

高雄新車站建設歷程

撰文／交通部鐵道局南部工程分局簡任正工程司 謝明勳

壹、前言

1979 年 7 月 1 日，高雄市繼臺北之後，升格為臺灣第二個直轄市。同一天，高雄火車站也迎來西部幹線基隆—高雄間鐵路電氣化通車典禮，觀禮人潮擠滿第一月臺，這是高雄車站自 1941 年啟用以來，影響車站配置及功能最大改變的里程碑。

隨著高雄市區的經濟蓬勃發展，人口快速成長，交通壅塞問題也隨之浮現。1987 年 1 月，高雄市政府完成《高雄都會區捷運系統發展計畫相關研究成果報告》。1989 年 11 月完成的《高雄都會區大眾運輸系統調查、分析、改善及捷運系統可行性研究規劃》，提出紅線（橋頭—大坪頂）、橘線等規劃。1991 年 1 月，行政院核定紅線（橋頭—臨海工業區）與橘線為第一期第一階段辦理之計畫。1993 年 11 月完成基本設計。

另一方面，交通部也於 1987 年辦理「臺灣西部走廊高速鐵路可行性研究」，1990 年行政院核定「臺灣南北高速鐵路建設計畫」。不論是捷運紅線計畫，還是高速鐵路計畫，都把高雄車站作為未來高鐵、臺鐵、捷運「三鐵共構」的主要核心，而且三條路線均採地下隧道的形式進入高雄車站。

貳、可行性研究及綜合規劃階段

1995 年 6 月，交通部運輸研究所專案小組完成《高雄都會區鐵路地下化可行性研究及先期規劃》，1996 年 7 月 10 日行政院核定。依據可行性研究的結論，建議將帝冠式



高雄車站拆除，新建臺鐵、高鐵、及捷運三鐵共站共構車站；廢除中博地下道，改依平面方式，通過高雄車站站區；鐵路地下化後，利用原鐵路路廊興建東西向快速道路，並以 10-15 公尺高程，橫貫通過高雄車站站區；以分散式站體規劃高雄新車站。¹

基本上，交通部運輸研究所對高雄新車站的想像，是將 1989 年通車啟用的臺北市區鐵路地下化新建臺北車站，整個複製貼上：一樣是三鐵共構共站、先蓋臨時站、拆除舊車站、再蓋新車站大樓，最後，拆除地面鐵路，新建穿越站區上空的東西向高架道路。

1998 年 5 月，交通部臺北市區地下鐵路工程處委託中興工程顧問公司辦理《高雄都會區鐵路地下化綜合規劃》，針對可行性研究的初步結論，進一步深入檢討。1999 年 11 月完成的規劃報告中，提出高雄新車站規劃方向三大目標：

一、以車站為核心，配合車站特定區計畫，研訂車站專用區之整體開發計畫。策略為維持中博地下道，並將其拉直，保持車站基地完整，以站體為核心，整合各運具轉乘中心，延伸為超大街廓，與高雄機檢段土地整體開發等。

二、配合永續運輸理念，發揮車站大運輸體功能。策略為規劃三鐵共構車站，並結合市區公車、國道客運轉乘設施，鼓勵使用大眾運輸工具。車站空間採超大空間設計，

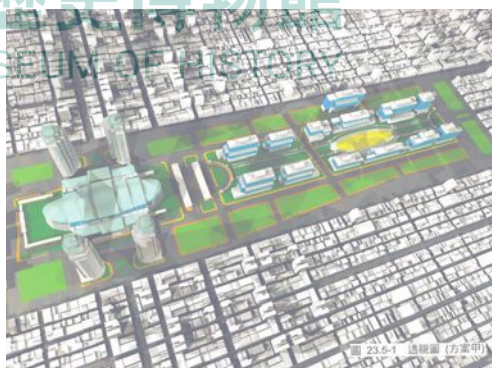


圖 1 1999 年規劃階段
圖片來源：鐵道局提供。

1 交通部臺北市區地下鐵路工程處，《高雄都會區鐵路地下化綜合規劃報告第十六冊「高雄車站」》（2000 年 5 月），未出版。

將自然光導入地下，消除地下車站之封閉感，增加車站之自明性與旅客方向辨別的能力。

三、塑造車站為地標建築。策略為延伸市民對車站的記憶，車站造型以「波浪」、「揚帆」意象呼應高雄港都特色，塑造未來高雄市整體城市形象及國際海洋城市新風貌。

這個階段新車站的建築設計及都市計畫構想，是由境群國際規劃設計顧問公司主導，提出兩款新車站設計。方案 1 以流線型貝殼造型表現出海洋的生命力以及海浪韻律感，塑造海洋都市意象；方案 2 以揚帆和波浪造型塑造港都意象。值得注意的是，不論哪個設計方案，帝冠式車站建築都沒有被考慮保留下來。

