

高雄市議會舉辦『高雄輕軌市民意見』公聽會會議紀錄

日期：108年1月5日（星期六）下午2時3分

地點：塩旅

出席（列）席：

本會一議員吳益政

政府官員—高雄市政府交通局科長李國正

高雄市政府捷運工程局副局長吳嘉昌、江照雄、楊純菁、
林永盛、邱雄裕、洪益文、邱偉倫、林宏杰、吳嘉瀚、邱
贊儒

高雄市政府工務局副總工程司吳恩兆、黃柏榮

高雄市政府觀光局專員謝玉粟、科員王耀進

學者—臺灣大學土木工程學系教授張學孔

文藻外語大學國際企業管理系教授賴文泰

其他—台灣世曦工程顧問股份有限公司工程師張尚瑜

鼎漢國際工程顧問股份有限公司副總經理程佩鳳

高雄 DC21 地主開發促進會經理陳建良

台灣城市論壇醫師徐瑋澤

社團法人高雄市高雄好過日協會專員陳虹因

PeoPo 公民新聞陳福來先生

高雄師範大學鐵道社前社長王成僖

高雄愛樹人團長莊傑任

高雄輕軌好日子小編楊荃凱

高雄市議員林于凱服務處助理李蕙馨、林志威

高雄市議員黃捷服務處助理陳煥晨

來賓—林恩如等

主持人：吳益政議員

記錄：李依璇

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：

吳議員益政

高雄市政府捷運工程局吳副局長嘉昌

台灣世曦工程顧問股份有限公司張工程師尚瑜

台灣城市論壇徐醫師瑋澤

社團法人高雄市高雄好過日協會陳專員虹因

高雄師範大學鐵道社王前社長成僖

高雄輕軌好日子小編楊荃凱

高雄 DC21 地主開發促進會陳經理建良

楊宜嫻女士

林俊良先生

王榮祥工程師

王鴻圖先生

黃文賢先生

臺灣大學土木工程學系張教授學孔

文藻外語大學國際企業管理系賴教授文泰

鼎漢國際工程顧問股份有限公司程副總經理佩鳳

賴奕勳先生

PeoPo 公民新聞陳福來先生

高雄愛樹人莊團長傑任

張喬銘先生

沈雍哲先生

陳柏惟先生

丙、主持人吳益政議員結語。

丁、散會：下午 5 時 47 分。

高雄市議會舉辦『高雄輕軌市民意見』公聽會錄音紀錄整理

主持人（吳議員益政）：

各位市民朋友大家午安，大家好。謝謝，今天是週末星期六大家休息的時間，一起來討論改變我們高雄市非常大的生活方式和整個城市空間。我先跟大家報告，來這個場地最主要是這場公聽會是市議會辦的，但是因為市議會今天整修，沒有電，所以抱歉移來這裡。但是這裡更好，塩旅社是我們高雄市很重要的公民論壇的場域，大家都會在這裡舉辦，也是代表公民參與公共政策非常重要的空間，我們到這裡來也很好。第三個，我們在此也謝謝老師，還有捷運局各位公務部門的長官，星期六不曉得有沒有加班。辦在星期六是因為很多市民朋友比較能參與，平常因為公聽會都是辦在星期一到星期五，但是很多關心這個議題的人都在上班或上課，所以我們選擇星期六的時間也是因為配合大家的時間，這樣你們來參加這場論壇才有意義。這是改變時間和空間最主要的原因，這是第一個要跟大家說明的。

這個議題我想大家都知道，我們不是要跟新的韓市長唱反調。這個議題本身在興建的過程當中，我們一開始就知道在第二階段就會遭遇到很多不同意見的聲音。因為輕軌和私人運具從事競爭的時候，會有很多不同的意見，雖然交通局和捷運局事先做了很多規劃，但是那些規劃沒有碰到真正的民意，雖然停車、替代路或是其他方案都有思考到，但是畢竟大家的生活習慣不一樣，所以本來就要去面對。捷運局本來在美術館那一段已經做了一些調整，回應了當地居民的意見，包括北移，但是北移也碰到一些其他技術上的問題，也還是有意見。就算那邊勉強接受，大順路還是會碰到更嚴重的問題，大家不同的意見。在這個過程當中，當新的市長宣布暫停的時候，我們看到不管是在網路上，或是報紙等各個媒體很多的意見，認為沒有表達的管道，不管是支持或希望能夠有些改變的，有替代方案的，都沒有一個管道能夠來表達。所以很快的，我們議會就舉辦了這場公聽會，不管是市政府或是市議會都是為市民而存在，為服務而存在，大家有很多意見，我們希望透過今天這場公聽會讓大家表達，不管是支持者或是反對者，包括有替代方案者都能夠提出來，整理之後，今天有很多專家，例如在台北的張學孔教授、賴文泰教授和程佩鳳，本身就有二十年的軌道運輸經驗。他們都有規劃參與，整個包括脈絡、技術上不可行，以及路

權問題，還有經費的估計，今天都可以有一個雛形。我們今天討論出來的哪些方案，市政府捷運局新的局長要去面對這些問題，我們希望今天搜集第一次的表達，做成這些方案，捷運局回去把各種可能的方案提出來。當然我們也會尊重市長及市政府的決策權，但是這個決策權我們希望還是能回應公民的需求，公民的參與，不管是透過民調或是公民參與論壇來決定，大家都可以討論的，這樣才有意義，我覺得這是討論最重要的目的。我們談論這個事情是一個公共政策，大家都是基於人跟城市，我們要居住在怎麼樣的城市，公民有表達意見的權利，這是原始的精神。

不管是哪個政黨執政，都應該要重視這樣的公民意見，特別是軌道的建設，本來就要經過很多市民的參與。我們也從很多外國城市的經驗，讓人民參與愈多意見，回應愈多，相對的滿意度和使用度是最高的，我們希望大家也把這樣的精神提出來。有些政黨支持的，不管是個別的市議員或是市長，我相信都有其支持者和反對者，不是哪一個人當選代表哪一個政策而已。因為這個政策是比較confuse，大家意見比較多，包括議員本身，也不是說哪個政黨都支持，我相信每個議員的支持者，一定有支持的也有反對的。所以這個就回到市民來決定，不是哪一個議員，哪一個市長的偏好，我覺得這是公民社會很重要的一個態度。這是第二個。

第三個，也在此再次聲明，因為這次很多人提到輕軌很多弊案等等的傳聞。那個弊案只要我們願意去查，只要有提到的，有所質疑的，我們都願意去了解及調查。弊案這是一件事情，要不要蓋輕軌，或是怎麼蓋，那是兩件事情。否則如果說有弊案，這樣每個政府的公共政策都有可能。所以不要好像支持輕軌就是支持舊的價值、舊的政策，然後在掩蓋什麼弊案等等的。我們身為成熟的公民，要能夠分開去看一件公共政策，不要認為支持者就好像有陰謀，或是反對者就有陰謀，不要有陰謀論。我相信今天在座的有支持的也有反對的，也有更好的替代方案的，今天是開放的，今天不只是一個城市論壇，我們希望議會也能夠忠實反映市民的整體意見，我們做一個綜判，看怎麼去推動接下來的政策。

我接下來要分享，不管是西方還是東方，結婚的時候，上了教堂，神父在教堂上還會再問一下新郎：「你願意娶隔壁這位女士為你終身伴侶嗎？」，對新娘也是一樣，會問：「妳願意嫁給這位男士為妳終身的伴侶嗎？」我們都會想說，神經病，都到了這個時候還在問要跟不要。其實那是很重要的，人生在決定很多事情，還沒決定好的時候，你可以say no！

No不代表你不要，而是你還沒有準備好。我覺得這是一個態度。包括今天的議題，公共論壇，今天有一個建設進行到一個階段，很多人有意見，沒關係，停下來不代表我要廢除，有什麼更好的方案，我覺得這反而是一件好事。輕軌本來就是軌道要跟一般私人運具共存，甚至於競爭，甚至於替代，它的價值何在，它有哪些困難？這就是今天我們大家要來討論的。今天不只是一要面對一個輕軌的爭議，以後面對很多爭議的議題，我們希望都有這樣更寬廣、更開放、更尊重彼此，讓不同意見的人都能夠交換意見，然後找出更好的方案。畢竟這個城市是屬於大家的，是大家一起居住的，我們大家有什麼想法都可以一起來討論。今天再次謝謝大家週末都能夠來。

首先我們今天的程序是讓很多公民團體代表、網站的代表，他們事先有登記代表發言的，他們要表達他們的想法、價值，大概有4到5個團體，先讓他們表達意見。因為他們平常很關心，而且是有系統的在關心，有系統的在討論，可以聽聽這些市民朋友的專業，有時候真的跟專業是同一級的。第二個階段再請三位學者專家來表達他們的意見，跟剛剛公民代表所提出來的意見做表達。休息10分鐘之後，就是讓市民針對這些團體或是學者專家提出來的意見，或你個人的意見或建議提出來，我們再綜整這些意見。1月16日就要審查今年預算了，我們希望在審查預算的時候，把大家的意見提出來，不管下一步要怎麼做，能夠在審查捷運局預算的時候做一個更充分廣泛的討論，不只是刪掉或暫停這件事。所以今天的會議非常重要，我不曉得到1月16日之前還有沒有更開放的公聽會可以聽聽大家的意見，所以今天請大家能夠充分表達意見，1月16日我們也會把今天的結論給議會的每一個議員，讓他們都能夠了解。

我先介紹一下今天的來賓，首先我們先歡迎台大張學孔教授，謝謝你特別從台北下來。他是我們在推動大眾運輸「BMW」，就是以行人及大眾運輸為主的城市構思，永續發展。第二位介紹的是高雄市港都客運董事長，也是高雄市12年前的交通局長，後來的交通局長都是他的同學，大家的整個思維，對於高雄這幾年的大眾運輸推動，永續發展都一直很關心的賴文泰教授。第三位是規劃高雄市，不管是從高雄的高速公路、捷運、高鐵等等很多的大眾運輸建設都是由他們規劃的，從一個小姑娘到現在已經是資深美姑娘了，她的專業跟內涵和data，整個高雄市的交通data，各種變化的過程都在她的記憶庫裡面，她是我們高雄交通的智囊、大記憶

庫，程佩鳳程副總。今天更謝謝捷運局的代表，等一下要簡報最新的狀況，捷運局的吳嘉昌吳副局長。最後介紹五個發言的團體代表，等一下就開始了，第一個會先請台灣城市論壇代表徐瑋澤徐醫師，等一下你第一位發言，我介紹完你就可以準備了。如果你上網打徐醫師的名字，看他的資料才發現，一個醫師怎麼對公共政策，對全世界的搜集資訊這麼豐富，這是高雄公共政策的超級天才。可以打徐瑋澤三個字去查一下，對於一個城市的公共政策研究是非常深入的，是我看到國內除了真正有水準的，還要有水準，沒水準的不算，有水準的城市規劃或研究城市的學者專家，要像他這樣的也很少，很高興我們高雄有這樣的人才。第二個是高雄好過日的代表陳虹因，高雄好過日的PTT，他們的論壇，不管黨派，從公共政策去看，你會發現高雄怎麼會有這樣的年輕人研究這麼透澈，也是很有水準的論壇，大家也可以去看一下高雄好過日。第三個是高雄師範大學鐵道社的代表，不好意思，沒有看到你的名字，等一下請你自我介紹一下。第四個是高雄輕軌好日子的代表陳先生。第五個是高雄DC21地主開發促進會，就是多功能經貿園區，陳建良經理。我們現在就開始先請捷運局簡報，由吳嘉昌副局長先做15分鐘的簡報，先把最新的狀況讓大家了解一下。謝謝。

高雄市政府捷運工程局吳副局長嘉昌：

各位大家好，也很高興今天有這個機會到這裡來跟各位做目前高雄輕軌，尤其是第二階段目前的狀況。為了節省大家的時間，就直接請我的同仁跟各位做一個簡報，請張尚瑜張工程師簡報。

台灣世曦工程顧問股份有限公司張工程師尚瑜：

議員、老師，還有各位市民朋友大家好，我僅代表捷運局為各位針對今天的公聽會做一個簡報。今天的簡報內容，首先我們會針對環狀輕軌第二階段的整體工程說明，接下來我們會針對美術館路和大順路整個現在的現況，以及民眾的訴求，還有市府團隊這邊整個因應對策的說明。首先是針對環狀輕軌第二階段整個整體工程的說明，眾所皆知，就是C1到C14是我們的第一階段工程，目前已經完工通車了。第二階段就是從C14開始走台鐵西臨港線這邊，我們設有15、16、17三個測試月台，目前已經完工了，也在進行一個上線測試的工作。接續C17之後往北走，我們使用的是台鐵鐵路地下化之後的原道，設置18、19、20三個車站，其中18和20這兩個站是我們的特色站，未來也會與台鐵的鼓山站和美術館站做接駁。路線繼續往北走，來到美術館我們就右轉，進入文小26之後，我們就來到

大順一路、二路、三路，這個路段我們整個設置了10個島式月台以及兩個側式月台。目前美術館路和大順路這邊，因為遭受一些陳抗的原因，所以我們目前市府也正在研擬一些優化的方案，待會兒會做說明。從大順三路之後，穿越了南凱旋公園之後，就進入了台鐵的東臨港線，這邊設置C32到C37這6個側式月台的車站，目前也正在施工當中。C37之後就銜接回來C1站，就完成整個環狀輕軌的工程。

接下來報告的是整個美術館路的狀況，美術館路的現況就是整個道路設置有一快一慢車道，而且劃設有停車格和自行車道以及人行道。我們的輕軌在原方案裡頭就是使用美術館路的道路中央，我們的尺寸是10米8，所以輕軌加入之後，我們必須要取消停車格位，以及將兩側的人行道削減，這樣削減完畢以後，我們才可以劃設4米6的混合車道。但是這樣的原方案設計，也是引發了民眾的陳情。民眾的陳情不外乎就是今天輕軌加入之後，導致整個道路的路寬縮減，縮減完畢就會衝擊到民眾的道路使用空間，以及也擔心救災的空間會衝擊到。第二件事情是停車格位取消了，改用路外停車場來取代，這同時也衝擊到市民朋友們目前停車使用的習慣。第三件事情是我們將人行道取消掉之後，這邊有一些大樓的地下停車場，他們的地下停車場要上來的時候就會衝擊到緩衝帶。甚至輕軌加入之後，他們上來之後就已經不能左轉了，因此整個輕軌加入會衝擊到目前市民朋友出入動線及使用停車的習慣性。

所以市府這邊就提出了一個因應對策，也就是所謂的北移案。北移案就是從馬卡道路到中華路這一段的美術館路，我們就用北移策略，到了中華路，一直到裕誠路這個部分，我們又回到道路中央，我們採用C型的共用路權。北移案裡頭的美術館園區這個路段，我們輕軌採用的是11米7的使用空間，輕軌加入之後，我們的美術館道路就可以留設保留14米的道路空間，這個14米我們就可以劃設雙向各一快一混，同時南側這個人行道也可以不用削減，可以保留住，所以就是有符合民眾陳情的內容。然後在北移案裡頭的聯合醫院這個地方，輕軌使用的尺寸是10米8，這10米8在輕軌加入之後，我們在聯合醫院的前面設置了6米的通道，這個通道就是可以提供未來聯合醫院做一個緊急的時候使用。所以輕軌在北移案加入之後，我們整個美術館路可以留設一個12.5米的道路空間，我們可以劃設雙向一快一慢的配置，同時可以維持南側人行道的留設，不用再削減。

