

高雄環狀輕軌捷運設計畫

高雄輕軌捷運 C32 站與捷運橘線 07、08 站 附近路線連通和平路或福德路，創造行人友善空間 評估報告書

中華民國 一〇二 年 三 月

高雄環狀輕軌捷運設計畫
高雄輕軌捷運 C32 站與捷運橘線 O7、O8 站
附近路線連通和平路或福德路，創造行人友善空間

目 錄

第 1 章 緒論	1
1.1 高雄輕軌路線說明	1
第 2 章 高雄輕軌與捷運紅橘線轉乘說明	3
2.1 轉乘接駁方式評估	3
2.2 接駁公車轉乘	3
2.3 公共腳踏車轉乘	3
2.4 步行轉乘	5
2.4.1 平面方式步行轉乘	8
2.4.2 高架橋步行轉乘	9
2.4.3 地下連通道步行轉乘	11
2.5 輕軌 C32 站轉乘初步建議	13

圖目錄

圖 1.1-1 高雄輕軌路線圖	1
圖 1.1-2 C32 站與 O7、O8 位置示意圖	2
圖 2.2-1 高雄市幹線公車初步規劃路線圖	1
圖 2.3-1 O7 文化中心站旁公共腳踏車租賃站	4
圖 2.3-2 O8 五塊厝站旁公共腳踏車租賃站	4
圖 2.3-3 C32 站公共腳踏車租賃站建議增設位置	4
圖 2.3-4 C32 站公共腳踏車建議騎乘路徑	5
圖 2.4-1 C32 站與 O7 站轉乘路徑示意圖	6
圖 2.4-2 中正一路南側人行道現況(凱旋路以西)	6
圖 2.4-3 五福一路南側人行道現況(凱旋路以西)	6
圖 2.4-4 C32 站與 O8 站轉乘路徑示意圖	7
圖 2.4-5 中正一路南側人行道現況(大順路以東)	7
圖 2.4-6 C32 站與 O7、O8 平面轉乘路徑示意圖	8
圖 2.4-7 中正路南側道路及人行道現況(凱旋路以西)	9
圖 2.4-8 高架轉乘通道需求示意圖(凱旋路以西)	10
圖 2.4-9 中正路南側道路及人行道現況(大順路以東)	11
圖 2.4-10 高架轉乘通道需求示意圖(大順路以東)	11
圖 2.4-11 地下轉乘通道需求示意圖(凱旋路以西)	12
圖 2.4-12 地下轉乘通道需求示意圖(大順路以東)	12

第 1 章 緒論

1.1 高雄輕軌路線說明

1. 高雄輕軌捷運路線說明

高雄環狀輕軌捷運，路線全長約 22.1 公里，設置 36 處候車站，1 處機廠，1 處駐車廠。輕軌起於凱旋三路與一心路口北側之台鐵前鎮調車場，路線沿凱旋路至凱旋四路南端終點後，右轉進入成功二路北行，於成功路與新光路交叉路口續沿海邊路，至新田路、英雄路交叉路口處左轉，利用現有自行車道路廊，經光榮碼頭跨越愛河至真愛碼頭，進入駁二特區，至七賢三路口轉臨海二路至捷運橘線 O1 站，續沿已停駛的鐵路路權北行，於台鐵鼓山站前接入馬卡道路與翠華路之間的台鐵鐵路地下化廊帶地面，續北行至美術館路右轉，東行經市立聯合醫院後於農十六銜接大順一路，再續沿大順一~三路往東南方向佈設，最後於中正路口西南隅之凱旋公園東緣銜接東臨港線鐵路，並利用停駛後的鐵路路權佈設輕軌設施接回起點，形成一跨越縱貫鐵路服務南、北高雄之環狀路網，路線及車站位置詳圖 1.1-1。

