

## 高雄捷運小港林園線地方說明會(109.12.29)\_意見回覆辦理情形

說明會意見	回覆辦理情形
林立委岱樺	
<p>一、今天是一個很不一樣的地方說明會，證明市府團隊對於本計畫推動的決心，對於計畫推動期程與系統型式皆已完整說明，區民不會理解什麼是可行性研究，什麼是綜合規劃，區民可以理解的是，何時動工？陳市長已經完整告知，就是111年底前。</p>	<p>感謝林委員親自出席地方說明會且於105年向中央爭取預算進行路線規劃方案評估，更感謝立委一直關心且支持本計畫的推動，長期作為高雄市府與行政院國發會、交通部溝通的橋樑。</p>
<p>二、在此向各位鄉親報告，本席接受陳市長的軍令，於中央大力協助本計畫的推動，目前已規劃於110年1月6日邀集行政院國發會、交通部、屏東縣政府、高雄市政府等相關機關，敦促各階段程序之核定時程，配合地方政府推動時程規劃。</p>	<p>感謝林委員的協助。</p>
邱議員于軒	
<p>一、於去年公聽會時，本計畫目標年運量約為13,500人次/日；本次公聽會，目標年運量提升為40,000人次/日，運量的提升，除了靠各位鄉親未來多多搭乘捷運之外，也要拜託交通局，現在就可以開始培養運量。</p>	<p>為了達成興建捷運小港林園線之政策目標，市府除從需求導向(DOT, Demand of Transit)滿足工業區及林園居民聯外需求外，更積極地以TOD理念(Transit-oriented Development)開啟林園都市發展契機。市府相關局處共同合作規劃沿線農業區之土地開發，將透過都市計畫變更與市地重劃，提供優質的生活與生產環境，吸引活動人口進駐捷運車站周邊，在土地開發引進活動人口，並祭出各項措施提高民眾搭乘捷運意願等積極作為下，運量有機會達成預估目標值。</p> <p>在運量培養方面，目前高雄捷運R3車站至林園已有紅3林園幹線公車，尖峰班距10-15分、離峰班距20-25分，除紅3外，在林園區亦有公車式小黃的服務路線。為培養捷運運量並因應交通部審查要求，將與本府交通局研商優化紅3幹線公車作為捷運先導公車之具體措施，儘快提供林園鄉親更好的大眾運輸服務。</p>
<p>二、相較於前次公聽會說明內容，本計畫運量與財務效益皆有大幅成長，當然這應該是與捷運車站聯合開發有很大的相關性，但仍提醒市府團段，對於本計畫之財務效益應再審慎確認。</p>	<p>感謝邱議員的提醒。市府相關局處共同合作規劃沿線農業區之土地開發，將透過都市計畫變更與市地重劃，提供優質的生活與生產環境，吸引活動人口進駐捷運沿線，車站周邊農業區土地預計變更作為捷運聯合開發使用。本府都市發展局刻正辦理大坪頂以東地區都市計畫之通盤檢討作業，後續並由本府地政局辦理土地開發作業。</p>
<p>三、期待本計畫於111年底動工，請市府團隊加速辦理。</p>	<p>感謝邱議員指教，本計畫於111年底動工已是市府團隊共同的目標，相關局處皆會積極朝設定目標努力。</p>

說明會意見	回覆辦理情形
韓議員賜村	
<p>一、本計畫的推動是市府送林園鄉親最好的禮物，除了捷運建設計畫的落實之外，系統型式提升為「一車到底、全地下案」，再透過捷運車站周邊的聯合開發，多數農地可以變更為住商或其他TOD開發用地，預期未來的林園將會有很大的轉變。</p>	<p>本計畫除了推動捷運建設計畫外，亦將以TOD及捷運車站周邊土地使用分區調整策略，並搭配完整接駁規劃及運量提升策略，讓林園變得不一樣。</p>
<p>二、今天看到很多林園區的鄉親一起來參與本次的公聽會，除了演藝廳場內，連一樓的實況轉播空間都是客滿的，本席非常感動，市長親自來林園向各位區民宣布這個好消息，再加上市府團隊、立委、議員、里長皆出席本次說明會，我們相信這次林園區民的企盼一定會成真。</p>	<p>敬悉，感謝韓議員對於本計畫的協助。</p>
