

高雄都會區大眾捷運系統 小港林園線建設及周邊土地開發計畫

【地方說明會 簡報】



109年12月29日



目錄

Outline

- 01 推動歷程與推動必要性
- 02 規劃內容說明
- 03 結語

01

章節PART

推動歷程與 推動必要性



推動歷程(1/3)

日期	重要紀事
105.05	104年底高雄捷運整體路網已將小港林園線納入評估，因排序較後，當地民代協助向中央爭取經費，期望給林園人一條安全回家的路。
107.11.4	蔡英文總統至林園區廣應廟允諾 高雄捷運延伸到林園 。
107.11	捷運局105年底委辦「高雄捷運小港鳳鼻頭林園線路線規劃評估委託技術服務案」，於107年11月15日函報該計畫規劃成果，請交通部同意以「 專案方式 」進入可行性研究階段。
107.12	交通部函覆：『考量政策推動一致性，爰請貴府於 新任市長上任後，通盤考量本計畫推動內容後再報 本部...。』
108.05	市府 支持本計畫廣續推動 ，並於108年5月議會質詢時承諾調撥經費 啟動捷運小港林園線可行性研究 。
108.10.08	召開 地方說明會 (林園區幸福公園演藝廳)，民眾強烈表達採紅線捷運一車到底延伸林園。
108.10 109.03 109.06	因應地方民眾訴求，採一車到底紅線捷運延伸方案，提送可行性研究報告書至交通部審議。【 地下+高架MRT 】
109.02 109.06 109.09	交通部函復書面意見予本府，審查意見主要為秉持審查一致性，須符合交通部頒布大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點，又本路線須與屏東縣政府討論研商整合系統型式。

推動歷程(2/3)

日期	重要紀事
108.12	交通部 大南方計畫 納入高雄捷運延伸林園、東港計畫。
109.09.14	林岱樺立委 邀集交通部、高雄市政府捷運局、屏東縣交旅處研商系統型式、計畫名稱、二計畫推動進度規劃。
109.09.25	提送符合交通部頒布大眾捷運系統審查作業要點之可行性研究報告書至交通部審議。【 高架中運量捷運系統 】
109.10	陳市長就任後，於議會市政報告 宣示加速推動小港林園線 。
109.10.16~ 109.12.16	陳市長考量民意與工程課題，責成林副市長督導本案，109年10月中至12月中總計召開6次會議，研議小港林園線以「 一車到底、MRT全地下案 」為提報方案。
109.11.17	交通部辦理路線現勘 ，行程中表達本府評估以「MRT全地下案」為提報方案，鐵道局建議市府撤回9/25報告，另提全地下MRT報告。
109.11.23	向本府陳市長專案報告 ，經綜合評估決議採延續捷運 紅線一車到底 之重運量系統，並以 地下型式 興建為宜，以有效處理沿線高壓電塔遷移國7高架路線重疊及既有工業管線遷移等關鍵課題。
109.12.4	捷運局 向屏東縣潘縣長簡報 說明系統型式整合課題，縣府原則尊重市府地下化規劃，惟縣府財務無法負擔，希望共同爭取中央補助。 本府所推小港林園線全地下方案及屏東高架方案分案辦理 。

推動歷程(3/3)

日期	重要紀事
109.12.10	小港林園線提送 一車到底、全地下 之捷運延伸方案可行性研究修正報告至交通部審議。
109.12.21	行政院 召開高捷紅線延伸東港案協調會議，邀集交通部、屏東縣政府及高雄市政府等共同出席研商。 會議主席明確裁示，基於捷運計畫應考慮大格局、完整性及未來性，林園東港段應與高雄端銜接為「 一車到底 」的系統；其他技術面、規劃面及審議面的指示略以如下：「考量地下管線、國七、161kv高壓電塔等環境限制因素，本 捷運路線高雄段宜採地下化型式 興建；至屏東段須考量地質特性，宜採高架方式興建。」