參、高雄車站先期工程

1999 年 11 月綜合規劃完成後，因整體鐵路地下化計畫規模龐大，又適逢網路泡沫全球經濟衰退，國家財政預算困難，難以一次推動。雖經交通部及行政院經濟建設委員會指示進行多次各種方案的檢討，遲遲未能核定實施。

另一方面，1999 年 9 月高雄市政府工務局都市發展處針對地鐵處研擬的「高雄火車站特定區」規劃報告，從「務實」的角度，再擴大檢討，其中包括高雄車站帝冠式建築是否具有文化資產價值，將聽取各方意見。² 1999 年 12 月高雄市政府工務局辦理「高雄車站特定區研究規劃案」，2000 年 3 月市政會議建議保留帝冠式車站建築主體。³

2000 年 6 月 29 日，地鐵處也就帝冠式建築去留問題舉辦研討會。中興顧問公司建議採第三方案：也就是帝冠式車站先行拆除，待三鐵共構工程完成後，再於原址重建。但與會專家並未接受該項建議，反而支持第一方案：現狀保留，僅就必要性之修繕維護即可。學者專家普遍認為，帝冠式車站是高雄市不可多得的文化資產，不容再破壞，還要求地鐵處，三鐵共構高雄車站特定區規劃，不應太遷就聯合開發的利益，應盡量將站

2 〈高雄車站特定區 將重新打造〉，《聯合報》（1999 年 9 月 4 日），第 17 版。

3 〈帝冠式車站 將保留〉，《聯合報》（2000 年 3 月 9 日），第 17 版。

前廣場騰空，廣植花草樹木，打造為「花園車站廣場」。⁴

同時，由高雄市政府主辦的捷運工程，在謝長廷市長上任後，態度轉趨積極，2001 年 10 月開始動工興建，R11 高雄車站部分，因為必須穿越臺鐵高雄車站下方，遂委託地鐵處代辦施工。為了達成 2004 年 6 月捷運 R11 臨時站交付高雄捷運公司鋪軌的目標，地鐵處高雄作業組於 2000 年 8 月研提「高雄車站配合捷運紅線 R11 站預訂時程調整施工方案」，決定提前新建臺鐵臨時車站、保留及遷移帝冠式車站、中博臨時高架橋、捷運紅線隧道及 R11 臨時站等工程。該項方案又稱「高雄車站先期工程」，2000 年 11 月 27 日行政院同意辦理，隨即展開相關配合工程的施工。

2002 年 3 月 28 日，臺鐵臨時前後站及人行天橋啟用，帝冠式車站建築同時停用，2002 年 8 月帝冠式車站往東南方向遷移 82 公尺完成定位，⁵ 2003 年 5 月中博臨時高架橋通車，⁶ 中山地下道封閉。2006 年捷運 R11 臨時站及穿越臺鐵月臺的兩孔潛盾隧道完工，2008 年 3 月捷運臨時站啟用，但受限於火車站前可開挖站體空間不足，只能停靠 3 節捷運車廂。



高雄市立歷史博物館
KAOHSIUNG MUSEUM OF HISTORY

肆、中興／SOM 規劃方案

「臺鐵捷運化——高雄市區鐵路地下化計畫」經過多年協商之後，終於 2006 年 1 月 19 日行政院謝長廷院長卸任前夕，敲板定案，比照大眾捷運系統經費分攤方式，由中央負擔 75%，地方負擔 25%，北起葆禎路，南至正義路，並增設內惟、美術館、鼓山、三塊厝、民族、科工館、正義等七處捷運化通勤車站。

交通部隨即邀請高雄市政府，2006 年 6 月 6 日召開「高雄市區鐵路地下化建設計

4 謝明勳，〈高雄火車站帝冠式建築的未來〉，《鐵道情報》，110（2000），頁 22-23。〈高雄火車站 未來將三鐵共構 帝冠式建築 專家促保留〉，《聯合報》（2000 年 6 月 30 日），第 17 版。

5 高雄火車站帝冠式建築遷移定位後，2003 年 2 月 26 日登錄為歷史建築，登錄理由為「本建築係日治時期配合都市計畫於昭和 14 年（1939）年遷建，建築外觀為帝冠式建築，深具特色，在情感意識上具有傳承意涵，歷史定位上為時代象徵。」《高雄市政府公報》，92 年春字第 20 期，頁 70-71。

6 中博臨時高架橋位於高雄車站東側，起自八德一路路口，跨越高雄車站及博愛路上方後，終點於熱河一街路口，橋長 733.68 公尺，採雙向各二快車道及一慢車道，橋梁全寬 18.1 公尺。