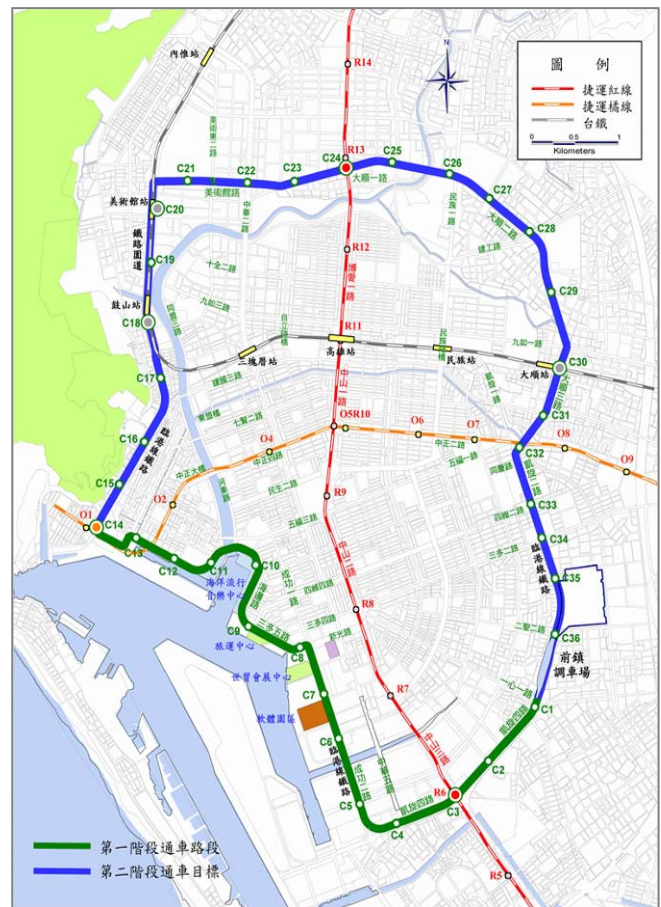


圖 1.1-1 高雄輕軌路線圖

- 環狀輕軌與捷運紅橘線於南西北各有一處交會轉乘站，包括南邊的 C3/R6(凱旋站)，西邊的 C14/O1(西子灣站)，北邊的 C24/R13(凹仔底站)，東邊 C32 站因受路廊線形限制，車站位於 O7(文化中心站)與 O8(五塊厝站)之間，與兩站之間距離約 500 公尺，相關位置如圖 1.1-2。

