

高雄市議會舉辦「高雄輕軌興建 C21-C32 站對周遭商家及交通的衝擊以及因應作法」公聽會紀錄

日期：106 年 8 月 3 日（星期四）上午 10 時 8 分

地點：本會一樓第一會議室

出（列）席：

本 會—議員陳玫娟、曾俊傑、蔡金晏、黃香菽、陳麗珍

政府機關—高雄市政府捷運工程局吳嘉昌主任秘書

高雄市政府交通局運輸規劃科李國正科長

高雄市政府經濟發展局商業行政科吳佐川專員

高雄市政府財政局稅務金融管理科徐婉蓉科長

高雄市稅捐稽徵處土地稅科張萬清科長

高雄市政府研究發展考核委員會綜合計畫組郭榮哲組長

高雄市政府都市發展局都市規劃科陳昌盛正工程司

高雄市政府法制局法規一科黃彥誠編審

學 者—義守大學李樑堅副校長

義守大學公共政策與管理學系吳文彥助理教授

逢甲大學運輸科技與管理學系李克聰副教授

國立中山大學高屏澎區域運輸發展研究中心洪嘉聰副研究員

里 長—高雄市鹽埕區藍橋里陳本興里長、慈愛里陳朝見里長、教仁里

高陳文玲里長

高雄市三民區寶中里陳劉碧月里長、寶安里黃柏澤里長、灣華

里高素女里長、灣勝里陳金櫃里長、正順里黃冠

惠里長、灣成里陳淑美里長

其 他—中國鋼鐵股份有限公司楊文經經理等 6 人

鼎漢國際工程顧問股份有限公司張文中經理

黃紹庭議員服務處曾任成副主任

何權峰議員服務處李昀陽助理

童燕珍議員服務處何苔瑛助理

簡煥宗議員服務處王千云助理

主 持 人：陳議員玫娟、曾議員俊傑、蔡議員金晏、黃議員香菽

記 錄：蘇美英

甲、主持人介紹與會出席人員，宣布公聽會開始並說明公聽會要旨。

乙、議員、學者、各單位陳述意見：

曾議員俊傑

黃議員香菽

蔡議員金晏

中國鋼鐵股份有限公司楊經理文經

鼎漢國際工程顧問股份有限公司張經理文中

高雄市政府捷運工程局吳主任秘書嘉昌

高雄市政府交通局運輸規劃科李科長國正

高雄市政府經濟發展局商業行政科吳專員佐川

高雄市政府財政局稅務金融管理科徐科長婉蓉

高雄市政府研究發展考核委員會綜合計畫組郭組長榮哲

高雄市政府都市發展局都市規劃科陳正工程司昌盛

陳議員麗珍

高雄市政府法制局法規一科黃編審彥誠

義守大學李副校長樑堅

義守大學公共政策與管理學系吳助理教授文彥

逢甲大學運輸科技與管理學系李副教授克聰

國立中山大學高屏澎區域運輸發展研究中心洪副研究員嘉聰

三民區梁先生

高雄市三民區正順里黃里長冠惠

左營區陳志明先生

高雄市鹽埕區藍橋里陳里長本興

黃紹庭議員服務處曾副主任任成

高雄市三民區寶安里黃里長柏澤

丙、主持人陳議員玫娟結語。

丁、散會：中午 12 時 54 分。

「高雄輕軌興建 C21-C32 站對周遭商家及交通的衝擊以及因應作法」公聽會錄音紀錄整理

主持人(陳議員玫娟)：

公聽會開始，首先要謝謝今天所有與會的專家學者、公部門的代表，還有很多在地里長和沿線的商家業者，以及很多關心的媒體先生、小姐，大家早。我先介紹今天與會的貴賓，首先自我介紹，我是陳玫娟，也是今年交通委員會召集人；左邊這一位是交通委員會副召集人曾議員俊傑，也是國民黨的總召；我右手邊是黃議員香菽，因為他相當關心這一次輕軌的問題，他也曾經開過這樣的公聽會，所以我們今天也特別邀請他來。另外一位也是交通委員會委員蔡議員金晏，他等一下才會到。因為 C21 到 C32 工程剛好貫穿蔡議員金晏的鼓山，我的左營，還有曾議員俊傑、黃議員香菽的三民區，剛好是這樣的連線，這個議題在我們 4 位議員選區裡面，包括童議員燕珍，他也特別派助理過來，我們都相當在乎這樣的議題。

因為這個絕對影響到未來市民用路通行安全造成恐慌，所以今天特別來舉辦公聽會。輕軌最早應該追溯到民國 88 年的時候，當時中央核定給高雄市政府是有 4 條捷運，就是現在的紅線和橘線，包括未來即將要做的黃線，還有現在環狀輕軌這一條叫做棕線，如果我沒有講錯的話。當時核定就是這四條，但是因為那時經費不足，所以只有先給紅線和橘線，後來因為市政府的財政困難，因此環狀這一條就考慮用輕軌方式來做，當時是財政的考量。不過後來我們發現 C1 到 C8 在運行時，它從前鎮臨港東線凱旋路開始，因為輕軌是屬於 B 型路權，它必須要有專用號誌系統，當時有用人工在做指揮，在那個情況之下，由人工指揮還發生 4 件肇事案件。C1 到 C14 所經過的地方，它都是用既有軌道，包括臨海的部分，都不足以太影響到用路人習慣和商家的商機，所以那一段沒有造成很大影響。不過在搭乘量上，坦白講捷運局一直引以為榮的說，現在運量都上升了，但是我們並不這麼認為，因為現在是試營運期又免費搭乘，而且很多都是觀光客來這邊坐的，所以真正要看得出來，就是要等到 C14 完全完工之後，開始收費了，我們才能夠看出真正的運量，還有它的效果。不過我想那個是前段，還不是最大的重點，重點在於我們比較擔心的是，它進入 C21 的時候就進入美術館路，美術館路到大順路沿線經過博愛路、民族路、建工路，一直到大順陸橋，再回到原來的地方。這個

路段沿線剛好都是商家密集的地方，它本身的路幅並不寬，只有 30 米，中間又隔一個兩豆樹分隔島，現有的現狀是二快一慢，還有停車格。如果未來興建輕軌之後，兩豆樹要保留，又要留下兩邊輕軌月台和它的專用路權軌道之後，大概就剩下一快一混合道而已。平時大順路沿線在上下班顛峰期就已經塞得一蹋糊塗了，因為那邊有經過學校和好市多商場，未來義大商場也在那邊，他們應該也很擔心，再過來會經過三民區也有很多商家，等一下兩位議員也會介紹他們的狀況。這一段如果未來輕軌從這邊經過，剩下一快一混合道之後，我相信最大的影響就是用路人路權，包括兩邊商家的問題，對他們都會有很深影響。

今天在座的有專家學者，所以很希望專家學者給我們提供寶貴的意見，也希望公部門好好聽聽大家說，包括很多在地商家和里長他們很多的心聲。這一段雖然目前是核定輕軌，可是我們覺得既然中央現在一直在談「前瞻基礎建設計畫-軌道建設」，它原本就是建構在地下的捷運，因為當時考量經濟狀況的問題、財政的問題，可是現在既然我們有前瞻軌道建設計畫出來，我希望要回復原來的，我們希望是地下或高架，不要排擠平面用路人通車安全和習慣，包括兩邊的商家，那個是影響最大的。今天特別提出這樣的說明，也希望聽聽各界的寶貴意見，我們也希望公部門一定要好好的把我們的意見帶回去。最終我們只有一個要求，就是請這個工程先暫停，不要再下去施工，因為我知道你們還沒有施工，是在 8 月底到 9 月初的期間，等一下也請中鋼簡單向我們說明你們的進度。

今天的會議真的非常感謝你們，我先介紹與會所有來賓，剛剛我已經有介紹過兩位議員，再來我先從這邊介紹起，義守大學李副校長樑堅，他也是這一次公聽會裡面最大的功臣，他給我們提供很多寶貴意見。還有義守大學吳助理教授文彥。逢甲大學李副教授克聰，他是遠從台中來，他也一直向我們講他對這個議題相當有興趣，也相當願意給我們提供寶貴的意見，謝謝你。還有中山大學洪副研究員嘉聰。再過來照出席名單，高雄市政府捷運工程局吳主任秘書嘉昌、高雄市教育局運輸規劃科李科長國正、高雄市政府經濟發展局商業行政科吳專員佐川、高雄市政府財政局稅務金融管理科徐科長婉蓉、高雄市政府研究發展考核委員會綜合計畫組郭組長榮哲、高雄市政府都發局陳正工程司昌盛、中國鋼鐵股份有限公司楊經理文經、高雄市鹽埕區藍橋里陳本興里長、慈愛里陳朝見里長、教仁里高陳文玲里長、寶中里陳劉碧月里長，這是三民區的，還

有灣華里高素女里長、灣勝里陳金櫃里長、正順里黃冠惠里長、灣成里陳淑美里長。還有一位法制局的，法制局有到嗎？抱歉，臨時通知你，因為我認為這個可能還有法律的問題，所以我又補邀請你們，謝謝法制局。還有何議員權峰的李助理、童議員燕珍的何助理、簡議員煥宗的王助理、黃議員紹庭的曾助理，謝謝你們的蒞臨。交通委員會委員蔡議員金晏也到了。兩邊的商家有的他們沒有登記，我們在這邊一併謝謝你們的蒞臨，如果待會有寶貴的意見要發言，也請你們舉手。再來請副召集人曾議員俊傑先做簡單的報告。

共同主持人（曾議員俊傑）：

今天主題是針對高雄輕軌興建 C21 到 C32，由於這是第二階段的輕軌，從鼓山美術館那裡經過左營，然後到三民區大順路，尤其我和黃議員香菽是三民區在地的議員。大家都知道大順路在上下班的時間，車流量本來就很大，在 8 月份那邊就要興建輕軌，但是很多當地里長和居民的反映，還有當地的商家，未來要做一定會經過一段交通黑暗期。我聽很多前輩提過，之前捷運工程在我爸爸的時代高雄市有規劃 4 條，這 4 條都是以地下為主，我們做了地下橋、紅兩線後，因為可能便利不足，所以才要做輕軌。第一階段已經完成，然後也營運了，我們發覺很多問題。因為第一階段輕軌是在成功路，那邊的車輛本來就很少，做輕軌真的滿適合，都有一些觀光的產業，所以在那邊做輕軌是滿適當的，也不會影響到路面的交通，本來車流量就很小。大順路和那邊不一樣，如果後續興建之後，可能只剩二線道，它已經很擁擠了，然後車子和機車還要在這邊爭道。原本它的沿線就有停車格，大概有 205 個停車格因為要做輕軌取消掉了，當然還有很多路也試過把停車格全部改善，就像左營裕誠路，我相信這是一個失敗的規劃，這一條路施作之後，兩邊的商家本來都是光鮮亮麗，結果現在都變成要租出去，根本沒有生意，因為大家喜歡方便，尤其是我們南部人，為什麼大家愛騎機車？因為方便、機動性高。如果輕軌做了，大家也知道輕軌時速才 30 公里而已，外國做輕軌主要是因為觀光效益才來做，但是台灣、高雄不一樣，我們是生活步調比較快的國家，所以做輕軌未來對高雄市幫助不大。

我們是支持大眾運輸的興建，但是它的方式有很多種，我們希望做高架，或照原來可以做地下，我相信就不會影響路面交通。因為這一條原本就是很阻塞、車流量非常大的道路，如果我們做高架或做地下的話，

根本就不會影響到路面的交通，它帶來的便利性也比較高，因為它的時速會比較快。現在中央政府在推前瞻計畫，我們希望輕軌趕快先停止，重新再審慎的評估，因為中央現在要分錢，是不是把這一條也納入，看是做高架或地下，最好降低它的影響層面，帶給人民的便利也會更多。

主持人(陳議員玫娟)：

謝謝副召集人，再過來是黃議員香菽。

共同主持人(黃議員香菽)：

這樣的議題已經是我開的第二次公聽會了，我在四月份的時候，就有開過以高雄輕軌興建、營運帶來的美麗與哀愁來做破題。為什麼我們會重複一直在開這樣的公聽會？代表我們對於輕軌二期的興建，國民黨籍的議員都是非常擔憂的。大家都知道，剛才兩位議員也都有提到，在輕軌一階的時候，那個是就原有軌道路線下去興建，而且那個地方也比較慢活，就是比較觀光休閒。但是輕軌二階即將進入到大順路，包括從美術館路接到大順路，這一區塊是車流量比較頻繁的，除了上下班以外，在其餘的時間也都是車流量非常密集、非常多的地方。所以為什麼我們這些議員會這麼重視，除了里長和周邊的店家有向我們反映以外，包括周邊的住戶也都很煩惱，未來輕軌開始興建之後，他們可能連回家的路都要延長非常多時間才能到家，所以為什麼我們會召開這樣的公聽會，剛才兩位議員都說得非常多了。香菽覺得今天開這個公聽會，最主要是要聽專家學者的建議，還有高雄市政府是不是就今天每一位來參與的朋友所提出的意見，能夠帶回去進行改變，包括工法的改變，或等等之類的改變，都能夠帶回去做個什麼樣的結論給我們，這個才是最重要的。所以香菽在這邊就不要講太多話，等一下就來聽聽專家學者，包括里長、周邊店家的意見。