圖 2 2005 年中興工程顧問公司規劃階段方案

圖片來源：鐵道局提供。



高雄市立歷史博物館

KAOHSIUNG MUSEUM OF HISTORY

畫都市開發專案小組」第 1 次委員會議，決議遴選高雄計畫總顧問，並邀請國際級建築顧問參與投標。後來總顧問工作由中興工程顧問公司得標，並邀請 Skidmore Owings & Merrill LLP (SOM) 展開高雄車站規劃工作。

SOM 設計世界許多著名的大型建築，包括美國最高的芝加哥 Sears Tower、為現代辦公大樓奠定設計標準的紐約 Lever House、芝加哥 John Hancock Tower、中國最高的上海金茂大樓、重建 911 紐約世貿中心遺址的 Freedom Tower，以及世界最高的杜拜哈里發塔。

在 SOM 的規劃構想中，以巨型桁架結構的屋頂跨接東西兩側建築，傳達高雄車站站區的整體觀與現代語彙。考慮南北軸活動的串連，車站站體區則以完整長型大街廊的劃設方式，凸顯出帝冠式高雄車站的建物美感與歷史意義。

2007 年 7 月，由交通部地下鐵路工程處改組而來的交通部鐵路改建工程局，向高雄市政府及臺鐵局簡報高雄新車站建築規劃成果：

一、站區中央配置南北向大廣場，銜接中山路及博愛路，上方以東西向跨距

108+216+108 公尺，高 42 公尺的「大頂棚」跨越核心站區，歷史建築帝冠式車站坐落於中山路／建國路口。

二、大廣場臨建國路側，左右各興建 10 層樓商業大樓，大頂棚南側兩邊各興建 45 層大樓，大頂棚北側兩邊各興建 14 層及 90 層超高大樓。

三、車站大廳在 U-1 層，高鐵及臺鐵月臺軌道使用 U-2 層、另外新建一條拉直的中博地下道從 U-3 層穿越、U-4 則為捷運車站月臺及軌道層。

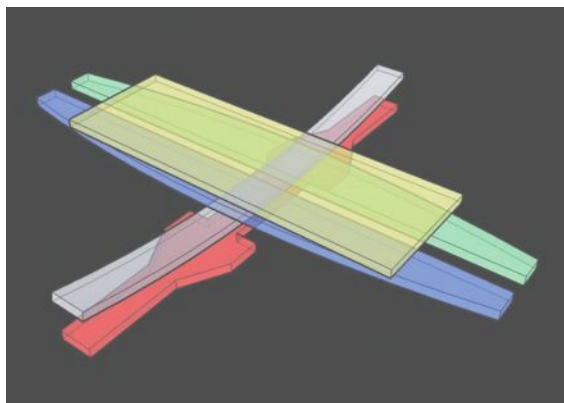


圖 3 高雄車站大廳、臺鐵月臺、中博地下道、捷運月臺配置示意圖

圖片來源：鐵道局提供。

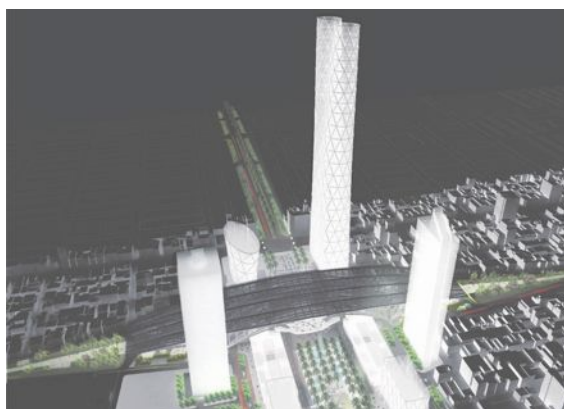
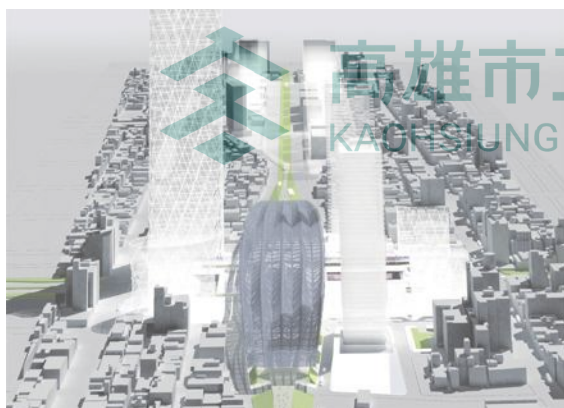