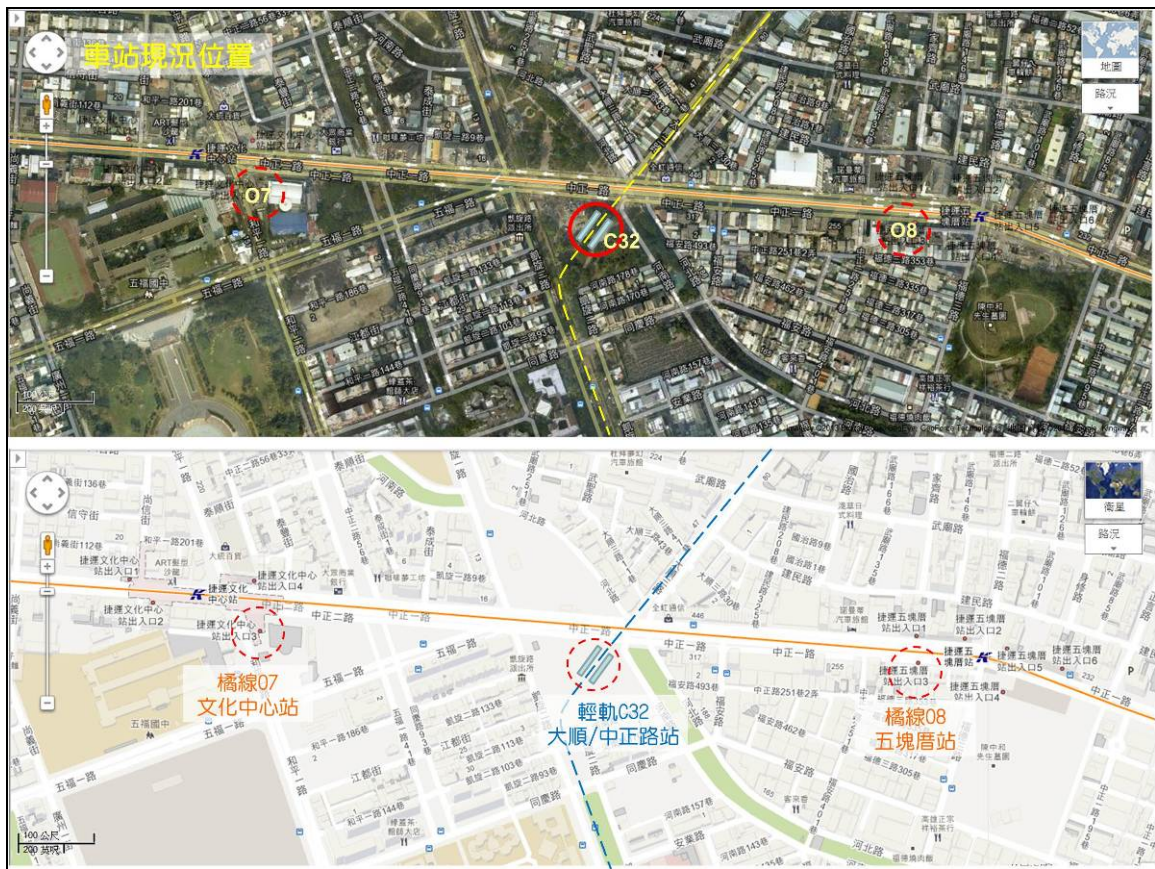


圖 1.1-2 C32 站與 O7、O8 位置示意圖

第 2 章 高雄輕軌與捷運紅橘線轉乘說明

2.1 轉乘接駁方式評估

初步評估輕軌與捷運轉乘方式可略分為接駁公車轉乘、公共腳踏車轉乘及步行轉乘等三種方式。步行轉乘又可分為平面、高架、地下等三種方式，茲分析如下說明。

2.2 接駁公車轉乘

交通局已著手進行中正路幹線公車之規劃，初步幹線公車路線如圖 2.2-1 所示。未來 O7 至 C32 及 O8 至 C32 可利用中正路幹線公車轉乘，相關轉乘設施將配合交通局未來規劃設置。

2.3 公共腳踏車轉乘

考量捷運 O7 文化中心站 3 號出口(圖 2.3-1)及 O8 五塊厝站 4 號出口(圖 2.3-2)，均設有公共腳踏車租賃站，建議可於 C32 站設置公共腳踏車租賃站，供一般民眾及通勤族使用，建議位置如圖 2.3-3，騎乘路徑如圖 2.3-4。

