

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。