24	0.54
	鐵路用地/鐵路景觀用地	39.49	0.26
	道路用地/園道用地	1,324.01	8.69
	交通用地	40.35	0.26
	河道用地	169.38	1.11
	海濱浴場用地	0.61	0.00
	動物園用地	49.81	0.33
	殯儀館用地	17.59	0.12
	社教用地	2.90	0.02
	變電所用地	9.20	0.06
	世貿用地	4.50	0.03
	污水處理廠用地	14.99	0.10
	貨櫃停車場用地	35.65	0.23
	墓地用地	15.85	0.10
	機場用地	268.30	1.76
	水庫用地	66.30	0.44
	其他主要計畫公共設施用地	5.86	0.04
	主要計畫公共設施用地合計	7,332.01	48.15
總計	15,227.72	100.00	

註：實際面積仍以實際分割測量為準。

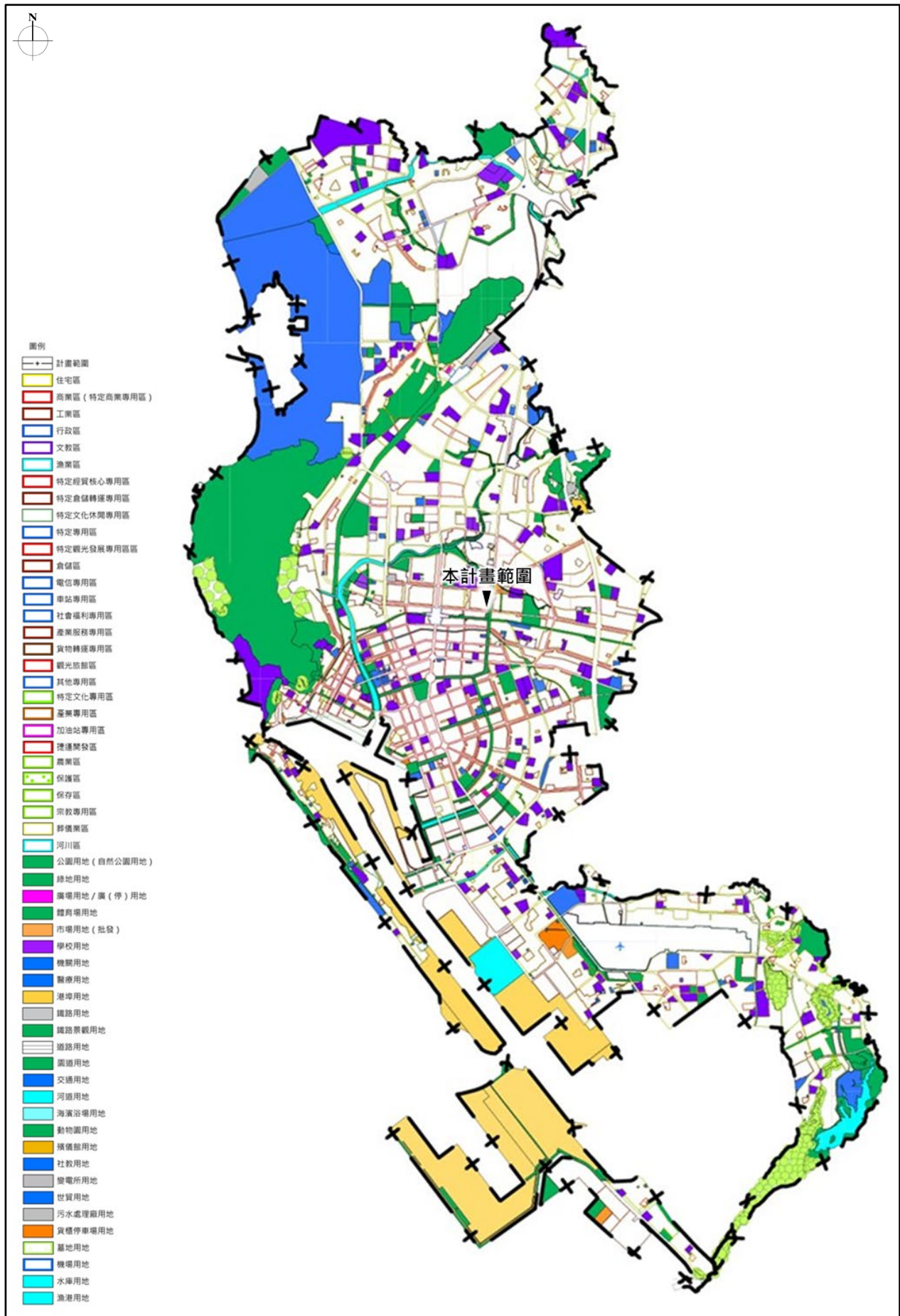


圖 2-2-1 原高雄市主要計畫現行都市計畫示意圖

二、Y10 站之現行都市計畫

Y10 站位於民族一路，臨近九如二路，規劃為地下三層月台車站並設置出入口及通風井等，場站用地範圍之現行都市計畫為商業區、公園用地、園道用地、園道用地（兼供鐵路使用），本次辦理變更範圍為 Y10 站出入口之商業區（0.0131 公頃），周邊為住宅區及商業區，詳如圖 2-2-2 所示。

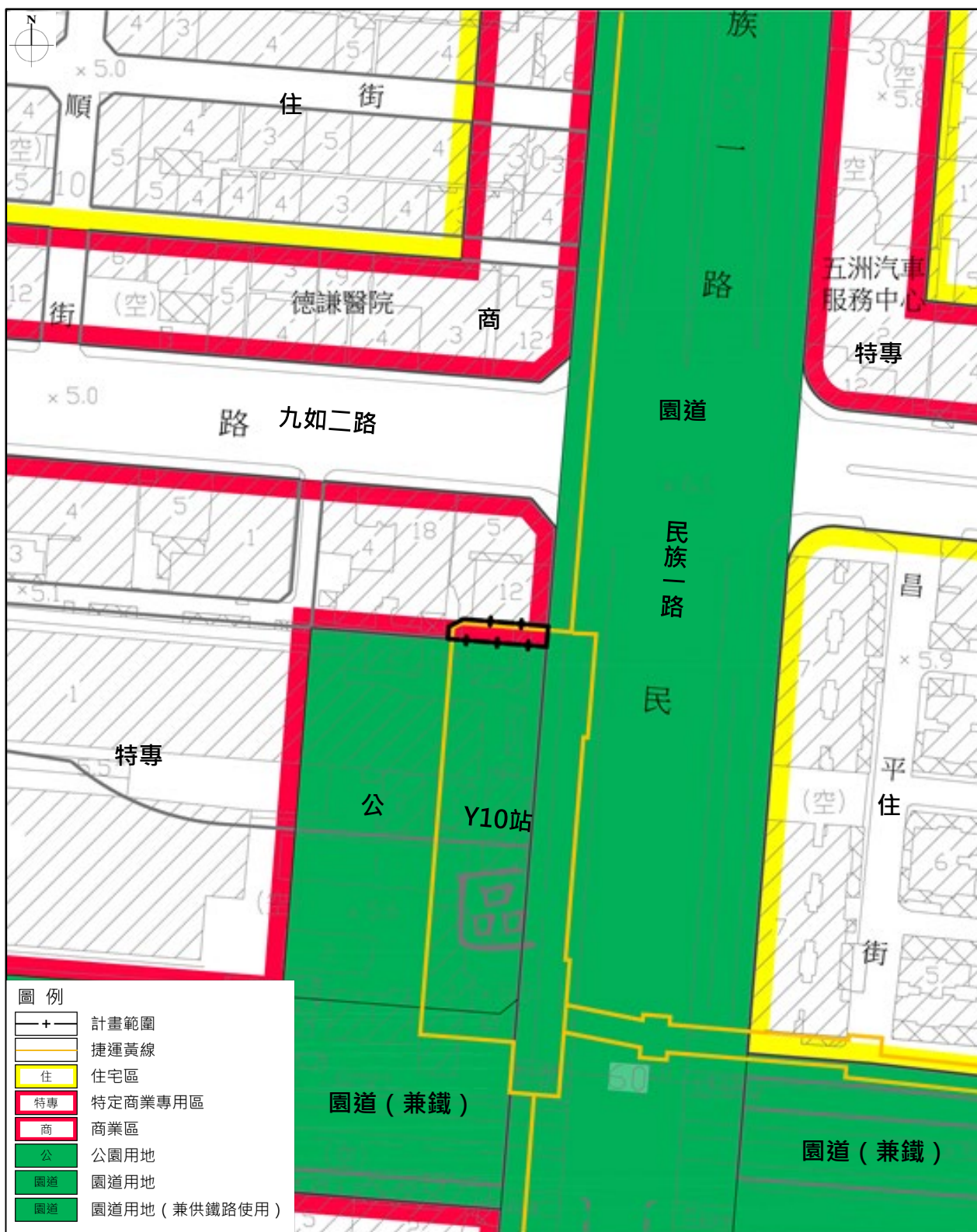


圖 2-2-2 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y10 站現行都市計畫示意圖

第三節 上位及相關建設計畫

高雄市近年來積極推動亞洲新灣區建設等多項都市建設計畫及高雄都會區大眾捷運系統長期路網規劃、高雄都會區輕軌運輸系統及高雄環狀輕軌捷運建設等多項交通建設計畫，並已逐步改變高雄市整體空間發展結構及土地利用型態。以下與本計畫相關之上位及相關計畫進行整理說明，詳如表2-3-1所示。

表 2-3-1 上位及相關建設計畫綜理表

項次	公告年份	案名	相關內容摘要	與本計畫之關聯性
1	109	運輸政策白皮書	「發展公共運輸系統，強化需求管理」、「建構低碳、低污染之運輸環境」及「提升運輸系統與運具能源使用效率」等三大政策方向，各政策方向項下共有9項策略及59項行動方案。	本計畫後續得依循低碳永續綠運輸發展，透過高雄大眾捷運系統黃線之建立，構建高雄市整體運輸路網及無縫接軌運輸。
2	109	大南方大發展南臺灣發展計畫	未來將規劃高鐵南延、高捷延伸以及高雄機場升級，並配合高雄之鐵路地下化及捷運線延伸，以高雄為中心，塑造至屏東、臺南、雲嘉地區及東亞、東南亞之交通路網。	為發展南臺灣產業、農業、交通及觀光四大領域，而高雄市近年發展之高雄都會區大眾捷運系統也納入其中進行綜合發展計畫，並規劃以高雄都會區大眾捷運系統延伸來塑造南臺灣的交通路網。
3	110	高雄國土計畫	在既有捷運系統、環狀輕軌捷運建設（第一階段）、4大次轉運樞紐（鳳山、岡山、小港、旗山轉運站）、鐵路地下化工程，以及2大主要轉運樞紐（高雄、左營轉運站）等運輸系統配合，規劃「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線」及「高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）」、「高雄捷運紅線延伸小港林園」及「輕軌旗津線」等公共運輸，另有「高鐵延伸屏東」之規劃作業亦將持續辦理。	本計畫得依循高雄國土計畫所規範之空間發展，並透過高雄大眾捷運系統黃線之建立，構建高雄市整體運輸路網，以提高整體運輸服務水準與運輸使用率，減少對高雄市國土的負面影響。
4	104	高雄都會區大眾捷運系統長期路網規劃	長期路網規劃係建構於既有現有紅橘兩線下，考量都會區整體社經發展，配合高雄多功能經貿園區、南科高雄科學園區及屏東第二代加工出口區等重大經建計畫之推動，透過運輸需求的預測，環境限制面、潛力面及環境敏感地分析後，規劃包含屏東及岡山、路竹等延伸線及都會核心區之輕軌捷運路線。	該計畫透過高雄大眾捷運系統黃線的具體規劃，擴大紅、橘兩線及環狀輕軌之服務圍域。
5	109	變更高雄多功能經貿園區都市計畫通盤檢討	為配合亞太營運中心之發展、高雄港區轉型計畫，並整合加工出口區、整合高雄港區水岸及都市空間資源，以促進舊港區及周邊地區整體轉型開發。	本計畫構建高雄市整體運輸路網，自鳥松區連接至多功能經貿園區，提高整體運輸服務水準，並帶動高雄整體發展。
6	113	大林蒲遷村安置計畫書	大林蒲聚落緊鄰臨海工業區，長期被煉油廠、發電廠、煉鋼廠與貨櫃中心等包圍，承受高度環境污染的風險，地方因而有遷村或改善環境的民意反映。	本計畫為發展整體運輸路網系統之一環，整體路網經大林蒲遷村周邊地區，可望提升周邊地區運輸服務水準。

第三章 發展現況分析

第一節 自然環境、災害潛勢情形及人口概況

一、地形與地質

(一) 地形

原高雄市主要計畫位於阿里山山脈之尾端，為嘉南平原與屏東平原之交點，在地理分區上屬高雄平原。除少部份山陵地外，95%均為海相及河相之沖積平原，地勢低平，高度均在15公尺以下，坡度亦介於零於5%之間。東面為淺丘，山勢皆自東北走向西南，如半屏山、壽山、旗後山等均是，此一系列山丘係屬古珊瑚礁隆起地形，於第三季末至第四季洪水期臺灣島降沉時所生成，地形具備山、川、林、澤、海岸、港灣特色。

二、氣候

(一) 氣溫

原高雄市主要計畫處於熱帶低緯度地區，夏季較長，春秋較短，冬季不明顯。本區氣候屬熱帶季風氣候，西臨臺灣海峽，受海洋調劑，氣候較溫和。歷年來的平均溫度大致維持在25°C上下，以六、七月的之平均溫度最高。

(二) 降雨

根據歷年的降雨量可發現本計畫區的降雨量平均約為2,000公厘左右。其降雨量多集中在六至八月，主要係受夏季颱風及西南氣流之影響，使得夏季雨量較大，總降雨日數(>0.1mm)約為90日。

三、災害發生歷史及特性、災害潛勢情形

(一) 颱風及海岸災害

依據中央氣象局資料，歷年來發生臺灣地區之颱風路徑有九種，過去113年來對於南部地區較具威脅之颱風總計發生約114次，每年平均發生次數約為1次。由於颱風侵襲時，常帶來旺盛之西南氣流，造成豪雨，近年發生之潭美、莫拉克、凡那比颱風造成本市淹水地區數處，淹水原因係颱風暴潮海水倒灌、河川迴水湧高及累計降雨量過高，且淹水地區不分新開發地區及舊部落地區，亦不分地勢高低，詳如圖3-1-1所示。

(二) 淹水潛勢地區

1. 易淹水區域

依據本市水利局及消防局資料，本市易淹水區域多發生於三民區、新興區、鹽埕區、前鎮區、小港區、苓雅區、鼓山區、楠梓區、左營區、永安區、阿蓮區、茄萣區、彌陀區、田寮區及湖內區等。以累積雨量300、450、600公釐分析可能淹水情形，除沿海及臨港地區地勢較低易淹水，高雄市境內及毗鄰地區亦同，顯示未來因氣候不穩定，風災造成南部區域豪大雨現象頻傳，整體高雄市區域水系流域整治與地區排水規劃愈趨重要，本計畫區多為淹水1公尺區域範圍。

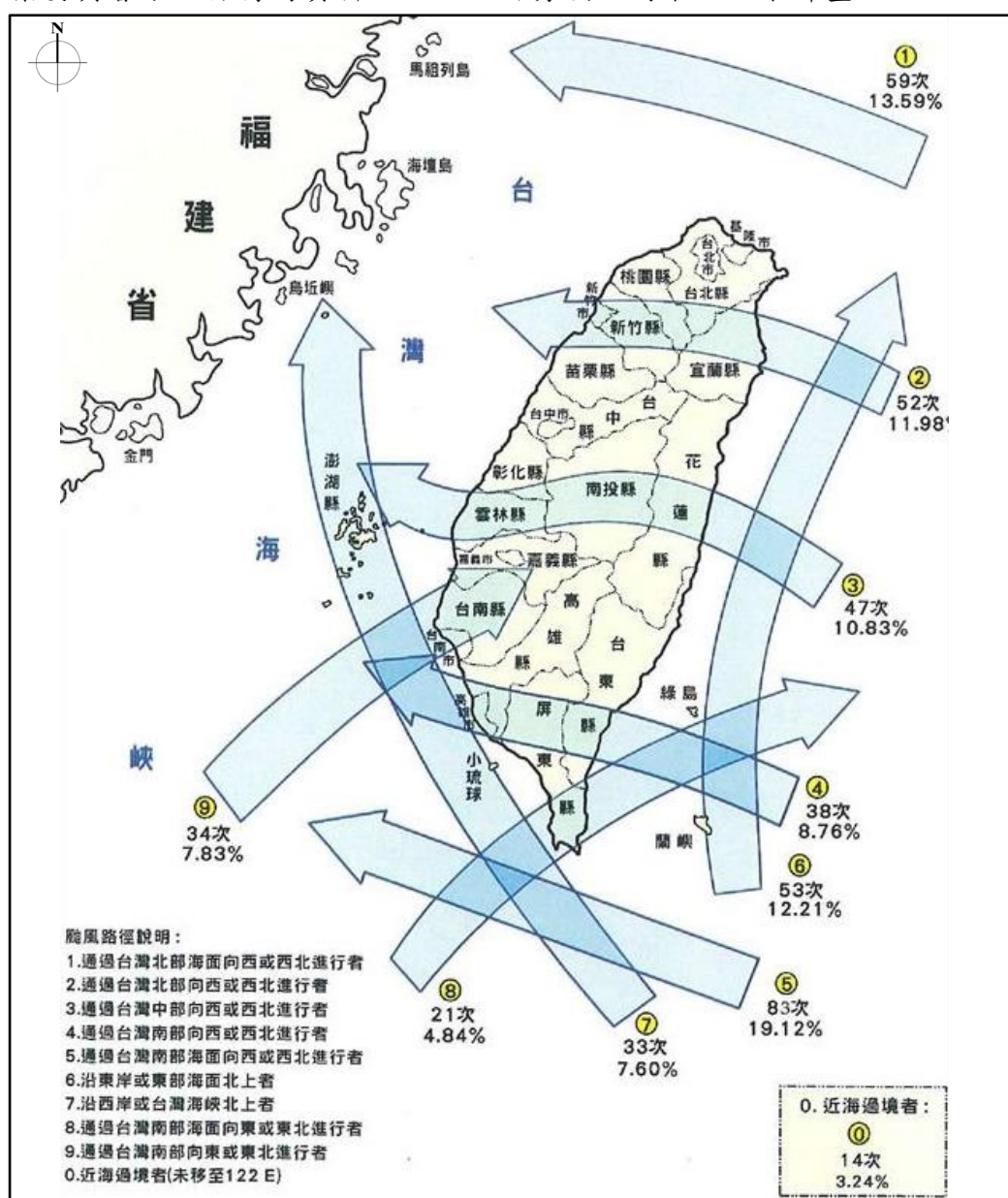
上述淹水潛勢分析資料未來將作為研擬防災計畫之避難據點、防救災及避難與替代路線之參考，並考量於土地使用分區管制要點與都市設計基準納入滯洪設施之設置等規定，以及考量學校、公園、運動場作為滯洪設施之可行性。惟水災等災害發生非單一因素影響，防災計畫宜以高雄地區之大區域整體考量規劃。

2. 災害發生潛勢區域

依據本市消防局資料，本市災害發生潛勢區域多發生於林園區、永安區、茄苳區、彌陀區、田寮區、旗山區、甲仙區、六龜區、那瑪夏區、桃源區、茂林區、大社區及梓官區等。

3. 本案非災害潛勢地區

依據本市消防局資料，本案均未位於災害發生潛勢區域，另依據行政院農業委員會水土保持局資料，土石流潛勢溪流均未位於本計畫區。



資料來源：中央氣象局。

圖 3-1-1 歷年臺灣地區颱風路徑示意圖

四、人口

高雄市近十五年人口大致呈微幅下降狀態，人口數自109年約有277萬人口，減低至113年273萬人口；總家戶數呈現逐年上升趨勢，113年高雄市家戶數為117萬餘戶；戶量則逐年下降，已為臺灣地區普遍變化趨勢，由99年2.71人/戶下降至113年2.33人/戶。高雄市人口數、家戶數與戶量詳表3-1-1、圖3-1-2及圖3-1-3所示。

表 3-1-1 高雄市歷年人口綜整表

年期	人口數(萬人)	家戶數(萬戶)	戶量(人/戶)
99	277.35	102.25	2.71
100	277.45	103.50	2.68
101	277.87	104.66	2.65
102	277.99	105.64	2.63
103	277.90	106.47	2.61
104	277.89	107.29	2.59
105	277.94	108.30	2.57
106	277.69	109.22	2.54
107	277.28	109.90	2.52
108	277.36	110.06	2.50
109	276.59	111.94	2.47
110	274.47	112.88	2.43
111	272.81	113.68	2.40
112	273.79	115.08	2.38
113	273.14	117.48	2.33

資料來源：高雄市政府民政局，99-113年。

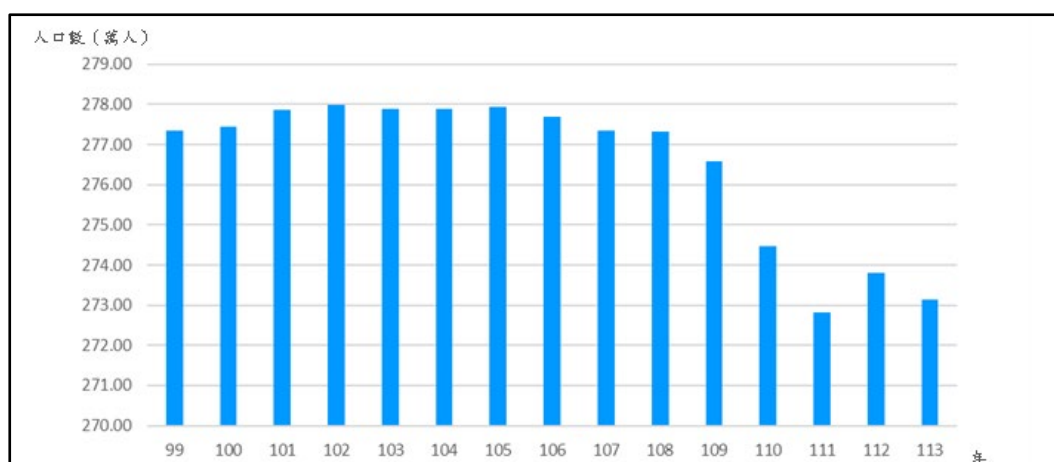


圖 3-1-2 高雄市歷年居住人口示意圖

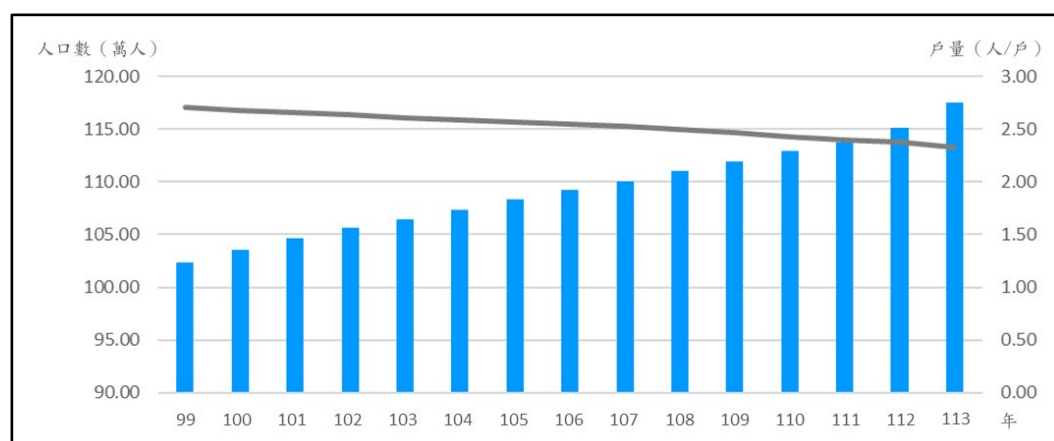


圖 3-1-3 高雄市歷年家戶數及戶量趨勢示意圖

五、交通運輸系統

現有之道路系統可分為高速公路、省道、縣道及市區幹道四部份，分述如下。

(一) 高速公路國道系統

1. 國道 1 號：中山高速公路以南北向貫穿高雄都會區中心，自路竹南界進入高雄都會區，經岡山、燕巢、橋頭、楠梓、仁武銜接原高雄市區，可便捷聯繫高雄港與高雄小港機場，為高雄市最主要之聯外運輸幹道。
2. 國道 3 號：第二高速公路後續計畫南部路段之主線起於臺南市白河區，往南經臺南市 10 區後進入本市田寮、旗山、等地區，於嶺口附近跨越高屏溪進入屏東縣，經里港等 11 個鄉鎮後，南端止於東港與林邊間之臺 17 線濱海公路，全線約長 125 公里。國道 3 號主線雖未通過原高雄市區，無法直接服務原高雄市區之城際旅次，但全線通車後仍可承擔南部地區主要的貨物運輸及觀光旅遊功能，間接提昇國道 1 號高雄段之服務品質。
3. 國道 10 號：本路段西自文自路口，沿大中路向東跨越臺 1 省道（民族一路）及國道 1 號（中山高速公路）後進入仁武區及大社區，續向東北方向連接第二高速公路主線燕巢系統交流道，再往東北向東跨越臺 21 線及楠梓仙溪後，續往東北止於旗山區之臺 3 線省道。路線全長約 32 公里，全線已於 88 年開放通車啟用。。

(二) 省道系統

穿越原高雄市主要計畫重要省道包括臺 1、臺 1 乙、臺 17、臺 21 及臺 25 等，其中臺 1 平行高速公路，以南北向貫穿都會區後，並向東延伸進入鳳山區及屏東市等地；臺 1 乙大致沿建國路、鳳山區中山路至後庄；臺 21 與臺 17 分居都會區東、西界；臺 25 則為臺 1 乙經鳳山、大寮、林園與臺 17 之聯絡道路。

臺 88 線快速公路，即「東西向快速公路—高雄潮州線」，西起高雄市鳳山區國道一號之五甲系統交流道，往東經大寮區跨高屏溪（萬大大橋）後進入臺灣屏東縣萬丹鄉，在竹田鄉與國道三號交會，東至竹田端接屏 85 鄉道，往北可轉臺 1 線屏鵝公路南下至恆春，全長約 22.38 公里。

(三) 縣道系統

穿越原高雄市之原縣道包括縣 181、183、183 甲及 183 乙等，縣 183、186 及 188 交會於國道 1 號楠梓交流道附近，縣 183 聯絡楠梓、仁武、鳥松、鳳山等地，為各工業區與鳳山商圈之串聯道路；縣 181 為臺 25 北端之延伸道路。

(四) 市區幹道系統

市區幹道主要聯繫計畫區南北與東西端及其外圍之高雄市各區進出原高雄市之交通運輸。由於計畫區內之工業區位於南、北兩端，而商業機能較強之區域則集中於中心區，且鳳山行政中心緊臨原高雄市主要計畫東側，因此市區幹道約呈南北向與東西向之棋盤式分佈。市區較重要幹道，南北向包括翠華路、中華路、博愛路、中山路、沿海路、民族路等，東西向包括九如路、建國路、中正路、五福路、三多路等。

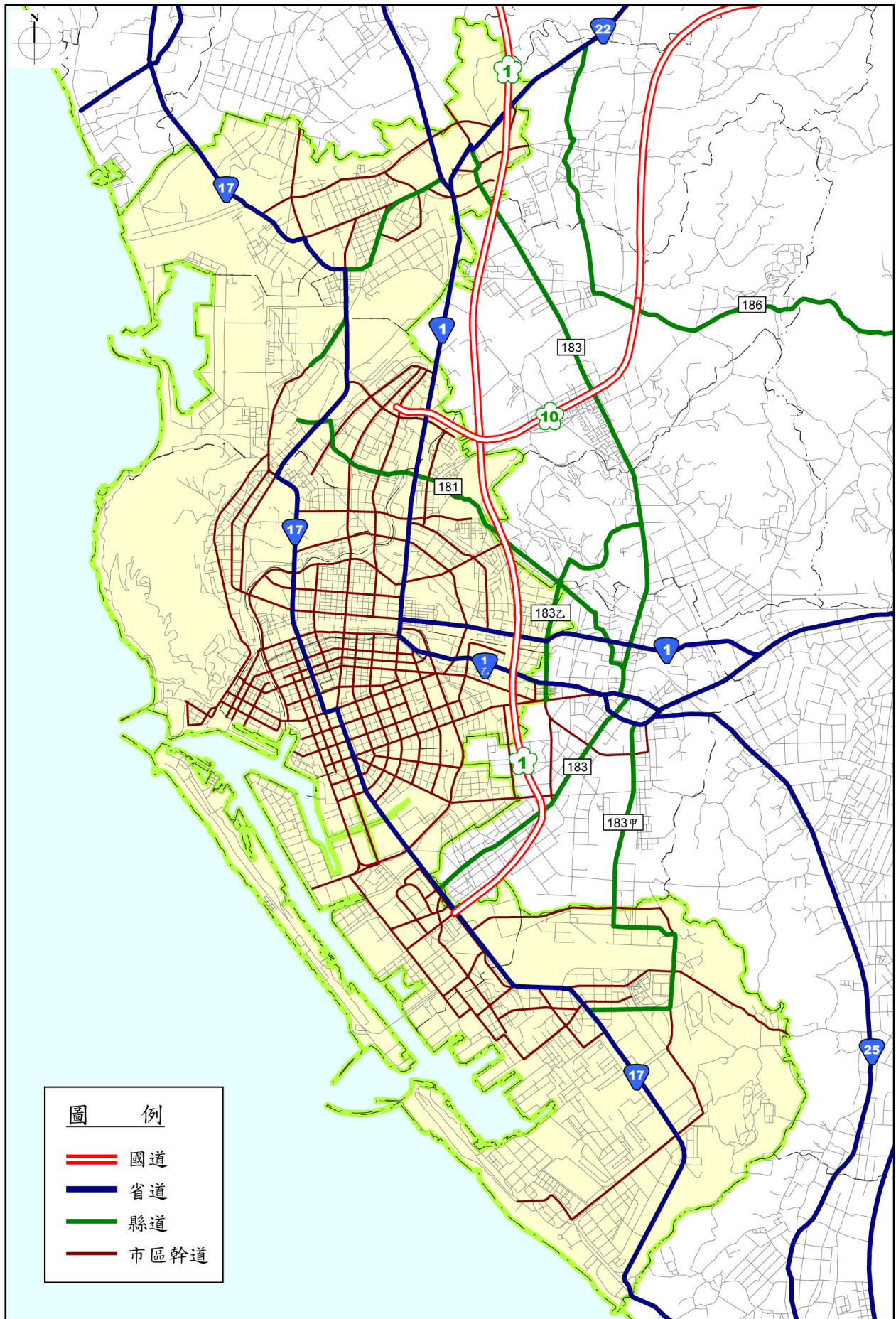


圖 3-1-4 道路系統現況圖

第二節 土地使用現況

計畫範圍位於高雄市三民區民族一路西側，臨近九如二路，現況為空置地，凱旋一路往東可至臺鐵民族站，民族路橋東側住宅區為一般住商混合使用，西側商業區則以商辦大樓居多，詳如圖3-2-1所示。



圖 3-2-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y10 站周邊土地使用現況示意圖

第三節 土地權屬概況

Y10站計畫範圍為三民區長明段23-1及部分27-2地號等2筆土地，變更面積為131平方公尺，土地權屬分別為高雄市政府工務局管理之市有土地與國營臺灣鐵路股份有限公司所有土地，詳如表3-3-1、圖3-3-1所示。

表 3-3-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y10 站計畫範圍土地權屬表

編號	土地標示				變更面積 (m ²)	土地權屬	權屬 占比 (%)	管理機關
	行政區	地段	地號	面積(m ²)				
1	三民區	長明段	23-1	31	31	高雄市	23.66	高雄市政府工務局
2	三民區	長明段	27-2 (部分)	107	100	國營臺灣 鐵路股份 有限公司	76.34	-
總計				138	131	-	100.00	-

註：實際面積仍以實際分割測量為準。

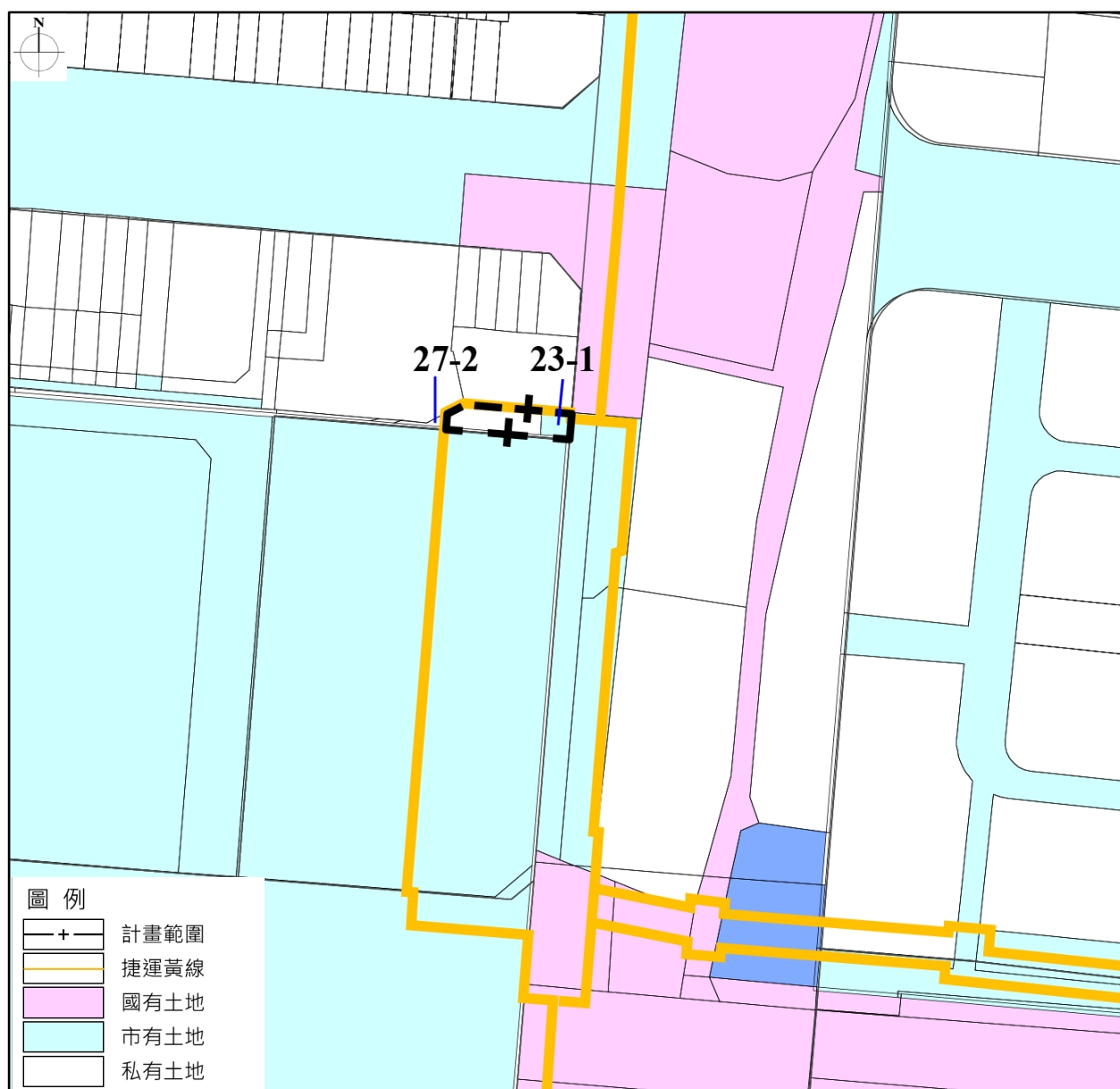


圖 3-3-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y10 站土地權屬示意圖

第四節 交通運輸現況及交通影響分析

本節將先針對道路系統、大眾運輸系統以及站點所在之現況道路車道配置、道路服務水準進行說明，進而再說明捷運黃線開發後之道路服務水準、捷運營運後道路配置以及改善建議等。