主持人(陳議員玫娟)：

謝謝黃議員香菽，再來是交通委員會的蔡議員金晏。

共同主持人(蔡議員金晏)：

輕軌已經在鹽埕區施工了，今天有三位鹽埕區的里長來，教仁里高陳里長、藍橋里陳里長和慈愛里陳里長，這位里長伯當五十年了。比較慶幸的是一階剛好在原來東、西臨港線，和現況的衝突沒有那麼大，但還是有一些影響，藍橋里陳里長和我們辦過好幾次會勘，也感謝承包單位的配合。但是我的選區還有鼓山區，穿過西臨港線進到翠華路鐵道之後，

如果要彎進去大順路，它要行經哪裡？它是要走往美術館路，美術館路在內惟這邊的叫做西藏街，彎到美術館這邊，就叫做美術館路，彎過來美術館路以後，一直走過了聯合醫院，過了中華路，再進到裕誠路剛好是T路，那邊剛好有一塊綠地切三角形到大順路。大順路的寬度誠如各位所見，三民區議員很煩惱它會對交通造成的影響；美術館路有多寬？計畫道路又是多寬？應該是20或25米，有20米寬，輕軌做下去以後剩幾米？10米還是11米，剩多少？剩下10米。如果你們有去過聯合醫院，或去過中華藝校，或有去過美術館的話，我們現在看到的路是怎麼樣？中間的柏油路，包含兩旁的人行道才是20米，道路寬度是這樣，不是光只有柏油路就這樣。你看扣掉輕軌的寬度以後，兩旁只剩10米，人行道都會不見了，而旁邊還有醫院，這個有很大的衝突，要怎麼去解決？我也希望市府團隊好好來面對這個問題，審思這個問題。想看看嘛，20米減掉10米，就剩10米，兩邊都變成單向道，輕軌走在中間，雙邊單向道就是各5米。如果有住在巷內的，請問5米巷是多寬？大家想看看，美術館路以後變成這樣，這個對整個交通使用習慣的改變衝擊很大。坦白講一階的時候問題比較少，因為就像我剛剛講的東、西臨港線併過來，在一階動工時，我說過要趕快來面對二階通行的問題，包括美術館路和大順路的問題。

最後我要講一件事，過去市政府是做什麼樣的工作？是民眾需要什麼，它就幫民眾做什麼。大家看看現在高雄市一些重大建設，其實有很多案例，我覺得應該要真的來做一個民眾需要的。當然大眾運輸是一個好的觀念，我們要怎麼在裡面取得平衡，這是市府團隊需要好好思考的問題。

主持人(陳議員玫娟)：

今天主要的議題就是，針對未來第二階段在施工造成的交通衝擊和因應的措施。第二個，針對輕軌營運後，可能會影響交通的瓶頸點和改善作法，還有對商家造成的衝擊影響，有沒有一些改善的作法，這是我們今天希望討論的。還有未來是不是連結黃線，有什麼樣的影響？謝謝今天與會所有列席人員，我再補充介紹寶安里黃柏澤里長，也是黃議員柏霖的弟弟，謝謝你。首先先請捷運局，因為在場有一些里長和商家都在，其實你們都知道要蓋輕軌，但是有的人不太清楚它大概要怎樣來做，先請捷運局就輕軌在第二階段一些工程概況來說明。

中國鋼鐵股份有限公司楊經理文經：

我們是二階的統包商中鋼團隊，今天有請交通專家鼎漢公司來做環狀輕軌第二階段在市區段工程概要的說明。

鼎漢國際工程顧問股份有限公司張經理文中：

接下來就向各位報告 C21 到 C32 的工程概要，今天的內容會分成 4 個方面向各位簡單說明。首先在路線的部分，大家關心的美術館路到大順路路段，未來都是採島式月台樣式設計，它模擬的示意圖會長這樣，這是在美術館路段模擬的樣式。這個是在大順路段的部分，因為它還要保留中央分隔島兩豆樹，所以候車亭造型會做一些比較特殊的設計。永久路型的部分，就是未來完工以後路型的部分，是依據 104 年道安會報核定的一個路型審議報告內容來定的。在捷運車站部分，因為它有中央月台和兩側的軌道，所以整個在車站段輕軌的需求寬度是 10.8 米左右。在路線段部分，則是保留中央的兩豆樹，中央分隔島會縮成 3 米，所以需求寬度大概在 9.9 米，也就是未來在大順路的輕軌寬度是在 9.9 米到 10.8 米之間的寬度。大順路核定的路型是從龍勝路一直到中正路，核定路型的車道配置是雙向各一快一慢，人行道會加寬到 4 米，它基本的斷面大概會長這個樣子。這是平面的概況，中間是我們的輕軌，兩側藍色部分的人行道會拓寬為 4 米，車道維持雙向一快一慢，各一快一慢的車道，在比較特殊的主要路口部分，我們會再增設一個左轉專用車道來提供左轉車輛的需求。

現在預定的施工期程來講，在西臨港線部分已經進入施工階段，美術館路及大順路部分，因為我們提送的施工交維計畫還在審議中，所以預定開始的日期會挪到九月份才開始進入施工階段，預計完成的時間是在 108 年 11 月底左右。在施工期間的交通維持方式，美術館路和大順路都是以永久路型的方式來進行佈設，就是在美術館路會維持雙向各一線混合車道，大順路施工期間會維持一快一慢的車道，工程如果在穿越路口的時候，則是用半半施工方式來進行。這個是美術館路斷面示意圖，這是目前美術館路的現況斷面，它是 20 米寬的路權，人行道的寬度是 1 米半到 2 米左右，現況佈設的是單向有一快一慢的車道，路側劃設有停車格。施工的期間剛剛提到，因為路權的寬度大概要 10.8 米，所以施工的工區圍設寬度是 12 米，會把兩側現況的人行道做削減，以維持施工期間有單向 4 米混合車道，雙向各一個 4 米混合車道。在大順路部分，大順一路的部分是從裕誠路到民族路的路段，現況的路權寬度是 30 米，兩側

人行道寬度是 2 米半，現況是佈設單向有二快一慢車道，路側劃設有停車格。施工期間在大順路工區圍設寬度大概會圍到 13 米，兩側各維持一線快車道和一線慢車道，人行道則是維持現況的寬度，兩側路邊停車格都要取消。大順二路是在民族路到九如路這個路段，它也是 30 米的寬度，它和大順一路的差異是現況人行道的寬度維持在 3 米，施工期間同樣會在中央佈設 13 米的工區，兩側各保留一線快車道及一線慢車道，兩側的停車格要取消。在穿越路口的部分則是採半半施工方式，以灣中街來做舉例，這個是大順路中央的一個工區，它要進行路口部分的時候，我們會先做東側一半，再圍西側一半，以維持灣中街的通行，分兩個階段來做這個路口。以上是施工的工程概要說明，敬請各位指教。

主持人（陳議員玫娟）：

看到簡報之後更擔憂了，美術館路剩下一個車道，而且是 10 米巷道；大順路也只剩下一快一慢車道。

接下來由公部門做報告，因為時間的關係，我們就以 3 分鐘為限，等一下還要聽各位里長以及里民的聲音。請捷運局吳主任發言。

高雄市政府捷運工程局吳主任秘書嘉昌：

針對這個案子，我們也很高興有很多機會聽取大家的意見，讓整個計畫能更加完善、更加完整，把可能對周遭商家、附近進出的住戶或是行經這裡的市民朋友的不便降到最低，這是最重要的原則。

實際上這個案子的狀況是，在 101 年底行政院就核定高雄環狀輕軌的計畫，這個計畫是平面，以輕軌的方式興建。現在第一階段的工程有 14 個車站 8.7 公里，工程已經接近完工，目前在辦理相關的行政程序，預計在 9 月底前，這 8.7 公里 14 處的候車站就能夠完工通車。第一階段目前就是按照這樣在執行中。

第二階段比較複雜一點，C14~C17，也就是從哈瑪星站一直到綠川街、興隆路，還是原來西臨港線的路權比較單純，這部分中鋼公司已經進場施工了。中鋼在去年 9 月跟市政府簽約，去年的 10 月就進場做設計，這部分的施工是在今年的 3 月就進場施工了。C21 以後路段經過的路口，不管是剛剛所提的美術館路或是大順路，因為現有的交通狀況也是比較複雜的，所以此處的施工，我們也非常謹慎。中鋼的施工團隊在進場施工之前，不管是鹽埕區、鼓山區或是三民區這一段的相關意見領袖，包含議員或是鄰里長，他們都有逐步的去跟大家溝通，尋求比較好的方式，

做為規劃的參考。

在大順路的總長是 6.2 公里，在這 6.2 公里裡面，佈設了 9 個車站，到 C31、C32 總共 9 個車站。大順路比較複雜的是沿線有中央分隔島，上面種植了兩豆樹，這些兩豆樹大概都有 40~50 年左右的歷史，也是這個路段的特色。所以第二階段在做規劃設計的時候，當初的環評就要求保留大部分的兩豆樹，不移植的話就儘量保留，基本上我們的設計也是按照這樣在做處理。

目前這個案子，也就是第二階段的 13 點多公里，到 C37 的 23 個車站裡面，我們已經跟中鋼簽約，按照 101 年底交通部、國發會、行政院核定的施工方式和規劃的方式，也就是平面設計的部分，目前都按照合約在進行當中。各位剛剛也提到可能是地下化或是其他的方式，各位也知道行政機關是一定要按照行政核定的程序，推動核定的案子，目前我們是按照這樣的方式在推動。如果更改其他興建方式的話，行政程序一定是重新再來，這種重新再來就是按照中央的修正計畫審查作業要點，這樣的話三、五年跑不掉，整個環境影響評估也要重新再做。跟中鋼的計畫中止以後，可能就會有很多成本產生，會衍生一些問題，如果改地下的話，施工的費用，依照工程界的講法是，平面、高架、地下，大概是 1：3：10 的狀況。現在是平面，未來如果改為地下的話，成本就會增加很多倍。衍生的時間，相關的時間成本，社會的成本會增加。所以目前為止我們還是按照行政院核定的案子在做處理。

目前這個案子我們也在跑交通維持計畫。交通維持計畫基本上的原則，剛剛施工單位也有提到，第一、持續跟沿線周邊的居民繼續溝通，這是肯定的，而且局長和市長在議會裡面也做過承諾。另外，我們的基本原則是半半施工，讓來往的交通衝擊，能夠減到最小，減少影響當地的衝擊。未來營運的時候，我們也希望透過交通管理的相關措施，提升當地交通的便利。我們知道周遭沿線有一些大型的購物中心，當然會帶來一些人潮，對於未來的交通管理，配合整個動線，大家可以互相討論，透過一些交通管理的措施，把彼此的動線，無論是人行動線或是車輛動線做適當的調度調整，讓大眾運輸系統的紓解能夠更加方便。

大順路現在大概是 30 米，我們希望塑造的就是未來輕軌在路線上，配合大眾運輸走橫交的路線，在原有的路權裡面，兩豆樹能繼續保留，整條路線意盎然，對於商家的衝擊，以最少影響的方式做處理。

在這樣的情況之下，因為整個案子已經持續在推動了，今天很高興有這麼多沿線的居民和鄰里長來，我們也會把相關的意見作紀錄。今天也請規劃的同仁和施工的同仁都到現場，他們會做完整的紀錄，把這個紀錄帶回去，兼顧未來車行的順暢，以及進出的便利，想一些比較好的方式，大家再一起來討論。這些共識或是結論，我們也會在適當的時機，透過公聽會或是座談會的方式，讓所有的住戶知道，持續給我們指導。

主持人（陳議員玫娟）：

補充介紹一下剛才到場的陳議員麗珍，他也是左營的議員，也有受到衝擊。接下來請交通局發言。

高雄市政府交通局運輸規劃科李科長國正：

整個高雄輕軌大家都知道是高雄市的重大建設，第一階段已經完工，今天討論的主題是第二階段 C21~C32，主要是沿著大順路興建。依照高雄市的交通維持計畫作業要點，捷運局會把相關施工的交維計畫，包括整個路型以及轉乘設施，提送到高雄市的道安會報來做一個審議。交通局在過程中也會協助相關的審查，以降低交通的衝擊。

因為輕軌 C21~C32 是走在大順路上，不可避免的會佔用到目前的車行空間，我們為了要降低整個道路交通的衝擊，會以取消路邊停車格的方式來降低這樣的衝擊。為了要提升輕軌未來完成之後的運作效率，所以我們在之前第一階段興建輕軌的路口上有設置了一些偵測的設備，我們會逐步觀察以提升整體號誌的績效。未來在第二階段輕軌沿線的路線上，我們也會做同樣的處理。