推動必要性

■ 彌補當地承載國家經濟發展所造成之環境污染

- 林園工業區石化業污染環境，罹癌風險超標，公安意外頻傳。



■ 提供安全出行運具，減少重車混流肇事機率

- 沿海公路承繫港區、工業區大型重車，肇事率高，民眾需要安全回家的路。



推動必要性

■ 服務三大國家重要產業園區，以優質捷運吸引廠商人才進駐

- 臨海工業區
 - 國內規模最大工業區之一(502家)
 - 年產值9,136億，就業超過4萬人
- 林園工業區
 - 石化產業重鎮，年產值2,603億
- 新材料循環經濟產業園區
 - 年產值700億，就業機會近萬人

■ 未來整合紅線快速連結高鐵左營站及高雄空港，帶動觀光發展

- 配合大南方計畫，未來南向軸線可再延伸至屏東。
- 配合國發會藍色經濟整合發展示範計畫(東港、大鵬灣、小琉球)，高鐵轉乘紅線一車直達大鵬灣。





章節PART

規劃內容說明



- 沿線環境說明
 - 路線與場站
 - 建造成本與營運特性
 - 經濟與財務效益
 - 各級政府出資額度
 - 配套政策
- 

沿線環境說明(1/3)

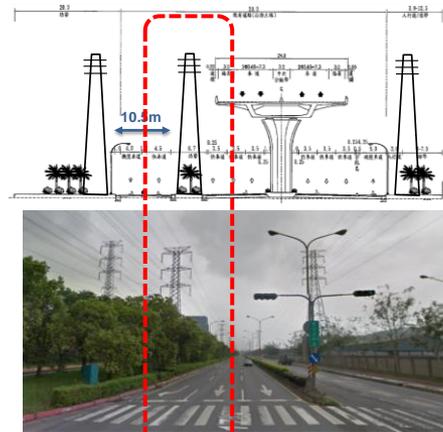
