

## 高雄市議會舉辦「鳳山火車站整體規劃與設計」公聽會會議紀錄

日期：中華民國 107 年 10 月 5 日(星期五)上午 10 時 10 分

地點：本會一樓第一會議室

出席(列)席：(依發言順序)

民意代表—議員陳慧文、議員張漢忠、李雅靜議員服務處秘書林顯政、許智傑立法委員服務處主任于佩洲

政府部門—交通部鐵道局副組長陳義明、副工程司林庭毅  
交通部台灣鐵路管理局營運專員張永炘、鳳山火車站站長黃登瑞、高雄貨運服務所業務助理鐘意雯  
高雄市政府都市發展局副局長蘇俊傑、股長王亮文  
高雄市政府交通局股長許乃文  
高雄市政府文化局專員黃有祿  
高雄市政府經濟發展局股長許素花、科員王緯瀚  
高雄市政府工務局正工程司林廖嘉宏  
高雄市政府地政局技士張哲賓

專家學者—高雄大學建築學系教授曾梓峰  
建築師盧友義  
東京大學建築系博士謝宗哲  
正修科技大學建築與室內設計系副教授李榮裕  
義守大學公共政策與管理學系助理教授吳文彥  
崑山科技大學空間設計系助理教授張曦勻

民間團體—高雄市公民監督公僕聯盟副理事長陳銘彬  
建築師許志誠(鳳山創新前進基地聯盟)  
鳳山城文化志工協會理事長楊瑞郎、常務監事呂勝男  
鳳明社區發展協會(高雄市鳳山區鳳崗里里長董錦慧)

其他—九典聯合建築師事務所建築師張清華  
台灣世曦工程顧問股份有限公司正工程師許以奇  
鳳山區北門里里長謝秀霞  
鳳山區縣衙里里長王鈴雅

主 持 人：議員陳慧文

記 錄：專員吳春英

一、主持人宣布公聽會開始並說明公聽會要旨

二、政府官員、專家學者等陳述意見

三、主持人結語

四、散會：中午 12 時 27 分

## 高雄市議會舉辦「鳳山火車站整體規劃與設計」公聽會錄音紀錄 整理

主持人（陳議員慧文）：

所有與會一起參與「鳳山火車站整體規劃與設計」的貴賓和專家學者，還有關心的地方人士、里長及所有的地方協會，我們表訂公聽會時間是10時，剛剛我們有一些事情delay，因為已經10時15分了，現在就宣布公聽會正式開始。

在討論議題之前，我把今天與會的專家學者、貴賓先介紹一下，如果剛剛沒有簽到的單位，可不可以趕快到後面服務台去簽到，讓我知道有哪些貴賓參加。首先，我先介紹今天與慧文共同召開的有中央許立委智傑，今天因為許立委智傑在台北開會，所以派于主任佩洲、一起來擔任主持人，我先介紹于主任佩洲，還有慧文的議會好同事，也是很關心地方事務的張議員漢忠，以及李議員雅靜服務處林秘書顯政也在現場。我以現在手上拿到的簽到簿一一介紹專家學者，首先介紹盧建築師友義、第二位介紹曾教授梓峰、還有李副教授榮裕、吳文彥老師、張曦勻老師以及謝宗哲老師；接著是公部門代表，首先是交通部鐵道局陳副組長義明、林副工程司庭毅及台灣鐵路管理局黃站長登瑞，然後是都發局蘇副局長俊傑、王股長亮文、交通局許股長乃文、文化局黃專員有祿、經發局許股長素花、王科員緯瀚及工務局林廖正工程司嘉宏、地政局張技士哲賓，還有台鐵局營運專員張永炘。今天社團也來好幾位關心地方事務火車站改建的代表，我也來一一介紹，首先是鳳山城文化志工協會呂常務監事勝男及楊理事長瑞郎、高雄市公民監督公僕聯盟陳副理事長銘彬、鳳明社區發展協會，也是鳳崗里里長董錦慧、鳳山區北門里里長謝秀霞、縣衙里里長王鈴雅，還有許建築師志誠也在現場。

首先，大家都很關心鳳山火車站的改建進度，本席和今天好幾位與會專家學者一直以來都督促希望鳳山火車站有這個契機，在鐵路地下化完工之後，又有火車站改建，讓鳳山的門面

真的有機會南北縫合，可以有新的發展，這當中又希望注入新的元素，讓整體鳳山城再造風華。因為鳳山是老城也是古城，具有文化特色，怎麼讓它能夠再次呈現鳳凰再飛的機會？因為我們一直看到高雄火車站改建計畫如火如荼，雖然在源頭的時候有一些波折，它也是經過地方人士和關心的專家學者一起努力，至少到目前為止非常順利，也已經有一些定案了，目前依照期程一直在進行當中。但是鳳山火車站就好像一波多折，我們也一直在努力中，希望藉由各種地方人士大家的力量，然後能夠督促鐵路局重視地方的聲音和民意，真的在改建完之後，是一座具備所有市民朋友心目中可以源遠流長，可以有所期待的百年建築，不只是能夠通車的一個火車站而已，它還可以具有多種身分，而這個身分是讓地方的市民能夠享用多種福利，也可以在這裡休閒等等。

在6月19日的時候，張建築師清華有做過一次說明會，但是經過努力和大家的push之後，終於在張建築師清華的手上有新的設計圖，也有開過一次說明會了，但是從6月19日到現在坊間又有很多不同的聲音，讓市民朋友聽到又惶惶不安，奇怪了，說明會都開了，怎麼又聽到不同的訊息來源？還說這個可能又會被推翻，我之所以會這樣講，是因為當初張建築師所講的建設案，一般地方的認同度還滿高的，雖然認同度高，當下還是有關心的民眾提供一些意見希望再納入，但是聽到OK.的這個設計案好像又有卡關，中央台鐵局又有提出意見等等的訊息，所以大家也搞不太清楚到底現在是什麼狀況。曾教授梓峰和盧建築師有參與高雄火車站的歷程，今天特別邀請曾教授來，就是希望能夠幫我們來把脈，看看怎麼切入，可以讓我們鳳山車站跟高雄火車站一樣順利。在介紹完之後，是不是先請張建築師清華針對這一次鳳山火車站改建，再做一些簡報說明？你先講，之後才能夠討論。

#### **九典聯合建築師事務所張建築師清華：**

其實從6月19日到現在差不多三個多月，因為我們要來回不斷

的溝通，期間幾位老師和專家都給我們很多很好的意見。當然我們還有實際工程介面要去討論，以及台鐵這邊的需求，因為畢竟以後要花錢來蓋，台鐵怎樣去營運也很重要，所以過程裡面就有很多的討論。

今天很高興能夠再跟大家見面，有幾位老師和專家過去可能沒有參與，但是多多少少都了解這個過程。我就很快說明，在場有很多熟悉的面孔，可能有一些人聽過了，我把上一次說明會有一個簡單的動畫再播一次，讓沒有看過的人大略先了解一下，然後我們就會進到簡報的設計說明。〔簡報播放〕這個我們很快做個簡單介紹，我們很希望從綠園道可以一直延續到整個車站站體，因為好不容易鐵路地下化了，我們知道從10月14日起就開始通車。這是上次說明會的動畫，說明會之後，很多專家學者給很多意見，最重要的意見，譬如量體太大，我們這一次把它修正了，現在回到整個規劃，還是請台鐵局這邊先做個引言。

#### **交通部鐵道局陳副組長義明：**

謝謝張建築師，我是鐵道局代表，因為6月19日我們做完公開說明會之後，張建築師也針對各位專家學者的意見有稍微做一些修正，會前陳議員有告訴我說，6月19日到今天的過程還是有許多聲音，其實我們一直在溝通，聲音當然還是有，我們已經一一把它排除了。現在我先跟各位報告目前的狀況，因為整個鳳山車站整體規劃設計必須要經過都市設計審議，也就是要送到高雄市政府做審查，審查完畢之後才會正式進入設計階段，我們希望明年就能夠再往上興建這一棟嶄新的建築物。還好今天有麻煩陳議員召開這個公聽會，讓我們能夠把所有問題在今天來澄清。我們現在進行到台鐵的這一部分都已經OK了，他們已經在都市審議報告書用完印了，我們今天已經把它送到都發局來，程序就很順利進行到送高雄市政府都發局審議，我希望高雄市政府能夠儘快處理都市審議的過程，讓車站能順利進行設計施工。另外，這個月整個高雄地區鐵路地下化要通車，時

間訂在10月14日，這個部分承蒙議員和許立委智傑多年來的努力，讓我們有今天的成就，當然還有在座各位專家學者給我們不斷的支持、鼓勵和指導，這一點我們非常的感謝。

接下來重要的事情是，鐵路地下化通車之後，鳳山地區最重要的一個車站，我們還要繼續把它完成，它是未來鳳山地區市民兼具休閒活動中心以外，它的整體外觀造型要能夠表現出鳳山的文化，還有歷史的一些記憶。接下來實際的內容我們還是請張建築師來做說明，好不好？謝謝。

**主持人（陳議員慧文）：**

請張建築師能夠針對建築圖說明。

**台灣世曦工程顧問公司許正工程師以奇：**

我代表交通部鐵道局先跟大家說明歷程，我們今天和九典一起簡報的部分，我們會有幾個大的步驟，我先說明車站現況的部分，我們現在看到的車站在10天之後就要通車了，現有的臨時車站到時候會進行拆除，而現有的臨時軌的部分也會做處理。所以之後南北向的文衡、曹公路就會打通，車站主要出入口就是面對文衡、曹公路南北向的部分，目前的量體是這樣子。現在看到像green tower的部分都是臨時性的，到時候會跟車站一起移到大樓上方，相關的這些承載結構部分，都有計算預估未來容納的量，這是現況車站主要出入口部分的外觀、這個是夜景，這是主要出入口。

之前的相關歷程，我大概簡述一下，本計畫就是延續高雄市區鐵路地下化計畫，鳳山計畫在99年12月經過行政院核定，100年辦理發包，跟高雄市差三年，我們要趕同一個時間，就是10天之後通車。從101年相關的基本設計完成，到102年初有進行一些成果說明的公聽會，在說明會的過程中，在地鳳山這邊也有一些意見，所以我們決定在102年10月做公開徵圖，103年5月20日決選之前的鳳山城計畫，相關的量體當時核定的是這個量體，過程中我們有提一個分構的方案，整個車站和未來的開發大樓有一個分構方案，之後決選的公開徵圖量體是這樣，這是

過程。而之後依據現況的部分，我們在104年11月民眾有參與車站設計，張曦勻教授有做出一些建議，在車站都市設計的部分，我們後來檢討之後，在105年9月確定大樓的部分可能要跟車站分開來，就是設計和施工要分階段進行。因為我們要達成107年就是今年10月通車的目標，所以105年9月確定大樓跟車站的設計施工分開。後來找徵圖原創的建築師，在105年9月底到106年5月這一段時間進行調整設計，當時還是有一些地方的意見，後來在106年公聽會決定要求要重新設計，這是一個時間的轉捩點。而後CECI（台灣世曦）委請九典聯合建築師事務所張建築師幫我們啟動重新設計的過程，這是目前辦理的進度，這個部分再由建築師這邊來說明。