圖 4 2006 年 SOM 規劃方案

圖片來源：鐵道局提供。

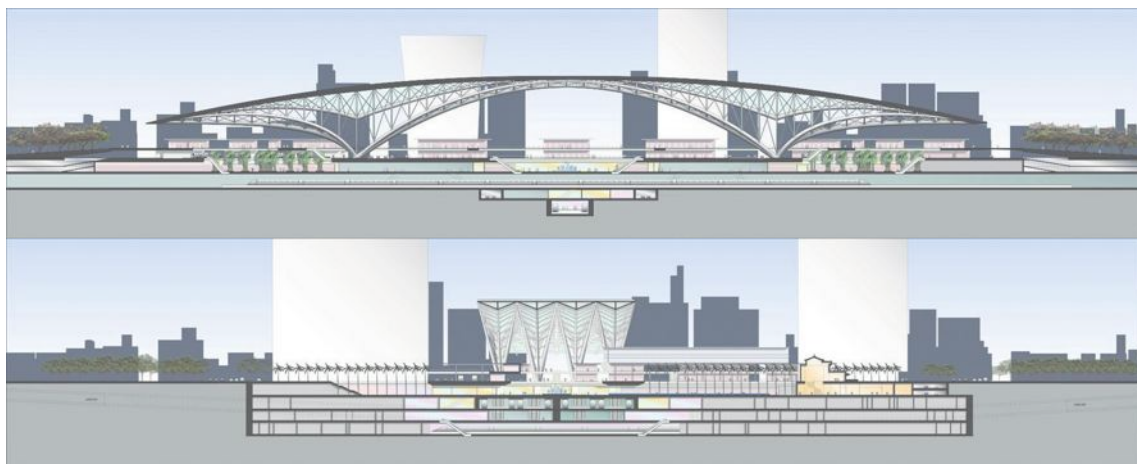


圖 5 2006 年 SOM 規劃方案剖面圖。上為東西向橫剖面，下為南北向縱剖面
圖片來源：鐵道局提供。

新車站規劃的同時，也要同步思考鐵路地下化之後，高雄市核心地區的整體發展。2007 年 3 月至 6 月間，交通部鐵路改建工程局（以下簡稱鐵工局）。與高雄市政府進行 10 次「高雄市區鐵路地下化都市計畫細部計畫規劃構想原則及方案工作會議」，確定「車站專用區」及機檢段騰空之後的「站東」變更都市計畫大致內容，鐵工局則依協商成果，規劃高雄新車站建築量體及空間配置，2007 年 10 月，高雄市政府正式公告「變更高雄市都市計畫主要計畫」。

附帶一提，2006 年 1 月因政府財政困難而未能同意辦理的左營延伸段，於 2009 年 1 月 12 日核定，鳳山延伸段也於 2010 年 12 月 16 日核定，確定鐵路地下化範圍，北起新左營站外洲仔濕地，南至鳳山站大智陸橋，全長約 15 公里，新建左營（舊城）、內惟、美術館、鼓山、三塊厝、高雄、民族、科工館、正義、鳳山等地下車站及附屬開發大樓。

伍、泰興／宗邁細部設計階段

中興／SOM 完成高雄新車站建築規劃後，2008 年起，由泰興工程顧問公司與宗邁建築師事務所，接續細部設計工作。

泰興／宗邁大致延續 SOM 所提規劃方案進行設計，但將頂棚一個大曲面，改以左右兩個曲面，原規劃最頂點的中央，改以內凹的形式來銜接，希望凸顯對舊車站的視覺



圖 6 2009 年泰興工程顧問公司細部設計階段的大拱頂
圖片來源：鐵道局提供。

意象。天棚屋頂鋼結構之間，也規劃夾層觀景臺，可供民眾搭乘電梯上到天棚裡面欣賞都市中軸線，希望可以增加車站觀光收益。2011 年 8 月 31 日獲高雄市政府都市設計審議確認設計定案，鐵工局依此細部設計成果，辦理「ACL212 標高雄車站段地下化（明挖覆蓋）工程」發包，由榮工／亞翔公司得標承攬，工程範圍為建國路以北、九如路以南，哈爾濱街以東，忠孝一路以西，東西向距離約 1,250 公尺，南北向約 1,000 公尺。工程內容主要包含東西兩端的臺鐵雙線隧道、高雄車站及高雄捷運 R11 車站土木及結構工程、建築裝修、機電工程、大地工程、道路工程、高雄車站及機務段臨時軌切換工程、中博高架橋拆除、帝冠式車站第二次遷移、車站標誌、景觀設施等。工程經費約 182 億元，並於 2011 年 9 月開始施工。

然而，高雄車站上方規劃的巨大桁架天棚及太陽能面板，評估後續每年維護費用將達 3 千萬元。臺鐵局認為，新車站並不會因為擁有壯觀的天棚，而吸引民眾搭乘火車，增加鐵路旅次，亦即對於營業收入並無助益。反而，高雄新車站天棚，是為了美化都市景觀而存在的構造物，管理維護權責應由地方政府負擔。對此，臺鐵局及高雄市政府一直無法達成共識。