王議員耀裕	
<p>一、本計畫的爭取已歷經多位市長，終於，陳市長今天親自出席來向林園鄉親告知這個好消息，感謝市府團隊。</p>	<p>敬悉，感謝王議員對於本計畫的協助。</p>
<p>二、今年九月於議會諮詢吳局長時，當時，本計畫係建議採「高架中運量系統」，以降低建設成本，提高財務效益，但這樣的系統型式，需於R3車站轉乘，就社會公平正義角度考量，對於林園區民並不公平，故本席仍期待本計畫調整為同紅線之系統型式。同年10月，本席與多位議員再次諮詢市長時，市長感受到林園區民的企盼，將本計畫提升為「一車到底全地下案」，本席對於市府團隊表達敬佩與感謝之意。</p>	<p>敬悉，感謝王議員對於本計畫的協助。</p>
<p>三、捷運除了帶來大眾運輸的便利之外，對於地方的發展也是扮演重要的角色，需透過捷運車站的聯合開發，提升林園區民之居住與活動人口，期盼林園區總人口數可以提升至11萬。以仁武區為例，仁武區幾年前之人口數僅約5萬人，但當時林園區人口數已7萬人，為合併前高雄縣鄉鎮之第三順位，但在國道十號及相關重要道路建設完成後，仁武區目前人口數已提升為9.5萬人，相信未來捷運小港林園線通車後，林園區人口數提升為11萬人這個目標是指日可待的。</p>	<p>除了推動捷運林園線建設計畫外，市府將更積極地以TOD理念(Transit-oriented Development)開啟林園都市發展契機。市府相關局處共同合作規劃沿線農業區之土地開發，將透過都市計畫變更與市地重劃，提供優質的生活與生產環境，吸引活動人口進駐捷運沿線，提供中鋼、循環產業園區、支援服務性產業、及部分林園區舊聚落等人口遷入，本府都市發展局刻正辦理大坪頂以東地區都市計畫之通盤檢討作業。</p>
<p>四、高雄捷運路網中，與林園區相關之路線中</p>	<p>「大寮林園線」在104年高雄捷運整體路網規劃案之</p>

說明會意見	回覆辦理情形
<p>，除了小港林園線外，仍有一續接橋線之「大寮林園線」，建議市府應超前佈署，適時啟動「大寮林園線」之相關推動工作。</p>	<p>優先順序評估結果為第9位，惟因應近年黃線及小港林園線在路線及系統型式方面之變化，有必要再全面滾動檢討本市捷運路網。因此市府已於109年底委託專業顧問辦理高雄捷運整體路網檢討作業，將再視該案評估結果，檢視「大寮林園線」之推動序位。</p>
<p>林園區里長聯誼會洪主席進財</p>	
<p>一、陳市長「兩年拚四年」不是口號而已，小港林園線已經推動近15年，終於在陳市長任內看見曙光，市府也以林園區民期盼的「一車到底、全地下案」為推動目標，全地下型式對於林園區未來的發展扮演很重要的角色，配合捷運車站周邊土地開發與市地重劃，調整捷運車站周邊的農地為建地，未來，林園區不僅是11萬人，甚至15萬人都是有可能達成的目標。</p>	<p>敬悉，感謝洪主席的指教。</p>
<p>二、感謝市府團隊與林岱樺立委對於林園區民的協助，相信在捷運小港林園線完成後，配合林園工業區污染的逐漸改善，再加上未來國道七號的完成，預期將可改善目前沿海二、三路的交通現況，相信林園的未來會與現在有很大的差異，過去林園區的發展優於小港、大寮及東港，期盼本計畫完成後，林園可以找回過去的榮景。</p>	<p>敬悉，林園區未來的改變將是指日可待的。</p>
<p>三、代表林園區民向陳市長、林副市長、市府團隊、林立委、各位議員表達致謝之意，期盼大家共同努力，讓本計畫可以儘速完工通車。</p>	<p>感謝洪主席對於本計畫一路的支持與協助。</p>