■ 高架捷運需遷移一排161kV電塔



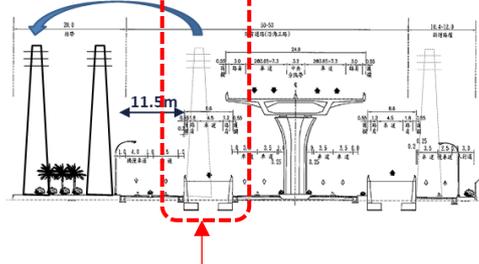
沿海三路衝突路段約3.4KM

- 電塔建設造價(含用地、建造費)每公里約8331萬
- 總電塔遷移費用約2.8億元

唐榮~中利街18座



中利街~獅子公園7座

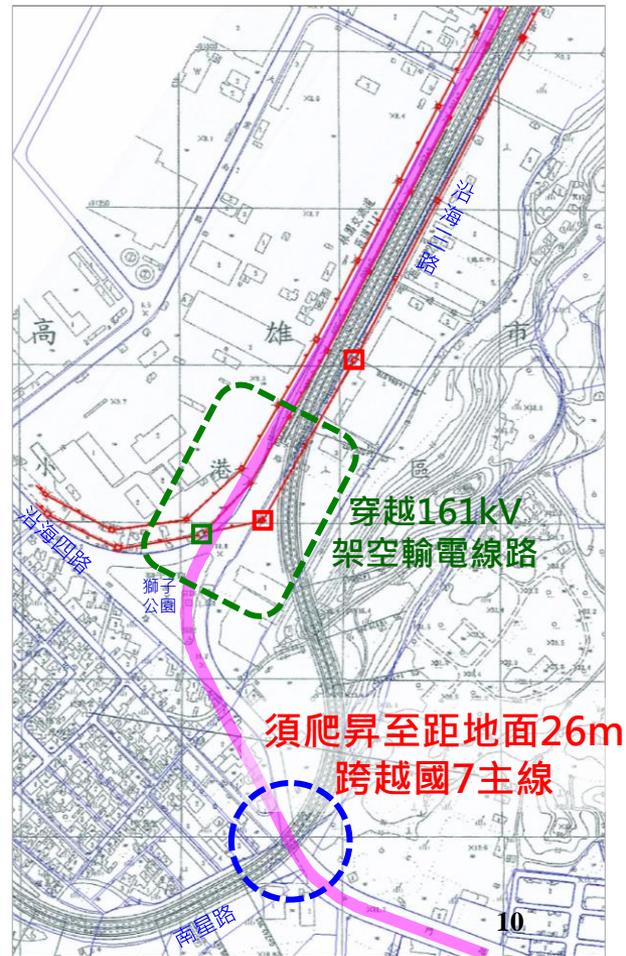
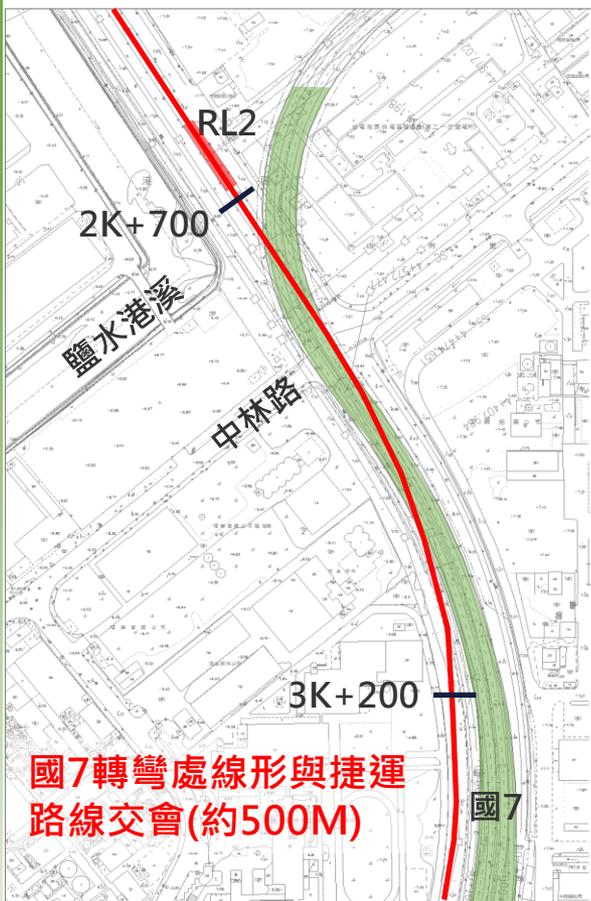


捷運高架路線
需遷移之電塔

➡ 移設或架高電塔，衍生大區域停電問題

沿線環境說明(2/3)

■ 高架結構須與國7介面整合



➔ 須與國7協商結構與高程整合課題

路線與場站

■ 路線概述

- 路線起於高雄捷運紅線R3車站所預留之隧道，續採地下隧道往南延伸，過中鋼東門後由路側轉往路中，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。

■ 路線長度

- 12.09公里(含紅線預留425m)

■ 設站數

- 7站(R3起站不計)