接下來針對大順路做說明，大順二路就是所謂的兩豆樹路段，目前的現

況是道路中央有兩米的中央分隔島，目前的現況是雙向各設有兩個快車道，一個慢車道，同時有劃設一個停車格位，兩側同時都是有人行道的。輕軌在原方案裡頭也是使用大順路的道路中央，我們的使用空間是10米8，輕軌加入之後，我們必須要取消停車格位，來劃設一快一慢，並且留設既有的人行道這樣的空間。但是同樣這個原方案也引發了民眾的陳情，民眾的訴求就是目前大順路大家都很清楚，交通非常的擁擠，在輕軌加入之後，等於道路空間會被縮減，勢必會在尖峰時間造成道路更擁擠，所以這是一個訴求的點。第二點就是說目前大順路這邊民眾的停車習慣就是停在人行道上，或是垂直的停在自己的騎樓下方，因為我們輕軌加入之後，就會把路邊停車格取消掉，然後整個來到路外的停車場。所以在輕軌加入之後，勢必會衝擊到目前民眾的停車習慣，因此民眾這邊就提出了他們的訴求。

所以市府為了因應民眾的訴求，我們也提出了優化方案，第一點就是我們先檢討輕軌的路廊尺寸，從我們剛剛提到的10米8調整成10米，將這80公分多餘的空間分別分配到兩側的車道上面，然後我們重新調整快車道和慢車道的尺寸，同時讓慢車道最大化，來滿足高雄市機慢車比較大的容量需求。第二件事情就是我們整個大順路的停車格位已經取消了，但是為了配合公車的停靠以及臨停的需求，所以我們也增設了一個公車彎和臨停彎。第三件事情就是我們輕軌在下行線這邊，輕軌下方這邊有一個排水箱涵，這個排水箱涵就是我們輕軌的路基，在原設計的時候，為了輕軌的行車安全，所以整個排水箱涵是以重建的方式為原則。但是排水箱涵有汛期的問題，所以在施作排水箱涵的時候，等於我們的交通黑暗期會拉很長，所以基於這個原因，我們市府提出的優化方案就是採用植入式的基樁工法，這個基樁工法就是透過基樁將輕軌產生的荷重，我們傳遞到承載層裡面去。這樣的優化方案既可以維持排水箱涵的排水功能，同時也可以將剛才提到的交通黑暗期縮短，最多可以縮短到150天。第四個工作是整個兩豆樹路段有212棵的雨豆樹，在我們團隊的努力保護之下，除了在車站需要移植6株以外，其餘的206棵我們都可以就地保護，不會受影響。以上是我簡單的報告，謝謝。

主持人（吳議員益政）：

接下來請徐瑋澤醫師代表台灣城市論壇來跟大家簡報，今天五個團體簡報完之後，再請學者發言，大家有意見的話，在綜合討論的時候，希望大

家都能夠提出回應或是建議更好的方案。不管是支持者、反對者，或是有更好的想像，都沒有受限制，請大家能夠盡情的表達。我覺得我們高雄真的需要建立一個公民的社會，我發現很多人在網路上討論事情都會帶著個人價值，這沒有問題，但是你要聽不同價值的人的想法，然後也要尊重不同人的想法，這樣idea才會撞擊，彼此撞擊，彼此在提升。特別是不要再用政黨的立場去談公共政策，你提出來應該是代表你個人有什麼想法，你觀察到什麼提出來跟大家分享。不要因為他的價值跟你不一樣，或是政黨的顏色不一樣，他講什麼好的都不聽，然後同一邊的不管怎麼樣，不好的也一直挺到底，我覺得這對城市都是很危險的。所以我希望透過輕軌的議題，剛好每個人都很關心，這個跟你的政治立場，跟你的學歷，跟你的生活習慣，跟很多都沒有相關，這完全是一個需要大家一起提出來的。它會影響我們的生活方式，影響我們的城市發展，影響我們的生活品質。所以這次的議題是最適合來做公民討論的，我們希望能藉由這次來建立一個典範。現在歡迎徐瑋澤醫師發言。

台灣城市論壇徐醫師瑋澤：

謝謝議員。各位前輩，各位市民大家好，我跟幾個公民團體會一起來闡述一下我們的想法，之前也跟一些好朋友溝通過，所以我們的議題會稍微分開，我講的東西會比較概念性一點。高雄輕軌大概從2001年開始發想到現在已經過了18年之久，中間曾經三度修改路線。從原來的小環線，就是從臨港線，變成到2008年開始走大順路的大環線，在2012年再合併到水岸輕軌，變成現在施工的路線。2019年會不會高雄輕軌的頭就不見了，那可能是各位市民非常關心的事情。

我今天講大概三部分，我認為要不要蓋輕軌或是發展大眾運輸系統，它本身是一個選擇，就是你要選擇整個城市走向以大眾運輸人本發展的方向，還是維持原來的生活習慣，以車流量為優先的考量。這基本上是一個選擇，沒有對錯之分，可能會有後續的影響。選擇我們就不可能迴避政治的問題，因為有三個人的地方就會有政治的產生，會是一個利益衝突和談判的過程。有了價值的確定以後，我們接著才會談到所謂的系統選擇，到底高雄適不適合輕軌，還是捷運跟公車就好。最後才是路線應該怎麼走，還是應該怎麼蓋的問題。

談到價值的選擇，我們首先要談說台灣或是高雄，未來三十年、四十年、五十年的發展會是怎麼樣，我們可以回顧幾個時間點，看到一些數據的變

化來講，這幾條線有不同的意義。1970年代的台灣，我們先看幾個數據，第一個是交通力受限者，我這邊很簡單、很粗略的定義為人口資料裡面小於15歲和大於65歲的人。當然小於15歲的人不可能使用機動車輛；大於65歲的人反應下降，對於機動車輛的使用力也會下降，大家可以接受這樣的前提，所以我們合併起來叫做「交通力受限者」。在1980年的時候，老年人口大概佔4%；15歲以下的人口佔32%，所以大概有三分之一的人是所謂的交通力受限者。但是當時的台灣，機動車的持有率很低，在1977年的時候，大概只有16%，6個人只有1個人有機車或是汽車。到現在來看，交通力受限者其實是下降的，就是我們的青壯年人口比例是上升的，老年人大概佔15%，青少年和幼童大概佔12%。但是在未來到了2060年左右，根據國發會的預測，交通力受限者會超過台灣的一半人口，也是接近1,000萬人左右，包括700萬老年人，也是達到40%以上，這代表什麼意思呢？大家習慣了汽機車通行方式，在未來30年、40年大家還活著可以看得到的時候，可能有一半以上的國民，使用這些交通工具是有困難的。我們也知道一個數據，汽機車傷亡最嚴重的族群有兩個，一個是65歲以上的老年人，一個是18到24歲的青少年，18歲到24歲的交通傷亡也是該年齡層最嚴重的死因，所以不管是從人口和國安問題來講，台灣要不要繼續擁抱私有運輸優先政策，在健康上面我個人身為一個醫師，不會支持這樣的政策，大家可以自己想像看看。

另外一個問題是都市結構的問題，剛才提到在1977年的時候，機動車6個人有一台，但是到了1990年，僅僅10多年過去之後，台灣已經變成一個私有運輸為主的國家，有70%以上的人持有機車或汽車，這十幾年來是汽、機車成長最快的一段時間，但是我們的道路；我們的大眾運輸系統有沒有什麼相對應的發展呢？幾乎是非常有限的。對應到台灣來講，1996年台北捷運才通車，第二個有捷運的城市，高雄更是等到2008年，高雄輕軌是2014年以後的事情。也就是說，在私有運輸成長最快的時候，大眾運輸並沒有填補上這個缺口與需求，以至於我們現在要發展大眾運輸，有非常大的阻力和既有的困難存在，這是一個現有先天上的限制，但是這個限制是不是可以作為不應該發展大眾運輸的藉口，我個人不認為是這樣子的。

另外一方面，雖然人口預測大概在2030年之後，台灣人口會走向衰減，但是台灣聚集在都市化的人口仍然持續在上升之中。以30年前和現在的

比例來看，雖然鄉村人口減少的速度比都會區來得快，如果我們以鄰近國家日本的趨勢來講，人口會繼續集中在有限的大都會區裡面，高雄是不是在裡面不知道，要看高雄的運氣如何。到了 2050 年雖然鄉村的人口會減少，但是大都會的交通問題仍然是一個嚴峻的考驗。

最後是全球暖化的問題，在 30 年來及未來 30 年的比較來看，氣溫會持續上升，我們是不是繼續擁抱以石化燃料為主的私有運輸限制，甚至我們如果全部改成電動車的話，大家也知道在 30 年前、30 年後，台灣的發電方式不可能完全放棄石化燃料，也就是我們的電不是完全乾淨的綠電，不管從整個層面來看，我們要選擇以大眾運輸或是私有運具為主的價值判斷來看，大家應該會有一個初步的概念。以國外的趨勢來講，大概在 1970 年代以後的能源危機之後，開始有所謂輕軌復興的浪潮，大家比較熟悉的是 1989 年的法國史特拉斯堡市長選戰，就以輕軌或捷運作為主要的爭點，最後輕軌也贏了。在這 30 年內，法國大概新增了 20 多個輕軌系統，世界上目前有 800 個左右，這是根據維基百科講的輕軌系統，每年大概增加 10 個以上，不管是開發中國家或是先進國家，都是相同的趨勢。在 2001 年之後，大家以為的落後國家，譬如說北非、甚至衣索比亞，包括中國以及本來擁抱自動車的美國，其實都開始回到 streetcar 或 change way 的趨勢去發展，想要取代機動車輛快速成長的問題。

下一張，這是鳳凰城。再下一張，這是哥本哈根，美國和歐洲的生活方式。下一張，大家會比較喜歡哪一個呢？我們就繼續按下去，大家可能會有一些答案。這是美國佛羅里達的迪士尼大街，美國大街上也有復古的 streetcar，有比較接近人生活尺度的城市，當然這是一個想像中的環境，迪士尼不是亂蓋的，它是經過心理學上面的探討，為什麼？我們以一些實證醫學的資料來看，簡單的說，更多的綠地、生活尺度更適合人居的地方，可以看到更多的天空，適合的密度發展其實是比較可以讓人減少焦慮和憂鬱；讓人會更快樂，這是非常粗略的答案，但是事實就是這樣子。繼續看下去，其實以公共衛生上面來講，2016 年權威的醫學雜誌刺絡針就發表一起專門探討都市計畫和公共衛生的專輯，我們繼續往下看結論，結果就是說都市土地的混合使用限制城市的蔓延，適當的密度及人本設計，其實都會增加人與人之間的互動，以及減少心血管疾病之間的風險。下一張，因此 Lancet 其中一篇的期刊文獻就探討了所謂 compact city model 的緊密城市模式，是不是一個比較對健康有益的模式？結果發現當這個城市

的密度達到足夠的質，更多人的通勤距離減少，混合使用的比例增加的時候，這個城市同時也具有更大的大眾運輸使用比例，人與人之間建立在更親密的接觸之上，這樣的城市對於健康是有幫助的。下一張繼續，簡單來講，發展一個比較緊密以大眾運輸為主的城市，不管是在環境保護上面；不管是在健康上面；甚至是商業上面，都有顯著的資料支持這樣的想法。不好意思！上一張，大家認為把車道封起來一定是比較沒有效率的運輸方式，有很多的資料顯示不是這樣子，如果我們可以將適當的運量轉移到高密度的運輸上，這個路上的交通會更加的順暢。就以爭議最大的大順路輕軌來講，李克東教授他本身並不支持大順路平面輕軌的興建，在他自己的評估報告裡面顯示，只要運量轉移率達到 8%，那大順路的平面交通是會改善，就是車流本身就會改善，比現在更不塞，8%是什麼概念呢？以英國、法國和西班牙輕軌實際完成之後的轉移率來講，都可以大到 15%到 20 % 以上。大家說這是歐洲的案例不適合台灣，問題是我們政府的政策執行能力和決心是怎麼樣？而不是這套東西行不通。所以大順路如果按照平面輕軌蓋下去，要達到原來預期的效率的話，對於路面塞車的問題是可以解決的，這其實是現有的資料，國外的實證資料跟國內的預估模型告訴我們的。

下一張，探討價值的問題之後，接下來才是系統選擇的問題，其實不同的系統適合不同的旅次和不同運量的選擇，還有適合的區位。其實很簡單，有人說可以用公車完全取代輕軌，其實這也沒有標準的答案，輕軌是不是一定是一個比較好的選擇？不一定，但是如果有人說，為什麼鐵路地下化還要蓋輕軌呢？這就是非常沒有常識的答案。簡單來看一個模型，這是樂高，這是一個三節的輕軌，這是一台常走的公車，一般來講公車的長度大概在 12 公尺左右，以雙節公車來講，長度可能在 18 到 20 公尺，以輕軌來講，三節的輕軌長度可能在 20 公尺左右，以高雄五節的輕軌來講，長度是 33 公尺，也就是說輕軌比較像公車，而不是像鐵路的運輸工具。實際上輕軌的運輸系統必須跟路面交通整合，所以不管在興建和營運上面，或在管理上面，其實都需要交通局和捷運局緊密合作，把輕軌整合到道路交通平面的運輸裡面，所以我們應該把輕軌看成一種可以深入社區；可以做為接近最後一哩路接駁的交通運具，而不是把它跟傳統的鐵路混為一談。大家只要看輕軌和公車的尺度，就可以很清楚這兩個是比較像的東西，而不是長達 100 公尺的鐵路。我們繼續下去，剛才我沒有說答案，到底輕軌跟公車哪一個比較好？不一定。以歐洲的系統來講，大部分可能是

捷運，也就是地鐵，輕軌和公車的三段式系統，以韓國、以美國來講，他們可能就只有公車和捷運和地鐵而已，比較有多元性變化的系統選擇能夠符合更多的需求，但是重點是路網，我們不能只蓋一條環狀輕軌，不能只說取代捷運一部分的功能，因為這樣子是行不通的，如果我們要做的话，在價值的選擇上面，高雄到底要不要繼續發展輕軌，還有包括高運量的公車專用道，作為填補公車和捷運之間的運輸模式，這是大家必須要做的價值選擇，否則大順路或美術館路的抗爭永遠會再度的出現，這個問題不解決，下次隔壁的居民一樣抗議，改路線也一樣抗議，如果改成明誠路，明誠路的交通比大順路更塞、路幅更窄，一樣會遇到抗議的問題，永遠所有改變現狀的建設都無法完成，這是大家必須要深刻思考的模式。

最後我講路線選擇的部分，高雄輕軌是環狀線，我聽過一位尊敬的前輩說，其實高雄第三條線就蓋環狀線相當沒有道理，我是贊成這樣的說法。因為我們看第二種系統來講，為什麼城市會有環狀線？大概有三種歷史發展脈絡，第二種如果都是地鐵發展的模式，我們先建立包括放射狀和棋盤狀的路網，最後用環狀線去做接駁轉乘和外環的作用，可以讓旅客快速轉換到不同的路線，所以在中間的路網還沒有建立起來之前，其實不應該蓋環狀線，這個說法是很有道理的。我們看上一張，如果大家看東京的鐵路發展或是大阪，或是以前高雄為什麼會有鐵路環狀線？你會發現其實什麼線也沒有就先蓋環狀線，很簡單，這個環狀線本來就是他們鎮線的一部分，只是把它後來蓋成環狀，比較好調度而已。第三種概念，第三種是維也納的地圖，不好意思！上一張，維也納有一個環城大道 1871 年左右興建的，上面有一條輕軌跑一圈，但是你去維也納看，沒有實際上跑一圈的輕軌，意思是什麼？那一圈都有軌道，但是沒有車子是這樣跑一圈的。所以以輕軌系統來講，我們剛才講它比較像公車，意思是說，它的路線跟系統這兩件事情是分開的，你可能只有 3 條線，但是可以有 5 個系統，如果你去陸地很發展的國家來講，常常會看到這樣的事情，所以路線是可以改來改去的，環狀線的用意如果以維也納來講，它在環狀的每一圈上面，其實發現了一個可以平行轉乘的優勢。下一張，譬如環狀線很多路線是這樣繞出去的、這樣繞出去，在交會的地方就有平行轉乘，也就是同一站轉乘的優勢，我們知道輕軌的轉成介面是一個很重要的設計，如果輕軌做十字交會的轉乘，其實是非常難使用、又沒有效率的，但是如果做麻花式交叉，或是類似這樣的系統，旅客可以在同一個月台或對車月台候車，其實可以