一、交通運輸現況

(一) 道路系統

捷運Y10車站位於民族火車站以西之民族一路，為三民區南北向之重要聯外道路，半徑500公尺範圍內有東西向聯外道路九如一路及建國二路。前述聯外道路皆為雙向道路，部份路段留有人行設施及停車格。

周邊地區之主要道路為位於幸福川北側之河北一路，劃有完善之河岸自行車道系統；周邊次要道路則包括山東街、熱河街及堯山街等。

(二) 自行車道系統

500公尺範圍內幸福川南北側沿岸路段（河北一路、河南一路），劃有完善之自行車道系統。

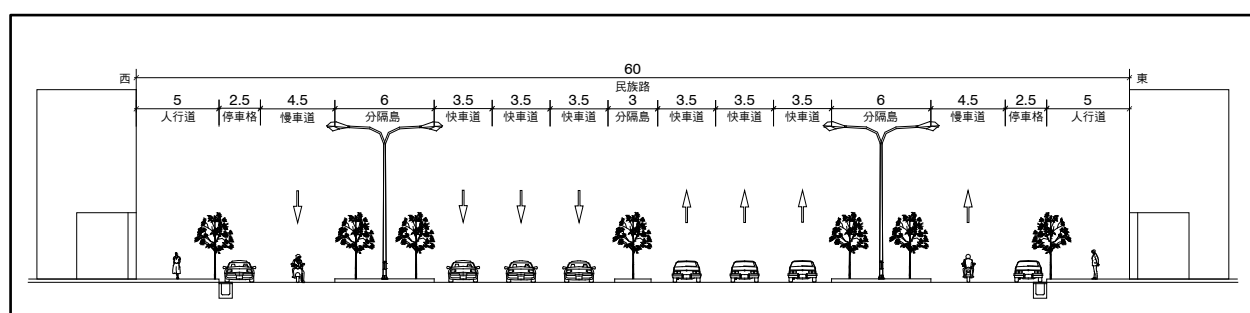
(三) 大眾運輸系統

鄰近Y10車站的公車站為位於民族一路上之民族社區（民族一路）站及九如一路之民族路橋站等。

二、現況道路配置及道路服務水準

Y10站位於三民區民族一路，本路段現況路寬為60公尺，中央分隔島寬3公尺，雙向各布設3快車道、1分隔島、1慢車道、1停車格與1人行道，快車道皆為3.5公尺，分隔島為6公尺，慢車道為4.5公尺，停車格為2.5公尺，人行道為5公尺，詳圖3-4-1所示。

依本計畫調查資料顯示，三民區民族一路北向服務水準為C級，南向服務水準為B級。



資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國111年。

圖 3-4-1 三民區 Y10 站之民族一路現況配置示意圖

三、交通影響分析

Y10站位於民族一路上，捷運黃線完工後民族一路斷面將無變動，完工後斷面與改善建議彙整詳表3-4-1所示。

Y10站營運後民族一路的北向服務水準將由C級提升為B級，南向則維持在B級，詳表3-4-2所示。

表 3-4-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線營運後 Y10 站周邊道路配置表

道路	路段起	路段迄	斷面	與現況差異	其他改善建議
民族一路	建工路	民生一路		無差異	人行道禁停機車、人行道鋪面需改善。

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國111年。

表 3-4-2 高雄都會區大眾捷運系統黃線營運後 Y10 站周邊道路績效影響表

道路名稱	起	迄	方向	現況				完工後			
				道路容量 (PCU)	交通量 (PCU/hr)	V/C	服務水準	道路容量 (PCU)	交通量 (PCU/hr)	V/C	服務水準
民族一路	建工路	民生一路	往北	4,800	3,219	0.67	C	4,800	2,986	0.62	B
			往南	4,800	2,866	0.60	B	4,800	2,736	0.57	B

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國111年。

第四章 高雄都會區大眾捷運系統黃線計畫概要

本章摘錄「高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」之有關捷運黃線發展願景與定位、行經路線、財務計畫及運量預估等，說明如下。

第一節 高雄都會區大眾捷運系統黃線發展願景與定位

一、發展願景

捷運黃線路線行經三民、新興、苓雅、前鎮、鳳山、鳥松等行政區，沿線所及屬高雄市發展核心，各站周邊都市空間型態及發展條件各異，Y1站至Y15站分別位於澄清湖風景區、文教區、都會商業圈、亞洲新灣區；Y16站至Y23站則跨越了鳳山副都心、藝術展演中心、在地生活圈等。

捷運黃線沿線所經地區多屬發展密度較高之高雄都會核心區，期待藉由捷運黃線之建設，完善強化高雄核心都會區大眾交通運輸機能，積極打造都市綠色路網。

依據高雄市國土計畫空間發展構想，以動力城市、地景保育、產業升級、永續海洋四大構想內涵，運用海港優勢、地景魅力與產業特性建構高雄市國際都市格局，捷運黃線位於動力城市區，並行經產業升級軸，透過對車站周邊各地區既有發展優勢之評估，進行發展重心與軸線之微調，彈性運用各種土地開發及規劃手段，提升車站周邊土地利用效率，配合舒適安全之步行空間規劃設計，建構以人行與自行車動線為發展主軸的綠色生活鄰里，創造靈活而多樣化的 Green-TOD 城市環境，逐步落實TOD理念。

二、計畫目標

- (一) 提供都會核心區間之便捷密集大眾運輸服務，提昇整體運輸系統綜效。
- (二) 串連沿線的周邊醫療、大專院校、觀光資源、文創產業等。
- (三) 凝聚灣區經貿發展及引導都會核心區都市更新。

三、功能定位

捷運黃線之服務功能定位為亞洲新灣區與高雄市東側核心區間往來之運輸骨幹，除可服務高雄市核心區東側路廊之主要公共運輸旅次，並可透過轉乘環狀輕軌、公車總站、高雄捷運、臺鐵等既有大眾運輸系統，達到擴充大眾運輸路網之效果，捷運黃線之功能定位說明如下：

- (一) 服務核心區主要廊帶通勤旅次，減輕道路負荷

捷運黃線行經主要道路包括三多路、中山路、民權路、民生路、民族路、建工路、本館路、澄清路、大埤路、神農路、鎮中路、五甲路、南京路，其中民族路、建工路、本館路、澄清路、大埤路等道路尖峰時段服務水準約在D~F級，交通運轉狀況不佳。為紓解尖峰時段壅塞車流、提升沿線民眾之生活品質，捷運黃線將以服務沿線民眾通勤旅次，希望藉此降低私人運具使用。

(二) 為軌道系統提供接駁服務

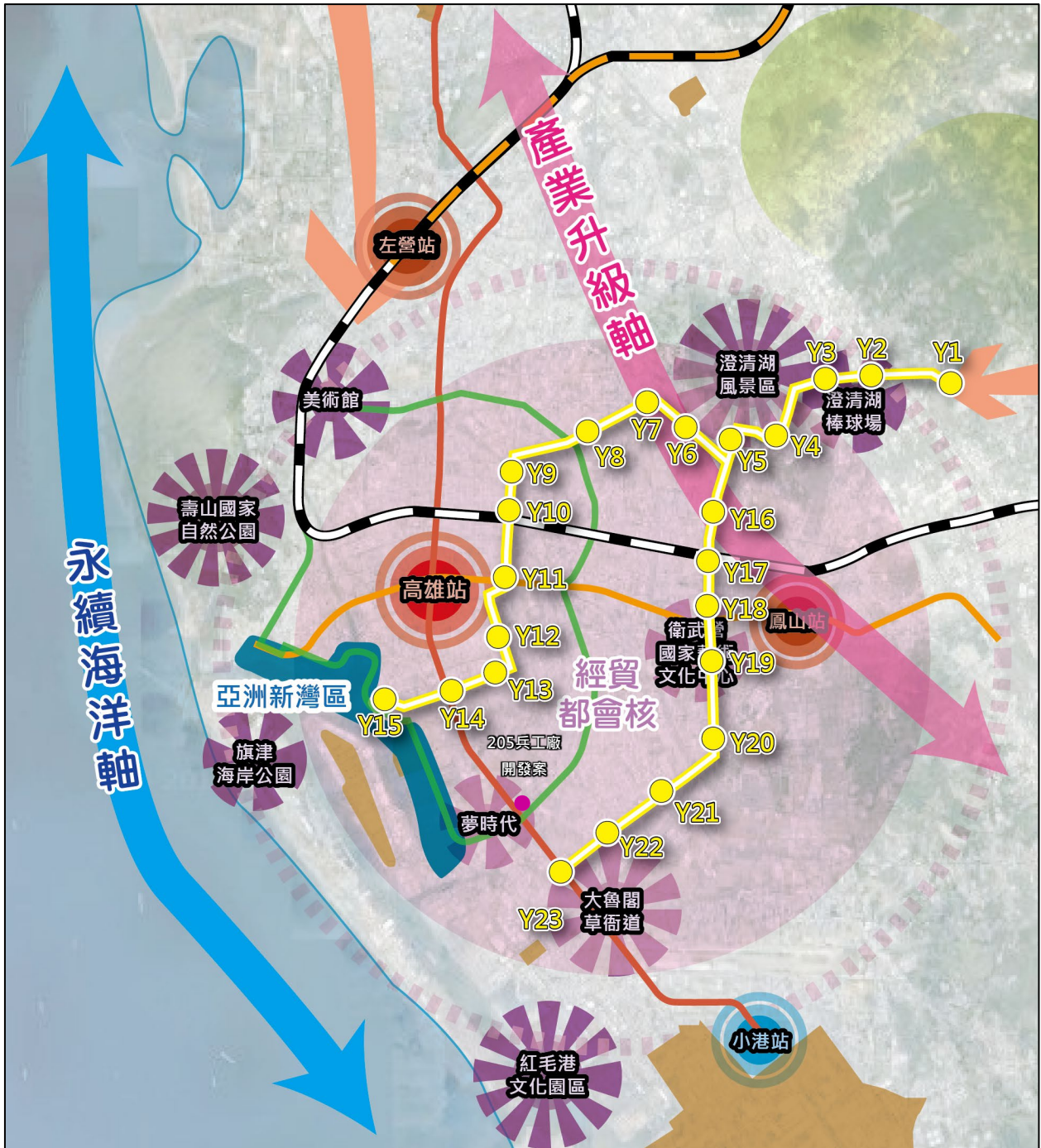
捷運黃線鄰近軌道系統主要有高鐵、臺鐵、高雄捷運紅、橘線及環狀輕軌，未來在捷運黃線實現後，將可與既有捷運紅橘線、環狀輕軌，構成高雄都會核心區之「雙軸雙環」路網，若再搭配臺鐵捷運化後新左營站至鳳山站間各車站，將可在此兩環範圍內，提供軌道運輸服務之便捷路網，將可大幅強化公共運輸服務，提升高雄市綠色運輸使用比率。

(三) 紓解核心區壅塞車流

捷運黃線所在地區因人口密度高，路線行經道路如建工路、本館路、五甲路以及三多路、澄清路等部分路段等道路，其道路寬度皆不及20公尺，車道配置以雙向2車道為主，加上路邊雙邊停車、尖峰時段私人運具旅次高，交通壅塞難以改善。依高雄市城鄉發展願景，核心區為高雄市最重要之人流、物流匯集核心，未來發展將指日可待。捷運系統之興建，將可發揮移轉部分私人運具，紓解沿線地區壅塞車流之功能。

(四) 便利核心區聯外運輸，促進地區發展

捷運黃線行經以及鄰近之都市計畫區為原高雄市都市計畫(凹子底地區細部計畫、灣子內地區細部計畫、三民地區細部計畫、前金、新興、苓雅地區細部計畫、前鎮及苓雅部分地區細部計畫、崗山仔地區細部計畫、臨海特定區細部計畫、高雄多功能經貿園區特定區計畫等)，以及澄清湖特定區計畫、鳳山都市計畫，未來將吸引大量就業人口，帶動周邊住宅區與商業區之發展。但核心區之聯外道路仍是影響該地區發展之關鍵因素，若能藉由捷運系統的興建，將可進一步改善核心區之聯外交通，提升土地開發效益，賡續地區發展。



資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國111年。

圖 4-1-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線發展願景示意圖

四、高雄都會區大眾捷運系統黃線之必要性

(一) 連結既有軌道系統提升高捷服務人口與效益

捷運黃線運營後將加密市區捷運密度，擴大高雄捷運之服務人口，且黃線行經三民、新興、苓雅、前鎮、鳳山、鳥松等行政區，人口高雄市總人口約41.8%，沿線500公尺範圍活動人口達48.3萬人，將可連接亞洲新灣區、都會核心區及澄清湖地區、三民區、鳳山區、鳥松區等地區。

(二) 串聯商務核心、醫院、學校等，提升就業、就醫、就學旅次

捷運黃線路線將串聯市區各大專院校，以優化尖峰通學服務，如：正修科技大學、高雄科技大學、高雄醫學大學、高雄高工、高雄商職、復華中學、鳳山高中、福誠高中、前鎮高中、立志高中等，可服務大學生約3.7萬旅次、高中職學生約1.7萬旅次。

捷運黃線路線也將彌補高雄市區醫院中心皆無捷運服務之不足，並因應高齡化社會醫療需求量之逐年增加，可服務長庚醫院及高雄醫院等，每日就醫旅次各約2萬人次。

(三) 捷運黃線鄰近之大眾運輸系統

捷運黃線鄰近軌道系統主要有高鐵、臺鐵、高雄捷運紅、橘線及環狀輕軌，未來在捷運黃線實現後，將可與既有捷運紅橘線、環狀輕軌，構成高雄都會核心區之「雙軸雙環」路網，若再搭配臺鐵捷運化後新左營站至鳳山站間各車站，將可在此兩環範圍內，提供軌道運輸服務轉乘點達19處之便捷路網，將可大幅強化公共運輸服務，提升高雄市綠色運輸使用比率。

(四) 捷運黃線營運後運量及整體軌道運量

捷運黃線營運後之運量預計於140年達18.6萬人/日，整體軌道(含臺灣鐵路、捷運紅線、捷運橘線、捷運黃線、環狀輕軌)旅次量將可提升至58.0萬人/日；且營運後構成「雙軸雙環」路網，可提升捷運紅、橘線運量17.6%~24.9%。

五、車站周邊地區都市機能定位

捷運黃線透過各車站本身功能定位及周邊都市空間機能，就車站間生活圈域之相互依存關係剖析。以車站為區域發展節點，在可接受的步行距離內提供民眾多元型態的居住、工作、教育、消費、休閒、交通轉運選擇，並強化地區既有文化與空間發展脈絡，使車站周邊成為周邊居民與工作者的多元活動中樞及在地生活文化展示舞臺。

不同特性的地區節點則透過完善的綠色通行系統加以串聯，進而減少私人運具，維持生活環境品質，促進都市永續發展。

(一) Y1、Y2 區域產業發展基地

Y1站北側現況為住宅區，南側為都市計畫農業區，部分作為工業倉儲使用，主要分布於水管路、美山路、學堂路與北平路等沿線兩側；Y2站周邊土地為都市計畫農業區，商業使用、製造業主要分布於神農路以北；而部份旱田、水田以及

果園主要分布於神農路以南、水管路以東。未來透過捷運系統及良善的交通動線規劃，提升區域可及性並劃設產業園區，成為適合工商發展的產業基地。

(二) Y3~Y5 湖畔樂活養生中心

Y3站鄰近澄清湖及澄清湖棒球場，提供市民休閒遊憩及運動之處；Y4站鄰近高雄長庚醫院，提供完善醫療服務；Y5站鄰近正修科技大學、高雄圓山飯店及澄清湖，具豐富觀光遊憩資源。配合捷運站位，完善綠色運輸系統，提升遊憩服務水準，打造優質友善的生活環境。

(三) Y6~Y13、Y16 都會商貿生活核心

Y6為新興發展之區域，周圍土地以住宅為主，具發展潛力；Y7、Y8、Y9站鄰近高雄醫學大學、高雄高工、國立高雄科技大學、正興國小，立志高中、育英醫專等學校，多為住商混合模式，同Y10站無明顯商業發展，為舒適寧靜住宅社區為主，未來將設有臺鐵民族站；Y11站鄰近高雄文化中心、市民藝術大道，提供完善休閒活動場域；Y12及Y13站鄰近高雄市政府四維行政中心、各銀行分行；Y16站鄰近陽明國中、國立鳳山高級中學、青年國中、中山國小文教區，周邊生活機能完善。未來透過捷運出入口設置，友善人行動線及開放空間，合理配置自行車道。Y8站亦有與環狀輕軌C28站外轉乘之規劃，以增加站區與周邊重要生活節點及商貿中心之串連，給予各學區安全可及的通學環境，強化生活機能與在地連結，帶動周邊地區商業發展，打造宜居、友善、便捷的都會生活。

(四) Y14、Y15 海洋流行文化中心

Y14站鄰近百貨據點，商業活動密集，未來將與捷運紅線R8站規劃站內轉乘通道；Y15站鄰近高雄展覽館、高雄港埠旅運中心、高雄市立圖書館總館，並可與輕軌C9站採站外轉乘連結。未來以捷運黃線、環狀輕軌及綠色網絡的建立，將各個文化節點及商業活動進行串連，配合亞洲新灣區之產業轉型，擴展高雄國際能見度，吸引國內外投資進駐，打造一流的高雄國際觀光門戶。

(五) Y17~Y19 藝文展演生活核心

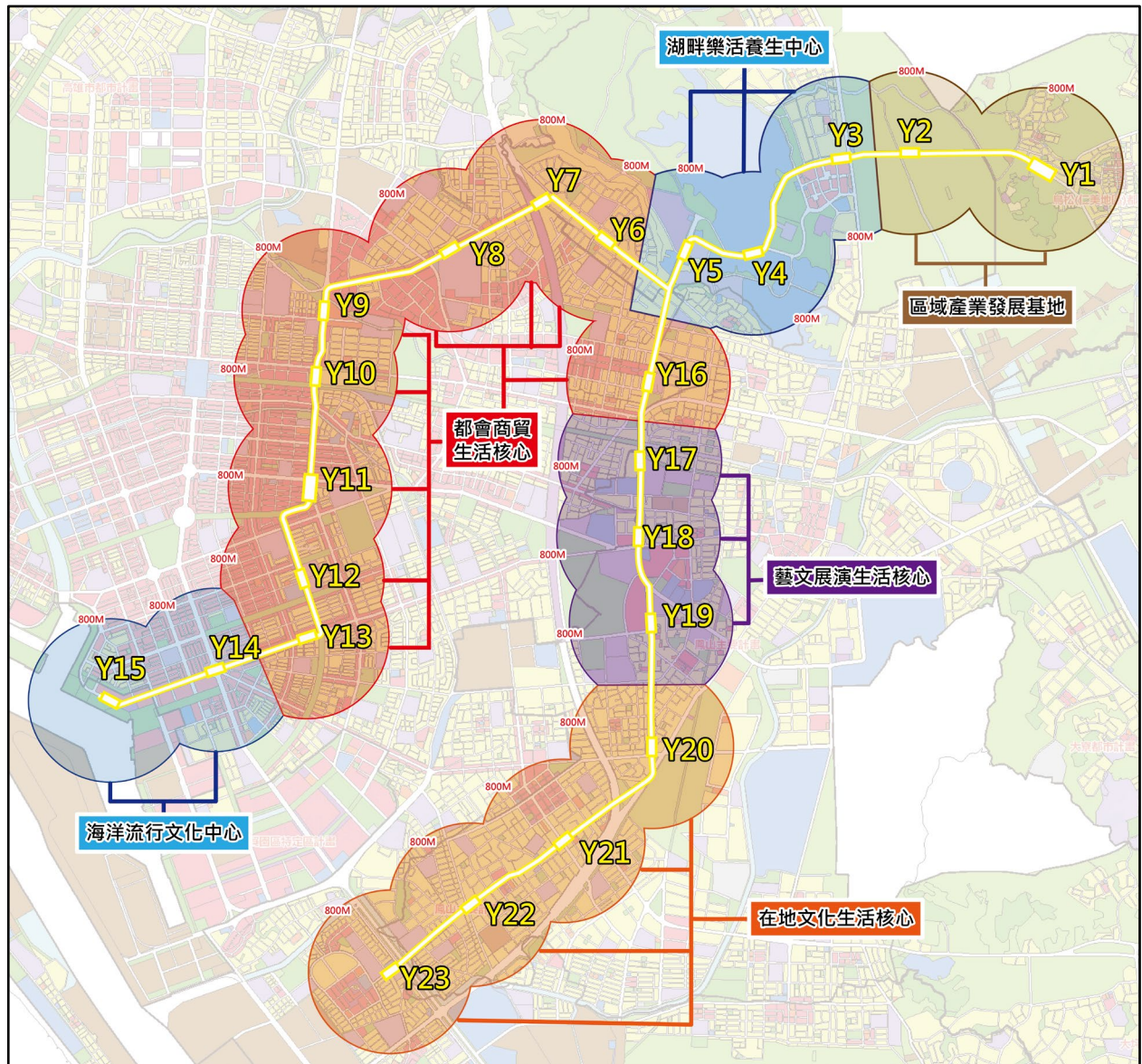
Y17站鄰近鳳山行政中心、臺鐵正義車站、青年國中、鳳山國中、中山國小及多處公園綠地，生活機能完善；Y18站及Y19站鄰近國軍高雄總醫院、衛武營國家藝術文化中心，附近有鳳新國中、鳳甲國中、鳳西國中、鳳山高等，配合新設立的衛武營文化中心，未來高雄捷運黃線將成為各學區，及體驗藝術展演空間的重要交通模式，與環狀輕軌、臺鐵正義車站相互建構便捷的綠色通行網絡，活絡地方發展，實踐TOD緊密城市發展導向的核心精神。

(六) Y20~Y23 在地文化生活核心

Y20站周圍土地利用多以住宅大樓與透天厝之住宅使用為主，沿街商業為輔，為舒適寧靜之住宅區；Y21站靠近五甲系統交流道，與Y22站同屬五甲生活圈範圍內，多為住商混合使用，其中Y22站周邊有數間學校與宮廟；Y23範圍內有六間學校，與捷運紅線相連接，周邊住宅多為老舊建築或鐵皮加蓋建築。經由捷運黃線系統之建置，增加地方發展動能，並結合信仰、活動、交通及在地美食，促使各車站成為地區重要生活中心，引導周邊發展及都市再生，發揚在地文化。

六、計畫效益

高雄都會區大眾捷運系統黃線完工後，將可提供都會核心區便捷與密集之大眾運輸服務、提昇區與區之間的整體運輸綜效。另外捷運黃線沿線串聯了眾多節點包括醫療資源（高雄長庚醫院、國軍高雄總醫院）、大專院校（正修科技大學、高雄醫學大學、國立高雄科技大學）、觀光資源（澄清湖及澄清湖棒球場、高雄圓山飯店、環狀輕軌、高雄展覽館、高雄港埠旅運中心）與文創產業（高雄文化中心、市民藝術大道、高雄市立圖書館總館、衛武營國家藝術文化中心）等，透過黃線的完工將得以凝聚亞洲新灣區經貿發展並引導都會核心區之都市更新。



資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國111年。

圖 4-1-2 高雄都會區大眾捷運系統黃線車站周邊地區機能定位示意圖

第二節 高雄都會區大眾捷運系統黃線行經路線

一、路線規劃原則

(一) 地區發展潛力

在路線與車站選取時，須考量該地區發展潛力，通常以人口居住密度較高，工商業較發達之地區為主，在進行路線選線時須蒐集都市計畫、土地使用計畫及相關重大開發建設計畫等納入整體考量。

捷運路線規劃時通常以車站為中心之500公尺半徑範圍視為捷運車站之直接步行範圍。在市中心人口密集地區，捷運旅客以步行為主，車站間距一般在800至1000公尺，以符合大多數旅客之需要，此亦不致於使相鄰車站間步行服務範圍重疊太多，至於郊區之車站間距則多為1,000至2,000公尺，以維持捷運較佳之營運速率與舒適性。

(二) 道路交通與寬度條件

捷運路線採用高架或地下之建造方式，須考量地區發展特性及環境條件等，無論採用高架或地下方式興建均需相當之路權寬度，因此一般以寬度在25公尺以上且較為連貫之道路較適合佈設捷運，可減少因道路寬度不足須徵收拆遷民宅或路線穿越建物下方之可能及減低民怨產生。

(三) 工程可行性與營運可行性

捷運路線方案時，各路線方案均無法避免在某些區域與重大交通建設、地下重大管線、既有建物衝突或地形限制等問題，因此須蒐集相關資料據以研析其工程可行性，以期在研擬捷運路線方案之過程中，將工程衝突降至最低，適度降低工程造價，增加路線方案的經濟與財務效益，進而獲得中央政府之支持興建。此外，為應捷運路線列車營運調度與維修保養之需要，至少需要一座全功能機廠。

(四) 與捷運路網間銜接轉乘的便利性

在進行捷運路線選線評估前，應將既有計畫興建之捷運路線納入考量，由於捷運路線間甚或與其他軌道運輸系統間具有競合關係，捷運路線間平行距離不宜過短，以避免路線間之平行競爭。因此，如增加之捷運路線可與既有的捷運路線透過良好的銜接轉乘，佈設成一完整之路網，可創造較原來單獨路線營運時更高之運量結果，以發揮最佳之運輸效益。

(五) 運輸效益與環境衝擊

評估運輸效益，除分析預測在車站500公尺半徑範圍內之服務可及性，即服務之居住及就業人口外，對於公車營運成本節省、公車肇事成本之節省與公車、私人旅次移轉至捷運等使道路交通流暢，行車速率提高，以及整體旅行時間節省等均為運輸效益評估之項目內容。捷運路線之規劃，是否對環境產生衝擊也是在規劃時必先考量的，所謂對環境之影響包括路線施工期間及完工之後可能帶來對自然生態及景觀的噪音、振動、交通衝擊等之影響。

(六) 地方民意建議

近年來捷運路線陸續完工通車之後，捷運沿線之民眾充份享受捷運所帶來之舒適與便捷，因此居住在尚無捷運服務地區之民眾，往往會提出捷運延伸服務或新闢捷運路線之建議。基於在地民眾對地區之深入瞭解其所提出的建議構想，可促使規劃結果更加完善，並視工作進度適時與相關單位溝通協調、舉辦地方說明會等，據以廣採民意，以為路線檢討調整之參考依據。

在走廊研究(綜合規劃)期間，亦必須依法辦理公聽會，再次蒐集地區民眾、專家學者與地方意見領袖等之意見，期能進行充分之溝通，使該規劃案獲得地方與政府間取得共識。

(七) 路權劃設原則

依據「大眾捷運法」、「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」及「大眾捷運系統兩側之禁建限建辦法」路權劃設原則辦理。

(八) 捷運黃線路線之佈設，依據下列原則考量：

1. 工程考量原則

- (1) 路線平面線形符合營運需求。
- (2) 路線縱坡線形符合營運需求。
- (3) 跨越路線之淨空需求。

2. 設施用地取得原則

- (1) 優先使用公共設施用地或公有土地。
- (2) 使用公營事業機構之土地。
- (3) 使用空地或較低矮窳陋建物之私有地。
- (4) 以土地開發方式辦理以減少用地徵收及建物拆遷。

3. 其他

- (1) 減輕對地面交通之衝擊。
- (2) 降低工程困難性。
- (3) 降低工程經費。
- (4) 參酌地方民意建議。

二、捷運黃線行經路線

捷運黃線行經路線為一倒Y字形，可分為建工民族路段及澄清五甲路段，路線行經高雄市鳥松、三民、鳳山、苓雅、新興及前鎮區等6個行政區域。

建工民族路段起於國道7號規劃路廊東側之神農路（機廠），路線往西沿神農路穿越國道7號，再沿大埤路（長庚醫院、棒球場）至澄清路後南轉至本館路，續往西至建工路（高雄科技大學）再南轉往民族路、民生路及民權路四維行政中心，再西轉三多路至亞洲新灣區，路線總長約14.647公里，共設置15個車站及一座主維修機廠，其中，路線於Y8站、Y10站、Y11站、Y14站及Y15站分別與環狀輕軌C28站、臺鐵民族站、捷運橘線O6站、捷運紅線R8站及環狀輕軌C9站轉乘。

澄清五甲路段起於神農路，於神農路、大埤路及澄清路部份路段與建工民族線共線共站，本路線至澄清路/本館路路口後，續沿澄清路（鳳山行政中心）南下再銜接國泰路（市議會、衛武營國家藝術文化中心）、南京路後西轉五甲路，再往南至鎮中路（前鎮區公所），路線總長約13.19公里，共設置13個車站，其中建工民族線共線長度約4.926公里，5個車站共站，路線於Y17站、Y18站及Y23站分別與臺鐵正義站、捷運橘線O10站及捷運紅線R5站轉乘，路線圖詳如圖4-2-1所示。



資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國111年。

圖 4-2-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線綜合規劃路線圖

捷運黃線路線經過烏松（仁美地區）都市計畫、澄清湖特定區計畫、鳳山主要計畫、原高雄市都市計畫共4處都市計畫區，詳如表4-2-1及圖4-2-2所示。

表 4-2-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線行經都市計畫區綜整表

都市計畫區	場站編號
烏松（仁美地區）都市計畫	Y1
澄清湖特定區計畫	Y2、Y3、Y4、Y5、Y6、Y7
原高雄市主要計畫	Y7、Y8、Y9、Y10、Y11、Y12、Y13、Y14、Y15、Y16、Y18、Y23
鳳山都市計畫	Y17、Y18、Y19、Y20、Y21、Y22

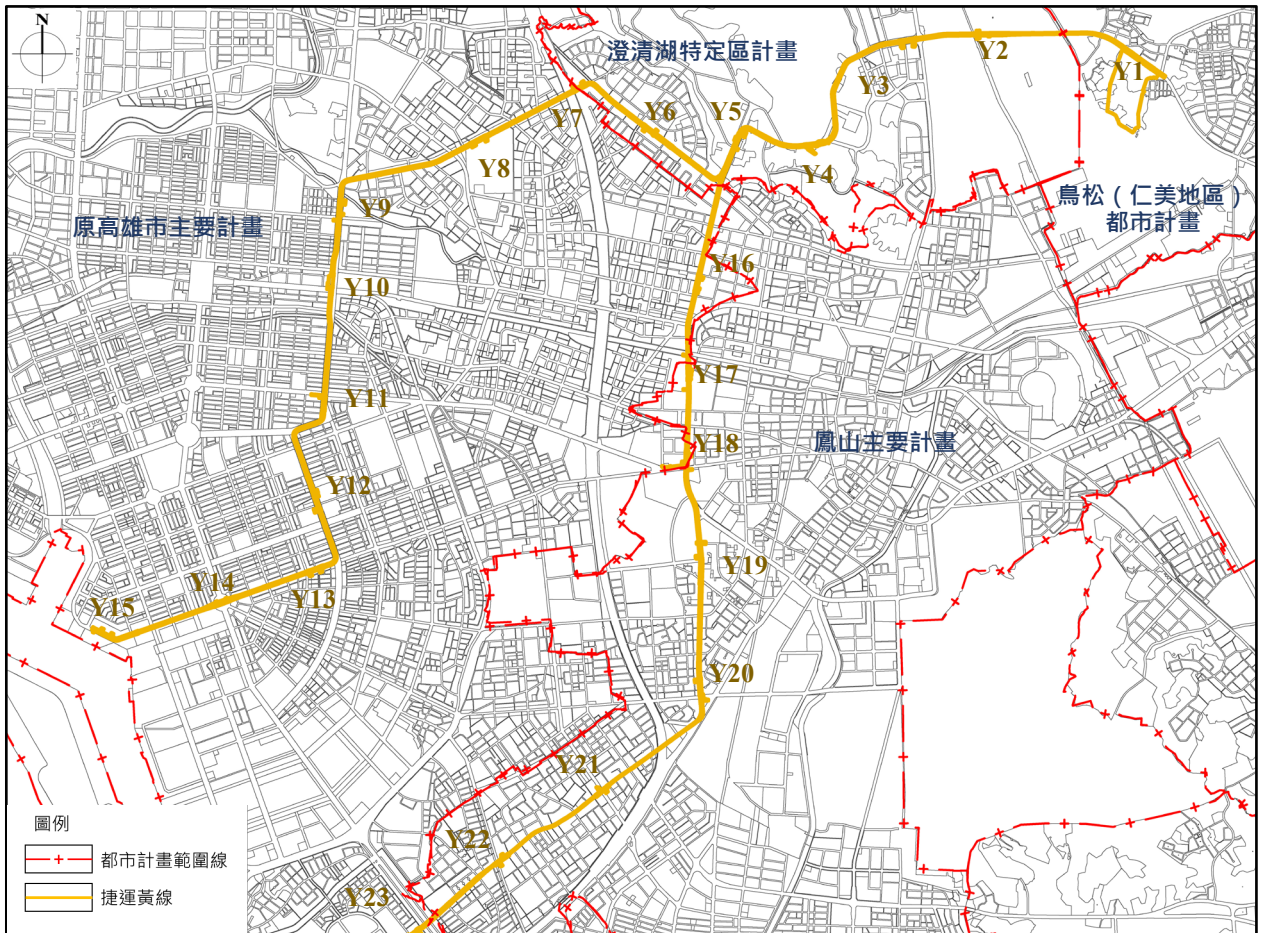


圖 4-2-2 高雄都會區大眾捷運系統黃線行經路線涉及都市計畫區示意圖

三、捷運黃線車站規劃區位遴選原則

(一) 旅次量

為提高旅次量需提供良好的車站可行性，在車站的服務範圍內，除提供步行的旅運外，亦提供各種轉乘服務的設施，包括公車、汽車、機車與自行車，使旅客可以快速而便利的進出車站。除了轉乘設施外，基地的選擇也是提高旅次量的重要因素，車站應位於重要路口或特定的人群聚集地點。

(二) 車站間距

為方便旅客的搭乘，在考量系統營運的速度、車站的服務範圍及合理的步行距離，車站的間距在市中心通常控制在800~1000公尺之間，而在郊區則可稍微拉大車站間距，維持在1000~2000公尺間，但仍需綜合考量路線的地形、地貌、開發狀況、土地使用、交通狀況等條件而定。

(三) 建造型式

高架及地下的建造型式，對車站及相關出入口位置的選定有很大的影響，高架車站對環境的影響較大，不僅需避免對地面的交通產生衝擊，並需考量車站及路線周邊禁限建規定影響民眾的權益，宜選擇較空曠的環境設置。而地下車站雖對週邊環境影響較小，但卻需考量出入口與通風井的用地問題。

(四) 用地取得

為取得車站及出入口所需使用的土地，為降低民眾的抗爭，進而提高開發的效率，在可利用的土地中，其取得的順序如下；另公有土地採取協議使用或撥用，私有土地則儘可能以土地開發方式辦理。

1. 空地（公有為主）
2. 公共設施用地（含國有土地）
3. 公、民營事業用地（如中油、中華郵政、臺鐵、中華電信…）
4. 低度使用之土地（低矮老舊房舍）
5. 中度或高度使用之土地（無其他選擇時）。

(五) 軌道定線

為了防止旅客在上下車時發生意外，同時便於殘障人士使用輪椅或輔助器具進出列車，在考量車輛的動靜態包絡線後，需控制月台邊緣與列車車門間的間距在7.5~10公分，因此車站宜設置在軌道的直線段，若在曲線段最大水平曲線半徑需大於1000公尺。而為防止列車靠站後產生滑動，月台區軌道最大允許縱坡為0.3%，也因此車站位置會受限於軌道定線的規定。