#### **九典聯合建築師事務所張建築師清華：**

現在報告辦理的進度，從6月19日開完說明會之後，大家的意見其實都可以修正，只有空間使用的部分還要再討論，因為上次說明會我們有講到要儘量提供高雄市民，甚至鳳山當地市民可以使用的一些空間。這個跟台鐵有來回做溝通，一直到昨天台鐵同意都審他願意用印，我們就送到都發局這邊，在6月19日之前事實上我們已經先到都發局溝通6次了，還有交通局來回不斷的溝通，有跟很多老師和委員討論。現在的過程是6月19日和7月13日之後，我們就跟台鐵、鐵道局說我們所有的圖，在現場很多老師和專家都知道，事實上我們一個概念完到要送都審，包括面積計算、結構不可行等等很多的細節。因為這個是穿著衣服改衣服，當然我們知道政府常常很快要去做一件臨時建築，現在的鳳山各位看起來也是光鮮亮麗，但是它當初的思考應該是未來還要再去做一些事情，不是現在各位看到的那個樣子。但是鐵路地下化的問題是地下都塞得滿滿的，因為鐵路一下地之後，還有包括停車，它要提供這麼多的停車空間，所以鐵路地下化之後，它有一些工程技術層面的事情，譬如有很多通風口要設在地面上，所以現在各位看到那一棟建築物，為什麼這麼封閉？在現場幾位老師都知道，一般我們希望一個建築

物在地面層的時候，應該是都市空間最重要，但我們迫不得已，當我們知道這件事情的時候，它已經存在了，而且事實上通車在即，所以地面上有很多機房，以及鐵道有很多相關的設施沒有辦法在地下，統統都在地面上，也就是今天各位看到的那個樣子。所以這個部分，我們直接送到專業考量裡面是有很多法令要去檢討，因此過程中就一直在檢討這個。

在8月3日也跟台鐵副局長簡報鳳山車站，再簡報一次，因為台鐵在上次說明會的時候並沒有參與，是鐵道局有參與，但是我們真正的業主叫台灣鐵路管理局，他們沒有聽過簡報，所以我們又要再跟他報告一次。8月23日有送一個初版到台鐵局和都發局，我們先去溝通，都發局要同意和願意我們可以掛件了，我們才會掛件，過程中都發局也有提出很多意見，針對這些初審的意見，我們也正在修改當中。除了都發局的意見，包括地政局、建管處我們也有去溝通；台鐵也在9月27日把初版的意見提出，台鐵局的意見當然比都發局多十倍，所以就是台鐵還有很多意見，我們現在一直希望可以去討論這些。一直到我們來議會開這場公聽會之前，我們希望台鐵局一切事情並不是以台鐵局的討論為主，我們還是要尊重高雄市政府都發局的意見，所以我們說你先用印，我們到都審委員有意見再一起整合。現在我先說明上次公開說明會大家的一些意見如何整合，我來自九典聯合建築師事務所，今天因為是在市議會我們就不要那麼嚴肅，我們九典在過去有很多公共工程的經驗，我知道這些問題都會發生，我們希望帶給鳳山是一個很幸福的建築，大家都喜歡的，必須大家都喜歡，大家才會愛它、維護它，所以這是我希望帶給大家的。這張是我們的同事，跟大家說哈囉一下。

我們以「空中鳳城」為設計，最基本的是，這張老圖片相信大家比我還熟悉，我並不是高雄人，因為我是台南人，我也是在南部長大，鳳街是我們希望在有這麼多老街之下，現在的高雄市不缺東西向的交通，高雄市缺的是南北向交通的連接，所以車站在鐵路一地下化之後，曹公路和文衡路南北會對接，然

後西邊的五權路現在正在計畫開闢當中，所以它會圍出車專一，就是台鐵車站未來上面的綜合大樓。如果各位問的話，因為現在鐵路地下化不是只有高雄，包括桃園都會碰到一個都市的問題，就是車站完成之後，因為新的地下化為了要造福我們的都市，所以地下化會增加相當多的工程經費，不管台鐵、不管我們的政府，都會希望這個經費我們怎樣來彌補，不然國家就會虧空，所以最基本的希望是，大家可能會想增加樓地板面積，這些樓地板面積可以出租使用來增加國家的收益，基本上出發點都是好的，只是這件事情你要怎麼去執行？所以我們希望我們的車站不只是一個車站，車站它可以是一條大街，因此我們以鳳山大家最了解的街道生活，希望藉由這個來做車站大樓的設計，不希望它會變成一個辦公大樓，到處都是辦公大樓，因為我們不是建設公司。所以從1788年到現在，譬如我們希望2020年這棟大樓的車站主要路口，也顧全車站和鳳山地方上面的特色，同時它又可以行使對國家租金收入的一些任務，所以我們多了兩條街，譬如叫做鳳山十七街。

整個都市的願景很簡單，我們希望透過車站的開發可以讓鳳山再生，剛剛議員也有提到，希望這樣的開發可以帶給地方正面的影響，大家都朝這個方向在努力。希望我們可以變成不是只有台鐵，還有很多商業都造福到地方，當然它會帶動一些工作機會，然後希望可以變成市民的一個大客廳，大家都可以來這邊逛一逛，雖然台鐵不喜歡。我們過去做苗栗車站，就有很多苗栗市民一天到晚都到車站去逛，台鐵也很傷腦筋，趕都趕不走，因為它有維護管理的需求，我們也建議既然市民來了，你可以讓他們喝咖啡等等各方面，提供一些比較正面的活動，所以這個可以變成市民的客廳，最重要的是希望可以帶動在地的產業。所以我們希望可以以鳳山站作為鳳山的一個古城核心，它現在已經不是古城，當然鳳山更大了，事實上古城只有在這一邊，希望未來可以引入比較有特色的百業，這個我是說給台鐵聽的，因為未來的經營還是台鐵要來經營，什麼叫特色

的百業？各位可能都可以給台鐵建議，然後可以帶動綠色建設的一些產業。我們知道我們在一邊，包括現在我們旁邊的衛武營，我們整個南邊幾乎都是藝文特區，北邊其實是很多鳳山主要的生活區。雖然這個車站有50%的建蔽率、250%的容積率，但如果蓋起來，它也是很大的一棟建築。但是我們不希望這棟建築物擋在那個地方，好像把南邊和北邊的整個軸線給破壞掉，所以我們希望它是貫通的。我們的東邊一直連到濕地生態的廊道，西邊我們串連起來，紐約有high line和low line，我們叫ground line，台鐵應該再現高雄綠園道的ground line。希望創造這個車站是好客的鳳山，我們鳳山是一個好客的地方，所以車站也依照這樣設計，希望這個大客廳變成市民交流的客廳。

在都市風貌上面，在地建築物希望有在地的特色，不要蓋出來的建築物是英國也可以、德國也可以、美國也可以、日本也可以，那我們鳳山自己的特色是什麼呢？現在全世界講的不是全世界要變成什麼，而是我們鳳山要變成什麼。我們希望這個變成是一個鳳山的大門，希望它能夠再造幸福的鳳山。

整個車站原來的設計平面，剛剛我們跟CECI（台灣世曦）討論過了，各位看得到紅色的就是不對外的，地面層幾乎就是屬於台鐵的。我們當然沒有辦法，因為我們要享受地下化，所以設備統統在地面層之上，所以我們劃紅線的部分就是有很多的機房空間。現在占到的量體是這一邊，各位可能到現場都知道，這邊是有一個兩層樓、一層樓，這邊有一個一層樓，這邊是從地下車站要出來的逃生路口，這邊是我們的車站大廳，現在是要從這邊進來。我們就是要在這個基地和構架上面蓋車站，我想這比興建一個新的車站，對我們來講是莫大的挑戰。所以我們從一開始就跟台鐵討論，他們是50%的建蔽率、250%的容積率，我們剩下50%的法定空地比，拿50%去做退縮道路。我們希望能反映人文歷史的元素，我們知道鳳山有鳳儀書院、鳳山古城和城門，我們開始幫它們變化。我們變化的方向就是從這個綠園道過來，希望鳳山

節節升高，讓這個量體不是一個死死板板的量體，希望它有高高低低，像周圍的地景一樣。也可以延續都市的綠帶，我們都市的綠帶是什麼呢？我們面對一條180年的曹公圳，這是在全世界唯一一個面對這麼古老的曹公圳的車站，所以我們更要跟曹公圳好好的結合，希望連續這個都市的綠帶。

我們要怎麼樣把都市的軸線帶進建築物，而不是把它綁住呢？我們希望曹公圳的支流，面對南邊橘線的鳳山捷運線下來之後，我們可以透過這條綠色的軸線，一路通過我們的車站，所以我們把東西打開了。相信我們都很緬懷鳳山的幾個大門，有北門、東門，可是很多都不見了，北門就只有一個牌碑放在路面，我們希望把鳳山的元素可以帶回來，所以利用這個門做一個鳳城開門，就是把我們的門打開迎接賓客。而在立面的設計上面，甚至有一些元素都是我們在地元素，希望這樣的設計，上面的樓地板面積除了給當地作為客廳之外，我們也希望藉由這個引擎來帶動當地的產業活動，所以各位看到的簡圖就是這個樣子。

上次有老師講，我們明明有地面層可以使用，卻還要爬到空中去，我們現在也覺得要大家爬三層樓高到三樓的平台不太方便，我們原來是希望能鳥瞰更大的願景，看到更多曹公圳的綠帶，看到比周圍更好的綠帶，看到高雄的市景。可是事實上要大家從外面經過一樓，而沒有辦法進入大廳，可能台鐵也很不喜歡，他們希望進到車站裡面來，不要在外面遊盪。因為我們希望創造一個不一樣的地景，大家都知道現在高雄車站做一個大頂蓬，希望綠化可以帶到立體化，大家都很喜愛，我們也看到很多媒體有很正面的報導。我們希望鳳山車站不要輸給高雄，所以我們修正之後沒有帶到三樓去，因為張老師有建議，這個真的是有一點難度，我們是希望做無障礙的坡道，所以現在是走到二樓，我們把坡道換到室內去，這是這一次的修正。但是這個平台還是會維持的，也就是說不用那麼辛苦，因為可能會下大雨或是天氣很熱，所以走一層樓的坡道上去，對於大家可能已經是最大的極限。雖然鳳山有高高低低的量體大樓，也不缺乏高大的大樓，當然我們在這