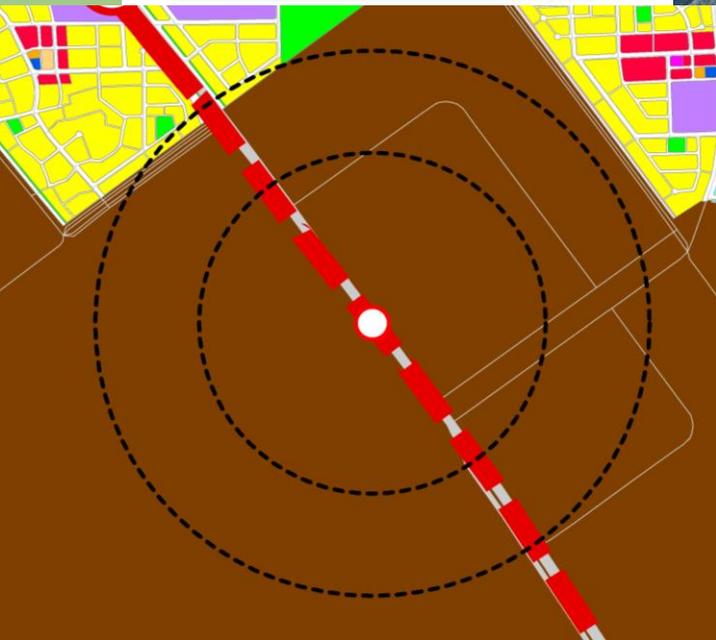
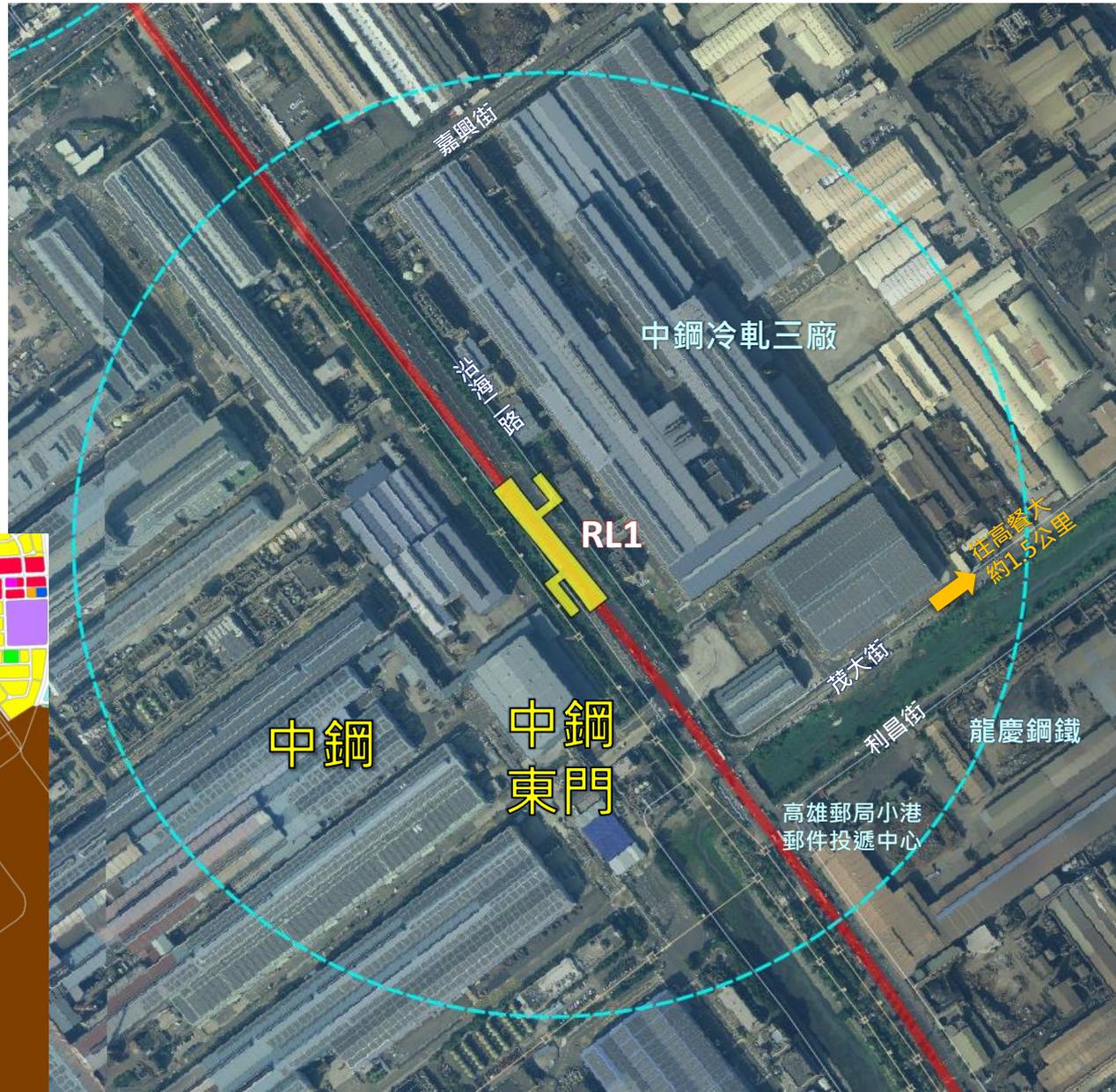
■ 系統型式