(六) 重大管線之配合

在車站位置選定時，應避免與重要的公共設施管線衝突，尤其是採重力式佈設的地下幹管，包括雨、污水幹管、衛生下水道、渠道等。因為其管線高程不易配合任意更動，所以車站宜優先改慮避開，而其他地下、地上的重大管線與設施也需事先調查，若有衝突需事先協調遷移的可能性。

(七) 環境因素

若遇有特殊自然環境之敏感區域，或是歷史古蹟受文化資產保存法保護之區域，均應避免因設站或施工而破壞該區域。

(八) 都市發展

配合都市發展現況（如人口密集）或是都市計畫規劃，在未來具有發展潛力之區域，均應考量設站之可行性以促進地區之發展。

(九) 其他因素

如民意反應、政策考量、配合重大建設、地主參與等非技術之因素，在選擇車站位置時均應予以重視並加以考量。

四、捷運黃線車站之規劃設站必要性

(一) Y1 站

黃線機廠主要使用烏松鄉第三公墓用地，藉由公墓遷葬與捷運設置Y1車站，帶動仁美地區都市發展。

(二) Y2 站

規劃中的國道7號於神農路/水管路附近設置1處交流道，交流道與捷運站的結合，預期能成為交通核心並帶動本區的發展，成為連結仁美地區與烏松區之間的橋梁。

(三) Y3 站

Y3車站位於大埤路/公園路口，車站鄰近遊樂商業中心區，可同時服務烏松區居民、澄清湖棒球場觀眾及澄清湖遊客，並結合棒球場周邊開發成為烏松區發展契機。

(四) Y4 站

Y4車站設於高雄長庚醫院前大埤路段，緊臨長庚醫院地面停車場，因應高齡社會醫療需求量逐年增加，Y4站可提供長庚醫院更便利大眾運輸服務，約可提供長庚每日就醫2萬人次。

另車站出入口則考量民眾與醫療人員通勤的便利性，規劃一處出入口與現有停車場共構設計，並以地下連通方式直接導引就醫民眾至院區內；另一處出入口則規劃於大埤路南側之醫療專用區內，以利進出兒童醫療大樓。

(五) Y5 站

Y5站規劃於正修科大前之澄清路段，位處於高雄重要觀光休憩景點澄清湖風景區正門前，可提供更便利大眾運輸服務及交通運具選擇。除可提升鄰近正修科技大學之近二萬名學生的通勤品質，亦可服務周邊鄰近之文德里、本揚里、大華里民眾與鄰近環保局、圓山飯店之旅客，促進周邊地區發展。

因道路兩側人行設施寬度充裕，一處車站出入口規劃於正修科技大學立體停車場前之廣場用地，以服務學生與教職員通勤與前往澄清湖的旅客，另規劃西側出入口於臨山坡地的帶狀綠地，以利地方鄰里民眾搭乘。

(六) Y6 站

Y6站規劃於本館路上與和盛街路口，距Y05站約1,139公尺，以符合捷運系統適當站距。該區域為新興發展之區域，周邊地區多以住宅為主，可服務大華里居民通勤。另車站出入口則規劃於兩側尚未開發且完整的住宅區私有土地，採共構開發方式辦理。

(七) Y7 站

Y7站規劃於高速公路北側、本館路間的球場路段，該區域亦為新興發展之區域，周邊地區多以住宅為主，可服務大華里、本館里、本原里等地居民通勤。

由於周邊地區公有土地分布較少，且站區地面街道南側多已發展，且多為五層新建住宅，而北側則多為1-3層樓老舊住宅，故車站出入口規劃於北側低度發展之私有住宅區土地設置。

(八) Y8 站

Y8站規劃於高雄高工前之建功路段，鄰近高雄高工與高雄科大建功校區，周邊街道商業活動亦發展熱絡。本站可服務高雄高工3000多名學生與高雄科大建功校區12,000多名學生之通勤需求。亦可紓解周邊地區因人口稠密所帶來之交通壅塞與停車問題，提升鄰里居民的交通品質。

有關車站出入口則規劃於高雄高工與高雄科大建功校區內，學校用地之用地取得可行性較高，並與高雄科大建功校區的用地採共構開發方式辦理。

(九) Y9 站

Y9站規劃於十全滯洪池公園前民族路段，鄰近高雄醫學大學附設醫院與高雄果菜批發市場。因應高齡社會醫療需求量逐年增加，Y9站可提供高雄醫學大學附設醫院更便利大眾運輸服務，約可提供每日就醫約2萬人次。此外亦可服務鄰近各里的民眾通勤。

有關車站出入口為避免使用私有土地並確保用地取得之可行性，規劃一處出入口於十全滯洪池公園臨民族路側之批發市場用地；另一處出入口則規劃於愛國國小轉角之學校用地。

(十) Y10 站

Y10站規劃於臺鐵廊道北側之民族路段，本站可轉乘臺鐵民族車站，整合捷運與鐵路路網間之旅運需求，以提供更完善的交通服務予民眾，而本站亦位於高雄市區中心區段，捷運建設更能提升有關行政、商業發展。另車站出入口為確保用地取得無虞，規劃於車站西側之商業區、公園用地設置。

(十一) Y11 站

Y11站規劃於鼎新公園北側之民族路段，本站可轉乘高雄捷運橘線O6車站(信義國小站)，亦可提供高雄捷運各路線間的旅客轉乘，且Y11站亦位於高雄市區商業中心區段，有助於服務商務通勤的民眾使用。

考量與橘線轉運之必要性，車站出入口規劃於民族二路與光華一路的人行道，避免使用私有土地。

(十二) Y12 站

Y12站規劃於四維國小旁之民族路段，鄰高雄市政府四維行政中心、苓雅區公所、財政部國稅局苓雅稽徵所、復華中學，可服務復華中學1,800多名學生與公務機關人員通勤需求，亦有助於民眾洽公的便利性。此外周邊不乏大型商務設施，有助於推動高雄拓展國際商務交流中心。

為避免車站使用私人用地，降低用地取得之風險，車站一處出入口規劃設置於市政府四維行政中心前之機關用地；另一處出入口則設於民權輕鋼架停車場之停車場用地。

(十三) Y13 站

Y13站規劃於三多路上與復興三路路口，周邊地區為密集之住商混和都市型態，屬沿街型商業區，舊三多市場亦位於附近，Y13站有助於滿足周邊地區民眾之通勤需求，促進地方發展。受限於本站周邊地區公有土地較少，出入口規劃設置於南側商業區私有土地。

(十四) Y14 站

Y14車站規劃於中山二路與三多路路口，與高雄捷運紅線R8車站(三多商圈站)交會為轉乘車站，以強化高雄捷運路網流通運輸，且Y14站亦位於高雄市區商業中心，周邊大型百貨公司林立，商業交流與消費活動十分熱絡。捷運黃線之經過更有助於促進地方之商業發展、吸引觀光人潮，並有效改善現有道路交通壅塞的現象。R8車站現有的車站設施已預留Y14車站部份結構於軌道下方，Y14將與R8車站共用出入口。

(十五) Y15 站

Y15站規劃於三多五路南側特貿區，為高雄黃線之端點站，本站亦可與高雄輕軌旅運中心站轉乘，此外地處於亞洲新灣區的新興中心商業區，周邊觀光資源豐富，重大建設與招商項目亦不斷推出，黃線的進駐提供未來亞洲新灣區發展的基石。

(十六) Y16 站

Y16車站規劃於覺民路、褒揚東街間的澄清路段，距Y15站的站距約1.3公里，符合捷運系統適當站距。本站周圍為新興發展之區域，周圍土地以住商混合社區型態為主，近期周邊商業發展有朝向中高級餐飲事業的趨勢，捷運車站的設置有助於該區域新商業聚落發展成形，並服務周邊廣大里民。車站出入口規劃於部分寶業滯洪池之學校用地，確保土地取得之可行性。

(十七) Y17 站

Y17站規劃於鄰臺鐵廊道南側之澄清路段，本站可轉乘臺鐵正義車站，整合服務各路網間的旅運需求以提供更完善的交通服務。本站東側為鳳山高中，西南側鄰近高雄市政府鳳山行政中心。車站的可同時服務鳳山高中2000多名學生與鳳山行政中心機關及洽公人員的使用。

車站規劃三處出入口，北側於臺鐵地下化後之路廊南側設置出入口，提供臺鐵與捷運旅客之轉乘；西側使用鳳山高中西北角臨路的校園用地，提供鳳山高中學生通學之用；南側於鳳山行政中心停車場設置第三處出入口；此用地為公有機關用地與公有住宅區用地，可降低土地取得之難度。

(十八) Y18 站

Y18站規劃於三多一路北側的澄清路段，本站可轉乘高雄捷運橘線O10車站(衛武營站)，可完善整合高雄捷運各路線間的旅運流通。此外本站周邊設施繁多，其中鄰近車站的衛武營都會公園為高雄市區少有的大型綠地公園，設置於旁的衛武營國家藝術文化中心亦是高雄重要的新興文化建設。醫療類設施有國軍高雄醫院，每日有近2000人次的門診服務。文教事業有市立中正高中，學生人數約有1000多名學生，可預見本站通勤旅運的潛在需求。而在高雄鳳山中城建設計畫的推動下，鄰近的國泰重劃區亦將成為未來高雄新興發展的區段，藉由捷運新線的加入，可預期未來發展潛力。

Y18站規劃5處出入口，第一處使用現有建軍公車站東側部分公有商業區用地設置出入口，土地取得具備可行性。第二處使用車站東側公私有住宅區土地，採共構開發方式辦理。第三處將以地下連通道連接至國泰重劃區前的用地。第四處同樣將以地下連通道連接至衛武營國家藝術文化中心前的用地。第五處將沿現有建軍公車站南側的廣場用地連通至O10車站的5號出口，並重新規劃新建該出入口。

(十九) Y19 站

Y19站規劃於國興街、輜汽路間的南京路段，該區域亦為新興發展之區域，周圍土地以住宅為主。站址鄰近高雄市議會等機關設施，亦鄰近衛武營都會公園，除了服務公務機關人員與鄰近鳳新高中學生通勤，也服務市民生活通勤與旅運。

車站規劃兩處出入口，一處位於忠孝國中體育館南側鄰路的公有學校用地，可避免影響校園主要設施，亦確保用地取得可行性。另一處出入口則使用車站東側衛武營公有特定休閒商業專用區用地，採共構開發方式辦理。

(二十) Y20 站

Y20站規劃於瑞隆東路與南京路交叉路口北側南京路段，距Y19站的站距約1.2公里，符合捷運系統適當站距。該區域周圍土地以住宅為主，鄰近七老爺地區預計將重劃為五甲產業園區，未來可服務該產業園區，有助於服務里民通勤服務。

車站規劃兩處出入口，因該路段欠缺公有土地，故一處出入口設於車站西北側現為民宅的民用住宅區用地。另一處出入口則設於南側公有瑞隆三角公園用地，以確保用地取得可行性，同時預留未來銜接五甲產業園區之可行性。

(二十一) Y21 站

Y21站規劃於鳳南路與五甲一路交叉路口，距Y20站的站距約1.4公里，符合捷運系統適當站距。該區域周圍土地以住商混合的民宅為主，車站可服務周邊廣大里民。

車站規劃兩處出入口，因該路段欠缺公有土地，故一處出入口設於鳳南路與五甲一路路口西側的民用住宅區用地，另一處出入口則設於同路口東側現為汽車展售中心的住宅區用地，目前均為2層建物，屬低度開發狀況，擬採共構開發方式辦理。

(二十二) Y22 站

Y22站設於自強一/二路與五甲一路交叉路口，距Y21站的站距約1.1公里，符合捷運系統適當站距。該區域周圍土地以住商混合的民宅為主，此外地區性的信仰廟宇五甲龍成宮與五甲協善心德堂皆鄰近本站，可服務周邊廣大里民。

車站規劃兩處出入口，因該路段欠缺公有土地，故一處出入口設於北側與龍成宮間的民用住宅區用地，現況為二、三層的平房，並採共構開發方式辦理。另一處出入口則設於自強一/二路與五甲一路路口東側現況為鐵皮攤販的住宅區用地。

(二十三) Y23 站

Y23站規劃於高雄市勞工局前鎮中路段，為高雄黃線之端點站。距Y22站的站距約1公里，符合捷運系統適當站距。本站與高雄捷運紅線R5車站(前鎮高中)交會為轉乘車站，完善高雄捷運路網流通運輸。本站鄰近高雄市勞工局，亦鄰近前鎮高中可服務1600名學生的通勤就學，周邊亦為密集的住宅區人口，服務當地民眾通勤旅運。

車站規劃兩處出入口，皆使用公有土地避免徵用私地以增加用地取得之可行性。一處出入口設於R8車站1號出口旁公有社教用地。另一處出入口則設於前鎮高中鄰路側公有用地。

第三節 高雄都會區大眾捷運系統黃線運量預估

依據「高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」，有關全日運量預估及尖峰運量預估說明如下：

一、全日運量預估

（一）路線運量

在基礎情境方面，都會線（黃線）在各年期之全日運量分別為16.6萬人次/日（民國120年）、18.2萬人次/日（民國130年）、18.6萬人次/日（民國140年），年平均成長率約0.57%；在樂觀情境方面，都會線（黃線）在各目標年期之全日運量分別為20.8萬人次/日（民國120年）、24.2萬人次/日（民國130年）、24.9萬人次/日（民國140年），年平均成長率約0.92%，詳如表4-3-1所示。

表 4-3-1 各年期都會線（黃線）全日軌道路線運量預估表

路線名稱	年期	基礎情境運量（人次/日）	樂觀情境運量（人次/日）
都會線（黃線）	120年	165,720	207,530
	130年	181,590	242,060
	140年	185,730	249,090
	年平均成長率	0.57%	0.92%

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國111年。

（二）全日上下車量

都會線（黃線）全日上下車運量最高者為Y14 站，可與捷運三多商圈站轉乘，且鄰近三多路百貨商圈，民國140年全日上下車運量可達35.7千人次/日，運量次高車站包括Y18、Y11、Y08等站，分別可轉乘捷運衛武營站、捷運信義國小站、輕軌C28站，且鄰近衛武營藝文園區、國泰自辦市地重劃區、鳳山行政中心、中正路金融商圈、建工路商圈等活動較人口密集地區，詳如表4-5-2所示。

都會線（黃線）於樂觀情境下目標年期之全日上下車運量預測結果，各車站之運量趨勢與基礎情境相仿，惟各年期運量成長趨勢，受到重大建設進駐率加快、交通管理措施強度提升之影響，均反應出較高之分年成長率情形，詳如表4-3-3所示。

表 4-3-2 都會線（黃線）全日上下車運量-基礎情境目標年

年期	民國140年						全日站間量			
	車站編號	往北上車	往北下車	往南上車	往南下車	上車 ^註	下車 ^註	區間	往北	往南
Y01		-	3,290	3,200	-	3,200	3,290	Y01-Y02	3,290	3,200
Y02		50	2,130	2,080	50	2,130	2,180	Y02-Y03	5,370	5,230
Y03		190	4,750	4,600	190	4,790	4,940	Y03-Y04	9,930	9,640
Y04		520	6,360	6,210	530	6,730	6,890	Y04-Y05	15,770	15,320
Y05		610	34,510	34,590	630	5,160	5,100	Y05-Y06	26,160	26,120
Y06		1,450	2,560	2,560	1,460	4,010	4,020	Y06-Y07	27,270	27,220
Y07		3,820	6,180	6,070	3,770	9,890	9,950	Y07-Y08	29,630	29,520
Y08		5,350	5,640	6,010	5,330	11,360	10,970	Y08-Y09	29,920	30,200
Y09		4,130	5,240	5,110	4,090	9,240	9,330	Y09-Y10	31,030	31,020
Y10		5,950	4,770	4,660	5,890	10,610	10,660	Y10-Y11	29,850	29,990
Y11		8,010	3,770	3,640	8,380	11,650	12,150	Y11-Y12	25,610	25,250
Y12		5,580	2,240	1,990	5,190	7,570	7,430	Y12-Y13	22,270	22,050
Y13		4,790	2,210	1,970	4,490	6,760	6,700	Y13-Y14	19,690	19,530
Y14		15,220	2,730	2,710	15,080	17,930	17,810	Y14-Y15	7,200	7,160
Y15		7,200	-	-	7,160	7,200	7,160	Y05-Y16	23,510	23,160
Y16		4,040	5,130	5,240	4,090	9,280	9,220	Y16-Y17	24,600	24,310
Y17		5,240	5,020	4,810	4,790	10,050	9,810	Y17-Y18	24,380	24,330
Y18		6,660	5,430	5,400	6,720	12,060	12,150	Y18-Y19	23,150	23,010
Y19		5,380	2,010	1,960	5,420	7,340	7,430	Y19-Y20	19,780	19,550
Y20		4,890	1,570	1,560	4,910	6,450	6,480	Y20-Y21	16,460	16,200
Y21		4,320	1,800	1,970	4,350	6,290	6,150	Y21-Y22	13,940	13,820
Y22		4,210	1,030	1,060	4,110	5,270	5,140	Y22-Y23	10,760	10,770
Y23		10,760	-	-	10,770	10,760	10,770	最大	區間/方向	站間量
合計		108,370	108,370	107,400	107,400	185,730	185,730	站間量	Y09-Y10往北	31,030

註：1. 運量單位為人次／日。

2. 表內Y5站上下車量已扣除建工民族線（Y6～Y15）、澄清五甲線（Y16～Y23）間轉乘量。

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國111年。

表 4-3-3 都會線（黃線）全日上下車運量-樂觀情境目標年

年期	民國140年						全日站間量（人次/日）			
	車站編號	往北上車	往北下車	往南上車	往南下車	上車	下車	區間	往北	往南
Y01		0	5,170	5,080	0	5,080	5,170	Y01-Y02	5,170	5,080
Y02		90	2,680	2,570	90	2,660	2,770	Y02-Y03	7,760	2,570
Y03		270	5,910	5,790	260	6,060	6,170	Y03-Y04	13,400	8,100
Y04		750	8,570	8,360	750	9,110	9,320	Y04-Y05	21,220	15,710
Y05		860	33,850	33,920	890	6,600	6,560	Y05-Y06	28,530	28,460
Y06		1,790	3,330	3,260	1,800	5,050	5,130	Y06-Y07	30,070	29,920
Y07		4,540	8,660	8,480	4,520	13,020	13,180	Y07-Y08	34,190	33,880
Y08		6,630	8,390	8,670	6,580	15,300	14,970	Y08-Y09	35,950	35,970
Y09		5,970	6,770	6,570	6,000	12,540	12,770	Y09-Y10	36,750	36,540
Y10		7,910	6,970	6,840	7,820	14,750	14,790	Y10-Y11	35,810	35,560
Y11		10,850	4,990	4,780	11,090	15,630	16,080	Y11-Y12	29,950	29,250
Y12		7,530	2,870	2,630	7,000	10,160	9,870	Y12-Y13	25,290	24,880
Y13		6,280	3,040	2,770	5,840	9,050	8,880	Y13-Y14	22,050	21,810
Y14		17,600	5660	5600	17,320	23,200	22,980	Y14-Y15	10,110	10,090
Y15		10,110	0	0	10,090	10,110	10,090	Y05-Y16	25,680	25,270
Y16		3,880	8,550	8,610	3,900	12,490	12,450	Y16-Y17	30,350	29,980
Y17		8,030	5,800	5,520	7,420	13,550	13,220	Y17-Y18	28,120	28,080
Y18		8,900	8,140	8,220	8,950	17,120	17,090	Y18-Y19	27,360	27,350
Y19		6,490	3,060	3,060	6,530	9,550	9,590	Y19-Y20	23,930	23,880
Y20		6,730	2,070	2,100	6,790	8,830	8,860	Y20-Y21	19,270	19,190
Y21		5,110	2,900	3,160	5,120	8,270	8,020	Y21-Y22	17,060	17,230
Y22		5,180	1,910	1,990	5,200	7,170	7,110	Y22-Y23	13,790	14,020
Y23		13,790	0	0	14,020	13,790	14,020	最大	區間/方向	站間量
合計		139,290	139,290	137,980	137,980	249,090	249,090	站間量	Y09-Y10往北	36,750

註：1. 運量單位為人次/日。

2. 表內Y5站上下車量已扣除建工民族線（Y6~Y15）、澄清五甲線（Y16~Y23）間轉乘量。

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國111年。

二、尖峰運量預估

都會線（黃線）在140年尖峰小時上下車運量約為68.4千人次/小時，尖峰小時主要上下車運量集中於Y08、Y14、Y18等站，其中以Y14站為最高，可達5.7千人次/小時；而在最大站間量方面，140年最大站間量為5,170人次/小時，位於Y09～Y10站往北方向，就全線而言，尖峰小時站間運量較大路段介於Y07～Y11、Y16～Y19之間，介於建工路至民族路間、澄清路至南京路間，詳如表4-5-4所示。

都會線（黃線）於樂觀情境下140年之目標年期之尖峰上下車運量與站間量預測結果，各車站之上下車量與尖峰站間量較高之區間皆與基礎情境相仿，惟受到重大建設進駐率加快、交通管理措施強度提升之影響，均出現較為集中趨勢，而樂觀情境下140年最大站間量可達7,450人次/小時，詳如表4-3-5所示。

表 4-3-4 都會線（黃線）尖峰運量-基礎情境目標年

年期	民國140年						尖峰站間量			
	車站編號	往北上車	往北下車	往南上車	往南下車	上車	下車	區間	往北	往南
Y01	-	420	410	-	410	420	420	Y01-Y02	420	410
Y02	10	280	260	10	270	290	290	Y02-Y03	690	260
Y03	70	660	560	70	630	730	730	Y03-Y04	1,280	750
Y04	120	1,120	1,010	120	1,130	1,240	1,240	Y04-Y05	2,280	1,640
Y05	110	4,850	4,780	110	840	910	910	Y05-Y06	3,540	3,690
Y06	260	430	440	280	700	710	710	Y06-Y07	3,710	3,850
Y07	550	1,090	1,050	560	1,600	1,650	1,650	Y07-Y08	4,250	4,340
Y08	980	1,390	1,420	990	2,400	2,380	2,380	Y08-Y09	4,660	4,770
Y09	870	1,380	1,000	930	1,870	2,310	2,310	Y09-Y10	5,170	4,840
Y10	1,220	930	910	1,060	2,130	1,990	1,990	Y10-Y11	4,880	4,690
Y11	1,560	650	600	1,510	2,160	2,160	2,160	Y11-Y12	3,970	3,780
Y12	1,120	380	350	980	1,470	1,360	1,360	Y12-Y13	3,230	3,150
Y13	890	390	380	790	1,270	1,180	1,180	Y13-Y14	2,730	2,740
Y14	2,170	690	650	2,180	2,820	2,870	2,870	Y14-Y15	1,250	1,210
Y15	1,250	-	-	1,210	1,250	1,210	1,210	Y05-Y16	3,480	3,020
Y16	540	1,890	1,440	530	1,980	2,420	2,420	Y16-Y17	4,830	3,930
Y17	1,660	850	810	1,200	2,470	2,050	2,050	Y17-Y18	4,020	3,540
Y18	1,480	1,100	1,170	1,240	2,650	2,340	2,340	Y18-Y19	3,640	3,470
Y19	980	370	420	800	1,400	1,170	1,170	Y19-Y20	3,030	3,090
Y20	1,020	240	300	990	1,320	1,230	1,230	Y20-Y21	2,250	2,400
Y21	750	360	430	700	1,180	1,060	1,060	Y21-Y22	1,860	2,130
Y22	530	200	210	560	740	760	760	Y22-Y23	1,530	1,780
Y23	1,530	-	-	1,780	1,530	1,780	最大站間量	區間/方向	站間量	
合計	19,670	19,670	18,600	18,600	34,220	34,220		Y09-Y10往北	5,170	

註：1. 運量單位為人次/日。

2. 表內Y5站上下車量已扣除建工民族線（Y6～Y15）、澄清五甲線（Y16～Y23）間轉乘量。

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國111年。

表 4-3-5 都會線（黃線）尖峰運量-樂觀情境目標年

區分 車站編號	民國140年						尖峰站間量		
	往北上車	往北下車	往南上車	往南下車	上車	下車	區間	往北	往南
Y01	0	850	760	0	760	850	Y01-Y02	850	760
Y02	10	650	560	10	570	660	Y02-Y03	1,490	560
Y03	80	1,040	1,110	100	1,190	1,140	Y03-Y04	2,450	1,570
Y04	180	1,620	1,630	180	1,810	1,800	Y04-Y05	3,890	3,020
Y05	150	6,060	6,130	160	1,340	1,280	Y05-Y06	5,760	5,680
Y06	340	690	640	310	980	1,000	Y06-Y07	6,110	6,010
Y07	790	1,480	1,400	780	2,190	2,260	Y07-Y08	6,800	6,630
Y08	1,020	1,420	1,440	1,030	2,460	2,450	Y08-Y09	7,200	7,040
Y09	950	1,200	1,160	950	2,110	2,150	Y09-Y10	7,450	7,250
Y10	1,330	1,250	1,220	1,280	2,550	2,530	Y10-Y11	7,370	7,190
Y11	2,320	1,170	1,110	2,370	3,430	3,540	Y11-Y12	6,220	5,930
Y12	1,380	610	490	1,290	1,870	1,900	Y12-Y13	5,450	5,130
Y13	1,120	590	490	1,060	1,610	1,650	Y13-Y14	4,920	4,560
Y14	4,110	920	930	3,710	5,040	4,630	Y14-Y15	1,730	1,780
Y15	1,730	0	0	1,780	1,730	1,780	Y05-Y16	4,040	4,060
Y16	700	2,450	1,950	720	2,650	3,170	Y16-Y17	5,790	5,290
Y17	1,970	1,160	1,060	1,600	3,030	2,760	Y17-Y18	4,980	4,750
Y18	1,640	1,640	1,570	1,540	3,210	3,180	Y18-Y19	4,980	4,780
Y19	1,130	570	540	1,080	1,670	1,650	Y19-Y20	4,420	4,240
Y20	1,220	460	430	1,190	1,650	1,650	Y20-Y21	3,660	3,480
Y21	880	510	550	880	1,430	1,390	Y21-Y22	3,290	3,150
Y22	870	320	330	890	1,200	1,210	Y22-Y23	2,740	2,590
Y23	2,740	0	0	2,590	2,740	2,590	最大站間量	區間/方向	站間量
合計	26,660	26,660	25,500	25,500	47,220	47,220		Y09-Y10往北	7,450

註：1. 運量單位為人次／日。

2. 表內Y5站上下車量已扣除建工民族線（Y6～Y15）、澄清五甲線（Y16～Y23）間轉乘量。

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國111年。

第四節 高雄都會區大眾捷運系統黃線財務計畫

依據「高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」，有關財務計畫說明如下：

一、收入分析

運量所產生的票箱收入為主要收入來源，此外車站廣告與店面租賃等附屬事業及場站土地開發均為重要收入項目。

（一）票箱收入

本計畫以增量旅次計算票箱收入。全線分期興建時，經估算中估情境民國120年、民國130年及民國140年當年幣值之票箱收入各為1,421.84百萬元、1,759.59百萬元及1,875.97百萬元。

（二）附屬事業收入

附屬事業收入包括三大部份，一為附屬商店經營，即各種販賣店及自動販賣機，前者以便利店及各種專賣店為主，設置於通道兩側及非付費區，自動販賣機則設置於各區邊角及牆面為主；第二類為廣告出租業務，係附屬事業收入的主要來源，包括車站沿線、周邊、站內及車廂內各處之平面看板、箱廣告、票面廣告等；第三種為停車場經營，臺北木柵線之附屬事業淨收入佔總營業收入的5.3%，而一般經驗值在5%~15%之間，本計畫擬以票箱收入之5%作為附屬事業淨收入假設。

（三）車站土地開發收益

為帶動周邊發展、提昇土地利用價值，本計畫配合捷運車站位置，考量周邊發展情形、區位環境及獲利可能性（即具備吸引投資者參與投資之條件），選取規模合適且具有發展潛力之基地進行土地開發。除可取得捷運設施所需用地以設置捷運服務設施空間外，並可依所在區位之市場需求狀況，規劃適宜之空間提供住宅、商場、旅館、辦公等業種。

經土地使用分區、規模面積、所在行政區域、商業活動熱絡狀況、住宅開發成熟度及地區發展潛力原則等進行初步篩選結果，共選出12站，共13處具有土地開發潛力之基地。分別為機廠站（Y1）、神農路（Y2）、長庚醫院停車場（Y4）、本館路（Y6-A）、本館路（Y6-B）、高雄科技大學（Y8）、信義國小（Y11）、港埤旅運中心（Y15）、澄清褒揚東街（Y16）、澄清建軍路（Y18）、衛武營（Y19）、鳳南五甲二路（Y21）、龍成宮（Y22）等。

30年期間政府開發支出為32,576百萬元、創造銷售收入為54,288百萬元，其淨額共有21,712百萬元挹注本計畫。

二、成本分析

成本項之估算包括規劃設計費用、用地取得及建物拆遷費用、工程建造成本、營運維修成本、重置成本等五大項，前三項係屬於興建成本，後二項為營運期間之成本費用，以下針對營運期間之成本費用進行說明。

(一) 營運維修成本

營運及維修成本係針對捷運系統營運期間維持正常營運所應花費之員工薪資、能源消耗、行政及管理費用、設備及車輛維修等成本。本單位營運成本則參考運用臺北捷運資料所建立之模式並依高雄捷運營運費用調整之，以民國120年營運成本為基準，按每年1.5%物價指數估算民國130年營運成本，並依系統營運特性逐一加總計算得之，基本資料項目計有：路線長度、列車數目、延車公里、延車小時、地下車站數目、固定成本攤提、機廠營運等。

營運首年之營運維修成本為874百萬元，評估期間平均約1,014百萬元。

(二) 重置成本及殘值

1. 重置成本

重置成本係考慮資產設備之耐用年限，當設備達到更換年限時，必需投入重置成本，例如營運10年之後更新自動收費系統，15年之後更新水電、環境控制及通訊系統，20年後更新供電、號誌系統及廠房設備，25年更新電梯／電扶梯系統，30年更新軌道及電聯車系統；一般會配合系統使用狀況，進行一定比例之重增置，本計畫依捷運系統之一般使用狀況，假設重增置比例為85%。

2. 資產增置支出

係考慮經營期間運量成長時，所需增購列車組之支出，本計畫為配合捷運紅線之列車運行計畫，於期初安排之營運班距及車隊規模，已可因應民國130年樂觀情境之旅運需求，故暫不估列增購列車之支出。

3. 殘值與資產處份

當資產設備達到耐用年限時可更新設備，將舊有設備資產加以處分出售，其殘值價值為購置成本／資產設備之使用年限計算。因本計畫評估期間至147年，屆時部份資產尚有帳面價值，故假設以帳面價值出售獲得現金收入挹注財務計畫中。

三、財務評估結果

根據以上各項假設及建設成本、營運收入、營運及維修成本、重增置成本等規劃資料，並依現金流量分析結果，可得出政府自辦之財務效益詳如表4-4-1所示：

高雄捷運都會線若採政府自辦，雖未能完全自償，惟此係交通公共建設之特性，非以財務為唯一判斷依據，應同時考量其經濟效益及其公益性質。

(一) 收入項為本業收入

若收入項考量票箱收入、附屬事業收入及車站土開淨收入，其淨現值約為-996億元（折現年為民國109年）、內部報酬率為負值、自償率為18.53%。

(二) 收入項含票箱收入、附屬事業收入、車站土開淨收入、租稅增額收入及增額容積收入

若收入項將票箱收入、附屬事業收入、土地開發淨收入、租稅增額收入、容積增額收入均納入計算，其淨現值約為-930億元（折現年為民國109年底）、內部報酬率為負值、自償率為23.89%。

表 4-4-1 捷運系統都會線（黃線）之財務評估指標

項目	自償率	工程費 自償比	淨現值 (百萬元)	內部報酬率 (IRR)	營運 收支比
本業收入 (票箱、附屬事業收入)	1.77%	1.89%	-120,081	負值	1.04
本業收入 (票箱、附屬事業收入、車站土開)	18.53%	19.75%	-99,601		
本業+TOD+TIF	23.89%	25.47%	-93,040		

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國111年。

四、敏感度分析

興建捷運系統之投資規模龐大、興建期長，加上政府財政窘境、經營期限長達三十年以上、土地取得困難、銀行融資金額高等及地方等項問題，工程之興建將面臨相當大的變動因素。本章財務評估結果乃是奠基於眾多假設條件下得出，包括興建成本、捷運本業收入、營運維修成本及周邊土地開發效益等重要變數之變動幅度達 +20% ~ -20% 範圍內時，對財務自償率、工程自償率及計畫自償性經費之影響。茲以本計畫重要項目為單一變數進行敏感性分析，詳如表4-4-2所示。

表 4-4-2 財務敏感度分析

變動因素	評估情境	樂觀	中估偏樂觀	中估	中估偏保守	保守
工程經費	評估指標	80%	90%	100%	110%	120%
	自償率	29.87%	24.55%	23.89%	21.72%	19.91%
	工程自償比	32.37%	28.51%	25.47%	23.01%	20.99%
	淨現值	(68,590)	(80,815)	(93,040)	(105,265)	(117,490)
營運維修成本	評估指標	80%	90%	100%	110%	120%
	自償率	28.37%	26.13%	23.89%	21.65%	19.41%
	工程自償比	30.24%	27.86%	25.47%	23.08%	20.69%
	淨現值	(87,562)	(90,301)	(93,040)	(95,780)	(98,519)

表 4-4-2 財務敏感度分析 (續)

變動因素	評估情境	樂觀	中估偏樂觀	中估	中估偏保守	保守
捷運本業收入	評估指標	80%	90%	100%	110%	120%
	自償率	19.15%	21.52%	23.89%	24.57%	28.64%
	工程自償比	20.41%	22.94%	25.47%	28.00%	30.53%
	淨現值	(98,845)	(95,943)	(93,040)	(90,138)	(87,235)
變動因素	評估情境	保守	中估偏保守	中估	中估偏樂觀	樂觀
租稅增額 財源 (TIF)	評估指標	80%	90%	100%	110%	120%
	自償率	20.54%	22.22%	23.89%	25.57%	27.24%
	工程自償比	21.90%	23.68%	25.47%	27.25%	29.04%
	淨現值	(97,136)	(95,088)	(93,040)	(90,992)	(88,944)
變動因素	評估情境	保守	中估偏保守	中估	中估偏樂觀	樂觀
分區變更效益及 增額容積價金	評估指標	80%	90%	100%	110%	120%
	自償率	22.92%	23.41%	23.89%	24.38%	24.87%
	工程自償比	24.43%	24.95%	25.47%	25.99%	24.50%
	淨現值	(94,230)	(93,635)	(93,040)	(92,445)	(91,850)
變動因素	評估情境	低		中		高
折現率	評估指標	2.00%	2.50%	3.00%	3.50%	4.00%
	自償率	25.74%	24.79%	23.89%	23.04%	22.22%
	工程自償比	27.38%	24.50%	25.47%	24.57%	23.72%
	自償性經費	(95,912)	(94,490)	(93,040)	(91,573)	(90,093)

註：單位：%、百萬元

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國111年。

由上開分析表可知，捷運本業收入、營運維修成本及工程經費對自償率變動的影響較大。捷運本業收入主要為票箱收入及車站土地開發淨收益，都會線途經高雄市人口稠密地區，多處土地地處菁華地段，保守而言，若搭乘人口或土地開發收益不如預期，對本計畫財務影響重大。

本計畫自償率須超過15%，方能獲得中央政府按審查作業要點補助工程經費。上表顯示，各項主要財務變數若惡化達20%，自償率仍高於15%。就敏感性計算而言，捷運本業收入、營運維修成本及工程經費為本計畫最重要之財務因素，可透過控制政府開發成本，並提升相關收益來降低風險。營運維修成本及工程經費之影響性次之，依其他案例經驗，營運維修成本僅能適當控制，不易大幅降低。

