

# 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 (RL1-RL3)

## 興辦事業計畫綜合評估分析報告

### 一、用地範圍四至界線：

本計畫所經行政轄區為小港區，起點始於高雄紅線小港 R3 地下站隨沿海二路於台鐵中鋼支線廊道綠帶地下向南延伸，在茂大街前由道路西側匯入道路中間並設置 RL1 地下車站；路線續接沿海二路往南，於世全路口南側設置 RL2 地下車站，之後接入沿海三路西側佈設，在跨越與沿海四路之三岔路口後於南星路口前設置 RL3 地下車站，止於鳳鼻頭公園，全長約 6.7 公里（實際用地範圍以後續機關提供相關資料為主）。

### 二、用地範圍內私有土地改良物情形：

現況為已開闢道路用地，部分計畫範圍為建築改良物、公園及綠帶。

### 三、用地取得說明：

#### 1. 協議市價與協議價購：

委由不動產估價師依「不動產估價技術規則」辦理查估，並經由本府審定後辦理協議價購作業。

#### 2. 徵收市價：

依「土地徵收條例」第 30 條規定，被徵收之土地，應按照徵收當期之市價補償其地價。本案委由不動產估價師依「土地徵收補償市價查估辦法」查估，並經本府地價評議委員會評定後作為補償依據。

#### 3. 地上物協議價格及補償費：

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」、「高雄市舉辦公共工程拆遷補償及救濟自治條例」及其相關規定辦理。

#### 四、事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性評估報告：

評估分析項目		影響說明	
公益性	社會因素	興辦事業計畫所影響人口之多寡、年齡結構	本計畫位於高雄市小港區，男、女性人口比例差異不大；年齡結構以青壯年人口為大宗，20~64歲比例約為67%，20歲以下約為16%及65歲以上約為17%。
		興辦事業計畫對周圍社會現況之影響	本計畫提升高雄市區及鄰近工業區交通便利性，配合周遭其他交通系統及公共設施之規劃與共享，解決區域性交通堵塞問題及降低肇事機率，並提升整體都市環境生活品質，增進當地商業發展，有利增加就業人口、增進稅收，促進地方發展，對周邊地區社會現況有正面之影響。
		興辦事業計畫對弱勢族群生活型態之影響	本計畫用地範圍勘選儘量選擇既有道路及公有土地，如有本府列冊管理之弱勢族群，經查訪屬實者，將洽請相關單位協助，以降低對弱勢族群之影響。
		興辦事業計畫對居民健康風險之影響程度	本計畫捷運工程路段所經地區，於施工時加強環境監測管理；完工通車後，可降低私人運具使用，節省行車時間並減少車輛行駛距離及停車怠速時段，間接減少空氣汙染之碳排放量，對當地居民之身心健康環境應有正面助益。
	經濟因素	興辦事業計畫對稅收影響	本計畫完工後，將提升周邊運輸條件及交通品質，有助於工商產業發展、觀光事業、土地合理利用、增加就業人口移入之誘因，增加政府稅收，例如：地價稅、房屋稅、土地增值稅及契稅等等。
		興辦事業計畫對糧食安全影響	本計畫範圍內土地現況大部分為道路、空地、公園，無大面積固定種植糧食、農作物之情形，不影響糧食安全。

評估分析項目		影響說明
	興辦事業計畫造成增減就業或轉業人口	本計畫屬於新建交通建設工程，因加強整體路網之連結，可帶動地區發展、增加就業機會，整體而言對就業機會屬正面影響。
	興辦事業計畫費用及各級政府配合興辦公共設施與政府財務支出及負擔情形。	本計畫建設所需經費已列入高雄都會區大眾捷運系統小港林園線計畫預算辦理。
	興辦事業計畫對農林漁牧產業鏈	本計畫範圍內土地現況多作道路使用，無作農林漁牧使用者，故對農林漁牧產業鏈不致造成影響。
	興辦事業計畫對土地利用完整性	本計畫串聯既有捷運系統，所需土地僅就必要範圍進行規劃，儘量減輕對周圍土地利用之影響。完工通車後，可連結林園區及小港區，提高周邊土地利用完整性。
文化及生態因素	因興辦事業計畫而導致自然風貌城鄉自然風貌改變	計畫範圍內土地現況多為道路使用，本建設計畫工程興建並無大規模改變地形地貌，對當地環境之衝擊應甚小。
	因興辦事業計畫而導致文化古蹟改變	本計畫範圍內如未來施工發現文化資產，將依文化資產保存法相關規定辦理，儘量降低對文化資產之衝擊。
	因興辦事業計畫而導致生活條件或模式發生改變	未來小港林園線興建完成後，可延伸至林園區，串聯南北產業園區，提供就業人口通勤之方便性，藉此降低沿線因重型貨車肇事機率，提升周遭居民交通條件及便利性。
	興辦事業計畫對該地區生態環境之影響	本計畫範圍非屬國土復育政策方案禁止開發之對象，對週遭生環境及自然生態並無不良之影響。範圍內並無環境敏感區位。
	興辦事業計畫對周邊居民或社會整體之影	本計畫完工後可改善小港區、林園區當地周邊生活環境與居住條件，減少與重型貨車共用車道之風險並節省對外交通通勤時間，亦可帶動