發展比較好的轉乘效益。為什麼要講這些呢？高雄適不適合蓋環狀線我們姑且不論，但是高雄如果要蓋環狀線，其實比較好的選擇是高雄要繼續發展輕軌系統，後期路網輕軌作為一個很重要的選擇，讓這個東西可以滿足更多市民的需求，所以又回到我們價值的選擇何在這件事情。

最後，這邊都是捷運局的方案，不好意思！我借用了高雄點的圖片，A、B、C、D、E，有F嗎？喔！有F，挖了一個跨港隧道到旗津。但是我和高雄好過日的主張，為什麼我們沒有第七個方案，原線優化的方案，包括修正第一期輕軌營運過程中所產生的諸多問題；以及改善周邊居民對於輕軌的不信任和誤解；以及減輕他們對生活的眾多衝擊，以原線完成的方式讓未來高雄的輕軌運輸繼續發展下去，我覺得這應該也是一個可以考量的方案，而不是一開始就說周邊的居民其實都反對，也沒有做過民意調查，我們就一定要改線，我想第一步的結論不該是這樣子，捷運局應該還要提出一個如何原線改善的方案，把這個東西一起放入討論。

最後講一個宇都宮的案例，日本現在大概有20個輕軌路面變測系統，2020年即將有第21個，就是宇都宮的輕軌，這個也是近半個世紀以來日本第一個完全全新興建的輕軌系統，大概從2003年就開始討論，爭論15年才在去年動工，講這個只是在講前期的溝通及規劃還是很重要的，如果我們真的停下來要空轉4年，但是這4年時間可以讓更多的市民，對於未來高雄的城市發展；對於未來高雄的運輸運具選擇發展，有一個更好的溝通及共識，我覺得這個時間不一定是完全白費的，在這之後我們才可以把城市的建設繼續推動下去，謝謝大家，時間交給下一位。

高雄好過日協會陳專員虹因：

大家好，我是高雄好過日的代表陳虹因，很高興可以來這個公聽會發表高雄好過日的觀點，基本上其實我們高雄好過日如果大家有follow我們的臉書，我們其實針對高雄市的大眾運輸輕軌、捷運都做了很多我們認為可以更好的想法。我們這一次被邀請來參加這個公聽會，我們有四點質疑和疑問想要跟市政府及市議會溝通。

第一個，停建輕軌真的是多數的民意嗎？因為韓市長說，有人反對就停工，可是我們知道吳益政議員之前就有做過民調，大家也有看過資訊，其實至少有四成的人還是贊成支持興建輕軌，因此真的停建輕軌是屬於多數民意嗎？是不是應該重新做更細部的民調，譬如針對不同的使用族群，或是針對不同年齡層來做民調，才可以更清楚看到市民真正想要的輕軌，或

是支持輕軌的聲音在哪裡，以及反對輕軌的聲音在哪裡？

第二個疑問，我們也有看到市政府，也就是剛剛徐醫師提出來的總共 A、B、C、D、E、F 這幾個方案，高雄市政府的預設前提是不是只有改路線、或是地下化、或是立體化才能夠繼續施工呢？大家如果有看到新聞，應該知道改地下化成為捷運，或是高架化的經費其實是增加更多的，增加更多的情況下，韓市長說不要再增加負債了，這樣不管改成地下或高架，還是造成高雄市有負債的問題，這個問題並沒有被解決。另外其他改路線的方案，剛剛徐醫師已經提出來了，不管是換哪一條路線，一定還是會有居民抗議，為什麼會有居民抗議呢？其實我們可以去思考一下，興建大眾運輸捷運是不是應該跟居民做更多的溝通，讓大家更理解為什麼高雄市政府要推動輕軌，就是讓他們知道這個大眾運輸工具對於他們的日常生活會有什麼影響，以及未來會有多大的效益？這才是一個理想負責任的政府要去推動的一個政策，要做這方面的工作，才是更能夠反映出民心。

第三個問題，大順路的交通還有時間等捷運嗎？我相信在座的人都有走過大順路，你們不管是開車或騎車經過大順路，第一個對於大順路交通的印象會是什麼？尤其是上下班時間，一定就是塞車。大家知道未來四年大順路有幾間商城要成立、要完工，至少有 4 間，在 1,500 公尺內就有 4 間商城，義大、富邦、聯上、悅誠這幾間大型的商場，我們可以想像一下，這幾個大型商場陸續完工以後，開週年慶的時候會有多少萬人湧入大順路裡面，平常開車就已經很壅塞的大順路，可以再容納這麼多遊客進來嗎？就我們的想像，感覺就很困難了。可是回過頭來，高雄市的政策就是要「人進得來、貨出得去、高雄發大財」，如果連車子都無法進來了，人要怎麼進來？高雄市未來的發展是要發大財，要讓這些商城和零售業發大財，其實最快速的方法應該是什麼呢？改善大順路的交通工具，其實是最方便的方法是什麼？我覺得大家應該自己去推算一下就可以知道結果了。

第四個，拼經濟所以不要輕軌嗎？我們可以想像一下，剛剛徐醫師其實已經有提到，輕軌應該跟公車是相對比的，而不是跟捷運或鐵路，其實更友善的運用輕軌，其實會帶給零售業或弱勢族群更多方便，例如今天來參加的民眾應該都有搭過輕軌吧！你們跟捷運做比較，如果老年人需要拿拐杖的，上下樓梯或者搭手扶梯，包含搭乘電梯相對都沒有那麼方便，他還是需要一個轉乘的功能，可是輕軌只要走進去，它的月台就是在路面上，所以其實相對是比較輕鬆的一個搭乘方式。而且現在高雄市 1 月的代言

人，大家都知道是誰吧！就是白冰冰，白冰冰代表的是什麼呢？白冰冰代表高雄市要開始推動樂齡觀光，2月份的代言人是陳文茜，這樣陸續推動下去，不是每一個月都有一個代言人，代表高雄韓市長的用意及理論就是要開始推動樂齡觀光，樂齡觀光也很好，因為剛剛徐醫師也有說到，未來整個台灣包含高雄，整個年齡層是逐漸老化的一個年齡層，所以推動樂齡觀光的前提之下，不是更應該要興建輕軌嗎？其實這就符合未來老人化的趨勢，也就是讓老人可以方便來高雄觀光。

這是吳益政議員當時自己委託民調公司發表的民調，結果贊成輕軌的其實佔了四成三，反對的是三成二，所以並不是所有的民意都是反對輕軌的，我們認為如果更優化的方式，應該是在民調底下進一步的分析不同的大眾運輸交通工具使用族群對於輕軌的觀感，可以做更仔細的調查，而且這個數據可以公告給大家，讓大家知道每個人反對的聲音在哪裡，以及支持的聲音在哪裡，這樣才是比較全面性的民調。我剛剛有提到，我們好過日其實一直不斷在關心這個議題，我們認為現在的一階輕軌其實有它自己的問題，我們要怎麼樣讓輕軌的交通運輸做得更好，其實應該是在一階輕軌現有問題上面做改善之後，大家好好的討論之後，再進行二階輕軌的施作及改善。

高雄市為了要讓輕軌的大眾運輸路線網能夠更好，所以我們提出輕軌三建，第一個部分就是效率優化，什麼是效率優化？其實就是針對一階輕軌我們有提出很多問題，包含它的班距。輕軌第一個大家最詬病的是它的班距很久、車速很慢的問題，這些問題是可以被改善的，但是之前的捷運局並沒有花太多的心力在這方面進行改善，以及號誌燈，我們也有聽過大家對輕軌的反對聲音還有一個就是號誌燈，因為輕軌要通過，每次你過馬路要等輕軌就要等很久，有的人都說要等到1分鐘以上，這個問題其實也就是在號誌系統上面的改善，只要在一階輕軌的幾個問題上進行效率優化，民眾對於反對輕軌的聲音其實就會慢慢的減少。第二個建就是沿線造街，什麼是沿線造街呢？其實就是我剛剛提到的大順路問題，未來四年會有四間大型商場，我們大家可以想像一下，不管是漢神巨蛋或是草衙道，一天可以湧入多少人潮來維持營運，當然是越多越好，平均一天至少有2,000人以上的人潮，如果這四間大型商場每天都2,000人以上的人潮，真的可以賺很多錢沒有錯，但是其實也會塞車塞到爆，所以比較理想的方式是什麼？應該就是可以配合輕軌來做造街，就是把人行道擴大，讓行人可以自

己下來走路，提升購買意願。我們也有做過調查，你去一個定點消費，願意走路消費，比起你開車經過，因為開車不會願意馬上去消費，因為還要找停車位，如果找不到停車位就會抱怨，不想要去買了，這個大家都有經驗吧！可是輕軌不一樣，只要到定點下車，就可以沿街散步、逛街，這樣的形式就可以增加消費的慾望，輕軌大順延線就可以搭配這樣的造街計畫提高大家的購物慾望，以及人行道優化的感覺。最後一個是規範入法，我們認為整個都市計畫，還有包含大眾運輸，這些都是很重要的都市發展的一環，可是其實針對大眾運輸在地方來說，不管是地方或中央其實都沒有一個法規或是一個委員會，針對這樣的大眾運輸規劃進行檢討或設定目標或跟民眾討論，所以我們希望的是，因為中央還沒有運輸法規的成立，可是地方可以做自治條例，我們應該成立輕軌委員會或是大眾運輸委員會，由高雄市議會來發起，定期檢討高雄市政府的大眾運輸政策，針對輕軌或捷運，每5年或10年可以做重新檢討的方案，就是我們所謂的滾動式的檢核，會把高雄市帶到一個更好的地方，而不是讓它越來越落後。

另外有一個例子，多倫多國王封街的計畫，是去年的一個案例，市政府很直接的把整條路封街，不讓汽車進來，其實當時的反對聲浪也很大，但是他們先做分眾的民調，做足了功課，認為這其實是可以推行的一個計畫，果然讓輕軌和行人進入街道以後，它的運量提升了27%，而且周邊零售業的銷量也增加了很多。所以其實就是我們要說的前提，一定要做好良好的調查及溝通，才能夠讓這個大眾運輸計畫可以比較妥善的被執行，謝謝大家。

主持人（吳議員益政）：

大家都知道可以分享別的城市更多的經驗，10年前在談輕軌的時候，包括高雄市的前捷運局長都反對，反對的理由是他從20年前的日本經驗，日本在100年前就有輕軌了，跟歐洲一樣。剛才徐醫師有提到，這幾年陸陸續續這麼多城市把輕軌再召回，召回不是把舊車召回，是整個新的營運模式、設計都重新來。但是為什麼連日本100年前廢掉了，除了保留骨董以外，現在新的輕軌連日本也開始，日本是軌道工業非常成熟的國家，他曾經放棄過的輕軌，這幾年很多城市的輕軌也陸陸續續的開始。

剛剛也提到美國是一個以汽車為主的城市規劃，全世界新的城市規劃也大多都follow美國的模式。現在大家也都重新在檢討，包括美國自己在檢討，洛杉磯、很多大城小鎮，都陸陸續續把輕軌找回來再重新設計。包

括波士頓剛剛講的整個以汽車為主，它的高架全部都拆掉，它有一個大挖掘計畫，就是把公路系統整個都會取消，高架全部都會拆除。最近的發展大概 4 年前、5 年前，奧斯陸它只有 60 萬人口，那時候就說 5 年內整個城鎮，鬧區的部分都全部禁止汽車進入，已經第 4 年還是第 5 年開始實施。那時候奧斯陸 60 萬人口，漢堡也是一樣，也是差不多這個時間，4 年前提出一個 15 年內讓漢堡的主要市中心，也是 50% 禁止汽車進入。禁止汽車進入，剛剛有提到好多因素，包括徐醫師的邏輯系統，包括城市發展、健康、整個人口老化，還有氣候變遷跟能源的使用，全部都是綜合評估，不是說騎摩托車比坐捷運快，只有這樣的一個單細胞的思考。我覺得騎車這個轉換的過程，當然需要一些時間，還有一些配套，所以那個共存，事實上要騎機車的、要開車的，你還是有路可以走，想使用大眾運輸的市民，也有使用大眾運輸的機會。怎麼樣在共存的過程當中，在巴西的庫里奇巴他們也是碰到這樣的問題，他們採用 BRT，但是他們也是跟私人運具跟大眾運輸中間的整個整合，也做了很好的轉換的過程，甚至共存一段時間，然後再慢慢把它轉存，現在他們是大眾運輸跟私人運具也是產生一種共存的平衡感，所以大家都需要透過更多的討論。接下來歡迎高師大鐵道社，介紹一下。

高雄師範大學鐵道社王前社長成僖：

大家好，我是高師大鐵道社前任社長。我這邊問大家一個問題，大家手上有駕照的可以麻煩舉手嗎？有汽車駕照或機車駕照，很明顯這邊大部分都有。我再問下一個問題，你曾經開車在路上看到前面亂開車、亂騎車，罵死三寶的可以舉手嗎？或死三寶去死的之類的都可以。你會習慣性去看死三寶或老人，就是三寶的那三個條件的，有沒有？好。我們先入為主的思想是死三寶，好像都是那三個，至於正不正確我先不講。死三寶這樣子的行為，在全台灣譬如你看卡提諾狂新聞，看 YouTube、看奇怪的行車紀錄器都會看到。但大家有沒有想過一個問題，這些三寶為什麼在路上？如果今天這些三寶不用上路的話，你們罵死三寶的機率是不是會下降，或者你可以自己搭車，你不需要遇到這些死三寶對不對？所以我這邊另外繼續剛剛徐醫師說的話，我們的人口高齡化應該是在座各位，只要有讀過國中大概都會知道的事情，或者是你有看過新聞，新聞可能不太能看，不好意思這邊有媒體。如果你們平常看一些文章或看一些資訊的過程中，你們應該都會發現台灣的高齡化的過程，我們是不是少了很多，譬如長照的配

套或者是其他非常多的問題，但是我們一直忽略掉的是，這些高齡化的過程中駕駛高齡化的問題。大家知道日本的天皇今年要退位了，天皇在退位之外他做了一件事情，他今年交出了他的駕照，他宣布再也不開車了。這句話他後面隱含的括號是，他希望日本的高齡駕駛離開駕駛座，他認為高齡駕駛產生的一些社會問題，譬如他反應比較慢，或者是高齡駕駛產生的問題，他認為高齡駕駛應該從駕駛座上退下來。這些高齡駕駛退下來後，總不能一輩子都關在家裡哪裡都不能去，所以這些人，就是沒有駕駛能力的這些人，小朋友也好、老人也好，沒有駕駛執照的人也好，他們是不是到每一個地方都需要有一個可以帶他們到那個地方的交通工具。大眾運輸在這中間扮演非常重要的角色，就是大眾運輸並不屬於特定任何人，並不是今天要有什麼證照才可以去。基本上大眾運輸扮演的角色，就是在一個都市裡或任何一個區域裡面，它可以讓任何的人，只要你付了車資就可以上去搭乘到你想要去的地方，這是大眾運輸所扮演的角色。

再來第二個，輕軌在這裡面扮演的角色是什麼？或者我們說的路面電車，我先舉一個日本的例子，大家應該都有聽過這個城市，廣島，廣島是一個沒有地鐵的地方。沒有地鐵的地方包含非常多的原因，第一個是廣島的地質不適合，它剛好是一個河流入海口沖積扇的地方，這樣子的地質並不適合挖地鐵，所以導致廣島沒有地鐵。那取代地鐵交通運輸的是什麼？也不能說取代，因為廣島從戰前就有路面電車系統在服務。也就是說，廣島這個地方的交通有沒有因為沒有蓋捷運就變得比較落後？答案是否定的，因為他們透過路面電車去補足了原本地鐵不足的角色。所以大家如果去過廣島就會看到，廣島的路面電車不像大部分的日本的城市，可能一節或兩節的。廣島路面電車路網非常複雜，它的車輛編組也非常複雜，我這邊沒有圖大家可能比較難想像。總之大家要記得廣島它也不是什麼不入流的城市，他們可能先天的條件不足，但是他們透過了路面電車去補足它原本不夠的地方。

