

108 年 10 月 24 日黃線綜合規劃作業苓雅、新興及前鎮區聯合地方

說明會意見及回覆表

單位	意見	意見回覆
黃文益議員	<ol style="list-style-type: none"> 捷運出入口量體太大，後方的店面被遮擋影響生意。出入口應在符合規範下盡量縮小，出入口方向亦應妥善規劃，避免影響人民生活。 出入口應妥善規劃電梯、電扶梯等設施，以利行動不便者、老人或行李多的人使用。 未定案前，有任何意見或想法皆可反應，並請規劃設計公司於規劃時納入考量或修正。 	<ol style="list-style-type: none"> 感謝議員指教，有關車站出入口位置問題，其設置如無其他適當空間而必須在店面前時，將儘量縮小出入口尺寸，或採聯合開發方式處理。 車站出入口的電梯及電扶梯設置原則，車站兩側均設有一處出入口時，則均會設置電梯及電扶梯；若單側出入口大於二處，則至少有一處設有電梯及電扶梯為原則，其設置數量及配置將於基本設計階段作詳細規劃。 本局迄今已辦理 4 場說明會(含本次)及 1 場公聽會，民眾意見均納入評估考量，辦理情形後續會放上官網公告。
陳若翠議員	<ol style="list-style-type: none"> 未來新的大眾捷運系統應具備完善的效益。 捷運黃線所經過的 6 區為都會核心區，投入高額的捷運建設經費，希望能提升交通機能性，並串聯觀光路網，讓更多人使用大眾捷運系統，帶動南高雄發展。 透過公民參與機制，如說明會或公聽會等，完善規劃設計。 	<ol style="list-style-type: none"> 感謝議員指教，捷運規劃會注意相關效益，使大眾捷運系統所帶來的效益最佳化。 捷運建設將會帶動地方更新與發展。 本局迄今已辦理 4 場說明會(含本次)及 1 場公聽會，民眾意見均納入評估考量，辦理情形後續會放上官網公告。
吳益政議員	<ol style="list-style-type: none"> Y12 車站的出入口往南可以過市政府、四維路，往北可以到青年路。出入口可以往前後延伸，服務更多民 	<ol style="list-style-type: none"> 感謝議員指教，出入口用地取得優先順序為國、公有土地、國營事業土地、

	<p>眾。</p> <p>Y12 車站附近的公有地就有 2 個，1 個是市政府旁公有停車場，另 1 個是青年路上的輕鋼架停車場，都可以做聯合開發。</p> <p>終點站或是有大型的公有地，可以考量做社會住宅。未來有機會發展的可能性都要納入考量，可參考台北捷運。</p> <p>2. 要多開說明會或公聽會收集民眾的意見，完善規劃設計。</p>	<p>私有土地。只要土地所有人有意願，均可做聯合開發或社會住宅之考量。</p> <p>2. 本局迄今已辦理 4 場說明會(含本次)及 1 場公聽會，民眾意見均納入評估考量，辦理情形後續會上官網公告。</p>
<p>陳若翠議員辦公處 李執行長</p>	<p>1. 黃線為 Y 型路線，請問在 Y5 車站的轉乘是否為不同樓層的上下轉乘，如美麗島站，轉乘相當的不便。請說明 Y5 站的設計。</p> <p>2. 黃線未來完工後，是否交由捷運公司營運？</p> <p>3. 紅橘線於前期營運都是虧損狀況，黃線運量的推估應請捷運公司提供意見與討論，未來新路線及站體的規劃亦應請捷運公司提供意見與討論，避免造成財政負擔。</p>	<p>1. Y5 車站目前規劃為島式月台，轉乘方式為同一月台轉乘。</p> <p>2. 完工後營運將依政府採購法辦理委託營運服務之採購。</p> <p>3. 已辦理之公聽會及說明會均有邀請捷運公司參與。</p>
<p>吳益政議員助理 陳女士</p>	<p>針對目前捷運的不完善的建議：</p> <p>1. 站內走進去花太多時間，應將每站內部的建築通道更直接，尤其是轉乘站。每個站的出入口要離目的地是近的，例如鳳山西站離市議會實在是太遠。站跟站，或 2 條捷運線中間的交通(難用走路 5 分鐘可抵達的地方)如何解決，例如捷運凱旋站到夢時代這樣的距離。</p> <p>2. 站內應有開啟的空調設備(冷氣)，而不是車廂內才有冷氣。</p> <p>3. 捷運和車站的連結應設置不用出站外就可直接轉乘(站內轉乘)。</p> <p>4. 建築及整體工程盡量符合綠建築和綠能、環保、排水或防災功能。</p> <p>5. 可用手機支付(如掃 QR Code 或 LINE Pay)，加強成本效益分析，以</p>	<p>1. 捷運車站之設置主要在市區重要據點，其他車站再依站距調整佈設，故車站與其他目的地如有距離會搭配轉乘規劃解決。有關轉乘之規劃包括停車、公有腳踏車站及公車路線等，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。車站與目的地太遠，可多加利用出入口周邊設置之共享腳踏車。</p> <p>2. 有關站內應開啟空調設備問題，會向營運公司反</p>

