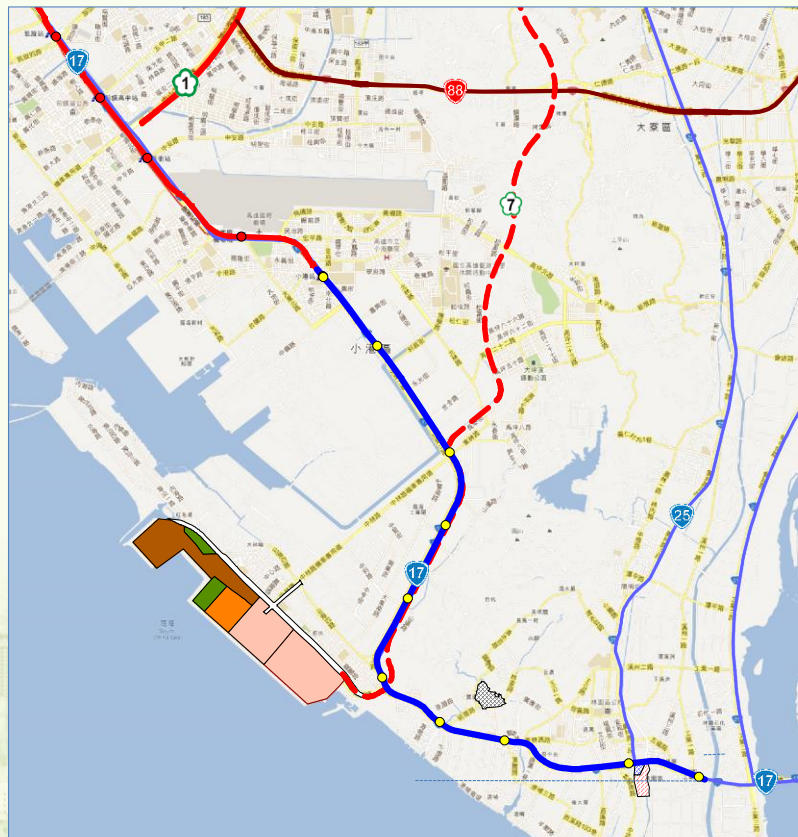


# 高雄捷運小港林園線

## 地方說明會



# 簡報大綱



1 計畫緣起

2 107年路線規劃評估成果

3 推動的必要性

4 結語

An aerial photograph of a coastal city, likely Taipei, with a glowing yellow path tracing the coastline. The path starts near the top center, curves down the coast, and ends near the bottom right. The city is densely packed with buildings, and the sea is visible on the left and bottom. The background is a light green gradient with some bokeh effects.