裡好像有點跟人家爭寵，但是我們希望這個建築物跟一般的大樓是不一樣的，所以我們在這裡就稱它為「郡南第一關」，好像有點房地產的名詞。

這個就是我們過去討論的空間，我們希望站前綠地由曹公圳一直延伸到二樓和三樓，中間有一個鳳山的百工百貨聚落。我們走遍全台灣，可能沒有辦法去做一個很高級、豪華，不適合地方上的一個百貨公司；我們希望這邊是很多小店的集合，小兵立大功，希望這個小店的集合可以變成鳳山強大的產業。所以在這個平台上面，我們就做了一個比較開放的，而且我也很訝異台鐵同意可以讓三樓做這樣的集合，而且是鳳山百工百貨的集合，這個就有勞大家的努力來引入。

再來，我們把鳳山車站分成左邊一棟、右邊一棟，右邊比較大棟一點，大概到達10層樓高，左邊比較低一點，大概6層樓高，有一點在綠帶上做不同量體的變化。我們也為大家爭取，我們盡量說服台鐵不能老是蓋商業大樓，對於地方沒有一點正面的幫助，我們爭取在低樓層的地方，灰色是已經蓋好的，希望可以作為居民的活動中心，大家可以來車站，這是開放空間，下雨的時候還有一個室內的空間可以使用。我們知道侯孝賢是鳳山的驕傲，所以我們希望有一些不是像衛武營這樣的大劇場，或是大東需要很好的劇團才可以進去，鳳山車站是不是變成可以去推動電影文化產業的地方。我們有很多年輕人，他們也會編劇等等各方面，希望能有一個比較小型的電影院，在這裡可以有一個劇場或電影院的可能。所以這個地方就是希望可以讓居民來使用，當然這個要經營管理，台鐵要找到經營管理的單位，以及台鐵要怎麼樣去運轉這個地方，這就是過去幾個月我們一直在討論的。

右邊這個部分，我們希望在低樓層的部分，有一些大家都很熟悉的For working space，其實這是一個名稱，我想各位老師或專家都知道我在講的是什麼。上面的辦公室我們希望以後可以出租，可是我們有這麼好的燕尾，不用那個屋頂實在太可惜了，所以我們希望在屋頂做一個車站媒合大家的地方，以後不分前站、

後站，不分東、西、南、北。我們希望在這邊，可以讓年輕人有一個好的地方，我們叫它waiting hall，事實上以後要不要作為waiting hall也不是我可以控制的。我們只希望這個waiting hall，在這樣的一個大屋頂之下，他走出來，我們甚至順著斜坡做了一條大道，所以以後站在這裡，一看就可以看到高雄的市景，這是我們希望在這裡可以做得到的。這是一個空間，當初的量體是比較大的，所以希望可以鳥瞰整個城市的景觀。剛剛提到的百工百貨，就是希望它的單元是模具化的，可以彈性並且有機成長的。

這是青創的startup，大家都很清楚，他們有一個共同的空間，盡量以小單元去出租，不是一個大的辦公室；在三、四樓的文化電影劇場希望是兩層樓透空的，這個就是希望幸福的鳳城可以開門迎賓客。在6月29日的說明會，當初我有講到希望這個過程是我們共同努力的，但是在這個過程裡我曾經答應要找幾個老師專家來討論，其實老師專家都很客氣，他們都希望我們在一個公眾的討論平台，了解大家的意見一起整合。這個是當初的居民，現在有幾位在現場，有提出很多意見，大家其實很支持這樣的案子，再進一步的去深化；這是我們的意見，台鐵把這些綜合成主要的意見，包括周邊的交通應該有整體的評估規劃，因為我不是交通專家，請CECI（台灣世曦）來跟我們講未來車站，如果全部完工之後，如果今天都審順利，申請建照沒有問題，大家可能還要耐心的等個兩年，因為興建這樣的建築物沒有那麼容易，可能在這兩年的過程裡面會比較混亂一些，請各位容忍，為了未來幸福的車站希望可以再現。

這個整體開發大樓的量體要縮減，而且要增加開放空間和半戶外空間，這就是我們這陣子在努力的，也努力在說服台鐵。我們講的是一棟空間，不是以面積為主，而是以空間價值，可以被使用的價值。還有車站要納入整體的規劃，包括立面的修改，減少實體，增加綠化，這些意見都是相當正面，而且我們也應該盡量去努力的。這邊的交通規劃請CECI說明。

## 台灣世曦工程顧問公司許正工程師以奇：

再次補充說明一下6月19日的說明會有關交通的部分，整個區域的交通，主要可以看到鳳山車站的部分在這個位置。現有的高雄交通不缺東西向的連接，反而是南北向的連接會因為我們這次的鐵路地下化之後，打通南北的任督二脈。在鳳山這邊就是曹公路和文衡路為主要的南北幹道；在東西向的部分，北側有一號省道，南邊有光復路，是主要的東西向；南北向就是未來打通的曹公路和文衡路。我們都有經過市政府交通局的初步審查，交通局也一反之前以車為主的交通，在地下化的廊帶裡面以景觀園道的定義來定義整個園道，所以它不會是主要的東西向幹道，反而是比較貼近周邊現有的巷道，整個是以綠化景觀為主的園道概念，這是東西向的部分，整個架構是這樣。

我們再進入車專區的部分，我們車站在車專2西南側這邊，主要現有的舊車站是曹公路的端點，新的車站是往西南移的部分。以前也算是端點型的車站，它跟高雄車站的架構是不太相同的，所以未來新的車站也是屬於節點型的，主要是以順時針方向去做運轉的端點型車站，它必須也是要跟社區生活的部分去做結合。

再來，是未來開發大樓卸貨區的部分，還有停車場的部分，我們會用可變動式的訊息來告知，這是一個環形的，可能在這個位置前面200公尺可以進入車站開發大樓地下停車場的入口。卸貨區當然是分時段，不會在平日，白天營運的時候不會進行卸貨，主要是在晚間離峰的時候才會開放卸貨區，所以動線的部分會盡量減少他們交織的可能性，這要藉由管理的部分來處理。

其實今天我們搭Uber過來，剛好是搭到一個鳳山在地的司機開的車，他也很關心鳳山車站。我問他對於目前即將要通車的鳳山車站有什麼感想，他說停車位看起來是不足的，我當時跟他說明，地下停車場跟車站是有結合在一起的，有提供250席的停車位，他後來才釋懷，他一直認為這個車站下面是沒有停車

場的。整個鐵路地下化全線，車站有結合停車場的部分只有鳳山站，而且我們的腹地其實也不大，我們的車專區是長條形的，比較受限在這個腹地之下，所以我們做了一個鐵路和車站營運的配置，主要的車站東向的入口就是直接臨文衡路及曹公路。

主持人（陳議員慧文）：

對不起，我打斷一下，後面大概還要簡報多久？

台灣世曦工程顧問公司許正工程師以奇：

我儘快。

主持人（陳議員慧文）：

再5分鐘好不好，因為時間的問題，可能要快一點。

台灣世曦工程顧問公司許正工程師以奇：

公車的部分，在公車彎的部分就是盡量不要佔到道路的寬度，我們就是盡量放在主要車站前面，有市區公車的部分，如果跨到屏東的部分，也是進行順時針轉運的部分。

最後是小客車和臨停的部分，以及計程車排班的部分，我們原則上就是盡量讓旅客的步行距離縮短，就是直接在南側計畫道路這邊，最接近車站轉乘的部分做一個轉乘。

而行人動線的部分，主要也是要串連曹公圳南北向的部分，這是一個生活通學的道路，未來這個拱形的下面其實是很多通勤的活動。

自行車的部分目前是放在北側，未來我們的想法是要做立體式的自行車橋，跨入到剛剛提到百工百業的活動區，現行階段性的部分是北側這邊做一個地面式的自行車專用道。

停車位的部分經由市政府道安會報決定，在都市計畫層級部分，我們有預估未來的開發量，跟都委會進行一個總量的設置，所以這個是高於建築技術規則的規定；在都委會這邊做一個總量的管制，主要配合未來的交通政策，希望鼓勵大眾運輸。汽車的停車位就定位在250席，等於跟轉乘的部分都放在一起，總量是250席；摩托車的部分反而有增量到650席；自行車的部分是420席。這個是綠色交通、人本交通的概念。

## 九典聯合建築師事務所張建築師清華：

再3分鐘，我把增加的部分說明一下，上次老師有講到，我們把它降了一層樓的高度，因為台鐵一直要把這個空間拿掉，一直要把它連起來，因為他們覺得這樣很難租用。可是鐵道局很多人很支持，所以我們就一直堅持，就是我們把這個量體壓低。在上次的說明會中，室內總樓地板面積沒有這麼多，我們現在降到39,000米平方的室內樓地板面積，把更多的室外空間開放。因為我們跟台鐵講高雄已經有3米的陽台了，我們應該要更開放這個室外空間，所以這個綠化有開放6,000米平方給我們的民眾使用。修正後的整個大樓意象，最主要綠化是集中在低樓層，三層樓以下，當然這上面我們看到綠化，就有待以後的租戶，以及台鐵如何討論。

這是夜景的感覺；這是另外一邊，西邊往綠園道這邊；這是剛剛已經講過的很多的交通，包括出入口。其實經過我們都發局的退縮之後，退縮完之後要在上面做這樣的部分。最共同參與的市集空間，就是台鐵希望拿掉，而我們希望維持的，這個部分就是串連曹公圳的市民廣場，我們可以從三樓往南看到整個市景。這部分要跟大家講的是，我們希望未來的屋頂是大家可以看到上去的，可以看到整個鳳城的天空。在這裡就是我們講的waiting hall，我們預留一條走道，一直走到這個端景可以看到的這個部分。

這個部分有關門的大小，我們希望把古城門的比例完全一模一樣的應用到大樓的大小裡面，所以它的大小幾乎是跟我們的部分一樣，但是我們有一點斜，因為要對這條軸線，所以它不是完全正的，它是有點偏這個軸線的大小。包括鳳儀書院的燕尾，希望我們人文的天空線可以留下來。

古城門的意象和砲台會用在我們的立面，現在的立面是這樣，我們透過這個部分的修正會把這個蓋起來，就是會把現在的立面蓋起來，當然這是高難度。各位有看到上面有很多大的cooling tower，就是為了地底下的通風，我們現在要全部把它

隱藏在這個大屋頂裡面。未來我們的屋頂會有450kw的發電量，再生能源是我們高雄綠色城市很重要的部分。今天有很多學者專家都在這裡，我們希望聽聽大家的建議和我們可以改進的部分。謝謝。

**主持人（陳議員慧文）：**

謝謝張建築師，剛剛簡報得非常的清楚，我之前在6月19日也有聽過一部分了，張建築師剛剛所講的大部分也是我在6月19日聽到的。但是就誠如剛剛簡報過程當中提到的，因為我們一直都有聽到聲音，就是針對這個規劃案，業主一直有意見，因此成為督促本席開這次公聽會的動機之一。剛剛大家都很清楚聽到簡報，因為張議員漢忠等一下有急事，先請張議員做2分鐘的簡短發言，跟各位致詞一下。