以近年來經濟環境變化實際情況而言，未來趨勢大致會往增加工程建設成本，以及淨收入持平的方向發展，故可推論本案在計畫期間財務指標逐步惡化的機率較逐步改善的機率稍高。

第五章 實質變更計畫

第一節 變更原則及變更內容

一、捷運黃線 Y10 站變更原則

捷運黃線共23站涉及之都市計畫分區及用地包含住宅區、商業區、農業區、旅館區、醫療專用區，以及公園、綠地、廣場、機關、學校、市場、道路、園道等，依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」規定，可作為捷運黃線路線、站體使用之道路用地、園道用地、公園用地及廣場用地等，維持原用地，不提列變更；另依「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」規定，可作為捷運出入口、通風井等相關設施使用之公有公共設施用地，維持原用地，不提列變更。

Y10站因周邊地區多為居住密度較高，考量捷運建設能提升此區域商業發展，為取得捷運場站出入口及通風井等相關設施用地，變更為捷運系統用地。

二、變更內容

本次變更0.0131公頃之商業區為為捷運系統用地，詳如表5-1-1及圖5-1-1所示。

表 5-1-1 變更內容綜理表

編號	變更位置	變更內容				變更理由
		原計畫		新計畫		
		分區	面積 (公頃)	分區	面積 (公頃)	
1	三民區民族一路西側公園用地(Y10站)	商業區	0.0131	捷運系統用地	0.0131	<ol style="list-style-type: none"> 依據「高雄都會區大眾捷運系統都會線(黃線)建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」，Y10站因周邊地區多為中高層住宅且居住密度高。考量捷運建設能提升此區域商業發展，且可服務周邊鄰里社區，於民族路西側商業區規劃作為捷運出入口及通風井使用。 考量變更範圍土地權屬部分為市有土地，部分為私有土地，依變更原則變更為捷運系統用地。

註：1. 計畫面積以實際地籍分割測量為準。

2. 本計畫未載明變更部分，應以原計畫為準。

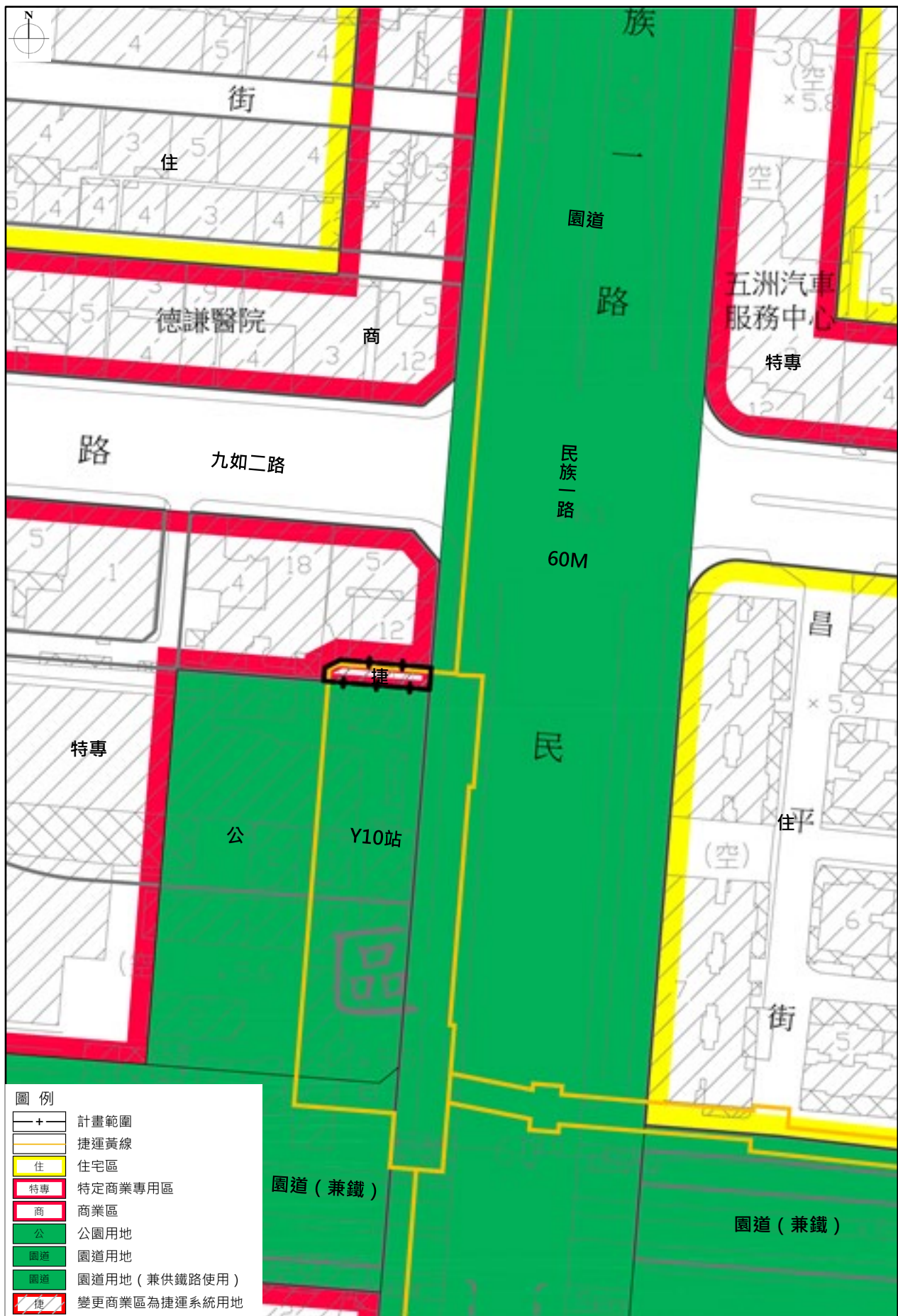


圖 5-1-1 變更內容示意圖

第二節 變更後計畫

本計畫變更後將減少0.0131商業區，並增加捷運系統用地0.0131公頃。原高雄市主要計畫變更後面積增減情形詳如表5-2-1所示，變更後都市計畫圖詳如圖5-2-1所示。

表 5-2-1 原高雄市主要計畫變更前後土地使用計畫面積對照表

項目	計畫面積 (公頃)	增減面積 (公頃)	變更後計畫內容			
			計畫面積 (公頃)	占計畫總面 積百分比 (%)	占都市發展 用地面積百 分比(%)	
土 地 使 用 分 區	住宅區	4,418.24	--	4,418.24	29.02	30.20
	商業區(特定商業專用區)	1,389.62	-0.0131	1,389.61	9.12	9.50
	工業區	767.82	--	767.82	5.05	5.25
	行政區	1.00	--	1.00	0.01	0.01
	文教區	31.50	--	31.50	0.21	0.22
	漁業區	21.21	--	21.21	0.14	0.14
	特定經貿核心專用區	160.03	--	160.03	1.05	1.09
	特定倉儲轉運專用區	297.64	--	297.64	1.95	2.03
	特定文化休閒專用區	55.06	--	55.06	0.36	0.38
	特定專用區	11.55	--	11.55	0.08	0.08
	特定觀光發展專用區	3.24	--	3.24	0.02	0.02
	倉儲區	2.11	--	2.11	0.01	0.02
	電信專用區	6.76	--	6.76	0.04	0.05
	車站專用區	19.58	--	19.58	0.13	0.13
	社會福利專用區	10.20	--	10.20	0.07	0.07
	產業服務專用區	9.16	--	9.16	0.06	0.06
	貨物轉運專用區	3.24	--	3.24	0.02	0.02
	觀光旅館區	15.04	--	15.04	0.10	0.10
	其他專用區	4.35	--	4.35	0.03	0.03
	特定文化專用區	3.53	--	3.53	0.02	0.02
	產業專用區	46.09	--	46.09	0.30	0.31
	加油站專用區	0.33	--	0.33	0.00	0.00
	捷運開發區	2.94	--	2.94	0.02	0.02
	農業區	290.33	--	290.33	1.91	--
	保護區	305.11	--	305.11	2.00	--
	保存區	15.94	--	15.94	0.10	0.11
	宗教專用區	2.69	--	2.69	0.02	0.02
	葬儀業區	1.11	--	1.11	0.01	0.01
河川區	0.29	--	0.29	0.00	--	
小計	7,895.71	-0.0131	7,895.70	51.85	48.89	
公 共 設 施 用 地	公園用地(自然公園用地)	1,710.89	--	1,710.89	11.24	11.69
	綠地用地	254.90	--	254.90	1.67	1.74
	廣場用地/廣(停)用地	5.57	--	5.57	0.04	0.04
	體育場用地	95.04	--	95.04	0.63	0.65
	市場用地(批發)	13.95	--	13.95	0.09	0.10
	學校用地	844.16	--	844.16	5.54	5.77

表 5-2-1 原高雄市主要計畫變更前後土地使用計畫面積對照表（續）

項目	計畫面積 (公頃)	增減面積 (公頃)	變更後計畫內容			
			計畫面積 (公頃)	占計畫總面 積百分比 (%)	占都市發展 用地面積百 分比(%)	
公共設施 用地	機關用地	1,378.86	--	1,378.86	9.05	9.42
	醫療用地	31.42	--	31.42	0.21	0.22
	港埠用地	850.19	--	850.19	5.58	5.81
	漁港用地	82.24	--	82.24	0.54	0.56
	鐵路用地/鐵路景觀用地	39.49	--	39.49	0.26	0.27
	道路用地/園道用地	1,324.01	--	1,324.01	8.69	9.05
	交通用地	40.35	--	40.35	0.26	0.28
	河道用地	169.38	--	169.38	1.11	1.16
	海濱浴場用地	0.61	--	0.61	0.00	0.01
	動物園用地	49.81	--	49.81	0.33	0.34
	殯儀館用地	17.59	--	17.59	0.12	0.12
	社教用地	2.90	--	2.90	0.02	0.02
	變電所用地	9.20	--	9.20	0.06	0.06
	世貿用地	4.50	--	4.50	0.03	0.03
	污水處理廠用地	14.99	--	14.99	0.10	0.10
	貨櫃停車場用地	35.65	--	35.65	0.23	0.24
	墓地用地	15.85	--	15.85	0.10	0.11
	捷運系統用地	--	+0.0131	0.01	0.00	0.00
	機場用地	268.30	--	268.30	1.76	1.83
	水庫用地	66.30	--	66.30	0.44	0.45
其他主要計畫公共設施用地	5.86	--	5.86	0.04	0.04	
主要計畫公共設施用地合計	7,332.01	+0.0131	7,332.02	48.15	50.11	
都市發展用地	14,631.99	--	14,631.99	--	100.00	
總計	15,227.72	--	15,227.72	100.00	--	

註：1.表內面積僅供參考使用，實際面積仍以實際分割測量為準。

2.都市發展用地面積係指都市計劃總面積扣除農業區、保護區、河川區等非都市發展用地之面積。

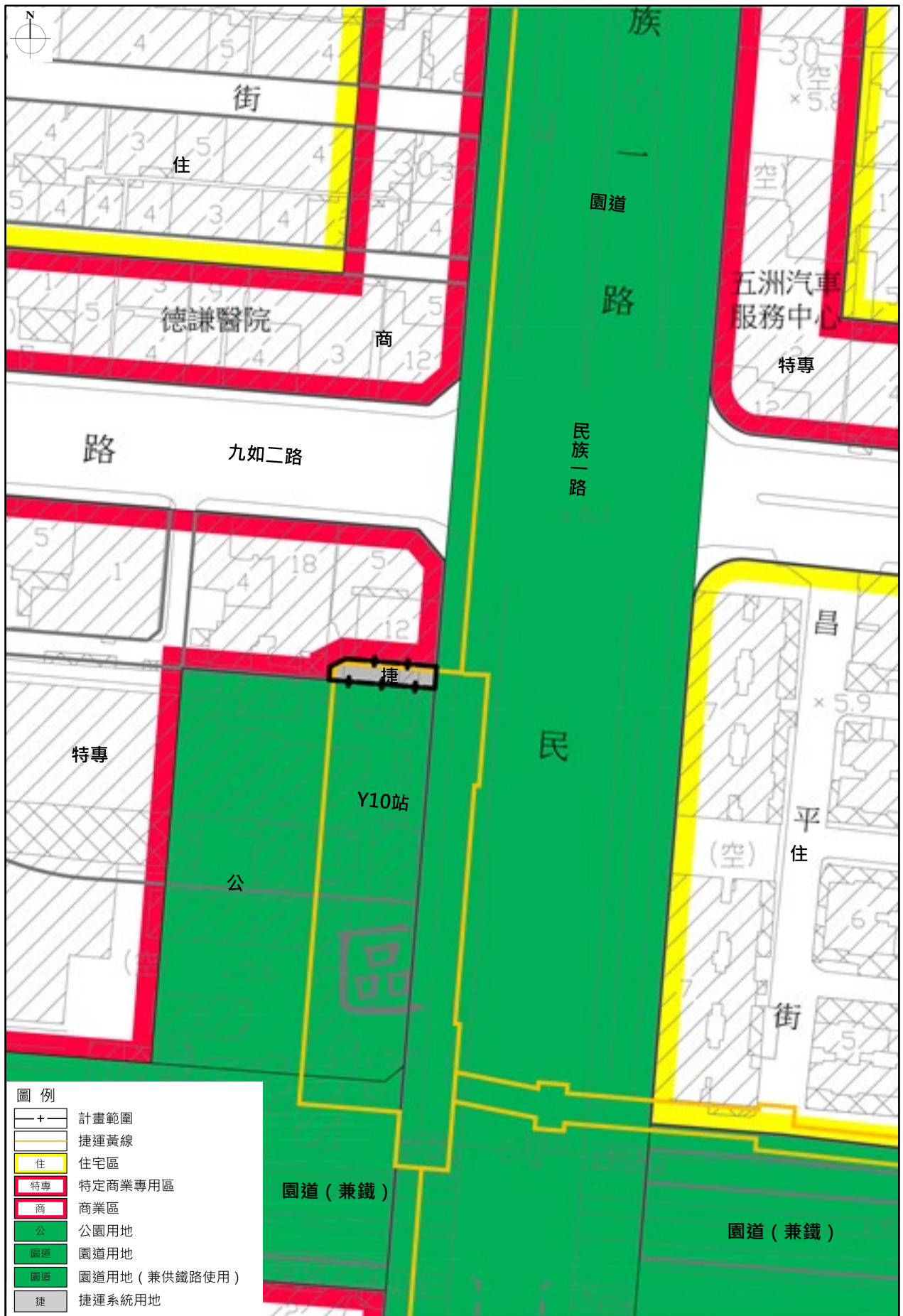


圖 5-2-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y10 站變更後都市計畫示意圖

第六章 實施進度與經費

本章依據「高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」之有關捷運黃線實施進度與開發方式等，說明如下。

第一節 實施進度

高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設計畫可行性研究於108年5月24日奉行政院核准，綜合規劃報告及環境影響說明書於108年6月啟動，已於民國111年完成綜合規劃報告及環境影響說明書核定作業；另於110年開始基本設計作業，111年初完成基本設計作業，基本設計作業完成後即進行工程招標作業，111年中開始進行細部設計及土建工程，並於117年中完成工程並進行測試及初履勘作業，預計於117年底通車營運，計畫期程約10年。

第二節 開發方式

捷運開發區依「大眾捷運法」及大眾捷運系統土地開發辦法相關規定辦理開發，捷運開發區以協議價購、徵收、撥用、土地開發等方式辦理，另捷運系統用地則以協議價購、徵收、撥用等方式辦理。

本計畫變更為捷運系統用地之土地為市有土地及私有土地等，後續該處私有土地取得依土地徵收條例相關規定-以徵購方式辦理以協議價購或徵收方式辦理，倘變更範圍外之土地，符合土地徵收條例第8條，後續得依規定，於本計畫徵收公告後申請一併徵收；另有關公有土地部分，將依「各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則」辦理土地撥用事宜，詳如表6-2-1所示。

表 6-2-1 實施進度與經費表

土地使用	編號	面積 (公頃)		土地取得方式		開闢經費(百萬元)				主辦 單位	預定完 成期限	經費 來源
				徵購	撥用	土地徵 購費	地上物 補償費	工程費	合計			
捷運 系統 用地	Y10	公有	0.0031		✓	43.47	-	3,600.00	3643.47	高雄市 政府捷 運工程 局	117年 中完成	專案 編 列
		私有	0.0107	✓								

註1：本表所列開闢經費及預定完成期限得視主辦單位實際辦理狀況酌予調整。

註2：後續土地取得優先以協議價購或其他方式辦理。

註3：依據高雄市都市計畫委員會113年12月18日第127次會議第一案決議第二項第三點「...Y10站變更涉及取得國營台鐵公司所管土地，...，另協議價購後剩餘土地請捷運局依規定一併徵收。」，故將國營臺灣鐵路股份有限公司於捷運系統用地外之土地（面積0.0007公頃）一併納入辦理。

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國111年。

附錄一 黃線綜合規劃作業地方說明會會議紀錄

108 年 9 月 21 日黃線綜合規劃作業公聽會意見及回覆表

單位	意見	意見回覆
李雅靜議員	<p>我們的副局長，還有我們與會的相關人員，那現場有益政哥，還有文益，還有俊憲，還有我們所有的好朋友，大家午安。我還是想要提，上一次在說明會裡面提的一些問題，那期待在這次的公聽會裡面，可以正式的把這些提問、我們的問題納到你們的綜合規劃裡面。第一個是，我不曉得其他的路段怎麼樣，但是我們要求你們在做 Y18 到 Y22 的這個路上，沿線上你一定要做問卷，最好是每個受影響的沿線的店家、住戶都要做。那你可以問，你覺得哪邊好？要，還是不要？或者是哪邊好？其實我覺得你會獲得不一樣的想法，這是第一個。第二個是，因為一直都沒有公聽會。然後第二個是，我記得以前我還在公部門的時候，也就是說縣市還沒有合併的時候，就有聽到我們鳳山，從五甲要拉到澄清湖、拉到長庚，要做輕軌，我不知道大家有沒有印象，在座的各位、我們鳳山的在地人，稍早一直計劃都是要做輕軌，輕軌喔！什麼是輕軌？就是跑地面的，所以在合併的時候，其實在捷運局有做了一個研究報告，有期中、期末報告都有，那這個報告大概據林科長說，大概做了 3 年多才完成期末報告，而且這條線叫做鳳山輕軌鳳山線，花了 3 年多到 106 年我才拿到期末報告，也就是說，這 3 年裡面它一直在不斷的做評估，甚至有問卷，甚至有一些調查資料，還有一些數據的佐證，那厚厚的一本，裡面其實寫的都是其實如果做在五甲三路、二路，它的程度是嚴重不大、可行的，這些資料雅靜看過，那這是輕軌。那大家知道做捷運其實花的費用應該會相對的高，而且其實它會有一定的危險性在，不像平面就是直接簡單的開挖，它是用潛盾的。那你要做捷運，你花的費用更高，1440 億，你應該要更審慎、更嚴謹的去做先期的規劃跟評估。那我知道我們其實很厲害，花不到 1 年的時間，我們由輕軌改成捷運，那第一個我要先謝謝捷運局的用心，知道我們不想要有輕軌經過我們的鳳山這樣的鬧區，因為我們自己開車、騎車、騎腳踏</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 感謝議員指教，有關保泰路方案已評估中，並於 108 年 9 月 20 日向議員報告，後續路線係採五甲路或保泰路之方案，本局將以問卷調查方式收集民眾意見供路線決策之參考。 2. Y20~Y22 路線係於目前道路下方，除車站出入口外，如五甲路道路用地如有未徵收情形，路線地下空間之取得待綜合規劃案經行政院核定後納入評估處理，本案已於 108 年 10 月 23 日開會研商五甲路及保泰路道路徵收費用之可行性，後續將納入評估妥適處理。 3. 說明會公聽會召開前已發函至沿線各里辦公處代為宣傳周知，並於媒體及官網發布新聞稿及公告請民眾踴躍參加。後續說明會已另於

車，甚至是行人走的道路，都已經有夠壅塞了，所以我們不需要輕軌，那你把它改成捷運，第一個我感謝你的認真，感謝你的用心。第二個是，但我們不期待你放在五甲三路跟二路上，我們期待你放在保泰路上，為什麼？其實在簡報的時候有提到說，五甲二路、三路沿線了不起 20 米、25 米，你要做捷運的話，其實你的路幅不夠寬，所以你是必得做疊式的，疊式整個一個軌道需要 6 米，再加上剛有提到，6 米以外雙邊還要空 6 米，安全的禁建的一個距離，所以你就 18 米。我跟各位報告，五甲路上其實有很多地方不是 20 米，有些地方是甚至是連 20 米都沒有，那你要拆人家的房子嗎？你是必得拆一大落、一大街的透天，那反而你會更麻煩，而且會引起更大的反彈。你都還沒帶來經濟效益，你就引起我們的反彈，甚至引起我們的交通黑暗期，甚至引起我們的恐慌。恐慌的同時，我們拒絕你們來，可是我不是拒絕你的捷運來我們鳳山，我非常的歡迎，但改線具體的建議是不是到保泰路上。保泰路寬約有 40 米，再怎麼樣窄也不會短過於 35 米，所以它有絕對的寬度可以去做我們的捷運，還有它的寬度足以讓我們整個軌道是可以採同一個平面上，不用做疊式的捷運，相對的你的工程費用就會降低，這個是第一個雅靜要拜託捷運局你審慎的去評估，評估看看這兩條道路上，到底是保泰路好，還是五甲三路、二路好，因為我不是專業人員，但以我鳳山在地人的需求跟角度在建議這件事情。所以拜託捷運局你在做，不管評估也好，做問卷也好，你同時把這兩條納入，就是把保泰路也納進來，因為其實以前在評估輕軌的時候，我就一直強烈的建議，能不能不要在五甲路上，你就做在保泰路上，這些都有歷史資料大家可以去查。那不曉得為什麼大家一直質疑要在五甲路上。還有一個是，我們有捷運，是不是就有出入口，要不然你要去哪裡搭捷運。那你的出入口如果做在五甲二路、三路，你到底要哪裡來做出入口，大家想一想。最後一個，現場有很多在地人，我們的五甲二路、三路好像沒有公有地，是空的，大部分都是私有地，大部分大家都蓋透天、蓋大樓，那不是又要拆人家

有線電視台採跑馬燈、LINE 官方帳號等方式公佈資訊。

4. 捷運黃線為地下捷運，於五甲路係採疊式設計，車站最小寬度約 15.8 公尺，最大寬度亦在 20 公尺範圍內，故無須拆除百姓店面。另出入口用地如為私人用地，會協議徵收或共同開發等方式辦理，不會強拆民宅。
5. 車站範圍從施工開始到結束，其施工圍籬架設時間約 3~4 年。施工圍籬淨間距至少 12 公尺，以五甲二路(路寬 20 公尺)為例，施工期間，五甲二路路寬約 8 公尺，施工前將提交通維持計畫送本府道安會報審議通過後辦理。
6. 有關施工期間對周邊店家之補償，依規定可申請營業稅及房屋稅減免申請，地價稅調整部分因涉公告地價，會協助請

的房子。我不知道大家期不期待，公部門來拆我們的房子。有的人一輩子只能買就這麼一間房子，那就是他溫暖的家，他可能覺得這樣就滿足，你現在拆他房子，又造成一個恐慌，所以還是要拜託。因為我覺得五甲，不管是二路、三路的也好，那裡真的沒有空間給你去做出入口站，縱使你現在想的是我們的五甲龍成宮，我也不贊成。為什麼？平時他們的香客就很多，平時那裡就有觀光客進進出出，甚至有遊覽車進來，甚至有隔壁，我們愛好小吃的好朋友，來我們五甲廟，你要在那裡做出入口，或許可以帶來人潮，可是也會為廟方帶來不便，而且坦白說，我剛聽到很多人反應，你們真的沒有做到互相尊重，然後先去徵詢他們的意見，所以我也反對你們把出入口站、甚至你的通風口設在五甲龍成宮，這是第一個。第二個是，你所有的出入口站如果是設在五甲沿路上，你要去徵收人家的土地，徵收人家的房子，你會增加更多的成本，我不知道你們有沒有想過，如果你是做在保泰路上，我跟各位報告，有兩個地方其實可以設處入口站，就是乘車站，那甚至你可以只用一個地方，為什麼？因為那條路短短的，其實不是很長，如果以 1 公里的距離，那差不多 1 站就可以，可以設在哪？我們在地都說那裡是民族公園，在三角公園那裡，其實我覺得那個點很棒，真的很棒，又有公車在那邊轉運，叫瑞豐的公車停車點，然後那裡又有設置腳踏車租賃站，甚至這邊是前鎮，那邊是鳳山，那邊的人口數非常的多，那我上次有提到，五甲就有 17 萬人口，那如果你真的是要服務的話，其實我反而真的覺得你設在保泰路銜接在原鳳山跟前鎮會是一個更棒的點，而且那邊真的大樓林立，而且那邊還有兩個我們很熱鬧的肉豆公市場跟石津市場，然後你用在公園那邊的話，其實不用徵收土地，你又省了一筆錢。我跟我們捷運局報告，我不知道你有講過那裡沿線的費用嗎？每一筆土地，就算你要徵收人家的停車場，那塊土地至少也是億來億去，而且絕對不是 1 億的億，是好幾個億，那與其你用那麼多的費用去徵收別人的土地，造成人家可能開心或不開心等等，倒不如你真的是去找我們的公有

相關單位於地價評議時參考調整。另有營業損失補貼及租金補貼部份，因本府捷運工程施作並無營業損失補助或租金補貼之相關規定，且本府相關工程皆無前例，經詢問台北、新北、台中捷運亦皆無相關補貼機制。

土地，那個是公園用地，其實可以。再來，還有一個地方是在善美公園，雖然那個公園不大，可是至少它可以是公有地，然後出站以後，其實如果我們要停車，每一個出入口站都需要停車空間，我們要想到這，五甲二路、三路就算有出入口站，你的停車空間絕對是不足的，你要叫人家停哪？光是臨停，又要造成交通回堵了，那這個是雅靜具體的建議，讓你知道現況，因為我不曉得你們有沒有真的做過功課，然後有沒有做過研究報告，因為我要資料還沒要到。那還有一個就是，如果你做在五甲路上，20米，它的施工我相信未來可能剩下，現在是雙向道，以後變單向道，單向道其實就會交通堵塞，然後就會變成交通黑暗期。現在嚴格講是兩線道，可是如果在加上路邊的話，可是了不起給你四線道，封掉一半，我跟各位說，它的施工期是4到5年，這邊有很多我們五甲路上的店家，你們能忍受你們4年內沒辦法做生意嗎？真的阿！不要說倒了，連我的消費習慣我也會因為你的不方便，我就不會去你那邊買，我就更改了我的消費習慣。那如果你是在保泰路上的話，你需要被強迫一半道路是不能走的嗎？其實不會，因為那裡有40米道路，所以強烈的建議，真的真的我們捷運局，交通評估你們不會，拜託你們請交通局來幫忙一下，因為好不容易這10幾年期間，我們五甲商圈慢慢形塑起來，生活機能越來越棒，不要因為一個我們期待已久的大眾運輸工具，然後導致我們的整個商圈又沒落了，這是我們比較想去建議的。那還有一個是，我上次有提到建議，因為一直都沒有看到你們有增加說明，有沒有機會讓我們的管線是可以共構的，包含跟公路局、交通局、任何需要管線可以共構的，我們可以藉由這次我們要做捷運、潛盾的同時，然後讓我們的民生五大管線也好，甚至是我們的交通管線也好，分類型的把它共構，那這樣未來我們要搶修這些不管是什麼管線，其實可以不用一直到路開挖，那也可以節省一些開挖的成本、回填的成本。對不起，因為看了好多東西，看到腦袋暈暈的。然後，還有一個就是，我還是得提醒，如果你真的要做五甲路沿線的話，剛好像有誰有提到，

	<p>你五甲路沿線其實還有好多道路，其實你是應徵收而未徵收，你一定會被卡在這裡，我在這裡特別跟你嚴正的講。因為大家一定會要求你這樣，你既然要做在這裡，要不你先將道路，這些土地你使用這麼久，無償給你使用這麼久，你也該還我一個公道，這個我們聽很久了，真的聽很久了。所以如果與期你要做一個這麼棒的交通工程，然後因為這麼多瑣碎的事情，甚至會造成地方的不便，然後引起負面，就是也沒辦法造成雙贏、三贏等等之類的，那幹嘛這麼辛苦。所以拜託我們捷運局是不是可以真的審慎的去評估看看，我們保泰路上是不是可以，就是我們走保泰路，走南京路，然後接到澄清路。那我為什麼沒有一直提五甲一路，是因為未來那邊可能商圈多沒有錯，可是南京路沿線有一些學校，還有一些我們的五甲國宅，五甲國宅大概是民國 66 年、67 年一、二、三期慢慢蓋起來的，所以那邊有很多的勞動人口，甚至是一些長輩，就是可能交通需要我們的大眾運輸協助我們的，那所以我也一直鼓勵說，有沒有機會就是往南京路走，由南京路接澄清路，應該說澄清、南京接保泰路，然後接到班超，然後再往前鎮。南京路接瑞隆東，接保泰路。對阿！一來節省就是說我們土地取得的一個成本，二來其實我們交通黑暗期不會這麼的痛苦，因為大家還是可以安全的行走，生意還是可以照做。那我先以上補充。那我也要拜託捷運局你要具體的，就是現在我不能強迫你現在回答我，因為真的都是很審慎、很嚴謹的問題，我拜託你們評估完以後，一定要向本席回覆，那雅靜這邊也會將他們回覆給雅靜的，甚至不管是我滿意或不滿意的，我也會在我的臉書上發佈，我也會要求他們透過什麼管道去發佈。還有一個，如果未來還有什麼說明會、公聽會，我們聽說有第三台，甚至是有跑馬燈，這個叫公益訊息，我相信不管是港都青年或者是鳳信絕對會配合我們市政府，你就同時跑個跑馬燈也不需要費用，好嗎？以上。</p>	
吳益政議員	<p>副局長，還有賴博士，還有科長，還有副總，還有文益、雅靜，還有俊憲，謝謝。各位市民朋友大家午安大家好。真的是多謝大家一起來參加這個 1</p>	<p>1. 感謝議員指教，本局將積極辦理捷運黃線計畫。</p>

千多億預算，影響是每個沿線的市民都會影響，所以前面的公聽會是很重要的，所以我還是要再拜託一次捷運局，不是依法律來辦，是依法律最低的標準，能夠多辦就多辦。但若時間的時後，剛剛有建議在網站，建立一個黃線公共討論的網站，大家有意見的、專業的、市民的，大家願意講，它們官方也好，顧問公司或是專業的人，也把你們的專業拿出來討論，那樣會很精彩。這是第一個建議我們捷運局設立一個認同網站，請專人，我講的1千多億你拿1百多萬請小編，真的在討論整理都合算，最主要是大家的意見，專業的跟庶民的意見，有人對捷運沒那麼多專業的經驗，但生活中的經驗作為捷運的經驗它可以提出來，透過我們專業的顧問可以做一個交流，這個是專業跟生活市民的互動要改變，這個是第一個，再次在請捷運局能夠做到。第二個，我想說也是到規劃完之後，每一站，一站一站的討論，討論什麼？剛才我們很多議員在說的，出入口，現在老人化社會，真的，現在捷運在高雄是很不友善的，那時候我跟黃添財議員硬討了10多台電梯，你想想看沒有那10多台會更慘，有些線路是沒辦法改，所以全線要開始一站一站討論，每一站到底要多少電梯，上、下有地方可以做的，只要有地方都要做，這個預算佔少部分，所以說這個出入口的電梯，我們上次有提到的，電梯不要把它當成殘障電梯，現在電梯是大家公用的，每一個人都可以用，所以設計不要只合乎法規，要大台一點，大家能把它當成普通正常的交通工具，它是交通工具不是殘障電梯，而且不要只有一台，不要只合乎法規，法規都跟不上現在我們時代需要，一站一站的討論，把電梯能夠討論完。每一站都要保留所謂的共享交通工具，不管是公共腳踏車、公共機車，甚至於較大站的有公共汽車，那個都當成車站的站體設計甚至建設的一部分，當成一部分去檢討，整個檢討把這一部分保留，那的不是說附屬的，那個根本就是捷運建設的一部分，所以你要把車站，每一站可以有公共腳踏車、公共機車，現在電動機車也越來越多，甚至於以後的共享汽車，比較大站的把那個當一部分。那第二個是停車場，收

2. 車站出入口的電梯及電扶梯設置原則，車站兩側均設有一處出入口時，則均會設置電梯及電扶梯；若單側出入口大於二處，則至少有一處設有電梯及電扶梯為原則，其設置數量及配置將於基本設計階段作詳細規劃。
3. 停車空間的設置主要以機車、腳踏車等為主，並規劃於周邊道路，後續將配合捷運建設之進行納入轉乘設施規劃，並循本府道安會報機制，提報審議通過後進行設置。
4. 為引導車站地區土地開發並增加運量，擬透過TOD規劃，以「3D」為規劃主軸，所謂「3D」即包含：「使用密度(density)」，車站周邊地區之緊湊發展及開放空間調配；「混合使用(diversity)」，車站周邊地區的活動引入及土地適度混合使用；「都

納那些停車場在車站附近，不管是騎摩托車還是騎腳踏車，儘量是騎公共的，不夠就是私人的來，那車站的站體，垂直電梯，垂直的停車場、立體停車場，那個也是當做捷運的建設的一部分，所以第二個部分是停車場也要當做一個建設。第三個，每一個車站，譬如說建工路跟大順路那裡，除了跟輕軌的連接以外，你出入口不要做在這一邊，如果假設也是做在雄工這一邊，你就牽兩個地下段通過建工路的往西邊這邊，建工路跟大順路這邊車很多，不只是出入口這邊，過一條街，多拉兩條地下街過去給那邊的人可以起來，就是說一定要把附近的出入口增加，這是第三個。第四個，剛提到，真正要討論的是，鳳山市政府那一站，我是覺得的大家再討論一下，所以的軌道建設能夠連接一定要連接，就算步行去連接都好，它的優先順序一定要，鳳山跟鳳山高中這邊，你想看看這一站設在這裡，一定是假設這邊都可以，所以說你是不是能夠再往這邊靠一點，站體工程若許可的話，兩邊再這邊接、再這邊接，不要設在這邊，結果起來要走這邊，鐵路地下化的效果也不好，這站的效果也減少，你一定要盡量往這邊靠。還有第二個，這個講這個討論的前提就是說，每一站 500 公尺、500 公尺，我看很多世界、很多城市它也不見得是這樣分配阿，你應該看你實際上的城市需求，你往這靠一點，你不見得代表，每一站不一定是 500 公尺去切的，不是這樣切的，你要依據實際生活上需要在去切，有一些站長一點沒關係，有一些站短一點，那是服務人的，不是公平去切的。所以這一站是不是往這邊再靠一點，出入口放這從這邊來，因為這邊的依賴聲望，我不知道，當然每個，教育部也好，學者專家的意見，大家來討論，可是我們生活的經驗裡面，轉運站越靠近，它的效果一定是最好的，所以這個是能夠再討論一下，把數據再提清楚。那第二個本來要提到的，建工路那個雄工那一站，這站跟前面一站，這站，這邊的人口密度是遠低於這邊的，但是因為你們要平均分配，這樣調，往這一站，有人建議，我也認為，高雄第一科大就是高雄工專，那邊的生活圈一定遠大於這邊，因為小孩讀書、夜

市設計 (design)」，建構舒適完善的步行與大眾運輸轉乘環境，透過 3D 發展將有助於改善都市環境，並提升大眾運輸使用率。高雄市政府已配合環狀輕軌捷運之興建，研訂增額容積之相關規定，引導車站周邊地區適度提升發展強度並配合通盤檢討，適當調整使用分區，並增加步行動線與車站之串連，引導居民使用大眾運輸。