<p>區民一：黃兆呈里長</p>	
<p>一、感謝陳市長對於林園區民爭取的福利，捷運小港林園線也是林園區民企盼的建設計畫，希望本計畫能儘速推動，相信這是我們林園區民共同的心聲。</p>	<p>敬悉。</p>
<p>區民二：黃盟松里長</p>	
<p>一、林園區共規劃四站，林園里人口數為林園區各里之最，期待最接近林園里之RL6車站的景觀設計能更為突出。</p>	<p>捷運地下車站的景觀設計重點在於出入口，若出入口無足夠腹地，較難有景觀發揮空間。RL6站鄰近幸福公園，車站兩旁皆為綠地，有足夠腹地空間，且為林園重要活動據點，將來可比照中央公園站，將其指定為特色車站，加強景觀設計。</p>
<p>區民三：蔡明興里長</p>	
<p>一、建議於沿海路三段/港嘴三路/田厝路口增</p>	<p>增設車站將使營運速率下降、工程經費增加，為了讓</p>

說明會意見	回覆辦理情形
<p>設一捷運車站，因該車站鄰近林園海洋濕地公園，具有全國唯一的水母公園，假日遊客眾多，也讓溼地公園周邊的道路服務水準產生較大之衝擊，相信未來若有一捷運車站設置於此，對於改善假日期間濕地公園周邊交通，應會有很明顯的幫助，且車站北側田厝路周邊亦屬於林園區中心之一，周邊人口數也不少，亦鄰近建佑醫院、客運總站、王公國小及市場，可更直接服務車站北側田厝路周邊區民。</p>	<p>林園區民可以快速連結市區，目前林園區初步規劃了四個車站(平均站距約1.2公里)，關於蔡里長的建議，初步回覆如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.RL5(港埔國小站)及RL6(幸福公園站)兩車站間距離約1.76公里，站距稍長的原因，是兩站間的台17線省道處於曲線段，曲率半徑小於1000公尺，不符合捷運月台段設計規範，尤其田厝路口附近水平曲線半徑僅約600公尺，故無法於該處設站。</li> <li>2.林園溼地公園與RL5及RL6之直線距離皆超過1公里，即使於沿海路三段/港嘴三路/田厝路口增設捷運車站，與濕地公園距離亦已超出一般捷運站500公尺步行服務範圍。</li> <li>3.考量林園濕地公園已非捷運站步行服務範圍，建議可透過轉乘接駁方式(公車、共享運具、公車式小黃等)服務林園海洋濕地公園遊客及北側田厝路周邊區民。</li> <li>4.有關蔡里長的建議，將納入綜合規劃作業進行綜整評估。</li> </ol>
<p>二、過去林園區仍有一條航線是從中芸到小琉球，但目前此航線已停航，目前多數遊客選擇東琉線進出小琉球，相較於林園觀光人潮的沒落，東港的觀光人潮已經不同以往，建請市府團隊協助恢復「中芸~小琉球」航線，重新帶動林園區的觀光人潮。</p>	<p>感謝蔡里長的建議，「中芸~小琉球」航線復航計畫涉及的面向較多，包括客源、招商、營運、腹地、與東琉線的競合...等等，且需有完整之配套計畫，該建議已轉知本府海洋局參酌。可以預期的是，若未來本計畫完工通車後，若能搭配林園完善之觀光遊憩計畫，以小港林園線作為遊客主要運具，再配合RL5、RL6車站之轉乘接駁及共享運具規劃，帶動林園遊憩區、觀光漁市...等觀光產業發展，當遊客增加了，在復航計畫具可行性之前提下，重新啟動「中芸~小琉球」航線仍是值得期待的。</p>
<p>區民四</p>	