# 計畫緣起

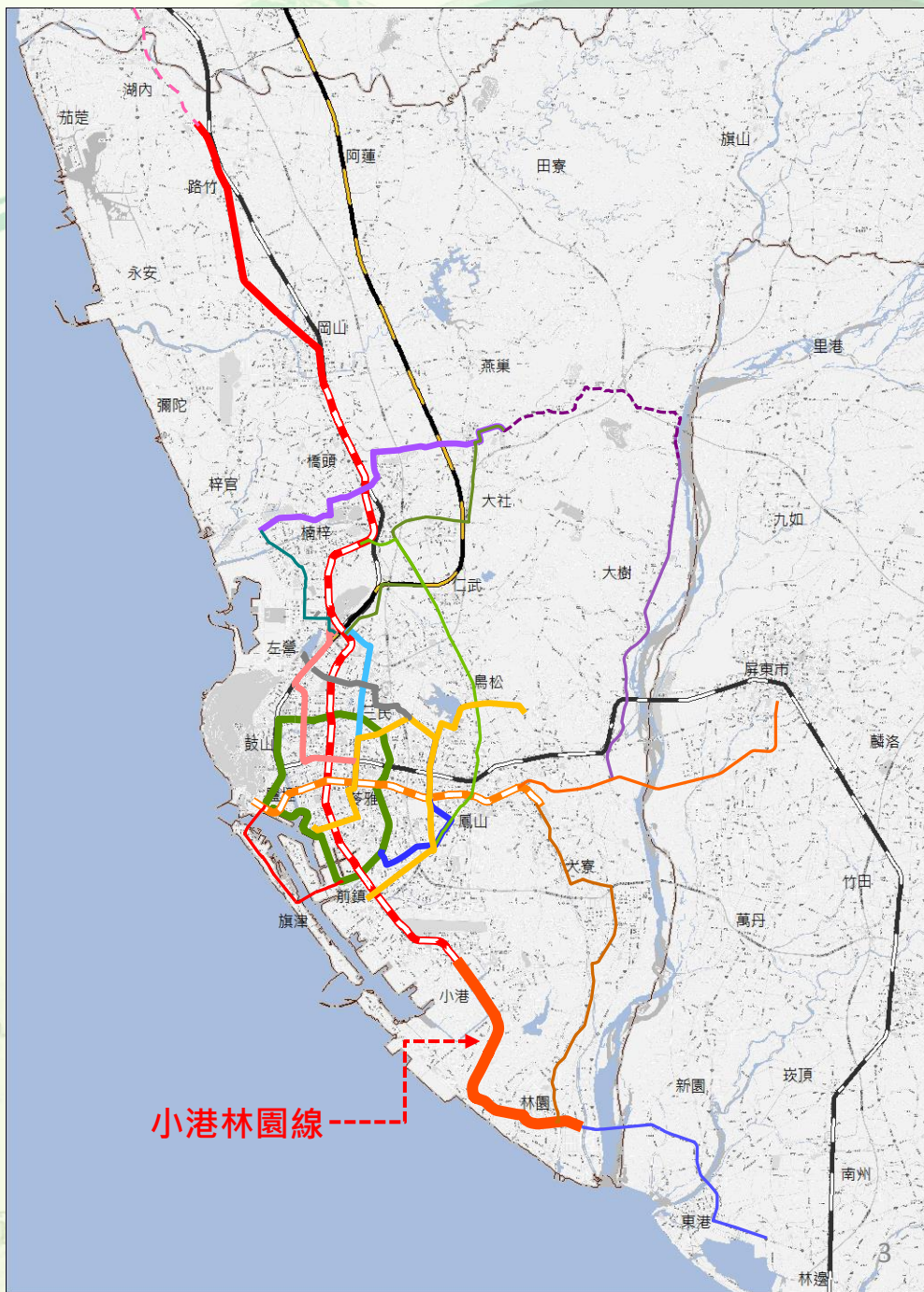


# 計畫緣起

提供小港、林園地區便捷軌道運輸服務。

藉由舒適安全的大眾運輸系統，鼓勵汽、機車旅次轉移使用大眾運輸工具，降低客貨混流的行車風險，達到節能減碳的目的。

以軌道系統帶領人潮進入活動聚點，提昇小港、林園地區之發展潛力。



# 計畫緣起

高雄捷運整體路網及推動順序之發展藍圖業於104年底完成。

為推動小港林園線，地方立委及議員極力爭取本案，分別於105年3月與5月間相繼邀請中央相關機關與地方政府共同研商推動方向，105年7月交通部同意補助840萬元，再加上市府自籌之160萬元，合計1,000萬元經費進行小港鳳鼻頭林園線路線規劃評估作業。

小港鳳鼻頭林園線路線規劃評估報告經107.11.15提報交通部，並請求免依審查作業要點辦理。交通部函覆仍請本府先依審查作業要點提送可行性研究報告書後循序辦理審議作業，並請本府俟高雄捷運延伸屏東整體路網規劃完成後通盤考量，自籌經費辦理可行性研究作業。

市府於108.6動用第二預備金800萬元辦理可行性研究作業，並於108.8完成可行性研究技術服務顧問選聘，刻正積極辦理中。



# 107年路線規劃評估成果

路線規劃評估報告結果：  
以「高架輕軌捷運案」及「紅線捷運延伸案」兩方案併陳

# 高架輕軌捷運案

## ■ 路線概述

路線起於小港站(R3)，沿中鋼支線路權布設高架輕軌，過鹽水港溪後，布設於沿海二路西側雙排161kV電塔中間，中林路以南路段利用國7與西側電塔間之南下平面側車道布設，於南星路跨越國7主線後，續沿中門路、沿海路四段~沿海路一段布設，止於林園工業區前。