大家知道高雄輕軌現有現行的車輛，它設計的載客量是多少？是 250 人。現在一小時是 4 班車，25 分一班車 250 人，乘以 4 就是 1,000 人，就是單方向 1,000 人次。大家有沒有想過，我今天可以搭乘 15 分鐘一班車的條件，除了車子有幾台以外，另外還有什麼？萬一今天因為這個地方的路網，譬如剛剛有很多的方案裡面，有非常多是把路網拉到別的地方去，每拉長這一段距離，這輛車折返的時間就會受限。大家想一下，今天

這一台車開到這個地方折返跟開遠一點或繞一圈，繞一圈的時間拉長，這些東西都會影響到這個路網的密集度，這是第一個。第二個是上面乘務人員服務折返的問題，服務時間也會拉長，工時或成本這個都會提高，這一定的。再來是興建一個路網的過程中，我們常常聽到大家說輕軌走大順路不應該走平面，應該要高架或地下化。那高架化會不會占用道路面積？高架化的站場，你以為車子到了站之後，人家從上面跳下來嗎？不可能。一定會蓋電扶梯、蓋出入口，這些東西都要占空間的，這些土地不會憑空生出來。所以你們再想像一下，這個輕軌如果假設今天是高架化經過，那要設一個站，這個站怎麼辦？這個站一定要挖掉某一個地方，然後蓋出一個出入口來。所以它占用的面積可能就會比輕軌還要大，成本也提高，工時也會拉長，其實這樣講白一點是有點不智的。

輕軌在這樣興建的過程中，很多的反對聲音沒有錯，但這些反對聲音裡面，有些其實提出反對聲音的人，他不見得會搭乘大眾運輸工具。一個大眾運輸系統，大家如果玩過模擬城市的話，你看到把這些大眾運輸拉過去的話，這些市民滿意度就會上升。可是曾幾何時在台灣變成一個鄰避設施，為什麼？其實我們都忽略掉了這個都市的交通系統是在服務人，不是服務車子。所以總有一天也會到了我們必須交出駕照，我們必須從方向盤上退下來的那一刻。那那一刻到來的時候，才發現我們過去規劃的城市，是讓我們兩隻腳沒有辦法走出去，沒有辦法讓我們出門這樣子的城市，那這是大家希望看到的嗎？我想這是所有市民應該去共同思考的問題。我講比較短，謝謝大家。

主持人(吳議員益政)：

接下來請高雄輕軌好日子代表，請自我介紹。

高雄輕軌好日子小編楊荃凱：

我是高雄輕軌好日子的小編，小編就只有一個，請問現場有人知道這個專業的嗎？可以舉手一下，還滿多的。我再請問一下這邊的人是贊成輕軌興建還是反對？贊成的人先舉手，應該有反對的？也還是有，謝謝你們來參加這個公聽會。首先我要先講的第一點就是，大順路的未來是想要怎麼樣？因為大家都知道那 4 家百貨一定會開幕，所以它未來百分之百絕對會塞車。所以未來它的交通問題一定是會存在的，所以不管未來有沒有輕軌，未來它的交通問題還是需要被改善的，譬如說用公車專用道或者是 BRT，這都是一定要去解決的。不可能什麼都不要蓋、什麼都不要管，然後大家

都會一直亂停車，然後就塞成一片這樣。我的建議是大順路可以再緩幾年，然後不要改線，現有沒有爭議的路段的站體先完成，說不定後來居民看到那些完成的站體，說不定他們的想法就會改變。因為第二階段的系統一定是比較好的，它的班次應該也會比較密集，搭起來也會比較舒適，所以可以再緩幾年這樣，就是給大家一、兩年的時間思考一下這個問題。

韓市長不是說要發展愛情產業鏈嗎？環狀輕軌不就是一個環狀線，所以它跟摩天輪一樣，搭起來很大一圈，所以我就想到愛情摩地輪的想法。它搭一圈大概是 1 小時 20 分鐘，搭乘一次的費用只要 15 塊到 30 塊，差不多吧！所以你看比搭摩天輪去的地方更多、更方便，這比搭一個摩天輪還好，有現成的摩地輪為什麼不要蓋呢？。它的產業鏈，我覺得大順路也可以結合愛情產業鏈，譬如開一些婚紗店、咖啡廳之類的，讓所有來高雄想要談戀愛的男女，可以搭乘輕軌到大順路，在美麗的林蔭道下喝著咖啡也不錯，就是再緩幾年不用這麼急。然後韓市長也可以拍一些輕軌理念的宣導片，到時候通車的時候他一定也會去試乘，一定對輕軌是正向的去宣傳，所以到時候那些反對的人想法一定還是會再變的，就是再緩幾年。目前的問題就是先改善一階，因為目前沒爭議的是到 C19 站，東邊 C37 到 C31 是沒有爭議的，所以先把這些路線先完成。第二階段比較重要的是可以有商家補貼的部分，因為我看國外好像有些地方是商家反彈的時候有給商家補貼，所以我認為商家補貼是一定要做的。然後樹木保護的話，因為時間還很充裕，所以再跟護樹團體，就是高雄愛樹人可以再持續的聯絡。如果到時候居民都無法接受的話，我認為可以先做 C 路權，後續再看塞車的情況再調整，就是可以限定時段做成專用道，這是比較彈性一點。因為它後續一定會塞車，所以再利用後續的一些數據，看哪些時段改成專用會是最大的效率，就是最彈性。如果大順路不要蓋的話，經費可以做什麼，這也是一個可以討論的點，譬如加強既有路線連通道的工程，或者是多蓋一些特色站，讓輕軌更有特色也是不錯的。

我最後的總結就是不可以放棄輕軌這個系統，雖然大順路不蓋，高雄未來幾年還是要繼續發展輕軌這種系統，或者是 BRT 跟公車專用道，也都一定是要推的。不可能什麼都不要做只要等捷運，那一定是太慢了，大家再等個幾年，搞不好反對的人都已經死了，我們年輕人也會老，大家是要等大眾運輸再等幾年，這是可以去思考的，就是時間沒有那麼多。我覺得最有效率的方式是最重要的，馬路是拿來運人的，不是拿來運車的，所以馬

路應該是拿來運人以最大的效率，不是運最多的車子這樣，以人為本的城市是最重要的。有人說輕軌沒有用，我建議可以把現有的輕軌停駛幾天，去跟目前到 C18 的系統先做一個完整的整合。再把它停駛個幾天，看大家說輕軌到底有沒有用，也順便讓後續通車的過程更順利，我建議可以這樣子，就停駛個幾天，看大家有什麼想法。以前大家都在夢時代等接駁車，都在說等好久，為什麼現在輕軌通了，會有那麼多人說輕軌沒有用呢？如果輕軌要高架化或地下化，我猜最少還要花費個 15 年，而且居民反對的問題大都是停車問題跟塞車問題，那高架化或地下化就沒有停車跟塞車的問題嗎？因為高架化站體跟軌道一定有支柱，所以馬路中間一定會再挖掉一個空間，要設連通道或出入口，出入口一定會設在人行道上，所以人行道上一定也是要拓寬的。所以一樣不能在路邊隨便停車，那停車的問題一樣還是沒有解決，這跟平面輕軌的方式結果是差不多的。然後塞車問題不管有沒有蓋都一定會是塞車的，那為什麼不要用最有效率的方式，讓運輸更多人到商場去消費，讓人進得來貨賣得出去呢？我大概就講到這邊，謝謝。

主持人(吳議員益政)：

請坐，剛剛還沒有提到如果舊的現在二階繼續蓋，路線不變，但是如果改成 C 型路權，所謂 C 型路權就沒有種草了，就是一般公車，也許變成大眾運輸車道，就是輕軌跟公車，或者是其他的救護車，甚至更放寬到計程車。就算大眾運輸的系統也是一種選項，這種 C 型路權我想在歐洲也是很多，因為我們現在用的是最理想式的 B 型路權，而且是用綠色植披。綠色植披最主要是為了增加整個城市的綠色廊道跟吸水性，有它的優點，它的缺點就是專用，會造成排擠的效果會比較強，這都各有優缺點。剛剛記者希望問問大家，了解一下來參加的人，以現場做個調查，用舉手表示支持或反對，可是支持或反對我覺得太 rough，我覺得可能不容易感受，應該說二階反對就是反對，改什麼都是反對，這是一種。第二種，照原來的路段進行，但大家討論一些優化的方案，沒有高架跟地下，我剛剛講的 C 型路權，包括優化或再把它改善照原來的。第三個，我先不好意思，我想徵求大家同不同意這樣做，第三個就是調整二階，不要照舊的，調整新的路線，但是路線是什麼？你支持這樣往那個方向去思考的，大概我們做這樣三個舉手，這是記者要的，這不是我要的，這不是跟政府做決策的。

與會來賓：

不知道反對的人有什麼意見，以後再講，要不要表決、要怎麼樣，因為現在反對的人還沒有講出理由，沒有人知道對與不對，是不是應該要這樣。

主持人(吳議員益政)：

好，OK，不好意思。

與會來賓：

而且我們要知道在大順路的居民，有多少人在這裡，如果我們...

主持人(吳議員益政)：

我想我們不要做表決好了，不好意思，我們今天先不要表決好了，因為我們今天沒有做表決的議題，但是大家都勇於表達，不好意思。等一下最後一位在表達意見之前，因為只要網路上他們有要表達，我們都讓他有表達的時間。接下來還有一位要表達的就是 DC21 的代表，DC21 就是多功能經貿園區那邊開發的一個團體，代表要表達意見，那表達完之後，我們就請學者專家表達意見。最後有一個小時，大家把支持的、反對的，把你們的理由跟大家來分享。我們今天只是公聽會，不是要決定什麼，就是把大家的意見都讓大家聽到，不管支持者、反對的，大家有交換意見，這是很難得的機會，大家能夠坐在這裡大家彼此交換意見，謝謝。我先講會有今天的公聽會，本來就需要，今天是先討論一下，因為市長做了一個暫停，引起了很多原來支持者，或有其他不同意見也想要更改的，他們積極表達了很多想要表達的。所以今天來說明的可能是輕軌或者改哪一些路線的團體發言，但是因為記者也提這樣，他建議，等一下 DC21 講完之後，我們開放一個代表，就是他反對的理由也先講一下，然後再進入學者專家，大家同不同意變更這樣？不然兩位。不好意思，如果 3 分鐘能夠講完，3 個也沒有問題，好不好？因為要充分表達。OK，那 3 位，有哪 3 位我們先講好，你一位，後面一位，還有包括你好了，4 個，不好意思。3 分鐘，你先想一下、準備一下，你來表達意見之後，我們請學者專家再來反應。我們先 DC21 陳先生。

高雄 DC21 地主開發促進會陳經理建良：

吳議員，各位關心輕軌的好朋友，下午好。我們 DC21 是輕軌第一階段路線沿線的地主所組成的團體，我們 10 年前就開始支持輕軌的活動跟推廣。我們連續兩年幫捷運這邊舉辦了兩次的國際研討會，包括賴董事長、還有捷運局的長官，還有新任的鄭永祥交通局局长，都有來我們這個會議來檢討。我今天代表 DC21 的團體來發言，首先我們真的很感謝捷運局專

業的團隊，規劃跟執行，還有在天上的陳俊融副總工程司對輕軌的推廣。在歷經 1、20 年的努力，我們高雄市民真的得天獨厚，能夠體驗台灣第一條輕軌。大家都知道在 20 年前的時候，在美術館那裡叫 44 期重劃區，那時候還在重劃。農 16 的時候，基本上為什麼叫農 16，就農區，第 16 農業區，那時候是綠油油的稻田，更不是現在大家看到鼎山店的家樂福、好市多或是義享天地正在蓋。所以環狀輕軌當時經過美術館路、大順路是非常前瞻的路線規劃，就是希望用軌道來帶動地區的發展。但是那時候政府財政困難，只能經過預算的轉折，用 BOT 來先蓋紅線跟橘線，所以環狀的捷運就先放著。好不容易 10 年前地方跟中央合作，有撥政府的預算，用 BT 的方式來蓋輕軌。後來因為我們市政府要發展亞灣這四大建設，所以又把水岸輕軌的路線跟原來的環狀輕軌，變成現在的一、二線的路線，大概是有這樣的過程。各位都知道在第一階段的過程，大家如果假日去搭，幾乎都是座無虛席，表示輕軌慢慢改變大家的搭乘的習慣。現在的路線跟原來的路線，在美術館路、大順路的路線都是一樣的路線，完全都沒有改變。但是計畫是趕不上變化，這 10 年來北高雄的發展速度實在太快了，整個人口快速的北移，所以才會造成現在美術館、大順路的居民的抗議，這個也是非常令人遺憾的。不過剛剛捷運局長官的報告，可見捷運局非常的用心，在這兩條的路線他們都有做一些交通衝擊的降低，這部分我們給予捷運局的長官熱烈的掌聲，感謝他們的投入。

那我們 DC21 的主張，對於二階段的看法，我們希望是危機也是轉機，市府在這個停工的期間能夠再多溝通，溝通的對象不只是這兩條線的沿線居民，也希望找像今天相關的，跟輕軌有關的公益團體、專家學者來做專業性的診斷。把剛剛捷運局的方案，是不是能夠再有優化的空間，能夠把交通的衝擊再降到最低，盡早達到環狀輕軌全線通車的效益。所以我們 DC21 建議，要維持原核定的路線，以路面的方案繼續興建，而且是如期、如計畫的完工通車。為達到這樣的目標，我們這邊提出兩個具體的建議，第一個，要傾聽輕軌多元的聲音，類似像吳議員辦的這種公聽會多辦幾場，市政府也可以主動來辦。我這邊是建議捷運局應該邀請韓市長，還有市議員，相關新任的局處首長，他沒有接觸過輕軌，在平日的時候下午時段，從 C1 搭輕軌到 C14，在這個車廂裡面，他可以跟搭乘輕軌的國內外的觀光客，跟市民大眾，還有下課的學生去互動，了解他們搭乘輕軌的感受跟體驗，接輕軌的地氣。第二個，搭到 C14 的時候可以去視察現在 C15、

C17，中鋼的優秀施工團隊，目前在二階段施工的進度，還有他們未來施工品質的控管。回程的時候，我是建議韓市長要搭公務車或是自己開車，甚至市府團隊有些主管也可以騎機車或是腳踏車，跟輕軌賽跑，去體驗一下成功路、凱旋路跟這個交通系統連控，到底對我們使用者開車、騎車的人有什麼樣的不方便，到底他的感受是如何，這樣整個多元交通運具的整合，到底會不會提升我們市民的生活品質，這部分是第一個建議。第二個建議是，原捷運局這個方案應該納入綜合評估，未來不管是各方要提出、要評估地下或高架，甚至調整路線，應該要跟原方案續建的方式，要納入方案的綜合評估。那評估的觀點很多都是專業意見，我想我們只能做行動式的表達。

我收集一些資料，可以從以下幾個指標，第一個，這幾個方案是不是要考慮旅運的需求，總經費的增減，到底市府會不會增加預算或減少預算。還有通車的時間、路網的效益、民眾的解決，剛剛有人提到有沒有補償方案的因應，施工期要怎麼因應，通車以後交通配套要怎麼搭配、這幾個指標。那我們市府捷運局所委託的鼎漢，或是專業的工程團隊，提供一些數字的分析。這些方案，每個方案都有數字的展現，這些資訊在以後相關的公聽會、座談會，可以來告訴大家。因為有時候大家都提出自己的想法，但是沒有專業數字做一些佐證是非常可惜的，也沒有辦法達成共識。當然還是第一個要透明化、要公開化，把這些方案多跟新聞相關的權責來溝通，最後就是要市府團隊要選定一個貼近市民生活；促進城市發展的一個最佳方案。但是我們非常有信心，DC21 認為原來路面續任方案，在剛剛我提到的評估指標，都應該是會脫穎而出，以上是我們建議市府參考，謝謝。