5. 有關車站出入口問題，其設置地點將儘量避免於商家正前方，或採聯合開發方式處理。

市，辦很多活動，去那裡運動的，在高應大這邊的需求更高，你在這邊除了大順路以外、輕軌以外，其實這的中間是密度最高的，使用率是最高的，結果我們把這裡設一站，大順路，接下來就是要過去高速公路那，密度最高、使用率可能最高的都MISS掉的，變成人不找人，太遠了，所以說這一站，如果說只能設一站，尤其銀線由這裡轉接，接過去就好，兩個月台在這邊接，這邊是要拉過來這邊，假設你只能在一站，不能增加站的話，移動這個往雄工、高科大這邊靠，你如果說不能靠大順路那麼近，你在拉線拉到出入口，高雄科技大學它一定要一站，你要拉遠一點沒關係，這裡一定要一站，你那裡拉得到。高雄第一科大，那個使用率會最高，這個車站動線的調整可能在討論一下，我覺得像高雄科技大學還有像正修科大這些運量都會很大的，因為現在大學已經不是只有大學，它整個活動阿、範圍，活動阿，還有辦的活動會很多，這個是正修。還有其它的一個站，設計正修跟高應大，高應大前面可以做停車場，它的學校停車場就可以當聯合開發，對它學校整個對外的活動也好，停車需求跟轉運站那個會產生綜效，所以說這個是不是能夠再考慮一下。還有那個民族站，像這個都不用考慮什麼 120 阿、150 阿，就是要拉過去，你這都地下的，你再爬上爬下的，現在都年紀大了，你是多行，能夠走得更友善，不管是 120、200 去克服，一定要連接、串連，這是一個基本的一個捷運，現在過去的經驗想到的。那以上這幾點，那有很多，大家還有什麼意見，不斷的提出來，聽聽別人，今天也很多市民，其實他們講的都很專業，那你們有聽到，應該有觸發你們的想像去討論，就像我的，1 千多億，不是 10 億，這是影響我們城市建設。所以大家的意見，有什麼意見，跟大家討論出來，當然有些是專業要克服的，靠我們這些是沒辦法的，但是沒關係，大家來，不斷在論壇可以有意見，可以一直交換，我寧願在討論半年，慢半年沒關係，因為這蓋下去是百年以上的影響，但是今天大家星期六假日很辛苦的出來是要有意義的，所以這些意見能夠收納進去，然後要反向回

饋，到底可不可以，要跟大家報告，多花一點時間，密集、辛苦一點的討論。人家說的，一百年前人家蓋的，現在蓋一百年了，蓋的東西又比別人差，會漏氣。我們也希望高雄，我們高雄捷運有好有壞大家都知道，有好的要用，把我們生活經驗裡面提出來的，議會也好，還是捷運公司，我們要很快加緊密集的把這些解決，讓我們的大眾運輸，還有1千多億不是開玩笑的，要怎麼樣蓋讓它有價值。最後一項，每個車站一定要蓋得漂亮，不只要舒服、要方便，要大方，不要像老鼠洞。站體前面的出入口生意都壞掉，除了設計不當以外，蓋的難看，你要是蓋得漂亮，我們三甲那個周遭環境配合，那是它生活的一部分，車站是在集客，是在吸引客人，現在不是車站在那裡，讓你大家店面怎麼樣，出入口怎麼樣，反正我的出入口在那沒人管，所以說把美感，美感不是美而已，美感是包括對環境的適合，那這個可能我們建築師的設計是不是要再討論更細一點，我講的可能我們要花時間每一站每一站的來討論。之前是你講的嗎？那一站，保泰路那？國泰路那裡，對對對，它這個是，之前，先說抱歉，這是前瞻，時間在趕時間提出來的，所以在辦的時後，照規定是要辦公聽會，是先通過了計劃，現在再補辦公聽會，所以有什麼路線要改的，剛說的保泰路，不只是廟那裡反對，整條路都反對，整條路大部分都反對，你花那麼多錢還讓人反對，保泰路也好，包括那個國泰路是不是能夠往右靠，走國泰路再左轉南京路，那邊七老爺，五寮坡那邊又有商業區，現在那邊都大樓，李雅靜靠那邊就當選了，那邊一整片，我苓雅區找不到一整片的。所以說我講的，慢半年都沒關係，我也沒關係，重點是要蓋的舒適，想的到的，所以上次也有提出來，是不是那個路線，尤其是那個部分，人口密度很高的，現在也是高架看怎麼去做調整，不用怕交通部。交通部是什麼？也是為我們服務，都一樣，不是他說好就好，也沒有比我們厲害，我們在座的各位都比它厲害。交通部沒有比我們這幾個厲害，這個程佩鳳，這都是全國一級的交通專家，他們對地方都很了解，所以有意見跟我們說出來，看專家對我們要

	<p>如何回饋出來。我還有很多資料要說，所以不佔用大家的時間，跟大家感謝，謝謝。</p>	
<p>邱俊憲議員</p>	<p>大家好，我就不一一贅述了，我是烏松區的市議員。那第一場地方說明會是在烏松區公所辦的，那場的鄉親參加的人數應該是其他區全部加起來的人數都沒那場多，所以很感謝我們三民區，我們市區這，包括鳳山區這。我們烏松人不多，差不多 4 萬多的住戶，可是因為有機會延伸到烏松那邊去，機廠那邊，就我們有一個捷運可以去新建，所以我們的鄉親是很期待的。不過有幾個問題，簡單建議。現場有沒有鄉親要發言的？我覺得先讓民眾完整的發言之後，我們民意代表再來講，怕佔用大家的時間。我簡單講幾句，第一個就是，剛剛五甲龍成宮的廟的管理委員會、董事會、這些幹部他們說的很清楚，他們沒有同意那個通風口、排氣口設在他們的私人土地，這個區隔很清楚，相信在鳳山那一場他們也有提出來，之前的溝通他們有提出來，溝通不能只有溝沒有通，所以這個意見，現場參予的包括顧問公司，包括我們捷運局副局長，包括賴老師，這些其實大家都是技術幕僚，大家不期待要放在那邊，拜託下次開公聽會或是說明會的時候，這個決定是什麼，你應該要給鄉親一個答案，因為這個就是做政策決定，所以這個很明顯就是說，我一直認為蓋捷運不是只有捷運局的事情，所以期待後面還有開其它的公聽會或說明會的時候，其實包括公務局、交通局、都發局、環保局等等這些相關局處應該一起來，面對民意的反應去說，他的相對應該負責這些業務他們要怎麼做，包括剛才住在烏松的朋友在說，本館路你到底要不要拓寬？捷運局說要拓寬的話，這邊在答應我們也不算數，因為是工務局的事情。顧問公司本來說要從 15 變成 20 幾米，這也是顧問公司說的，不是工務局說的。我的意思是說，這一件事情是需要市府去做政策決定的，而且可以答應的人跟說的算的人不在這裡，這個只能把我們的意見帶回去而已。所以我期待，經過了 3 場地方的說明會還有今天的公聽會，其實之後，應該要有府裡面，至少副祕以上的等級的人來去綜整這一些相關的反應意見，因為今天很多人</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 感謝議員指教，有關公聽會說明會之舉辦，本局均有函文給市府相關單位，民眾反應的意見涉及本局權責以外的事項，未來綜合規劃報告提出後，市府將會邀集相關單位組成推動小組審查，屆時亦可將問題向各局處反映。 2. 為引導車站地區土地開發並增加運量，擬透過 TOD 規劃，以「3D」為規劃主軸，所謂「3D」即包含：「使用密度(density)」，車站周邊地區之緊湊發展及開放空間調配；「混合使用(diversity)」，車站周邊地區的活動引入及土地適度混合使用；「都市設計(design)」，建構舒適完善的步行與大眾運輸轉乘環境，透過 3D 發展將有助於改善都市環境，並提升大眾運輸使用率。高

說很多意見，不一定是捷運局可以決定的，包括限建的問題，包括 TOD 導向，這附近的站體的都市開發的問題、規劃等等，這都不是捷運局一個局處就可以處理的問題，所以要去協調多個局處一起處理。那我想資訊的公開跟資料的透明，這個從第一場在烏松的說明會的時候，我從頭坐到最後面，然後最後發言，那時候我還是有要求捷運局去做這件事情。現在網路很方便，大家的手機都像電腦一樣，可以隨時看到很多資料，你要把這些簡報資料跟每一場的說明會，大概大家發言的問題跟你們初步的說明是什麼，把它放在網站上面，不管是高雄市政府也好，還是你們捷運局的網站上面，讓每一次得討論能夠更清楚、更限縮，其實剛才大家發言的問題，其實前 3 場的地方說明會，十之八九其實都是類似的跟相同的，可是因為大家沒有給答案，所以大家都是相同的問題在那裡問，包括捷運站的站體你要放在哪邊？是不是徵收到我的土地？徵收到我的土地，我不願意的話，會怎麼辦等等這些技術問題，其實在新建捷運紅線跟橘線都有相關的經驗，這個怎麼樣去解決，我相信捷運局這些同仁都是很有經驗的，甚至有一些不用等民眾去問，我們自己去試想，我們在蓋這條捷運黃線的時候，就會碰到民眾有什麼樣問題，你就先把一些問題跟你可以提供的答案就先預放在網站上面讓大家去看。也許我要詢問之前，其實已經有答案了，我就不用再花時間在這邊詢問這些事情。所以俊憲拜託你們一定要做，議會要開始了，我在議會裡面也會公開要求你們一定要做。接下來就是，在你們的網路上，把捷運黃線後續的規劃的相關資料、相關討論把它公開的放在網頁上面。捷運紅線跟橘線在新建的時候，高雄市政府是在自己的網站上有設一個公開的論壇、留言板，可以讓市民朋友隨時去張貼任何的問題，而且當時的承包商，甚至是捷運局，也有專人在上面去回應相關的問題，這件事情在新建捷運黃線的時候，我建議不能省略。捷運黃線畢竟也是花了 1 千多億的一個大型公共建設。那，另外一個是，我還是認為這種公共運輸的設施，並不是拿來要賺錢用的，是來提供市民一個必要的公

雄市政府已配合環狀輕軌捷運之興建，研訂增額容積之相關規定，引導車站周邊地區適度提升發展強度並配合通盤檢討，適當調整使用分區，並增加步行動線與車站之串連，引導居民使用大眾運輸。

共運輸服務的功能。現在高雄市的 65 歲以上長輩已經到 14%、15% 了，7 年後最快蓋好，很快 20% 的長輩，所以剛剛包括黃文益議員講的，在一些出入口的無障礙的設施，我們現在已有的捷運紅線跟橘線，有些出入口它是沒有手扶梯的，沒有電扶梯的，這個其實在未來黃線新建的時候，我其實真的建議要把它都納進去處理。然後，現在已經有兩條公車，已經在養運量了，先導型公車，黃 1、黃 2，在烏松的說明會的時候也有民眾這樣建議，這件事情應該要馬上去做，應該要按照現在我們規劃的路線跟站體，盡可能模擬符合未來捷運要營運的狀況，甚至班距也要把它加強，去養出真正能夠依賴這條路線的運量跟使用者。因為先導型公車的路線跟捷運黃線未來要蓋的路線還是有落差，而且它的班距還是太久，要去養這個運量要像 168 這樣養到那樣子，我覺得是很困難的，可是這部分是可以去補強的，所以這個是立即上可以去處理的。那最後一個是，我覺得比較可惜的是說，在 3 場的地方說明會跟現在的公聽會，其實包括吳益政議員，包括很多議員在議會裡面，一直在關心的一件事是，怎麼樣透過捷運的建設、TOD，這些站體的共同開發的效益能夠把它極大化，然後及早的收益進來，挹注到這個捷運的營運跟新建的成本裡面。如果到我們完工通車要 7 年，我們不能等 7 年後再來討論這些站體附近有什麼土地開發錢可以使用，這件事情不應該等到捷運新建完才開始做，如果我們已經初步能夠確定說這些捷運站體的位置在哪邊，我期待捷運局來找財政局，甚至地政局，甚至都發局，這一些具有開發效益的 TOD 的場站，要怎麼做，其實要同步來做，要吸引民間的資金進來做投資，那樣捷運在蓋的時候才有錢。要不然都是拿土開基金去抵押去換這些建設經費進來而已，這 7 年的空窗期，不能在等待說那些土地，等到捷運開通，開始服務之後我才來一塊一塊去招商，這樣子高雄市這些站體會在那裡閒置了 7 年，包括捷運的烏松機廠。在議會裡面我已經說了 2 年、3 年，機廠要蓋的地方是烏松第 3 公墓，我們是希望透過遷墓，然後不用徵收民間的土地，把

	<p>土地可以省下來，多了那一站的捷運站，可以讓大家多一站可以去使用，給你們說了2年、3年，未來在議會我也會繼續說，遷墓的工作先做，把土地整理乾淨之後，那一塊大的土地就可以先做聯合開發，不用等到捷運蓋好在處理，這個不衝突，這個你一定要做的事情，為什麼不先做，然後把土地的收益先收進來，這個我實在是沒辦法理解，可是我會再在議會那邊不斷的去講，那包括五甲路很多，包括本館路道路拓寬，我們期待是說，一個工程多做幾個工作，是不是捷運的工程費用裡面，可以把這些沿路還沒有徵收的土地的費用一起把它包含進去處理，包括本館路的拓寬，它現在都市計畫其實兩邊是綠帶可以做通行，就是接通行使用，那開闢了當然對地方的交通運輸是很大的幫助，就是說1千多億裡面是不是可以包括雅靜議員說的，甚至沿線的一些管線把它共構起來，甚至烏松我們那邊還有一些淹水的問題，澄清路也有淹水的問題，甚至把排洪治水的一些管溝也都把它納進去，這都是可以思考的。所以問題很多，不過就是期待捷運局要審慎的，認清楚紅線跟橘線蓋好之後營運遇到的困難，不要再重複的發生那些過去比較不好的經驗。那黃線在新建的過程，每一站不要只把它當作捷運站來做處理，也許它可以納進一些，比如說長照，也許是幼托，像我們經過鳳山、經過市內，人口數都非常多，寸土寸金，怎麼樣裡面有做更好的服務，這個我們應該要一起做更多的思考。那在最後跟黃文益議員，苓雅區、新興區這邊真的我覺得漏掉了，地方的說明會那邊應該要到地方的，不管是區公所，還是哪個地方，去舉辦一場，針對會經過它們行政區的站體的狀況來做一些說明會比較好。那沿線的居民要怎麼樣去收攏更精確的意見，這個雅靜議員剛剛有提出來，我覺得這很重要，透過問卷，還是透過民調，還是透過什麼方式，這要拜託技術層面這些顧問公司或是副局長這些一起來做努力，以上這些意見的分享，謝謝。</p>	
黃文益議員	副局長，還有我們顧問公司，雅靜議員、俊憲議員、吳益政議員，以及所有關心我們捷運，還有我們的鄉親大家晚安，大家好，我是黃文益。其實我是第	1. 感謝議員指教，本局已於108年10月24日辦理苓

一次來參加這個公聽會，為什麼是第一次，前面 3 次我好像沒收到通知。不要說你們，我剛才問我辦公室的主任，前面 3 次的說明會我們知道嗎？沒有阿，沒有公文。就只有這道公文。一直以來我很期待說我聽到苓雅區，對不起，因為有選舉區的劃分，所以我希望來這裡聽到我們苓雅區跟新興區的民眾對這次捷運黃線的看法。我真的沒有聽到說，我們這一區，難道，我就跟俊憲討論說，我們這區的民眾都對這個都沒問題？五甲問題很多，我們都沒有問題嗎？難道我們真的都沒有問題嗎？我要跟副座很嚴厲的抱怨一下，真的是這個樣子嗎？所以我認為如果，與其要用這種形式上的把大家叫來講一講，那你倒不如你認真一點分區，五甲這一區，全部給他們說，路線要怎麼調整。難道苓雅、新興不用再辦嗎？所以我希望苓雅、新興辦一場。因為你前 3 場說明會也不在苓雅、新興這裡阿，完全都沒有。所以這個東西我是覺得你要這樣子弄下去，到最後一定會有很多的糾紛，所以我今天完全沒有聽到我這一區的民眾對於捷運黃線有什麼看法。好，既然這樣子，我要求加開一場在苓雅跟新興一場。第二個，我在議會有提到說，就現有的捷運有一些不友善的設計，在新的捷運在蓋的時候，應該要改正，包括說這個站體的出入口的大小，你們都知道我的選區就是紅線跟橘線交錯，我有很多捷運出入口的站體，很多站體當初都做得很大、很豪華，在商店街前面一個出入口遮住 4 間店面，後面 4 間店面全倒，所以其實我在商圈裡面的很多的店家的，租不出去，倒店潮，捷運公司要負責，說正經的，很多店家早就都不用做生意了，所以我具體的要求，如果在設捷運站體的出入口的時候，窄一點，不用怕人家看不到，因為你的效果沒有這麼大的時候，未得其利先受其害，很多店家在我們的選區裡面，因為我們有做，所以我們跟大家講，你做這麼大沒有效果的時候，反而害死這裡做生意的人，這是第一個。第二個，有很多的民眾在坐捷運的時候，因為捷運你是要，很多年輕人他騎車、開車，很多長輩的他們可能走路不方便，所以他會搭乘捷運，但是很多民眾在搭捷運的時候就有反

- 雅、新興及前鎮區聯合地方說明會。
2. 有關議員建議之出入口問題，其設置地點將儘量避免於商家正前方，或採聯合開發方式處理。
 3. 車站出入口的電梯及電扶梯設置原則，車站兩側均設有一處出入口時，則均會設置電梯及電扶梯；若單側出入口大於二處，則至少有一處設有電梯及電扶梯為原則，其設置數量及配置將於基本設計階段作詳細規劃。

	<p>應，捷運在地下 2 層，結果沒有電扶梯，沒有手扶梯，所以有些就根本沒有辦法下去，如果他坐捷運又很多行李他根本就上不來，然後我們要求改進又沒辦法改，現有做的沒辦法再改了，所以我要拜託捷運公司，如果在做的時候請考慮一下使用者的便利性，給他們有辦法下去跟上來，我覺得做電扶梯是可以方便，你如果說你去分析評估看看，一個站體有幾個是需要電扶梯，你應該要增加，該增加的就增加，不然一定會遇到問題，就是說長輩來抱怨說，我根本就是下去有困難，我行動不方便，那他要去找電梯，有些站很大，他要去找電梯也不好找，不知到哪一個有電梯，他就那裡四處找，這是一個很不友善的一個設計，所以我希望，就我針對以上的事，我在議會所以提出來的，現有捷運的改善部分，這個部分請捷運公司跟顧問公司納入評估改善，然後在我們的選區可以再多辦一場說明會，聽聽我們黃線路過的苓雅區跟新興區到底這些居民對黃線他了解嗎？他清楚嗎？還是大家都不知道？益政議員，我今天來，我們選區的民眾很少，是不是不知道？我不曉得，因為我是第一次參加，之前我沒有被通知到。再補辦一場苓雅跟新興的好不好？</p>	
<p>賴文泰教授</p>	<p>各位大家，現在要說晚安了，我先自我介紹一下，我在 2、30 年前，我就坐在隔壁的...公司，我 10 多年前，去交通局，坐在這邊，我現在再做老師。其實公聽會我參加了幾十次，我每次都有一個，你看今天我們坐了快 3 個小時，每次坐這麼久我都很感動，我有一個提醒，一個提醒，就是說其實你今天會坐這麼久，就表示你不滿意你住的地方，你關心這個捷運，我唯一的提醒，我跟大家報告一下，其實就是說先去研究，然後才是規劃，現在規劃還沒定案，規劃後是設計，要做細部設計，所以每個階段，我所講過的，你關心你住的地方，你關心這個捷運，每個階段你都要參加提出意見。所以我分階段來講，我如何看大家的問題，我 5 分鐘講完。有幾個問題，譬如說你路的問題，本館路的問題，就我的經驗，你路要用就要取得，本館路一樣，五甲路一樣，你要用就是要取得，這條路你要</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 感謝賴文泰教授蒞臨指導。 2. 為引導車站地區土地開發並增加運量，擬透過 TOD 規劃，以「3D」為規劃主軸，所謂「3D」即包含：「使用密度(density)」，車站周邊地區之緊湊發展及開放空間調配；「混合使用(diversity)」，車站周邊地區的活潑引入及土地適

取得。過來，我今天跟大家關心，你旁邊，路邊你會有住家，一個禁限建，禁限建有法令，我跟你說，禁建就是說，這條路線現在在規劃而已，還沒定案，禁限建是關心大家的權利，是大事件，所以是要路線定案之後，它才可以公告，它公告要1個月，接下來要通知過了1個月才可以禁限建，所以有些東西我講的你要隨時關心，有些東西它現在沒辦法跟你說，因為現在路線還沒確定，它根本就沒辦法公告禁限建的範圍，所以我說大家你今天站在這裡，我每次跟大家提醒，你要了解你的權利，我們隨時說就是，你市長跟官員，有人說你聽不下去，議員都在這裡，我相信議員是你最好的靠山，一個禁限建。第二個是說我們房屋的保固，我們房屋的保固其實說像紅橋線蓋完，它們的地質跟我們的地質部一樣，所以我說它有階段，譬如說你房屋你要怎麼保護，其實在我們規劃的時後，會做初步的鑽探，到後面細部設計的時後，地質的鑽探跟工法，你要做連續壁阿，那是有一個嚴謹的程序。我說你如果關心你的地方，在設計的時後，簡單說你也是要去關心。我看這是有些站在旁邊，有些另外說，譬如剛說的轉乘問題，轉乘問題我說那是後續要去做規劃的。我看你很關心交通，你說的名詞，漸進式的捷運系統，先要做公車，後來再做輕軌，最後再做捷運。我稍微解釋，為什麼技術會有問題，先做土建再做公車可能沒有問題，為什麼一般沒有這樣做，因為土建的錢很貴，土建的錢可能佔整個建設的7成，你做的時後不做機電，那個成本效益大概不划算，不過觀念上一定可以，它叫漸進式的捷運系統。另外就是說，其它有談到TOD，包括俊憲議員，跟剛才有個非常專業的民眾提TOD，白話說，兩個手段，兩個手段而已。第一個手段就是俊憲議員跟雅靜、益政講的，你需要把你的土地，你的車站的土地，每一平方公尺的旅次你要產生，譬如說你做土配，你做公園，你的旅次可能就不高，最高的是什麼？商業區、行政機關，這個時後，捷運局說，幾個議員講的，你周邊的土地就開始要清查，當然你私人土地要保護。另外一個就是說，你除了地，你還有蓋的高，那就是增額

度混合使用；「都市設計 (design)」，建構舒適完善的步行與大眾運輸轉乘環境，透過3D發展將有助於改善都市環境，並提升大眾運輸使用率。高雄市政府已配合環狀輕軌捷運之興建，研訂增額容積之相關規定，引導車站周邊地區適度提升發展強度並配合通盤檢討，適當調整使用分區，並增加步行動線與車站之串連，引導居民使用大眾運輸。

3. 有關黃線行經五甲路議題，目前另有評估保泰路方案，至於後續路線係採五甲路或保泰路之方案，本局將以問卷調查方式收集民眾意見供路線決策之參考。

容積。車站有規定，你 600 公尺之內的容積都可以提高。就這兩個手段。過來，最後說，包括益政他們說的出入口我們要怎麼改進，包括那個文益也說，我們美麗島，我們都很多經驗，你們去美麗島就知道，紅線要做的時候要走很長，你們去過台北就知道，走就過去了，這是設計的手段。最後是說，等一下回答包括雅靜跟俊憲跟益政有一些看法。我說我們為什麼要蓋捷運，大家你們看這張圖，看這張圖你要想像一下，你看我們...現在我們都是在這、在這，綠線，綠色是我們的輕軌，我們的紅線，我們的橘線，跟現在我們的黃線，你一塊一塊的切開，我們只有這樣子，所以你在坐捷運很不方便，以後你想一下，這邊一塊，這邊一塊，這邊一塊，這邊一塊，....，你每一塊你都坐捷運。那大家可能就會有問題，有兩個經驗跟大家分享，你們知道台北捷運 85 年開通，你們知道一天多少人嗎？20 年前，你們知道多少人嗎？4 萬。現在呢？在 103 年的 11 月，超過 200 萬，當然環境不一樣，最重要的是它一條、一條、一條、一條蓋完，運量就出來了。第二經驗，像你們這些住五甲的，以前沒有公車到長庚，所以去年規劃這黃線的時後，我們就開了一條路線，這條路線一開始，一天，去年 4 月開始開的，一天一公里收 2 塊，半年而已，一公里就收 14 塊，僅半年 7 個月，就說那個宣導很重要，民眾知道他有去使用，1 公里 7 個月 14 塊，所以大家想像一下，剛才俊憲說的班距的問題，那個需要我們再努力。你看一塊、一塊、一塊、一塊、....，跟台北現在很像，這都是要一步一步來努力的。剛才我說過的，你禁限建的範圍，你轉乘的範圍，你的 TOD 要怎麼達成，這都是我們要一步一步來努力的。回到我們高雄的關鍵，我說這些都是細部設計才決定，現在這個時間就是，我說現在是綜合規劃，綜合規劃現在還沒結束，綜合規劃現在還沒送交通部，現在只是可行性，我們現在的階段是可行而已，綜合規劃現在最重要的問題就是，雅靜議員說的路線，益政議員說的車站，這兩個部分是我們現在這個時後需要決定的，這個決定也是我說的，包括雅靜剛有說到，因為我們有限

制，一個限制是你決定要有一個機廠，一個維修機廠，所以地方要有；我們這邊要跟紅線有連接。這兩個是限制。這兩個限制如果你路要寬一點，所以雅靜議員，我的印象，這兩個限制，要走到保泰路了，我想這條路線要怎麼走，從南京轉到瑞隆，瑞隆後我們說瑞豐站，轉到保泰，保泰到班超就沒路了，你說過班超路轉凱旋，回來接我們的凱旋站，我是說為什麼要大家集思廣益，這有一個好處，保泰路很好蓋，這雅靜說的，40 米路寬，30 米路寬。不過這個路線，我們說開這個路線有幾個考量，一個是我們的運量，我們帶動土地的發展，然後就是土地的徵收，這些都是我們做規劃裡面最需要考量的因素。這個路線我想需要跟議員們一起討論。現在你看這路線，五甲路最大最大的缺點是它窄，20 米而已，剛才雅靜議員說的它很窄，不過它最直接的好處是直。我說的路線，你現在從南京路來接瑞隆，有一個直角，瑞隆接保泰，那裡有一個瑞豐站，是斜的，保泰路接班超，又有一個直角，班超接凱旋，又有一個直角，簡單說就是彎，它路彎就會有幾個問題，你土地要徵收，第二你們可有在坐台鐵？台鐵它的直角轉彎，你在坐的時候會覺得不是很舒服，你的速度會慢，簡單講，這路線是說，這個時候，路線它有優點也有缺點，它沒辦法全部都是好的，這個時候就要大家的智慧了，這個階段我們為什麼要做規劃，包括益政議員說的車站，我跟大家報告，捷運車站站距不是學理，它是一個原則而已，市區一般 800 公尺。為什麼 800 公尺？兩邊走 400 公尺就到。郊區我們就不管了。所以說，車站的規劃，俊憲議員跟文益跟益政講的，這個時候，可能就要透過再一次的溝通，路線的部分，我想可能就這兩條路線，這兩條我想需要，像雅靜議員說的，是要用什麼方式來更廣泛徵詢民意。如果民意現在的缺點就是說，它可能有發...的問題，可能不知道，還有一種東西我想說，需要像益政說的，1 千多億的錢，我們沒有需要這個時候就決定要怎麼樣，因為後面還有很多程序要走，這個規劃最重要的階段如雅靜講的路線要決定，車站要決定，我們一些 TOD 的策略，我們這個時候就

	<p>要想辦法了，包括文益講的，你要變美麗島那裡的出入口，我們現在就要想辦法了，所以這個部分，我最後一句話，我們捷運的規劃是一個程序，大家坐在這裡，你關心捷運，關心你的地方，我想在這裡提供個意見，這是我初步跟我這幾年參加的經驗，跟大家做的報告，謝謝大家。</p>	
<p>三民區正興里里長沈女士</p>	<p>吳副座好，還有所有來賓午安，我是三民區正興里的沈秀玲里長，我這邊想要提問一下，我剛看到我們的候車站是接軌到我們的輕軌的地方是高雄高工站，我這邊有個提問，它的土地劃位會是在什麼地方？是不是在大順跟建工路的那個地方，那個地方的土地面積會比較寬敞一點，謝謝。</p>	<p>感謝里長蒞臨指教，Y8 站預定設於建工路大順路口靠高雄高工前方，未來出入口會與高雄科技大學建工校區洽談聯合開發之可行性，另一方向出入口則設置於靠大順路之人行道上。</p>
<p>吳先生</p>	<p>主席吳副座、各位長官、各位來賓大家好，剛才聽到吳副座說已經辦了 3 場說明會，對不對？我們都沒有得到這個訊息跟資訊。那以後，我是希望能開放資訊，公開在局裡面的網站，讓我們能瞭解進度跟將來的一些說明會的情形，這是第一件。</p> <p>第二件，我是 Y22 附近的住戶，我們的房屋年齡、結構都 45 年了，那這次的潛盾開挖會不會影響我們的結構，影響我們的房屋安全、生命安全，這是我的顧慮的一件事情。</p> <p>再來就是很簡單，我們希望能改線，能更改路線。以上報告，謝謝各位。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 說明會公聽會召開前已發函至沿線各里辦公處代為宣傳周知，並於媒體及官網發布新聞稿及公告請民眾踴躍參加。後續說明會另於有線電視台採跑馬燈、LINE 官方帳號等方式公佈資訊。 2. 捷運的潛盾工法已於台灣捷運行之有年，且施工前會有地質鑽探，若遇到不好的地質，會有地質改良工法以確保施工安全。 3. 另替代路線有保泰路方案，本局將以問卷調查方式

		收集民眾意見供 路線決策之參考。
龍成宮 王先生	<p>大家好，我先自我介紹，我是五甲龍成宮總務幹監王某某，我要說的就是，捷運局 8 月 20 日來我們五甲廟做說明，要在我們的五甲廟裡面設置 2 個通風站，排放廢氣，設在我們的虎邊，我們五甲廟的信徒、代表及委員大家都反對，我們並不反對國家發展的建設，我們是反對這 2 個排氣管設置在我們的五甲廟內。接下來就是，我們五甲廟內，一早就很多居民在跳健康操，也很多在運動，老人也很多在那裡下棋，之所以這麼多人就是我們樹木種的很多，空氣很好，結果現在要做 2 支排氣管在那邊，會影響我們的空氣，也影響我們清靜的地方，請大家要好好幫我們保護一下。再來一件，我們的五甲廟是我們五甲人的大事件，空氣差會影響到我們五甲人的運動，老人很多也在這運動，會影響五甲老人的生活品質。最後，我要說的就是，我們五甲廟媽祖相當靈驗，有求必應。韓市長當初要選市長，來我們這抽籤，抽完的第一時間，就來五甲廟拜拜，求高票當選，這是很靈驗的。我們鳳山區的委員、議員很多都會來拜拜。我們要說的就是，不可以將五甲廟的地理破壞，那 2 支排氣管不要放在我們的裡面，看是否可以找其他地方，謝謝。</p>	<p>尊重廟方意見，出入口及通風井目前已無規劃於龍成宮內施作，將另覓其他地點或以聯合開發方式辦理。</p>
台灣基進 李先生	<p>第一次發言： 大家好，我是台灣基進黨黨部主秘李○○，在這裡要先跟大家說一件事情，我們今天在這裡看這條黃線的捷運公聽會、說明會，我們要先思考一件事情，一條捷運開下去，我們要花 1400 多億來開這條捷運，我們到底是為了什麼要做這個？我們是因為我們希望要一條捷運，我們就開一條捷運嗎？還是說，真的我們來認真的解決我們現在高雄所面臨的，不管是道路交通會塞車的問題，還是說，我們用路人的生命安全的問題。其實，要蓋一個捷運，我們要投資這軌道建設最重要的一件事情就是，我們要改變過去高雄市都是以車為本，什麼是以車為本？就是，不管我要去哪裡，摩托車騎了就出去，車開了就出去的這種交通方式。還是我們要藉由這</p>	<p>1. 捷運建設主要是建構城市大眾運輸系統，除方便通勤外，希望藉由綠色運具來解決空污及道路壅塞問題，連帶帶動經濟發展為主要的附加效益。有關車站周邊是否規劃青年住宅社會住宅，納入後續辦理聯合開發方案評估。</p>

捷運建設，來轉變做一個以人為本的交通方式。什麼是以人為本？其實我們看現今的台北就可以瞭解，因為他們出去不用騎摩托車，他們也不需要開車，他們在雙北的地區內，他們要去哪邊都方便，捷運坐了就出去，因為這是一個相對安全又舒適的交通方式。我認為我們今日來討論這個、投資這個，用我們的錢，納稅人的錢來蓋這個東西，我們要認真思考，我們捷運不是說蓋就蓋，它是很重要的，它是高雄人的錢，所以我們必需要認真思考。我們也要拜託捷運局，你在這裡的時候，你其實不是說開一個公聽會、開一個說明會，結果都是在解決工程的問題，你應該向民眾說明為什麼軌道運輸、捷運、輕軌、路面電車都好，是為什麼對所有的高雄市市民一個非常非常重要的事情。我希望未來捷運局能夠在後面的，不管是開公聽會或說明會，好好的跟高雄市民溝通說明。

在這裡我提出幾個問題，第一就是，今天要開捷運的時候，是不是相對的周邊的房價就會漲價，漲價時，帶動周邊的土地發展的時候，你們可曾想過我們這些年輕人要怎麼辦，高雄現在面臨的什麼問題，就像韓國瑜他說的，又老又窮。假設他說的是真的，在又老又窮的狀況下，房價又漲下去，我請問我們年輕人要怎麼辦，一般的市民要怎麼辦。還有，現在我們高雄人的年輕人北漂問題。當我們的房價隨著捷運開發，越漲越高時，我們的年輕人、我們的下一代，他要如何在這落地成家，他要怎麼在這安居樂業，他的房子要怎麼買的到，所以在站體及周邊可有規劃社會住宅，可有把這個東西包在裡面去建設、做計劃。目前我們好像是沒看到，尤其是今年我們高雄市完全沒有相關的青年住宅、社會住宅的部分的計劃，完全沒看到。我希望在做這個捷運的時候，我們要思考的是，當這個東西蓋下去後，帶動周邊的房價漲價時，你相對的也要提供一些社會住宅，一些較低成本的房子，給年輕人或一般的市民，他有辦法住在捷運站旁邊，他可以享有這交通的便利。

接下來，抱歉，佔用一些時間，再一個問題就好。我們可以看到這個計劃，跟大順路的輕軌有做轉乘

2. 輕軌二階爭議路段目前由專家學者評估後續路線方案中。捷運轉乘除輕軌外，另可藉由公車轉乘，原預定施作輕軌之大順路段，目前已有循輕軌路線之環狀 168 線公車營運中，歡迎民眾踴躍搭乘。

3. 說明會公聽會召開前已發函至沿線各里辦公處代為宣傳周知，並於媒體及官網發布新聞稿及公告請民眾踴躍參加。後續說明會另於有線電視台採跑馬燈、LINE 官方帳號等方式公佈資訊。