■ 系統型式：高架輕軌

■ 路線長度：12.14公里

■ 設站數：10站

■ 機廠：新設輕軌機廠





# 紅線捷運延伸案(地下+高架)

## ■ 路線概述

路線起於高雄捷運紅線**R3車站所預留之隧道**，經沿海二路、沿海三路、中門路、沿海路四段~沿海路一段，止於林園工業區前。

## ■ 系統型式：同捷運紅線

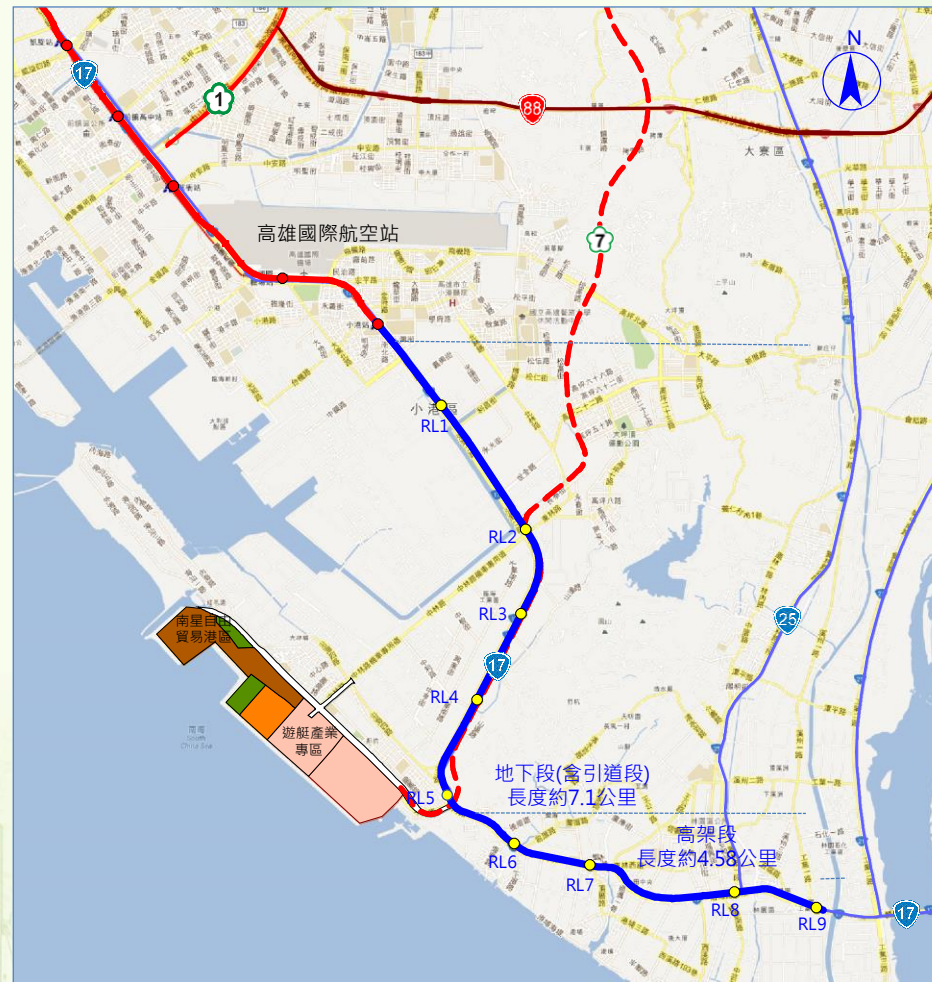
## ■ 路線長度：12.02公里

- 紅線R3南側預留隧道：0.34公里
- 地下段(含引道段)：7.10公里
- 高架段：4.58公里

## ■ 設站數：9站

- 地下站5站、高架站4站

## ■ 機廠：共用紅線機廠





# 高架輕軌系統



高架輕軌：淡海輕軌

# 高架捷運系統



高架捷運：高雄捷運 - 世運&油廠國小段



# 建造成本與營運特性

分析項目	高架輕軌捷運案	紅線捷運延伸案
<b>建造總經費 (用地取得+工程費)</b>	<b>198.33億元</b>	<b>454.99億元</b>
130年日運量	11,360人次/日	13,500人次/日
<b>平均營運速度 (含停靠站)</b>	<b>約35kph</b>	<b>約35kph</b>
單程行駛時間	20.8分鐘	20.6分鐘
工期	6年	7年

