第 3 屆第 1 次定期大會第 46 次會議

（中華民國 108 年 6 月 4 日上午 9 時 35 分）

鐵路地下化後，中山路與博愛路貫通方案專案報告

主席（許議長崑源）:

開會。（敲槌）上次的會議紀錄已經放在各位議員桌上，請各位議員參閱。有沒有意見？沒有意見，會議紀錄確認。（敲槌）

向大會報告，上午的議程進行「鐵路地下化後，中山路與博愛路貫通方案」專案報告，請工務局長吳明昌報告。

接下來進行議員詢問，只有兩位登記，每個人 20 分鐘，吳議員益政，請發言。

吳議員益政：

報告書上的第 5 頁，謝謝。我們現在討論的都是在施工期間的過渡期，所謂的假設工程，因為之前提的一直沒有得到回應，之前提的就是車站附近有電腦街、長明街商區還有後驛服裝批發商圈。我們講整個動線，包括三鳳中街、長明街、大連街、後驛商圈的整個連接，我覺得我們在規劃的時候都沒有和人行空間串聯，以後這個車站蓋好之後，本來施工期間十幾年，這些商圈就快要沒落了，蓋好之後，就永遠沒落了，因為你的連接點都沒有做得很好。我們去會勘過好幾次，都希望能夠有機會，看看還來得及或是來不及，是不是能夠趕快，這樣的整個動線可不可以再做。

第一個，就是長明街這邊是要做地下連通還是做地上連通？因為這個區都還沒有施工，雖然已經設計好，但是都還沒有施工，有沒有辦法做一個不管是地上或是地下的連通？包括這邊，包括後面，包括前站也是。你現在設計的都是人行道，以後的川流，不管是站西路或站東路，車流量都相當大，整個人的動線到這邊都是緊張的，現在連舊的車站都要絞盡腦汁，要讓它和周遭環境、人的動線以及車站本身和四周圍整個流通，跟車流都是分開的、都是安全的，更何況新的車站這麼晚蓋，蓋得這麼新、這麼漂亮，但是人的基本空間都沒有思考，所以這個部分可不可以來做？這是第一個問題。

第二個問題，前面有一個規劃，前站有一個商場、有一個旅館的規劃，我們知道進度會比較快。後面原來設計的是兩棟商業的，將來要蓋什麼大樓還不曉得，就只有規劃，暫時可能就不會蓋，還是空在那邊，因為我們整個商圈的動線都還沒有上來，整個財務也暫時沒有計畫。

後驛商圈是一個大的商場，也是我們說的大批發，這個商圈我們提出來，我

認為也許這邊是不是可以做一個臨時停車場，這個臨時停車場可能是只有 10 年，也許 10 年中間整個商業的變化都會不一樣，這個部分是不是可以在一個…，因為你這邊可能蓋公園或是公共設施，所以這裡可不可以做成又有停車場、又有公共設施的功能？做成比較環保、比較永續、比較綠化的一個停車場，也是算暫時性的，這個暫時不曉得是 10 年還是 5 年，我相信是 5 年以上，因為整個商圈都還沒有上來，這兩個部分是不是請工務局吳局長說明。

主席（許議長崑源）:

請局長說明。

工務局吳局長明昌：

從我們這一張圖來看，大連街可以經過客運的轉運站，可以連接到長明街過來，那一條路是有規劃的。

吳議員益政：

有路嘛！

工務局吳局長明昌：

有，有路可以過去。在西側部分，天津街可以經過站區，然後經過建國三路通到前站。

吳議員益政：

我說的是整個商圈，第一個，它的停車場，第二個，由車站出來需要跨過站西路、要過來這整個商圈。

工務局吳局長明昌：

報告議員，轉運站的兩邊，包括公車和國道客運轉運站的外圍就是我們現在規劃的停車場，東西兩側都有。

吳議員益政：

這是停車場？

工務局吳局長明昌：

再過去一點，在外圍，對，那個是停車場，西邊也是，西邊的最外圍也是停車場。

吳議員益政：

這邊的人不就要一直走路走到這裡，才有辦法走出來？

工務局吳局長明昌：

目前鐵道局的規劃是這樣子。

吳議員益政：

對啊！

工務局吳局長明昌：

目前是這樣子。我們在自己的園道，園道工程是我們市政府規劃的，我們的PowerPoint 可以放映到第 11 頁，PowerPoint 請放映到第 11 頁。

吳議員益政：

我知道你現在說的是車流量的動線，可是我說的是人的動線。

工務局吳局長明昌：

對，兩邊、南北串聯的動線，剛才說站區東西兩側也有，從這一張圖來看，向所有議員報告，以車站東側來說，剛才有說到車站已經有一條道路連接，再往東有瀋陽街，這個也是可以南北串聯。

吳議員益政：

先回到我那一頁，我現在說的是從車站出來行人跨越站西路、站東路，這樣而已啦！沒有走那麼遠啦！

工務局吳局長明昌：

那有…。

吳議員益政：

從車站出來，我要怎麼過馬路，沒有其他的路啊！大家都必須穿越人行道啊！我的意思是要跨越站東路和站西路，從車站出來我要到長明商圈、電腦街、後驛商圈或前站，我們都是在路口劃斑馬線讓行人走，而這邊前後站的車流量，通過站東路和站西路的車流量會很大，從車站裡面各個角落要出來的人，走到這裡都必須跨越斑馬線，也就是沒有蓋地下連通道或是地上的高架人行道，所以這裡等於是一個孤島，對於行人而言是一個孤島。我說過，商圈在施工十幾年期間已都沒落了，當然商業有很多條件、很多因素，也不是單一因素，但是人行是必要條件，我們好不容易用了這麼久的時間、花這麼多錢蓋了一個新車站，當然要以人為本，既然要以人為本，綠化、腳踏車道等等都做得很漂亮，但是回到最基本的，我們人要進去車站，除了開車進去、坐捷運進去以外，人從車站出來就只能走斑馬線，這是最古老的一種交通規劃。現在新的規劃都是從地下道出來，在車站直接就可以從地下道走出來，人行道出口透過電梯或樓梯連結，從這邊就出來了。另一邊也是一樣，四周圍不管從哪一個方向，行人都可以從地下道走出車站，行人不必走到上面再過斑馬線，走斑馬線會製造人和車輛之間的衝突，而且我們現在在討論的就是車站周邊車流量已經很大、已經會塞車了，更何況再加上行人，行人的部分你們都沒有在思考。

之前我們還特別去看商圈，經發局和工務局也有去，我們還特別帶大家到首爾，他們不管是新的車站也好，連舊的車站也在改建，都是為了讓車站和商圈之間，從車站出來人潮都是流動的、流通的，沒有人從車站走出來還要再走斑馬線的，我們的車站現在要改還來得及，我的意思是現在趕快改還來得及。來

不及嗎？副市長，請答復。

李副市長四川：

這個大概回不去了。

吳議員益政：

回不去了？

李副市長四川：

關於這個部分那天我們開過會，中博地下道拆除之後，按照原來的計畫，要穿過車站，這整塊人行動線當然都沒有問題，但是現在的狀況，如果唯獨要走，只能說這個停車場和那個停車場以後看看能不能打通，現在站西和站東大概都沒有地下道的設計，所以人行也只能走斑馬線。

吳議員益政：

高架呢？

李副市長四川：

要再做陸橋嗎？

吳議員益政：

看你怎麼蓋啊！如果是用台灣陸橋的蓋法，沒有一座是漂亮的。

李副市長四川：

就是啊！

吳議員益政：

但是你出國去看，光是空橋就很漂亮，人家把空橋做得像是藝術品一樣，你不要像以前做的，我們的人行陸橋就是那樣，像大仁國中前面那座人行陸橋，就是最古早時代、八字型的人行陸橋，現在已經沒有人在蓋那一種的。雖然說現在不要有陸橋是一個趨勢，但是人行陸橋倒是例外，我發現不管是新的城市空間，如果地下通道來不及蓋，就用地上的，地上的就一定是蓋得像一個藝術品，看起來像藝術品，讓你感覺不像是一座人行陸橋。