主持人（吳議員益政）：

謝謝，我們就按照剛剛大家同意變更的議程，先讓反對意見的 4 位代表，第一位，3 分鐘。

楊宜嫻女士：

我是鹽埕區的人我代表鹽埕區，我也是美術館住居聯盟的代表，謝謝吳議員，我一定要遷戶口到你的選區，因為他告訴我們台灣民族的價值，不分黨派，因為他是親民黨的，我跟你們台北的幾個都非常好。

台灣民族的價值是什麼？很簡單，我們要聽別人的聲音，對不對？我沒有反對，這幾個都知道我沒有反對輕軌。如果今天在國外，今天有加拿大

的代表，我們為什麼要建輕軌？你的市政、你的評效、你的人口、你的交通，你要做的很審慎。為什麼負債那麼多？我們搞 8,800 億的軌道建設，是不是我們要的？如果我們真的要的話，為什麼他們沒有政權了？我不是國民黨我也不是民進黨。

我要給你們一個概念，就是當你做一個公共建設的時候，你造成區域的交通衝擊、環境衝擊的時候，我們是一個有愛的社會，我們要不要為對方想一想。我絕對不反對我已經準備了，我今年已經 60 歲我打算要退休了，高雄是我的城市，但是我已經決定要回加拿大了，因為你要蓋輕軌。為什麼？因為你沒有聽當地居民的反應，鐵軌從他前面走過去，我們好不容易將內惟幾十年的痛苦，那個鐵道已經地下化了，你又把一個鐵道建上去。你有沒有想過這個交通衝擊，111 個路口，每一個路口你要派一個交警，一階我不反對真的不反對，為什麼？你要去定義他是觀光人口，高雄市政府你花這個錢，到底是高雄市民需要？你需要的是階段性的一段，還是整個環狀？你的速度夠不夠？

剛剛謝謝你，你是高階，高階速率是 80。輕階的輕軌只有 20-25，在座有幾個人？我去一個地方我坐捷運轉乘又繼續轉乘，我不是說輕軌不好，絕對好！但是配套你要做好。

我相信很多年輕人都騎摩托車，你去一個地方你繞三個轉乘，你還是會騎摩托車，但是對我這個老人家來講絕對好。我已經開始要放棄我的駕照了，所以仔細的去聽聽人家的需要，一個公共建設就是要符合人民的需要，今天你沒有做好配套。我特別講一下，44 期重劃區，沒有經過都市計畫法通盤的配套，在台灣、在國外、在北美洲我是加拿大人，北美洲所謂的都市計畫是按…，對，但是我已經要回來，要來為台灣，在台灣退休。

對不起，我想請問你都市計畫法全台灣都一樣，都市計畫法在美術館區內惟埤的特定都市計畫，你沒有經過通盤檢討，輕軌放下去的時候你沒有經過通盤檢討。101 年鼎漢做環評的時候，在 107 年的時候人口爆漲多少？已經 157 棟大樓了。對當地的居民造成什麼樣的問題？他願不願意？我是真的不反對第三個方案。蓮池潭好幾個里長都跟我講，你們美術館不要輕軌我們喜歡輕軌，你是觀光你不是大眾運輸路線。你記住你這個輕軌到目前為止只有觀光效用。

主持人（吳議員益政）：

更多的意見會彼此互相撞擊這是好事，我們要聽聽不同意見。

林俊良先生：

謝謝吳議員，各位大家好！我是代表大順路反輕軌聯盟，其實會長是陳義雄還在外地趕不回來，臨時叫我來表達意見。

我們主要的訴求就是不要輕軌，就是一台一線的電動客車，剛剛說的一百多個路口，你想想大順路不到 20 米吧！還要有輕軌的路線，原來的汽車道路還在走，剛剛有人說封街，怎麼可能封街嘛！把街道封起來我覺得簡直是異想天開。

基本上我聽黃啟川黃前議長講，他們那個時候有通過現在輕軌的路線，就是捷運的路線。我現在建議的是，先有一個電動客車然後等政府有經費之後，我們現在負債 3,000 億，不管 3 年、5 年都可以，改為地下捷運，我們現在是一個橫的、一個直的捷運，我覺得如果有一個環狀捷運，就像台北到處都是捷運，都很方便的捷運。以後如果有經費，希望能有環狀或網狀的捷運，這是我建議，謝謝。

主持人（吳議員益政）：

謝謝。

王榮祥工程師：

吳議員，各位大家好！我是住在楠梓區的市民，我本身是工程師是在家工作的工程師，我從台北特別搬回高雄，我是標準南遷的居民。從我對楠梓這邊的看法是說，如果美術館這邊的居民你們真的不想要這個輕軌，請把這一條輕軌沿著新台 17 線直接延伸到楠梓，也不要延伸到新左營站，因為新左營站那邊有天然屏障，一定會造成交通阻塞，但是如果我們沿著新台 17 線，他是一個新的路線，他不會有舊有居民反彈的聲音，我本身是一個非常贊成大眾運輸的支持者，但是住戶的確有聲音，畢竟輕軌跟一般的車道是並行的，所以我們的確需要一個適應的時間，如果讓這個路網變齊全了，美術館這邊再來補齊，也許是一個不一樣的思考模式。既然在這個時間大家已經有這樣的投票結果，的確這個路線有一些爭議點，我們就用這個機會，讓一個更適合的路網，把它延伸到新台 17 線直接延伸到高雄大學，直接產學做交通、觀光，直接延伸到蚵仔寮，這個都是可以規劃的範圍，而且費用不會差距太多，在這裡簡單把我的意見做表達，謝謝。

主持人（吳議員益政）：

這個路段等一下請文泰規劃，因為局長不行答復官方，有規劃經驗的可回應台 17 線的建議，大家時間都掌握得很好，所以多一位沒關係。

王鴻圖先生：

我住在美術館路也住在大順二路 417 號，我是這一條輕軌直接相關人，吳議員的調查十三點多百分比贊成輕軌，我不知道裡面到底是不是第一線的人，對，這個是沒有意義的。因為第一線才是受害者，一個輕軌 22.1 公里，37 個站，平均時速 17 公里，繞一圈 2 個小時，經過 122 個可能更多的平交道，每一個平交道噹、噹、噹，一天噹了 16 個小時，你沿岸的人受的了嘛！如果在大順路，一路、二路、三路車流多大，你現在變成兩個車道，一個是慢車道、一個專用的輕軌車道；另一個是快車道跟慢車道，沒有臨停商家怎麼做生意？住戶怎麼停車？我如果在快車道我要左轉怎麼轉？整個都會阻塞。

如果是環狀輕軌，你剛剛有講過要疏散大眾交通，班次要加強，結果產生什麼？尖峰時段東西向、南北向大幹道都塞車，整個高雄市的交通都是阻塞的，因為你是一個環狀。環狀你要產生一個捷運系統，除了地下化，高架化當然也是一個解決方案，但是那是一個古老的作法。東京的山手線是很早就建了，它不得不做，那時候地下化是困難的，建構的成本很高，它為了發展整個大東京，所以用地上化，後來都改善成為地下化。所以我認為如果可以做，也許輕軌的原意是很好，我並不反對輕軌，但是這個路線規劃是錯誤的。我個人的見解是權宜之計現在是到鼓山站，我們用低底盤的電動公車，連接到凱旋中正站這樣把它串聯起來，我們再想辦法解決以後的問題。

坦白講，不是輕軌不好，而是你平面環狀間隙樓是錯誤的規劃。第二個，大順路的路基寬度不夠，讓它容納高流量的機車、汽車還有輕軌這是不適當的。坦白講，噹、噹、噹，我的公司在軟體科技園區，每天噹、噹、噹的，我在 10 樓還可以聽到噹、噹、噹。軟體園區出來的路口多麼危險，輕軌就在那邊停聽看，你看交通要阻塞多久？我算起來恐怕有 150 個平交道，你怎麼去控制這個交通？又是一個環狀，你的第一階段都不是直通的東西向都是比較邊陲、海岸，如果繞到市區怎麼辦？東西向、南北向的幹道怎麼辦？

你現在想一想，中正路、建工路有好幾個東西向的路它的交通，還有南北向的民族路、博愛路跟中華路這些交通上下班的時候是多麼的擁擠，請各位想一想。如果輕軌一個小時 4 班變成 8 班，你說，要增加運量，大順路有 4 個商場，你看交通的阻礙怎麼辦？我想請各位想一想好不好，這個

不必那麼急，先連接鼓山站到凱旋站用低底盤的電動公車，我們在想一個更好的解決方案，不急。謝謝。

主持人（吳議員益政）：

謝謝，接下來黃文賢先生。

黃文賢先生：

謝謝議員，你幫了市民很多的事，我想大家都要理性，同意的時候我們反對的也沒有打擾，反對的聲音也是提出來給大家做一個建議，所以大家聽一下我的看法。

輕軌為什麼我反對是我有委託工務局去看輕軌旁邊的單車步道，單車步道在檢驗的過程當中，我發現輕軌是有幾個問題要解決的，輕軌會發生交通阻礙，跟擾民這是事實，不要說哪裡眼前的這個七賢路路口，那邊的居民每天早上7點到晚上11點就要聽到噹、噹、噹的聲音，而現在的解決方案是派一個人在那邊指揮交通，那邊6線道變成2線道，就在下面而已。

第二個，高雄是一個連公車都還沒弄好的都市，我們都還沒被大眾捷運系統統治，我們就在搞捷運、搞輕軌，剛剛有人講到玩模擬城市，玩模擬城市是一開始就蓋軌道嗎？有這樣子玩的嗎？人口到一個 level，我們的人已經被公車統治了，再說嘛！統治了嗎？還沒有。高雄的公車處是賠錢的，高雄市最好的路段為什麼公車不能弄好，我是講這樣子。

第三，我們人口正在減少還需要這個建設嗎？我講完，我說大家互相尊重，國外建設輕軌大家剛剛都有看到圖，國外的輕軌大部分都是沿重要道路向外放射，像剛剛講的如果我們的輕軌去林園、梓官，那邊的人可能更需要輕軌吧！

第二，外圍居民的居住問題，可以順便解決。第三，那個地方才是推展觀光的好地方，而且那邊交通不便。然後現在輕軌就有3個問題，光是一階段的輕軌，凱旋路的路口，4個路口我就看過所有的人開車過那個路口，我還是養工處委託我去做路勘，我就看到一輛車快出車禍，因為輕軌要通過。在班超路輕軌是會變換車道，結果車子開過來，他的體感認為他已經離開軌道了，可是他車子的後車廂還在軌道上。當切換車道的時候，輕軌快要撞上他，有聲音跟他講他完全不覺得是他的狀況。可是他為什麼會停下來，是因為他轉彎的時候他的車體變成正的，他要讓慢車道的車過去，所以他要把車停下來。我如果不是騎腳踏車叫他趕快往前挪，所有的機車看到他的危險都停下來，讓他再往前挪，就撞上去，可是他完全沒

有感。因為輕軌沒有柵欄所以沒有東西敲到他的車，他不知道。而我們車子的起速跟初速的速度，輕軌沒有辦法剎車，我是說，光是現在路口的問題都還沒有解決完，就搞第二階段也沒有必要。先把第一段的問題解決完，讓第一段的居民覺得滿意了，還來得及。做好的東西都不滿意，做不好的東西怎麼做？

交通號誌，現在興建的輕軌還有 63 個路口要通過，光是現階段的輕軌是順著舊鐵道而建，路口那麼少，就有這麼多問題，在來的大順路有 63 個路口要通過，這些路口要怎麼解決，這些交通問題、這些吵雜聲、鐵軌的摩擦聲，當地居民為什麼要享受這些東西呢？這個東西不像我住在高醫，高醫在那裡每天享受救護車的聲音是我們選擇的，因為我們要住在高醫旁邊。現在我們住大順路住的好好的，我為什麼要享受噹、噹、噹的吵雜聲跟鐵軌的摩擦聲呢？為什麼是我們在享受這種東西呢？你們為什麼不享受一下呢？因為我們早上要 7 點起床，11 點以後才准入睡，因為我們住那裡，這是我們的規定，是不是要把這個路口的聲音解決掉，我們是人我們每天住那裡啊！這是事實吧！

最後一個，這一條交通阻礙到什麼？這一條交通阻礙全高雄市最重要的 6 個路口，中華路、博愛路、民族路、中正路、大順路跟九如路，如果你們一天都要經過這些路口，光是車子來你要讓他先過的問題有多嚴重。國外的鐵軌、輕軌都是順著重要要道，例如：民族路一直往前蓋，或者是順著民族路往後蓋。

剛剛大家都有看到圖了，不是我說的，是你們提供的圖，大部分都是放射線的，很少有環狀的，因為放射線的問題會比較少因為他順著大馬路走，例如他順著中山路走、順著博愛路走，他是一個直線放射線的問題。國外都這麼做我們為什麼要搞一個環狀的，現在取消，大家彼此思考這個問題，好嘛！謝謝各位。

主持人（吳議員益政）：

我先回應一下黃先生，其實我覺得我們一直在改善，第一個，紅綠燈的時間根本不需要那麼久，輕軌就跟一般公車一樣，紅綠燈根本不需要那麼久，是交通局、捷運局一直沒有搭配好，這是讓第一階段會有很多抱怨的，有縮短但是還是不夠，這是第一個。第二個，只要是輕軌，跟人、跟車碰到，法律上大部分都是輕軌對，我認為實際上是輕軌訓練不夠。如果你到外國看到輕軌基本上都是假設有人、有車從你前面經過，你都要讓它的，

那是一個文化的內涵，所以高雄還沒有這個訓練，我們一直提醒他。

譬如說：高雄港施工有圍籬，上次有一個貨車的案子，貨車沒有看到輕軌過來，一出來看到嚇到馬上走軌道，法律上是他不對，但是實務上是輕軌訓練不夠，因為輕軌看到有盲點你就應該假設有人會闖出來。

你到歐洲去你在那邊照相他都不會趕你，他還停下來等你照完相再走，所以這個是我們要學習的，我只說一部分的問題。

我們現在請看的比我們更多的研究也多的，面對更多問題包括反對的、支持的，包括很多城市，面對在這個轉換過程當中的經驗，張學孔張教授跟我們分享，也回應其他的，都交給你了。

臺灣大學土木工程學系張教授學孔：

大家好，首先要謝謝吳議員一直為公共政策直接付出，而且也安排很多很棒的機會。我1歲到5歲住在高雄，高雄有很多好朋友，我擔任過都市計畫委員，剛剛講的多功能經貿園區那時候，核定的時候我就是都市計畫委員。

剛剛聽到徐醫師的報告，讓我回想到過去20年，我跟高雄的捷運結下不解之緣，我怕今天我講完之後會被趕出去，因為我在將近20年前，也是參加議會的公聽會，就被幾位議員趕出議會。為什麼呢？各位知道捷運43公里花了1,800億，除了民間投資300億、中央1,500億，還有地方其他配合款項200億，總共2,000億。

當時的公聽會我就呼籲高雄市政府，以及我們市民不要看台北，不要學台北，台北不是好的榜樣，高雄應該學世界的港都。把1,800億、2,000億興建輕軌，當時我就提了這個建議。為什麼被趕出來呢？議員說，台北重軌為什麼高雄要輕軌？我們是次等國民嗎？你不懂啊！