在取消了沿線的停車格之後，我們的替代措施是相關單位會在沿線尋找公有地闢建停車場，也會輔導相關的民營停車場業者提供更多的停車空間，也會協調學校或是大型量販店，能夠把他們的停車空間釋放出來等等，以降低停車的衝擊。

高雄輕軌有行經很多的公共服務設施，包括高雄展覽館、市立總圖、旅運大樓、海音中心等等，也行經很多大型的商場，譬如夢時代、家樂福、好市多等等這些重大的商場。為了避免這些商場的人潮或車流造成沿線的交通衝擊，我們在做高雄市建築物交通影響評估審查的時候，都會要求這些單位要提出鼓勵公共運輸或是降低交通衝擊的措施，以真正提升輕軌完工之後公共運輸的運量，同時也減少私人運具的搭乘。

主持人（陳議員玫娟）：

接下來請經濟發展局的吳專員發言。

高雄市政府經濟發展局商業行政科吳專員佐川：

今天公聽會探討的議題有四項，經發局相關的業務是在第二項、對沿線商家經營及住戶生活影響。高雄輕軌在 C21~C32 站中的大順一路至大順三路的沿線，在經濟部商業司的商工服務入口網站查詢，公司登記存續的清冊大約有 200 多家；商業登記的大概有 150 幾家。大順路沿線目前的商業活動尚在成長中，主要的商業區是集中在大順路和武廟路的特力屋大賣場一帶；大順路和建工路的好樂迪 KTV 一帶；大順路和鼎山街的家樂福鼎山店一帶。

第二點、高雄市的商業截至 106 年 6 月止，公司登記有 20 萬 2,500 多家，登記在三民區的就有 14,870 家；商業登記的有 21,156 家，較去年同期家數成長許多，商業活動也持續熱絡。三民區也是本市商圈數最多的一區，目前已經四個商圈的組織。分別是火車站前的三鳳中街、長明路的商圈、火車站後的後驛、大連街的商圈。附近的捷運紅線有高雄火車站後驛站的經過，交通也屬便捷。

第三點、鑑於高雄市的幅員相當廣大，經發局制定「高雄市商店街區管理輔導自治條例」來輔導商圈籌組特色街區的組織，並透過「高雄市商店街區行銷活動補助辦法」，最高可獲得新台幣 60 萬的補助，以經費補助的方式來鼓勵商圈組織自主提案。以創新多元的方式辦理活動，來發展在地商圈的經濟，其中有配合過年節慶辦理的「高雄過好年」系列，例如三鳳中街的年貨促銷；後驛商圈的服飾促銷；長明街的服飾促銷和大連街的鞋子促銷活動。另外也配合端午節辦理的端午節行銷活動，以及光華夜市於母親節期間辦理的光華宴…。

主持人（陳議員玫娟）：

對不起，我可能比較不禮貌。吳專員，我們是針對 C21~C32 周邊商家的問題，簡短就這個方向對商家的影響發言。

高雄市政府經濟發展局商業行政科吳專員佐川：

好。目前輕軌 C21~C32 站中的大順一路到大順三路沿線，尚未有特色商店群聚的情形，也尚未有商圈的組織。本局將持續注意大順路沿線的商業活動發展的情形，適時的協助商業團體成立具特色的商圈組織以及輔導提案，來辦理活動以活絡當地的商機。

共同主持人（黃議員香菽）：

吳專員，其實我們今天請經發局來最主要目的是因為 C21~C32 雖然沒有商圈的形成，但是附近的店家也都是由經發局在管理的。未來如果 C21~C32 開始興建了，甚至已經蓋好了，你要怎麼樣去照顧周邊的店家，因為店家一定會受到影響。你剛才提出來的報告，我有把上一次公聽會的資料帶過來，你根本就是報告跟上一次公聽會一模一樣的東西，這樣好像有點太潦草了。我希望經發局能夠回去好好的針對 C21~C32 周邊沿線店家，未來可能面臨到的衝擊好好的去做評估報告才對。

主持人（陳議員玫娟）：

接下來請財政局發言，我想財政局很重要，未來如果有機會更改的話，在財政的部分有沒有可行的地方，請財政局報告。

高雄市政府財政局稅務金融管理科徐科長婉蓉：

當初在提出議題的時候，可能沒有把財政局要做的事很明顯的點出來，因為我們是稅務金融科，我就我們的業管範圍做一個報告和說明。

在探討議題（二）裡面提到輕軌興建及營運期間帶來的影響。我們針對目前在租稅方面有什麼樣的處理方式來跟各位報告，這是重大的工程施工期間，我們在施工期間，地方稅的房屋稅部分，根據市政府的公告裡面，在 106 年 6 月 22 日有一個「高雄市房屋路線地段等級調整率表」的公告備註提及「…倘於重大工程及街道施工期間，經認定對周遭影響重大者，得視影響程度於 20% 範圍內調降地段率，自施工完竣後，自次月起恢復原地段率。」所以在施工期間，如果商家附近有受到施工的影響，稅捐處會實地去勘查影響的程度加以辦理。

另外在地價稅的部分，因為地價稅的課徵是按照申報地價依法徵收，依據財政部的規定，在公共工程興建期間，受影響的土地因為牽涉到公告地價，稅捐處就會將情況送給地政機關做為下次重新定價時的參考。

另外在地方稅的部分還有一個是娛樂稅，如果在施工期間有受到影響的話，我們會等主管機關通報施工範圍內，對受影響的商家辦理減免。

主持人（陳議員玫娟）：

財政局講的是一部分，就是在施工期間，對於兩邊商家所造成的影響，在減稅的措施上是應該要有一個配套的。不過我們要的是，如果未來我們真的把這個案子翻案了，就是改成地下或是地上的時候，財政局有沒有辦法去中央幫我們爭取更多的預算，我希望你們應該要琢磨在這個區塊。今天的公聽會是希望你們做這方面的努力，這部分你有準備嗎？可

以說明一下嗎？

高雄市政府財政局稅務金融管理科徐科長婉蓉：

很抱歉，因為我們的主管科就這方面並沒有做特別的準備。但是包括預算的編列或是預算的爭取都有一定的規定程序和模式，如果市府有這樣的政策，他還是會循著既定的程序，一定是照程序來處理的。

主持人（陳議員玫娟）：

你們可能也要做一下準備，因為這個部分，我們議會應該會很堅持。接下來請研考會發言，你也跟預算有關係，請你大概報告一下。

高雄市政府研究發展考核委員會綜合計畫組郭組長榮哲：

我先回應一下剛剛有關於交通和商業衝擊的問題。本來今天來參加公聽會的時候我也想開車過來，但是今天早上開車的時候聽到廣播說這一場公聽會有邀請很多里民，所以我認為如果開車來可能會沒有停車位。如果我在議會找不到停車位，就一定要開到對面的忠孝國中、忠孝國小比較遠的地方停車，再走路過來，可能會來不及，所以我今天是搭計程車來的。如果未來捷運黃線有經過市政府和市議會，我一定搭捷運黃線，很方便，也不會有停車的問題。所以有時候開車、騎車到底不方便，不只是交通動線上的考量，有時候還要考慮到停車的問題。

另外剛剛有關於大順路和美術館路上面，我覺得大家對於問題的想像是路變小之後交通會比較不方便。但是這有一個前提是大家在想像這個問題的時候，是基於路上的機車和汽車數量不變的情況之下，我們會覺得路減少一半，原本的汽機車可能就沒有道路可行。可是今天要蓋的不管是輕軌或是捷運，目的就是要取代原來的汽機車，所以我現在可以跟各位市民說明，未來市政府的政策是市區裡面市中心的交通方式，一定是從汽機車這種私有運具轉成大眾運輸工具。如此可以減少交通事故和空污的污染，改善環境，這是一個進步城市的象徵。

我們一直也有很明確的政策，就是未來市政府的建設投資就是會沿著軌道來進行。或許拿國外的案例來說，大家可能不太容易了解，就拿台北市來講，大家可以想像現在台北市捷運周邊發展的狀況，就是未來這些輕軌捷運站周邊可能發展的狀況，一定是商業行為的人潮，商業行為的集中點與核心。當然這個過程一定會有交通不便的時候，這點我必須承認，因為建設不是打電動，按一下按鈕一棟大樓就蓋好了，沒有那麼快。今天台北市的科學園區這麼賺錢，也是經過 20 年的發展，只是大家

看到的是賺大錢之後才會注意到。但是在 20 年前交通不方便等等的一大堆問題，可能只有台北市民關心，外縣市的人不會關心。

所以我要跟大家說明的是，市府的建設通常都會有一些前置的時間，一定會有一些犧牲和成本的付出，一定也會有交通黑暗期，這點我可以保證絕對會有的。只是希望大家可以著眼於未來這個地區的發展，願意在這個階段跟市政府一起來共渡這個艱困的交通黑暗期。在這段時間，技術面的問題，市政府也會儘量協助解決，包括剛才捷運局的報告，其實很多技術面，到時候交通要怎麼轉，怎麼樣去維護做生意的權益，這個部分我們一定會注意到。可以的情況之下，我們儘量把策略方案儘早跟大家溝通。

剛剛捷運局的主秘也有提到，一旦我們的規劃出來之後，一定會舉辦公聽會來跟大家做溝通。這個部分我們會盡力克服，也希望大家可以跟市府一起共渡這段交通黑暗期。

主持人（陳議員玫娟）：

再開公聽會嗎？

高雄市政府研究發展考核委員會綜合計畫組郭組長榮哲：

剛剛捷運局有提到。市政府的工程一旦規劃設計完成，基本上都會有公聽會的程序。不會完全沒有…。

主持人（陳議員玫娟）：

都已經箭在弦上了，你們還要開公聽會嗎？這應該是你們事前就要做的事情。

剛剛研考會感覺好像在政令宣導，我們也可以理解你的立場。但是你不住在那裡，也不是那裡的商家，你們可以講得很輕鬆，要大家改變已經養成的習慣。這個陣痛期也許 10 年、20 年，但是你要知道這 10 年、20 年所付出的代價有多大。而且高雄根本不可能像台北這樣子，因為我們的交通路網不便利，而且輕軌的速度又只有 30 而已，你想我們的市民會利用它來做為上下班的通勤工具嗎？你思考一下，它的不便利性和它的慢速。

高雄市政府研究發展考核委員會綜合計畫組郭組長榮哲：

我是住在建工路，每天都會經過大順路，我知道他的問題，議員剛有點出，現在大家覺得捷運不便，的確就是因為路網沒有建置完成，這一點不能說我們比不上台北，我們努力的要去比上台北，這是我們努力的

目標。當然我們知道要請市民願意把他們的交通方式從私人的運具轉成大眾運輸，市政府自己得先承擔把大眾運輸變得方便。可能大家覺得前瞻計畫是最近半年的事情，可是捷運黃線這件事情，我們起碼在中央已經喊兩年了，底下的作業在還沒有正式公開之前大家都不知道，可是這個計畫我們一直在…。

主持人（陳議員玫娟）：

捷運黃線都可以從輕軌改成捷運了，為什麼我們這一條路不能從輕軌改成黃線，而且這條路是人口最密集、交通最頻繁的地方。我想你的問題等一下會有專家學者提出更多的高見給你們參考，我們更期待聽聽專家學者的意見。

你們要讓人民改變搭乘習慣，除了便利以外，車速才 30，你認為人民會搭乘那個來當成上班的交通工具嗎？你認為大家會習慣騎摩托車就能到的地方，還需要做這樣的轉乘嗎？你可以用這樣的思維去思考。如果弄到地下去，它的車速可以變快；二來是不影響路面行車用路的空間，我相信這個問題會解決很多。

接下來請都發局就都市計畫的部分發言。

高雄市政府都市發展局都市規劃科陳正工程司昌盛：

基本上大家都知道軌道建設一定會改變一個城市的發展，我是住在大統新世紀附近，但是大統新世紀現在已經歇業了，我覺得很遺憾，我想，如果有一個軌道建設經過，自然而然就會復甦起來，我很期待這樣的軌道建設能夠活絡起來。特別輕軌是屬於城市內環的一部分，這個內環經過很多重大的建設，剛剛大家也講，也許它的功能是很多面向，不全然為了要通勤，它可能是消費、觀光、休閒、遊憩、發展等等。剛剛提到這個內環經過很多建設，尤其是亞灣區，或美術館、凹仔底公園，我很期待這個軌道建設能夠把相關的活動、商業帶來這邊，應該也可以期待這樣的建設可以促進周邊商業的發展，真的會把活動帶進來，這是我們期待的。剛剛提到軌道建設會帶動城市的發展，目前捷運紅線和橘線在相關的都市檢討，我們都會儘量去推動所謂的大眾運輸導向的建設，希望捷運場站周邊可以更強化它的使用強度和內容，讓它的發展更活絡。所以今天我也是來學習，也順便聽一聽專家學者的建議及各位里長的看法，未來希望透過大家的意見，在相關的都市檢討時，能夠更強化這方面的知識，也順便解決大家對未來的一些需求及建議。

