

國家發展委員會 新聞稿

國發會第 91 次委員會議新聞稿

發布日期：110 年 10 月 18 日

發布單位：國會及新聞聯絡中心

國發會主委龔明鑫將於本(10)月20日率團出訪中東歐3國，今(18)於出訪前召開第91次委員會議，討論國發會提報「整體公共建設計畫執行情形」，及行政院交議、交通部陳報「彰化市鐵路高架化可行性研究」與「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可行性研究」等重大公共建設議案。

會中提報內容指出，彰化市鐵路高架化工程規劃從現行2軌改建為原線高架4軌佈設，將新建金馬、中央2座通勤車站，並將原有之彰化站改建為高架站，工程全長約9.5公里，總經費399.5億元，計畫完成後，將可緩解鐵路軌道兩側都市發展交通瓶頸、消弭空間阻隔及新舊市鎮發展差異明顯等問題。

此外，高雄捷運小港林園線規劃向北銜接高雄捷運紅線小港站，並向南延伸林園工業區，軌道長度約12公里，全線設置7座車站，預估建設總經費533億元，於119年完工，通車後將整合既有之高雄捷運紅線、施工中之岡山路竹延伸線共同營運，提供南高雄更便捷、完善的軌道運輸。

國發會表示，彰化市鐵路高架化及高雄捷運小港林園線

等2項計畫之可行性研究，將依會中決議建請行政院同意，期以優質的交通建設，為民眾帶來更便捷、安全的生活。

一、持續加速公共建設執行，全力提升經費執行效率

國發會於今日第91次委員會議，就整體公共建設計畫截至9月底之執行情形提出報告。今(110)年整體公共建設計畫截至9月底之計畫經費達成率為57.26%，執行金額較109年同期增加約410億元。龔主委表示今年公共建設計畫經費為歷年來最高，提高建設推動及經費執行的挑戰性，各部會應加大執行力道持續推動，彈性調整經費至可提前支用項目，或加速應付未付款項計價作業，俾將公共建設資源投入市場，穩定國內經濟發展。

有關前瞻基礎建設計畫第3期公共建設特別預算，截至9月底經費執行率107.55%，顯示今年度經費多可依配置期程加速執行。龔主委指示各部會依第4季各月份經費達成目標，加強管控重要里程碑及工程進度，並針對重要或進度落後計畫，依落後主因研提改善對策，或提報本會及行政院公共工程委員會督導會報協調處理。

龔主委強調，今年有部分公共建設計畫因工程未能如期決標，影響計畫推動及經費執行。為改善工程流廢標情事，各主辦機關應確實要求設計內容扣合計畫需求，並編列合理發包預算及施工工期，而非多次流廢標後始進行檢討，或一再調高預算進行招標，延誤計畫推動既定時程，亦可能增加計畫後續執行所需經費。

本案聯絡人：管制考核處李奇處長

辦公室電話：02-2316-5300#6600

二、國發會審議通過交通部陳報「彰化市鐵路高架化可行性研究」，縫合都市帶動更新發展

國發會今日審議通過行政院交議、交通部陳報、彰化縣政府提報「彰化市鐵路高架化可行性研究」報告書一案，會中決議建請行政院同意，以改善彰化市空間的實體分隔，縫合都市進而帶動更新發展。

配合全國環島鐵路網發展方向，彰化市鐵路高架化工程，從現行2軌改建為原線高架4軌佈設方式規劃，計畫範圍北起臺鐵西部幹線烏溪南側，於國道三號下方穿越後經臺鐵彰化站，止於花壇鄉大埔截水溝之後，市區鐵路高架全長約9.5公里。包含新建金馬、中央2座通勤高架站、改建彰化站為高架站、彰化機檢段遷移至花壇、扇形車庫採動態保存，沿途消除4座現有陸橋、4處平交道、4處車行地下道，以及2座人行天橋。計畫總經費399.5億元，中央分擔296.73億元，地方分擔102.77億元。

計畫完成後，將可消弭鐵路軌道兩側都市發展交通瓶頸與空間阻隔及新舊市鎮發展差異明顯等問題，鐵路立體化後騰空路權的活化再利用為整體建設與都市縫合的重點，藉由劃設車站特定區、進行車站及附近土地的都市更新或變更都市計畫，以周邊土地進行整體開發，將車站及沿線土地使用轉變為更高價值的土地利用，有效將土地開發效益挹注鐵路

立體化建設以提高自償率，減少地方政府財務負擔；另可建構完善公共運輸及人本交通環境，改善原本進出火車站動線不佳、周邊停車秩序紊亂的問題，透過都市設計管制與再造，塑造新門戶意象。

本案聯絡人：國土區域離島發展處彭紹博處長

聯絡電話：02-2316-5300#5317

三、國發會審議通過交通部陳報「高雄捷運小港林園線」可行性研究報告，提供南高雄安全、便捷且低碳環保之軌道運輸

國發會今日審議通過行政院交議、交通部陳報、高雄市政府提報「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可行性研究」報告書一案，會中決議建請行政院同意，以提供南高雄安全、便捷且低碳環保之軌道運輸，健全整體公共運輸路網。

高雄捷運小港林園線路線銜接高雄捷運紅線小港站，止於林園工業區，全長約12公里，設置7座車站，預估建設總經費約533億元，119年完工通車。考量沿線高壓電塔、石化管線複雜，高雄市政府規劃採相對安全的地下潛盾方案避免管線遷改之風險，至於終點站林園工業區站(RL7)規劃為高架車站，以利後續路網高架跨越高屏溪，續往屏東串聯與延伸。

本計畫原採高架輕軌或中運量捷運即可滿足運量需求，高雄市政府基於地方發展與捷運一車到底等需求，規劃

採捷運紅線(高運量系統)延伸，經考量中央審議補助計畫之衡平性，審議結論建議高運量與中運量系統方案之經費差額，由高雄市政府支應，以符合經費增加責任分擔之精神。交通部將於高雄市政府辦理綜合規劃期間，委託第三方詳實估算高運量與中運量系統之經費差額，以確定中央及地方經費負擔額度。

未來捷運小港林園線完工後，將整合既有之高雄捷運紅線、施工中之岡山路竹延伸線共同營運，以良好的大眾運輸服務串聯高雄市區與南北各產業園區，避免通勤衍生之交通擁塞與交通安全問題。高雄市政府亦承諾透過自治條例或相關管理機制，要求捷運小港林園線沿線產業園區之廠商研訂員工通勤計畫，鼓勵一定比例之員工搭乘捷運，以達運具轉型之目標。

本案聯絡人：國土區域離島發展處彭紹博處長

聯絡電話：02-2316-5300#5317