還有，就像我說的，再過來是中山路、建國路，遊客走出來要到這邊的也是很多，而我現在說的是商圈，至少商圈一定要先去補做，而設計的視覺效果和車站原來的主體設計，在視覺上也要是連通的，讓人看到會覺得和車站不會很突兀，不會因為蓋了人行陸橋而和車站有違和，就像我們以前做假設工程一樣，蓋中博高架橋只是為了有橋可以用就好，完全沒有美學設計、人行設計，現在的人行設計包括電梯，人行陸橋不是只有爬樓梯而已，電梯已經變成基本的。

李副市長四川：

說實在的，當然現在是回不去了。包括巴黎新的凱旋門，它有兩層，它本身

上面那個，其實看起來好像是陸橋，但它是整面的，底下車子在走，但它上面也是一個平面的，所有商店包括主體本身都在上面，那就變成能夠延續了。但是現在我們只純粹做一個類似陸橋的通道，把它做寬一點，它還是陸橋，照道理它應該是要整個去做規劃，如果當初按照原來的計畫讓它穿過，上面如果要像深圳，人家現在也是這種樣子，底下車子在走，人行及所有遊樂等等都在上面，現在所有規劃都是這種樣子，但是我問過，我們要回去做像吳議員所想的樣子，確實有實際上的困難，但是我們可以和鐵工局再來研擬一下，怎麼樣讓人行可以穿過。

吳議員益政：

如果只是要穿過，那就不用研究，斑馬線劃一劃，人就可以走過去了，但是問題是…。

李副市長四川：

讓都發局補充說明一下，好不好？

主席（許議長崑源）:

請說明。

都市發展局都市設計科羅科長棨元：

車站的設計的確像李副市長報告的，在連續壁已經施作的狀況下，再做地下道和周邊商圈連通目前是有困難的，不過這個設計，當時在設計規劃的時候有考慮和周邊商圈的連通，除了在地面的部分有 12 處行穿線做一個平面串聯之外，在地下一層的部分，因為車站大廳就在地下一層，這個地下一層其實它就有連通道，可以直接通到東邊國道客運轉運站的地下城和西邊市區公車轉運站的地下城，地下一層整個是轉運連通的一個大空間，所以轉運的乘客到站區以後，他可以不用經過站東路、站西路就可以到車站的大廳。

吳議員益政：

也是要走過來這裡嘛！

都市發展局都市設計科羅科長棨元：

是從地下下去，然後就直接走過去。

吳議員益政：

要走到這裡嘛！

都市發展局都市設計科羅科長棨元：

是往西到車站大廳，它下面是有連通的。

吳議員益政：

我知道這一段可以嘛！但是出來呢？是從這邊還是從另外一邊？

都市發展局都市設計科羅科長棨元：

出來以後到地面層就通到東邊，就是剛才工務局長說的大連街，其實日後它也是打通的，就可以通到周邊的商圈。

吳議員益政：

另外一邊呢？要過來長明街這邊呢？

都市發展局都市設計科羅科長燊元：

我們和南華路那一邊也有連通。

吳議員益政：

對啊！要到南華路要走到哪裡呢？就是這裡。

都市發展局都市設計科羅科長燊元：

再向議員補充報告一下，其實在地面的天棚上，也是有跟園道還有周邊商圈串聯，園道在機車停車區後面就有一個引道可以上來，就到地上二層的大天棚，它有立體綠化。

吳議員益政：

我知道那是立體的，我所說的很簡單，你想像你在火車站，主車站在這裡，你想想看，主車站的車流一定會到這裡，人行一定是從各個方向走出來，不可能只從地上引道、腳踏車道走出來，沒有人會這樣走的，它是車站，人會四處流通，必須要從各個方向都可以出來。我說的，最主要的商圈是從前站出來然後到建國路，還有從後面出來，我們最重要既有的商圈就是長明街和後驛車站，就是要可以從車站地下走出來或是從地上走過來，否則這邊的車流量很大，我現在說的就是你如何解決這個問題。因為四周圍的車流量是非常大的，我從站體出來要到四周圍，有沒有一個動線可以直接出來？不管是從地下或地上。你所說的透過那些，沒有人會要到一個地方，還要走那裡又走那裡的繞一大圈，不可能嘛！你一定會直接走最近的出口。