**張議員漢忠：**

謝謝，首先感謝陳議員慧文非常用心的開這場關於「鳳山火車站整體規劃與設計」的公聽會，我們鳳山人的福氣是在鐵路地下化之後，火車站整體的改建，在政府的重大建設當中，地方面臨重大建設時，一定會經過學者專家或是地方上很多的不同意見。今天也很感謝這麼多的學者專家，包括市府團隊，整體替我們鳳山火車站費心，包括鐵道局要面臨鐵路地下化後，整體的動線規劃也非常用心，當然地方上的意見也很多。今天看到大家撥出寶貴的時間來參加陳議員慧文舉辦的這場公聽會，利用寶貴的時間討論出對於鳳山未來建設很好的建議，在此不擔誤大家的時間，謝謝大家，因為我等一下還有事情要先行離開，謝謝大家對於鳳山火車站的重視。

**主持人（陳議員慧文）：**

謝謝張議員，因為他有事要先離席。針對剛剛的簡報，我想剛剛所有的專家學者都很認真的在聽，也希望我們等一下能夠針對這些現在的設計案提供更多的意見。首先邀請曾梓峰教授，大家都知道高雄火車站是他從一開始就一直關心推動，一直到大家都取得共識決之後才進行。請曾梓峰教授給我們一些

意見，關於鳳山火車站改建的部分，有哪些可以讓它更好，更符合民眾的需求。請曾教授發言。

### 高雄大學建築學系曾教授梓峰：

謝謝慧文議員。我想先更正一下，高雄車站不是我一個人的功勞，我只是在當時產生高雄車站時，有十年的抗爭。如果政府從這裡沒有學到教訓，鳳山車站就再讓它耽擱十年，沒什麼好害怕的。我覺得當時是一群人在高雄車站，找了國際大師四次，花了一堆錢，做出一堆東西，但是對於高雄人來說，沒有辦法接受這樣的結果，最後我們直接到市長室抗議以後，市長說：「好，我們看看有沒有機會能重新走一條路。」那個時候才開啟了高雄車站的重新設計，所以功勞不是我個人的，我只是受命於團體，我來協調，用一個比較創新的想法做這件事情。

我覺得政府單位依法行事，這點我們都了解，可是民眾也依法追求自己的好生活，這是憲法賦予我們的。這件事情如果沒有辦法去溝通，就會形成對抗。過去你們認為這件事情很好協調，但是我覺得高雄車站的意義，讓你們也看到在這件事情裡面如果大家都只顧到自己的角色、自己的權益，每一個人在這裡面自顧自的，我相信不是惡意的，但是每一個人都不對話、不溝通。高雄車站十年，我看過它的會議紀錄至少超過兩百次以上各種不同的會議，可是我們在最後關頭的八個月辦了12場「權益關係人對話」時，我才發現對於車站的內容和空間，還有他們到底要為高雄帶來什麼樣的生活。高雄市政府、台鐵局、鐵工局，包括顧問公司和建築師，從來沒有在一起真正對話過；開會都有紀錄，反正開會就是我寫一堆意見給你，你寫一堆意見給我，他們其實沒有溝通，我跟你保證真的是沒有對話溝通。他們談一件事情，其實大家的意思差不多，可是因為沒有溝通，所以荒腔走板。

我覺得今天的鳳山車站，我相信張建築師提出來的一些事情已經捉到一些重點，民眾要的就是生活，民眾追求的是生活裡面的那種價值、想像和情感。其實這件事情不衝突，因為高雄

車站最後呈現的結果，當它透過好的對話溝通以後，一個好的建築物是讓大家快樂的。我記得高雄車站在當時，我們中間有辦一場公聽會，我把所有的團隊和建築師，以及模型整個拉到三塊厝的社區，來了將近一百多個老人家，大家看著模型，在那個模型裡面看到他們的家在哪裡等等的，問了一堆問題，大家很快樂，因為他們相信這個車站目前處理的方向是他們將來空間的延伸，而不是在這裡面只是一個車站。當時我們定義了一件事情，那件事情是經過公聽會各方面討論的，就是我們定義高雄車站不是一棟建築，它是一個跟高雄人生活有關的都市空間，就這樣。這件事情，Mecanoo 馬上就理解，他們其實在歐洲本來就有這個經驗，所以他們在設計那個空間的時候，剛才我已經看到了，有都市生活廣場、百工百貨生活的各種東西，然後民眾在這裡面也可以辦婚宴，它不是百貨公司、它也不是一棟辦公大樓，說真的，如果你們在這裡面追求辦公大樓這件事情，然後只是追求你的容積和坪效，那件事情鐵定失敗。

我當初為什麼會投入高雄車站，我說我一定要進去，是因為我眼看著屏東車站失敗，在這裡面因為縣政府它也不支持，我們提出一個車站如何作為屏東市轉換的一種生活空間，前站、後站打成一片等等，然後我們也嘗試要去說服鐵工局，也嘗試要說服台鐵，可是台鐵說真的，他們從來沒有派關鍵人物出來，就是交代任務來這邊，他們就是只要容積。我說容積簡單嘛！重點是容積要如何實現才是關鍵，你要先把人潮帶進來嘛！結果這個事情到最後被迫做了一個我認為是很爛的車站，那個東西是大家看到的啊！下雨啊！民眾行走前後路不通，然後社會抗爭繼續，對不對？

當初因為這件事情我痛在心裡面，這個事情我記得我當年還去拜訪你們的主秘朱來順，我親自拜訪他，他跟我說，第一次有人來跟我談這個事情。我邀請他，我說麻煩你，因為我們看第一次的時候，鐵路局一樣來個公文說，他們不克派人前來，沒有人來參加。我第二次開會就親自去拜訪，我們終於在 12 次

的共識會議，我們叫做權益關係人的共識會議，我現在還是看到很奇怪，你們目前還是建築師拿著東西到處去說，問你的意見，問你的意見，我們那個時候統統沒有，全部就坐在那個地方，每一次一個議題提出來大家就充分討論，然後送到都發局，相對的沒有什麼困難了嘛！因為主要討論那些技術性的細節以外，其他都談得差不多了，怎麼會在這個裡面已經設計公聽會談完了，送進去，然後這邊還有意見？我們要打掉，不希望有那個圓洞的東西，我覺得那個已經是民眾在這裡充分表達他們的情感了。

我的看法在這裡面就是，這個事情我覺得大家都依法，我覺得我們最好大家尋求一種好的方法共識解決。我相信這些人沒有人作賤自己，在這邊只是要來抗議不爽，鳳山車站已經經過那麼多次了，鳳山車站比高雄車站更深入的是，他們期待的不只是一個都市的空間，還希望成為一個社區生活的空間，這件事情我看得非常清楚，而且我覺得目前的趨勢在往這裡走，我覺得那是一個非常好的結果。

政府部門在這裡面看東西要在對話裡面看，我舉一個例子，高雄車站最有趣，我們創造那個穹頂，下沉式廣場，在這裡面創造一個最好的的空間結構，結果呢？我們在第七次，還是第八次開會的時候，台灣鐵路局那個林科長他跟我說，曾老師，現在有一個問題，我們內部討論認為台鐵目前最賺錢的其實是鐵路餐廳，所以他們目前想要在你們創造那個穹頂廣場一樓去做鐵路餐廳的中央廚房。每一個人聽了都說你們的腦袋壞掉了，我們創造一個最好的都市空間，然後你把廚房擺中間，空間的設計上面，它的那個廚房下面還有一個半層，他們的車子在這裡面，你把廚房設在這裡，就乾脆把餐廳做得很漂亮在那個中間出來，你把它中間出來做成一個很漂亮的餐廳不是很棒嗎？你怎麼會把它擺在那邊做廚房呢？

他說，好，我再拿回去溝通。原來台鐵局這個裡面有很多意見的時候他們也沒有先討論，他們就先收集很多意見，說誰要

怎麼樣？誰要怎麼樣？然後就把它端進來。其實這個用溝通都是可以處理的事情，就是沒有真正的溝通，今天溝通不是你拿了東西來就是我有意見、他有意見就是溝通，不是！而是這件事情我們大家共同怎麼解決？可以創造大家各自共同最好的成果，這個才是效果。

我今天不必講太多，因為高雄車站那個經驗其實很多人都參與可以看，我覺得高雄車站對這件事情應該有幾個關鍵的意義，第一個，抗爭這件事情大家都是依法，我覺得我們無論如何用一個更好的對話，然後讓這個事情不要讓建築師在這裡面很辛苦，因為建築師沒看過他能夠講什麼中文，對不對？他只能聽，然後有人翻譯，但是他的能力很好，他可以把所有在這裡面大家各種不同的想法，把它設計成、處理成，那是他的責任，可是他怎麼有能力去溝通每一個人，和人家溝通在這裡面是真正在做權益關係人，然後民眾，民眾是我們在這裡生活要過的。

所以這個事情，第一個，在高雄車站，都發局雖然他們還是有一點被動，可是當時因為他們委託我們做這個事情，他們必須參與，所以他們的角色從後端的防禦，走到前端的引導跟協調。我們當時在這裡面定義說高雄車站是六種功能，它必須是國際商務的功能、它是都市中心的功能、它必須是資訊在這裡轉換的功能、它是綠地生態系統的功能等，我們當初定了六個功能，這個事情在都發局從一開始接受的情況之下，大家談起來沒有問題，所以它整個平台上面花團錦簇，那個設計都是這樣設計，是因為從一開始就被這樣定義了。

但是那一次都發局基本上是從後端的防禦，你們做來，我就都審來審你，然後都審又找來一大堆莫名其妙的委員，在這裡面每個人東說一句、西說一句，然後完全沒有共識。可是那一次我覺得他們從一開始就把這個事情定調，所以這個東西順著我們當時那個紀錄送到都發局的時候，他們審查的時候大家共識基本一致，十年的抗爭在一年之內就可以解決，這個事情就

是高雄車站在這裡的原因。因此權益關係人對話這個事情，我建議最後的關頭，我們也期待都發局在這裡面，因為不是說交通部把你意見送進來，然後鐵路局把它送進來，然後到那邊審查的時候其實沒有人知道該怎麼辦？因為到底長什麼樣子沒有人知道，建築師要怎麼處理？所以那個東西最好就是兩次、三次，權益關係人在這裡對話。

台鐵局來說的話，你在這邊追求容積，我覺得那是最蠢的事情，因為你握有容積不會實現，因為那個東西如果它不是一個好空間也不會有人去，可是你如果創造一個好空間，你上面所創造的所有坪效都可以實現，我覺得這是一個聰明的態度問題。期待關係人在這個裡面，尤其我們從對抗，因為這個空間說真的，還有很多挑戰，剛才張清華建築師提出了很多新空間，這些新空間台鐵局如果你們把它當作自己的資產，然後自己要去經營、自己處理，我告訴你，你們會很頭痛。那個裡面百工廣場那個事情，如果沒有地方在這裡共同參與，大家把它當作是我的生活機會你也做不到，到時候你回過頭又開始抱怨，你設計這個東西沒有用，這裡面根本沒有人來，沒有人來不是這樣子，而且這個東西其實會有人來，它是有機會的。