<p>一、TOD發展策略為捷運車站周邊常用之推動策略之一，在新北地區，多數係以提高容積率，將容積賣給建商來推動建案，提升捷運車站周邊的居住人口數，但也可能提高這些建案的房價，建議可參考香港屯門車站周邊的推動模式，於捷運車站周邊興建大量的國民住宅，除了仍可提升車站周邊的居住人口外，售價也不會高於一般建商推動的建案，請市府團隊考量。</p>	<p>感謝您的建議，意見回覆如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.以亞洲新灣區周邊TOD開發經驗，證明市府在亞洲新灣區TOD開發策略中，並非僅高所得者可以居住，市府也會照顧青年市民及勞工朋友，保障所有市民的居住權。</li> <li>2.推動捷運建設計畫並不是僅提供一好的大眾運輸系統，應該是配合整個都市的開發，並且規劃完善的公共服務，以臺北捷運推動經驗為例，很多生活機能相關的設施、產業皆集中於捷運車站周邊；再以香港捷運推動經驗為例，捷運車站周邊提供很多的國民住宅，提升捷運車站周邊的活動人口。</li> <li>3.本計畫車站周邊所提供的國民住宅會朝物美價廉的</li> </ol>

說明會意見	回覆辦理情形
	<p>方向來規劃，且會提供市民所需的公共服務，例如托嬰、日照...等等。更可完善照顧林園區民退休及看病的需求，市府團隊會儘快規劃完善的公共運輸服務來培養運量、照顧林園長者看病的需求，本計畫對於林園區民來說，是一個刻不容緩的捷運建設計畫。</p>
<p>二、另建議於捷運車站周邊除了推動建案外，亦可考量推動安養中心等相關業種。</p>	<p>同上回覆。</p>
<p>三、若於捷運車站周邊推動聯合開發，現況為農田之土地可能未來會納入市地重劃區，請補充說明林園區各車站周邊聯合開發的範圍。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.林園區各車站周邊土地開發的範圍初步估計約180公頃，惟因本計畫尚處於可行性研究階段，在土地開發方面僅提出構想及初步評估，且目前刻正進行交通部審查程序，可能因應審查意見進行調整，而後續綜合規劃階段亦尚有調整可能，故現階段暫於林園區RL4、RL5、RL6三處車站毗鄰農業區匡列部份作為特定捷運開發專用區，詳細區位將於綜合規劃階段提出。</li> <li>2.本府都市發展局刻正辦理大坪頂以東地區都市計畫之通盤檢討作業，屆時，本計畫與都市計畫通盤檢討計畫可滾動檢討，各車站周邊聯合開發範圍將可更為明確。</li> </ol>
<p>區民五</p>	
<p>一、本人家住林園區石化三路，28年前，房價含裝修共花費約600萬元，目前房價不到300萬元，過去本人住家附近之中油公司有遷廠計畫，現在不僅沒有遷廠，甚至還擴廠，個人感受石化產業的推動很有效率，建請本計畫加速辦理，我們很期盼可以親眼看到本計畫完工通車。</p>	<p>感謝您的支持，意見回覆如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.市長親自參加林園區說明會足以代表市府推動本捷運建設計畫的決心，區民所提出的質疑與批評，市府團隊虛心接受，並會持續努力推動捷運小港林園線。</li> <li>2.您的發言我們感同身受，捷運建設計畫的收入項中有一項為TIF(租稅增額收入)，此收入就是來自於捷運建設前後房屋稅、地價稅、土地增值稅與契稅的差異，我們會將增加的TIF挹注捷運建設計畫，但這個收入項也意味著，未來捷運車站周邊的房價可能會提升，捷運車站周邊的房價會透過社會住宅的提供取得一供需平衡點。</li> </ol>
<p>區民六</p>	
<p>一、我們已經等15年了，本計畫是林園區「想要」、「需要」也是「必要」的建設計畫。</p>	<p>本計畫推動的必要性係為林園區民已承受過去40年石化重工業帶來的汙染，就社會公平正義角度，有必要推動本捷運建設計畫，也希望林園的長輩們不需要再騎機車去小港看病了。臺北市民可以搭乘捷運，高雄市民、林園區民當然也可以搭乘捷運，這是市長的承諾，市長與市府團隊都要動起來。</p>