	<p>的部分，但是問題是，現在輕軌被韓國瑜市長阻擋，你們可有做這個配套？這個配套措施在哪裡？我沒看到。我們 3 月份的時候，輕軌公聽會連續開五場，我五場都到，五場都有發言，結果呢？說年中要提出一個計劃，結果年中沒有，拖到 9 月份也沒有，現在要拖到 12 月份，我請問是不是韓國瑜市長 4 年做下去就拖 4 年，都沒有東西。現在要做這個捷運黃線，輕軌也沒有，轉乘的功能也沒有，那你黃線就會受影響。那配套措施是什麼？可有？我們沒有看到這東西。尤其現在又在開公聽會、說明會，現在計劃送出去，若到時後要蓋的時候，韓國瑜市長說不要的時候，那不都是在浪費我們的時間，浪費我們的生命，何必呢？</p> <p><u>第二次發言：</u></p> <p>其實剛才民眾的問題部分已經講完了，我要說的是，剛才很多人說到資訊傳遞的問題，剛才其實一些民眾有發現的時候也有說過，我們收到的資訊，它有放在網路，所以我們有收到資訊。其實捷運局，剛才可以看到的是，捷運局在解釋程序，其實後面很多規則，所以可能沒辦法就是很，簡單的說就是，那就這樣做，那就這樣做，可能比較沒辦法。但是我這裡有個建議就是，譬如說可以用市長的臉書、市政府的 LINE、捷運的官方網站等等，可以盡量的宣傳。另外一個就是說，五甲廟這邊有很多長輩，所以就是說可能要麻煩五甲廟這邊，往後有要開說明會或公聽會的時候，五甲廟可以貼一個傳單，那這樣去五甲廟休息、運動時可以看到這樣的資訊。謝謝大家。</p>	
<p>龍成宮 黃先生</p>	<p>主席、大家好。今天捷運黃線這條路線，一開始你們開這條路線，是不是要有公聽會，為設計這個路線，先找大家來檢討這的路線，你有感覺到嗎？你今日若在南京路到五甲，到南京路轉過去，為什麼不在國泰路那轉過去，這是第一點。為什麼這麼說，你旁邊，五甲、國泰路這邊是屬於以後的商業區，有經濟價值，要做，這是最重要的問題，這是第一點。第二點，你今日，如前面所說，你連聯絡鄰居都沒有聯絡，我們五甲路的鄰居還要打電話問我們，我們沒有收到公文，我們可以來嗎，捷運局</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 往南京路規劃主要為運量因素，南京路周邊居民、學校聚集，運量較國泰路高。 2. 說明會公聽會召開前已發函至沿線各里辦公處代為宣傳周知，並於媒體及官網發布

	<p>要檢討。第三點，如前面所說，我們沒有答應你們排風進風從我們五甲廟進去，你們說在捷運座談會的調查表上給我們打勾，沒有經過我們信徒、代表同意，這是我們的財產問題，不是你個人的問題，為什麼要給我們做進去？這是很重要的事情。我們五甲廟是地方風水，長輩留下來的，我希望捷運局要尊重。第四點，五甲路從日據時代後就沒有徵收，這是百姓財產的問題，要考慮。謝謝。</p>	<p>新聞稿及公告請民眾踴躍參加。後續說明會另於有線電視台採跑馬燈、LINE 官方帳號等方式公佈資訊。</p> <p>3. 尊重廟方意見，出入口及通風井目前已無規劃於龍成宮內施作，將另覓其他地點或以聯合開發方式辦理。</p>
<p>龍成宮代表</p>	<p>大家好，我是龍成宮的代表，也是捷運黃線沿線的住戶。我們的土地剛好在 Y21~Y22 的中間，我們的路的土地，從民國 5、60 年那時後，就被這個專門騙人的政府拿去用了，沒有給我們徵收，一直騙我們，經過了 n 次，包括司法院的大法官也解釋過，4-400 號逐年說要編列預算徵收，也沒徵收，一騙再騙，就是這樣。接下來，這條路，五甲路這的路段，是要做這個上下軌道疊式工程，在鳳山的說明會，我有說過，包括捷運局也說，施工的安全性是比較高的，這你們不能否認，但是我們住戶的安全，你們要怎麼要來保護，你們完全都沒說。接下來，在站線的左右邊是不是有 6 米要圍成限建的範圍。如果把我們畫成限建的範圍，我們人民的財產你們是要如何幫我們保護？都沒有。現在沒有說明在先，以後我們就是抗議在後。接下來，這些問題延伸出來就是，五甲居民這麼多人在反抗，結果捷運局當初在做，為什麼都不聽或徵詢、問一下，辦一下聽證會，行政程序的聽證會，為什麼要辦說明會和公聽會，這是走流程。在鳳山的時候我就說過，捷運局辦說明會也好、公聽會，就是黑箱作業。為什麼我說黑箱作業，在座的有收到通知來開會的民意代表請舉手，有收到的舉手，悽慘。</p> <p>政府機關是在騙百姓的，沒人收到阿。沿線的居</p>	<p>1. Y20~Y22 路線係於目前道路下方除車站出入口外，如五甲路道路用地如有未徵收情形，路線地下空間之取得待綜合規劃案經行政院核定後納入評估處理，本案已於 108 年 10 月 23 日開會研商五甲路及保泰路道路徵收費用之可行性，後續將納入評估妥適處理。</p> <p>2. 說明會公聽會召開前已發函至沿線各里辦公處代為宣傳周知，並於媒體及官網發布新聞稿及公告請民眾踴躍參加。後續說明會另於有</p>

	<p>民，跟所有人民的財產，政府是這樣用騙的嗎？請我們的民意代表要維護人民的財產，幫我們看好。選舉要到了，大家都可以支持，什麼黨做事情我們就支持什麼黨。謝謝。</p>	<p>線電視台採跑馬燈、LINE 官方帳號等方式公佈資訊。</p>
鄭先生	<p>你好，我是烏松區的居民，本館路沿線的住戶。這邊有一個問題，剛剛聽到五甲這邊也有提出土地徵收，那因為我在參加三民區及烏松區那邊的說明會的時候，其實有提到也有問，但我其實沒有聽得很清楚，不知道方不方便請捷運局或工程公司再說明一下，就是本館路拓寬的部分。因為我好像在烏松區那邊有說，本館路是兩線道，又是很重要的道路且常塞車，所以說有聽到有人說，不知道有沒有記錯，本館路預計要從 15 公尺的路寬拓寬到 25 公尺的路寬，若有記錯，在幫我更正一下。那其實這邊的話，我是想要去瞭解說就是，因為本館路其實我印象中好像那邊是不是以前就是有預留一些拓寬的空間，這我就不清楚。因為像本館路那邊，像什麼星巴克...，它基本上都是預留一個，前面都有一個紅磚的走道，它其實房子不會直接蓋到馬路上，那不知道那算不算一個預留的拓寬空間。那我這邊想要問，本館路在新建的這部分，是一定確定會先拓寬完成，再去建設本館路的捷運，因為我們本館路的話，Y5 到 Y7 它基本上是經過這的本館路的路線，那因為我是沿線的居民，如果本館路可以拓寬，不要在上、下班那麼塞車的話，我們也很期望。這邊希望捷運局或工程公司是否有些具體的計劃，讓大家了解一下。謝謝。</p>	<p>道路拓寬工程屬工務局管轄，非屬捷運局權責，未來會請工務局等相關單位配合捷運工程研議拓寬之可行性。</p>
徐先生	<p>不好意思，我是 Y14 站附近的居民，上次公聽會我有提出一些問題，那我覺得應該有深入討論的空間。第一點，黃線應預留長期路網銜接空間，因為我們看到 1990 年高雄捷運推出紅、橘、藍、棕四條路網的時候，其實在交會站都會預留轉乘的空間，包括衛武營站、三多商圈站等其實都預留轉乘棕線的空間，那包括我們看到台北捷運一、二期路網，就算在蓋的時候，其實都先有預留包括地下隧道跟轉乘界面的部分。那你說一個城市，捷運路網長期的規劃，我們要有長遠的思考，那 2011 年到 16 年高雄市政府執行整體路網規劃作業顧問服務</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 有關預留後續路線轉乘空間，將納入設計階段考量。 2. Y8 與輕軌 C28 站(如計畫維持)之轉乘，採地上轉乘為原則，以目前輕軌月台之設計，其寬度因輕軌車站於道路(大順路)空間已受相當之

和 2016 年交通部已經核定這個作業案。那其實跟黃線有交會的部分有 3 條，鳳山本館線、民族高鐵線跟蓮潭本館線。那因為這個黃線本來由輕軌升級為地下捷運的關係，所以後續的路網是有滾動檢討的需要，那跟黃線有交會的這幾條路線是不是要預留轉乘界面跟使用的形式如何，在黃線做綜合規劃的時候，是不是應該要一併釐清而且確定後續的形式，才可以確定未來轉接的部分。否則以現在紅橘線跟黃線的轉乘都已經這麼困難的情況之下，如果你們沒有預留好轉乘界面，在 2、30 年之後，新建下一條捷運的時候，將突然增加納稅人的花費。那第二個問題是機廠維修能量能否相容？因為我們知道高雄捷運 3 個機廠，大寮是 5 級，北、南機廠都是 3 級，也就是說如果黃線捷運部分的維修能量可以跟紅橘線共用的話，我們可以降低機廠的等級，減少土建跟一些機電新建的支出。另外就是說，交通現在在推動軌道產業的技術國產化，國車國造的部分，黃線未來的設備是不是可以在合約裡面規定，部分設備國產化以及維修在國內進行，減少未來 3、40 年營運跟重製成本呢？那這點也麻煩捷運局來回答。那轉乘的部分，我特別去找了一些，包括民族車站地下各層平面圖的部分，那還是想要在提出一個包括民族站、正義站能否地下轉乘的部分，我們就以民族車站為例，如果我們套疊 GOOGLE EARTH 跟台鐵的平面圖的話，我們可以發現民族站沒辦法直接轉乘的一個瓶頸是在靠近這個民族路口的部分，有大概 60 米的機電設施跟通風井這部分沒辦法直接連接，那如果我們從側面，那因為永久軌這邊是預留可以施工的空間，我們從側面打穿連續壁的話，它其實是個延伸通道，而且在捷運局自己的前期規劃書裡面，其實送交通部的時候也有這條規劃的存在，那上次捷運局的說法是說交通部否決了這樣的提議，那我不知道為什麼否決，能不能做一個說明，你捷運局後續有哪些可以去爭取的部分。連接通道大概 120 米長而已，在施工上應該難度是可以克服的，而且地下的轉乘、一體化，我覺得是對捷運未來運量及民眾的使用方便度有很重要的必要性。那同樣的，輕

限制，無法於路中做出入口。

	<p>軌，我們剛講到，包括說台灣基進的朋友有提出，輕軌不建了，你們後續的規劃是什麼？輕軌不建會造成黃線的整體運量減低，你們可行性報告是不是要重做、重送審、重新評估？那這些部分呢？如果真的高雄市政府要大幅更動 2012 年就做好的輕軌計劃，推翻前案去修改後案的話，後案一定重新送交通部備審，會整個拖延黃線的新建時間，那請你們有這樣的覺悟。那如果真的維持原案的話，是要拉到 Y8 站，這邊是不是能做地下轉乘的部分，也就是說，拉出一個地下通道直接連接到輕軌的月台，這在世界上很多國家其實都可以這樣子直接新建，像慕尼黑的輕軌站跟他們 U-Bahn ESCOM 新建的部分，它其實是可以在同一個月台就做立體的轉乘，那如果輕軌還要照原來計劃，這我們期望執行下去的時候，也希望能做好轉乘的規劃。以上，謝謝。</p>	
<p>鄭先生</p>	<p>大家好，敝姓鄭，之前在鳳山開說明會的時候，有跟經理請教過，就是說五甲二路是採疊式的月台、施工，那它的潛盾機，鑽在地下 2、30 公尺這樣子施工，它的直徑是 6 米，等於說它的軌道的寬度可能就是 6 米，然後軌道兩邊各留 6 米是它的安全距離，那這個安全距離是未來會做甚麼樣的保護措施，會用連續壁，全部都灌混凝土灌漿上去，還是怎麼樣？另外一點就是說，有關捷運開挖的話，它有一個禁建跟限建，這兩個是不是請貴局解釋一下？我知道禁建好像就是捷運它的 1 米好像是禁建。那如果說捷運的道路路緣兩側各 50 米都是限建。那這禁建跟限建對我們兩邊的居民、地主有什麼影響？這個請貴局說明一下。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 施工前會有地質鑽探，若遇到不好的地質，會有地質改良工法以確保施工安全。在施工中亦會有監測儀器隨時監控。 2. 捷運周邊建設之禁限建依地下、平面及高架型式，及建築方式之不同有相對應之禁限建規定，以一般住宅為例，禁建範圍為隧道斷面向外 1 米範圍，限建範圍則為隧道兩側邊緣投影至地面，向兩側各 50 米。相關規定及

		申請可依「大眾捷運系統兩側禁建限建辦法」規定辦理，歡迎到本局官網查詢。
○女士	你好，我其實也是五甲的居民，當初這個資訊其實是我自己在網路上面看到，然後我覺得市政府這邊也許，我們都有 LINE 的帳號，我覺得可以多推播這樣子的訊息，不然其實沒有被大家知道還蠻可惜的。然後再來，我是住在鳳南路上，那雖然說不是五甲路直接影響到我的居民，但我想要知道，因為五甲路路幅不寬，道路服務水準也不是說很好，那到時後你們施工要怎麼去應對這樣子的問題，是有替代道路嗎？那交維會怎麼實施等等。謝謝。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 說明會公聽會召開前已發函至沿線各里辦公處代為宣傳周知，並於媒體及官網發布新聞稿及公告請民眾踴躍參加。後續說明會另於有線電視台採跑馬燈、LINE 官方帳號等方式公佈資訊。 2. 捷運施工前就道路縮減及替代路線等議題，會提送交通維持計畫，經市府道安會報核定後實施。施工期間會使用告示牌告知用路人替代道路的路線。
林先生	第一次發言： 捷運建設，資金的投入很大，然後我們看看高雄捷運的品質，據我所知，2008 年至 2018 年期間均是虧本，然後就算現在持平，我們目前 6 個車廂的設計，也只有用到 3 個車廂，所以這個需求來看，它感覺到我們投入那麼多的心血，好像要持續增加才會發會它的效能。然後我們再看第二個例子是台北捷運，它一建設之後就差不多滿載，它是因為它在建的時候，它跟公交系統就已經非常得發達，所以我們看到它一建就好，所以非常的有效率。所以從這兩個來看，我們就建議說，是不是說	<ol style="list-style-type: none"> 1. 目前紅橘線的運量已逐年成長，顯見高雄市民接受度逐年增加，本府亦將持續推動捷運路網的建構。黃線的路線規劃與現有的捷運紅橘線、輕軌及台鐵地下化均有連接有助於運量之提

捷運可以分兩階段來做，然後這樣可以讓我們的金錢投入的時後花在刀口上，那這兩個階段是什麼？就是說，譬如說，按照我原來，該是地上就地上，紅橘線那時後也是，土建的部分，車站得部分，那一些還是屬於第一階段的建設；但是那個鐵軌的部分，還有車廂的部分，電控的部分，這些屬於第二階段的建設。第一個階段建設好之後，我們在這個時候可以用電動公共汽車來做營運，然後到達某一個程度，人的流量也很多的時後，我們再投入第二個階段，把鐵軌鋪上去，把車廂拿進來，把電控的設備都弄好。那當然第一段跟第二階段是要怎麼連接，那這樣的話是對交通成本會比較好，就是說對金錢的投入跟效益會比較大。然後第二個，我們看前瞻計劃來講，台灣出現一個捷運大爆發，台灣各個縣市幾乎都要建捷運，我在想說如果是這樣的話，我們這個捷運的國造的經濟效應規模應該是，就能達到那個規模。你看像大陸在發展的時候，上海第一條捷運-一號線，它是給西門子做的，第二條它們就自己蓋，當然第二條它們自己做的時候就發現很多問題，譬如就是出口得地方，接到平面得時候它不是拼命的接過去，它是要爬一個階梯再下來，那個都是很重要的一個經驗。所以說我是覺得如果用這樣來結合的話，你們投入的資金會更有效用。謝謝。

第二次發言：

剛才講到很實務的問題，就是說困難度，那困難度當然就是跟工程整個設計也有關係。然後第二個就是說，你說的如果要做第二階段的時候，原來有的車流量就會變成瞬間沒有，其實這個是不會，為什麼呢？因為你那個時後如果在建第二階段的時候，第一階段的，因為你都是跑在馬路上，他本來是在隧道下面跑的電動公共汽車，你把他換到跑到上面，然後這個時間也不會是很長的吧，如果我們類似像所有的建築工法裡面有一些預鑄，像一些房子的蓋法都可以節省時間，用一些預鑄的方法，其實有很多可以想辦法克服的。當然就是說，你如果只有用現在的想法或是現在的行政程序去做任何問題，都不想去突破的話，那當然是沒有辦法。但

昇，且目前中央已將黃線納入前瞻基礎建設中，其計畫期程納入管控，本府將積極於規劃之期程內完成黃線建設計畫，有關後續如何在期程內分階段辦理，如何運用工法節省時程，納入後續設計施工階段評估考量。

	<p>是如果你願意或是說有可能喔，我們以許可以找出一個方法。我相信你如果是參考其他的地方，也有這樣子的建設方法，這樣子，謝謝。</p>	
<p>陳議員主任</p>	<p>不好意思，我是我們議員陳慧文這邊，跟大家問好。因為我們在地很多都是龍成宮、我們五甲的鄉親，因為說了很多問題，所以說我也是要來說一下，他們的問題我也希望大家來重視。我剛才才聽到，因為我們的五甲地區在 85 年的時候就已經有捷運的設計，一直到現在我們來開這個會，來做我們這個五甲路，我剛才才聽到我們龍成宮，我們意思是說，這條路線他是不反對，主要是針對到我們出口的部分，這個部分可能需要我們捷運局再協助。還有就是我們道路的徵收，再接下來，我在這裡來跟我們拜託，有兩個問題，就是說我們五甲路他沒說很寬，不過他那邊的老舊房子也蠻多的，所以也拜託將來在施工時後，可以注意到損鄰的部分。還有這個我們交通打擊的部分，也來幫我們注意。我們的五甲路，因為我們的人口非常密集，政府做這條路線我在想應該大家都非常贊成。我們龍成宮這邊的意思應該也是一樣，以上，謝謝。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 尊重廟方意見，出入口及通風井將不會設置在龍成宮內，將另覓其他地點或以聯合開發方式辦理。 2. Y20~Y22 路線係於目前道路下方除車站出入口外，如五甲路道路用地如有未徵收情形，路線地下空間之取得待綜合規劃案經行政院核定後納入評估處理，本案已於 108 年 10 月 23 日開會研商五甲路及保泰路道路徵收費用之可行性，後續將納入評估妥適處理。 3. 於施工前及施工中皆會做建物調查與保護，避免影響兩側房屋的安全。 4. 捷運施工前就道路縮減及替代路線等議題，會提送交通維持計畫，經市府道安會報核定後實

		<p>施。施工期間會使用告示牌告知用路人替代道路的路線。</p>
<p>○先生</p>	<p>各位長官，先跟你們道歉，因為沒有看著資料實在是講不出話，就是您剛剛簡報上有提到整個路線只有 Y1 到鳥松機廠這段是採用平面或高架，其他地方都是地下。那我想請問一下，為什麼就是要選擇只有這一段做這樣子的處理，因為我從衛星通道圖來看，其實 Y3 到 Y1 這段的人口的密度並沒有那麼高，那你們如果採取高架的建造的話，成本應該是降低，相對來講你的本益比應該會比較好，可行性也比較容易過，那想請問你們這段還是採取地下的原因是什麼？考量的點是在哪裡？那再來我自己是，算問題，我是，給一點建議，我是建議捷運在規劃的時候，就是剛剛有其他的民眾有討論到就是，後續路網擴充的問題，那現在因為環狀輕軌，他現在，捷運局的態度感覺就是舉棋不定，那我是想說可不可以你們之後評估一下，從 Y8 跟 Y9 分別就是，Y9 部分往北沿著民族路，往北延伸到榮總，那 Y8 的話，就是先走大順路，然後之後隨便一個東西向的幹道往大概現在的北高雄，瑞隆夜市那附近去延伸，因為就我們所知其實高雄捷運他自己的營運狀況不是很好，尤其是這個橘線真的是還滿慘的，沒有大型活動真的是還滿難看的。那紅線的部分，基本上從高鐵到三多商圈這一段，可以說是相對來講運量比較好看。那所以我是希望說，長官之後在評估的時候，要評估一下後續的網絡重新。那另外一位捷運的長官有講到就是，在講說轉乘的問題，那轉乘的問題講出來就覺得的真的是很好笑，Y17 這個站，我是不太知道長官為什麼要設計它在這是離鳳山行政中心跟正義澄清站又都有點距離，這個很尷尬的點。因為長官自己講說，你要讓人家運具轉乘，應該是像台北捷運那樣子，就是走路不用走很遠就可以到，那你今天服務鳳山行政中心跟鳳山高中這兩個的人會多於直接服務台鐵的人那麼多嗎？雖然說目前台鐵的捷運化是個笑話，就是區間車大概 20 幾分鐘才一班這樣子。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 因 Y1 站旁的鳥松機廠設置於鳥松第三公墓，屬於山坡地，若 Y1 站及機廠改為地下軌道，則於機廠處將會增加大量的土方開挖量，對於生態環境的影響非常嚴重。 2. Y2 車站旁有未來的國道七號經過，若採高架，捷運橋梁高度會太高，且過 Y3 車站後馬上就要下到地面下，坡度會超過限制值，經評估後維持過 Y2 車站後採高架方案。 3. Y17 車站與台鐵正義澄清站目前評估以地下連通道連接，方便乘客轉乘。 4. 有關運具間之轉乘規劃，後續將配合捷運建設之進行納入轉乘設施規劃，並循本府道安會報機制，提報審議通

	<p>我是建議就是，捷運局在設計規劃的時後，要考量就是盡可能的要縮短民眾步行的距離。再來就是，你要考量就是，除了軌道運具之外，有沒有可能其他的，那個用公車，就是所謂的 BRT 的方式去推動，因為前任交通局長，已經表態在那裡喊說，就是說我們中華路要推 BRT，已經推到他已經卸任了，換人了，那個 BRT 還沒有看到影子。這個，我是不知道這個權責是在捷運局這邊，還是在交通局那邊，但是我是希望你们在跨部會整合的時候，要考慮到民眾轉乘的方便性，尤其是現在又號召說推出更多的幹線公車，可是有些幹線公車彼此間的轉乘其實不是那麼的容易，所以我是希望說，有些那個設點的時候，除了您剛剛講到的用地的取得、困難度、通風井等等的問題，你要考慮到你沒有辦法跟公車有效的配合轉乘，而不是說，今天我覺得這個地，譬如說像那個民權路這邊要設在市政府跟四維路北邊這邊，我聽到就覺得有點傻眼，五福路有五福幹線，不往那邊稍微設一點，或是往南一點，三多路是有其他的點、站可以轉乘，可是我是覺得這個設站點很奇怪，因為你要考慮到公車它就算是可及性很高，但它必須受限於道路的問題，你要符合道路的法規，你要讓它有空間可以迴轉之類的，這些我是覺得應該要納入考量，而不是說你們就是埋起頭來一直說，我們就是這邊蓋、這邊用地取得最少、大家同意土開取得最少這樣子，就這樣子蓋下去，有些細節的東西我是覺得當初在設計就需要考慮的，我的發言到這邊，謝謝。</p>	<p>過後進行設置。</p>
<p>段先生</p>	<p>我是 Y10 附近的居民，然後我想要問的是就是，因為黃線剛剛簡報後面有說，黃線其中一個目標是想要促進城市的 TOD 發展，但是就是你把交路方案跟 TOD 其實是大眾運輸導向發展，然後它的定義應該是在場站周邊有混合一些高密度的使用，但是只是除了大眾運輸場站周邊，高雄市 400 公尺的半徑範圍會有增額容積以外，請問有什麼具體的措施是可以實行這樣子的目地？是要透過都市計畫改變它的使用分區嗎？還是有直接的捷運共構的聯合發展，就是聯合開發，就可不可以請你回答這個問題？謝謝。</p>	<p>有關增額容積之實施，可參考本府針對環狀輕軌制訂的相關規定，未來本計畫沿線 800 公尺地區，亦可透過都市計畫變更作業，增訂增額容積之申請規定。有關 TOD 之具體措施為透過都市計畫變更提升建築容積來挹注捷</p>

		運建設及補充公共設施，併同完備交通友善環境。另黃線場站發展規劃將視周遭環境及土地權屬條件擬訂合適之土地開發方式。
許先生	<ol style="list-style-type: none"> 1. 為何唯有 Y1 至烏松機廠採地下化?Y3 至 Y1 採地下化知因素? 2. Y8、Y9 保留未來擴大路線之可能性?向北經民族路至榮總，向東經大順路、自由路、明誠路、中華路 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 因 Y1 站旁的烏松機廠設置於烏松第三公墓，屬於山坡地，配合該區地形於土方挖填平衡之原則下設置機廠後，Y1 採高架可直接進入烏松機廠；若 Y1 站及機廠改為地下軌道，則於車站與機廠處將會增加大量的土方開挖量，對於生態環境的影響非常嚴重。 2. 有關預留後續路線轉乘空間，將納入設計階段考量。
黃先生	<ol style="list-style-type: none"> 1. 黃線 Y17 與鐵路交會以何方式轉乘? 2. 建工路 Y7 與殯儀館有連通道出口嗎?那邊有沒有做什麼規劃? 3. Y8 轉接 C27 代替輕軌線，因 Y8~Y15 段與紅線、輕軌有重疊性太多。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Y17 車站與台鐵正義澄清站目前評估以地下連通道連接，方便乘客轉乘。 2. Y7 車站距殯儀館有相當距離，無規劃連通道。 3. Y8~Y15 段與紅線、輕軌路線為

		<p>交會而非重疊，路網越多越密集，便利性越佳，民眾搭乘意願將提高，故有其比較性。</p>
吳先生	<ol style="list-style-type: none"> 1. 五甲二路段 Y21、Y22 路寬太窄，建議研議本路段改道保泰路。 2. 路幅太窄，出入口設置困難，建議出入口用的以公有地為原則，避免強制拆除民房、強制徵收，造成民眾難以承受的損害。 3. Y22 若要設站，出入口設置，建議設置在五甲三路(40 米)，或自強路出入少。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 目前有評估保泰路，至於後續路線係採五甲路或保泰路之方案，本局將以問卷調查方式收集民眾意見供路線決策之參考。 2. 用地取得優先順序為國、公有土地、國營事業土地、私有土地。若用地持有者不同意徵收，將會另尋用地。 3. 有關 Y22 站的位置建議，將納入評估考量。
楊女士	<ol style="list-style-type: none"> 1. Y21、Y22 改由保泰路，不要經五甲路。 2. 五甲路段太窄，公有地出口找地不易，不要拆民宅。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 目前有評估保泰路，至於後續路線係採五甲路或保泰路之方案，本局將以問卷調查方式收集民眾意見供路線決策之參考。 2. 用地取得優先順序為國、公有土地、國營事業土地、私有土地。若土地所有人不同意徵收，將會

		另尋用地。
蔡先生	<p>(一)</p> <p>目前黃線以 TOD 為目標進行各項規劃，但是目前世曦似乎沒提出將怎麼達成這個目標，那以下我的三個建議：</p> <p>(1) 目前現行的南機廠、北機廠、大寮機廠皆有大量的土地開發，這對於捷運公司、高雄市政府想必都是樂見的，但是目前依照烏松機廠的預定地除了地處偏遠處，再來就是周圍基本上是住宅區為主要的聚落，想要進行商業開發肯定是困難的，我建議參考中國的蘇州地鐵-七堡站 楊柳郡社區、台北捷運-小碧潭站 美河市的開發方式於機廠上方規劃社會住宅，除了給予民眾舒適、便捷的居住環境，也藉此去改變民眾的通勤方式減少城市私有運具的量。</p> <p>(2) 澄清五甲線於橘線衛武營站將會形成一個交會站，旁邊也緊鄰著市公車的建軍站，建議規劃 Y18 站時一併與建軍站聯合開發，建軍站也位於交通便利之處，因此非常適合開發社會住宅，當社會住宅擁有快速便捷等優點時，除了提高民眾申請社會住宅的意願同時也能藉此改變民眾的通勤方式。</p> <p>(3) 中島(前鎮加工出口區)位於旅運中心站的西南側，此處除了工廠眾多同時也有一萬多人於此處工作，但由於中島三面環港，因此要進入這裡的市民們只能從南側的擴建路騎車、開車或坐公車前往，除了交通極為不便以外同時也是進入港區唯一的主要幹道，因此聯結車、大貨車車流量極大；建工民族線雖然經過的區域有多所學校、市府、三多商圈，但這些站點有一個共通點就是人流會集中於上下班時間，而 Y15 的旅次也會因船期而不會有每日固定量，而中島的優勢在於工廠多是三班制，早中晚都可帶來穩定的旅次，希望可以將 Y15 再向南延伸至中島(或者預留隧道)，同時也可以改善此區交通的不便及危險之處，並培養民眾搭捷運通勤的習慣。</p> <p>(二)</p>	<p>(一)</p> <p>1.烏松機廠站在原先規劃中，已預定將朝聯合開發方向辦理，至於類型俟後續政策或民間投資意願納入評估後辦理。</p> <p>2.建軍站之聯合開發，本局將積極與土地所有人洽談。</p> <p>3. 因經費有限，故無法額外增設車站等相關工程。本局另有規劃旗津延伸線，目前辦理可行性報告中。</p> <p>(二)</p> <p>因 Y1 站旁的烏松機廠設置於烏松第三公墓，屬於山坡地，配合該區地形於土方挖填平衡之原則下設置機廠後，Y1 採高架可直接進入烏松機廠，進 Y1 站之爬坡段為行經既有道路之高架線，不會使用機廠用地。另所建議 Y2、Y3 站參考此北捷昆陽站之規劃方式，納入後續設計階段考量。</p> <p>(三)</p> <p>車站編號因應機廠設置位置為起點，依據車輛運行方向進行車站編號</p> <p>(四)</p>

Y1 站前的規劃為高架車站，依照世曦的規劃車站將坐落於神農路上，那勢必在機廠內就必須設置爬坡讓列車進入 Y1 站，爬坡的設置勢必會占用機廠內大片面積，而 Y1-Y2 因為要進入地下段，所以也必須設置長下坡，設置長下坡的路段為了維持六車道(四快兩慢)的配置，勢必將在道路兩側進行大範圍的徵收，建議可以參考橘線 大寮站的方式在基地內設置平面車站，列車離站後隨即就進入隧道；若此基地南北長度夠長的話希望可以規劃成平面車站，若是長度不足時，此基地剛好地勢較高可以參考台鐵基隆車站半地下化的方式於基地內設站。

Y2、Y3 車站於規劃中屬於地下車站，這兩站皆地處人口稀少處，希望可以參考北捷 昆陽站的規劃方式，一樓可直接過閘門進入付費區，地下一樓就是月台層；希望讓民眾以最快速的方式進入月台層乘車，減少一般地下車站都需要先至地下一樓大廳後，再乘坐電扶梯至地下二樓才可以乘車，也讓行動不便的旅客可以減少一次轉乘的需求，更快速地進入月台層。

(三)

目前營運中的紅橘兩線代碼的編排方式由小到大分別是由南到北、由西到東，而規劃中的黃線所使用的編碼方式卻完全與現行的營運路線東南西北完全相反，這在未來營運後勢必會影響一線營運人員、民眾、外國觀光客在看地圖時造成困擾；以營運人員為例，上行是往北下行是往南，今天營運人員在回報行控中心的相關方位時，會加入南側或北側(例：上行列車回報南側月台...)，若是依照黃線的編碼方式南北完全相反，可能造成因回報方為錯誤導致列車不必要的延誤，簡單來說我們行駛高速公路都會說北上南下，應該不會有人說北下南上，這也跟我們的地圖繪製北方在上南方在下有很大的關聯；若是民眾、外國觀光客所影響的地方在於，今天要找編碼數字大的車站時，會發現黃線與紅橘線完全相反，在尋找上會更花時間讓人不易判斷，尤其是外國觀光客即便有英譯的站名，也比不上看編碼的速度。

有關轉乘之規劃包括停車、公有腳踏車站及公車路線等，後續將配合捷運建設之進行納入轉乘設施規劃，並循本府道安會報機制，提報審議通過後進行設置。

建議黃線的編碼方式一定要更改與紅橘線一致，北(東)邊的車站編碼大南(西)邊則反之，這樣才可以讓使用者快速便利的判讀，並將可能延伸的代碼做預留，同時做相關規劃時一定要將營運人員的現況列入參考，也不希望未來在規劃新路線時每條的編碼方式都不同，這樣只會有損市政府的形象；補充一點，早期台北捷運並沒有編碼，在使用上確實讓人很難快速的找到車站，尤其對外國觀光客更是不友善，但後來是效法高雄捷運的編碼方式進行改革，因此北捷統整了編碼方式由南向北、由西向東，期許黃線可以做得更好。

(四)

現階段紅橘沿線各車站都有規劃機車停車空間，但只有市中心的某些車站周圍的機車停車格有收費機制，大多屬於免收費的，因為停車免費的關係並不會減少民眾使用機車徑而轉乘大眾運輸或是公共自行車的意願，當然也牽扯到轉乘的便利性，希望規劃黃線各車站周邊停車空間時，應考慮全面採取收費機制降低民眾使用私有運具的意願，提升大眾運輸的使用率，現階段希望可以將全市的機車停車格全面收費，並增設腳踏車停車處、cbike 站點。

108 年 9 月 18 日黃線綜合規劃作業三民區地方說明會意見及回覆表

單位	意見	意見回覆
李昆澤立法委員	<ol style="list-style-type: none"> 1. 黃線捷運及鐵路地下化來建立高雄大眾運輸網絡是我一個重要的心願。 2. 有關捷運黃線在 2017 年 1 月正式召集交通部及公共工程委員會來推動研擬捷運黃線的可行性。在 2017 年 3 月，行政院正式將捷運黃線納入前瞻計畫。本席為高雄爭取 2000 萬金費來作為捷運黃線的評估計畫的相關金費。此計畫感謝交通部正式通過，而在 2019 年 5 月行政院也正式評估通過。現在 6 月也正式的啟動捷運黃線的相關規劃作業。 3. 有關於捷運黃線總金費高達 1440 億，前瞻計畫補助 800 億；相關的計畫時程，當初本席與交通部及相關的公共工程委員會討論時，工期預定是 5 年，現在規劃為 7 年。 4. 捷運黃線的路線為二，第一條路線由三多路的亞洲新灣區的旅運中心沿著三多路走民權路、民族路、建工路、本館路、澄清湖、長庚醫院、棒球場，到烏松神農路；另外一條從前鎮區公所走五甲二路，到衛武營的澄清路，陽明社區，然後銜接澄清湖、長庚醫院、棒球場，再到烏松神農路。 5. 原捷運黃線的路線可分為三個標來規劃，第一條就是，民權路、民族路、建工路及本館路；第二條就是，前鎮區公所走五甲二路，到衛武營的澄清路；最後一條就是從澄清湖到長庚醫院、棒球場之後的路線。當初討論的是一標一標接續作，還是一次作兩個標。本席認為相關的工程 7 年太長，就如同鐵路地下化，第一階段原本正式工期為 11 年，也是經由本席正式提案，將 11 年縮短至 7 年。 6. 希望捷運黃線於施工期間對於社區民眾的生活品質的影響及交通的妨礙能降至最低。 7. 希望捷運黃線的施工時間能由 7 年縮短至 5 年，請規劃顧問公司近期前往本席的研究室報 	<p>感謝委員指教，本局將積極辦理捷運黃線計畫。</p> <p>有關施工期間對民眾之影響，未來承包商於施工前就道路縮減及替代路線等議題，會提送交通維持計畫，經市府道安會報核定後實施。施工期間會使用告示牌告知用路人替代道路的路線。</p> <p>有關黃線的施工工期，目前規劃於 117 年完工，後續實際動工後亦將儘速趕工。黃線綜合規劃報告書目前作業中，預計於明年上旬規劃報告完成定案後，擇日向委員報告說明。</p>