所以我開會常在說，我如果跟工務專家或世曦顧問公司等等開會，那些人每個人都是交通博士、工程博士，我常說火車站人潮流量大，電梯是一個必要的動線，現在的電梯不是只有老弱婦孺在坐，那是一種輸送工具，也是必要的工具。車站和大賣場一樣，都是斜坡式電梯，它的空間整個也比較友善，但是你們都把電梯想做是給老弱婦孺使用的，都把它放在最邊邊，你看現在新的機場，電梯一定是大台的，一進去直接到達電梯，將它設計在最友善、最近的地方，不論是新車站或舊車站，也都改成斜坡式的電梯。當初在規劃新車站的時候，他們說找不到空間，我說車站這麼大，怎麼會找不到空間？好市多都有，它的面積有比火車站大嗎？人家一樣設有這樣的人行道，家樂福也一樣。我說，人潮流量大的、需要推行李的，都是這種概念，我也不是學工程的，我都懂了，我們看那麼多也知道，你們是工程規劃顧問公司，這個還要我們來講？

我們提出之後，你們還說沒有空間，法規也沒有這樣規定。

這是中央的法令，我們高雄市不能有這樣的規範嗎？像大家現在都在說輕軌不好，你去問問那些老人家，他們要不要搭捷運？坐捷運必須上上下下。不是只有台灣，其他國家早期蓋的捷運，電梯都放在最邊邊，離搭車最近的地方它不設，都設在最遠的地方，坐電梯下去還要走一段路才能到搭車的地方，這是處罰行人和老弱婦孺。而新的車站都開始在改變了，最新的連人行道都直接通到月台層，現在人家的思考都是這樣子，我常常在強調這種觀念，我們說以人為本不是在喊口號，也不是耍文青，那是一種硬繃繃的工程，要融入我們的工程概念裡面。

現在我們要確定這個重不重要？如果你認為不重要，有空間我們就做，沒有空間就算了，那也沒關係啊！反正車站要使用 100 年，不做也沒有關係啊！如果你認為這是一個重要的，我建議市政府就應該去檢討看看人行從車站出來的各種可能、各種想像，你不要又聽顧問公司的，我不是說顧問公司水準不夠，他們當然有水準，但是他們會在法規下行事，他們不會有再進一步的觀念，市政府應該回到我們的需求，否則當初這個車站是鐵路局設計完就要發包了，是市政府和市民阻止它的，高雄市這些建築師、教授等等，對建築、環境友善的這些團體、人民以及議會和市政府要求鐵路局改的，才會有這個最新的火車站雛型出來，否則當初只是簡單的把舊火車站放在中間，完全沒有設計觀念，你看有多離譜！

所以要回到以人為本，要回到以市民為本，以市民、使用者的觀念來看，不用客氣，可以改的就改，除非是這個觀念不對，或者是它根本就不存在你們的想法裡面，而我們現在說了，你們還是沒感覺，這樣就算了，大不了大家改天再抗爭而已，對不對？還來得及啦！不是來不及，像你說的可以很漂亮！不好意思我今天隨便找一個圖，這看起來哪有像人行道，那等於是一個視覺藝術了，我可以蓋陸橋但不是傳統陸橋，就像中正高中本來工務局之前也說要蓋啊！要蓋人行道，那一天才幾個人？幾十個在走而已，因為沒有電梯，所以說視覺上也不好看，李副市長和工務局長現在的工務團隊，市政府裡面最齊全的就是你們，你們最有機會，所以又花很多時間，因為還有希望才跟你們說！不然本席今天也有很多行程，如果說了沒有用，今天就不會來了。副市長去檢討一下，可不可以答復一下。