圖 7 2009 年泰興工程顧問公司細部設計階段的替代方案
圖片來源：鐵道局提供。

陸、縮減規模替代方案

為突破大拱頂桁架維管問題無法解決的僵局，鐵工局再請泰興工程顧問公司另外發展一套「替代方案」，將大拱頂桁架規模縮小，改以港口船帆桅杆、造船龍骨結構之意象，作為車站設計概念。至於原規劃前後站 4 棟商業大樓，變更為只剩前站 2 棟大樓，造型模仿海港船舶的造型，呼應高雄為港都的在地性意象，塑造高雄在地特色。

此外，高雄市政府也提出增設國道客運轉運中心，取消中博地下道⁷改以平面通過站區等議題，經 2012 年 3 月 16 日「高雄市區鐵路地下化建設計畫都市發展專案小組」第 6 次會議，指示鐵工局依替代方案再與高雄市政府及臺鐵局密切協調後續細部設計，並請高市府協助縮短都市設計審議時程。

2012 年 10 月 11 日高市府都發局召開高雄市區鐵路地下化專案小組會議，針對「高雄站國道客運轉運中心」、「因應中博平面化之高雄車站站區及周邊交通改善計畫」及「車站拱頂、願景館及商辦大樓替代方案」等進行研商凝聚共識。2013 年 1 月 21 日都發局高雄車站設計討論會議決議，將俟市府中博平面化方案定案後，交由鐵工局發展替代方案設計內容，並將相關設計成果提送都發局召集設計工作坊並進行都市設計審議。

然而，船帆桅杆造型的替代方案披露之後，關心未來新車站設計的市民並不滿意。2013 年 6 月，高雄綠色協會，及建築師、醫師、牙醫師、律師、會計師等五師六公會，率眾前往市政府陳情，表示無法接受縮減規模的替代方案，要求建立民眾參與的程序與機制。於是高市府都發局展開第一階段公民參與，委請高雄大學辦理 12 場次「鐵路地下化高雄車站暨周邊地區都市再發展與空間設計準則建置案」、「跨界公民對話，高雄車站再造」論壇；拜訪綠色協會及五師六公會，了解該會成員對車站規劃的看法及期待，降低彼此間之歧見與紛爭。交通部鐵路改建工程局南部工程處也辦理 3 場高雄車站設計說明會，邀請高雄市政府、市議會、周邊里民及關心民眾共同參與討論，藉由雙向溝通的方式，彙集各方意見，以凝聚共識。

7 2010 年 11 月 5 日「高雄市區鐵路地下化建設計畫都市開發專案小組」第四次委員會議中裁示，「……至於中博地下道，市府並未改變原訂政策，工程仍依原計畫進行」；高雄市政府 2011 年 6 月 22 日高市府四維交運規字第 1000060480 號函，通知取消中博地下道。

柴、Mecanoo 最終方案

為了回應高雄市政府、專業人士、及市民多次討論達成的共同期待，2014 年泰興工程顧問公司找來荷蘭麥肯諾建築師事務所（Mecanoo Architecten）合作，為高雄車站進行概念設計。

麥肯諾同時也是高雄衛武營國家藝術文化中心的建築師。麥肯諾的核心理念相信，一棟建築物應該要能呼應社會紋理，進而理解社群的需求，且保有地方特色，運用環境特性使其具有辨識性。公共建築最重要的是能體現其社會責任，創造能夠凝聚人群、帶動社群互動的建築。因此，在設計過程中，麥肯諾團隊數次拜訪高雄，參與在地社區討論，與民眾及各方專家一同建立高雄新車站的永續願景。

麥肯諾建築師事務所創意總監法蘭馨·荷本（Francine Houben）觀察到，樹蔭下的空間，人們三兩聚會，微風徐徐吹過，這正是熱帶地區公共空間的最佳原型。在麥肯諾的提案中，置入了一個充滿綠意的天棚，天棚的下方，為車站的地面層帶來涼爽舒適的半戶外空間；綠化的屋面串連了東西向的腳踏車道，也在市中心提供了新型態的公共空間，讓市民能夠在此悠閒漫步。棚架蜿蜒有機的天棚，像是歡迎周圍鄰里加入的手臂，指向基地四周路口。漫步在天棚上方，西眺柴山、東望大武山，並連結了基地上的旅館與商辦大樓。日本時代留下來帝冠式車站建築將搬回原址，天棚在它的後方像是兩個延伸出的手臂，如同過去舊站後的側翼一般環抱著舊站。