我們現在看全世界的車站，有哪一個車站像我們台灣還在做車站功能的車站？沒有了，我最近到大陸去，他們的車站只是為了管制人口、管制他們的安全，在裡面將餐廳及各種購物中心結合在一起，連中國大陸都做得好，買車票誰還在那邊排隊啊？手機上按一按就統統買到了，我們還在那邊設櫃台？那不是最蠢的事情嗎？對不對？我覺得空間一定要走社會化是台鐵最佳的權益、最佳的機會，那些你們最好在這個時候就談，這個地方到底要組成什麼團隊？有哪些團體在這裡面？你們突破的不只建築法令而已，包括空間經營各種法令，怎麼樣一次到位，然後可以創造台鐵最好的效益。如果你們還堅持不要的話，你可以去看看你們幾個車站，我每次經過屏東車站都很痛心，心痛的不得了，你們花了一大堆錢，設了一大堆空間，希望

人潮進來，但不見得會有人來，為什麼？因為那個東西不是老百姓生活必需，可以在那邊生活發展的空間，因為功能改變了。

最後，我呼籲在座這些民間的朋友，我們是依法追求我們對這個城市願意在這裡生存，願意在這裡生活的地方，這個事情最後的關頭，我們很高興今天談的方向我完全認同，我知道技術性細節還需要很多協調，經營上面還有很多東西大家必須媒合，大家共同創造，可是那個不是你會變魔術。我建議說，今天既然 16 日已經談了，我們看了有我們高興度，這件事情應該被堅持，我們懇求都發局，你們不要站在後面只是防禦，這個東西代表政權的正當性，你們如果沒有辦法呼應政權正當性，你們就等著在這裡面要被換，這個東西本來就是事實。

我們希望在這裡面高雄車站已經做一個好例子，我相信還有問題，可是我們總是慢慢進步，鳳山車站沒有道理還在醬缸子裡面，所有的好手在這裡都到位，所有在這裡面的方向，基本上大的方向都認同，還有很多小的東西要調整，那是大家共同努力的成果。我呼籲大家要共同堅持。都發局你們的審查裡面我們也都有權力去聽，這個事情已經到最後的關頭，這個關頭請大家秉持大家共同創造的目標，我們大家一起來努力。

**主持人（陳議員慧文）：**

謝謝曾老師，曾老師這一番話我非常認同，有很多事情不只是我們鳳山火車站改建，其實有很多政策在推動真的都是缺少對話，然後本位主義你們真的非常的嚴重，本位主義你們不打開來，那個門你不打開來，常常就是你說你的、我說我的，大家是沒交集的，有很多的小建設也是如此，何況這個這麼大的建設案。不只市政府，中央也是一樣，有很多的事件我們看在眼裡，真的就是缺乏溝通的誠意，這個部分真的講得非常好。

一路走來，曾教授從高雄火車站的經驗，然後也希望我們鳳山火車站不要再走那麼艱辛的路，能夠馬上到位，可以立即用最快速的速度，包括剛才說能夠組一個團隊，能夠來對話的團隊，把

所有問題提出來，我剛才有聽到張建築師在講，馬上問這個、一下子問那個，怎麼都沒有辦法把所有相關的，整個在一起共同的協調會一次講清楚、兩次講清楚，方向我也很認同，在此謝謝曾教授精闢的見解。接著請盧建築師提供意見。

### **盧建築師友義：**

其實我很感謝鐵道局，每次陪伴著民眾跟民間社團一直不斷在溝通，我覺得這個誠意非常好，但是我每次開會都要問一句話，真正的業主台鐵有來嗎？台鐵的決策人員有來嗎？從來沒有看過，我覺得很奇怪，所以今天聽到張建築師說，台鐵的意見比都發局的意見多幾十倍，我會害怕，害怕什麼？建築師這邊如果沒有辦法堅持下去，未來不知道會改成什麼樣子？我們很害怕這個問題。拜託張建築師，民間的意見、好的意見我們就要堅持到底，如果真的有問題請告訴民間社團，我們再來處理我們的事情，這一點我們絕對做得到。

另外，營建案已經送進都發局，我拜託副座，都發局審查的時候，假如覺得委員還不夠力量的話，可以善用民間的力量來協助都發局做整個決策的判斷，我覺得這個部分希望公部門可以善用民間的力量。目前到這個地步，我從 103 年參與他們公開甄選的時候，事實上那時候只是一個概念徵圖，那時候因為沒有產生第一名，結果不曉得台鐵就把第二名的東西拿出來，從來不跟地方溝通，張建築師這個案子雖然我知道他送到都發局以後，已經經過好幾次的會議，我也幫他們審查過。另外，我們七月還開了一次會，張老師跟我講說，好像台鐵又要翻案，大家就開始緊張了，我這邊要拜託張建築師，要堅持就要堅持，民間可以當你的後盾來處理這件事情。

### **主持人（陳議員慧文）：**

謝謝盧建築師。接著請謝老師發表意見。

### **東京大學建築系謝博士宗哲：**

我是去年主張要重新歸零翻案的，我覺得是充滿意義，今天看到鳳山車站這個修正案，它的確讓我覺得鳳山似乎開始走向幸福

的路上，當然還在路上，這當中會有一些障礙或者還是有一些想法需要溝通，但是我覺得召開這個公聽會並不是來複診的，我覺得這個觀念非常重要，我們是要把這件事情能夠好好真的來實現所有在座不管是工作任務，或者是你們未來在生活上面的經營，都能夠往對的方向來做，我覺得這一次我們的確是正確的，我相信世曦應該會感受到我這次的砲火跟上次顯然不同，因為這表示你們找到對的人，我覺得我們這個社會充滿各種有能力的人，但是在正確的位置做正確的事非常重要，今天看到不管是有一些車站空間上面的一些思想、一些概念上面都大大的提升，也許不管台鐵或鐵道局還有一些水土不服的狀況。

但是我誠懇的建議，我們必須要放眼世界，這個世界不斷的在進化、在改變，我們不能用過去的這種管理的邏輯跟思維來面對新時代的來臨。最近台南市美術館也發生一個滿大的問題，就是坂茂它設計很多的向外開放的平台，它就是要創造市民能夠通透進到美術館，台南市美術美術館最近管理的基金會某一位陳姓藝術家，他是一個地方的老前輩，也是地方的勢力，他的想法就是比較保守，他認為就是要只能從一個地方進去，就是那種非常古老的方式。

但是這種做法的確會讓我們花費這麼大的心力，這麼好的建築可能會因為他的觀念，一念之差就毀於一旦，所以我比較希望當我們有正確人的時候，我們都認為那是正確的人，我們應該放下自己的不管是你的偏見，還是你個人過去的某種堅持，暫時放下，然後讓他帶領我們去走對的路，最後我們有誠心的溝通，我相信事情會往很好的方向來前進。這是我對在座各位、對鳳山獻上最大的祝福。

**主持人（陳議員慧文）：**

謝謝老師，上次公聽會的時候他是打掉重煉的起義者，這樣也算打掉重煉，到目前為止，針對張建築師所講的這個方向大部分都給予肯定的，但是大家也有聽到，最大的障礙可能都是台鐵局這個業主的壓力等等之類的，我們都發局要把這樣的防守給守

住，這個是攸關我們鳳山城以後的發展。接著請李榮裕老師發表意見。

### 正修科技大學建築與室內設計系李副教授榮裕：

今天是學界的議員來參加，但是反過來我在鳳山住了 30 年以上，也距離火車站很近，所以時常生活在那邊感受，包括新站開始建立之後，發現從過去的印象轉換到新的印象，這是很有趣的議題。今天聽了張建築師的簡報，我放了很大的心，本來在舊城的印象，甚至早期高雄市衛星都市的印象，要轉換成第三條捷運連結到整個大區域的連結之後的轉換，事實上以城鎮的轉換一直到現在來講，不管上一代，我們這一代和下一代，那個記憶還是最珍貴的，早期是民國 24 年的磚造建築，最早是木構造，那是很遙遠的事，磚構造的時候我還有使用過，它是一個曹公路的端景，一個蔣公銅像在那邊。

當然整個都市的印象是坐北朝南，一直單向的發展，北向是比較高雄市的連結，轉換到上一個站，那也是非常不得體大的量體的阻礙等等，到現在這個案我發現比較能夠讓市民融入，變成站的發展的一個延展空間，因為車站算是一個運輸的集結點，不管集或散，但是它是生活的一個部分。確實剛才曾教授也提到了，甚至早期送往迎別的一個點。鳳山在商業性的特色是非常密集的街道的構成觀念，很少大型廣場，公園也有，但是不像是屬於街道延續的一個都市空間，所以在鳳山的過去在上層的商業存在的那個延續性都不高。

假設台鐵在這裡為了資本的平衡，要建構更多的樓地板去創造商業，剛才曾教授講了一句話我覺得非常有道理，假設純粹以商業大樓的追求，在鳳山過去 30 年的經驗是很難存在的，因為街道形式的都市城鎮空間這種紋理。假設我們的生活面向在張建築師的另外一個想法提高到三樓，我們從一樓提高到三樓，甚至從二樓的轉換，很容易的轉換，那上層的都市空間會連結那個城門的戶外空間，創造市民的市集等等，它是一個商業轉介點。所以以這一點來，真的希望台鐵正式轉達或者你們的意見能夠雙贏、

三贏，就是建築師的理想承接了滿多市民的想法；另外一個就是，建造台鐵在上層空間的空間價值，我想跟純粹的商辦大樓或者一樓商圈是完全不一樣的。

第二點，我以鳳山市民的空間印象來提醒建築師，也是希望轉乘到台鐵，目前這個車站是 70 米乘 200 米的基座，我看了確實嚇了很大一跳，還好上層拱型空間下有心境上的穿透，不管一樓實質動線的穿透和上層心境的穿透，現在南北兩條主要的軸線，一個是曹公、文衡，非常傳統的車站中軸線的印象，不管有沒有連結或者打通。另外一個是城界的印象，城界的印象從目前曹公圳的東西向，其實是北門北界的印象轉換到西界的印象，西門那邊。現在很主要的透視也好，是不是可以轉到南向立面，這個很主要的立面其實非常反映這條曹公圳南北向西界的這個部分。

我非常感謝設計團隊張建築師，能夠把這個新的車站跟捷運這個點，其實是非常直接的兩個，捷運是這條綠軸的端點，雖然有延續，空間印象是非常強烈的，跟北向之間做了一個連結。但是這是一個人行的連結，這條軸線非常強烈就是人行的連結，沒辦法車行、沒有辦法很大的交通量，但是感情上是市民的，交通上是更多心境上的，所以城門的中介空間，我百分之百覺得它是對整個空間的價值會提高很多，走在這裡心境上是穿透到北向，3 樓跟 1 樓之間透過將來建築師的設計，能夠更平順、更綠化等等。