# 經濟與財務效益

## ■ 經濟與財務指標分析-營運30年

項目	高架輕軌捷運案	紅線捷運延伸案
經濟效益(益本比)	1.09	0.60
營運收支比	0.47	0.33

註1：107年計劃之經濟效益(益本比)成本項包括規劃設計費用、用地費/拆遷費、工程建造費用、營運維修費用、重置成本；效益項包括行車成本節省、肇事成本效益、空氣汙染降低、二氧化碳減少、地價增值效益、產值提升效益。

註2：營運收支比為(營運期之票箱收入+附屬事業收入) / (營運成本)，表示營運收入與成本的比例。



# 推動的必要性

均衡都市發展



提供員工更安全、便利的大眾運具



提升居民  
交通安全性

# 推動必要性：均衡都市發展

- 小港區人口**15.6萬人**；林園區人口**6.9萬人**

- 臺灣部分基礎工業設立於小港、林園地區，帶動臺灣經濟發展

- 二地區因承載多年工業區衍生病，影響當地生活品質

帶動小港、林園地區都市發展，提高生活品質





# 推動必要性：提供員工更安全、便利的大眾運具

## 工業區發展概況

- 就業人口數合計約**4萬**
- 年產值共**9,831億**
- 總廠商數合計約**534家**
- 全區生產用地使用率皆達**97%**以上

提供員工更優質之通勤大眾運具



# 推動必要性：提升居民交通安全性

## ■ 車流現況

### — 重車百分比

- 沿海二、三路：25%  
(重車比例高，恐影響居民交通安全)

表 3.4-2 104~106 年高速公路 A1 類交通事故肇事車種分析

年度	小客車	小貨車	大貨車	聯結車	大客車	其他	合計	重型車輛
								(大貨+聯結)
104 年件數	37	13	8	11	2	6	77	19
104 年百萬延車公里	21,274	6,495	1,661	1,746	861	—	32,037	3,407
104 年肇事率	0.00174	0.00200	0.00482	0.00630	0.00232	—	0.00240	0.00558
105 年件數	31	4	7	15	5	5	67	22
105 年百萬延車公里	22,434	6,713	1,662	1,722	892	—	33,424	3,384
105 年肇事率	0.00138	0.00060	0.00421	0.00871	0.00560	—	0.00200	0.00650
106 年件數	30	11	10	12	3	4	70	22
106 年百萬延車公里	22,633	6,874	1,685	1,741	873	—	33,806	3,426
106 年肇事率	0.00133	0.00160	0.00593	0.00689	0.00344	—	0.00207	0.00642
總計	98	28	25	38	10	15	214	63
百萬延車公里	66,341	20,082	5,008	5,209	2,626	—	99,267	10,217
肇事率	0.00148	0.00139	0.00499	0.00730	0.00381	—	0.00216	0.00617
事故比例	45.8%	13.1%	11.7%	17.8%	4.7%	7.0%	100%	29.4%
交通組成	67.10%	20.10%	5.00%	5.20%	2.70%	0%	100%	10.20%

註：交通組成係以平日旅次估算，另其他車種因系統無交通量資料，故無肇事率統計。



106年重車A1肇事率  
約為小客車4.8倍

降低小港、林園居民潛在  
肇事風險



# 地方說明會



於108年10月8日18：30～20：30於幸福公園召開**說明會**。

本局前於路線規劃評估階段107年10月分別於小港區及林園區召開地方說明會，多數民意代表建議採用「**紅線捷運延伸案**」。

# 結語



延續之前完成之路線規劃評估結果，市府動用第二預備金800萬元辦理可行性研究作業，並已完成技術服務顧問選聘。

考量小港、林園地區具其特殊性，長久承擔國家工業與製造業發展，長年受噪音、空氣污染及工安事故之影響，生活環境品質不佳。後續市府將持續**爭取中央支持並同意全額專案補助建設經費**方式(跳脫審查作業要點框架)來推動，已於108年9月25日發文。

本案刻正辦理可行性研究作業中，為蒐集沿線居民在地需求與民意，爰召開本次說明會。



簡報結束·敬請指教