圖 8 2015 年 Mecanoo 概念設計與手稿
圖片來源：鐵道局提供。

未來，人們站在中山路望向高雄車站，他們看到的將是舊站被綠意盎然的天棚圍繞。

荷本認為車站是旅客抵達一個城市的第一個空間，它應該要展現這個城市的精神。除了整合臺鐵、捷運、公車等多種轉乘運具外，車站應運用交通便利的優勢，提供活動讓人能在此相聚停留；天棚下方除了為處於南臺灣熱帶氣候的車站提供遮蔭蔽與空間外，它更是市民活動、聚會的空間，提供各種活動的可能性，是高雄最重要的市民廣場。在這裡，將看到高雄的過去與未來結合，看到高雄發展永續綠色城市的宣示。

2015 年 4 月 13 日交通部召開「高雄市區鐵路地下化建設計畫都市發展專案小組第 8 次委員會議」，同意依麥肯諾的概念設計，持續落實於細部設計。泰興工程顧問公司再與圓境建築師事務所合作進行細部設計變更，2016 年 9 月 22 日高雄市政府通過此「最終方案」的都市設計審議。

由於高雄新車站及天棚設計定案的時間，距離左營—鳳山間鐵路地下化通車時間，只有短短兩年。因此，鐵工局南部工程處隨即於 2017 年 4 月展開「ACL212-1 標高雄車站天棚（拱頂桁架）工程」的施工作業。天棚工程起自高雄市哈爾濱街附近，止於忠孝一路附近，東西向約 677 公尺，南北向約 340 公尺。主要包含天棚鋼構安裝工程、天棚頂部二次版土木及結構工程、天棚建築裝修工程、景觀設施及植栽、建築機電工程、照明系統工程。工程經費約 36 億元。

天棚使用鋼構 11,370 噸，由 79 支花柱撐起天棚。鋁蜂巢板雲朵造型天花 7,200 片，約 29,930 平方公尺，灌木植栽約 315,200 株（種類約 70 餘種）。