說明會意見	回覆辦理情形
<p>二、幾年前，林園區人數約為7萬人，迄今也並未增加，雖然戶籍人口為7萬人，但實際上，部份設籍在此的區民並非居住於此，所以，請市府團隊應考量如何吸引其他縣市的人口選擇設籍於林園區，而非吸引高雄市其他區的人口，因為，其他區的生活機能並不亞於林園區，所以吸引其他區人口的可能性應不高。</p>	<p>如何吸引中北部就業學子回鄉，還是必須從產業面著手，高雄市刻正推動5G相關產業，提供更好的就業機會，中北部學子就有選擇回鄉發展的機會。目前本計畫沿線共有三個國家級產業園區，一為臨海工業區，目前員工數約為4萬人，臨海工業區內之中鋼公司預估近期將有一波退休潮，我們希望中鋼新進員工選擇居住於林園區，選擇捷運作為通勤運具；二為新材料循環產業園區，此園區目前尚未開發，需俟大林蒲及鳳鼻頭遷村計畫完成後，才可以一起來開發，我們也期待藉由提供林園區好的生活機能，吸引未來新材料循環產業園區的就業員工居住於林園區；三為林園工業區，目前就業員工數約為5千人，若能就近居住於林園區，就能提升活動人口數。</p>
<p>三、林園區因為鄰近臨海與林園工業區，所以依靠「吃」與「喝」維生的區民眾多，建議市府應完整考量捷運建設計畫可能產生的衝擊，儘可能降低對目前既有區民謀生事業之影響，思考如何吸引更多的觀光人口，以林園區濕地公園為例，除了吸引高雄市其他觀光區民外，也應思考如何讓臺灣其他縣市看到林園區的觀光風景區，共同帶動林園區的發展。</p>	<p>1.感謝您的指教與建議，市府團隊在推動捷運小港林園線係以整體規劃為原則，務必做好相關配套措施，在推動捷運建設計畫的同時，也盡量降低對區民的衝擊。</p> <p>2.捷運建設計畫的推動，除了捷運工程的推動外，也包含了很多的配套措施，例如TOD發展策略、土地開發、運量提升策略、觀光人口的引入等，相關配套措施，市府團隊皆納入考量，以帶動林園整體發展為目標。</p>
<p>區民七</p>	
<p>四、本人已於林園生活36年了，個人覺得最重要的是如何提升林園區的觀光機能，剛剛林副市長說，透過捷運建設計畫，可與東港快速連接，去東港吃黑鮪魚，但小時候，中芸港的漁業是優於東港的，但現在卻必須將漁貨賣到東港去，建議應整體考量濕地公園、中芸港、汕尾地區周邊的觀光，作完整的規劃，透過整體的開發與交通建設規劃，帶動穩定且持續的觀光人潮，不是只有吸引五月端午節觀賞划龍船的人潮，才是真正帶動林園區的發展，而非只是一條單純提升交通機能的捷運建設計畫。</p>	<p>捷運建設計畫的推動，除了捷運工程的推動外，也包含了很多的配套措施，例如TOD發展策略、土地開發、運量提升策略、觀光人口的引入等，相關配套措施，市府團隊皆納入考量，以帶動林園整體發展為目標。</p>
<p>區民八</p>	
<p>一、建議於捷運車站周邊規劃完善的轉乘設施，滿足捷運乘客轉乘需求。</p>	<p>捷運並非最後一哩路，所以完善的轉乘規劃是必須考量的，林園區這四個車站中，多數發展尚未集約，提供較為完善轉乘設施的潛力較大，相關轉乘設施包含公車停靠區、汽機車臨停車、汽機車及自行車轉乘停</p>

說明會意見	回覆辦理情形
	<p>車場、共享運具等，目前林園區已設置8座U-bike站，我們會持續來增設，市府團隊會將各位區民的需求妥善因應。</p>
<p>二、目前R3捷運車站外臨停區皆劃設紅線，依規定無法臨時停車，允許臨停的區域距離R3捷運車站約400~500公尺，步行距離太長，且目前部分區民臨停於捷運車站前，收到違規停車的罰單，建請市府團隊能改善R3車站周邊的臨停接送區。</p>	<p>感謝您的建議，意見回覆如下：</p> <p>目前R3車站周邊較無腹地可以規劃完善的轉乘設施，但該區域又是交通的要道，所以市府團隊也是陷入兩難。市府交通局會再進行研究分析，並儘速邀集相關單位會勘，取得改善措施的共識。(該建議已轉知本府交通局參酌)</p>