共同主持人（蔡議員金晏）：

剛剛很多市府同仁團隊提到 TOD，鹽埕區的里長在這裡，鹽埕埔站作好後是怎麼樣？捷運還有土地可以使用，輕軌有土地可以用嗎？我想思考這個問題，也希望專家學者可以給我們答案，鹽埕埔站附近的租售牌子掛了很多，我不是亂講話，大家可以去看一下。捷運為何可以轉虧為盈，本來捷運快倒了，議會也怕它倒，所以才允許市政府用 100 多億把機電設備買回來，不然時間到了，自然要歸還給市府。所以鹽埕埔站，請大家思考這個案例，為何那裏 TOD 做不起來，是市府不夠努力，還是民眾不願意配合，到底是怎麼樣？這個案例可以用來看看高雄在大眾運輸發展的現況。也不要多說什麼，不然要講大眾運輸也可以，我也可以講一大篇，我也很關心大眾運輸，我想這些市府團隊都知道，如果今天的學者對 TOD 有解的話，也麻煩你們給市府一些意見及給議員一些指教。

主持人（陳議員玫娟）：

我還是要重申，我們幾位議員今天開公聽會，絕對不是反對你們興建大眾運輸，我們絕對支持，但是希望你們用最有效、最便民，而且對未來發展最有幫助的運具。我也要強調，大眾運輸希望帶動地方繁榮及發展，這個我們都支持，可是當時光是那個鐵路軌道阻礙了東西二向，造成塞車，影響到舊部落的發展，現在好不容易鐵路地下化了，花了 700 多億，結果現在舊的鐵道地下化了，新的軌道卻到地面上來阻礙二邊的發展，你不覺得有點奇怪嗎？有點本末倒置嗎？這個你們真的要好好去思維。接下去我們要請主角，也就是施工單位中鋼，這個工程的部分，曾議員請你講實話，你也不用擔心，真的該怎麼做，你們最好的建議，請你發表一下。

中國鋼鐵股份有限公司楊經理文經：

中鋼去年 9 月份得標第二階段，去年 10 月 11 日正式開工。其實我們很積極，在合約架構下，趕快進行施工設計，今年 3 月在 C11 到 C17，也就是哈瑪星到興隆路，目前已經在開挖施做了。我們的責任就是按合約完成，合約完成第一個最重要的就是時程，時間一定要掌握。目前第一期的交通維持計畫已經通過了，第一期就是 C11 到 C17 興隆路那裏的交通維持已經通過了。我們現在送審的是第二期的，就是目前你們說的美術館到大順路的部分算是第二期，第二期在審查中已經來回了幾次，也快要通過了。當然我們同時會啟動里長的拜訪、議員的拜訪，我們會廣

納社區民眾對施工團隊的意見，相信在座的各位里長和議員，我們曾經都拜訪過，有一些甚至拜訪二次以上。當然在溝通中我們得到了一些寶貴的意見，而且有一些政策性的建言。我說的政策性的建言，不是我們施工的工序或者…，其實是超越我們合約的建言，這部分我們有據實反應給市政府、業主捷運局辦理，所以今天才會導致要開公聽會。我是施工單位，我會注重工程的時程，儘量不要延宕，我們會盯住時程，今天專家學者、里長或議員，如果對我們的施工、交通維持及交通衝擊有更好的意見，我們會把意見帶回去研究作出對策，儘量來減低對美術館路及大順路交通衝擊的影響。

主持人（陳議員玫娟）：

我想要問中鋼經理一個重點，現在如果要把這個計畫做變更，來得及嗎？從 C21 到 C32 請你們先停，做變更有沒有辦法？因為是你們施工的，所以我先問工程單位，你要老實講沒關係，你不用擔心，因為如果已經施工挖下去了，不能改變，我們就沒話講，其實我們知道的是目前都還沒有動工，從 C21 到 C32 目前都還沒有動工，對不對？

中國鋼鐵股份有限公司楊經理文經：

目前送道安會報的時間點，大概是 9 月 10 日左右，假如可以拿到交通維持的計畫通過，我們才會施工。

主持人（陳議員玫娟）：

所以表示你們現在還沒有動工，捷運局應該聽到了，所以這時候還是可以變更的，這是我的意見。請陳麗珍議員發表他的看法。

陳議員麗珍：

今天會辦這場公聽會，最主要是我們在地方服務十幾年，非常清楚大順路這個路段，上下班時間車流量非常大，上下班時間以外，平時車流量也非常大，那邊的大賣場及大樓密集度，居住的人非常多。我們想一想，市府單位做這樣的討論還來得及，因為政策錯誤是比貪汙更厲害，怎麼講呢？因為我們當然希望輕軌可以帶動周邊的商圈，就像我們去外國看到的輕軌周邊，我要到這家精品店去購物，買完之後再上輕軌，坐五、六分鐘再到下一家去喝咖啡，整個輕軌旁邊都是商店，那是很美好的外國環境，我們都看得到。當然我們也期望將來的輕軌是這樣，但是唯獨在大順路延伸到三民區、美術館這一階段，說難聽一點，光是車子通行就非常壅塞了，以後再讓輕軌軌道佔去一部分路面，將來車子要如

何通行呢？我們當然鼓勵大家坐捷運代替車流量、代替機車，問題是只有三十公里的時速，要怎麼去上班？那是逛街、喝咖啡乘坐的輕軌，如果是通行的主要道路，各位想一想，再五年建設完成之後，到時候如果交通打結，政策錯誤要彌補都來不及了。所以我也希望今天有很多專家學者在這裡，透過這個公聽會，大家好好去思考，大順路上適合再擺一個輕軌軌道嗎？未來那邊的停車問題，就像蔡金晏議員提到的配套措施，捷運有很多空地可以挪用，現在的輕軌，我們去大順路看一看，都已經沒有土地了，以後停車場要放在哪裡，如果要去逛大賣場，如果要坐輕軌也不能到家啊！因為還是一段路要開車，停車場問題一定要有一個配套措施，還有周邊很多學校及學生，早上要接送小孩，開車、騎機車的現在很多，所以未來大順路的政策一定要好好思考一下。現在都還沒有開始動工，我們應該去思考未來的問題如果發生，五年或十年後看到交通打結，我們心裡都會…，怎麼當初沒有好好的設計，這個問題非常嚴重。當然輕軌結合商圈有非常美好的生活品質的提升，但是回歸回來，大順路是上班主要的通行道路，車流量跟翠華路差不多，每次我要走大順路都會繞圈圈走明誠路或明華路，我都不敢去走大順路，因為車流量太大。如果再被輕軌軌道占用，想一想，未來的問題是不是會產生嚴重性的衝突，那時真的無解，我希望現在要將這個問題釐清。我們支持大眾運輸有輕軌、有捷運，那些對高雄市的建設有發展，捷運紅線、橘線開到哪裡，周邊就發展到哪裡，大家都很清楚，輕軌現在是第二期要動工的階段，有這些問題，我們的專家及市府對於建設捷運及軌道經驗都非常豐富，所以希望你們針對我們在地服務十幾年的經驗，我們反映給你們聽，你們一定要為未來好好的規劃，讓我們的社區更進步，不是問題更多。

主持人（陳議員玫娟）：

因為時間的關係，我們就不邀請其他民意代表的助理發言，跟你們抱歉，最後一個單位就是法制局，請法制局黃編審針對法規上，如果已經定案，我們要變更成另外一種工法，在法規上有沒有什麼樣的抵觸？

高雄市政府法制局法規一科黃編審彥成：

今天的公聽會主要是探討輕軌 C21 到 C32 對周遭商家交通衝擊的影響，五位議員有提出建議，要改成地下化或高架化，這一點涉及的法律問題主要是在大眾捷運法的規定。其實大眾捷運系統在興建時都要提出一個

計畫，大眾捷運法是規定要有規劃報告書，規劃報告書都要經過中央核定，裡面包含施工方式、財務計畫、經濟效益、財務評估、環境影響評估等等。如果要從平面的輕軌改成地下化或高架化，其實剛才捷運局主秘有提到，報給中央已經核定過的規劃報告書都要重新修正，再重新報中央核定，這一點當然就涉及到時間的問題。剛才五位議員有講到前瞻計畫，但是前瞻計畫再怎麼多給我們錢，我們還是有自行負擔的部分，大眾捷運不管是誰蓋，中央政府及地方政府都有自行分擔的比例。現在變成高架化或地下化之後，經費一定會變多，高雄市自行分擔比例的經費也會更多，所以第一點就牽涉到剛才主秘講的時間問題，重新報核定要三、五年。第二個最重要的是經費問題，中央就算前瞻部分再給我們錢，市政府自行負擔的部分也會再增加，我們市政府有沒有這個錢，這都是一個問題。當然後續的一些施工方式，如果現在經費也找到、時間也沒問題，報中央核定過的規劃報告書都重新核定，確定了，如果要修約地下化或高架化當然是可以，只是可能時間要等很久，中鋼要等那麼久嗎？如果要暫時停止這個契約，如果是三、五年，他們要停那麼久嗎？如果不停，他們有權利要求終止契約，如果要終止契約就會有賠償的問題，這些都是問題。所以今天的公聽會，最主要五位議員有反映這方面的意見，市府要多思考，待會一些專家學者及與會的來賓都會反映，所以不管是在時間、經費、環境影響評估上，包含降低周邊商家交通的影響，如何取得一個折衷點，或許這是更高層的，不是法制局可以提供其他意見的。

主持人（陳議員玫娟）：

你是有點出很多問題，不過我還是要強調政策的錯誤比貪汙還嚴重，我舉台北忠孝西路公車專用道的例子，還有台中的BRT，後來都面臨做了以後發現不行，結果都全部拆掉。我們不希望第三個捷運輕軌在高雄，因為你們的政策錯誤，再一次面臨拆除的問題，我們是比較擔心這一點。現在已經看到未來可能面臨那麼多的問題，如果你們因為時間問題、經費問題或…，堅持要做下去，我們很怕會面臨第三條被拆的命運，這是我們比較擔心的，這是浪費公帑，而且這比貪汙更可怕。今天很高興來了四位專家學者，我們真的非常期待聽一聽他們寶貴的意見，我也希望今天公部門聽到他們意見之後，不要一直認定就是要這樣做，不可能改變，沒有什麼叫做不能改變的，時間我們可以等，錢我們可以再去努力

爭取，但是如果一個重大的錯誤，帶給民眾、帶給地方、帶給未來整個都是一種傷害，我覺得你們真的要好好審慎去考慮。今天非常謝謝義守大學李樑堅副校長提供寶貴的意見，我們非常期待，請李副校長發言。

義守大學李副校長樑堅：

公聽會從 10 點到現在已經開了 85 分鐘，高雄市成為第二個台灣有捷運的城市，是市民歡欣鼓舞的過程，但是我們也知道，捷運開始啟動的時候，紅橘二線碰到的困難也很大。剛剛主席也報告過，一開始運量不好，中鋼、高雄捷運公司也碰到一些困難，市政府願意花 100 多億把設備買回來，事實上是給捷運公司解決燃眉之急，因為你們的股東不願意再出資了，這是第一個問題。我們也很肯定高雄市政府對於捷運運量的提升做了很多努力，最近大魯閣的部分，要求希望市民多坐捷運，所以我們看到紅橘二線的運量，從早期的 11 萬已經進步到 17 萬、18 萬，這是市政府的努力，我們要予以肯定。為什麼會有這一條輕軌？那是成大都計系的姜渝生教授，市政府也很清楚，如果大眾捷運只有二條一定不夠，所以希望能夠有一條新的路線，事實上以前本來就有規劃四條路線，現在又爭取到一條新的捷運路線，因為那時經費不足，姜教授就想到是不是用臨港東西線的鐵路軌道，這是既有的，不會影響到既有的交通路幅的縮減，把它整合起來。各位以前都坐過嘟嘟火車，嘟嘟火車事實上就是把臨港東西線的部分，剛好配合元宵燈會去推動，但是糟糕，到最後也是沒有人坐，這個嘟嘟火車也就結束了。高雄市政府之前在規劃輕軌的時候，應該都很清楚，捷運局也很清楚，在原來的臨港東西線道路裡面是不會造成比較大的影響，雖然現在 C1 到 C12 站已經通車，但是很不幸的還是發生四次肇事事事件，也就代表市民對於禮讓輕軌車輛的運行還有一段學習期和適應期。今天議員召開公聽會的重點在什麼地方？臨港東西線從 C1 到 C19，其實對交通衝擊相對比較少，會衝擊的是在 19 個站點跟平面路口有相交的部分，因為它給的是 B 型路權，輕軌必須要優先通行，唯一會衝到的是這個地方。另外，原來在第一階段裡面從 C1 到 C14，我們看到有駁二，因為這部分有觀光路線，還有軟科部分，還有夢時代部分等等。可是我們現在進入到交通密集區域，各位都很清楚，從美術館路到大順一路、大順二路、大順三路，從 C21 到 C32，剛剛其實鼎漢也做了很清楚的報告，有分三階段的過程。事實上我們很清楚看到，路幅大幅度減小，講白一點，你的道路服務水準已經降低。我學交通學