- 同紅線高運量捷運(MRT)

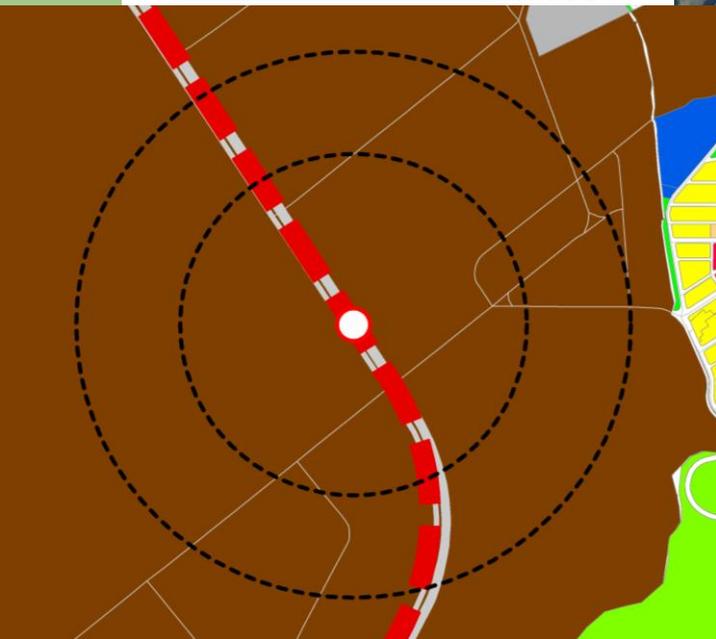