<p>區民九：蘇信成里長</p>	
<p>一、感謝市府團隊於中門里規劃捷運站，未來施工時，請完整考量施工的安全維護等相關課題，因為省道台17沿線有石化管線及林園大排，請市府團隊務必妥善因應。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.感謝蘇里長的提醒，潛盾隧道厚度約0.8~1公尺，是目前最安全的工法，專業的部分，市府團隊會好好把關。</li> <li>2.本計畫選擇以全地下化之系統型式之主要原因係為將與高壓電塔、石化與民生管線、國道七號等介面之影響降為最低。</li> <li>3.管線的部分，目前本府經發局與工務局已有完整的管線資料，規劃之潛盾隧道深度13~20公尺，位於管線下方且保留一定的安全距離，我們已考量了路線段的安全課題；至於車站段的部分，係採「明挖覆蓋」工法，施工前，所有管線皆會作好吊掛保護或遷移等施工前措施，管線安全維護工作，市府團隊會好好把關，請各位區民放心。</li> </ol>
<p>區民十</p>	
<p>一、本計畫行經沿海路，如何處理沿海下方石化管線之安全課題？如何確保天災及戰時之安全維護，請回應。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.感謝您的提醒，潛盾隧道厚度約0.8~1公尺，是目前最安全的工法，專業的部分，市府團隊會好好把關。</li> <li>2.「安全」是捷運建設計畫最重要的考量因素，未來捷運計畫完工後，在正式通車營運前，需完成「履勘」程序，該程序特別重視「安全」及「服務品質」，所以「安全」是捷運建設計畫，無法打折的重點項目。</li> <li>3.管線的部分，目前本府經發局與工務局已有完整的管線資料，全地下案潛盾隧道的深度位於目前管線的下方，且保留一定的安全距離，我們已考量了路線段的安全課題；至於車站段的部分，係採「明挖覆蓋」工法，施工前，所有管線皆會作好吊掛保護或遷移等施工前措施，管線安全維護工作，市府團隊會好好把關。</li> </ol>
<p>區民十一：李前議員雨庭</p>	

說明會意見	回覆辦理情形
<p>一、建議配合本捷運建設計畫的施工，將沿海路下方管線遷往靠海側，除了可一勞永逸解決管線的問題之外，也一定會讓區民更為安心。</p>	<p>1.管線的部分，目前本府經發局與工務局已有完整的管線資料，全地下案潛盾隧道的深度位於目前管線的下方，且保留一定的安全距離，我們已考量了路線段的安全課題；至於車站段的部分，係採「明挖覆蓋」工法，施工前，所有管線皆會作好吊掛保護或遷移等施工前措施，管線安全維護工作，市府團隊會好好把關。</p> <p>2.考量本計畫目前需要管遷的工程區段僅為車站段部分，並不需要大範圍處理，且若將管線移往靠海側，可能也有用地取得及海側區民反對問題。因此，未來設計階段完成管線調查後，將審慎評估車站明挖段之局部管遷可行性，或評估採特殊車站型式。</p>
區民十二	