了10年，我是成大畢業的，我也考過交通工程技師，我們當然希望推動大眾運輸，為什麼全世界的主流希望以大眾運輸為主，抑制小汽車的成長。但是這一條輕軌所行經的大順一路、大順二路、大順三路，我個人歸納幾個狀況，第一個狀況，衝擊的區域無庸置疑，從鼓山、左營到三民區，所有沿線的大順一路、大順二路，跟它十字相交的，包括中華一路、博愛一路、自由路、民族路，這些都是主幹道，還有到三民區的建工路，這些都是大條的馬路，行經這些以後，因為路幅的縮小，有一些車輛還是必須進去。剛剛研考會提到，因為你住在那邊，希望搭乘輕軌，很好，可是有一些必要性的車流還是要進去，主要產生旅次的大型購物中心家樂福、COSTCO，還有沿線大樓的住戶，請問一下他們要不要進去，他也要進去啊！這些產生的車流這麼大，鼎漢自己都很清楚，很多局部路段在交通尖峰時段，道路服務水準已經達到F級，F級已經是最壅塞的狀況。現在路幅減少了十幾米，剩下一快及一機車專用道，我們可預期的，學交通的來看用交通模擬都很清楚，已將一部分的車流使用轉移到大眾運輸旅次去了，但是可預期這個路段的交通壅塞狀況會非常的嚴重，而且更重要的它會外溢，就是會擴散到跟它相交的主幹道，所以它的衝擊面不只是就在大順一、二、三路，是跟它相交的這些主幹線車流一定產生更大的影響，這是第一點。

第二點提到高雄市用路人的特性，我們不是歐洲，在歐洲當然蓋輕軌很好，他是一個慢活的城市，很多人騎腳踏車，歐洲冬天會下雪，所以騎摩托車很不方便，騎腳踏車也不方便，所以他們喜歡坐輕軌，而且在一個比較觀光休閒的區域，使用輕軌好像感覺符合慢活的味道。請問一下，高雄市是一個慢活的城市嗎？請問一下，高雄市的主要運具是自行車嗎？請問一下，高雄市用路人的特性跟歐洲一樣嗎？我相信不是一樣的，我們主要還是機車。事實上大眾運輸現在一天吸引的人次是17到18萬，交通局李科長在這邊，我們有很多的公車接駁，把你家的最後一哩路，利用公車、利用自行車，我們現在還有U-bike去完成，所以捷運運量很明顯的，尤其是年輕人，很多上班族逐漸在轉變它的運具。但是我要跟各位講，捷運是捷運，輕軌是輕軌，捷運是地下，速度快、班次密集，出到外面又有很多接駁公車或自行車，輕軌不一樣，輕軌的速度只有三十。請問一下，捷運局吳主秘也在這邊，你們有沒有去做過調查，現在會使用輕軌的人是誰？到底是觀光客還是一般的用路人？我講的用

路人就是上班族、上學的這些人，這二類的人願不願意用輕軌、速度三十，雖然未來跟捷運會相交，但是用路的時間如果去加總起來，跟我自己騎摩托車，甚至騎腳踏車或自己開車的時間差二倍，請問你要不要用？所以吳主秘在這裡，我請求他去做一個調查，輕軌使用之後，這些用路人，我講的是機車族及汽車族，是不是真的願意用輕軌作為上班或上學的主要運輸工具，如果這個比例是大家願意共同接受的，輕軌蓋出來的意願就很大，前提是速度只有三十，大家願不願意用？這是一個很嚴肅的問題，因為從 C1 到 C14 站主要是觀光休閒，所以跟既有的上班、上學的旅次目的的轉移是不一樣的，你不要混為一談，我們從交通的觀點來解釋很多現象。

今天議員召開公聽會有一個很大的思維，他們絕對都支持高雄市政府要興建輕軌，但是希望有機會結合里長、專家學者、市政府，是不是願意有機會把 C21 到 C32 能夠爭取改為地下，它跟你原來的計畫不一樣，而這改為地下以後，剛好也可以跟現在捷運申請的新路線串聯成一條支線，如果有這樣的機制。當然剛才財政局講的，只是在興建期間因為黑暗期造成對商家經營的影響，有一些稅費的減免，但是更重要一點，捷運局是不是有機會做一個估算，如果從 C21 到 C32 改成地下化以後增加的經費，市政府要負擔多少？如果負擔的經費是市政府可以接受的範疇，為什麼不一勞永逸呢？我為什麼講一勞永逸，我有幾個觀點跟各位分享，第一個，為什麼左營到鳳山要鐵路地下化，因為鐵路行經交叉路口的時候，造成交通瓶頸點阻礙經濟的發展，所以政府花了 700 多億，希望推動地下化，不然左營地區要犧牲這麼多的等待時間，目的要幹什麼？當然我們希望能夠有一個更完整的便利交通，不會造成新瓶頸點、不會影響經濟和區域的發展，今天輕軌變成是未來新的交通瓶頸點怎麼辦？就跟覆鼎金交流道一樣。現在到尖峰時段慘了！變成一個新的瓶頸點。本來是希望從高雄港那裏蓋一個新的 7 號國道，但是因為一些民眾反對所以沒有蓋成，就是分散高速公路的車流能夠到新的國道裡面去。

如果輕軌行經大順一、大順二、大順三，經過這麼多的交叉路口，他又造成新的瓶頸點的時候，市政府會不會又重蹈台北市忠孝公車專用道的狀況，柯文哲上來就把它拆了，我們不希望蓋好後經過 2 年，商家的反映——「慘了！」，商家沒有生意，交通也亂七八糟沒有辦法處理，乾脆把它拆掉。如果造成這種狀況，我舉一個比喻，交通黑暗期大家可以

包容跟等待，可是營運期的錯誤是無法挽回的。

所以站在區域整體發展對於商業經營的角度上，還有能夠讓交通運輸達到一勞永逸。我相信交通局或捷運局的立場，如果有地下化對這一段路而言應該是加分不會是減分。如果你提送給中央來講，可預期的是你的運量會增加，交通衝擊層面更減少，唯一就差在經費的負擔而已，其他的部分應該會比地面所產生的負面影響更小，這是我的幾個簡單的說明。從國外的觀點，國內既有運作的一個狀況，我想大順一、大順二到大順三，各位剛剛有沒有聽到鼎漢的報告，他是取消路邊停車格，他有保留公車彎跟給貨車用的停車格，那個停車格是有限的。李科長剛剛講，會再爭取興建路外停車場，路外停車場是局部的，車輛會進入，但是你能提供多少的停車格？既有沿線的大樓及這些商業使用的設施，他自己本身就有地下停車場，因為當初在興建的時候都要求附帶停車位，他車子還是要開進去，這些必要性的車流一定會產生，跟剛剛研考會這位組長所提的狀況是不一樣的。如果是站在觀光休閒的角度上坐這一條輕軌，我很悠閒沒有問題。這個裡面牽涉到還要提供上班、上學使用，旅次負擔的部分，你轉移的功能看起來不會那麼大。

我想用路人他自己會精算他的運輸成本跟他的運輸時間。如果轉移的效用有限，這一條輕軌興建變成是負面大於正面，可能大家要重新思考。我一直強調我們沒有反對興建輕軌，只是希望有機會大家一起共同努力來爭取，讓 C21-C32 優先地下化，這件事當然對整個個高雄市民加分再加分。市民犧牲交通黑暗期所承擔這些負面的東西，因為未來要迎接美麗的明天，大家願意接受。但是如果興建完以後糟糕，狀況跟以前交通黑暗期是一樣的，那你就慘了。什麼叫做 B 型路權？B 型路權就是輕軌行進的區域車輛不得進入。以前公車專用道還允許部分的車輛能夠進入。B 型路權是他行進的區域車輛是不能進去的，他不是捷運，捷運是 A 型路權，沒有所謂的號誌燈。B 型路權就是我到號誌燈前、到十字路口我要優先通行，其實衝擊最大是左轉車流，左轉怎麼轉？

我只是從這個角度跟各位分享我們的想法，我們都站在能夠讓高雄變得更好的角度上來提供一些意見，其實昨天的報紙我看了也很難過。林佳龍說他們的人口已經超過高雄了，我們希望高雄的發展、人口的增長、經濟的發展，年輕人不要再外移到中、北部，高雄市是大家來移居、來工作，一起來讓你終老的一個好地方。

主持人(陳議員玫娟)：

謝謝李副校長講的相當的好，這個真的要各位審慎去思考的，接下來是義守大學吳助理教授吳文彥。

義守大學公共政策與管理學系吳助理教授文彥：

我有參加前一次的公聽會，很快地做一個比較，捷運局有提到會辦公聽會，我想這是肯定的，財政局有提到說稅捐減免，到時候還會去看。事實上把各局處的意見湊攏來看其實是斷裂的，也就是說會、會，我們會做，但是未來會發生什麼不知道？我們當然存在現在過渡到未來的夾縫、矛盾。當然我們最喜歡的就是大順路是 60 米那有多好，今天就不用開會了。事實上環線輕軌的核定是在 99 年以前，像這麼重大的投資計畫，除了環評以外還有社會影響評估。我們現在可以了解完成之後他所產生的衝擊有哪一些？

第一個，道路容量剩下 11 公尺，還要維持汽車、機車的通行，這樣子大順路過境道路的功能就會跟輕軌競合，我們應該理解旅運行為如何轉移？到現在看不出能夠具體地針對輕軌的旅運行為轉移要怎麼努力？目前紅線在營運上是不錯的，橘線是比較少的，甚至人家笑我們高雄市早場電影是工作人員比顧客多，甚至只有一個人在看，人家都笑說，蔣夫人看電影一包場。我們的問題在哪裡？捷運或者環狀輕軌沿線，有哪一些活動？有哪一些路外停車場？講 TOD 是一半。目前 C21-C32 要著重的是什麼？TOD 是多元運具轉乘，要有沒有障礙的停車空間，要有接駁轉乘運具的安排，路外停車場有多少你要標示出來，左轉不可行你就右轉兩次。這一些規劃跟前一次報告都是一樣的話，難怪各界會擔心。我們都是支持輕軌，我們都支持大眾運輸的。

在多功能經貿園區是有很多的公有地開發、運量等等，這些的配套是全市性去考量的，如果你特許某一種使用就不要准許其他的來使用，我們以前已經放掉的要把他拉回來，TOD 機會很少。我們只會蓋住商混合大樓，辦公大樓的售價到現在，民國 73 年蓋的辦公大樓一坪賣多少你們知道嗎？比住宅還便宜，一坪賣 8 萬元。為什麼？住宅區可以設辦公室。這個分區管制你要不要改，改掉以後你要講 TOD 才是真的。當然我們談這個就是旅運行為的改變，牽扯到運量跟真正的營運，但是我們碰到未來的問題是，我們到底要不要先期就告訴人家我們這樣的安排是不是充分，如果不能說服別人，我建議要嘛高架、要嘛地下趕快做一個抉擇。

我相信市府各局處手頭上都有資料，譬如說 C21-C32 沿線有多少商家，因為這樣子 2 年施工期又 3 年，營業稅會降下去，地價稅要補貼多少？紅線、橘線都已經做過了，一定有案例可循，這些都沒有拿具體數據出來，所以我勸捷運局，如果去辦公聽會還是兩串蕉去絕對被轟回來。我認為一定要把這些具體的數據拿出來說服人。

主持人(陳議員玫娟)：

再來是逢甲大學李副教授。

逢甲大學運輸科技與管理學系李副教授克聰：

針對今天公部門所做的報告，我覺得很可惜，他沒有把將來衍生的衝擊很清楚的告訴我們，施工的時候會衍生什麼樣的交通衝擊？即使完工以後會形成什麼樣的交通衝擊都沒有講，我覺得這才是重點。我住在台北教書在台中，我非常關心高雄，所以我希望用客觀的角度來幫高雄二階段輕軌做一些分析。