主席（許議長崑源）:

副市長，請答復。

李副市長四川：

我想我再來跟鐵工局研擬一下，確實如果以現在的站西、站東來說，剛才講

的長明街要走過去，以後的車輛我真的不敢想像，尤其是站西完成的狀況，再做站東還維持兩年，不要講說人行，光是交通我現在都不知道要怎麼辦？但是現在講這些都來不及了。剛才吳議員提的這個部分，我會再一次的好好跟他們研擬，因為如果這個人行，剛才吳議員講得沒有錯，現在不管是在機場或所有的狀況，電梯已經變成一個交通工具了，並不是所謂的無障礙，這個觀念都必須要做改變，所以下個禮拜我會再跟鐵工局好好的研擬一下怎麼樣來處理這些人行的部分，好不好？我一定跟你說，謝謝！

主席（許議長崑源）:

郭議員建盟，請發言。

郭議員建盟：

基本上看完今天的報告，很感謝這麼短的時間可以有這麼大的變化，我想你們投入很多的精神在做。我把幾個重點先和大家分享，我看到這份報告跟先前的差距，來做個討論，事後再把我認為要加強請你們注意的部分，大家再一起集思廣益。

第一、這一份報告其實是中博臨時高架橋拆除的交通疏導方案，這一份報告應該不是所謂廢除中博地下道後，南北穿越交通的替代計畫，這一本還不是，今天的重點報告著重在這兩年來中博地下道拆除之後，南北交通流量要怎麼解決？所以未來真正要把中博地下道廢除，南北貫通的方案其實還要集思廣益一下，我們還沒有正式提出來，所以我們今天只有提一半，就是針對中博臨時高架橋拆除的因應。那這個因應第二個重點，我認為拆除中博高架橋原本的方案，舊的方案是直接中斷南北交通四年，原本的方案真的就是中斷南北交通四年，現在你們提出新的方案是打通站西路四線南北穿越道，你們這幾個月提出的新方案是這樣子，差異在哪裡？我說四年這是真的嗎？我看這是不可能，哪有可能中斷四年？你們內部最清楚，你們本來的交通疏導報告，這是你們裡面的資料，中博臨時高架橋至 107 年 12 月 1 日拆除，預計 112 年 2 月 28 日站西、站東路供車輛通行，共計 4 年要封閉，高雄市如果照你們原本這一本計畫去執行，倒，我們的火車站周邊的交通也好，經濟也好，倒。所以你們今天提出來的方案，你們要拆中博地下道的過程裡面，你們的新方案在這一張圖裡面看得到，就是直接在站西路打通四線道的穿越道路，我有打電話再跟工務局、交通局討論過，有沒有靠站需求？中間有沒有引道要左轉右轉的？交通局跟我強調說，這四線道完全是穿越功能，也就是比照現在中博高架橋上面的路寬，要求我們的新火車站退縮部分的空間來闢建道路，我覺得如果有穿越道經過，而且是沒有靠站，我認為可以替代掉大部分的中博臨時高架橋的穿越需求，所以這一點我是相當肯定的，而且你們還堅持它是穿越功能，所以這一點可以解決原

本很大的問題。

第三、而且打通了數條南北區域道路，說實在的我們過去為了要抑制小客車，我認為這個方向是對的，我們其實沒有太過去做交通縫合，但是上一次在都市計畫委員會我跟大家分享過，就遇到問題了，沒有打通整個塞死了，高雄市也受影響，理想和現實，我們是不是要調和一下。所以你們現在提出新的計畫，看這個圖，至少我看到了你們現在承認的是兩條新的，就是山東街跟青島街，我看這個是完全全新，另外你們還有加這個紅點，這個紅點叫做迴轉道。我希望工務局注意就是，現在已經沒有中博地下道，你們如果要透過這樣的穿越性，迴轉道的寬度一定都要夠，不然你們要知道，這不是叫人家不要鑽就不要鑽，大家有路就走，塞到就走，塞到就鑽了，所以這些交通規劃的工程要更為細緻。不要因為我們闢了這些穿越道也好、區域的穿越道、替代道路，還有迴轉道，反而引來了更多車禍傷亡，這一點要請交通局跟交大，跟相關規劃要更為心細。