最後一點，右邊是傳統的曹公、文衡非常實質的南北軸線，以前在鐵路車站的正中央，現在從端景的實體面要轉換成一個空體的節點面，因為車站變成要從那個節點左轉進來，主要的大門，所以節點其實更大的中介空間，更大的意義是連結南北彙集在那邊，左轉到車站的大門。所以目前我覺得那個廣場意象不太夠，因為原來感覺是一個環狀的大空間，現在轉換成好像是道路的安全島的形式，還好這邊右邊的層層綠化，立體綠化可以軟化這個部分，把面對右邊的廣場這邊可以軟化，去增強這個廣場的效果，雖然空間可能變少，但是多一點對三樓的連結、多一點綠化加

入，這一點我也希望建築師能堅持。

我相信台鐵目前會增加上層空間的價值性，因為你目前是非常硬的體，包括廣場沒有任何的綠化，那是阻斷的，後面還有 200 公尺需要連結，在心境上也好、在實質上也好，能夠有更多，綠化是一個中心元素，能夠連結很多不是形象記憶的東西，或許會說有一些磚紅等等那些元素會加入，但是中性的這個是非常重要的連結。

**主持人（陳議員慧文）：**

李老師提供非常寶貴的意見，我也是鳳山人，所以他這樣講我能夠理解，我覺得這個真的可以納入去做未來的規劃設計。接著請吳文彥老師發表意見。

**義守大學公共政策與管理學系吳助理教授文彥：**

過去鳳山這個議題我參與的並沒有那麼多，但是有參加開過兩次會，參加比較多的是高雄車站，當時我們對車站之後的發展沒有很多的意見，我也寫了一些文章說，這是我們高雄在地的集體焦慮，你到底要給我蓋成什麼樣的東西？然後有沒有回應我們在地的脈絡、紋理和真正的需求？很多的設計基本上是不考慮這個，這個問題其實是我們國家法律制度上設計的不良，都市計畫法第 19 條，「人民及機關團體陳情意見提供都委會審議參考」，參考就是他可以聽，也可以不聽，因為他可以選擇性的失憶，這個是很糟糕的問題，如果我們這樣子來看，如果能夠資訊揭露，透過公共參與，然後大家來討論，可以找出更好的方向，為什麼不做呢？而且有多元的方案選擇，會讓我們有更好的在地的一種植根和支持。

我到台南市政府去開會，碰到台南的一些教授跟我說，你們高雄市真的很棒，因為你們很敢出去爭或去吵，我說不是，那是溝通，我說吵架也是溝通的一種形式嘛！對不對？他說他真的很羨慕我們願意去投入這一些。

當然，曾老師在講屏東站，我之前也參與了麟洛、南州、潮州的提案，我是被邀請當顧問，可是等到完工的時候我去看，天哪！

那麼大的量體跟在地沒有什麼連結，說簡單一點，就是鋼構弄一弄，這樣子的一個車站，唯一的機能就是夏天讓人家跑進去吹冷氣吧！

所以我覺得這個問題，我們應該回應到一個城市脈絡去看的時候，今天張建築師的提案，我覺得他是滿辛苦的，但是也要肯定鐵道局、台鐵局，還有都發局，大家願意去討論，至少我們已經從時間、工程進度的那種制約解放出來。我記得我還在市政府服務、當都發處處長的時候，32 個車站要都市設計審議，捷運局局長恐嚇我，我說你是恐「嚇」(ㄊ一ㄚˋ)，因為恐嚇要有效果，他說如果這個誤了工期，罰款都算你的。我說沒有那回事，我就拿都市計畫法第 79 條、第 81 條出來跟他講，你違反本法都市計畫所發布的行政命令等等，我依法可以把你移送法辦，到最後他乖乖的把 32 個車站都市設計挑了幾個，總不能 32 個都要審，就挑了幾個重要車站來審，審了之後，確實，那幾個車站後來都被很肯定，像光之穹頂、海洋意象、橋頭站，還有機場站等的，這一些有經過一個公共參與檢視，我認為會有幫助。

第二個，以一個城市脈絡來看，我認為高雄市最早的經驗是從 1908 年築港，然後搭建鐵路，以鐵路車站作為帶動地區發展的一個核心。當時它有長程運輸和短程運輸的需求，當時搭接到鳳山舊站這裡，代表了一個事實，連日本人都很務實，他需要這個運量，不然的話它應該是跟 1941 年到高雄車站那一個車站一樣，再去找一個新的地方設站，那整個車站的目的是不一樣的。而整個鳳山的意象，其實我們高雄就是很特意的，在左營蓋了舊城，結果不用，在清朝年代，一個真正的軍政中心、文經中心就在我們現在的鳳山，所以在這樣一個發展上，我們認為它的定位應該是要來作為鳳山的一個入口，也是整個鳳山市大家的客廳、社區的活動中心，我認為這是可以確認的。

在整個建築語彙的意象上和內容的規劃，我覺得這個部分是滿有意義的，也就是說，民國 75 年的時候，高雄市當時正在蓋東帝士 85 大樓，那時候認為太快了，我們要蓋辦公大樓都來不及

了，所以 75 年的時候蘇南成給它開放了一個規定，住宅區一樓跟地下室可以設商業，住宅區得做辦公室使用，哇！一下子解決工商登記的問題，接著把辦公大樓的價格就打到底了。去年我知道一個朋友他在四維四路那邊買了一間房子，辦公大樓 110 坪，總價 790 萬，那個房子是民國 78 年蓋的。所以財主單位，我認為不只台鐵，台糖也一樣，財主單位或主管單位都會認為容積率要多一點愈好，其實那個是毒藥，你都把它蓋滿了，以後的水電負擔，我剛才講辦公大樓又租不出去，到時候又是蚊子館，又要被罵，又要花錢去做閒置空間再利用，這個是很糟糕的問題。

今天這個站區的發展，我們應該要去理解到營造一種公共空間或共同使用的空間，它其實是建築師一直在努力做一種新的、有競爭力的 place making，我們稱為一種場所、空間的營造。做這種空間的營造要有競爭力，當然在做空間規劃設計上，我們主張要有幾個特性，就是獨特性、唯一性與相對稀少性，甚至它是不可替代的。什麼是不可替代的？因為它已經融入了鳳山人的生活、文化，當他每天就喜歡到這裡來一趟的時候，這個時候還有其他地方可以讓他去嗎？或者說他覺得這個就是代表了鳳山。尤其在這裡面，我們提到一個「百工百貨」的聚落，這個是非常好的，這個就是我們之前在談的，如果老街沒有辦法完善保留它的業種業態，也許我們就可以引導一些有形和無形資產、藝能什麼的進入這個地方，這就創造了它的獨特性和唯一性。

我甚至認為未來如果這個地方能夠好好去檢視的話，也許這個部分還有努力的空間。我們都喜歡多點水與綠，我們希望的，也就是說在未來，雖然這個基地有環狀道路，但是如果去估計它主要的車流或人流動線，我們會發現其實這裡有很多要左轉，因為我們希望安排的是順時鐘的，但是事實上它如果是順向、順時鐘的話，就會有左轉的問題，這個左轉的問題會造成道路阻塞，所以應該是考量類似像左營高鐵站從 4 號門出來，然後做一些迴轉的停車彎解決掉這個問題，但是這可能會使用到部分的開放空間，這個部分如果不解決，未來會比較辛苦。

在美國，很多都市計畫或很多建設完成之後，草設之後它會找誰來看呢？找用路人、計程車司機、救護車、消防車，萬一發生狀況的時候，這個路網或這個主要建築對外的聯繫、這樣的一個安排好不好？會不會有衝突？我想，這個是可以做得到的，我們檢討一下，然後做一些因應。

至於現在等於是穿著衣服改衣服，一樓有很多設施，我們大概都在想說我如果從一樓要到三樓很辛苦，但是如果動線上可能的話，像日本它做聯合開發，它對主要大廳或穿堂層的做法是這樣的，我在秋葉原看到的是從地下一樓，直接把電扶梯拉到四樓或三樓，然後再讓你走下來逛選。所以基本上在這個架構上它是可行的，我們期待在地，然後大家能夠磨合出這樣的經驗，延續著高雄車站的這種互動。我相信對鐵道局、台鐵局或都發局來說是一樣的，也許過個幾年得獎了，你們就會知道這個辛苦是有代價的。

我在台灣很少看到公共建築能夠這樣真正去回應在地的發展脈絡，這一點向建築師表達肯定，我報告到這裡。

**主持人（陳議員慧文）：**

謝謝吳教授，真的是很寶貴的意見。他剛才講的手扶梯確實也是一個可以考量的，還有包括所有道路可能要再去做非常精密慎重的考量。最後我們請張曦勻張老師，因為鳳山火車站的部分他是從頭到尾一直參與在內的，所以一路走來他有很多心得、很多感想，一直到現在，目前這個方案、方向，我想，他也有一點感覺欣慰，但是還是有一些細節等等，他能夠提供一些寶貴的意見。

**崑山科技大學空間設計系張助理教授曦勻：**

主席、各位與會的先進，大家好。不只是鳳山火車站，包括高雄火車站，其實一開始的時候我就有參與。我一直在想、我常常在想一件事情，高雄火車站當時在跑的時候，它跑得比較早，那時候的狀況其實是比较糟的，因為從一開始的時候高雄火車站已經有建築體了，鳳山新火車站那時候還是空的，舊的

站體還沒有拆，我們那時候都覺得鳳山火車站應該比較有機會，結果搞到後來發現鳳山火車站比較難跑，就跑得好久，然後跑得好辛苦，結果跑不動。所以我想，我這裡的確是真的有一些建議，我希望也許與會的管理單位可以來思考一下，因為我覺得這裡我還是必須要強調，土地是全國國民所有，台鐵局只是管理、作為代管單位。我今天要講這句話其實有一個很重要的部分，我絕對相信台鐵管理局這邊也許他們希望或期待要謀求所謂的最大利益，這個最大利益也許對他們來說是樓地板利益、經濟利益，但是我今天必須要提醒，對國民來說，最大的利益是什麼利益？也許是最大幸福的利益，幸福利益不只是金錢，它包括很多生活的價值，實際上回到我們對於城市的期待，還有我們對於文化、對於很多地方的要求，那個東西不是單純以錢來丈量。

所以我今天在這裡也希望提醒一下，因為民眾給政府管理權，同時在某一個部分給了政府政治權，也就是監督，今天我們的都發局其實就是被賦予了很重要的監督權，要監督整個事情往前面走。因此我還是要提醒，在這個部分裡面，各個單位必須要把角色看清楚，我們要謀求的最大利益是市民的最大利益，絕對不是某些局處的最大利益。今天台鐵局可能透過這件事可以把某些財務的赤字補過來，但是我想不是那個利益，我們要謀求的是整個市民、整個城市發展的最大利益。從這個角度裡面去看，我覺得也許我們可以去思考一下有些不一樣的角度，所謂的樓地板面積真的有這麼重要嗎？也許有一些不一樣的思考角度可以去想一想。