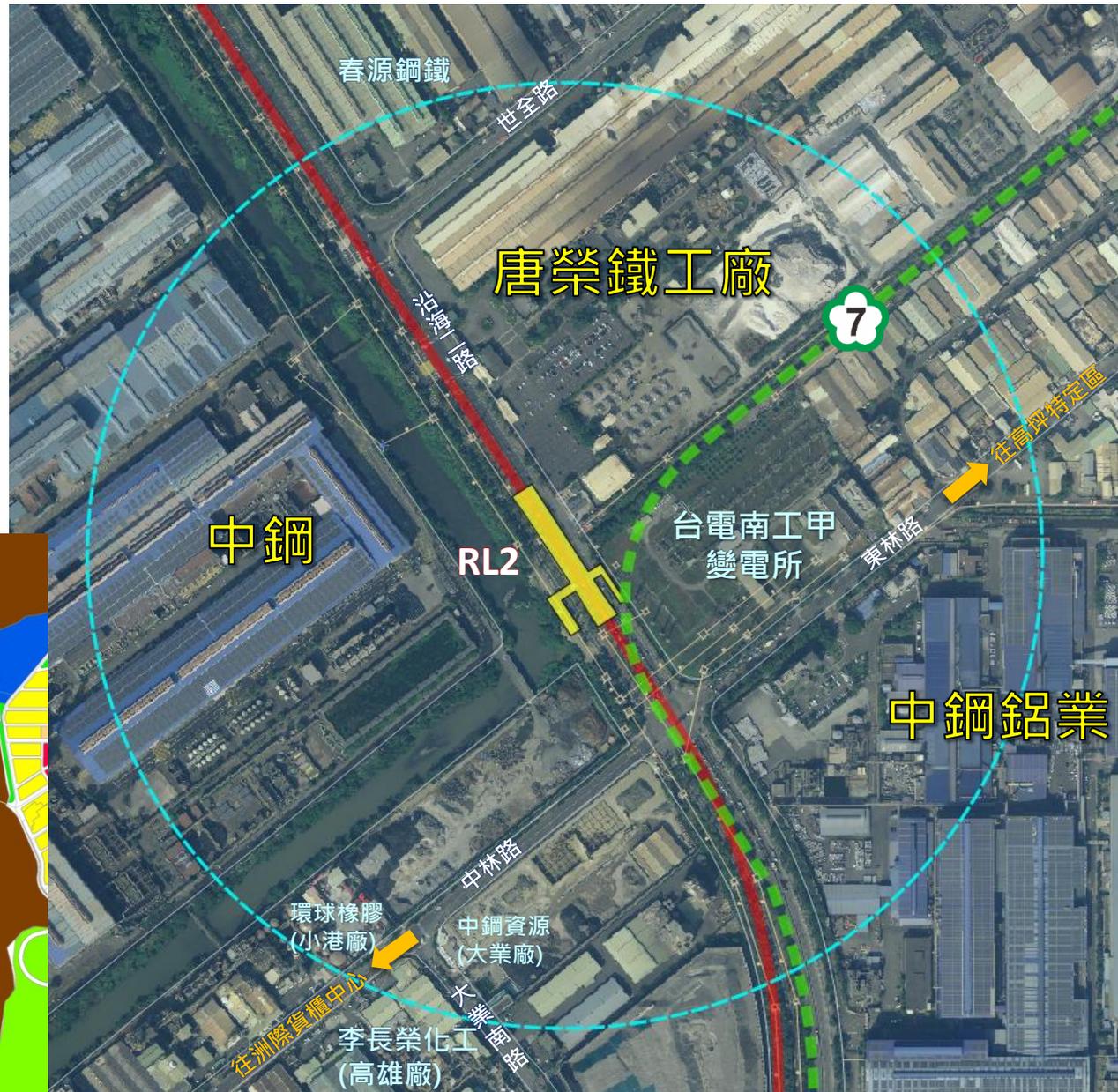
■ 維修機廠：共用紅線機廠