另外一點，副市長跟交通局長工務局長，這個交通流量的分析恐怕過於樂觀，應該更謹慎，你們交通引用的數據，我知道這一本基本的數據引用，都是鐵工局做的，那鐵工局是引用什麼？是引用當初我們委託給中華運輸學會的這一本報告。這一本報告你看，你看最後一張計畫期程，本來說中博地下道何時要拆？是 104 年就要拆，中博臨時高架橋原本的規劃，在 102 年的規劃，104 年就要拆，拆完以後就封閉，封閉四年以後再去等鐵路地下化通了以後，再把我們的其他陸橋，現在其他陸橋都拆光了，現在還沒有拆中博，這本計畫我覺得當初做得不是太詳細。你看他是把臨時高架橋先拆掉，你就知道這計畫的嚴謹度跟可行性，現在來看我認為是不可能的，如果當初這樣照做還得了？這一本計畫裡面有很多是待評估的內容，包括這本計畫裡面其實有提到說，鐵道局所整理的中博高架橋流量，這個流量是什麼呢？往南是 2,561 PCU/hr，往北是 2,143，加起來是 4,704，實際上他拿早上的數字，這是早上的數字，下午不是上班而已，下午還有人要出門會去走中博高架橋，所以下午會比較塞。下午塞？多少？看這個數字，實際上這也是你們內部的數字，這個比較暗，這是早上的數據比較少，這是剛才的數據，下午是多少？下午光是往北 2,100 變 3,000，你有注意到嗎？2,100 變 3,000，本來是 2,100，下午是 3,000，所以鐵道局在選數據，選一個衝擊沒那麼大的先給你們看，讓你們覺得這個應該還不要緊，跟你們講個 E 級。

E 級是什麼？時速 15 公里以下到 0 公里，不是，應該是到 1 公里，0 公里是 F 級。現在到底下班的時候是會 E 呢？還是會塞死？我們實在不知道，所以我覺得後續這個數據還要去看，我告訴你，大家如果塞在那裡幾個鐘頭、幾十分

鐘，周邊的商圈就毀了。所以這個數據我認為他是挑過讓我們看，我們自己要知道，自己要謹慎，實際上自己有的數據看到的，下午塞車就比他多三分之一，他選一個比較不會塞車的數據給我們看、給市民看、給議會看，這個我們要更謹慎。

最後一個，上次我也跟大家分享，我們要透過交通規劃、要透過都市計畫，上次的時間來不及，我認為應該透過都市計畫。副市長，你剛才說我們回不來了，我認為回不來還是要想辦法讓它做到最好。為什麼？如果沒有做到最好，高雄市除了多塞車以外，還多車禍傷亡，所以實際上有 2 條路要拓寬就要透過都市計畫的手段，包括建國路 46 巷。建國路 46 巷會塞到哪裡？會塞到雄中。我相信沒人肯去拆樓，問題是你要知道未來這個 46 巷你們規劃給什麼車行駛？公車。46 巷才多寬？你要規劃給公車行駛，周邊的學校不會反對嗎？我告訴你，光是那裡的住戶就反對，你要讓公車在這條巷子進出，上面這邊是公車總站，所以這個 46 巷該去面對一件事，它本來就是 12 米的計畫道路一直沒有拓寬，但是我認為現在因為中博地下道的問題，我們可能必須要去面對跟學校協商，如何把他們的綠帶再退縮，而且直接會衝擊到雄中的哪裡？雄中的游泳池，我們都要協商幫雄中再蓋一個新的游泳池。