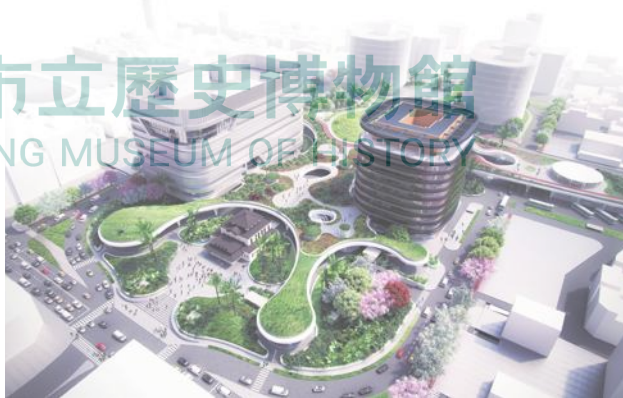


圖 9 2016 年 Mecanoo 概念設計
圖片來源：鐵道局提供。



圖 10 2016 年 Mecanoo 概念設計車站大廳及天棚
圖片來源：鐵道局提供。

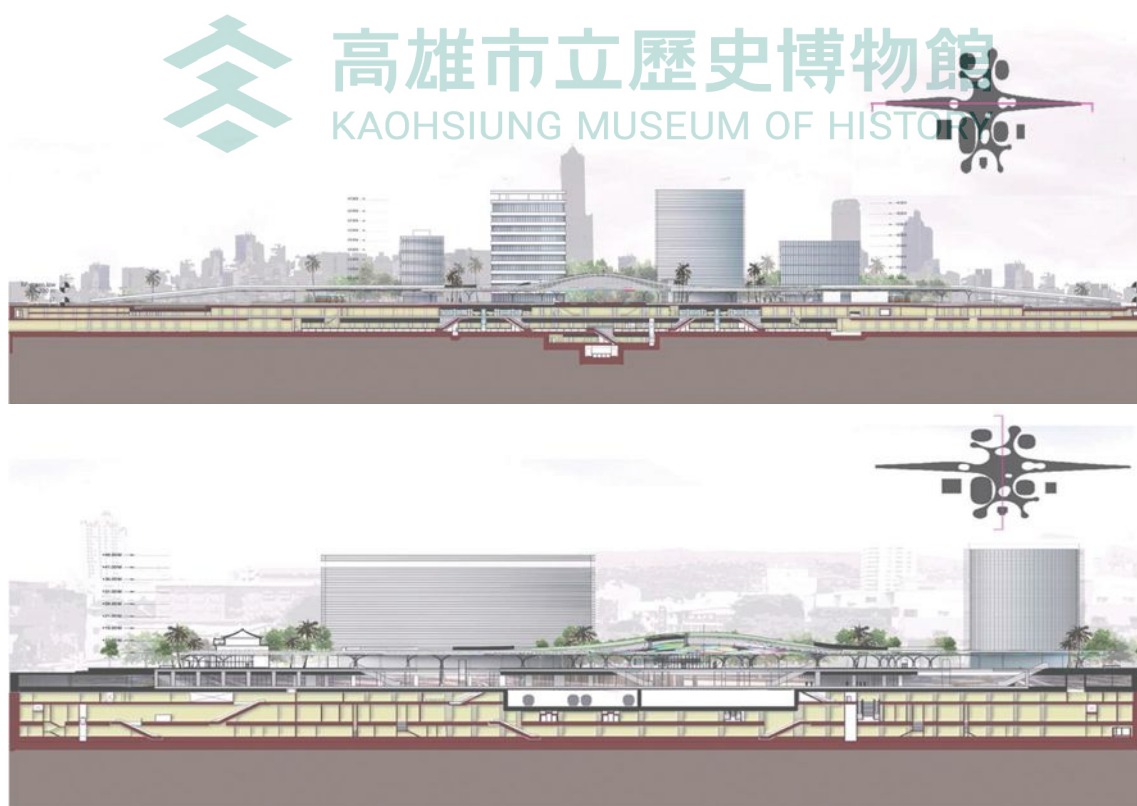


圖 11 2016 年 Mecanoo 概念設計剖面圖。上為東西向橫剖面，下為南北向縱剖面
圖片來源：鐵道局提供。

2018 年 10 月 13 日深夜，數以千計高雄市民擠滿高雄臨時車站、天橋及地面月臺，送別最後一班地面上的火車。同時，高雄站也拆除地面車站的旅運設施，移往新的地下車站售票大廳及乘車區。工程人員則在左營端，及鳳山端展開鐵軌、號誌、電訊及電車線切換施工，10 月 14 日清晨 6 點多，第一班自強號進入地下隧道 7 分鐘後抵達高雄新車站地下月臺，從此開啟高雄市區交通史新的篇章。



圖 12 2008 年 9 月，高雄臨時車站及中博高架橋
圖片來源：鐵道局提供。

2021 年 2 月 27 日起，利用連假期間，24 小時日夜趕工，9 天之內將中博臨時高架橋引道拆除完畢。中博高架橋拆完之後，才能興建旅館大樓，並將帝冠式車站往西移動。3 月 17 日帝冠式車站展開第二次遷移，先往北移動，再往西遷移，11 月 27 日坐落於站前廣場中央，未來臺鐵公司將修復此一歷史建築，作為高雄新車站南側的出入玄關。

帝冠式車站建築移回都市中軸線後，隨即展開東南側地下停車場的施工，2022 年 6 月開挖完成，10 月 29 日地下停車場上方的站東路正式開通。2023 年 11 月，11 層鋼骨構造，總樓地板面積 22,958 平方公尺的商業大樓，及地上 10 層，地下 1 層鋼骨／鋼筋混凝土構造旅館大樓，裝修完成，後續將移交給臺鐵公司進行招商。

高雄新車站的平面配置，大致以舊的第三月臺為中央界線，分為南、北兩半。南半側先於 2018 年 10 月 14 日配合鐵路地下通車及捷運永久站體啟用，是為第一階段啟用範圍，臺鐵售票大廳、候車區、第一月臺、第二月臺，均配置於南半側。至於 2024 年 12 月 28 日第二階段開放啟用的北半側及天棚，則是原來規劃的「高鐵預留區」，在高鐵尚未進入高雄車站之前，作為廣場、商場、及捷運出入口使用。



圖 13 2024 年 6 月，即將完工的高雄新車站
圖片來源：鐵道局提供。

捌、高鐵進入高雄車站的轉折

1990 年，行政院核定《臺灣南北高速鐵路建設計畫》，高鐵終點站設於高雄車站，與臺鐵及捷運紅線三鐵共構。但 1991 年 6 月，高雄縣市 7 名立委率高雄車站附近 6 個里 250 人到立法院陳情，反對高鐵路線及車站拆遷民地，要求車站遷至郊區，優先使用公有土地。1991 年 7 月高雄市議會決議：「高鐵車站若再設於高雄火車站，不妥之至；建請行政院順應民意，盼高鐵高雄站址能另覓適當地點，並利用公地，以減少民眾拆屋損失。」⁸ 1993 年政策決定左營站為高鐵南端終點站。

但高鐵進入高雄車站仍為地方民眾殷切期待之願景。在行政院 1996 年 7 月核定的《高雄都會區鐵路地下化可行性研究及先期規劃》，也將高鐵共構納入新建的高雄車站規劃。1999 年 3 月高速鐵路建設動工，2000 年 5 月 24 日高雄專案規模檢討會議，決定「將高雄站區及前後路段鐵路地下化列為優先辦理之『執行計畫』，而高鐵自左營延伸至高雄車站部分，在考量政府財務狀況下，歸屬『後續計畫』辦理」。

高雄車站的高鐵站體設計，在確保中博地下道的通行需求前提下，遵循「最小工程規模」原則設計。然而，高雄自左營延伸至高雄車站的期程，一直未能定案，2005 年 8 月 18 日行政院經建會會議決議，執行計畫階段暫不興建高鐵站體，但預留未來高鐵延伸的可能性，待未來啟動高鐵南延計畫時再行辦理。