當然，早期我們在推動高雄火車站的時候，其實一開始是在都市設計審議委員會的時候，那時候其實就在擋了，我那時候剛好是專案小組裡面的成員，幾次把意見送到都設會去的時候，當時的設計單位是宗邁，宗邁當然覺得他們是一個很大的事務所，不大覺得委員的意見算一回事就對了，所以他也不大願意聽，因此那時候我們在專案小組的建議幾乎都是無效的，

走到後來沒有辦法，當時陳啟中建築師、施邦興建築師、李重志老師，還有我們當然就發起連署抗議表示反對，後來才有曾梓峰老師他們後面承接都發局工作坊的案子，開了很多次的討論會議。

中間過程，前面我們覺得最難的部分是什麼？假設前面可以聽意見，我們其實不用走得這麼辛苦，走到最後還要抗爭，抗爭完之後才有一個工作坊，大家討論完之後才來聽意見，然後就改出來。而且我認為當時我們在抗爭的時候，應該有絕大部分、90%的人都認為我們在胡鬧，認為這些人又在胡鬧什麼，但是現在高雄火車站的方案出來之後，你們還覺得我們那時候是在胡鬧嗎？我現在要講鳳山火車站這件事情其實也是這樣，就是在前面那個部分裡面我們提出很多意見，可能主要的管理單位也許不聽，當時的設計單位也許又有自己的想法、台灣世曦這邊又有自己的想法。

台灣世曦當時在更早之前、在6年前，那個時候鳳山火車站還沒有拆，其實有很多設計師可以從那個時候好好去討論，我猜想如果那個時間點，我後來也跟張建築師說你那時候如果進來，我們根本不用這麼辛苦好嗎？有很多事情其實是很好做的，也不用現在搞得一個站體…，現在那個站體不曉得要怎麼處理。最近我看到燈光被搞成那樣子，我看到學生貼出來，他們大概覺得那個燈光很好，我只回了一句話，台灣美學？唉！現在台灣美學是這樣？公共建築這種東西搞一個方形量體、搞一些燈光，然後就覺得哇！這個很酷、很炫，是這樣嗎？我們對於台灣美學的價值、城市的價值真的就是這個樣子嗎？我認為這個部分其實應該要被提出來思考一下。

其次，中間的過程其實後來我們也做了很多願景工作坊，提出很多在這個部分的一些意見，還好我們找到一位聽得懂，而且願意去把我們當時提出來這些意見完全去消化，他們真的是把它做消化，然後把它轉換出來。因為我們中間有一段很長的時間，一直被說你們寫這種東西讓人看不懂、這個東西不專業、

這個東西不怎麼樣。張建築師在今年6月提出來那個案子的時候，我只問了都發局科長一句話，我們東西做不出來嗎？做不出來為什麼可以有這種案子？所以問題到底是出在哪裡？我就回到剛才曾老師說的，前面的部分為什麼大家溝通狀況這麼差？不願意去接受那個部分裡面的意見，為什麼不願意？我們當時的願景工作坊其實是集合了很多在地民眾的意見，大家的想法、大家的看法，我們把它轉換變成比較專業的語言，寫成了一本，可是一一直被批評叫做「看不懂的東西、沒辦法執行的東西」，我最後看到張建築師他們做出來之後，我只能說找對人就看得懂，找不對人就看不懂，就樣子而已。所以它沒有看得懂、看不懂那個部分裡面的問題，而是在於願不願意打開你們的胸襟，去接受更多不一樣的意見，很多在座的人當時都參加過那個願景工作坊，大家都提出了很多想法。

我們現在比較大的問題是這些東西未來有沒有辦法真的可以落實？不要我們現在提一提，他們後來看到一個案子覺得很高興…，我們覺得總算很欣慰了，剛才說很欣慰，結果欣慰了沒有多久之後發現案子被翻掉了，因為我們的土地代管單位，也就是主管單位也許又有一些他們本身經營利益的看法，於是就把它推翻掉。所以我會比較建議，在這個部分裡面大家要去思考一下這個問題，怎麼樣讓我們覺得理想的這件事情可以朝向更理想的方式去走，而不是為了某些比較短程問題的部分，也許比較能夠解決台鐵局赤字虧損的問題，所以必須要怎樣做，我想利益的部分可能都是從這個角度裡面去思考。

回到建築的部分，我覺得張建築師其實他們也已經很辛苦，因為原來的量體真的是很難處理的部分，所以上次我也提過那個怎麼辦呢？我今天有看到他們有面對那件事情，已經去做了一些處理改善，我猜想以他們事務所的能力，接下來透過一些細部設計應該可以做得更好。只是我在這裡要提一點建議，因為鳳山一直沒有所謂的城市願景館，我們可能要有一個地方可以讓大家都來講一講這個城市未來的發展，因為我們剛好在這個

過程裡面有很多的…，我們不要講抗爭，說是溝通協調好了，溝通協調很多意見，溝通對這個城市未來發展的意見，我們未來是不是有一個空間，就是原來既有的市民空間、就是要提供作為公眾使用的空間，有一個小空間切割出來，作為城市願景發展的這種也許是概念館，未來甚至有一些簡單的論壇或討論會之類的，也許都可以在那個地方舉辦等。

還有站體裡面的空間使用內容，包括我們現在在討論的電影空間、市民空間、co-working space，這個都是當時我們願景工作坊在討論的時候，在地很多民眾提出來的建議，所以我要麻煩鐵路管理局在這個地方請尊重一下在地的意見，不要把那個東西拿掉，不要最後統統把它變成辦公室，以上，謝謝。

**主持人（陳議員慧文）：**

張老師所說的，這個應該也是很多市民朋友的建議，我在這裡也是要請問一下，其實我們希望藉由這個機會，剛才說高雄火車站是高雄好生活，鳳山火車站是鳳山好生活，是有這樣子的概念在裡面。剛才在簡報裡面，包括百工百貨聚落等等，當然這是站體 OK 以後台鐵局的經營規劃，如果你們只是一味的去追求量體，你也不見得能夠把它經營得好，有可能變成蚊子館。

我這裡有一個簡單的問題，我也想問一下，剛才在簡報裡面，有一樓的居民活動中心，這個會不會被刪掉？剛才都有看到，這個都是市民朋友會很關心的，因為在場也有好多的里長都在現場，這個都是附近的里長朋友。

包括張建築師也有提到電影文化產業，希望有一個區塊去做這個部分，之前鳳山唯一的電影院已經關門了，那個叫做東亞戲院，東亞戲院已經關了，一關了就什麼電影院都沒有了，我聽到你在簡報裡面也有提到電影文化產業，是不是有可能去做這樣子的一個推廣、推動，讓這些有志青年也可以在這裡發展，是不是有這種可能？除了可以發展電影文化產業以外，還有一個電影館的可行性，這個部分我想也是地方、我們的市民朋友會關心的。要不要簡單針對剛才幾位教授、老師的意見，誰要

做回應？是台鐵局要回應。

### 交通部台灣鐵路管理局張營運專員永炘：

各位好，我是台鐵局企劃處，敝姓張。首先實在非常謝謝各位委員和議員的意見，鳳山車站這麼多年來的設計，直到現在這個幾近完成的設計內容，都是大家的努力。其實台鐵局身為營運和管理維護單位，我們最關心的大概就是兩個重點，第一個是室內空間使用的彈性，這個涉及到我們後續的活化、招商等等。第二個是營運管理及維護的成本，減少成本、增加彈性，這個是我們比較在乎的，例如剛才其實有提到，台鐵不是不喜歡人群，其實只要設計得好，人群一向都是地方發展的契機，怎麼樣把人潮容易聚集的地方，留給人潮、留給人群、留給市民，這個就是我們大家一直在討論的內容。

再來，一直有談到量體這件事情，我還是必須要澄清，量體這件事情並不是台鐵真的有這麼堅持，還是真的有什麼，主要是因為鳳山計畫有一份綜合規劃報告，這個綜合規劃報告是經過行政院核定的，它裡面就是寫了這麼大的量體。這個綜合規劃報告是整個台鐵局還有鐵道局，應該是說整個交通部都必須要遵守的內容。當然，這個案子台鐵局已經用印了這一份設計的內容，後續會進行的就是都市設計審議的程序。剛才提到的，包括空間的彈性、維護的成本，以及量體的配置，這件事情都會在都市設計審議會議上面，經由台鐵局、鐵道局、市府，還有市府邀請來的委員共同來努力。

議員剛才很在乎的，這個市民的空間會不會被留下來？台鐵局並沒有不同意市民的空間，我們並不會把它移掉，但是它在這一棟大樓裡面應該配置在哪個地方？我們會在都審的委員會上面，藉由委員的經驗、藉由市府的堅持，我們大家一起來決定它是在這裡比較好，還是在這棟大樓裡面的什麼地方會比較好。就像剛才提到的，如何把人群引來、把人群留下，然後讓人群可以妥善的運用這個車站大樓，這才是我們實際在營運維護的時候非常在乎的一個重點，謝謝。

**主持人（陳議員慧文）：**

在文化產業的部分，這個是已經有一個想法了？還是只是一個還不成熟的、只是先寫一個大概的意象？電影院的部分可以保留嗎？因為我們鳳山真的沒有電影院，鳳山東亞戲院關了之後就沒有電影院了，大家都要跑到其他地方，包括去夢時代或是去哪裡，鳳山在地是沒有電影院的，這個部分可以做承諾嗎？

**交通部台灣鐵路管理局張營運專員永炘：**

這個就像我提到的，其實後續都市設計委員，還有這個都市設計的平台，依然會針對各個空間、它存在的性質，以及它存在的可行性再做細部的討論。

**主持人（陳議員慧文）：**

所以你也沒有辦法在現場再做進一步的承諾就對了？

**交通部台灣鐵路管理局張營運專員永炘：**

這個畢竟後面還有審議的程序。

**主持人（陳議員慧文）：**

好，我想這個我也替我們的市民朋友提出這樣子的一個訴求。接著，因為今天地方上很多關心鳳山火車站的貴賓也有在現場，包括里長，我們讓大家自由來做表達，你要提供意見的，我們用舉手的方式，因為時間的問題，等一下是不是一個人發言3分鐘？一個人發言3分鐘就好了。先請陳銘彬陳副理事長發言。

**高雄市公民監督公僕聯盟陳副理事長銘彬：**

我想，要跟台鐵局再提醒一下，營運其實是一個大問題，剛才你也說到人潮來，它其實就是利基，我想，這個觀念是對的，所以千萬不要一直把它設定在所謂的辦公大樓，高雄市的辦公大樓說實在已經太多了，沒有那個價值，反而張建築師那邊寫這樣的一個回應地方的概念是對的。不過我有幾個意見，再加強剛才幾位專家學者提的，第一個，當你在設計的時候，是不是可以多辦幾場不管是相關權益人的對話，或者是其他比較專業性的對話。其實我想，這個代表所謂的民意基礎，因為我們