我跟各位報告我教公共運輸，在這個領域差不多30年了，我也協助很多國家來做建設。當然很多政治的原因；很多外在環境因素，我把他當作是一個選擇，而且是一個compromise不得不做的權衡選擇。終於在環線檢討的時候，說它BOT的思維，民間的投資；形成的路網。我很高興在前任市長任內也幫忙寫了交通白皮書，其實我當初建議環線就是BRT或是LRT，各位如果去看陳市長他的政見，交通這一部分的環線，我當初建議就是原來一公里捷運要花50億，花8億到10億就可以完成這個輕軌。所以各位想想看如果當初1,800億用在輕軌的建設，高雄現在是有250公里的地面輕軌，就像墨爾本一樣，墨爾本是220公里的輕軌，它是一個

港都，所以高雄就應該學世界的港都，學墨爾本。所以從傳統的地鐵，轉變成貼近城市的輕軌，我個人認為這個方向是正確的。但是捷運很重要它要形成路網，所以剛剛吳議員提到，我在全世界推動公共運輸的發展，我有一個口號是 BMW，不是小汽車 BMW，是什麼呢？一個城市如果它要永續、要健康追求綠色，它要把 BMW，4 個東西串接在一起。

第一個 B，就是 Bicycle 自行車，剛剛有一位好朋友的發言，他雖然是站在另外一個角度看事情，不過我們好像一起騎過車，我家裡沒有小汽車，在 18 年前我就放棄我的小汽車，我家有 4 輛自行車。第二個 B，就是 Bus 公車，我非常贊成剛剛有市民講，把公車好好做好。

其實我不知道大家記不記得，在毛治國當部長的時候他說公車都沒人坐，蓋捷運是災難，我告訴各位其實是我建議他講的這一句話。因為公車是面的服務，可是一個大城市，像高雄這種國際城市，你光靠一般的公車沒有辦法完成人們出勤的需要，所以 Bus、Bike、M 就是 Metro 大眾捷運系統，我把它定義成什麼？叫做大眾捷運系統，有專有路權的公共運輸，它可能是捷運、可能是輕軌、可能是 BRT 它都稱做 metro。最後一個 W 就是 Walk 走路，你不管坐任何交通工具到最後就是走路，你就會是行人。

這 4 個東西我們在思考，我們城市需要什麼樣的大眾捷運系統的時候，其實我們應該思考，我們怎麼樣有一個完整的公共運輸發展的體系。所以光靠公共運輸本身是不夠的，我們要思考民眾是在乎門到門的服務，door to door service，這個 BMW 把它整合起來，特別在你做捷運的時候就要思考把這 4 樣東西整合起來。

很可惜在台灣包括台北，做捷運的時候為工程而工程，他趕工，他沒有思考我們做捷運的時候，花了 1,800 億在高雄，很多國家他花更多幾乎一倍的錢，在捷運施工的同時，他把捷運路廊的周邊；把車站的周邊，型塑一個很棒的生活空間，把城市做一個新的改造，他花的錢甚至超過捷運建設的費用。

我們在高雄也討論過，是不是把捷運工程局改成土地開發局，或者跟都市發展局整併起來。捷運的目的是幹什麼？是創造一個更好的生活環境，better quality 這是我們要去思考的，不是為了捷運而捷運，所以我們正好利用這個機會，我覺得我們 slow down 來思考這個輕軌到我剛講這 1,800 億元也沒辦法回頭再去蓋 250 公里的輕軌。我們現在對這個路線，我是建議我們可以思考怎麼樣讓環線的周邊以車站為核心，讓周邊的民眾願意來

使用輕軌這個公共運輸，所以不只是做捷運的本身，而且我建議我們市政府應該思考投入更多的資源，讓每個車站的周邊都變成宜居、宜遊的環境，你可能要投入更多的資源，那也不是只有捷運工程局要做的事情，而是整個市政府相關單位都要投入的。我想利用這個機會來做這樣一個檢討，我覺得非常必要。

我也非常贊同剛講的價值，我舉幾個數字來看，高雄市在過去十年因為車禍死亡的人數 1,500 人，摩托車騎士佔 75%，22 萬人受傷，其中有 2 萬 5,000 人是重殘（重殘就是他受傷之後完全失去生活的能力）；經濟損失過去十年 2,400 億元；然後我們的移動污染源裡面 40% 是來自小汽車、摩托車，所以我們在想說各位希望你的城市變成什麼樣的一個城市，當然是綠色永續，當然是要更多的人使用公共運輸，這個方向是很明確的，而你把这个成本換算過來，其實全台灣的數字更可怕，全台灣一年車禍受傷死亡 41 萬人，一年，這是非常恐怖的數字；經濟損失是 150 億美金，3.172GDP，所以你這樣來看的話，我每移轉 1 位小汽車跟摩托車的使用者去使用公共運輸就直接、間接帶來社會效益，所以我覺得我們創造的是一個我們小孩未來生活環境的空間，如果我們把目標放在所謂宜居、宜遊的城市發展的話，那麼我們就必須用各種手段來好好把公共運輸做好，我講的不只是捷運，是 BMW。

另外我也要提出建議，大家看這個路網，其實我對這個路網非常熟悉，中午就到了，我的學生帶著我就整個路網北環去繞了一遍，去看了。這個路網太棒了，謝謝你。這個路網其實從一個都市發展的角度來看，它還只是一個基本的路網，43 公里，對不對？22 公里的環線，其實我們可以用這個路網做更好的延伸，剛剛有幾位先進已經談過這個問題，也就是說輕軌很棒的就是它有一個 flexibility，不像地下的捷運固定在那邊不容易做路線的延伸跟彈性的營運，可是輕軌的優點在這裡，而且某些地方可以做 C 型路權（也就是路幅不大的地方同樣小汽車、摩托車可以共用路權，我們叫「C 型路權」）跟生活環境融合，所以我會建議以這樣的路線可以做很多彈性的延伸，某些營運走這一段就出去、走到這邊出去，用這樣的一個核心路網再形成一個放射線的路網。我相信捷運工程局的長官在這邊，以未來大的路網來看，利用這個核心再來思考怎麼來好好運用這個環線，這個環線不單只是環線，我們不能只看單單現在這個環線，而是整個路網來看，我相信這個檢討會更有意義。

我想身為臺大教授，我很痛恨政治人物把可以延續的綠色交通政策中斷掉，台中某一個市長就是做了這個事情，他後來請我去做花博的綠色交通委員，我馬上拒絕，我說等你卸任再來擔任你的顧問，因為城市交通發展的專業，我們現在能夠享受這麼好的環境也是專業一點一滴累積起來的，你政治人物很爽停掉，可是你對專業的傷害、對民眾期盼好的環境是一個非常大的打擊，所以我在這裡呼籲韓市長，冷靜的思考是對的，我非常贊成他聽專家的意見、聽我們民眾的意見、聽各方的意見。剛剛有幾位提到說可能會產生噪音的影響、會交通阻塞，確實會，可是各位有沒有想到我們平常已經習慣摩托車、小汽車污染，那些不是噪音嗎？你要不要跳出來講說我門口有摩托車噪音請你幫我禁止掉，摩托車都不能進來？當然現實不太可能。〔掌聲。〕我們要同等的要求，但是技術上怎麼去改善民眾認為負的方面這個影響？怎麼在路口做更好的優化？我覺得這個是可以做的事情，技術面可以做的事情，當然還有像施工期間的交通衝擊，這個影響我們要去思考。

最後一點，我要跟各位分享，我再度強調輕軌只是一個現代化城市邁向永續發展的一環，我們絕對要整體來看，而且我們也不能忽略掉對私人交通工具的管理，當然不只是捷運工程局的事情，一個市政府整體的事情。我在台北的研究發現摩托車使用者每天付出的代價只是他應該付代價的三分之一，所以我們提出捷運的套票，柯 P 現在是 1,280 元，其實我的建議是 888 元，你坐捷運、坐公車、騎公共自行車，888 元，所以除了路網整合，你需要營運的整合、票證的整合，需要具有好的誘因而讓民眾使用公共運輸，同時要對小汽車跟摩托車做合理的管理，唯有這兩個 push 跟 pour 共同來做，我們花的資源所產生的效益才能夠真正發揮出來。

全世界的案例告訴我們，單方面的建捷運、改善公共運輸沒有辦法達到吸引合理的人數使用公共運輸，我所謂合理的人數就大城市來講是 60% 以上使用公共運輸，做不到的，因為民眾在乎的是門到門的旅行時間、舒適度、可靠度，負擔的票價是其中一個部分而已，所以我們怎麼樣從民眾的角度思考門到門所使用交通工具的這種需求，來看看我們的捷運系統怎麼來發展、怎麼來優化是我們市政府要整體來思考的。

我想非常榮幸受邀再度來到高雄，也看到有這麼高素質的公聽會，再接下來會瞭解捷運工程局要辦的其他專家論壇。新任的首長，我自己感到也是一時之選，都是非常有經驗的，相信透過大家的智慧，還有熱情民眾跟

好幾個高雄人的公民團體一起來研議，我們應該可以找到更好的優化方案讓高雄能夠成為台灣發展公共運輸的一個典範，我是很有信心的，謝謝大家，謝謝。

文藻外語大學國際企業管理系賴教授文泰：

大家午安。剛好主持人不在，我最喜歡他不在，每次我跟他在一起，他講的話一定比我多，所以我最喜歡他不在。今天是 108 年 1 月 5 日，我一定會記得這個日子，大家知道為什麼嗎？我教書教了快 20 年，從沒有聽我講話講 2 個小時旁邊有那麼大一堆人站著聽我講話，所以我一定會記得這個日子，可是現在是我打球的日子，禮拜六、禮拜天這個時候是我打球的時間，你知道為什麼我今天很高興嗎？我每次去到打球的時候，我朋友就開始問我說到底要不要蓋輕軌？我回家的時候，鄰居問我說到底要不要蓋輕軌？我在幫忙吳益政議員選舉的那時候，一堆他的好樁腳朋友問我說到底要不要蓋輕軌？我問一個這問題好了。大家知道我在文藻教書，我通常是要問女生，陳羚溱小姐，輕軌蓋在馬路上，車道縮減會不會產生交通更擁塞？小汽車跟機車會不會越來越堵？〔蓋的時候會。〕以後也會嘛，車道的。停車是不是也會越來越不方便？〔會。〕對。張老師，這麼簡單的問題為什麼我們要討論這麼久？〔哈，哈…〕這麼簡單的問題為什麼要討論這麼久？本來 30 公尺的車道，10 公尺被輕軌占走了只剩 20 公尺，汽機車一定是越來越難走，停車格位一定會越來越少，對不對？我們為什麼要討論這麼久？你知道為什麼每次問這個問題，我都不想回答了，所以今天我好高興，因為我都不想回答了，因為我沒有時間，如果請各位媒體先生、請大家先安靜下來思考一個問題，每個人不管贊成跟反對請你安靜下來，請聽我問的問題，生命是不是無價？我們是不是要留給我們下一輩一個永續綠色生活的環境？假設你心中有答案就回到今天事實上我要跟大家講的 3 個議題。

剛剛益政議員請大家舉手的時候，我有傳個簡訊給他，我不贊成問剛剛的問題，待會再跟大家講。我套用我今天的主題、套用剛徐醫師講的 3 個議題，價值、形式、路線。剛剛這議題我請大家再回想一下，我剛第一個問題「生命是不是無價？」，張老師雖然大我沒幾歲，可是他是我們這行業的老賊，他很早就教我們，你知道為什麼我懷疑嗎？就我們選的交通工具，大家回想一下大概就只有 10 個字，你選擇要用什麼交通工具大概 10 個字，經濟（就叫做便宜）、迅速、舒適、便利、安全。

我來問一下剛剛不在的主持人。吳益政議員，我難得可以叫他，可以叫他問他問題，不然以前在議會都在質詢我，我有點不想回答。吳議員，我請問一下「經濟、迅速、舒適、便利、安全」你覺得什麼最重要？

主持人（吳議員益政）：

安全。

文藻外語大學國際企業管理系賴教授文泰：

安全嗎？你確定安全嗎？你坐捷運有沒有死過人？有嗎？你告訴我，哪裡？除了鄭捷。你坐捷運有沒有死過人？所有交通工具最不安全是什麼？〔機車。〕什麼？高雄市使用最多是什麼？〔機車。〕吳議員，你騙我，你教書都騙我，什麼大眾運輸為主，你們說他是不是騙我？生命是不是無價？我剛反述一下為什麼說我們跟張老師他說的數字，我們都共同背誦。大家知道 921 死掉多少人嗎？2,445 個人，全世界皆知。大家知道高雄氣爆死掉多少人嗎？31 個人，全國皆知。大家知道我們每年交通事故車禍死掉多少人嗎？剛張老師有講，我們一年死掉 3,000 個人。簡單說我們站在這裡一天死掉 8 個人在交通事故，現在站在這裡 4 個人死掉了，我們一年受傷 40 萬個人，一天受傷 1,000 個人，我們站在這裡 500 個人受傷了，每一天喔，每一天、每一天、每一天、每一天喔。921 死掉 2,000 多個人，我們大概只要一年就是一個 921，所以說如果你是生命無價，假設是生命無價，我說軌道因素有沒有死過人？假設、假設，所以凡事為什麼大眾運輸要思考。

我回到價值觀說，先等一下，形式的部分我待會還會再講，回到先講價值的理念。會不會塞車？蓋輕軌會不會塞車？〔會。〕停車格位會不會減少？會，不用問，這個答案是肯定的，不管你支持還是反對，這個答案是肯定的，可是我們都知道。其實剛徐醫師有講過，這是一個水瓶，假設汽機車當作水好了，一直倒進去會怎麼樣？把水一直倒，這個一定會怎麼樣？一定會滿出來。剛徐醫師有講，1970 年代我們汽機車使用量是 16%，我講個數字給大家聽，1970 年到現在汽車增加了 874 倍，機車增加了 427 倍。水嘛，對不對？所以說水一直增加，你不讓它溢出來，這個瓶子要怎麼樣？要變大，對不對？就是我們道路的面積。我還是喜歡請漂亮的小姐，問一下，汽車增加 874 倍、機車增加 427 倍，道路面積增加幾倍？猜一下。汽車增加 874 倍、機車增加 427 倍，這樣你猜我們這五十年道路面積就是這個供給增加幾倍？有沒有人要猜猜看？哪個舉手，講不到 2 倍的

舉手。來，請鼓掌。〔掌聲。〕你知道為什麼要鼓掌嗎？因為他答錯了，不過事實上他是很接近。2.9 倍，什麼意思？這瓶水怎麼樣？一定會幹嘛？一定會溢出來，道路面積因為都市空間很有限，所以你不可能無止盡的讓這個水杯擴大，no way。你說怎麼辦？你不讓它溢出來，怎麼辦？就把水減少，對不對？可是食衣住行你都要，徐醫師的公車來了。跟大家廣告一下，我在文藻教書，現在是代表市政府當港都客運董事長，請大家要多支持港都客運。張老師，你幫我拍照嗎？能不能等我一下？拍照之前我一定要那個，先等一下。這台公車可以載多少人？副局長，理我一下。這台公車可以載多少人？50 個人；一台小汽車可以載多少人？都塞滿頂多 5 個，所以一台公車相當 10 台小汽車，甚至 20 台小汽車，所以這個杯子怎麼樣？水就不會溢出來。

從價值觀來說生命是不是無價？汽機車是不是會造成空氣的污染？是不是會造成交通擁擠跟停車的不便？地球怎麼樣？只有一個，所以這簡單的道理，我敢跟大家打賭、跟大家保證，去全世界每個國家、每個大學都告訴你，運輸政策是要以大眾運輸為主，還是以私人運具為主？我敢把握你去每個國家，只要是先進國家，告訴你怎麼樣？要大眾運輸，還是私人運具？我跟大家講民國 72 年我念交管系就被這些老師騙，可是大家捫心自問台灣現在是大眾運輸為主，還是私人運具為主？〔私人運具。〕所以其實有一些部分大家要靜下心來想想為什麼會有反對的聲音？這就是剛為什麼我不回答這些聲音，留在第三個講，留在路線的形式講。我剛講第一個是價值，第二個其實講系統的形式。