	<p>告說明，並請教相關的規劃時程。</p> <p>8. 台北的捷運已作了 23 年，台北的地下都為捷運線，而高雄則為石化管線，希望能翻轉此現象，大眾運輸對高雄未來發展非常重要。紐約地鐵作了 60 年才有初步的規模，台北目前已有 10 多條的捷運，現今以一年一條的目標為基準，相關在規劃及施工的捷運還很多條，高雄也要一步一步的跟上。木柵線當初通車時，一年只有 4 萬人次搭乘，而高雄捷運紅線與橘線目前加起來有 17 至 19 萬人次搭乘，且在財務方面也趨於穩定。台北也是木柵線跟淡水線才有初步的搭乘人數。雖然高雄起步較慢，但希望大家一起努力打拼。</p> <p>9. 未來施工期間，對於社區民眾的衝擊影響會非常大，因此工程的進度與規劃皆須與地方里長及市議員充分的溝通協調。</p> <p>10. 希望在正式動工的五年後，捷運黃線能順利的完成。</p>	
<p>黃柏霖議員</p>	<p>1. 現今的徵收開闢道路相當困難，因須用市價徵收，且高雄市的財政也很困難，債務已超過 3000 億，再用錢來徵收開闢道路的機率很低。</p> <p>2. 本席也相當的關心大眾運輸，高雄的公車是由本席推動民營化。民營化之前，每年虧損 12 億，累積至 200 多億的債務；民營化後，目前債務已不再增加，且每年還可償還一些債務。</p> <p>3. 如同李立委所提，應向中央爭取更多的經費。靠高雄自己本身的財務，很難做到這些很好的大眾運輸。</p> <p>4. 希望說明會或公聽會應多辦幾場，讓民眾了解車站及出入口的位置。</p> <p>5. 車站及出入口的設置仍須做進一步的調查。</p> <p>6. 越早完成，對市民越好。</p> <p>7. 相關的預算，在市議會期間，相關人員會努力做推動。</p> <p>8. 希望相關的意見能保持更開放的討論空間，吸取更多好的意見，提升未來所有的大眾運輸的</p>	<p>感謝議員指教，本局將積極辦理捷運黃線計畫，有關出入口之位置主要以公有地為原則，無公有地時則積極協調私人用地以徵收或公共開發等方式辦理。</p> <p>另本局已於 108 年 9 月 5 日、11 日、18 日分別辦理烏松、鳳山及三民地方說明會，9 月 21 日辦理黃線綜合規劃公聽會，及 10 月 24 日辦理苓雅、新興及前鎮區聯合地方說明會等共 4 場說明會 1 場公聽會</p>

	<p>便利性。</p>	
<p>林子凱議員</p>	<p>1. Y16 車站與 Y17 車站太近，且沒有與台鐵正義澄清站共構，請問如此規劃的原因為何？</p>	<p>1. Y17 車站與台鐵正義澄清站目前評估以地下連通道連接，方便乘客轉乘。</p>
<p>康裕成議員助理</p>	<p>1. 以建工路為例，請問潛盾工法的送土出口在哪裡？是否有額外施工而造成道路縮減？</p> <p>2. 請問於施工期間，交通黑暗期是多久？</p> <p>3. 建工路的交通量龐大，新建捷運時又有 2 年以上的交通黑暗期，請問是否有相關的配套措施？</p> <p>4. 台北捷運中和線在施工期間，從原本的三線道縮為一線道，且塞車塞了 4 年，所以請問建工路預計要塞幾年？</p> <p>5. 請問於施工期間，道路會從幾線道縮為幾線道？</p> <p>6. 請問民眾在 Y5 車站轉線或搭乘時，是否會與大寮車站或西子灣車站一樣不方便，且易搞混搭乘方向？</p> <p>7. 請問捷運黃線的車站及出入口位置已確定的或取得同意的有哪些？</p>	<p>1. 潛盾工法的送土出口在車站，因車站是明挖。施工範圍僅車站及出入口會影響道路；若道路不寬，則採半半施作。</p> <p>2. 施工期間，交通黑暗期約 3~4 年。</p> <p>3. 施工前就道路縮減及替代路線等議題，會提送交通維持計畫，經市府道安會報核定後實施。施工期間會使用告示牌告知用路人替代道路的路線。</p> <p>4. 施工期間，交通黑暗期約 3~4 年。施工前就道路縮減及替代路線等議題，會提送交通維持計畫，經市府道安會報核定後實施。施工期間會使用告示牌告知用路人替代道路的路線。</p>

		<ol style="list-style-type: none"> 5. 施工圍籬淨間距至少 12 公尺，以路寬 20 公尺為例，施工期間，路寬約 8 公尺。 6. Y5 車站為島式月台，故不會與大寮車站或西子灣車站一樣不方便。 7. 捷運黃線的車站及出入口位置目前尚在評估與作業。
徐先生	<ol style="list-style-type: none"> 1. 高雄輕軌在新任市長上任第一天就宣布停建，目前有什麼明確的後續路線規劃？ 2. 輕軌大順路段目前暫停興建，請教 C28 與 Y8 的轉乘如何規劃？是否有可能在輕軌月台預留直接立體轉成機能？ 3. Y8 至 Y9 站之間，是否有預留通往民族高鐵站的界面，在 2015 年整體路網規劃路線內，民族高鐵線的效益評估方面是前幾名的路線，請問這條路線後續規劃的進度如何？是否會預留通往民族高鐵站的轉乘界面或是後續延伸的可能性？ 4. Y10 站到台鐵民族站以及 Y17 站到台鐵正義澄清站的部分，因台鐵在新建的過程並無預留聯通捷運的聯通道，請問是否有可能將台鐵的連續壁敲除，做連通道的轉乘？ 5. Y18 車站是否可以直接聯通捷運衛武營站及衛武營藝文中心的內部？ 6. 前公車建軍站用地是否可以與交通局協商取的用地當捷運出入口或捷運聯合開發增加效益？ 7. 私有運具的轉移是捷運黃線的成功與否的一個重要問題，請問當捷運黃線通車後，如何抑制私有運具以及規劃所有運具與大眾運輸的轉乘的方案？預計減少多少比例的私有運具？ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 輕軌二階爭議路段目前由專家學者評估後續路線方案中。 2. Y8 站為地下車站，與平面輕軌 C28 站之轉乘主要以站外轉乘為主。 3. Y9 與民族高鐵線預留銜接界面將納入後續設計考量。 4. 黃線與台鐵車站之連接目前評估以地下連通道方式辦理。 5. Y18 車站與捷運衛武營站及衛武營藝文中心之銜接以地下連通道為原則。 6. 將與交通局協商。

<p>8. 捷運黃線是 Y 型路線，與其他既有案例相異的是，重疊路段設置在郊區，營運是否會造成運能的浪費？在實際通車營運後會做如何的規劃？</p> <p>9. Y15 車站與輕軌 C9 站有轉乘的功能，是否有機會做站內轉乘？</p> <p>10. Y15 車站是否與旅運大樓做地下聯通？是否與 21-22 碼頭後續做聯開？</p> <p>11. Y14 車站有無可能協調周邊百貨商場做地下聯通？</p> <p>12. Y18 車站與 O10 車站轉乘距離長，是否也有設置地下連通道？</p> <p>13. 捷運黃線有 300 多億的債務來自於土開基金的挹注，請問土開基金費用的取得為何？</p>	<p>7. 將配合交通局規劃公車轉乘，及廣設公共腳踏車站等方式，鼓勵並增加民眾搭乘捷運的意願。</p> <p>8. 後續將配合營運規劃調整，提高整體運能表現，並避免重疊路段在運量較少處。</p> <p>9. C9 站為平面輕軌車站，Y15 站為地下捷運車站，且車站位置在不同側，無法做站內轉乘。</p> <p>10. 將會與旅運大樓做連通。有關 21-22 碼頭非捷運黃線路線涵蓋範圍，故無法進行聯合開發，但會於港務公司洽談並鼓勵連通。</p> <p>11. Y14 站在紅線三多商圈站下方，進出在逃生檢討符合條件下，以整合原三多商圈站出入口為原則。</p> <p>12. Y18 車站與捷運衛武營站及衛武營藝文中心之銜接以地下連通道為原則。</p> <p>13. 黃線捷運計畫運</p>
---	--

		<p>作初期因土地開發等效益尚未產生，先以融資取得黃線捷運建設自償性經費，同步著手劃定沿線範圍收取租稅增額及增額容積收益，並進行黃線捷運周邊開發用地之土地開發整體規劃，將以委託經營、設定地上權、標租、標售或聯合開發等方式辦理土地開發，收取開發效益挹注基金，作為償還黃線捷運自償經費債務之財源，透過基金運作達成自給自足之財務目標。</p>
<p>鄭先生</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 建工路屬學區密集地，且出入口用地將使用部分人行道，請問在施工期間，如何確保學生們上、下學的安全性？ 2. 在工程進行中，如何疏通交通問題及確保交通安全？ 3. 潛盾機採用中國製的話，是否有施工品質的疑慮？ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 於施工期間，除架設施工圍籬外，亦可於上下課期間加派人員維護學生安全。 2. 會使用告示牌告知用路人替代道路的路線，並於交通尖峰時刻加派人員疏導。 3. 專業廠商與政府單位會對施工品質及相關設備把關。
<p>本館里長</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Y7 車站的位置是否已確定？設站位置大約在 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Y7 車站目前規

	哪?	劃位置在建工路與球場路交叉路口處。
林先生	<ol style="list-style-type: none"> 1. 捷運黃線於本館路部分何時動工? 2. 本館路路幅目前 15M，請問何時進行拓寬工程? 3. 若本館路未拓寬，捷運黃線已動工，請問捷運局是否有因應措施及策略? 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 捷運黃線計畫預計為 111 年動工，故本館路段推估在 111 年或 112 年以後動工。 2. 道路拓寬工程未來會請工務局等相關單位配合捷運工程研議拓寬之可行性。 3. 本館路除 Y6 車站採明挖覆蓋工法施工外，其餘均為地下潛盾，故施工前就道路縮減及替代路線等議題，會提送交通維持計畫，經市府道安會報核定後實施。施工期間會使用告示牌告知用路人替代道路的路線。
寶民里長	<ol style="list-style-type: none"> 1. Y17 車站與台鐵正義澄清站應該做串聯，可提高便利性。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Y17 車站與台鐵正義澄清站目前評估以地下連通道連接，方便乘客轉乘。
台灣基進 李先生	<ol style="list-style-type: none"> 1. 捷運完工後，捷運內的空間是否有規劃招商或建立商圈等帶動地方發展。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 捷運完工後之招商作業，將納入後續營運考量。
女士 1	<ol style="list-style-type: none"> 1. 請問在施工期間，道路上的施工圍籬會如何設置?如五甲二路會如何設置? 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 施工圍籬淨間距至少 12 公尺，已

	<ol style="list-style-type: none"> 2. 請問捷運車站於五甲路會挖多深?兩側房屋的地下室會不會受影響? 3. 請問五甲二路在新建捷運期間,交通黑暗期會多長? 4. 請問在施工期間,是否會挖到民宅下方? 5. 若有挖到民宅下方,未來民眾要建大樓會怎麼樣? 	<p>五甲二路(路寬 20 公尺)為例, 施工期間, 五甲二路路寬約 8 公尺。</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. 開挖深度約 25 米。於施工前及施工中皆會做建物調查與保護, 不會影響兩側房屋的地下室。 3. 交通黑暗期約 3~4 年。 4. 捷運路線儘量不穿越民宅下方; 若穿越民宅下方, 將會採補償方式辦理。 5. 若穿越民宅下方, 未來新建大樓時將會有所限制, 相關規定及申請可依「大眾捷運系統兩側禁建限建辦法」規定辦理。
先生 1	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本館路段腹地不足, 民眾搭乘捷運時如何停車?停車的規劃如何? 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 停車空間的設置主要以機車、腳踏車等為主, 並規劃於周邊道路, 後續將配合捷運建設之進行納入轉乘設施規劃, 並循本府道安會報機制, 提報審議通過後進行設置。。
鄭先生	<ol style="list-style-type: none"> 1. Y16 車站與 Y17 車站過近, 可否將 Y16 車站 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 用地取得難易度

	北移至家樂福處?	的因素，經評估後，Y16 車站維持原規劃位置。
楊先生	1. 黃議員已提及現今用地取得不易，Y16 車站旁有寶業滯洪公園，腹地大且為公有地，大家出入方便；若 Y16 車站往北移，須徵收私人土地，土地取得恐會有難處。距離來說以方便為主，多走一些路也不吃虧。用地取得以公有地為主且較容易，私人土地徵收較麻煩。	1. 用地取得難易度的因素，經評估後，Y16 車站維持原規劃位置。
陳先生	1. 烏松機廠的位置是否有變更?是否已確定?	1. 烏松機廠規劃在烏松第三公墓，待綜合規劃報告經行政院核定後方可確定。
先生 2	1. 本館路用地是否取得?何處規劃停車?有公有地嗎?	1. 先規劃捷運相關用地範圍，再洽詢用地持有者意願及可行方式。若不同意，會另尋用地。停車空間的設置主要以機車、腳踏車等為主。用地取得優先順序為國、公有土地、國營事業土地及私有土地。
先生 3	1. 潛盾工法是否會發生地層塌陷，如當初西子灣所發生的問題?	1. 捷運的潛盾工法已於台灣捷運行之有年，且施工前會有地質鑽探，若遇到不好的地質，會有地質改良工法以確保施工安全。
高雄高工代表	1. 出入口設置在本校區內，相關設置的位置應該會在與本校溝通聯係吧?	1. 目前規劃之出入口主要在高雄高工旁之人行道，

		後續如有涉及學校用地將與貴校溝通協調。
女士 2	1. 本館路常淹水，是否會因此影響施工品質？	1. 於施工期間，會有配置抽水設施，以確保施工品質。
林先生	1. 高雄市的負債相當的高，有 3000 多億，捷運黃線總金額為 1440 億，中央補助 800 億，地方要出 600 多億，高雄市民有很大的期許，若黃線是個假議題，一切都是多餘的。各國家的各城市在發展到一個階段，若負債這麼多，基本上都是破產的。目前每年市政府須償還多少利息？相信應該撐得很難過，目前又增加 600 多億，市民有疑慮。	地方負擔 636.8 億元又可分自償(358.16 億元)與非自償(278.64 億元)，自償部分會以計畫相關的周邊土地開發效益、票箱收入、產業異業結合加值效益，以及一定範圍內之租稅增額財源(TIF)效益納入公共建設計畫的效益來源項目來處理；其餘非自償部分則按計畫年期逐年編列，以目前市府財力規模應可負擔。
先生	1. 請問捷運黃線與捷運岡山延伸線，哪一個先施工？	1. 岡山延伸線會比捷運黃線先行施工。
先生 4	1. 長距離轉乘，標示是否可以再清楚些？ 2. 建議儘量以站內轉乘為主。 3. 於長距離轉乘，能否考量增設行人輸送帶，供年長者及行動不便者使用。 4. 建議 Y17 車站往台鐵車站移動，發揮轉乘效果。	1. 長距離轉乘之標示將納入後續設計考量。 2. 與捷運紅橘線之轉乘會以站內轉乘為原則。 3. 有關長距離轉乘之連通道內設置電動步道，將納入本次綜合規劃考量。 4. Y17 車站與台鐵

		正義澄清站目前評估以地下連通道連接。
先生 5	<ol style="list-style-type: none"> 1. Y5 車站為轉乘站(建工民族線與澄清五甲線)，月台設計為何? 2. 捷運黃線為 Y 形路線，可分為兩條路線，請問未來是否可以用不同的顏色區別? 3. 雖說會分成全程車與區間車，但恐怕仍會造成許多民眾的疑惑，建議後續營運仍分成 2 個路線 2 個顏色為宜。 4. 黃線很容易與橘線分不清楚，能改成其他顏色區別會更佳。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Y5 車站的月台為島式月台。 2. 捷運黃線 Y 形路線於綜合規劃內容為建工民族線與澄清五甲線，未來是否以不同顏色區別列入營運階段考量。 3. 同上。 4. 同上。
先生 6	<ol style="list-style-type: none"> 1. 請問 Y5 車站的設站位置在哪? 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Y5 車站位於正修科大正門口。
女士 3	<ol style="list-style-type: none"> 1. 請問 Y3 車站(重新編碼後為 Y4)的出入口是否有與長庚醫院做地下聯通?動線是否有與醫院連接好? 2. 因醫院有較多行動不便者，請問是否有增加相關的無障礙設施? 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 已與長庚醫院洽談，Y4 站將有地下連通道與長庚醫院地下室連通，以便就醫民眾。 2. 公共建設皆會有無障礙設施的設計規範，後續將依據相關規範及實際需求規劃設計無障礙設施。
林先生	<ol style="list-style-type: none"> 1. Y15 車站是否能延伸至前鎮加工區與旗津區並各設置 1 車站?如此可以擴大服務範圍，增加搭乘人數(包括通勤與旅客)，前鎮加工區全面性更新，帶動旗津區觀光發展，降低過港隧道車輛的負荷，並在未來能平衡營收，達到更大的經濟效益。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 因經費有限，故無法額外增設車站等相關工程。本局另有規劃旗津延伸線，目前辦理可行性報告中。
先生 7	<ol style="list-style-type: none"> 1. 仁武為新興鄉鎮，有 10 多萬人口，但大眾運輸只有公車，如果捷運黃線能延伸至仁武國 10 與市道 183 交叉點，將可降低私有載具的 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 因經費有限及運量未達效益，故無法額外增設車

	使用量。	站等相關工程。 有關仁武區之規劃已列入整體規劃另案辦理。
先生 8	<ol style="list-style-type: none"> 1. 建設先建置，才能吸引人民做置產的考量，搭乘人數才會提升。 2. 路網越完整便利，也能吸引越多外地觀光人數，同樣提升運量。 3. 類環狀線的重要性，如東京山手線、台北環狀線等，連接各主線，縮短轉乘時間。 4. 行政區人數因少子化或產業移轉可能會減少，更需要便利交通設施，提高遷任意願。 5. 晚開始總比沒開始好，不需要做第一，但可以做適合自己城市的路網。 6. 不同系統的轉乘，應優先考慮就近設站，以發揮更大的效益。 	感謝民眾支持，黃線與捷運紅橘線之轉乘規劃皆儘量以站內轉乘為主；與台鐵則利用連通道連接，惟因票證不同，需先出捷運票閘再進入台鐵票閘。
先生 9	<ol style="list-style-type: none"> 1. 黃線與紅線、橘線轉乘時，請盡量以站內轉乘方式連接，方便民眾轉乘。 2. 黃線與台鐵轉乘，是否可以盡量靠近車站之用地進行設站，可考慮將 Y17 站北移靠近正義站，再將 Y16 站北移，避免兩站站距過近。 3. 請繼續推動輕軌二階走大順路的方案，與黃線在建工路交叉轉乘，提升民眾使用大眾運輸的意願，請不要將輕軌二階改走同盟、民族路，因其無效益。 4. 民族路在施工時，是否須考慮未來青線路網預留空間？ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 與捷運紅橘線之轉乘會以站內轉乘為原則。 2. Y17 車站與台鐵正義澄清站目前評估以地下連通道連接。 3. 輕軌二階爭議路段目前由專家學者評估後續路線方案中。 4. Y9 與民族高鐵線預留銜接界面將納入後續設計考量。

108 年 10 月 24 日黃線綜合規劃作業苓雅、新興及前鎮區聯合地方

說明會意見及回覆表

單位	意見	意見回覆
黃文益議員	<ol style="list-style-type: none"> 捷運出入口量體太大，後方的店面被遮擋影響生意。出入口應在符合規範下盡量縮小，出入口方向亦應妥善規劃，避免影響人民生活。 出入口應妥善規劃電梯、電扶梯等設施，以利行動不便者、老人或行李多的人使用。 未定案前，有任何意見或想法皆可反應，並請規劃設計公司於規劃時納入考量或修正。 	<ol style="list-style-type: none"> 感謝議員指教，有關車站出入口位置問題，其設置如無其他適當空間而必須在店面前時，將儘量縮小出入口尺寸，或採聯合開發方式處理。 車站出入口的電梯及電扶梯設置原則，車站兩側均設有一處出入口時，則均會設置電梯及電扶梯；若單側出入口大於二處，則至少有一處設有電梯及電扶梯為原則，其設置數量及配置將於基本設計階段作詳細規劃。 本局迄今已辦理 4 場說明會(含本次)及 1 場公聽會，民眾意見均納入評估考量，辦理情形後續會放上官網公告。
陳若翠議員	<ol style="list-style-type: none"> 未來新的大眾捷運系統應具備完善的效益。 捷運黃線所經過的 6 區為都會核心區，投入高額的捷運建設經費，希望能提升交通機能性，並串聯觀光路網，讓更多人使用大眾捷運系統，帶動南高雄發展。 透過公民參與機制，如說明會或公聽會等，完善規劃設計。 	<ol style="list-style-type: none"> 感謝議員指教，捷運規劃會注意相關效益，使大眾捷運系統所帶來的效益最佳化。 捷運建設將會帶動地方更新與發展。 本局迄今已辦理 4 場說明會(含本次)及 1 場公聽會，民眾意見均納入評估考量，辦理情形後續會放上官網公告。
吳益政議員	<ol style="list-style-type: none"> Y12 車站的出入口往南可以過市政府、四維路，往北可以到青年路。出入口可以往前後延伸，服務更多民 	<ol style="list-style-type: none"> 感謝議員指教，出入口用地取得優先順序為國、公有土地、國營事業土地、

	<p>眾。</p> <p>Y12 車站附近的公有地就有 2 個，1 個是市政府旁公有停車場，另 1 個是青年路上的輕鋼架停車場，都可以做聯合開發。</p> <p>終點站或是有大型的公有地，可以考量做社會住宅。未來有機會發展的可能性都要納入考量，可參考台北捷運。</p> <p>2. 要多開說明會或公聽會收集民眾的意見，完善規劃設計。</p>	<p>私有土地。只要土地所有人有意願，均可做聯合開發或社會住宅之考量。</p> <p>2. 本局迄今已辦理 4 場說明會(含本次)及 1 場公聽會，民眾意見均納入評估考量，辦理情形後續會上官網公告。</p>
<p>陳若翠議員辦公處 李執行長</p>	<p>1. 黃線為 Y 型路線，請問在 Y5 車站的轉乘是否為不同樓層的上下轉乘，如美麗島站，轉乘相當的不便。請說明 Y5 站的設計。</p> <p>2. 黃線未來完工後，是否交由捷運公司營運？</p> <p>3. 紅橘線於前期營運都是虧損狀況，黃線運量的推估應請捷運公司提供意見與討論，未來新路線及站體的規劃亦應請捷運公司提供意見與討論，避免造成財政負擔。</p>	<p>1. Y5 車站目前規劃為島式月台，轉乘方式為同一月台轉乘。</p> <p>2. 完工後營運將依政府採購法辦理委託營運服務之採購。</p> <p>3. 已辦理之公聽會及說明會均有邀請捷運公司參與。</p>
<p>吳益政議員助理 陳女士</p>	<p>針對目前捷運的不完善的建議：</p> <p>1. 站內走進去花太多時間，應將每站內部的建築通道更直接，尤其是轉乘站。每個站的出入口要離目的地是近的，例如鳳山西站離市議會實在是太遠。站跟站，或 2 條捷運線中間的交通(難用走路 5 分鐘可抵達的地方)如何解決，例如捷運凱旋站到夢時代這樣的距離。</p> <p>2. 站內應有開啟的空調設備(冷氣)，而不是車廂內才有冷氣。</p> <p>3. 捷運和車站的連結應設置不用出站外就可直接轉乘(站內轉乘)。</p> <p>4. 建築及整體工程盡量符合綠建築和綠能、環保、排水或防災功能。</p> <p>5. 可用手機支付(如掃 QR Code 或 LINE Pay)，加強成本效益分析，以</p>	<p>1. 捷運車站之設置主要在市區重要據點，其他車站再依站距調整佈設，故車站與其他目的地如有距離會搭配轉乘規劃解決。有關轉乘之規劃包括停車、公有腳踏車站及公車路線等，後續將配合捷運建設之進行納入轉乘設施規劃，並循本府道安會報機制，提報審議通過後進行設置。車站與目的地太遠，可多加利用出入口周邊設置之共享腳踏車。</p> <p>2. 有關站內應開啟空調設備問題，會向營運公司反</p>

	利整體營運規劃。	<p>應。</p> <ol style="list-style-type: none"> 黃線與捷運紅橘線及台鐵車站之連接目前評估以地下連通道方式辦理，黃線與捷運紅橘線之轉乘會以站內轉乘為原則；與台鐵之轉乘因票證系統不同，須先出台鐵(或捷運)票閘後再進入捷運(或台鐵)票閘。 車站出入口之設計一定會考量排煙、排水、節能環保等相關法規。 捷運完工通車後是否可用行動支付，將納入後續營運考量。
吳益政議員助理 盧女士	1. 民族路與建工路於上下班期間車流量大，請問在興建期間有無交通配套措施以渡過交通黑暗期？	1. 施工期間，交通黑暗期約3~4年。施工前就道路縮減及替代路線等議題，會提送交通維持計畫，經市府道安會報核定後實施。施工期間會使用告示牌告知用路人替代道路的路線。
王女士	1. 為未來老年化社會走向考慮，希望各站出入口能多幾台上下電扶梯。	1. 車站出入口的電梯及電扶梯設置原則，車站兩側均設有一處出入口時，則均會設置電梯及電扶梯；若單側出入口大於二處，則至少有一處設有電梯及電扶梯為原則，其設置數量及配置將於基本設計階段作詳細規劃。
林先生	1. 捷運黃線沿線與捷運紅橘線、台鐵等有6處交會點，請問有幾處的轉乘機制是旅客需要回至地面轉乘？	1. 黃線與捷運紅橘線及台鐵車站之連接目前評估以地下連通道方式辦理。
張先生	1. 工期7年，紅橘線的工期也是7年，經過這麼多年，有無更先進的工法技術或人力等可以縮短工期。	1. 工程的技術是有在進步，但皆為確保施工安全及品質，對工期的縮短尚

	<p>2. 如何在站體附近規劃公共運輸或停放機車空間，讓使用更便利？</p>	<p>無顯著效益。</p> <p>2. 有關車站周邊之停車規劃，後續將配合捷運建設之進行針對周邊可利用之停車空間納入轉乘設施規劃，並循本府道安會報機制，提報審議通過後進行設置。</p>
<p>劉先生</p>	<p>1. 有效的系統轉乘，如可使用一卡通整合捷運與台鐵的票證。</p> <p>2. 捷運站周邊的停車規劃不完善，停車位置數量少，且有亂停的現象，容易造成民眾搭乘意願降低，應妥善規劃並考量民眾便利性，即捷運站出來後要如何抵達目的地。轉乘不一定要站內轉乘，但應考量站與站之間可否更為靠近，如捷運紅樹林站離淡海輕軌站就很近。</p> <p>3. 出捷運站後，應以人本為考量，如捷運草衙站出來後有遮雨棚的設置可直接進入買場。</p> <p>4. TOD 的發展？每個車站的 TOD 要如何做？譬如五甲路及三多路的路幅不寬，居住環境又很密集，TOD 要如何做？</p> <p>5. 出入口若縮小，還是需要考量排煙、淹水、人員逃生等法規基本需求。</p>	<p>1. 有關票證整合將於後續設計階段邀請相關單位研究整合之可行性。</p> <p>2. 有關轉乘之規劃包括停車、公有腳踏車站及公車路線等，後續將配合捷運建設之進行納入轉乘設施規劃，並循本府道安會報機制，提報審議通過後進行設置。</p> <p>3. 遮雨棚的設置會在後續細部設計及施工階段進行考量。</p> <p>4. 為引導車站地區土地開發並增加運量，擬透過 TOD 規劃，以「3D」為規劃主軸，所謂「3D」即包含：「使用密度 (density)」，車站周邊地區之緊湊發展及開放空間調配；「混合使用 (diversity)」，車站周邊地區的活動引入及土地適度混合使用；「都市設計 (design)」，建構舒適完善的步行與大眾運輸轉乘環境，透過 3D 發展將有助於改善都市環境，並提升大眾運輸使用率。高雄市政府已配合環狀輕軌捷運之興建，研訂增額容</p>

		<p>積之相關規定，引導車站周邊地區適度提升發展強度並配合通盤檢討，適當調整使用分區，並增加步行動線與車站之串連，引導居民使用大眾運輸。</p> <p>5. 車站出入口之設計一定會考量排煙、排水、人員逃生等相關法規。</p>
朱女士	<ol style="list-style-type: none"> 1. 高齡化社會即將到來，升降梯是很重要的。 2. 有考慮會做高架形式嗎？ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 車站出入口的電梯及電扶梯設置原則，車站兩側均設有一處出入口時，則均會設置電梯及電扶梯；若單側出入口大於二處，則至少有一處設有電梯及電扶梯為原則，其設置數量及配置將於基本設計階段作詳細規劃。 2. 目前僅於 Y1 車站至機廠是高架形式，其餘皆是地下形式。
苓雅區公所 邱科長	<ol style="list-style-type: none"> 1. TOD 的難處在於涉及到私人土地，因此建議可以從公部門先行示範，讓民眾知道帶來的好處。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 有關您的建議納入後續黃線建設考量。
楊先生	<ol style="list-style-type: none"> 1. 輕軌目前的進度請說明。另外，現在輕軌是否考量調整至地下。 2. 除黃線外，有無其它捷運線的規劃。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 輕軌二階爭議路段目前由專家學者評估後續路線方案供市府決策中。 2. 除黃線及岡山路竹延伸線外，目前有旗津線及小港林園線等可行性研究案。另市府已於民國 104 年完成高雄都會區捷運系統整體路網規劃作業並提報交通部備查在案。
胡先生	<ol style="list-style-type: none"> 1. 車站站體設置的地點，以 Y12 車站為例，車站周邊的住戶少，南邊的四維路及北邊的青年路，其住戶較多，這個站體在民權路西側將設置在什麼 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 目前 Y12 地下車站設置在民權路與苓雅路交叉路口的正中間，出入口目前設置兩處，一處在四維

	<p>地方?公有地取得方便，譬如青年路的加油站，其腹地大，且右前方又有公車站，若車站設置在那會比較好。建議民權路西側應設置 2 個出入口，往北靠青年路，往南靠興中路。</p>	<p>行政中心處，另一處在四維國小處，其餘位置後續視需求會與土地所有權人洽談徵收或聯合開發等方式辦理。</p>
蔡先生	<ol style="list-style-type: none"> 1. 紅橘線的 TOD 大部分都是做商業開發，烏松機廠周圍都是住宅區，請問烏松機廠的 TOD 是否有考量為社會住宅的發展? 2. Y1 車站為何採用高架而非平面，為何不比照大寮車站的設計方式採平面，在基地內做引道並銜接到地下，可避免神農路土地徵收。 3. 輕軌大順路興建的可能性很低，若刪除，黃線的預估運量還會這麼多嗎? 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 烏松機廠站在原先規劃中，已預定將朝聯合開發方向辦理，至於類型俟後續政策或民間投資意願納入評估後辦理。 2. 因 Y1 站旁的烏松機廠設置於烏松第三公墓，屬於山坡地，配合該區地形於土方挖填平衡之原則下設置機廠後，Y1 採高架可直接進入烏松機廠；若 Y1 站及機廠改為地下軌道，則於車站與機廠處將會增加大量的土方開挖量，對於生態環境的影響非常嚴重。 3. 輕軌大順路段與黃線交會站為 Y8 車站，如輕軌於該路段未興建，運量多少會影響，惟該處運量主要來源為學校及周邊居民，且尚有公車路線存在，後續將配合周邊聯合開發來提昇運量
苓雅區先生	<ol style="list-style-type: none"> 1. 捷運站除了考量本地民眾外，應將外地旅客也納入考量，建議與地方美食連結，帶動地方觀光，如 Y12 站出入口可以考量靠近苓雅市場(國民市場)。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Y12 地下車站設置在民權路與苓雅路交叉路口的正中間，其中最靠近國民市場之出入口在四維行政中心，屬捷運站 500 公尺服務範圍內，可步行至國民市場。

附錄二 同意辦理個案變更文件

副本

發文方式：紙本遞送

檔 號：

保存年限：

高雄市政府 函

地址：802221 高雄市苓雅區四維三路2號
10樓

承辦單位：捷運工程局開發路權科

承辦人：林琬純

電話：337-2869

電子信箱：wanchun@kcg.gov.tw

802721

高雄市苓雅區四維三路2號10樓

受文者：高雄市政府捷運工程局

發文日期：中華民國110年7月12日

發文字號：高市府捷開字第11030902600號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：都市計畫書圖、核准函影本

主旨：檢送「變更原高雄市主要計畫(配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫)案」、「變更原高雄市細部計畫(配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫)案」、「變更高雄市鳳山主要計畫(配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫)案」、「變更高雄市鳳山細部計畫(配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫)案」、「變更澄清湖特定區主要計畫(配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫)案」、「變更澄清湖特定區細部計畫(配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫)案」、「變更烏松(仁美地區)都市計畫(配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫)案」計畫書、圖各1份，請查照。

說明：旨揭案業於110年7月12日核准依都市計畫法第27條第1項第4款規定辦理個案變更，請續辦都市計畫變更程序。

正本：高雄市政府都市發展局

副本：高雄市政府捷運工程局

市長 陳其邁

本案依分層負責規定授權機關首長判發

附錄三 機關協調會議紀錄

研商配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫案 相關都市計畫變更案會議紀錄

- 一、 時間：110年5月31日上午9時
- 二、 地點：捷運局第二會議室
- 三、 主持人：王副總工程司然興
紀錄：林琬純
- 四、 出席單位及人員：(詳簽到簿)
- 五、 發言摘要：
 - (一) 捷運工程局：
 1. 目前部分基地於都市計畫書草案之變更後容積率與綜規報告不同，請修正為綜規報告建議之容積率。
 2. 目前各基地變更回饋比例計算之依據不一致，請說明。
 - (二) 都市發展局：
 1. 本案變更為捷開區後容積率大幅提升，請於變更理由敘明周邊主要活動、住宅或產業之發展需求，並逐站檢視周邊道路寬度等，以使變更後容積率更為合宜。
 2. 本案發展現況請補充黃線運量預估，以支持都市計畫變更之合理性。
 3. 目前各基地變更回饋比例計算之依據不明確，請補充。
 4. 每案變更基地係作為機廠、聯合開發或出入口使用，請逐案於變更理由敘明。
 5. 逐案基地周邊現況照片，例如作為產業或住宅使用，請詳盡提供，以利後續都市計畫審議時，委員能了解周邊發展情形。
 6. 部分變更綜理表與主文內容不一致，請再檢視，餘詳見本局書面意見。
 - (三) 運動發展局：Y3Y4都市計畫變更案，本局刻正簽委託顧問請廠商協助。
 - (四) 交通局：
 1. 各站出入口位置請再詳細標示，另部分場站僅單邊設置出入口，後續可再檢視配合人行需求增加出入口。
 2. Y18站涉及2都市計畫變更案，部分涉及本局權管土地，後續再提供主辦單位意見。
 - (五) 地政局：Y15站捷運開發區內有本局辦理60期重劃之抵費地，後續應以讓售方式辦理，惟目前都市計畫書草案經費來源章節，係載明以有償方式取得，請再予釐清。
 - (六) 農業局：有關農業區變更部分，請依農業發展條例及農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點規定，檢送農業用地變更使用說明書供審。
- 六、 結論：請規劃單位依與會單位意見，修正都市計畫書草案內容，並於6月15日前提送本局。
- 七、 散會(上午11時45分)