滿擔心的，送到都市計畫委員會去審議的時候，他們是不是真的了解在地居民的需求是什麼？你們願不願意把這種聲音或者是把這些意見透過蒐集，去強調、去堅持，表明我們是經過所謂民意的蒐集，然後來提出這樣一個設計概念，都發局也應該要從這方面去做一些回應和思考，這是第一個。

為什麼要做這樣的一個回應？地方的對話其實非常重要，以鳳山火車站附近在地居民來說，我也有朋友在那邊，不管是做生意的或者是居家的，他們其實有兩個共同的擔心，一個就是你們提到百工百業的時候，因為鳳山小吃其實非常多，有名的小吃也很多，附近商家、小吃也很多，百工百業對他們來說是會產生群聚效應、是加分的？還是對他們是一個衝擊？我想，這個擔心是很重要的。我舉一個簡單的例子，我們在高雄火車站規劃的對話過程當中，譬如高雄火車站說要做一個大飯店，其中一個設計是一個大飯店，對於當地業者，因為高雄火車站附近有很多飯店，包括民宿，對這些業者來說會不會是一個衝擊？當初有這樣一個相關權益人對話的時候，邀請業者來，業者是支持的，為什麼？很簡單哪！因為他認為高雄火車站的飯店是一個所謂的五星級大飯店，基本上，附近的大概就是四星級、三星級，甚至是比較下面的這一種，那邊剛好缺乏一個五星級飯店，其實在他們來講，覺得是一個互補作用，五星級的住不下，至少來住四星級的等等，如果它產生一種群聚效應的話，所以這種跟關係權益人的對話其實滿重要的。

另外一個，比如附近的居民會擔心的，像我的朋友就會擔心附近的停車位不夠，你現在蓋的停車位是不是真的能夠滿足，他很擔心如果停車位不夠的話到處亂停會妨礙他們，因為畢竟說實在的，鳳山街道其實還算滿窄的，停車位也很少，在那附近停車位很少，所以他們會擔心這個。所以我可能要問都發局，包括台鐵局這邊，如果我沒有記錯，車專1將來是一個所謂的商業區嘛！規劃是商業區，如果高雄火車站各個空間的應用策略是對的，它吸引人潮過來時候，以你現在地下停車場停車位

的需求，包括我們要考慮到車專 1 這邊未來它是一個商業區的話，那麼停車位到底是不是真的夠？這個也可能是你們要去思考的一個問題。

另外一個問題是火車站轉運和接駁的問題，譬如計程車，我們要知道，以未來台灣觀光業的發展來說，尤其鳳山火車站它本身是一個所謂的文化區，它其實有很多值得去做文化觀光導覽的地方，甚至它的小吃也都是很豐富可以吸引人的地方，台灣目前已經在進行的方向就是吸引背包客、所謂自助客，未來鳳山火車站對於這些背包客或自助客的轉運或旅遊資訊等等的提供，各方面來說，它其實扮演一個非常重要的角色，所以是不是在轉運過程中，計程車甚至文化公車、可以帶領文化導覽等等這一些的規劃，這些轉運和接駁的規劃，未來它是否能夠滿足這一些背包客的需求，這個也可能是我們這邊要去注意到的一點，我大概就提到這幾點。

**主持人（陳議員慧文）：**

謝謝陳銘彬副理事長，再來請北門里謝秀霞里長發言。

**鳳山區北門里謝里長秀霞：**

我們的簡報可不可以回到前面那幾頁？我要看站體連接博愛路的那一張，請問都發局，還是台鐵，這條是博愛路，我們的站體是在這裡對不對？請問一下這邊的空間是怎麼利用的？這邊是協和路，協和路對不對？這邊是…，有要新開嗎？要連接博愛路，好，那這樣不好意思，我剛才看錯，把這條看成是協和路，因為我們很擔心如果再阻隔的話，這樣我們北門這邊又要被冷落了，我們不是後宮，我們也想要當正室，所以北門這邊我也希望盡量能夠有機會再發展起來。

剛才我誤會了，不好意思。第二點，我們的站體裡面，可不可以把現在比較夯的國民運動中心這個元素加進去？就是國民運動中心，這個應該是台鐵和都發局要一起參考一下。因為這個國民運動中心可以帶動很多周遭的里，有文華、文福里，這是屬於比較北邊的里，包括文華、文福、北門里，南邊的里

就是曹公、鎮西和鳳崗里，對，再延伸過去可能還有好幾個里。  
以上是北門里的建議，就這樣，謝謝。

**主持人（陳議員慧文）：**

謝謝謝秀霞里長，可是我可能要呼應一下，設立國民運動中心的立意很好，但是在鳳山體育園區那裡也有一個國民運動中心，可能距離會很近。對，你說的應該是室內的運動空間，應該是朝那個方向規劃—室內的運動空間，我想，這個也是一個不錯的建議。

**鳳山區北門里謝里長秀霞：**

因為體育館離我們那邊還有一點距離，我們可能也不會專程從北門走到那邊去。

**主持人（陳議員慧文）：**

OK。

**鳳山區北門里謝里長秀霞：**

是，好，謝謝。

**主持人（陳議員慧文）：**

接著我們請許志誠許建築師。

**許建築師志誠（鳳山創新前進基地聯盟）：**

不好意思，耽誤大家幾分鐘的時間，其實現在的曹公圳是…。剛才建築師也有說到這是全世界唯一性的，我們花 28 億要把左營那個舊城門復原，結果我們現在在做的事情是把曹公圳的水利空間做一個破壞。剛才里長有提到開馬路，其實我們後面的規劃，車站和曹公圳被一條路切開，這是非常可惜的地方。我們剛才看到張建築師有很多水利環境的 image，我們希望後面的設計，當然這已經是在基地外面了，可能要都發局這邊來做一個協助。另外，我們也是希望這是一個灘頭堡，車站是一個灘頭堡，我們全部有 8、9 公頃的地，後面還有四分之三，我們希望把整個開發模式建構起來，讓後續可以有一個典範可以依循，這個是我的建議。

第三個部分，現在的車站在裡面是看不到曹公圳的，也看不

到園道，一樓的部分都被這些通風井和機房阻隔了，這個部分我們剛才也討論很多，例如：用電扶梯的方式把它的 lobby 拉上來三樓的地方，這個部分我們希望透過設計的方式，怎麼樣去把這個很棒的園道、很棒的曹公圳在車站裡面可以被看見，以上三點建議。

**主持人（陳議員慧文）：**

謝謝許志誠建築師，他也是一路走來，從一開始就參與在其中，所以他也非常了解，剛才的建議也非常好。還有沒有誰要發表意見的？我們的呂老師。

**鳳山城文化志工協會呂常務監事勝男：**

大家好，我簡單講一句話就好了，裡面的空間設置鳳山遊客中心是很有必要的。在旗山的轉運站也有一個遊客中心，以後來鳳山的人會更多，所以遊客中心設下去的話，可以給大家很大的方便，謝謝。

**主持人（陳議員慧文）：**

謝謝。今天這個公聽會也真的是讓不管是關心鳳山火車站改建這些相關的地方民眾或者是專家學者，透過這樣子的對話，你們應該也可以蒐集到很多的想法和意見。

接下來，因為已經送都審、已經送到都發局，時間的關係，其他局處可能就不用再多說。今天在市政府的部分，最重要的角色就是都發局，因為局長今天要被質詢，所以我就請副局長一定要列席，聽聽大家所有的意見，因為你要扮演非常重要的角色，你是要把關的，最好你也可以跑到第一線來，讓鳳山火車站的改建能夠更順利。

很多專家學者和民眾都是因為聽到鐵道局的訊息，我剛才開宗明義就有講了，今天要開這個公聽會就是因為有聽到之前 6 月 19 日的說明會，其實大部分關心的民眾認同度都非常高，但是之後又聽到這樣子的一個設計案可能會遇到阻礙，可能被業主給否決了等等，這些聲音一一都有跑出來，所以我們都很擔心。好不容易地方關心的人士、建築師，設計團隊，大家都對

話完，然後大家互相聽得懂了，也朝那個對的方向在進行了，突然又看到一堵牆又堵住了，這是大家都很擔心的事情。OK！都發局是不是能夠就今天所談的，你代表我們市政府來把今天這樣子大家對你的期許，未來你要做把關，做好把關的角色，對此，請你發表意見。

#### **高雄市政府都市發展局蘇副局長俊傑：**

首先謝謝陳議員舉辦這一次的公聽會，還有在座各位包括民意代表與各位專家學者提供很好的意見。事實上都發局從這幾次的公聽會或是說明會裡面，我們都蒐集地方參與的一些意見，所以我們和建築師這邊一直有在蒐集很多，在公聽會或是說明會上，民眾提出來的意見到底有沒有落實到你的建築設計裡面，我們看到他講的一句話，怎麼把它化成一個建築的語言，所以我們也經過很多次的對話，現在已經做修正。基本上，剛才圖上所顯示的，就是建築師這次都市設計審議報告裡面所提出來的一個空間設計，當然這還會經過各位專家學者的討論。剛才誠如台鐵局代表所講的，這樣的空間已經有了，它的量體有多大、在什麼樣的位置是比較適當的，這個就是我們在都審會裡面會替高雄市民來做把關的，成就鳳山的幸福、鳳山的未來，這是我們都發局責無旁貸的一個責任。

#### **主持人（陳議員慧文）：**

在結束之前，因為剛才謝宗哲老師在離開之前有特別叮嚀了一件事情，他希望那個門不要被塞住，就是設計案那個門不要被塞住，他一直跟我耳提面命。

第二，他又提出了一個問題、一個想法，他說設計單位可以換嗎？不是，我說錯了，是設計單位已經換了，那麼台鐵局可以換嗎？他這個意思，他裡面有註明，他說例如日本，它變成是一個私部門的，它改為私部門鐵路管理公司的模式，就是不要有官方色彩，要變成一個管理公司，比如東急、小田急等等，就是私部門鐵路管理公司的意思，有可能這樣嗎？這個你沒有辦法回應？還是可以回應？

**交通部台灣鐵路管理局張營運專員永炘：**

這個我必須要說，其實後續的車站大樓，它勢必是台鐵局去招商一個營運團隊，進來營運這整個車站大樓，除了台鐵局主要的業務，運輸業務是由台鐵局主要來營運以外，那整個大樓勢必是一個營運團隊進來，絕對不是台鐵局派公務人員去那邊，包括百工百貨在那邊站台或者是在那邊什麼的，他會有一個營運團隊進來，所以這個部分比較不需要太擔心，因為只要是大型營運團隊，他們都會有營運上面的經驗，謝謝。

**主持人（陳議員慧文）：**

好，OK！因為是謝老師走之前特別交代我一定要講的。今天公聽會就到這裡結束，謝謝大家今天踴躍的參與，希望未來鳳山火車站的改建、相關的期程真的能夠如期如實，並且符合所有民意的需求，讓鳳山好生活。以上，謝謝大家，謝謝。