我再問一下，你不要拍我，我就不會問你，來問一下，請問一下那個英俊的帥哥，高雄市蓋 1 公里地下捷運多少錢？密西根這個，隨便猜，我已經問過 1 萬個人了，你隨便猜，地下化的捷運 1 公里多少錢？十幾億元？吼，多少？我不想問你。來，等一下，那個找吳議員的。我不想問你，因為你那個，等一下，那個找吳議員的小姐，你不要走，站著，高雄捷運 1 公里地下段，你猜多少錢？1 公里。隨便猜，100 萬元，鼓掌。〔掌聲。〕你知道為什麼嗎？等一下，你要走之前最後一句話，我跟大家講女生的美貌跟智商是成反比的。我問到目前為止最多猜多少錢，你知道嗎？我問過 1 萬個人最多猜多少錢，你知道嗎？1 億元，可是是多少钱？50 億元。地下的到 50 億元，高架型是怎麼樣？20 億元，所以每個人說你要對這個道路最好是不是蓋地下最好？當然是，可是做任何建設是不是大家同意要做

成本效益的考量？另外說每個地方都要捷運，我都同意，可是蓋捷運怎麼樣？很貴，所以為什麼今天回到平面的輕軌。我再問一下那個在打電話的小姐，蓋輕軌，平面會不會塞車？會。會不會停車格位變少？會。都會，這樣為什麼不改到地下去？為什麼？所以這兩個大家先釐清。

好，回到說我們要將心比心來考慮這些多元的聲音，我不曉得有沒有誰支持還是反對，我還是問東燁好了。東燁，假設你是住在沿線的商家，在開店的，你是希望人來還是希望車子來？〔人進得來。〕你這國民黨的，「人要進得來、貨要出得去」對不對？大家捫心自問，你在開店是要人來，還是車來？你不是希望車子來，最主要是希望人來。你為什麼需要車子來？因為現在人來都是用什麼來？都是用汽車載人來的，對不對？假設大家想一個問題，現在看所有房地產的廣告，他有沒有跟你說它臨什麼站？你知道在台北市捷運站旁邊的房子多貴嗎？為什麼？它一天載 200 萬個人，所以說基本上台北市路邊好不好停車？不容易停車，所以要蓋在旁邊，為什麼他希望在捷運站？車子開來怎麼樣？他停不了，可是坐捷運呢？他到得了，即刻立到，所以我們說整個台灣不只高雄，真正大家面臨輕軌的問題，我想大家同意生命無價，綠色地球一個，大眾運具絕對比汽機車安全，我覺得這個普世的價值大家都同意。

為什麼有不同的聲音？就是在落實大眾運輸為主的這個政策裡面我們需要怎麼樣？再努力、再努力、再努力。簡單說，你要讓沿線的居民覺得怎麼樣？蓋輕軌不是在懲罰他，對他是個福利。大家聽得懂我的意思嗎？事實上你蓋輕軌是可以把人帶進來的，現在大家反對是因為怎麼樣？車進不來了，這個時候基本上他就會覺得他的權益受損了。回到剛剛的形式，基本理由而言我覺得可討論，可是大家如果回去靜心想說普世的價值，回去想我剛講說這個杯子，回去想說今天我們站在這個時候台灣已經死掉 6 個人了，受傷的已經 800 個人了。如果這個問題，生命是無價的，請問在座的不管政府的高層總是要告訴我一個答案，你怎麼辦？假設生命是無價，這些政府的官員、未來的民意代表，大家要告訴我們，你怎麼辦？這個時候我想大家都可以靜下心來思考，不管是輕軌的運輸、這些的大眾運輸，不管你贊成跟反對，大家可以理性來思考。

可是最後只有一句話，我覺得剛說的普世價值，因為我有把握全世界皆然，現在會有反對的聲音就是因為我們大眾運輸不是為主，所以在以私人運具為主的政策裡面，讓這些沿線居民覺得他的權益受損了，因為他怕怎

麼樣？大家不來了。你想一想假設我們全市目前可能跟台北市一樣都很難停車，請問你開的店的是希望在捷運、輕軌車站附近，還是希望在哪個站附近？這個問題我覺得大家可以思考，不管你贊成跟反對，大家可以思考共同一個，我說全世界都一樣，最後一句話，再請大家靜心去思考，摩托車是不是最方便的運具？摩托車是不是最便宜的運具？是。這樣你去所有先進的國家為什麼沒有人要發展摩托車？難道他們不知道嗎？難道他們主事者不知道說每個人都喜歡最便宜、最迅速、最便利的運具嗎？就是我剛講的普世價值是一樣的，所以說最終我的建議是我覺得我們要凝聚共識，在普世的價值裡面我們要堅持生命無價，我們要堅持綠色地球是永續的，所以大家要共同來支持讓政府把更多的資源投注在大眾運輸。在大眾運輸的體系底下當然對輕軌這些路線的部分，我覺得我們可以集思廣益來看看這些路線應該怎麼樣來思考。

好，聽說我來的時候，主持人一樣不見；我走的時候，主持人一樣不見，因為通常我們兩個人的感情不太好。好，謝謝大家。

鼎漢國際工程顧問股份有限公司程副總經理佩鳳：

主持人還是不在嗎？來了，吳議員。〔可以借坐一下嗎？〕請坐。〔在這邊站得有點酸。〕其實前面不管是我們的徐醫師跟張老師和我的前同事賴前局長，對這個價值的部分我相信大家都已經聽得很清楚，闡述得很清楚了。

我大概是從民國 89 年就開始從事輕軌的規劃，我是做技術顧問的，到最後這個階段，我還是希望可以回答一些剛才有提到是不是還有優化的可能性？我想從技術面來做一些回答。我 89 年開始從事輕軌的規劃，一開始是小環線，那個小環線是怎麼出來的？其實就是臨港線鐵路，就是台鐵的臨港線鐵路，因為要做鐵路地下化，這個鐵路沒有用了，所以我們思考怎麼轉型，轉型當時是成大姜渝生老師的建議，就希望把它做為載人的輕軌，這個輕軌其實也經過了中央的核定，如果真的做了這個小環輕軌，它真的就是觀光用了，因為我們知道，其實剛才也有人在討論說一開始不應該做環狀，我們有一個十字線之後，照理說應該是做輻射狀，其實也不是以輻射為主，我們一般捷運的規劃大概都是 L 型的這樣子去扣環，也不是棋盤，因為棋盤會變成有太多轉乘，你從這個點到那個點，你要先坐到這邊然後轉乘到那邊，所以比較適合的是一個這種 L 型扣環的方式。

當然，市中心區 L 型的扣環成網之後，你再把這個外圍的環做出來，以

後要到市中心的，就不需要再所有人流都集中到市中心的轉運站之後再往外走，你可以直接服務比較外圍的地區，這個環的功能本來是這樣。

為什麼一開始是一個環？因為我們剛才說，一個小環其實它就是從臨港線的鐵路轉換來的。我們後來在 95 年的時候接到一個 BOT 的案子，那時候剛好有一個契機，就是我們重南輕北，高雄跟整個台灣不一樣，高雄是重南輕北。一開始的時候，南高雄發展投入的資源真的是比北高雄多很多，所以我們在接 95 年的案子的時候，我們看到其實北高雄已經發展出來了，包括農 16、美術館，很多的重劃區都在做了，所以我們才思考將這個小環變更成大環，為什麼？因為小環中間那一段我們是用鐵路地下化的路廊來走，那個路廊是 89 年開始做的，大家不知道記不記得，高雄市區鐵路地下化是什麼時候核定的？是民國 95 年，所以你真的不知道鐵路到底什麼時候要地下化，我們真的很怕這個環如果沒有這一段，它就不成環，我們就思考是不是把它的服務範圍更擴大，在這個思考之下，才會想因為它的下面是已經成型了，我如何把它再接回來，讓它可以把服務範圍擴大，我們就思考到往北高雄去，就配合當時都市的發展情況。

雖然它看起來是一個環，但是我們當初在規劃時候，我們賦予它的一個任務，其實它是東高雄的一個幹線，我的想像也是這樣子的一個幹線，我希望它是從美術館、農 16 這個社區，就是以居住為主的這個社區，然後把大順路中間的，我們有重要的高應大、樹德，很多高中職以上的學校都在這個沿線，我們希望可以把它接到東高雄，因為東高雄三民區長期以來就是缺少公共運輸的服務，所以我們希望它可以做為東高雄的一個主幹線，當時雖然它看起來是一個環，但是它的功能其實是一個東高雄的主幹線，所以也有一個這種 L 型功能。

當初我們的設想不是每一班車都走整個全環，當然，剛才也有提到這樣子繞一圈要花很久的時間，所以我們當初提出的計畫是全環也走，但是我們會開區間車來加強東高雄主幹線的服務，這個部分是我先針對「環」的這個議題來說。

另外就是大順路的問題，剛才也有很多前輩提出來，大家擔心的，尤其是看到一階現在的一些問題，現在一階問題大家的想像是什麼？一個是塞，道路上面塞，或是它的路口會停等很久，剛才也有提到號誌的問題。第二個就是覺得輕軌本身很慢，為什麼我要搭一個比我慢的運具？第三個當然就是剛才提到停車的問題。這個部分我大概做一些說明，大家會真

的覺得輕軌很慢嗎？現在的營運速率是 17 公里，那是因為我們現在通車的 C1 到 C14 它有一部分真的是進到已經像是 C 型路權了，就是駁二這個部分，它就是行人很多的路段，所以它沒有辦法開快。

如果以輕軌和一般車輛行駛速度來比較，大家知道現在在大順路，大家以為開車好像很快，好像都可以開到四、五十或五、六十公里，輕軌只有十幾公里，好像非常慢，但是那是你的感覺，你沒有把你停紅燈的時間加進去，如果你停紅燈的時間加進去，大家知道平均的旅行速度是多少嗎？我們有做過調查，就是大順路這個路段，早上、下午大概都不會超過 20 公里，平均旅行速度不會超過 20 公里，甚至於大順路段在下午的時候只到 13 公里，如果是 13 公里，那麼我們的輕軌是有競爭力的，一般來說，國外輕軌的速度就是 18 到 20 公里，所以在比較擁擠的路段，輕軌是快的，它是有競爭力的。這個部分就是我剛才提到，我們先澄清一下，輕軌並不慢，輕軌慢的部分，第一個當然就是 C1 到 C14 的人真的比較多，後面的這些路段，它只要是走在道路中央的部分，大概就是可以 follow 整個主幹線的型態。

另外，它會不會對沿線的道路交通造成塞車的問題，我們大概也做過調查，現在大家在討論的美術館、大順一路、二路、三路，其實交通量最大的路段是在二路到三路之間，就是在建工路到中正路之間，大順一路原則上它的交通量沒有問題，美術館路的交通量也都是比較偏低的。在停車的部分，我們做出來的調查也是這樣子，最有問題的大概就是大順二路。大順路到底有沒有辦法去改善它的問題？譬如剛才賴教授也提到車道一定會縮減、一定會塞車，所以它到底以後會產生什麼影響，其實我們要看現在使用大順路的人是怎麼樣的組成，之前吳議員也問過捷運局這個問題，但是這個問題現在真的不容易回答。就我的觀察，大順路大概有 50% 以上是穿越性車流，尤其是從民族路要往鐵路以南這個路段，為什麼駕駛人會用到大順路？因為從民族路走到九如路不能左轉，台一線不能左轉，所以他們只好先從前面的大順路來做一個轉向，因此大順路擔負的是算是穿越性的車流，這些穿越性車流以後會不會都還是集中在大順路？其實我們還有一個契機，第一個，當然，我們要知道到底有多少是穿越性車流，這個是可以透過現在比較先進的一些研究方式來取得，我們可以用手機的信令去分析有多少在某一些特定時段出現在大順路的這些人，他的住家是在哪裡、他的工作地點是哪裡、會不會是附近的居民？這個部分是可以利用科

學化的方式來做分析，不過這需要投入一些資源來做分析。

你如果知道這個結果之後，大概就可以判斷以後不一定要走大順路的人，他是不是還有其他機會走到其他的路？所以大家不要擔心這些車流會永遠都在這邊。第一個，我們剛才也有提到，它有一部分會被輕軌轉移掉；第二個，其實駕駛人會走到其他的替代道路，而其他替代道路的契機是什麼？其實就是鐵路地下化，鐵路地下化雖然沒有增加很多可以穿越鐵路的道路，但是至少它把園道、鐵路本身這條園道做出來了，這條園道就可以當成中間轉換的一個路線。譬如現在如果要從北邊的民族路到南邊的武廟路附近，現在又多出打通的十全路，十全路可以通到平等路，平等路可以再接到鐵路園道，所以其實以後有滿多的替代道路可以去取代大順路的功能，這個部分我們相信它在分流的作用、在公路路網、在鐵路地下化之後會有更多分流的選擇。

再來，即使大順路真的發生塞車，其實也不是像以前，我們真的是兩手一攤沒轍，現在真的是科技進步了，如果發生塞車，我們有很多方式可以來做監控，也可以即時告訴民眾我們建議你轉移到哪一條路。這個就是說未來我們會有一個城市交通監控平台，我們希望可以建置這樣的系統，它會透過一些比較智慧的方式，去即時偵測到塞車，這個塞車路段它可以有108套劇本，只要這個路段塞車，我馬上就把它可以轉移到哪些路徑，這些路徑的號誌燈也要做同步的一些改善，你才能容納這些車流去轉移到這個路徑，未來在交通控制平台，這個部分的科技是很進步的，所以請大家也不要擔心。

另外，路口壅塞的問題，這個大概在一階就已經看到了，現在一階的號誌會設計成這樣是有些原因的。大家其實也注意到，我們一直認為高雄輕軌使用無架空線系統，真的是一件很令人驕傲的事情，但是無架空線這件事情它也造成了我們在交通控制上面的一些限制，因為無架空線表示你只怕它沒電嘛！因為它就是到車站才能充電、才能繼續走，它如果沒有電也沒有辦法走，所以你一定要給它絕對優先、類似絕對優先的一個號誌。

我們也看到很多歐洲國家，它的輕軌不是絕對優先，它叫做相對優先，大家也都可以在馬路上看到輕軌列車在等紅綠燈，我們的輕軌也是要等紅綠燈。但是歐洲國家的輕軌等紅綠燈發生的時機不是它本來想像的那個時機，它可能就是車站上下車的人太多了，它沒有辦法在原來預定的時間通過那個路口，所以就必須再多等一個紅綠燈的時間才能穿越。但是如果

是這樣，你如果不是採用這種無架空線的系統，其實你有很多彈性可以去做，你就讓它去等紅綠燈，這沒有問題，所以我會建議如果真的要去做一些優化的話，這個絕對優先的事情一定要做一些處理。當然，這個部分在交通局和捷運局的考量上，針對二階的交控邏輯，其實它已經做了一些改變，但是我還是認為二階尤其是大順路這一段，它其實已經夠漂亮了，因為我們保留了兩豆樹，所以我會建議地上植草式的真的不用再做了，因為上面的綠化已經夠了。地上植草不做的話，其實它有很多彈性，包括我們說有一些緊急車輛可以使用這樣子的路權，或是交通局未來想推的自駕巴士，它也可以在這個專用路權上去做一個試行，它會有很多的優點。

第二個，除了地上不需要再植草之外，我們希望也可以考慮這一段用架空線的系統，用架空線的系統你就不用怕車子會沒電，你就讓它試，該停紅燈就停紅燈，其實該停紅燈就停紅燈對它的效率不會影響太多。如果大家有在半夜出去外面開過車大概也都知道，其實停等紅綠燈的時間是一樣的，只是半夜沒有車，所以你會覺得半夜開起來很快，這就跟輕軌有專用路權一樣，它等於就是沒有車的狀態，它的號誌其實就可以夠讓它行駛得非常順暢，所以我會建議如果要優化的話，是可以考慮再恢復成這樣子，某些路段可以恢復架空線。