<p>一、個人感受林園區的建設落後其他鄰近地區，目前林園工業區的廠商若有產商污染的情事，市府環保局就會開罰，但罰緩係繳回市庫，並沒有直接補償林園區民。</p>	<p>1.空氣汙染及罰緩係依「空氣汙染防制法」及「公私場所固定污染源違反空氣汙染防制法應處罰鍰額度裁罰準則」，空汙罰緩係為空氣汙染防制基金收入來源之一，由「空氣汙染防制基金收支保管及運用辦法」管理，故該基金之運用係受該法約束，敬請諒查。</p> <p>2.目前林園區有一專款專用之回饋金，收入來源來自於高雄市政府環境保護局南區資源回收廠、台灣中油股份有限公司石化事業部睦鄰經費、經濟部工業局產業園區開發管理基金地方公益建設經費、台電公司促進電力開發協助金、台電發電年度協助金(施工中)-大林發電廠更新改建、經濟部水利署「鳳山水庫水質水量保護區」水源保育與回饋計畫經費等，可直接運用於林園地區。</p>
<p>二、林園區有山、有河、有海，這麼好的天然條件，我們卻沒有好好發揮他該有的效益，觀光客都是路過林園，並未留宿，請市府團隊應妥善規劃，必須提高觀光客留宿林園的意願，方可產生較多的效益。</p>	<p>謝謝您的建議，捷運建設計畫的推動，除了捷運工程外，也包含很多的配套措施，例如TOD發展策略、土地開發、運量提升策略、觀光人口引入等，相關配套措施，市府團隊皆納入考量，以帶動林園整體發展為目標。</p>
<p>三、過去清水巖風景區是前高雄縣八景之一，但現在已經完全沒有名氣了；就高屏溪案的開發部分，屏東縣轄區側有較完整的規劃，但高雄市轄區側卻沒有；就海岸線的部分，林園區係屬於市境之南，相較於市境之北茄萣區，興達港漁市人潮，大家有目共睹，而林園區的中芸漁港、汕尾漁港並無觀光人潮；且茄萣區的海岸線步道已經建置完成，可串接臺南市，是良好的散步、騎自行車的觀光遊憩區，而林園區海</p>	<p>謝謝您的建議，同上回覆。</p>

說明會意見	回覆辦理情形
<p>岸線的遊憩規劃設施，仍有提升空間。爰此，建議市府團隊應完整規劃林園區的觀光產業，整合林園區的觀光遊憩區，重新帶動林園區的觀光人潮。</p>	
<p>區民十三</p>	
<p>一、林園區有山、海、河、港、水庫，地理條件全台唯一，林園區的倒立水母在林園海洋濕地公園也是全台唯一，且在汕尾，還有方塊海，為全世界唯三，除此之外，林園還有六千多年歷史的「鳳鼻頭遺址」，建議市府團隊在林園區的捷運車站設計中，納入林園區在地特色的意象，設置一願景館，整合交通與觀光機能，應會有顯著之運量提升效果。</p>	<p>謝謝您的建議，同上回覆。</p>
<p>區民十四</p>	
<p>一、捷運建設計畫過去都是候選人開給林園區民的支票，他帶給林園區民希望，目前本計畫係處於可行性研究階段，那環評呢，林園係屬於石化重工業區，本計畫可否通過環評審查？且本計畫沿線道路的下方存在很多石化管線，潛盾隧道是不是就是安全無虞？潛盾隧道的防爆距離是否足夠？假設林園石化管線若發生爆炸，是否會影響捷運潛盾隧道的安全？請補充說明。</p>	<p>1.佈設於既有道路範圍且採地下型式之捷運建設，對生態、噪音振動及景觀環境之負面影響輕微，且捷運本身屬綠色運具，可減輕汽機車帶來的交通與環境衝擊，相對公路建設而言，環境影響較屬正面，市府團隊必當盡力，爭取本計畫獲環保署審議通過。</p> <p>2.潛盾隧道厚度約0.8~1公尺，是目前最安全的工法，專業的部分，市府團隊會好好把關，本案目前辦理可行性研究作業中，倘可行性研究獲行政院核定，後續綜合規劃、環境影響評估、都市計畫變更等相關作業皆會依序並加速辦理，市長的承諾，市府團隊會全力以赴。</p> <p>3.「安全」是捷運建設計畫最重要的考量因素，未來捷運計畫完工後，在正式通車營運之前，需完成「履勘」程序，該程序特別重視「安全」及「服務品質」，所以「安全」是捷運建設計畫，無法打折的重點項目。</p> <p>4.管線的部分，目前本府經發局與工務局已有完整的管線資料，全地下案潛盾隧道的深度位於目前管線下方，並保持一定安全距離，我們已考量了路線段的安全課題；至於車站段的部分，係採「明挖覆蓋」工法，施工前，所有管線皆會作好吊掛保護或遷移等施工前措施，管線安全維護工作，市府團隊會好好把關。</p>