	利整體營運規劃。	<p>應。</p> <ol style="list-style-type: none"> 黃線與捷運紅橘線及台鐵車站之連接目前評估以地下連通道方式辦理，黃線與捷運紅橘線之轉乘會以站內轉乘為原則；與台鐵之轉乘因票證系統不同，須先出台鐵(或捷運)票閘後再進入捷運(或台鐵)票閘。 車站出入口之設計一定會考量排煙、排水、節能環保等相關法規。 捷運完工通車後是否可用行動支付，將納入後續營運考量。
吳益政議員助理 盧女士	1. 民族路與建工路於上下班期間車流量大，請問在興建期間有無交通配套措施以渡過交通黑暗期？	1. 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。
王女士	1. 為未來老年化社會走向考慮，希望各站出入口能多幾台上下電扶梯。	1. 車站出入口的電梯及電扶梯設置原則，車站兩側均設有一處出入口時，則均會設置電梯及電扶梯；若單側出入口大於二處，則至少有一處設有電梯及電扶梯為原則，其設置數量及配置將於基本設計階段作詳細規劃。
林先生	1. 捷運黃線沿線與捷運紅橘線、台鐵等有6處交會點，請問有幾處的轉乘機制是旅客需要回至地面轉乘？	1. 黃線與捷運紅橘線及台鐵車站之連接目前評估以地下連通道方式辦理。
張先生	1. 工期7年，紅橘線的工期也是7年，經過這麼多年，有無更先進的工法技術或人力等可以縮短工期。	1. 工程的技術是有在進步，但皆為確保施工安全及品質，對工期的縮短尚

	<p>2. 如何在站體附近規劃公共運輸或停放機車空間，讓使用更便利？</p>	<p>無顯著效益。</p> <p>2. 有關車站周邊之停車規劃，後續將配合捷運建設之進行針對周邊可利用之停車空間納入轉乘設施規劃，並循本府道安會報機制，提報審議通過後進行設置。</p>
<p>劉先生</p>	<p>1. 有效的系統轉乘，如可使用一卡通整合捷運與台鐵的票證。</p> <p>2. 捷運站周邊的停車規劃不完善，停車位置數量少，且有亂停的現象，容易造成民眾搭乘意願降低，應妥善規劃並考量民眾便利性，即捷運站出來後要如何抵達目的地。轉乘不一定要站內轉乘，但應考量站與站之間可否更為靠近，如捷運紅樹林站離淡海輕軌站就很近。</p> <p>3. 出捷運站後，應以人本為考量，如捷運草衙站出來後有遮雨棚的設置可直接進入買場。</p> <p>4. TOD 的發展？每個車站的 TOD 要如何做？譬如五甲路及三多路的路幅不寬，居住環境又很密集，TOD 要如何做？</p> <p>5. 出入口若縮小，還是需要考量排煙、淹水、人員逃生等法規基本需求。</p>	<p>1. 有關票證整合將於後續設計階段邀請相關單位研究整合之可行性。</p> <p>2. 有關轉乘之規劃包括停車、公有腳踏車站及公車路線等，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。</p> <p>3. 遮雨棚的設置會在後續細部設計及施工階段進行考量。</p> <p>4. 為引導車站地區土地開發並增加運量，擬透過 TOD 規劃，以「3D」為規劃主軸，所謂「3D」即包含：「使用密度 (density)」，車站周邊地區之緊湊發展及開放空間調配；「混合使用 (diversity)」，車站周邊地區的活動引入及土地適度混合使用；「都市設計 (design)」，建構舒適完善的步行與大眾運輸轉乘環境，透過 3D 發展將有助於改善都市環境，並提升大眾運輸使用率。高雄市政府已配合環狀輕軌捷運之興建，研訂增額容</p>