你要去思考，我們省 1 個中博地下道，中博地下道本來規劃是 7 億元，我們少 7 億元要花，是不是要把 7 億元拿來讓這裡的道路更安全，也要讓雄中有一個新的游泳池。另外綠帶稍微退一下，讓 46 巷起碼要成為三線道以上的的車道讓公車去行進，這樣我認為這裡比較不會發生事故，不然你按照這樣規劃，未來一樣會發生事故。另外還有一個，我覺得都市計畫的目的絕對是 30 年、50 年，我們絕對不是要迫遷，但是可以透過長遠的規劃，他們這一代如果住了 50 年以後要拆掉，我認為這些都市的方向一定都要有，這種魄力要有。

另外，這個是青島路。你看青島路，你要知道前面有多寬，如果我的印象沒有錯，三民區這邊好像是 20 米以上，這排房子的後面呢？後面是整個開闊，你要給它 20 米、30 米都可以，因為現在是新的，你們重劃過的地方，所以這一段才多少？這一段現在才差不多 8 米而已。8 米雙向車道，雙向車輛在行駛的過程都要互閃，不然車會擦撞。你看周邊，右邊是沒有房子而且是公有土地，像這樣的，你沒有透過都市計畫把這裡的房子協商說，我把它拆掉蓋新的給你在這邊，因為他根本沒有迫遷，而且我還蓋新的房子給你，然後把這個道路打通，不然這條路前寬、後寬，會逼得所有的車輛在這裡車禍而已。都委會不用都市計畫手段、不去面對，這旁邊已經沒有房子了，沒有把這裡的房子移過來讓這裡的道路打通，那麼我們的都市計畫在做什麼？我認為面對這個儘量跟居民協商，如果願意的話，蓋新的還給他們都要拜託他們搬過來將道路打通，這

樣我們的南北縫合才會達到這個目的。

以上這五點，我做一個分享。我覺得未來的重點，交通局跟副市長，我當初都有講過，未來我們想盡辦法，還有這裡怎麼少了一點，還有嗎？好像還有一點。對，增闢站東路的區域聯絡道跟站西路停靠施工通道。我們現在只開闢站西路而已，實際上站東路現在要打通是很快的，因為前後都已經通了，問題是我相信他們不要打通站東路，因為工程總是要做，站西路整個讓你走之後，所有的吊車要走哪裡？我們的東西怎麼進出？因為工程需求，他們絕對需要站東路去維持，這個我們理解。但是為了高雄的發展，我們認為站東路部分的開放，也就是除了施工需求，還有上下站到火車站，那裡也有靠站需求。

再來，還有區域的通行都一樣需要闢建站東路，我們不是要讓站東路當穿越功能，因為那也是危險，那裡要靠站上下車、有的沒有的，你在那裡穿越，車速都是很快，那是危險，所以還是希望韓市府團隊全力去跟鐵道局溝通，再把站東路的區域通行打通。我認為這幾個方案下來，可以接受了，我們是已經可以接受了，不滿意但是可以接受的一個範圍，好不好？所以這一點要拜託交通局、工務局、都委會及韓市府首長們，大家再一起努力把這些問題面對。

我們當然也期待，怎麼有一個火車站蓋了 20 年蓋不好的？這就是標準的南北差距，總統如果待在這裡，一個火車站敢蓋 20 年嗎？不可能。對南部人就是長久的不重視，超過 20 年，現在又因為這樣要多 2 年，問題是我們不得不，不然經濟也好、商圈經濟、交通、城市污染、車禍傷亡都會更嚴重。所以要拜託說無論如何要跟中央再行溝通，務必讓新火車站有相當美好完整的一個規劃。是不是這幾個問題簡單請局長或是請副市長做一個答復？

主席（許議長崑源）:

副市長，請答復。

李副市長四川：

為了這一個專案報告，前面找了中央就整個過程去做詳細的瞭解，我把現在的想法，包括郭議員上一次在質詢的時候我也很認真的聽，為什麼當初把本來要穿過這一個車站的，現在把它取消掉？原因是什麼？現在能不能回得去？