首先，我們看高雄市的交通特性，最新調查出來，去年主運具的私人運具的市占率，高雄市 82.3，公共運輸不到 8，只有 7.9%。來比較一下最近一直跟我們競爭的台中市，台中市跟高雄市私人運具的使用率一樣 82.3，但是公共運輸的市占率，台中是 11.1，比 7.9 高出一段距離。這個比較非常重要，因為高雄已經有兩條捷運可是台中沒有，台中綠線明年才要試營運，沒有捷運的情況下，他的公共運輸的市占率還比我們高，所以代表高雄市的交通特性，私人運具非常非常的方便。現在考慮按照高雄市的交通特性，30 公里的輕軌，還不是主要的問題，輕軌最大的問題是班次有限，他沒有辦法形成非常密集的班次，所以我們通常需要捷運。高雄需要捷運但是不需要輕軌，尤其是平面軌，不需要平面輕軌，因為真正的捷運有兩個特性，第一個，車速快因為他是 A 型路權；第二個，班次多。在台北搭捷運有時候 3 分鐘就一個班車，所以那個吸引力是很強的，以後的輕軌班次不多、速度又慢，所以他沒有辦法吸引數量龐大的高雄機車族來轉移運具。所以這邊特別強調因為平面輕軌不是捷運，他只會吸引部分的觀光需求。剛剛副校長強調一個重要的觀念，高雄市政府應該好好的去收集現在搭輕軌的是哪一些族群？將來會有哪一些人會轉移使用將來二階段的輕軌，這個資料非常重要，如果你沒有做這樣的分析將來失敗的機率非常的大。

我們來看一下輕軌的質疑，最近前瞻建設受到質疑的都是輕軌，捷運

被質疑的很少，輕軌的可行性評估都不完整，我們看兩個例子。基隆的輕軌他要從南港路拉出平面來到南港展覽館設站，柯P一直嚴加反對，他會造成南港展覽館周遭嚴重的交通衝擊，就是因為這樣他要嚴格的反對，他要從地下拉到南港站。我們來看最近跟我們比較相關的東港觀光鐵道，他用舊的鐵道興建一個有18個交流道的觀光鐵道，所有的居民跟東港鎮長都反對，他們要的是捷運，都是代表這個意思。高雄市的二階輕軌因為交通衝擊大、效益低一定要謹慎評估。

我們來看他的衝擊，顧問公司非常樂觀的估計，我特別去讀了他的報告，在所有27個路口，他有一個前提將來交通減量30%，譬如說現在所有使用這個路廊的交通量只有70%留在原來的路廊，經過這樣子的前提分析，還有27個路口服務變差的有11個，變好的只有2個，持平的只有14個。我們花這麼多錢做輕軌，沿線上的交通一定變差，而且非常樂觀的估計減量30%。如果是這樣子的話，他的效益在哪裡？我們花那麼多錢效益在什麼地方？所以要進行更完整的評估。尤其剛剛副校長特別提到，我們的部分路口有左轉專用道，我們用號誌優先，所以將來左轉一定是困難的，如果左轉的交通量大的話，左轉專用道一定會有長度的限制，如果他滿出來就會影響到直行的車道，這個絕對會的，因為他很難左轉，因為號誌優先，所以這種情況他就要等待，如果滿出來就會影響旁邊的直行車道，影響是非常非常顯著的。沿線的周遭一定會很容易塞車，因為號誌優先，所以與他相交的要等，他一定會牽連到附近周遭很多的路口，不是只有那個十字路口，周遭的路口都會受到影響，將來絕對是一個災難，我特別要把這個問題點出來。只要塞車就要花更長的時間紓解，所以塞車的印象就會非常非常的長。我們好好的點出這個問題，當你路口服務水準變差，你的替代效益是什麼？究竟創造了什麼樣子的效益？效益在哪裡？我要打三個問號。這種情況下，我們要看是否值得花這麼多錢做這樣子的輕軌。

二階段輕軌需求性的評估，按照顧問公司的報告，假設目標年是110年環狀輕軌全線通車以後，他做了部分方案的比較分析。他的背景是鐵路地下化完工，中博臨時高架橋拆除，鐵路廊帶園道開闢後，整個交通重新分配。但是我看到一個問題，我們跟原來現有的交通量做比較，我們的號誌沒有最佳化，當你要改變，號誌一定要最佳化，其他的方案號誌都是最佳化，這兩個比較就不公平。你現在不調整號誌因為他的流量

改變，沒有給他最佳化，跟最佳化的其他方案來做比較，那個比較的基礎是失真的，這點要特別注意。我覺得類似這樣可行性評估一定要避免為可行而評估，這一點非常重要。

失真的風險，現在看起來有完全預測失真的現象，所以我建議要審慎評估 110 年有輕軌的情境，今天聽了報告之後我也建議在施工期的評估也非常重要。施工期我覺得是交通黑暗期。我們要檢討前提減量 30% 的可能性，這個前提究竟會不會存在。交通量會轉移的前提是什麼？OD 起訖點都很明確，都可以抓住他的 OD 點，沿線上的 OD 絕對是不會轉的，轉的話要轉回來很困難，只要 OD 都在路廊上絕對不會轉移。另外一個就是用路人要很清楚知道所有道路的資訊、替代道路的資訊，這邊有沒有替代道路的資訊很明顯讓他去轉移，這都是一個前提，所以減量 30% 真的是太樂觀的估計。這一點我建議顧問公司或施工單位一定要先進行敏感性的分析，減量 30、減量 20、減量 10 甚至萬一只有減量 5，那個交通衝擊一定會比我們現在預測的大及嚴重。

我們看看商家，今天有很多里長跟商家來，我拿台中市的例子，台中的舊市區就是交通的改變，變單行道商家就沒落了，到現在都救不回來，現在很想救都救不回來，交通的狀況絕對會影響到商家的商機，這一點一定要記取我們慘痛的經驗。

取消停車位的衝擊一定會比我們現在的預測要來的嚴重，我們總共取消了 205 格，沿線我看到有一些停車彎，他想要讓貨車裝卸，可是那個停車彎只有 1.5 公尺，1.5 公尺你覺得那個貨車夠不夠停，他一定會滿出來，滿出來又會影響到旁邊的慢車道，我們缺乏需求導向臨停的功能，臨停是非常重要的需求。當你沒有臨停的規劃會怎麼樣？一定嚴重的違規停車，他想我只要進去一下我就出來。我們的道路已經縮減一個車道再加上違規停車，交通一定打結的，現在已經預見這樣子的現象。我建議一定要做一個平假日，那邊有 COSTCO 等等這些商場，平假日的尖峰時段都要做分析，而且要包括臨停的所有停車供需分析，包括附近立體停車場等等這些都要去做分析。我們要特別提出兩個現象請大家特別注意，當你停車困難一定會嚴重影響顧客消費的意願。假設他去買東西違停被拖吊、被開單，他下次還會來嗎？我想不會，他來這邊消費很困難，覺得是一個懲罰，他就不會再來了，這個絕對影響顧客消費的意願，對沿線商家的經營一定是不利的。這邊很難停車又沒有臨停的規劃他會流竄

到哪裡？會流竄到附近違規停車，這個絕對會惡化周遭住戶的生活品質，讓沿線上的交通衝擊更嚴重，我們都已經預見到了。

最後，我提出一個建議，前面都是分析，我們一定要做一個更適當方案可行性評估，我講一個術語「never too late 永遠都不會太晚」。如果你現在做下去一定會後悔，你現在就要停下來，再看看有沒有更好的方案。我從一個客觀的角度給大家做一個衷心的建議，避免難以挽回的風險，這一點我們一定要有風險管理的機制。我建議在 110 年新的路網的架構下，在服務水準受限，因為他的速度慢、班次又不多，這個輕軌對整體捷運路網使用效益，增加輕軌希望他能夠轉乘其他捷運，可是他服務水準是不一樣的，如果都是捷運轉乘，大家的運量會共同增加因為他覺得更方便。要從平面的輕軌轉地下的捷運，你覺得他的意願強不強？用慢的輕軌再去轉捷運，捷運很快、班次又多，這兩個不相等，所以他的運量不會加乘，這是我們應該好好去做評估的。我做一個建議，既然前瞻把捷運黃線放進去，捷運黃線還要做評估，在黃線評估的當時，我們就看看二階段輕軌的路線，有沒有跟他整合的需求，有沒有更好組合的方案。我舉一個例子讓大家稍微想像一下，如果這兩個方案組合起來，代表大順路的路廊有些是地下的，看交通的條件有些高架，現在一階段是平面。台北的淡水信義線就是這樣，平面、高架、地下組合起來是一個捷運路線，但他都是捷運，這一點非常非常重要。

主持人(陳議員玫娟)：

逢甲大學李副教授果然是有備而來，因為我知道他對這個區塊有相當的著墨，謝謝他今天還從台中過來。再過來是中山大學洪嘉聰副研究員。

國立中山大學高屏澎區域運輸發展研究中心洪副研究員嘉聰：

在副校長跟副教授面前，我實在不敢自稱運輸專家，但我只想說，從我客觀的立場來提供一些參考的建議。我未曾離開高雄，大同國小、新興國中、道明中學，考上高雄醫學院，博士班念中山大學。我們有看到高雄市政府在議會的努力之下，運輸的環境跟條件有改善和進步。但就運輸的部分，剛剛幾位專家已經提供了很多建議，畢竟我念的是企管，企管在意的事是做了一件事情之後，其實要蓋很簡單，要拆也很簡單，後續的營運相對是一個成本，蓋好之後對路面，平面道路的衝擊，我相信這不是捷運工程局能夠說明的。所以我覺得很不簡單，議員邀請到了市府團隊各個部門。

既然大家要把輕軌弄起來，就像我常常在講的，我們的運輸不管是道路、捷運還是輕軌，就像是一個血管，可能是主幹道，主要的動脈；也可能是靜脈；也可能是微血管。這些東西如果沒有規劃好，就會中風。我們從一個角度來看，一個運作不健康的運輸環境，相對的造成周邊商家的傷害，不是我們後面的醫療可以改善的。所以我覺得今天很不容易，議員召開這個公聽會，也有很多里長來參加，我覺得輕軌如果地下化，當然可以和現有的捷運做一個轉銜，但後續他的成本和可行性，是否請鼎漢，或是其他市府部門來做一個比較統整性的建議，畢竟後續還是會做一個公聽會再說明。如果只是憑我們，一個行政上比較不得不的作法，過去好像都已經陳述過的一個現象，我相信這樣對一般居民的說服力不太足夠。今天是公聽會，可能也比較希望聽到里長他們這邊的想法。

主持人(陳議員玫娟)：

因為後面還有里長跟商家，我們也希望你們能夠表達你們的意見，所以我們時間可能會稍微延長。補充介紹，議長秘書也來在現場，抱歉剛剛沒介紹到你。里長也來了好多位，十位左右，還有商家。里長有沒有要來表達你的意願或建議的？你們是最在地，衝擊最嚴重的。

三民區梁先生：

因為輕軌是做在路面，佔用的寬度大概是 11 米，雙邊的人行道各要 4 米，所以這條路總共只剩 5 米半，你們知道 6 米的巷子可以開車嗎？大順路的運輸量會變成怎樣？說難聽點，大順路如果這樣下去，我們如果在那邊施工，停一台吊車整條路就堵住了。大順路一邊只剩 6 米，從九如路轉進來的車子要怎麼疏流？從博愛路、民族路過來的車要怎麼疏流？6 米要怎麼走？如果有違停，還有讓乘客上下車的，從商場來的車，這種事情都會讓整條路塞住，對吧？

再來，現在捷運有兩條線，一條橘線一條紅線，橘線走中正路，這兩條線所走的地方我們的受害都很大了，因為人都被引導到地下了，所以在路上的店都沒客人。因為人們在地下，都沒看到我們做了什麼，都直接就過去了，變成說你們有做什麼才讓人來，你們在炒你們的土地，我們路邊的人都沒生意。

還有一點，捷運通了，紅線還好，中正線現在雙邊的工地都停了，我聽那邊的師傅在說，沒有辦法，我們打地基的樁打下去一震動，警鈴就響就叫我們停止不能打，所以現在全部停擺。如果輕軌在大順路上，大

順路 30 米，中正路 40 米，大順路之後如果我們要施工，路只剩 5、6 米，不要說打地樁，只要吊車一來整條路都塞住了。輕軌跟捷運一樣，我們整片地都無法使用，這是現在中正路發生的事情，這樣路只剩 6 米，疏流效用沒有了，我講難聽一點。還有整個車流要左轉要先到指定專用道，你有指定專用道的空間嗎？你有左轉的空間嗎？輕軌不能縮減給你一個左轉道，沒有辦法，你有左轉的空間嗎？沒有嘛！你又有優先路權、優先號誌，每一條重要幹道的車輛都塞在高速公路，國 10 下不來，你要考慮到那邊，因為我在美國就是研究這個，當時是我環評的。以前走小環線的時候，我告訴他，一條縱貫線要走地下了，上面還要造線，莫名其妙嘛！因為這個浪費能源太多了，浪費時間、浪費效率太多了，所以整個要到地下。

今天這一條你們走大環線，大環線是在路面，整個大順路你都拿走了，你的流量只有多少？你的承載量有多少？有現在車輛的十分之一嗎？我很懷疑。又不能走的時候那條路要怎麼辦？6 米路要怎麼走？兩邊都是 6 米，要怎麼彎進去、怎麼左轉？你說 6 米路有左轉道讓人家進去，那是重要路口、大路口要怎麼左轉？你設得出來左轉道嗎？整個要考慮好，建設要永永遠遠，一個都市的交通不順暢就等於血管阻塞，這個都市以後就中風了。