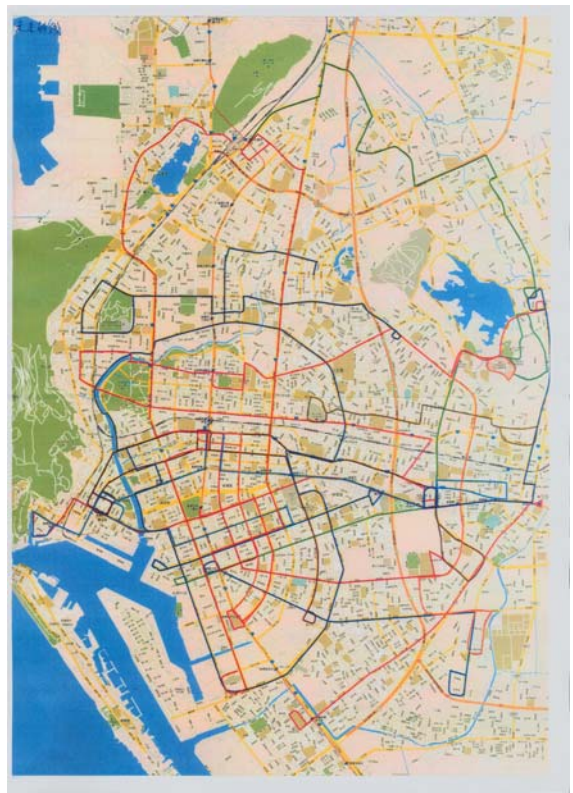


圖 2.2-1 高雄市幹線公車初步規劃路線圖



圖 2.3-1 O7 文化中心站旁公共腳踏車租賃站



圖 2.3-2 O8 五塊厝站旁公共腳踏車租賃站



圖 2.3-3 C32 站公共腳踏車租賃站建議增設位置

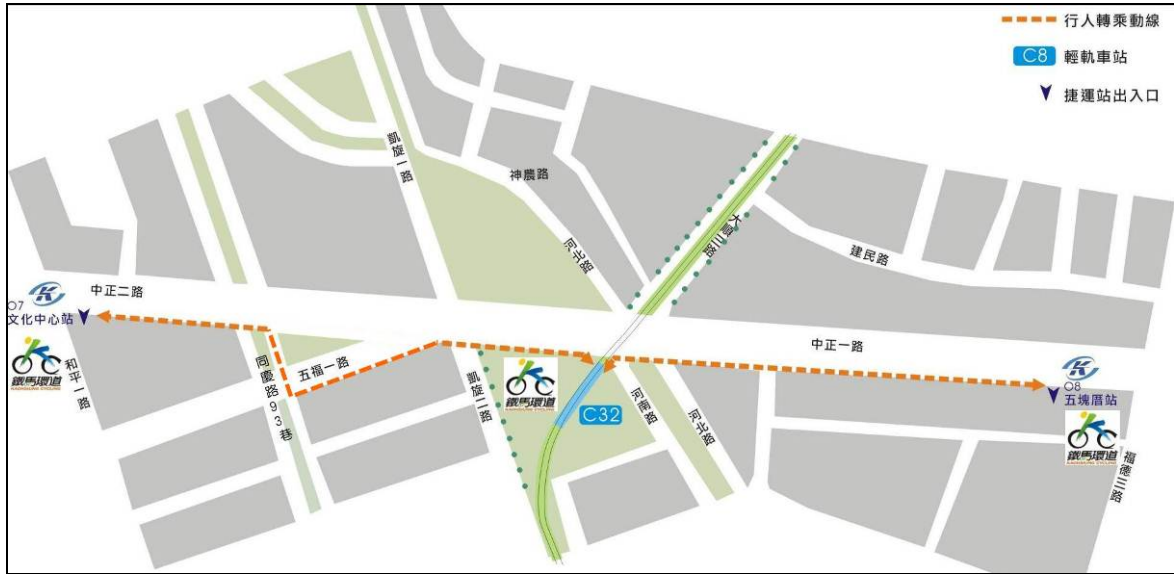


圖 2.3-4 C32 站公共腳踏車建議騎乘路徑

2.4 步行轉乘

步行轉乘路線及現況說明

C32 站位於中正路南側，轉乘路徑主要利用中正一路南側為主，往東至 O8 五塊厝站 3 號出入口；往西至 O7 文化中心站 3 號出入口。轉乘路徑分析如下：

C32 站→O7 站：

轉乘直線距離約 500 公尺，需跨越凱旋/五福路口(共約 120M)；或跨越凱旋路(30M)，再跨越五福一路(25M)，轉乘距離約 550 公尺。轉乘路徑如圖 2.2-6。中正一路現有人行道寬約 1.5~2 公尺，路邊留設汽、機車停車格位，如圖 2.2-7；五福路人行道寬約 2 公尺如圖 2.2-8，路邊留設綠帶及汽、機車停車格位。



圖 2.4-1 C32 站與 O7 站轉乘路徑示意圖



圖 2.4-2 中正一路南側人行道現況(凱旋路以西)



圖 2.4-3 五福一路南側人行道現況(凱旋路以西)

C32 站→O8 站:

轉乘距離約 400 公尺，需跨越河南路與河北路(50M)、福安路 439 巷(15M)及中正一路 251 巷(6M)。轉乘路徑如圖 2.4-4。中正一路現有人行道寬約 2~2.5 公尺，路邊留設汽車停車格位，如圖 2.4-5。



圖 2.4-4 C32 站與 O8 站轉乘路徑示意圖



圖 2.4-5 中正一路南側人行道現況(大順路以東)

2.4.1 平面方式步行轉乘

1. 以平面方式步行至 O7 站:

以平面步行至 O7 站，最短路徑為直接穿越 120M 凱旋/五福路口，但因路口過寬對老人、孩童及殘障人士較為不便且危險性大；如設置行人專用號誌，估計約需 150 秒以上，對現有中正路、五福路、凱旋路等幹道車流影響甚鉅，故不建議以上述方式至 O7 站。初步建議轉乘路徑為以下 2 方案，茲說明如下。

a. 跨越凱旋三路口(25M)再北向跨越五福一路(30M)至中正一路:

距離約 500 公尺，需分兩次跨越。現有中正路南側人行道寬約 2 公尺，步行所需時間約 6 分鐘。五福路口汽車停等線須後移 40M，另需加設行人穿越線及加設號誌。以此路徑轉乘，旅客較為安全，但所需時間略長。轉乘路徑為 9→4→8→7→3→5→1，如圖 2.4-6 所示。

b. 跨越凱旋三路口(25M)至五福公園再跨越五福一路(30M)至中正一路:

距離約 530 公尺，需分兩次跨越。現有五福一路南側人行道寬約 2 公尺，步行所需時間約 7 分鐘。可利用現有同慶路 93 巷口號誌穿越五福路，無須增設號誌及行穿線。以此路徑轉乘，旅客較為安全，路程相對於 a 路徑較遠，所需時間較長。轉乘路徑為 9→4→8→6→5→1，如圖 2.4-6 所示。

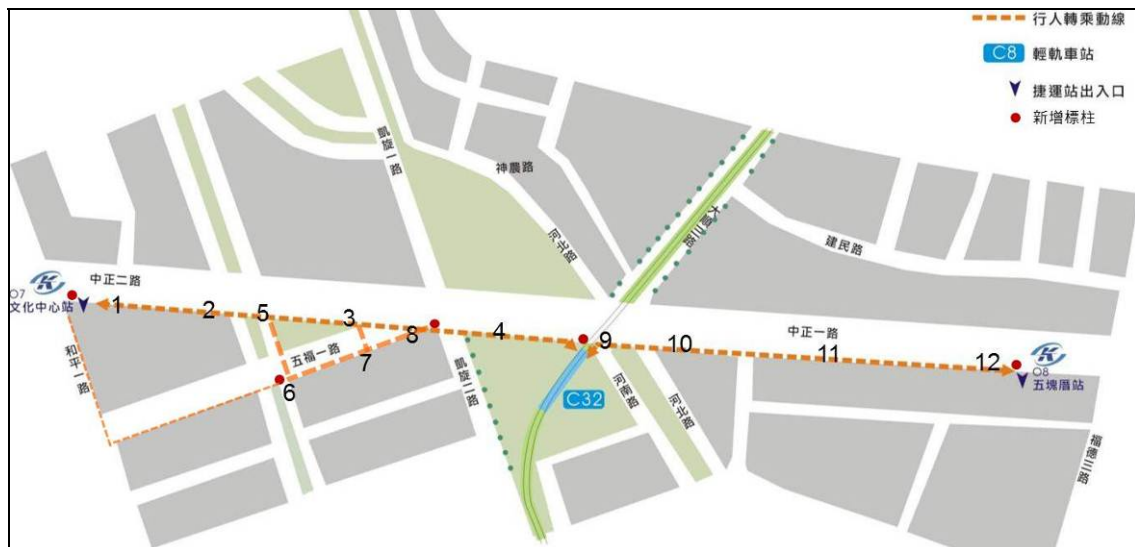


圖 2.4-6 C32 站與 O7、O8 平面轉乘路徑示意圖

2. 以平面方式步行至 O8 站:

以平面步行方式至 O8 站，最短路徑為沿中正一路南側直行至福德二路口 O8 站 3 號出入口。途中跨越河南路(10M)、河北路(10M)、福安路 439 巷(15M)及中正一路 251 巷(6M)，上述皆為小路口且車流量少，對乘客安全較有保障。轉乘路徑為 9→10→11→12，如圖 2.2-11 所示。

平面方式轉乘至 O7、O8 站，可利用現有中正路於 97 年配合捷運橘線通車完成之復舊造街工程，予以加寬或加強人行道鋪面景觀、規劃設置自行車道、燈具照明及植栽綠美化等，具工程經費低、無工程風險、施工期短、維護費用低等優點，應為具體可行方案。

2.4.2 高架橋步行轉乘

1. 以高架橋步行至 O7 站:

現有中正路南側道路加人行道約 10M，如圖 2.4-7。如以高架方式轉乘，連通高架橋需設置樓梯(約 2.5M)，並設置電梯(約 2.5M)供無障礙乘客使用，寬度約需 5M，現況人行道寬度不足。另需跨越凱旋/五福路口，路口寬度約 120M，大跨距橋工程經費高，對都市景觀亦有影響。另中正路下方有捷運橘線潛盾軌道經過，及現存中正地下道，轉乘高架通道工程風險高。



圖 2.4-7 中正路南側道路及人行道現況(凱旋路以西)

如以高架轉乘通道連通至 O7，僅能留設 5M 消防救災空間並設置連通

道。如此將影響現有中正路行車空間，亦不符消防救災之規定，如圖 2.4-8 所示。



圖 2.4-8 高架轉乘通道需求示意圖(凱旋路以西)