第一個，現在是回不去了，這是一個；第二個，我簡單的講，我那一天也跟交通局做說明，我都一直認為剛才郭議員在講的那個交通流量，當初的評估他大概只想著在車站這一個部分有多少車。對於地下化完了以後這些要思考的部分，他也只能講說你儘量的開闢，因為這一個要開站西，不止只有這一個火車站要退縮，還有重劃的部分必須要去拆房子，現在也有碰到困難，所以這個就是原則上必須要去解決的。

第二個，剛才你講的這個建國路 46 巷的部分也一樣，每個人都告訴我說現

在如果要拓寬這一個會去拆到雄中，說實在，雄中是自己市政府的，當然我們一定要去把它做解決。如果假設連市政府自己的學校都沒有辦法解決，後面就不必談了，所以…。

郭議員建盟：

我們儘量溝通。

李副市長四川：

我…。

郭議員建盟：

我告訴你，不然現在傳出去會說要拆學校。

李副市長四川：

沒有，沒有。

郭議員建盟：

我告訴你，這個方向又偏了，怎麼樣讓學校可以接受？這是一個重點。

李副市長四川：

這個我知道，原則上，學校有他的想法，當然也會影響到學生的部分。我只是說，做這一個來分析本身的狀況，因為現在回不去，只好做這些東西，這是跑不掉的。第四個，我要跟郭議員說，現在中央的規劃，站西第一年是在明年底，今年 7 月的時候，我們把重劃該交的土地給它，它在明年底完成站西之後才拆這座橋，讓站西兩個去溝通。

郭議員建盟：

所以是明年年中嗎？

李副市長四川：

是明年底。

郭議員建盟：

差不多規劃明年底要去拆嗎？

李副市長四川：

是明年底要完成，完成以後就問他站東哪個時候可以通，因為它原來是一進一出，兩個往後就變成單行道了，站東以後還是規劃要走。站東現在當然它要遷舊的火車站過來，包括地下的結構要施工，不是只有車輛，它的施工工具要走以外，底下的結構還是要做，所以他說要施工兩年。因此我跟交通局說，這兩年要用站西來替代整個中博當初的高架，說實在有實際上的困難，我們現在分析雖然講得這麼樂觀，說到 E 也許到後面變成 F，如果到 F 加上短暫一個月、兩個月的時間，也許民眾還可以忍受，如果真的兩年，韓市長的任期四年也許就已經結束了；原則上，這個塞車我們要承受相當大的壓力。所以剛剛郭議員

在講的時候，會後我也跟那位副市長說明，我們的站東有沒有先開兩條線或先開一條線，讓它有一個紓解的部分，這個部分當然是我們後續要再去做處理的。最後一個有關連絡道停靠站的部分，在目前的替代道路之中，當然只有穿越來取代中博拆掉的狀況，如果站西、站東都已經完成了，有沒有可能發生這個有關停靠的狀況，那麼現在就必須在規劃的時候把它想清楚，這個部分包括剛才吳議員所提的，我會再跟鐵工局繼續往後面的那種狀況來做協商。

主席（許議長崑源）:

再 2 分鐘。

郭議員建盟：

站東路，我們剛才看的，我覺得都可以考慮用都市計畫的手段去做個溝通。

李副市長四川：

我認為，剛好站西跟站東現在將近三年，我們來努力，假設在換地上面對他做個補償，可不可以請他移過來？

郭議員建盟：

先蓋給人家。

李副市長四川：

這個我們來努力。

郭議員建盟：

不然，像這種瓶頸將來都是車禍傷亡的發生地點。

李副市長四川：

如果這樣，以後新房子的價值也會比較好。

郭議員建盟：

這要有魄力去做。〔好。〕感謝大家，大家加油！

主席（許議長崑源）:

吳議員益政和郭議員建盟的意見，都是非常的好的建議，副市長，針對這個部分跟鐵工局好好去研議。好，早上散會，下午 3 點繼續開會。（敲槌）