<p>二、另本計畫於港埔國小東側規劃一捷運車站，因該車站鄰近港埔國小，施工期間長達7</p>	<p>本計畫施工前，必須完成交通維持計畫，且須提送市府道安會報審查通過，交通維持計畫，會交由本府交</p>

說明會意見	回覆辦理情形
<p>年，請問有無考慮對於學童的衝擊？例如施工噪音對於學童學習的影響，請說明。</p>	<p>通局及道安會報把關。另施工期間對於學童的安全維護及降低施工噪音，市府團隊皆會完整考量，除禁止大型工程車輛於上下學時段進出工區外，並盡量安排於寒暑假期間施作噪音量較大的工程項目，以降低施工對於港埔國小師生的衝擊。</p>
<p>三、本計畫係為市長對於林園區的承諾，應儘速來推動，也請市府團隊完整考量本計畫對於林園區帶來的效益與衝擊，如何降低施工期間的交通與環境衝擊？如何降低林園區就業的衝擊？如何避免石化管線於施工期間可能的安全疑慮？</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.感謝您的指教，市府團隊相關局處刻正啟動本計畫相關工作，並以111年底施工為目標。</li> <li>2.«安全»是捷運建設計畫最重要的考量因素，未來捷運計畫完工後，在正式通車營運之前，需完成「履勘」程序，該程序特別重視「安全»及「服務品質»，所以«安全»是捷運建設計畫，無法打折的重點項目。</li> <li>3.管線的部分，目前本府經發局與工務局已有完整的管線資料，全地下案潛盾隧道的深度位於管線下方，並保持一定安全距離，我們已考量了路線段的安全課題；至於車站段的部分，係採「明挖覆蓋»工法，施工前，所有管線皆會作好吊掛保護或遷移等施工前措施，管線安全維護工作，市府團隊會好好把關。</li> <li>4.本計畫施工前，必須完成交通維持計畫，且須提送市府道安會報審查通過，交通維持計畫，會交由本府交通局及道安會報把關。另施工期間對於學童的安全維護及降低施工噪音，市府團隊皆會完整考量，除禁止大型工程車輛於通勤時段進出工區外，並盡量選擇噪音量較低的工法進行施作，以降低施工對於環境的衝擊。</li> <li>5.潛盾隧道厚度約0.8~1公尺，是目前最安全的工法，專業的部分，市府團隊會好好把關，但我們今天也聽到很多區民的聲音，我們不是只推動捷運建設而已，我們也會納入觀光的发展，目前這個計畫不僅僅是捷運工程局的工作，而是全市府團隊的工作。</li> </ol>
<p>區民十五：詹英凱(港埔國小家長)書面意見</p>	
<p>曾有平面記者提及港埔國小遷校計畫，預計由現址往後移，目前港埔國小原址將規劃為停車場，於現址後側國小預定地新建國小硬體設施，請問確定有此計畫嗎？</p> <p>目前港埔國小面臨的問題有三：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.學校離大馬路有很大的落差，7~10月雨季期間，學校操場淹水問題無法改善。</li> <li>2.校舍老舊，目前刻正進行耐震補強相關工程，但仍存在漏水壁癌問題。</li> </ol>	<p>感謝您的指教，目前提報交通部之捷運可行性研究計畫，並未涉及港埔國小遷校，亦無原址改為停車場之規劃，相關之車站配置及需地細節，尚待後續設計階段方能定案，惟將以不擾動使用中學校設施為原則。</p> <p>有關港埔國小目前面臨的問題，考量您的意見屬於本府教育局權管，已轉知本府教育局參酌。</p>

說明會意見	回覆辦理情形
3.學校水溝排水及水溝蓋改善問題，夏天積水有孑孓、蚊子問題。可否向學校及家長會說明？	