剛才提到現在這輛車很貴，我不知道經費怎麼樣？我們稅金交出去就不管了，隨便你們花，這輛車一台好像是 2 億，那個電池多少錢？它是超級電容真的很貴，公車就要 400 多萬，這一顆又更大，你的收入足夠支付電池的費用嗎？我很懷疑，你賺的錢足夠去支付電池嗎？整個交通建設花那麼多錢就是要有效率、要有將來。今天捷運輕軌在行駛，行駛到臨港線都沒有問題，因為那邊的房屋很少，而且都是你們的土地，隨便你們建造，但是現在這裡都是我們的土地，我們受到影響，民眾的損失比你們多，好幾萬坪的土地在那裏，萬一不能興建，車輛不能進去，我們這邊住戶很多、土地很多，整條路都再見了，我們的損失太大。

所以在你的利益和我們的損失相差太大的時候，希望你們好好考慮一下，交通要有效率，要來增加高雄的交通流量，不是拿掉我們本來的交通，你是把我們的道路拿走，今天你不是製造出你自己的道路來增加我們的交通流量，增加高雄市發展的希望，你是把我們的拿走，我們不能使用，你們要行駛了，我覺得這種建設很奇怪。捷運如果是財團，等於

把我們的交通權利拿給財團，讓它去配合土地，這種建設不太對。

主持人（陳議員玫娟）：

我們就是要你們把心聲說出來給他們聽，因為他們都認為好像沒有這些問題。

三民區梁先生：

我住過日本和美國，我在舊金山和紐約居住的時候被電車吵死了，舊金山以前是舊式長型的，我們現在用 5 節短軸距的，但是這一輛很貴，我聽說要 2 億，嚇死人，一天可以行駛幾班，沒有那麼貴嗎？這個可以開幾班？現在聽說 10 分鐘至 15 分鐘一班，完全沒有效率的交通，我們等車的時間就可以到達目的地了。舊金山的捷運進到市區就往地下，到了郊區它就到路上來，這條捷運的兩邊都很安靜。

主持人（陳議員玫娟）：

謝謝梁先生。請里長講一下你的意見，就是你覺得我們講的都對嘛！

高雄市三民區正順里黃里長冠惠：

如果你到台北搭捷運就會發現，其實我們需要的是捷運不是輕軌，因為我平常就有在搭捷運，不曉得在座大家有沒有搭捷運？你們有真正去搭過嗎？我們都有去搭，假日我幾乎都會去搭。可是你去看，人家一天的搭乘人次和高雄真的差太多了，可能因為我們的大眾運輸工具沒有像他們那麼便捷，可是我覺得目前我們算滿好的。我很喜歡搭捷運，因為時間可以縮短，然後不用在外面騎車，搭捷運可以吹冷氣，騎機車還要曬太陽。所以我覺得把它改成地下化會比在上面好，因為大順二路有很多中古車行，還有大型的量販店和其他的商家，我很害怕到時候你們一旦動工下去，我們的電話可能會接不完，所以我覺得應該要仔細思考。

主持人（陳議員玫娟）：

謝謝里長代表地方的聲音。請陳先生發言。

左營區陳志明先生：

台鐵的鐵路為什麼要地下化？就是要消滅平交道，不是嗎？我們爭取了幾十年，不是這樣子嗎？現在你們的輕軌就是以前的鐵路啊！把它拿掉現在又要鋪上去，然後鋪上去又要花錢。輕軌是全世界最落後的捷運系統，我們是人口密集的國家，密集的地方一定是地下化，因為要減少它原來的交通衝擊，你現在沒有解決原來的交通衝擊，又製造更多的問題，這個不是書念得愈多就把問題擴得愈大。你去看看香港屯門就好，

它是新的，撞得哇哇叫，真的。我們是人多地狹，必須要有立體概念的建設，我們不是地廣人稀，現場這麼多局處，請你們回去好好思考這個問題。

你看你們現在所做的這一段，成果在哪裡？效果在哪裡？都沒有，非常落後。北京以前用有線電車二節式的，現在全部拆掉了，為什麼？因為平交道的問題、十字路口的問題，車輛撞擊的問題。還有剛才那位先生講的很對，一邊6公尺，高雄市現在最小的，比較有水準的都市計畫道路都至少8米呢！6米以下能開貨車嗎？家樂福是一個大量採購的地方，他是要用手提還是開車去載呢？請各位多做一點功課，因為你們要了解自己的城市，不是完全抄襲別人的東西，如果不合適你還是一定要用，這樣也沒有什麼意義，不是嗎？以前能夠讓你做，因為這一段是在原來台鐵的鐵軌，現在呢？拆掉又鋪上去，這種公帑，我相信在座議員沒有人會舉手贊成的，是不是這樣？你看，到現在都沒有人。

你們現在這個規畫確實有很大的問題，而且不入流，沒有解決民眾的問題，你還製造更大的問題，看看你們現在做完的這一段有什麼表現？如果你們認為表現好的請舉手，表現在哪裡？怎麼表現？你告訴我。所以我給你建議，全世界我們都走遍了，新加坡也是如此，在人口密集的地方全部地下化，到了郊區才會地上化，高雄市有很多可以地上化的都市計畫。

高雄市政府研究發展考核委員會綜合計畫組郭組長榮哲：

我建議你先把大眾捷運的軌道，捷運和輕軌的差別要先釐清。

左營區陳志明先生：

中華民國只有二家做火車的，一家是唐榮，一家姓陳，你知道不知道？

高雄市政府研究發展考核委員會綜合計畫組郭組長榮哲：

鐵路地下化捷運建設，但是我們現在談的是輕軌建設，這二個不一樣。

左營區陳志明先生：

在你還沒有出生之前中華民國光復時只有二家做鐵路的，一家是唐榮，一家姓陳，懂嗎？聽懂沒有？

主持人（陳議員玫娟）：

一家姓陳的就是陳大哥他們家。其實我要講的是，輕軌和捷運，因為輕軌是占用道路與民爭道，捷運是放在地下，上面還可以高度的開發，這是完全不一樣的，這也是現在大家反彈這麼大的原因，因為你們幾乎

把民眾可以使用的空間全部占完了，所以我們當然要反彈啊！如果你用地下捷運的話，地面我們可以充分高度利用，更多的開發空間更好，不是嗎？請鹽埕區陳里長發言。

高雄市鹽埕區藍橋里陳里長本興：

今天聽了議員、公部門、學者和地方居民充分溝通的公聽會，增加很多，對高雄市的未來我們有憂有喜，憂的是輕軌開始動工的時候，我們那時候去參加開幕典禮的里長，經過到現在聽到的好像是規劃不齊全，一開始捷運局去規劃就不齊全，才有今天這樣的現象，剛才那位先生說，你們占用現有的路面來興建輕軌，輕軌占用原來的道路。在鹽埕區沒有這種現象是因為有原來的廢棄鐵路，你利用這些廢棄鐵路來做，沒有問題，都沒有反彈，只有我們那個里稍微有一點問題，我和工程單位接洽之後很容易就解決了，這是小問題。大問題是，剛才學者、副校長和專家所講的，高雄市不是悠活的城市，你用 30 公里速度的輕軌來取代那些機車，像綠廊那些樹木，雨豆樹，你把它毀掉或是那裡做得不好，你破壞整個城市的美麗，宜居城市就被破壞了。

一開始捷運局或相關單位在規劃的時候可能有不齊全，這個不齊全經過這次的公聽會是不是大家再思考一下，因為大順路這邊的居民那麼恐慌一定有原因，這個恐慌不要到時候像台中市的 BRT，現在全部廢掉，林佳龍全部把它廢掉。如果到那個時候，民眾遇到選舉在反彈，換了一個新市長又廢掉，公帑的浪費就像議員所講的，比貪汙還厲害，不當的政策比貪汙還厲害。這一段還沒有做，希望公部門、學者專家和質詢單位的議會，還有技術部門的中鋼可以有更好的方法，不然到時候誰要負責？經過 10 年、20 年這些人都退休了，那誰要負責？年輕人罵的就是現在在座的每一位，當時沒有把它做好。

我們聽公聽會的結果也有擔憂，當然研考會的代表做政令宣導他一定要講。我從另一個角度來看，法制局、都發局和研考會，你們 B 型道路的優先權，如果還故意 4 次去衝撞，造成把 B 型路權凸顯在全民的面前，我們那裡的里民說，那個是故意的，故意去撞凸顯輕軌是 B 型路權，讓大家害怕，以後輕軌過來碰到了就是要賠錢，如果這樣就太惡質了，不就和地方上的流氓一樣嘛！法制局怎麼可以不管呢？研考會怎麼可以不研究呢？都發局都市發展，機車你要用這個來代替不過去的時候，要不要有研究，學者專家剛才提到，尤其副校長講的那些都很專業，還有

逢甲大學、中山大學等 4 位教授講的都非常好，公部門要聽進去。我們里民所講的不是空穴來風，輕軌是故意去撞的啦！要凸顯路權啦！那個太惡質了，那樣變成是掛牌的流氓了，這樣不對嘛！

議員在這裡苦心召開公聽會，大概和我們那一段也不相關了，我在鹽埕區，是以前的鐵路西線。現在你看，大順路這邊的居民那麼恐慌，有為的市府要為市民的前瞻，10 年的前瞻、20 年的前瞻，或是以後高雄市要變成悠活的城市，大家慢慢生活，不憂愁也不憂吃，不用打拚，可惜高雄是工業城市，大家都要上班，大家都要拚事業。騎車就是為了生活，你們去市府上班也是為了要把你的職務做好，如果遇到交通瓶頸這麼嚴重，專家也在這裡苦口婆心，市議員也把它提出來了，你不要為難中鋼停下來，又要理賠他們，這個就違約了，要賠很多錢。

捷運局主秘在這裡，你要扛起今天公聽會的責任，這件事不能不了了之，既然是公聽會就不能不了了之，就這樣帶過去了。因為高雄市不是悠活的城市，想辦法把剛才居民所提出來的問題，如何把它融合、如何把它做一個修補，專家所提出來的建言，有沒有替代道路？如果有替代道路你就替代，沒有替代道路你就地下化，該花的錢就要花、該高架就高架，這個不可以用修飾型的語言去美化，當然研考會可以去研究一套比較好的修辭來給市民聽，但是事實上一碰到就完蛋了，沒有救，到時候換一個市長又廢掉了，浪費我們的民脂民膏。

主持人（陳議員玫娟）：

坦白講，原本我是計畫把這個公聽會辦在大順路邊的龍華國中，我想如果在那邊舉辦可能你們全部都會受到砲轟，但是因為現在是上班時間，然後大家也在做生意，所以很多人沒辦法過來，本來我希望在那裡舉辦，讓你們真正聽到在地人的聲音。可是後來我想給你們留個餘地，我們幾個代表就夠了，不然你們到現場真的會被轟出來，因為地方反彈的聲音真的相當大，中鋼去拜訪過，他只是去拜訪一些代表而已，你要真的去聽聽人民的聲音。

剛才大哥講的很對，那邊有很多賣場，好市多、家樂福，還有未來的義大，那些都是大宗的生活用品，你叫人家提一大袋去坐慢活的輕軌，你想像那種畫面，可能嗎？大家還是開車去買東西嘛！因為他去買大宗的生活用品一定是開車比較方便，怎麼可能拎著一大堆東西再走到車站坐速度 30 公里的慢車，然後再去轉乘其他的交通運具嗎？我覺得那個很

難，騎機車或開車一下子就到了，所以你們不要想像得太天真。在場還有黃紹庭議員的助理、童燕珍議員的助理和黃柏霖議員的助理黃里長，等一下請黃紹庭議員服務處曾副主任先發言。

黃紹庭議員服務處曾副主任任成：

我住在三民區覺民路，對這個議題我的感受很深，之前我們對捷運和輕軌都很期待，但是你們規劃完之後，影響我們整個道路行駛的動線，這個很不好，我們不能接受你們規劃出來的這個政策。我在那邊住 30 幾年了，原來大順路規劃道路的時候在安全島上種樹，全高雄市有幾條這樣的道路？它的用意是什麼？為什麼會做這一條道路？這麼優質的道路，為了一個市政府的政策，你們要改成輕軌讓交通便利，我們不反對，但是你們這樣做下來會有什麼影響嗎？第一，我們交通行駛的路線不方便。第二，住家的一切經濟效應完全都不方便。

剛才里長說的話很確實，你們的政策下來，高雄市政府編的所有公共政策都很好，但是最後都是全民買單，全民要去承受。身為高雄市民，我住三民區，做這條道路之後，剛才有專家學者說，主要道路會影響到主幹道，大順路是連接東西向、南北向，全部連接的道路，你們這樣規劃下來會不會影響到整個路線？本來兩邊都是兩線道，現在變成一線道，車流量會因為輕軌做了之後而減少嗎？各位官員，車流量會減少嗎？你們有沒有針對大順路現在從早上 7 點到晚上 8 點的總車流量做評估，有評估過嗎？我相信沒有評估。我目前感受到的是，你們的規劃問題叢生，沒有解決高雄市整個觀光效益和交通便利，完全沒有產生很大的效果。