路線與場站_RL1站建議設站位置(沿海二路)



路線與場站_RL2站建議設站位置(沿海二路、中林路)



路線與場站_RL3站建議設站位置(沿海三路、南星路)



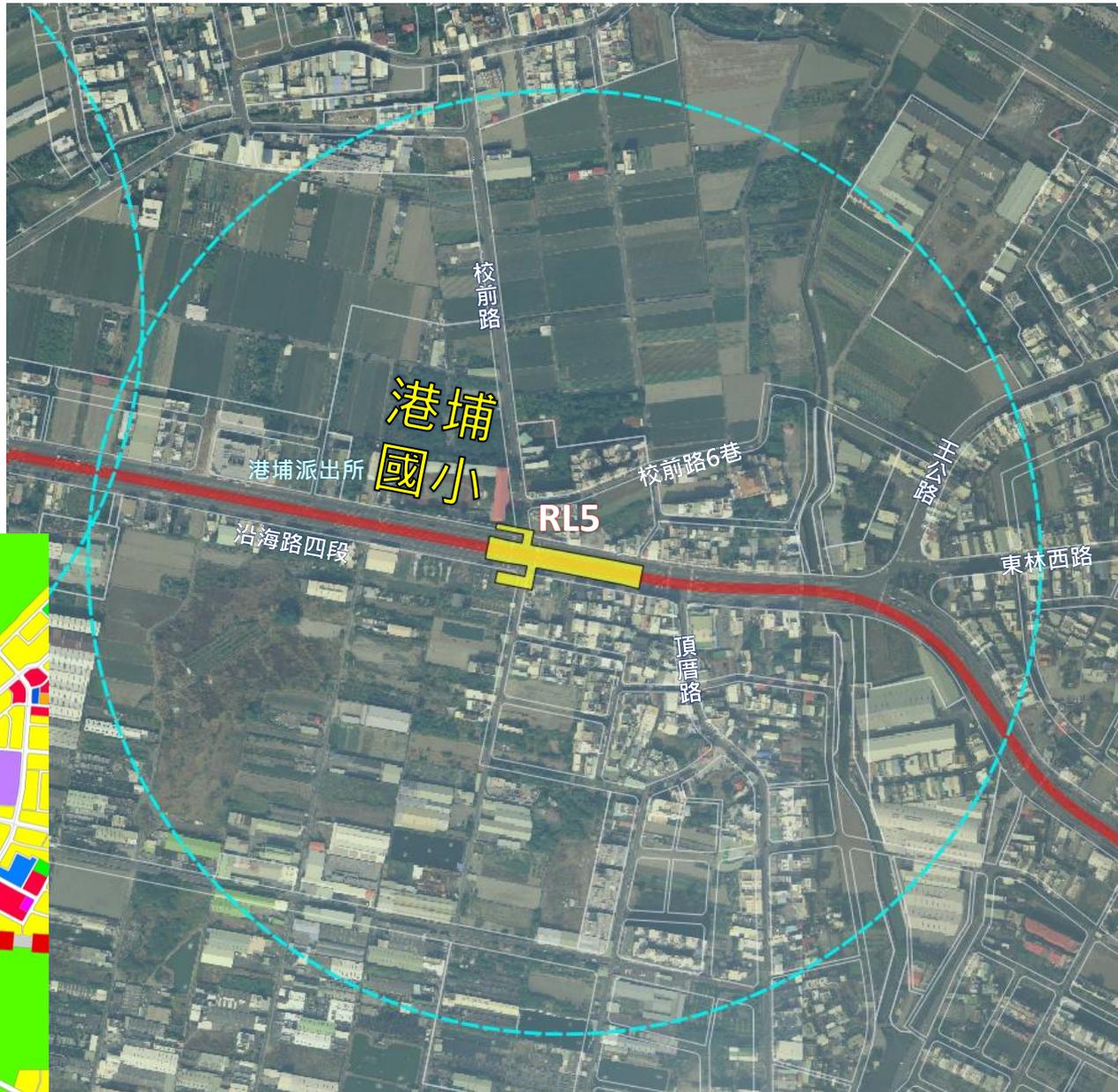
新材料循環產業園區
預定地



路線與場站_RL4站建議設站位置(中門路、下厝路)



路線與場站_RL5站建議設站位置(沿海路四段、校前路)



路線與場站_RL6站建議設站位置(沿海路二段、文化街)



路線與場站_RL7站建議設站位置(沿海路一段、工業一路)



建造成本與營運特性

分析項目	紅線捷運延伸案
建造總經費 (用地取得+工程費)	537.11億元
130年日運量	約40,000人次/日
平均營運速度 (含停靠站)	約37kph
單程行駛時間 (R3小港站至 RL7林園工業區站)	約19分鐘
動工	111年9月
工期	7年

經濟與財務效益

■ 指標初步試算結果

項目	紅線捷運延伸案
經濟效益(益本比)	1.24
經營比	1.01
自償率	25.1%

 市府積極導入提升運量及土地開發之配套政策後
社會面及財務面均可符合捷運審查作業要點規定

註1：**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、肇事及固定源空氣汙染補償效益(工業區成立至捷運通車前)。