2. 以高架橋步行至 O8 站:

中正路南側道路加人行道約 10M，如圖 2.4-9。如以高架方式轉乘，連通高架橋需設置樓梯(約 2.5M)，並設置電梯(約 2.5M)供無障礙乘客使用，寬度約需 5M，現況人行道寬度不足。且中正路下方有捷運橋線潛盾軌道經過，及現存中正地下道，轉乘高架通道工程風險高。



圖 2.4-9 中正路南側道路及人行道現況(大順路以東)

如以高架轉乘通道連通至 O8，僅能留設 5M 消防救災空間並設置連通道。如此將影響現有中正路行車空間，亦不符消防救災之規定，如圖 2.4-10 所示。



圖 2.4-10 高架轉乘通道需求示意圖(大順路以東)

綜合以上說明，C32 車站與 O7/O8 車站轉乘方式，受限於現有道路寬度限制、消防法規規定、工程經費及工程風險等，不建議以高架方式轉乘。

2.4.3 地下連通道步行轉乘

1. 以地下連通道步行至 O7 站:

中正路南側道路加人行道約 10M。以地下方式連通需設置樓梯(約 2.5M)，並設置電梯(約 2.5M)供無障礙乘客使用，加上連續壁與結構壁厚度(約 2M)，寬度約需 7M，現況人行道寬度不足，如圖 2.4-11。另中正路下方有捷運橘線潛盾軌道經過，及現存中正地下道，轉乘地下通道工程風險高。

地下轉乘通道連通至 O7，長度接近 400M，需設排煙、換氣等設備及通風井，中間並須設置若干緊急逃生梯。沿線現況並無空間足供設置。



圖 2.4-11 地下轉乘通道需求示意圖(凱旋路以西)

2. 以地下連通道步行至 O8 站:

以地下方式連通需設置樓梯(約 2.5M)，並設置電梯(約 2.5M)供無障礙乘客使用，加上連續壁與結構壁厚度(約 2M)，寬度約需 7M，現況人行道寬度不足，如圖 2.4-12。另中正路下方有捷運橘線潛盾軌道經過，及現存中正地下道，轉乘地下通道工程風險高。

地下轉乘通道連通至 O8，長度接近 350M，需設排煙、換氣等設備及通風井，中間並須設置若干緊急逃生梯。沿線現況並無空間足供設置。



圖 2.4-12 地下轉乘通道需求示意圖(大順路以東)

綜合以上分析說明，C32 車站與 O7/O8 車站轉乘方式，受限於空間限制、用地取得、工程經費及工程風險等，不建議以地下方式轉乘。

2.5 輕軌 C32 站轉乘初步建議

1. 初步建議轉乘方式

經上述分析說明，C32 站往 O7 站或 O8 站，無論採高架或地下方式轉乘，受限於現有空間狹窄、用地取得困難、工程經費高、工程風險較大及施工期間易引起民怨等因素，不建議此方式。平面方式為利用現有人行道予以加寬或加強人行道鋪面景觀等方式，工程經費低、無工程風險、施工期短、維護費用低等優點，初步建議應採平面轉乘方案。

2. 建議轉乘路徑

上述說明均以兩方向轉乘為之，然以目前環境現況而言，O8 五塊厝站周圍，除住宅外並無學校或其他旅運需求。而 O7 文化中心站除服務附近居民外，尚有文化中心、大統百貨、高雄師範大學、高師大附中、五福國中等乘客需求。

另以現有道路交通量而言，國定假日及例假日至駁二特區、西子灣、新崛江等區域之車流，大部分利用高速公路下中正路轉五福路到達該場域，以此路線進入或離開最為直接，故凱旋路以東之中正路車流，除中正路平面交通量外，另匯集了五福路之車流，故如欲拓寬現有人行道供輕軌 C32 轉乘捷運 O8，將縮減現有車道或取消路邊停車位，對現有西向東車流影響較大。

而中正路由市中心至外圍車流，大部分使用中正地下道，平面道路為當地交通使用車流較少，縮減平面車道影響有限，故初步建議應採上述 2.4.1 節 1-a 平面步行轉乘方式，以跨越凱旋三路口(25M)再北向跨越五福一路(30M)至中正一路之路徑，沿線取消路邊停車格並加寬人行道，作為環狀線輕軌 C32 站與捷運橘線 O7 站之轉乘通道。