評估分析項目		影響說明
	響	地區發展，提升地區經濟發展，對社會整體之發展有其助益。
永續發展因素	國家永續發展政策	屬於「大南方大發展南台灣發展計畫」中的關鍵基礎建設，將串聯三大產業園區（臨海工業區、林園工業區、新材料循環經濟產業園區）之運輸服務，達成減少碳排量、降低港區重車威脅，故符合國家永續發展政策。
	永續指標	本計畫建設完工後可增加其便利性及可及性，增加國人搭乘大眾運輸工具之意願，進而可降低私人汽機車使用量，來達成降低城市碳排放量的目標。
	國土計畫	本案用地範圍多為交通用地，符合土地使用管制內容，與國土計畫之規劃相符。
其他因素評估	依興辦事業計畫個別情形，認為適當或應加以參考之事項。	為解決小港林園地區交通問題，擴大高雄都市核心區，本計畫屬行政院核定之國家重大交通建設，本府捷運工程局積極辦理捷運小港林園計畫，為帶動地區整體經濟發展能量，提供小港、林園地區便利的大眾運輸服務，改善肇事風險、減少二氧化碳之排放，提升環境品質等經濟效益，故為提升兩地公共服務及商業服務機能，本案工程確有其必要性。

評估分析項目	影響說明
必要性	<p>小港區及林園區運輸服務較為不足，因此大眾捷運小港林園線之推動有其必要性：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本計畫目的與預計取得私有土地合理關聯理由： <p>現小港及林園地區兩地往返僅有台 17 線唯一道路，多數林園地區居民需要每天往返於高雄市區與周邊地區，又該區鄰近三大產業園區，大型車輛比例較高，相較於一般路段，有較高的肇事風險，現有捷運系統仍有服務不及之處，本計畫可擴大捷運系統之服務範圍兼旅運需求，並與捷運紅線、輕軌線銜接轉乘，成為高雄都會區捷運系統一環，發揮整體運輸效益，進而提升整體都會區交通運輸效能、吸引人民使用交通系統轉乘，紓解林園與小港運輸走廊交通壓力。</p> </li> <li>2. 預計興辦事業私有土地已達必要最小限度範圍理由： <p>本計畫除車站站體外，地下軌道大多沿道路系統佈設，所用範圍係為興建出入口及車站站體之連通空間所需相關捷運必要設施，包含逃生通風井、機電系統等捷運設施使用，相關捷運必要設施以最小需用面積規劃配置。</p> </li> <li>3. 土地勘選有無其他可替代地區： <p>本計畫於規劃階段業已考慮可能路廊、工程可行性、地上權用地範圍最小化及減少對交通衝擊與民眾權益影響等因素，所規劃範圍已為最適宜設計方案，且「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」行政院業已核定辦理，用地勘選已無其他可替代地區。</p> </li> <li>4. 是否有其他取得方式： <p>各用地取得方式之評估比較：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)租用及設定地上權：本計畫屬永久使用性質，不宜以租用方式辦理。</li> <li>(2)捐贈：私人捐贈雖係公有土地來源之一，但仍須視土地所有權人意願主動提出，並願配合完成相關手續，本案尚未接獲土地所有權人同意捐贈土地之意願。</li> <li>(3)公私有土地交換：依相關法令及現實狀況，並無多餘土地可供交換，故本計畫所需土地無法以地易地方式取得。</li> <li>(4)區段徵收或市地重劃：本計畫用地範圍現況為省道台 17 線，仍有維持道路使用需求，故僅以用地範圍辦理區段徵收或市地重劃亦不可行。</li> </ol> </li> </ol>

評估分析項目	影響說明
	<p>5. 其他評估必要性理由</p> <p>為解決地區交通問題，擴大南部都市核心區，本府積極辦理捷運建設計畫，以期帶動地區整體發展能量，提升公共服務及商業服務機能，提供小港、林園地區大眾運輸服務，促進兩地周邊產業發展及提升生活品質，本捷運系統相關設施需求之劃設，已充分考量可行性及對私有土地影響最小之方式，整體用地範圍已符合必要性。</p>
適當性	<p>捷運小港林園線完工通車後，可延伸至林園區，與高雄市紅線及輕軌銜接轉乘，完善高雄都會區大眾捷運系統，縮短兩地居民就學、通勤時間，進而引導民眾使用大眾運輸工具、減少私人運具使用，以達成減輕環境負擔之目標，且位置勘選已儘量選用公有土地，及對私有土地影響最小之方式進行規劃，本計畫用地範圍已審慎考量具有適當與合理性。</p>
合法性	<p>本計畫係依土地法第 208 條、土地徵收條例第 3 條、大眾捷運法第 6 條、大眾捷運系統土地開發辦法第 11 條等相關規定辦理，具有合法性。</p>