		<p>積之相關規定，引導車站周邊地區適度提升發展強度並配合通盤檢討，適當調整使用分區，並增加步行動線與車站之串連，引導居民使用大眾運輸。</p> <p>5. 車站出入口之設計一定會考量排煙、排水、人員逃生等相關法規。</p>
朱女士	<ol style="list-style-type: none"> 1. 高齡化社會即將到來，升降梯是很重要的。 2. 有考慮會做高架形式嗎？ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 車站出入口的電梯及電扶梯設置原則，車站兩側均設有一處出入口時，則均會設置電梯及電扶梯；若單側出入口大於二處，則至少有一處設有電梯及電扶梯為原則，其設置數量及配置將於基本設計階段作詳細規劃。 2. 目前僅於 Y1 車站至機廠是高架形式，其餘皆是地下形式。
苓雅區公所 邱科長	<ol style="list-style-type: none"> 1. TOD 的難處在於涉及到私人土地，因此建議可以從公部門先行示範，讓民眾知道帶來的好處。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 有關您的建議納入後續黃線建設考量。
楊先生	<ol style="list-style-type: none"> 1. 輕軌目前的進度請說明。另外，現在輕軌是否考量調整至地下。 2. 除黃線外，有無其它捷運線的規劃。 	<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供市府決策中。 2. 除黃線及岡山路竹延伸線外，目前有旗津線及小港林園線等可行性研究案。另市府已於民國 104 年完成高雄都會區捷運系統整體路網規劃作業並提報交通部備查在案。
胡先生	<ol style="list-style-type: none"> 1. 車站站體設置的地點，以 Y12 車站為例，車站周邊的住戶少，南邊的四維路及北邊的青年路，其住戶較多，這個站體在民權路西側將設置在什麼 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 目前 Y12 地下車站設置在民權路與苓雅路交叉路口的正中間，出入口目前設置兩處，一處在四維

	<p>地方?公有地取得方便，譬如青年路的加油站，其腹地大，且右前方又有公車站，若車站設置在那會比較好。建議民權路西側應設置 2 個出入口，往北靠青年路，往南靠興中路。</p>	<p>行政中心處，另一處在四維國小處，其餘位置後續視需求會與土地所有權人洽談徵收或聯合開發等方式辦理。</p>
蔡先生	<ol style="list-style-type: none"> 1. 紅橘線的 TOD 大部分都是做商業開發，烏松機廠周圍都是住宅區，請問烏松機廠的 TOD 是否有考量為社會住宅的發展? 2. Y1 車站為何採用高架而非平面，為何不比照大寮車站的設計方式採平面，在基地內做引道並銜接到地下，可避免神農路土地徵收。 3. 輕軌大順路興建的可能性很低，若刪除，黃線的預估運量還會這麼多嗎? 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 烏松機廠站在原先規劃中，已預定將朝聯合開發方向辦理，至於類型俟後續政策或民間投資意願納入評估後辦理。 2. 因 Y1 站旁的烏松機廠設置於烏松第三公墓，屬於山坡地，配合該區地形於土方挖填平衡之原則下設置機廠後，Y1 採高架可直接進入烏松機廠；若 Y1 站及機廠改為地下軌道，則於車站與機廠處將會增加大量的土方開挖量，對於生態環境的影響非常嚴重。 3. 輕軌大順路段與黃線交會站為 Y8 車站，如輕軌於該路段未興建，運量多少會影響，惟該處運量主要來源為學校及周邊居民，且尚有公車路線存在，後續將配合周邊聯合開發來提昇運量
苓雅區先生	<ol style="list-style-type: none"> 1. 捷運站除了考量本地民眾外，應將外地旅客也納入考量，建議與地方美食連結，帶動地方觀光，如 Y12 站出入口可以考量靠近苓雅市場(國民市場)。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Y12 地下車站設置在民權路與苓雅路交叉路口的正中間，其中最靠近國民市場之出入口在四維行政中心，屬捷運站 500 公尺服務範圍內，可步行至國民市場。