這個部分我們也理解，在市中心的平面道路上做輕軌會不會造成我們不方便？包括交通和經濟種種不方便。捷運局剛才講的我都理解，都發局和研考會剛才所講的，現在面臨到三多路氣爆事件和我們現在做捷運的意思一樣，那邊的道路可以規劃到亂七八糟嗎？你們每一件事情都說是專家學者設計的，我說王八蛋，這樣的話誰願意承擔在高雄市做這樣的政策，10 年、20 年之後誰來承擔？大家拍拍屁股走了，後面要我們去承擔。住在高雄市的市民，住在三民區的人，我們要去面對所有的錯誤，誰願意？希望你們好好思考這些議題，這是我住在三民區對這個地方的感受。

主持人（陳議員玫娟）：

謝謝曾副主任，接下來請黃里長說明你和黃柏霖議員的意見。

高雄市三民區寶安里黃里長柏澤：

我是三民區寶安里里長，今天來開會之前，昨天我隨機問了 10 位里民說，如果未來這個輕軌完成之後會去搭乘的舉手，幾乎沒有人舉手，大概只會坐一次，就是嘗鮮。因為這樣的輕軌可能很難改變他未來使用交通工具的習性。很簡單，比如說從我們社區裡面要到長庚去，我們都是直接騎機車或開車走覺民路、走義華路，然後左轉澄清路就到長庚去了，我們不會搭輕軌，慢慢的、慢慢的，時速 30 公里像烏龜一樣慢慢的走，真的很難改變居民使用交通載具的習慣，很困難。所以未來輕軌的載客量不知道你們有沒有確實的評估？

第二點，鳥在空中飛不會占據軌道，鳥在飛、飛機在飛、超人也在飛，都是共享的經濟，可是輕軌不一樣，輕軌很霸道，它一上來，你想想看，人行道左右各一條，這個專用道上去之後只剩下一條快車道、一條混合車道，目前的狀況已經都是滿滿的，未來一定都是超滿的。試想一下，如果有一天這個快車道、慢車道都滿了，可是輕軌都沒有人在坐，輕軌這樣子過，很少人在坐，那時候政府單位不知道怎麼想，我們的里民要怎麼想？這個問題大家要思考一下。如果一定要做輕軌的話，我覺得用現有的公車是不是就可以取代了，如果增加公車班次，第一個不用花錢，第二個又快又有效率，然後對附近商家的交通、商業的營業狀況也不會造成衝擊，這一點是不是可以思考？

第三點，和我們的里內息息相關，在大順二路 46 巷，我們經過大順路到大順二路 55 巷這個十字路口，輕軌是把它永久阻絕，還是會有十字路口？如果是永久阻絕的話，那等於把我們寶安里分成二個世界，這是非常極端，因為這條巷道我們里民每天使用，是我們到科工館那邊去運動、慢跑、打太極拳、去參觀活動非常重要的巷道，我希望這條巷道不要被永久阻絕。

主持人（陳議員玫娟）：

如果沒有人再發言我們就做結論，曾議員有行程先離開，現在三位主持人就由蔡金晏議員先做結論。

共同主持人（蔡議員金晏）：

謝謝召集人，謝謝李副校長、吳老師、洪博士、李老師，還有三民區和鹽埕區各位里長，謝謝梁先生提供寶貴的意見，我當然希望市府各單位能夠好好聽進去。回歸原點，到底民眾需要什麼市府還是要給他什麼，

我們回頭看這1、2年的事件，包括果菜市場改造，坦白講，其實住在灣仔內和科工館附近，他們確實會變得很方便，可是果菜市場那邊的人會受到影響，我不知道政府在思考這種建設的問題是怎樣？大眾運輸應該是以人為本，是人在做的，結果美術館路到時候沒有人行道，你叫人家用飛行或跳躍去搭輕軌嗎？捷運局和交通局，包括整個市政府到底有沒有在這方面做規劃和思考？

我在議會幾次相關的質詢言論，大家可以理解是支持大眾運輸，但是我對市政府沒有信心，我覺得他們有沒有思考輕軌，包括成功路出來以後沒有路走，你叫人怎麼去坐輕軌？周邊的配套，我剛才一直講TOD，你要D哪裡？有沒有地方可以D？每次講到輕軌我就生氣，我們和市府討論大眾運輸的時候，他們很愛說，這個做了有TOD，輕軌沿線有可以D的地方嗎？還是市政府要整個徵收，把整個都市做改造，如果這樣我可以接受，可是會成功嗎？這又是一回事。市政建設，這個做下去我們希望它是20年、30年，甚至可以更久，高雄人都希望高雄更好。

我舉一個例，聯合醫院到時候做了以後，它的斜坡是連接人行道，人行道不見以後，斜坡怎麼辦？聯合醫院在北高雄，它服務內惟、鹽埕、果貿、瑞豐、凹子底的民眾。輕軌施工是什麼樣的角度在做？要做了才說要封路，其實這個有解決的方法啊！把聯合醫院出口改到東四路就好了，就可以解決這個問題，是不是？這個都沒有去思考，所以市政府在這一塊要加強。包括過去幾年一直在說大眾運輸，除了捷運、輕軌，還要公車，高雄公車看得到嗎？高雄公車的服務品質是怎樣？說到這個情緒會比較不好。

我們還是回過頭來看，剛剛說的鹽埕站、美麗島的案例，去看看周邊店家在捷運營運以後他們是什麼樣的狀況，我們真的做了，這是一個進步的象徵，如果真的受影響，我們可以帶給它什麼？這不是市政府該做的事嗎？就讓它那邊自然發展，以前那邊有個咕蒂咕蒂咖啡，生意很好，現在已經沒開了，搬到別處生意也做不起來。像這樣的案例我覺得市政府應該好好檢討，不是捷運局而已，是所有的局處要好好來面對這些問題。感謝市府團隊、專家學者、里長和中鋼團隊，感謝各位百忙之中來參加。

主持人（陳議員玫娟）：

接下來由黃香菽議員做結論。

共同主持人（黃議員香菽）：

首先謝謝三位專家學者以及與會的里長和所有的好朋友們，還有最辛苦的市府團隊，為什麼說你們是最辛苦？因為一個好的政策要做是需要很多的評估，所以最辛苦的是市府團隊。我覺得市政府最近在做很多事情都是非常的矛盾，爭取了鐵路地下化，花了700多億，把鐵路消失，但是卻在路上又要鋪輕軌，這是矛盾的一點。第二點，你做了輕軌，希望大家來搭乘大眾運輸，但是你們又去爭取站外的停車場。你們認為輕軌做了以後整個變成環狀的，會減量30%，既然減量30%，你們為什麼還要去替停車場想辦法？我覺得這個非常的矛盾。

今天專家學者，包括議員和里長都提供很好的議建，我也希望市府團隊，包括捷運局，因為最主要的就是捷運局，能夠把這些意見帶回去和長官或相關單位去討論、去評估，看看有沒有可能，因為畢竟還沒做，有沒有可能轉為地下化？我覺得這個應該是今天每一位來參加公聽會的朋友最希望能夠看見的。轉為地下化不但讓大順路能夠維持現狀，也能結合大眾運輸變成更多環狀路線，因為未來鐵路地下化之後，我們三民區多了七個站點，就是七個出入口，輕軌轉為地下化以後，再結合到黃線捷運，我相信這個才是真正能夠一勞永逸的辦法，也是幫高雄的交通變得更好的方法。

主秘，這個最重要的點還是在捷運局上面，講了這麼多還是全部在你身上，拜託主秘把大家的意見帶回去，好好的審慎評估一下，看看有沒有辦法改變，我相信中鋼公司對於工法的改變，應該不會有太大的意見，畢竟工法改變還是中鋼公司來做，也不會改變工法就換了一家廠商，這個應該是不太可能的。所以我覺得施作的單位絕對不會有意見，周邊的居民也非常樂見，我希望捷運局能好好的考慮，謝謝大家今天的參與。

主持人（陳議員玫娟）：

非常感謝今天與會的專家、學者、里長和商家代表，還有很多民意代表的助理，謝謝你們的蒞臨。今天重點還是在於我們公部門，其實剛剛很多人都提過，解決了一個舊的問題，來了個新的問題，花了700多億，解決了鐵路地下化，這是我們努力了多久的事情。從我小時候，我們就一直期待崇德路的鐵路要地下化，談了多少年，從我爸爸當民意代表到現在，好不容易終於解決了，總算可以縫合東西兩岸開始發展，然後平衡的發展，帶動地方的發展和經濟。結果那個地方好不容易解決了，你

們又來一個新的問題，軌道計畫，在路面上和人民來爭道，我覺得這個思維，你們因為經費不夠所以不得不來考慮這樣的方案，但是現在前瞻即將有相當多的經費，我相信市長是相當有辦法的。

我們還是強調，錯誤的政策比貪汙還嚴重，不希望台北的忠孝西路，不希望台中的BRT再現在高雄。在座去過或開車經過裕誠路的人請舉手，都有去過，你們有沒有感受到，過去21米道路，為了保留人行道縮減到剩下10米，經常造成塞車，開車經過的人都可以感受到。你把裕誠路那個模式想到大順路來就知道了，當時也是把兩邊的停車格全部取消掉，剩下個位數的停車格。交通局在這邊也知道，每次為了那個停車併排或開罰單，店家就開始抱怨了，因為他們不能做生意，臨停一下警察就來開單，為了買一碗麵要付2100元的罰單，誰還敢來？你叫他們怎做生意，根本不可能做生意嘛！現在輕軌留下一快一慢，同樣的問題，就像裕誠路活生生搬到哪邊去，一樣的道理，一快一慢的車道，你們規劃很小，臨停一下整條道路就塞車了，一輛大卡車或公車進去，後面可能就要塞車了。

我希望各位不要讓一個錯誤的政策再造成人民的傷害，然後導致人民對政府不信任，人民會唾棄政府。裕誠路讓我們覺得很痛，為了這個案子我在議會和吳宏謀槓上，他現在高升了，我們兩個結仇很深就是因為裕誠路，我不希望大順路因為這樣的政策錯誤，再造成議會和政府是對立的。我希望花了這麼多錢要讓人民肯定、讓人民讚賞說，我們是有為政府，高雄是一個宜居的城市、快樂的城市、健康的城市。可是現在可以預料到，如果這條輕軌做下去的話，你看那麼多人講了那麼多的話，我相信這只是一小部分，如果我們真的搬到學校去開公聽會，我看你們可能不只是這樣而已。希望大家要有同理心，如果今天你是大順路周邊的住家或商家，情何以堪？政府要給我們一個更快捷、更便利的交通運輸工具，結果造成更大的傷害，你們願意嗎？

很多問題今天沒有辦法全部談論完，感謝大家提供很多的意見，誠如剛才里長講的，不是今天公聽會結束出去又什麼都沒發生過。之前黃香菽和吳益政議員都開過這樣的公聽會，希望後來是有結論的，也希望研考會能夠好好去思考，是不是應該要趕快踩剎車了。捷運局，拜託你們，剛才中鋼有講過，9月10日道安會議過了以後你們才會進入施工期，也就是說，在這之前還有機會再做改變的，如果你們願意的話，不是不可

能，就怕你們不願意，就怕你們認為說，不行就是不行，你們不願意面對問題，不願意去改變你們的想法，不願意去解決人民的痛苦和交通的衝擊，所以你們就一意孤行，那麼就讓歷史來見證，讓歷史來證明你們的錯誤，這個大家都不願意見到，那個都太慢了。

所以我覺得可以趕快解決的為什麼不趕快解決，你們說是經費的問題，我覺得這個不是問題，當時黃線也是規劃輕軌啊！才多久時間馬上轉換成捷運，我們也沒有要求全線剩下的二期全部改，只希望從 C21 到 C32 這一段幫我們改變，其他的你們一樣造輕軌，所以沒有全部要你們改。而且我在議會常常講，在空曠的地方做輕軌，這是對的；人口擁擠、商區繁榮的地方絕對要地下化，不要在地面上與民爭道，與民爭利，然後造成更多的交通問題出來。

我們是有感而發，坦白講，今天我們 4 個議員，我相信還有很多議員更關心這個議題，我們都願意為高雄爭取一個最棒、最有利的大眾運輸，改變高雄的交通困境。當然也要拜託你們，關鍵在你們市政府，要不要做也在你們，希望大家一起來努力，雖然你們是政府代表，但是你們也會走這條道路，未來你們也會經過這邊，你們也會有這樣的痛苦，這是全民要共同承擔的。所以我拜託各位要有同理心，希望未來我們走出去之後就是一個新的開始，我們期待下個議會會期的時候，能夠做這方面的努力，好不好？不要一意孤行硬要做，拜託各位，祝大家一切平安，會議圓滿結束，謝謝。