註2：**經營比**為(營運期之票箱收入+附屬事業收入) / (**營運成本+重置成本**)，表示營運收入與成本的比例。

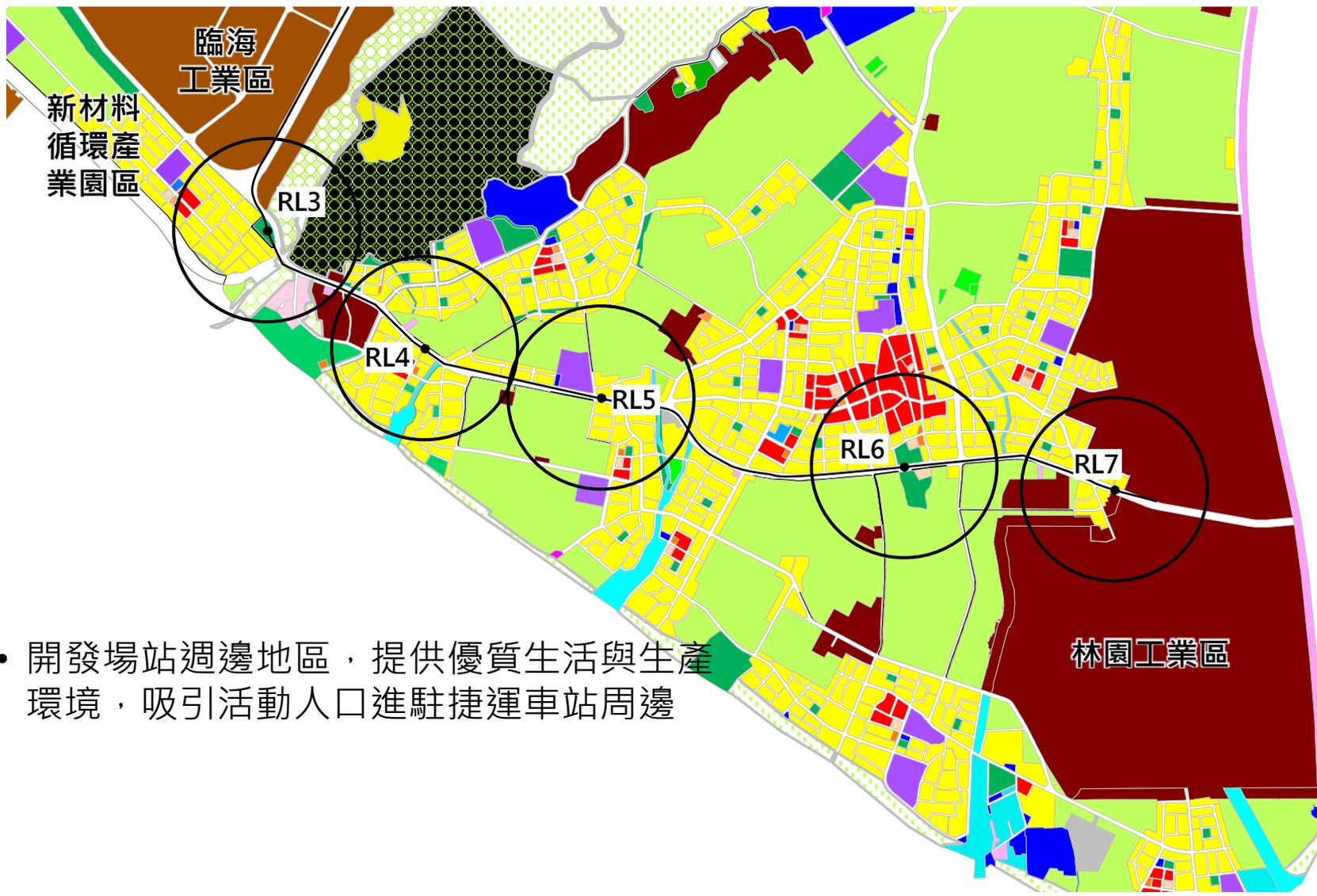
各級政府出資額度

億元，當年幣值

大項	子項	出資單位	紅線延伸全地下案
	自償率		25.10%
非自償性	工程費	交通部	323.72
		高雄市	61.67
	用地費	高雄市	16.45
自償性	工程費	高雄市	135.27
	交通部出資		323.72
	高雄市出資		213.39
	總計		537.11

配套政策

■ 以TOD理念調整沿線土地使用，積極開發農業區



- 開發場站週邊地區，提供優質生活與生產環境，吸引活動人口進駐捷運車站周邊



章節PART

結語



結語

陳市長就任後，於議會市政報告宣示加速推動本計畫，並回應民眾訴求，指示捷運局評估「**一車到底、全地下**」可行性。

在審慎評估**地下管線、高壓電塔及與國道七號**介面課題，考量在地民意對於「**一車到底**」之企盼，配合場站周邊聯合開發，帶動地方發展，達到財務可行。

配合交通部大南方計畫政策等因素下，本計畫調整以「**紅線捷運延伸全地下案**」提報中央，並敦請立委全力爭取，預定**111年9月**發包動工。

簡報結束，敬請指教