這次的決定，成為後續高雄新車站規劃設計的主要原則，也就是高鐵的路線和月臺，與臺鐵路線平行配置，高鐵在北側，臺鐵在南側。因此，高雄車站場站的「半半施工」，也是以第三月臺為界，先使用南側第 1、2、3A 月臺營運，2012 年 5 月 27 日之後，再改為北側第 3B、4、5 月臺營運，一直到 2018 年 10 月切換地下化通車營運後，才展開北半側，也就是第二階段的開挖施工。

2007 年 1 月，高鐵通車至左營後，民間一直有要求延伸進入高雄車站的聲音。然而，開挖新的高鐵隧道經費龐大，而且可能大量拆遷沿線民房，當時主要研究的方向，是與臺鐵地下化路線共軌，也就是在臺鐵的兩根鋼軌外側 18.4 cm 處，多鋪一根鋼軌，使臺鐵的 1,067 mm 與高鐵 1,435 mm 兩種軌距車輛可以共用行車。不過，深入研究之後，共

8 1991 年 7 月 22 日高雄市議會第 3 屆第 6 次臨時會 23 名議員提臨時動議。

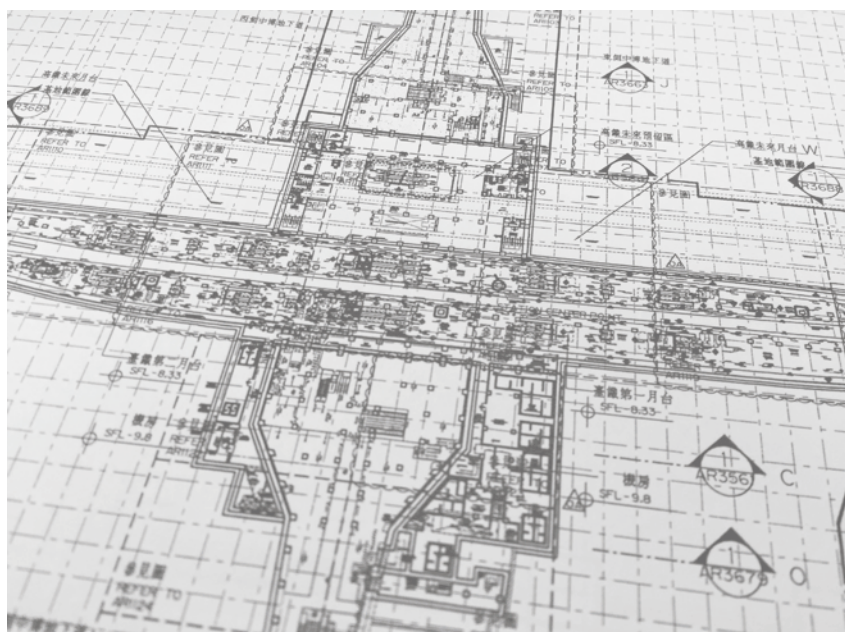


圖 14 高鐵路預留月臺及軌道，在高雄新車站北半邊的 U2 層

圖片來源：謝明勳提供。

軌方案不僅大幅縮減臺鐵的路線容量，嚴重影響行車密度，高鐵也只能每小時開出 1 列車，在營運上並不可行。因此，2011 年 1 月交通部決定，「現階段高鐵經由左營續往南延伸案，並不具可行性」。

即便未來高鐵幾乎不再駛進高雄車站了，但高雄車站的設計仍保留高鐵空間。不如此，從左營到鳳山整段 15 公里長的臺鐵地下隧道，甚至屏東—潮州高架鐵路，都是以 1,435 公厘軌距的高鐵標準淨空興建。

2019 年間，高鐵延伸至屏東的民意，漸漸形成公共政策。2021 年 10 月，行政院蘇貞昌院長宣布，高鐵將從左營延伸至屏東六塊厝。經過路線方案評估的結果，優先方案是高鐵在左營折返，與「高屏第二快速公路」橋梁共構，經過仁武、大樹，再跨越高屏溪，抵達六塊厝。不過，所謂的「左營方案」，後來因左營站出岔的營運風險及技術難以克服，而胎死腹中。這時，經由高雄車站的「高雄方案」再度被慎重檢討考慮。從 2023 年起，兩個方案優缺點的論戰相當激烈，到了 2024 年達到最高峰。最後，行政院卓榮泰院長 2024 年 12 月 28 日在「高雄新車站廣場成圓天棚啟用典禮」上，正式宣布高鐵延伸屏東路線，將採進入高雄車站的「高雄方案」，並同步展開高雄車站周邊「大都更」計畫。