研商配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫案相關都市計畫變更案會議簽到簿

- 一、 時間：110年5月31日上午9時
- 二、 地點：捷運局第二會議室
- 三、 主持人：王副總工程司然興 **王 然 興**
- 四、 簽到

單位	簽到
都市發展局	王智聖 陳智帆 劉建良
運動發展局	葉偉銘 科長
地政局	陳啓城 (股長) 吳志信 (股長) 陳澄元
農業局	林蘭斌
交通局	劉力銘 (技正)
殯葬管理處	林振全 (即理員)
捷運工程局	林樹基 吳恩賢 林明昌 邱榮偉
台灣世曦工程顧問股份有限公司	(視訊)

敬請開會
台灣世曦工程顧問股份有限公司

王然興

附錄四 高雄市都市計畫委員會 113 年 12 月 18 日
第 127 次會議紀錄

高雄市都市計畫委員會 113 年 12 月 18 日 第 127 次會議紀錄

一、時間：113年12月18日（星期三）上午9時30分

二、地點：高雄市政府第四會議室

三、主席：林主任委員欽榮

紀錄：陳秀凌

四、委員出席情形：

郭副主任委員添貴(請假)、王委員啓川、賴委員碧瑩、陳委員璋玲、戴委員佐敏、鄭委員安廷、詹委員達穎、蔡委員厚男、許委員阿雪、張委員貴財、陳委員奎宏、吳委員文彥(王屯電代)、楊委員欽富、陳委員冠福(張文欽代)、張委員淑娟、陳委員彥仲(請假)、陳委員啓仁(請假)、張委員秀慈(請假)、胡委員學彥(請假)、許委員乃丹(請假)

五、列席單位及旁聽人員：

(一)列席單位

高雄市政府捷運工程局

曾品杰、黃俊翰、
林琬純、陳宇新、
張伯璋、黃鼎中

高雄市政府農業局

陳似任

高雄市政府交通局

李啓源

高雄市政府地政局

胡年響

高雄市政府工務公園處

許文豪

高雄市政府教育局

劉靜文、蘇佩芸

高雄市政府法制局

徐武德、李曼榕

高雄市政府工務局（建築管理處）

余俊民

高雄市政府都市發展局

薛淵仁、陳昌盛、
鄭明書、薛政洋、
葉怡嘉、王智聖、

陳智帆、陳秀凌、
李偉誠、李宜庭、
陳惠美

國營臺灣鐵路股份有限公司

胡祺凰、王竣賢、
王培羽

高雄市不動產估價師公會

周士淵

(二)陳情案件：

編號22：黃○銘、郭○斐

(請假)

(三)高雄市議會：

市議員邱于軒

邱于軒

(四)公民或團體列席人員：

森林城市協會

莊傑任

(五)旁聽登記發言人員：

森林城市協會

莊傑任

六、審議案件：

第一案：變更澄清湖特定區、原高雄市、鳳山都市計畫（配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫(第二階段)（Y2至Y4、Y9至Y11、Y16至Y17、Y23站）案

決 議：

本案業經召開 6 次專案小組會議討論，針對變更內容、陳情意見等充分討論，並提出具體建議意見，同意除依下列意見修正外，其餘照專案小組建議意見(詳附錄一)通過。

(一)整體場站部分：

配合捷運黃線用地取得時程及優先順序，分階段辦理審議與報內政部核定，如下：

1、考量 Y2、Y4、Y10 站經徵詢相關土地所有權人變更意願，

及工程用地須於 114 年施工，且市府捷運局已修正使用範圍，具有變更必要性及急迫性，同意列入第二階段辦理。

2、Y6、Y8、Y18 站，因變更為捷運開發區需取得全數土地所有權人同意，請捷運局儘速再與相關土地所有權人協調溝通，俟獲具體開發共識或具體可行方案後，再配合調整各站捷運開發區(含出入口及相關設施)位置及範圍，修正變更方案，列入第三階段辦理，續行審議。

(二)個別場站部分：

1、Y2 站：

(1)配合新增陳情案件編號 22 同意將烏松區埜埔段 1264 地號土地變更為捷運開發區，依本次提會併同周邊表示同意參與捷運開發之農業區納入變更範圍，並修正土地使用分區(詳附圖一)、土地使用分區管制要點、都市設計基準、事業及財務計畫等內容。

(2)本案涉及變更農業區，請捷運局於報內政部核定前取得農業用地變更同意文件。

(3)有關神農路南側捷運開發區，於北邊新增規劃左轉出口與既有交通號誌過近部分，為避免新增交通節點，請捷運局與交通局研議調整適當動線規劃。

2、Y4、Y10 站依本次提會增訂捷運系統用地土地使用分區管制要點及都市設計基準。

3、另 Y10 站變更涉及取得國營台鐵公司所管土地，台鐵公司會中表示原則尊重市府建設需求，惟仍須提請董事會同意，故請捷運局妥予協調溝通用地取得事宜，另協議價購後剩餘土地請捷運局依規定一併徵收。

(三)有關變更澄清湖特定區陳情編號 20、22，請於函復陳情人審議結果時一併告知陳情人，如有不同意見可於本案報部審議期間逕向內政部提出陳情，餘照研析意見通過。

(四)本案分階段進行審議，後續報內政部審議時，應配合修正

案名。

(五)本案與會委員發言摘要(詳附錄二)請納入會議紀錄，並請提案單位捷運局參酌納入計畫書內容修正或補充說明。另有關民意代表及公民或團體於會中所提會議資料公開及行政程序等疑義之意見，經參考法制局及與會委員意見，整理說明如附錄三。

七、報告案件：

第一案：撤銷變更高雄市大坪頂以東地區主要計畫（部分學校用地、道路及園林道路為住宅區（附）、學校用地（附）、道路（附）及園林道路（附））（配合文中六、文中小一垂直整併）案及擬定高雄市大坪頂以東地區細部計畫（配合文中六、文中小一垂直整併）案

決 議：

案經提案單位教育局表示文中小一(港埔國小)鄰近捷運RL5 站，配合捷運小港林園線周邊土地開發計畫，預期增加居住人口衍生就學需求，將俟未來地區發展情形再重新檢討評估；另文中六經評估鄰近國中學校空間充足，可容納未來預期增加就學需求，確實已無設校需求，且已納大坪頂以東地區通盤檢討辦理解編作業。本案因情勢變更已無變更需求，同意撤案。

八、審定案件：

第一案：高雄市都市計畫變更採代金回饋案件市價查估原則

決 議：

(一)本案前經市都委會112年8月23日第116次會議審定，請都發局就申請人權益及估價金額疑義處理機制等議題再邀請相關單位討論，爰都發局於113年6月17日邀請相關公會及市府法制局召開研商會議獲具體共識，經徵詢委員同意依本次提會修正內容通過(詳附表一)。

(二)經本次都委會審定後，各都市計畫區辦理通盤檢討、依都

計法規定自行研提變更細部計畫或個案變更時(含審議中案件)，應將本原則納入計畫書規定，俾據以執行。

第二案：擬定岡山都市計畫捷運開發區細部計畫（配合高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線 RK1 站土地開發）土地使用分區管制第六點暨都市設計基準第五點執行疑義案

決 議：

(一)經委員會討論在不違反內政部都委會決議及主要計畫指導，並兼顧地面層空間公共性、開放性及旅運服務設施使用需求之原則下，有關本案土地使用分區管制第六條「本計畫一號道路東側之捷運開發區以挑高地面層方式留設開放性廣場空間。」及都市設計第五條「本計畫建築物地面層除作為公共服務設施（安全梯、升降機、管理室、車道、通道、管線等建築構造物）及配合大眾運輸系統所需旅運服務設施使用外，其餘應作為開放性廣場空間。」，同意依都市計畫高雄市施行細則第 29 條審定如下：

- 1、大眾運輸系統所需旅運服務設施(含車站商業空間及其附屬設備等)應計入容積總樓地板面積，且不得大於該建築物地面層樓地板面積之百分之五十，其餘應作為開放性廣場空間。
- 2、建築物地面層挑高其牆面穿透性須達 70%以上，以維持視覺通透性。

(二)為利後續執行，上述意見請於岡山都市計畫辦理第三次通盤檢討時，一併納入細部計畫書內載明。

(三)本案與會委員發言摘要(詳附錄四)。

八、散會(中午12時20分)

附錄一、審議案第一案專案小組建議意見：

- (一)實質變更內容及陳情案件審議意見詳如附表二~五專案小組建議意見欄。
- (二)有關變更農業區為捷運開發區之變更負擔比例，以本市都委會已審議之類案「變更高雄市岡山主要計畫(第三次通盤檢討)案」50%辦理；惟為利全市變更審議一致性，請捷運局及都發局研議捷運開發區變更負擔比例處理原則。
- (三)公展計畫書內容誤繕部分，請提案單位檢核更正，並請都發局詳予檢核。

附錄二、審議案第一案委員及單位發言摘要：

(一)邱議員于軒

澄清湖特定區涉及變更 Y2、Y3、Y4、Y5、Y6 這些場站，而 Y3 站卻在 111 年 12 月 2 日被單獨抽出，進行第二次的公開展覽作業，且在昨天內政部都委會已經審議通過。另外，直到今天到會場拿到資料，才得知今天要審議的案件為 Y2、Y4、Y10 站修正內容，會議資料應該要在會議前公開，讓市民有機會參與討論，並且保障民眾的權益，這樣的行政程序有瑕疵，今天應不予審議捷運黃線變更案。

(二)森林城市協會莊理事長傑任

- 1、捷運黃線變更案的審議資料不透明，相關進展難以掌握，民眾無法了解變更內容；例如，原本計畫中變更 Y3、Y4 站，如今 Y3 站已被移出變更範圍，關鍵資訊缺乏公開。此外，高雄市政府為推動捷運黃線開發需財政挹注，但過程中涉及防災、治水問題，以及私人土地利益暴增的爭議。
- 2、其中，Y3 站周邊擁有棒球場、停車場和大量公有土地，原以滯洪、防洪為，應優先依「公地公用」原則規劃，而非將原為公園用地的私人土地納入變更方案，或優先考慮將 Y4 站規劃捷運開發區，避免優先開發私人土地；特別是原為公園用地的土地變更後的利益暴增恐損害公眾信任，應注重財政與土地正義，以維護社會公平。

(三)市府法制局

- 1、根據「都市計畫法」第 19 條規定，主要計畫擬定後，應送交該管政府的都市計畫委員會審議；送審前，市政府必須於公開展覽 30 日內舉辦說明會，並將公開展覽相關訊息公告於政府公報、報紙等媒體。同法第 19 條第 2 項規定，都委會應在 60 天內完成審議，必要時可延長審議期限。另同法第 19 條第 3 項提到，若經都委會審議修正或內政部指示修正，免再公開展覽及舉行說明

會。又「都市計畫法」第 23 條規定，細部計畫比照同法第 19 條執行，換言之，細部計畫與主要計畫適用相同的程序。

- 2、另依「政府資訊公開法」第 6 條規定，為確保資訊透明，與人民權益攸關的施政措施及相關政府資訊應以主動公開為原則。然而，同法第 18 條列舉了特定情形，若有必要，政府機關可限制或不予公開；因此，相關承辦機關需審酌是否符合公開或限制公開的條件。
- 3、綜上，若現行議程內容與公開資料有不一致的情形，應判斷其是否屬於應公開的資訊，或者因特殊情形而限制公開。此外，我建議檢視過往都委會審議案件的議程是否均在網路上公開，若已公開，則需確認是否因議程變更而未能同步更新，並追蹤辦理情況。最後，至於是否因程序瑕疵而影響審議的有效性，仍需承辦機關自行依相關規定作出判斷。

(四)林主任委員欽榮

- 1、有關本次提會審議第一案捷運黃線建設計畫案包含之 Y3 站，前於 111 年 10 月 12 日第 107 次市都委會已併澄清湖運動休閒園區暨捷運黃線 Y3 站建設計畫審議完竣，並報部都委會審議在案；爰本次捷運黃線變更案第 5 次專案小組會議決議剔除有關 Y3 站之審議，前開程序均依都市計畫法第 18、19 及 23 條規定辦理。且同法第 19 條第 3 項指出，都委會審議修正者，免再公開展覽及舉行說明會。
- 2、另依據行政程序法第 2、92 條規定，小組會議紀錄是討論「確定」事項，然非屬需對外公告之「決定」事項，故本次會議之資訊公開揭露部分尚符相關法制規定。
- 3、又市都委會專案小組會議紀錄性質為行政內部通知，故依政府資訊公開法第 18 條第 1 項第 3 款的規定，部分政府資訊屬於機關內部擬稿或單位作業狀態，在尚未經過都委會正式審議前，部分資訊會限制公開。然而，都委會大會決議後，相關資料將依常規，

公開於網站上，包含歷次會議紀錄及陳情意見回復，且仍需經內政部都委會審議通過後，始能發布實施。

(五)王委員啓川

- 1、捷運黃線是目前高雄最重要的捷運線之一，全線經過幾個人口密集區，行政院也核定黃線綜合規劃，且原訂 117 年通車；故為配合捷運建設動工，首先需要場站用地土地變更及取得出入口用地，再來是配合 TOD 發展精神，場站周邊土地配合捷運設施聯合開發，取得建設用地、挹注建設經費及帶動地方發展。
- 2、本案公開展覽計有 15 站，針對捷運及開發用地辦理變更，因需要時間與地主協調，故考量工程開發時程需要，Y1、Y5 站已先分階段審議、發布實施。另 Y3、Y15 站已另案辦理都市計畫變更程序，Y3 站配合澄清湖棒球場整體規劃，且昨天經內政部都委會審議通過；另 Y15 站鄰近亞灣區旅運服務中心，就地區發展定位另案辦理變更作業，且已公告實施在案。其他 5 站則經捷運局調整捷運設施細部設計後，不涉及用地變更，故本次提會主要變更 Y2、Y4、Y10 站，變更內容及陳情案皆經小組有充分的討論且獲具體建議意見。
- 3、另 Y2 站經第 6 次專案小組討論後，烏松區埜埔段 1264 地號農業區表示願意參加聯合開發，故捷運局修正方案擴大變更範圍，增加開發基地完整性。

(六)賴委員碧瑩

- 1、本案經小組充分討論，尚符合行政程序法規定。另依行政程序法第 2、92 條規定，小組會議紀錄是討論「確定」事項，非屬需對外公告之「決定」事項；故法制局所提都市計畫法第 18、19、23 條規定，是行政機關所具有公法的權力。常用語的行政瑕疵與行政處分的瑕疵是兩件事。
- 2、專案小組審議過程中，已就公平性及公益性進行考量，並尋求最大公約數，且已尊重不同意參加的地主，不予納入變更範圍。

3、本案第二階段只有變更 Y2、Y4、Y10 站，建議案名修正只要有前揭場站。

(七)戴委員佐敏

- 1、考量專案小組審議過程中，已盡可能與相關土地所有權人溝通；且有關捷運開發區變更負擔部分，小組也請市府另行訂定通案性原則。
- 2、有關資訊公開部分，考量本案經 6 次小組討論，需時將大量資訊重新梳理，資訊已屬完整公開；另登記發言所提的 Y3 站部分，建議未來資料整理時，可以就重點內容進行彙整。

(八)許委員阿雪

- 1、贊同本計畫案，亦贊同尊重地主參與之意願，惟 Y2 站東側及西側因有國七匝道及河邊界線，剩餘狹長土地較不利農用，未來地主若同意參與本案是否尚有機會？建議告知地主，若有意願在部都委會審議時表達。
- 2、建議本案審決維持原計畫之場站也有陳情意見，建議也要報內政部。

(九)詹委員達穎

- 1、贊同專案小組之建議意見。
- 2、另 Y2 站新增同意地號納入捷運開發範圍，同意納入修正範圍。
- 3、有關質疑行政程序瑕疵部分，依過往經驗，楠梓 2-3、2-4 道路連通部分係由都委會審議修正，內政部核定後公告實施，公展時並無此連通道，6、70 年代經當地民眾抗爭陳情恢復原計畫皆未通過。故 Y2 等站修正方案報內政部都委會審議，免再公開展覽，符合都市計畫變更之行政程序。
- 4、最後，本次提會說明部分場站於公展方案審決後維持原計畫。

(十)張委員貴財

- 1、支持尊重地主意願，調整變更範圍。

2、Y2 站臨神農路劃設為「廣停用地」，是否能指定建築線由該地進出，如果無法則應在該土地使用管制要點增訂，避免以後申請建造執照時產生爭議。

3、另本次提會審議案名 Y2 至 Y4，容易誤會 Y3 站也在本次審議範圍，如何更明確審議內容，建議審決修正變更案名。

(十一)陳委員奎宏

專案小組已充分討論，無意見。

(十二)陳委員璋玲

1、陳情人表示希望降低變更負擔，倘如果無法調整，是否會表示反對變更。

2、另請補充說明 Y2 站目前變更面積，是否符合聯合開發之需求？

(十三)市府捷運局

1、Y2 站，烏松區坐埔段 1265 地號土地已出具納入捷運開發區同意文件，惟仍希望降低變更負擔為 40%。

2、雖然 Y4 站院方沒有意願參加捷運聯開，惟捷運局已與院方達成共識，為市民就醫便利，將比照台大醫院，增設地下立體連通。另因為現場高層差問題，立體連通道無法以最短路徑規劃。

(十四)鄭委員安廷

1、尊重小組審議決議。

2、有關今天與會人員所提行政瑕疵部分，考量整體社會成本及經濟效益，為避免小組審議過程中，因外界壓力影響討論案件，故贊同賴委員所提行政程序法之意見，於行政決定時再將資訊公開較為適宜。

(十五)蔡委員厚男

本次提會涉及修正 Y2、Y4、Y10 站部分，尊重小組審議；惟 Y4 站涉及與長庚醫院建構立體連通道部分，盡量避免與台大醫院原未與捷運立體連通造成紛擾，Y4 站捷運設施需與院方協調建立地下立體連通道及無障礙設施。

(十六)吳委員文彥(王屯電代)

有關委員所提修正案名部分，將於報內政部審議時修正。

(十七)楊委員欽富

1、對本案變更原則無意見，惟就 Y2 站建築及使用行為，規劃 10 公尺道路，是否會因國道七號開闢而影響交通使用需求；另考量道路轉角較多，建議轉角規劃綠地作為緩衝。

2、Y4 站連通道建議以最短路徑設計。

(十八)陳委員冠福(張文欽代)

本案之案名建議於報部核定前修正。

(十九)張委員淑娟

Y2 站動線規劃利用國七交流道側車道右進右出，惟神農路進出新增規劃左轉出入口，與神農路既有交通號誌之路口(供北邊工廠進出使用)交錯，為避免神農路增加多處出入口影響交通順暢，故建議土地使用分區管制要訂定基地右進右出，或修正交通進出動線情形。

(二十)國營臺灣鐵路公司

Y10 站涉及取得本公司土地，本公司原則尊重市府用地取得需求，惟同意變更文件仍須經董事會同意後方得出具。另該筆土地協議價購僅剩餘 7 平方公尺畸零地，請捷運局整筆徵收辦理。

附錄三、整理審議案第一案會議資料公開及行政程序等疑義回應：

- (一)依據「都市計畫法」第 19 條規定，主要計畫擬定後，應送交該管政府的都市計畫委員會審議；送審前，市政府必須於公開展覽 30 日內舉辦說明會，並將公開展覽相關訊息公告於政府公報、報紙等媒體。本案已於 110 年 9 月 11 日起依前開規定辦理公開展覽、市都委會審議等法定程序，並經市都委會召開 6 次專案小組會議獲具體建議意見後，提本次都委會審議。
- (二)其中，捷運黃線 Y3 站已併澄清湖運動休閒園區建設計畫前於 111 年 10 月 12 日第 107 次市都委會審議完竣，並報部都委會審議在案；爰本次捷運黃線變更案第 5 次專案小組會議決議剔除有關 Y3 站之審議，前開程序均依都市計畫法第 18、19 及 23 條規定辦理。且同法第 19 條第 3 項指出，都委會審議修正者，免再公開展覽及舉行說明會。
- (三)另依「政府資訊公開法」第 6 條規定，為確保資訊透明，與人民權益攸關的施政措施及相關政府資訊應以主動公開為原則。然而，同法第 18 條列舉排除情形，若有必要，政府機關可限制或不予公開。
- (四)因市都委會專案小組會議紀錄性質為行政內部通知，故依行政程序法第 2、92 條及政府資訊公開法第 18 條第 1 項第 3 款的規定，屬於機關內部擬稿之「確定」事項，非屬需對外公告之「決定」事項，故在尚未經過都委會正式審議前，部分資訊會限制公開，本次會議之資訊公開揭露部分尚符相關法制規定。然而，都委會大會決議後，相關資料將依常規公開於網站上，包含歷次會議紀錄及陳情意見回復，惟仍需經內政部都委會審議通過後，始能發布實施。

附表二、審議案第一案「變更原高雄市主要計畫（配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫）（Y9、Y10、Y11、Y15、Y16、Y23站）案」變更內容綜理表

編號	變更位置	變更內容				變更理由	備註	專案小組建議意見	市都委會決議
		原計畫		新計畫					
		分區	面積(公頃)	分區	面積(公頃)				
2	三民區一側路東側批發市場用地（建民段地號724等土地）（Y9站）	批發市場用地	0.1174	交通用地	0.1174	<p>1. 依據「高雄都會區大眾捷運系統（黃線）建設及周邊土地開發計畫」，Y9站因周邊地布密集，且臨近高醫大附設醫院、高果菜批發市場、國小等，為高度發展區。考量社會醫療需求增加，Y9站可提供高雄醫學醫院更便利的服務，亦可服務鄰近各里民眾通勤，故於民族一路東側批發市場用地規劃捷運出入口及通風井使用。</p> <p>2. 考量變更範圍土地權屬部分為國有土地、部分為市有土地，非全屬</p>	-	<p>提案捷運局經調入口施已國土批發市場依市公畫設地標「捷運及乘使故及計變同持計」，捷運系統轉施，涉市畫更意原畫。</p>	照專案建議通過。

						市有地，依 變更原則 樣三，變 為交通用 地。			
3	三民區一 民族路 路西側 公園用 地（長 明段地 號23等 土地） （Y10 站）	公園 用地	0.2422	交通 用地	0.2422	<p>1. 依據「高雄都會區大眾運輸系統（黃線）建設及開發計畫」，Y10站因多為中高層住宅密度高，捷運提升區域發展，亦服務周邊區，於民族路西側土地用運通風井使用。</p> <p>2. 考量變更範圍部分土地、部土地為市有地，非市有地，依變更原則樣三變更為交通用地。</p>	-	<p>案捷說調運口施且正使範圍修正如下：</p> <p>1. 捷運出入口之0.0131公頃營鐵司市土由業變為運統地（詳圖三）。園地都計公設用</p> <p>2. 公用依「市畫共施</p>	<p>1. 除本提增捷系用土使分管要及市計準外其照案組議見過。</p> <p>2. 本涉取國台公所土地台公會表原尊市建需求，</p> <p>依次會訂運統地地用區制點都設基，餘專小建意通。案及得營鐵司管，鐵司中示則重府設，</p>

								<p>仍提董會，請運妥協溝用取事，協價後餘地捷局規一徵。惟須請事同意故捷局予調通地得宜另議購剩土請運依定併收。</p> <p>多標用」，作運統其乘施，涉都計變，持計地目使辦法規定得捷系及轉設使用無及市畫更維原畫。</p>	
4	苓雅區中正路商業區(林德官段1509號土地)(Y11站)	商業區	0.1383	捷運開發區	0.1383	1. 依據「高雄都會區大眾運輸系統(黃線)建設及周邊土地開發計畫」，Y11站同時面臨中正路、民族路、且鄰近信義路、四信路、高樓住宅、發展且高捷	-	<p>案捷說調運口施至用依市公施多使辦規得運及乘使提位局經捷入設置道，都畫設地標」，捷統轉施依單運明整出等位園地「計共用目用法定作系其設</p>	<p>照專案建見小組意通過。</p>

						<p>聯，擴大信義國邊與圍，發展潛力。Y11 位於高雄市中心區段，有助於服務的民眾使用，於民族二路、中正三路、捷運區（出入口及通風井）使用（態樣五）。</p> <p>2. 依據「高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」，Y11 站建議比照第 5 種商業區容積率。</p> <p>3. 因 Y11 站原為第 5 種商業區，變更前後容積率一致，依本案變更原則，本案變更免回饋。</p>		<p>，故及計變同持計用無都畫更意原畫。</p>	
5	苓雅區海邊路北側特定核心區	特定經貿核心專用區	2.8004	捷運開發區（附）	2.8004	<p>1. 依據「高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開</p>	<p>附件： 1. 變更回饋擴</p>	<p>依提案案捷說運出入口設施</p>	<p>照專案小組意見通過。</p>

<p>(苓港 段地號 13 等土 地) (Y15 站)</p>				<p>發計畫綜合 規劃」，Y15 站周邊鄰近 高雄旅、新 運中心、高 光碼頭、高 雄展覽館、 成功國小、 85大樓等、 型建設及大 層住宅，高 於港區發展 重經貿園區 能特定區。考 量 Y15 站周 邊地區具發 展觀光及潛 TOD 之潛力， 黃線提供未 進駐亞洲新 來區發展的 區發於海 石，故東北 邊路東側核 特經貿區較 心專用區可 具開發行地 性之公有土 及私法人土 地規畫作為 捷運開發區 (含出入風 口、井) 使 (態 樣 五) 。</p> <p>2. 依據「高 都會區大眾 捷運系統都 會線 (黃及 線) 建設及 周邊土地開 發計畫綜合 規畫」，Y15 站建議比照 第 5 種商業 區容積率。</p>	<p>大變原雄主計 (三通檢討 (一段案相規辦) 應贈更圍之 7.35% 地予雄政府。</p> <p>2. 應於高雄政協價、償用其方開前</p> <p>3. 土地有人於</p>	<p>及更高市要畫第次盤 (第階) 關定，捐變範圍內</p> <p>位置調整 3 已至用並案都畫程故別案範圍。</p> <p>位調原地已辦市變序同除變圍。</p>	
---	--	--	--	---	---	---	--

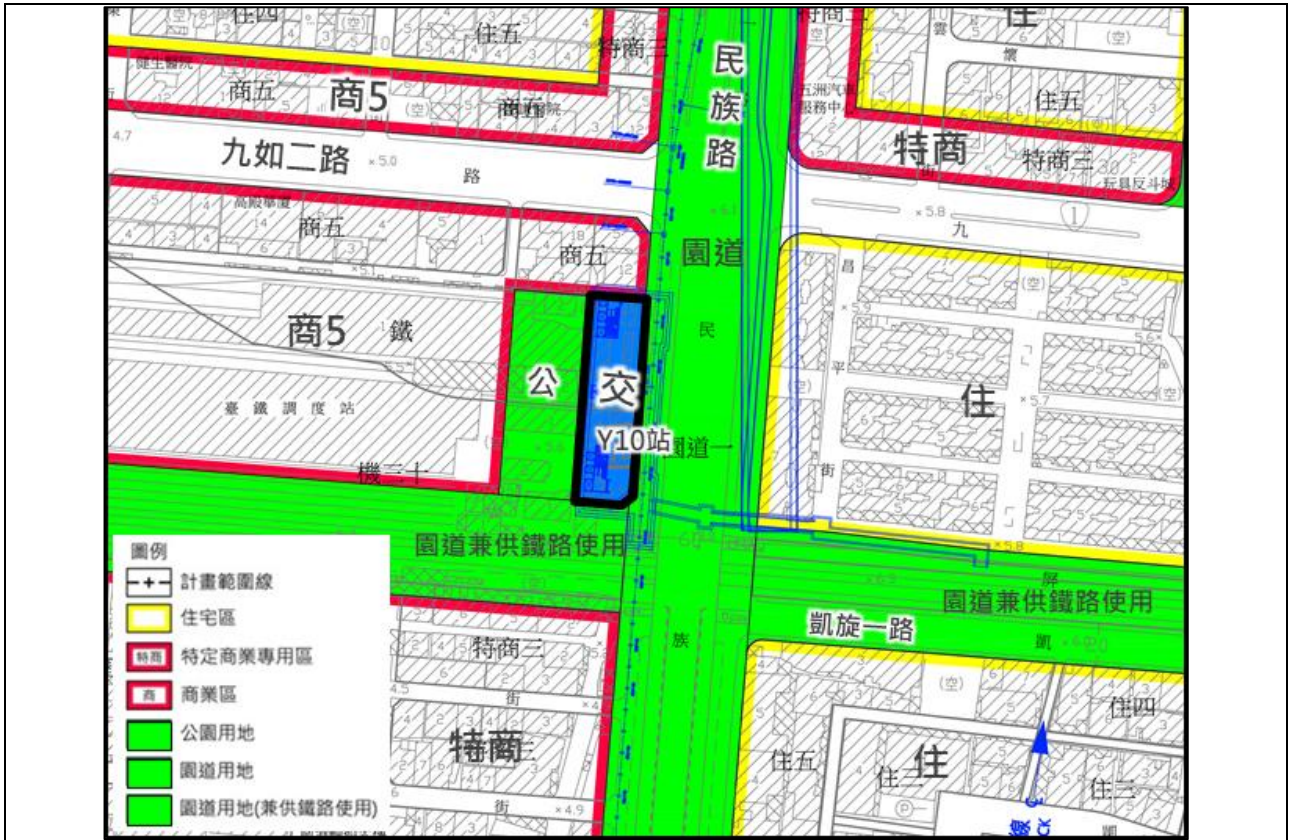
							<p>畫定與雄政簽協書納計畫，未簽協書，維原計畫核前高市府訂議並入畫敘明如能訂議者則持計畫。</p> <p>4. 「眾運法及眾運統地發法關定理發。」依大捷「大捷系土開辦相規辦開</p>		
6	三民區澄清路東側住宅區（澄東段地號59-1等土地）（Y16站）	住宅區	0.3845	捷運開發區（附）	0.3845	<p>1. 依據「高雄都會大眾捷運系統（黃線）建設計畫」，鄰近公共</p> <p>附帶條件： 1. 變回依「大變原雄</p>	<p>案捷說調運口施至用依 提位局經捷入設置校， 依單運明整出等位學地</p>	<p>照專案 小組建 議意見 通過。</p>	

						<p>文，及，餐工、店商密捷設該業成清口開區捷區入風用樣 大等寓樓，健身廠零售等住宅發展量的於商業澄街度住宅區捷區 科園公大有山零社住考。車站助新發於東低度住宅區捷區 修學為宅街、鳳鎖行，發。車有域新發於東低度住宅區捷區 正山多住沿廳廠連旅面業集運置區聚形褒現發規運（含出通使 五）。</p> <p>2. 依據「高雄大眾都黃及開合 都會捷會線）建設土地綜合 周發計畫」，Y16 站建議比照 第5種商業 區容積率。</p>	<p>要畫第次盤）第階）關定，捐變範圍內 主計（三通檢討（一段案相規辦理應贈更圍之 27.01 %土予雄政府。 2. 應於高雄政協價、償用其方開前 3. 土地有人於畫定與雄</p>	<p>市公施多使辦規得運及乘使無都畫，維計 都畫設地標」，捷統轉施，及計更意原 「計共用目用法定作系其設用涉市變同持畫。</p>
--	--	--	--	--	--	--	---	--

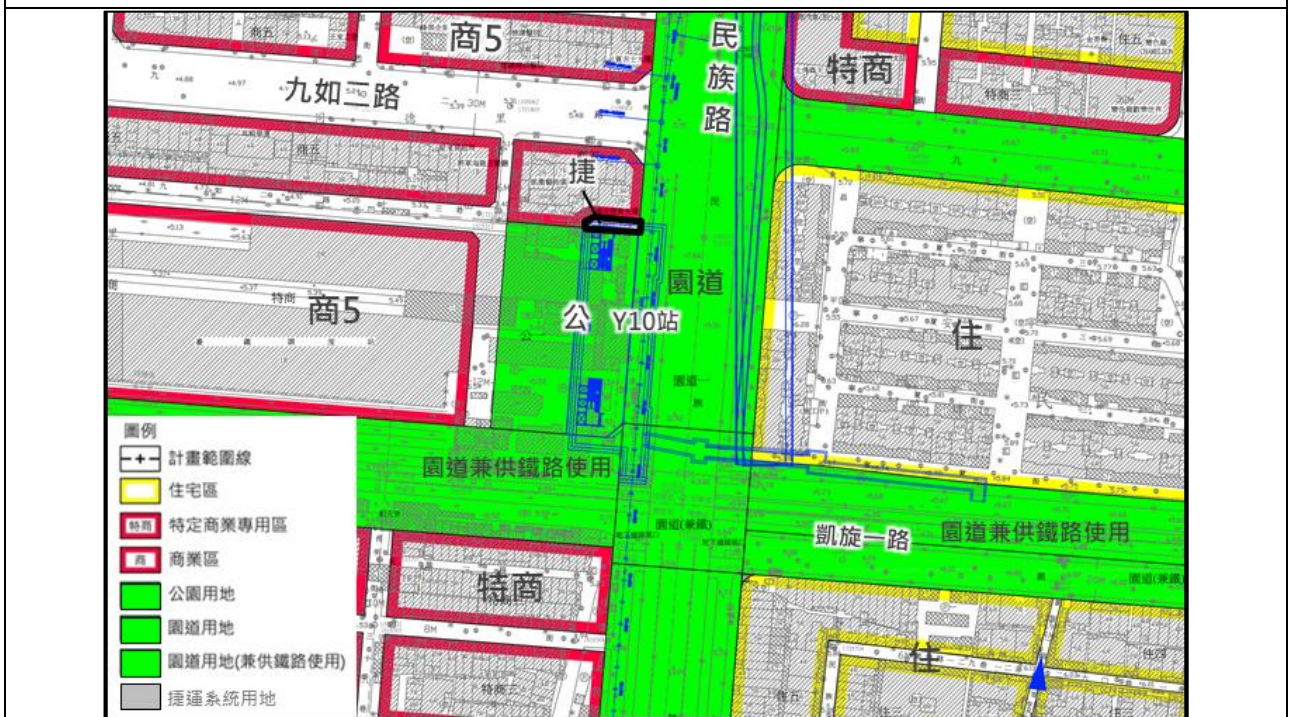
							<p>政簽協書納計畫，未簽協書，維原市府訂議並入畫敘明如能訂議者則持計畫。</p> <p>4. 「眾運法及眾運統地發法關定理發。」</p> <p>依大捷「大捷系土開辦相規辦開」</p>		
8	前鎮區鎮中路北側學校用地（鎮昌段地號1055等土地）（Y23站）	學校用地	0.0683	交通用地	0.0683	<p>1. 依據「高雄都會大眾運輸系統（黃線）建設及周邊土地開發計畫」，立為高雄地高勞運紅線</p> <p>高雄都會大眾運輸系統（黃線）建設及周邊土地開發計畫，立為高雄地高勞運紅線</p>	-	<p>案捷說校依市公施多使辦規得運</p> <p>提位局學地都畫設地標「，捷</p> <p>依單運明用「計共用目用法定作</p>	<p>照專案</p> <p>小組建</p> <p>議意見</p> <p>通過。</p>

						<p>等，發居。大務，北學規捷及使 站商、高。提供民眾，路有之，為井使 中住集、度提運服，中校用，作口及 周邊密、密。量輸地民，側公地，作入風 高展密、密。考眾運地於鎮中校側校劃運通 考眾運地於鎮中校側校劃運通</p> <p>2. 量變更範圍土地全屬市有行學校於態更 圍土權屬市有行學校於態更 非全屬市有行學校於態更 地，其現為學屬於態更 計畫地，屬於態更 用變更原，變 樣更三，變 為交，通 地。</p>	<p>及乘使故及計變同持計 統轉施，涉市，維 系其設用無都畫更意原畫。</p>	
--	--	--	--	--	--	--	---	--

附圖三



Y10 站公展草案



Y10 站提會修正方案