然後，剛才大家擔心會有幾個路口，我們知道有 8 個重要的橫交道路，這些道路你連相對優先都不用做了，你就是跟著停紅綠燈，大家也不用怕它沒有電，因為有架空線，你可以不用做優先號誌，這個部分也不會影響到這些橫交主要幹道交通的狀況。

這是我大概針對幾個和技術面有關的部分所做的說明，我的建議還有一些其他配套的部分，因為剛才大家也擔心停車問題，停車的部分，當然，因為臨停或是裝卸貨，這在商業活動裡面是免不了的，所以這個部分，剛才也提到我們輕軌的規劃還是有保留所謂的公車臨停區和卸貨上下區，就是這種臨停區會有保留。但是長時間停車的部分怎麼辦？其實我們剛才也提到在大順一路、三路和美術館路比較沒有問題，因為它周邊還有很多路外停車空間，所以比較沒有停車問題，也就是你把停車位取消之後，它還是有替代方式。比較麻煩的真的是大順二路這個部分，大順二路周邊真的比較少有公有地或空地可以來興建停車場，我會建議還是和沿線幾個學校合作，看看能不能在學校的部分來做地下停車場。

最後，剛才張老師也提到希望透過和輕軌結合，一個車站就是一個生活

圈，把所有生活環境、轉乘設施做好，這個部分在捷運局也有在做這樣的努力，也希望整合各相關局處，這件事情已經在做了，只是做得澈不澈底而已，我們希望相關沿線環境改造的部分還是可以再繼續做，這樣子還可以創造一個更美好的輕軌生活環境。我大概先做這樣的分享，謝謝。

主持人（吳議員益政）：

謝謝程副總。聽他講完之後才知道我們自己不懂交通，我都以為自己很懂，有時候我們對公共政策，包括政治很多人談，其實它還是有它的邏輯，每一個學理都有它的邏輯、有它的技術面、有它的價值。他提到的這幾個，目前我們公聽會開到現在，其中很重要的就是C型路權的改善，目前為止如果要回應，包括「噹噹噹」噪音、不要造成塞車，它還是有方法，但是是不是能夠滿足，是不是能解決100%、80%的問題，解決完之後，市民是不是會願意接受，這又是另外一個議題，但是技術上看來還有空間可以再優化。

最後，抱歉！因為我們剛才也是希望能夠讓專家在講完之前讓反對的表達意見，所以說有差了這一段時間，反正這一段時間本來是在後面嘛！那一段我們就可以節省起來。需要休息嗎？我看不用休息了，還剩幾分鐘時間，我們剩沒多少時間，因為這個場地只借到5點鐘，可以給我們幾分鐘，10分、20分，20分鐘好不好？全部所有人20分鐘，有意見的、今天來的，不管你是支持的、反對的、要問這些學者專家的、要問捷運局的、要給什麼建議的，我們可不可以用這段時間來做綜合討論？要不要坐上來？自己拿椅子啦！這都自助的，公民論壇都比較有水準，都要自己拿。你要上來講嗎？自己坐椅子，我當主持人。

我們現在徵求，尚未發言的優先，好不好？第一位、第二位，那位帥哥，第三位、第四位、第五位，紅色衣服的是第五位，帥哥是第四位。

賴奕勳先生：

大家好，我是在高醫就讀的大學生，我本身汽車、機車駕照都有，但是我先講我的立場，我是支持原方案輕軌繼續蓋的。輕軌優點很多，剛才專家學者都講過了，我就不說了，因為其實我的看法就是這樣。我從反對者或是一般汽機車使用者的角度來看，首先為什麼大順路會塞車？現在其實就已經很塞了，未來一定更塞，因為有4家百貨公司會開張。大順路目前是兩個快車道、一個慢車道，如果大家有開過或騎過大順路都知道，大順路是沒有左轉專用號誌的，也沒有左轉專用車道，如果有車輛要左轉，後

面要直行的汽車一定會被擋住，他如果要切出去，也一定會被影響。再加上有公車，其實大順路就有 168 號公車，它是輕軌環狀先導公車，而且它的運量是全高雄第一名，所有市公車裡面第一名，如果這條線還不能蓋輕軌，那應該沒有其他線可以蓋輕軌了。

左轉會被擋、公車切出來又會被擋，當然會塞車。未來如果可以部分路口禁止左轉，像是那種小路口禁止左轉，或者是乾脆整個封閉那個路口，像那種小巷子，就不需要那個路口，讓他們可以繞迴轉之類的，或者是有左轉專用號誌的話，可能交通可以改善一點。

另外一個部分，我覺得其實前市政府在輕軌的配套措施這方面真的不是做得很好，講一階的部分好了，像凱旋路，大家知道凱旋路有新舊凱旋路嘛！對不對？它其實就是雙向車道的，像一心路和凱旋路口，你必須等完新凱旋路的綠燈，然後換舊凱旋路綠燈，然後才換一心路綠燈，一心路或瑞隆路停等的人就會覺得這個紅綠燈怎麼久，我覺得新舊凱旋路可以改成單行道，讓輕軌真正成為在道路中間行駛的情況，那可能會更好。

還有另外一個部分，其實剛才捷運局有說，大順路有人行道，但是其實我覺得大順路根本沒有人行道。我問一下大家，在高雄騎車、開車完全沒有違規過的請舉手，一定沒有嘛！大家都知道高雄市汽機車使用最多，違規停車又那麼嚴重，你要叫這些人放棄汽機車，你又不抓違規，那怎麼可能？一定是要盡量增高這些私人運具的成本，如果你騎車、開車不方便，像台北一樣，那你當然就不會選擇開車；你說要公車優先，這些放棄開車的人才會選擇搭大眾運輸交通工具，公車有運量，你蓋捷運、蓋輕軌當然合理，所以我覺得市政府和警察局，對於違停一定要抓，你的大眾運輸才會提升。謝謝大家。

主持人（吳議員益政）：

很適合當公民，比較不適合當民意代表，不是！民意代表應該要像他這樣，要有公民的社會，你要選擇一個政策，每一個政策一定有它的成本、有它的利益，你選擇哪一個政策，你必須付出它的成本，這是當一個公民你要去了解的，如果你要更有秩序，必須要付出成本，就像剛才說的，大順路好像真的沒有人行道。

我們先把問題問完再一起回應，請第二位。

PeoPo 公民新聞陳福來先生：

大家好，我在網路算是小有名氣的，我是做車禍防治的，對於所謂的交

通問題還有整個問題，我覺得市政府真的需要深入去研究，也就是說，政府可能有做到專精，但是我覺得幾乎沒有做到整合，所有的問題其實有很多都是在整合。

我這邊有一個想法，對於大順路塞車的問題，其實在蓬萊路段就可以看得出來，輕軌沿線很多是沿著舊鐵軌，所以看不到所謂的塞車，但是在蓬萊段的部分卻是有這個明顯的跡象，如果大家要研究輕軌塞車問題，建議大家在假日或尖峰時段可以在蓬萊站旁邊觀察一下。

另外一個部分，我建議，剛才有提到 168 號公車，就是環狀的，它是模擬輕軌的路線，但是後來輕軌路線有改了，而 168 號公車還是按照原來的路線在走。我有一個很強烈的建議，輕軌其實是一個 C 型路權，所謂的路權大概就是指在經過有號誌的路口時，它有沒有絕對優先可以通行的路權，我們知道火車是有的，火車經過十字路口，它絕對是可以先過的，它沒有紅綠燈的問題，輕軌其實也可以這樣思考，但是蓋輕軌是比公車還要貴的，為何不讓公車變成它有 C 型路權？這樣的話可以節省很多經費和成本。也就是說，是不是可以模擬？讓大順路有一段去模擬，就是它是一個絕對路權的路線。

大家可能還是會習慣去穿越或闖入，現在輕軌在平面道路的部分是墊高的，為什麼？因為這樣的話汽機車是不可能去穿越或者越過它。我覺得是不是可以先用公車的型態，先讓它做強制、有絕對路權的情況之下去先去模擬，先去測試和了解它塞車的情況，然後再把這些數據回歸到我們到底適不適合蓋輕軌或是我們蓋輕軌以後可能會產生的問題。

這裡面還牽扯到一個問題，大家的習慣，也就是說我們現在的文化是還不習慣輕軌的，當大家習慣而且輕軌如果做得很好，我相信大家是不太有理由拒絕的。現在的輕軌其實比較不會衝擊到我們的生活，因為它沿著舊鐵軌走，我覺得應該把它切入真正會影響大家路權的道路，例如大順路，然後真正去觀察和去了解到底會造成什麼樣的衝突，是不是可以用其他的方式，例如中華路有一段路是公車和計程車優先行駛道，但是我發覺任何政策如果你不專業、你做得不夠深入，那個道路是沒有人在遵守的，也沒有人在理，等於說如果一個政策你真的要做，你真的要用心做，你沒有用心的話，其實民眾也可有可無。

有很多問題，我有整理出很多我觀察到的，包含輕軌的植栽，那個鋪面遇到下雨天是會積水的，那個水泥鋪面也不適合草皮，我在想為什麼草皮

枯萎那麼久，這個部分都沒有根本的改善，而後段還是延用以前的鋪面，水泥鋪面還是繼續在蓋，所以有很多問題，我覺得有機會的話可以真的去了解 and 傾聽民意，謝謝。

主持人（吳議員益政）：

你的書面可以給我們嗎？

PeoPo 公民新聞陳福來先生：

可以。

主持人（吳議員益政）：

等一下再請捷運局副局長回答。第三位是護樹團體莊理事長。

高雄愛樹人莊團長傑任：

大家好，我是高雄愛樹人的團長莊傑任，我們大概就是高雄最激進的護樹團體，沒有啦！可能比中央公園那邊還不激進啦！現在的狀況，我們的立場老實講，軌道建設正反意見兩邊都有，那也不是我的專業，我比較在意的是我們在軌道建設當下，能不能同時在意到樹木保護這件事情，尤其在眾多方案之下，希望盡量不要選擇對環境衝擊比較高的方案，就跟環評一樣，我們盡量選擇一個對環境衝擊低的方案，像現在的大順路，以大順路這樣的狀態，如果對樹木衝擊相對較小，以我個人來說就不會去表達支持或反對，就是看大家協調的狀況。

當然，美術館那邊之前遇到一個狀況，可能因為居民有一些意見，所以產生五大放心方案，但是五大放心方案出來之後，第一個，居民其實不買單，第二個是它多影響了一百多棵樹木，應該是會產生破壞，而且是不可逆的破壞，一百多棵，不是像五大放心方案說的沒有影響，其實是 100% 有影響，而且壓縮到綠地大概有一千多坪。這樣的情況之下，我們覺得那個方案還是要好好思考，是不是要做這樣一個方案？明明還有 6 種以上的可能性，為什麼是選擇這樣？那個時候我有提出一個，再怎麼樣有沒有可能是單軌雙向在局部路段做交通控制，單軌做交通控制去度過那邊，反正方案有很多種，我就是提出這樣子。後來我看到很多居民還是不買單，如果假設最後協調出來它要連接到新左營站跟高鐵串連，我也樂觀其成，而且那個整個效果應該是不錯的。另外一段如果它是連結到民族路，也就是走舊小環，走舊小環連到民族路剛好是接黃線，同時又接鐵路地下化的民族站，其實它也是一種可能性，而且可能是一個比較安全減少衝擊的做法，以我個人的立場，我覺得都 OK。

另外一個點，大眾運輸導向我完全支持，但是現階段來說，台灣的社會就是一個以私人載具為王道的情況之下，要改變那個習慣不容易，所以我還是比較建議，我們在做任何建設之前先用公車專用道，讓它路網完整，讓大家習慣，因為公車專用道相較之下可能民眾的抗性沒有那麼強，就是要有一個轉換的過程。我覺得有一個轉換的過程，然後把路網架好，接下來你要再去轉換成什麼，那個時候如果整個公民社會他的接受度相較之下OK了，我覺得那個時候可能會更順利一點，大概是這樣，謝謝。

主持人（吳議員益政）：

十幾年前張教授提過環狀線也是用BRT開始，我覺得很多意見如果能夠早一點討論就慢慢會更好，我們現在還有哪些可以改善的？今天有聽到很多意見，接下來還有兩位，請發言。

張喬銘先生：

大家好，我有一些建議，第一個建議是給議員的，希望議員能夠幫忙要求市府做一些事情，按照正常來講，政府要做任何一個政策或決定之前應該要有一個評估規劃，然後再來做這個決定。既然當初已經決定要做第一階的輕軌，現在第二階一句話就把它暫停，我覺得它應該要有一個理由，不管它之後要繼續還是暫停？這兩種路線都需要一個理由，希望議員能夠幫忙要求市府提供理由書。第二點，之前常常會面臨另外一種問題就是，公部門都說我們都有做，但是公民都不知道，所以不管是繼續還是暫停，這個理由書希望市府能夠主動用各種管道給市民知道，而不是說我們做完就算了，就擺在那邊，等到有人查、有人問，才說我們都有做，我覺得這是主動跟被動之間的差異。

再來，我覺得不管是什麼決定，是繼續還是暫停或是怎樣，有幾點很重要的，第一個是專家的評估跟規劃。第二個是公民的意見表達，因為他們才是真正的需求者。除了這兩點之外，這兩者之間還有公部門都需要互相去做交流，像今天的公聽會嚴格來講，我們都是各自闡述比較多，但是真正互相交流跟溝通的時間比較少，這之間要怎麼做？可能要議員或公部門之間去互相思考、激盪一下。我覺得蒐集民眾意見的管道應該不能只有公聽會，就像我剛才講的，今天都是各說己見，然後可能對方的立場彼此之間可能就是不反對或者是反對或者怎樣的，我覺得這個政策，沒有任何一個政策是完美無缺的，所以需要所有公民之間彼此互相交流討論，讓它變得更完整，不管是原本的路線還是改變新的路線，都需要大家所有公民跟

專家一起來討論，甚至公部門之間執行的一些困難的問題，都需要讓大家共同了解知道，這幾點希望議員能夠幫忙要求市府做這些事情。

主持人（吳議員益政）：

應該用公民參與會更好，我鼓勵大家，因為好像1月份又要開始，文化部每一年都有辦公民參與論壇，市民都可以提案，我建議我們可以把這個輕軌提案提出來，那個大概要花3個月到半年去討論，討論會更精緻，支持、反對者和專家的互動會更強，提出來的案子可能會更好，我覺得大家可以注意那個申請案，好像這個月或3月開始，我再問一下。

沈雍哲先生：

大家好，我叫沈雍哲，我本身是住大順一路，工作地點是在大順二路，所以輕軌對我來講是影響最大的，我的感受是最深的，我從以前一直在追蹤這件事情，一直在看這件事情。現在大部分的人知識水準都非常高，相信絕大部分的人，就像吳議員他做了民調，絕大部分都贊成公共運輸系統，我是絕對贊成公共運輸系統的，也是絕對支持一定要建輕軌。

但是到底輕軌要怎麼建？因為我本身的店面就在那邊，我也住在那條路上，從以前我就開車，開到後來我覺得我不要開車就坐公共汽車，所以現在168，168坐得比我多的這裡大概沒有幾個，因為我上班下班都是坐168，我碰到的都是學生和年紀大的比較多。但是168公車讓我很多詬病的地方，高雄市在公共運輸系統方面做的實在有夠爛，我想大家在國外一定去過大陸、歐洲等等，大部分的地方都去，日本也去一大堆，人家的公共運輸系統大家都有目共睹，但是我們高雄市就是不重視這個，重視的就是讓老百姓能夠很快的到達那個地方，機車剛才教授也講過了，造成多少危險、多少死亡率？很多人因為這樣的車禍受傷，尤其老人車禍受傷他就完蛋了，老人一車禍受傷骨折鐵定完蛋，沒有開刀他就是完蛋了，我看得太多了。

我要講的是輕軌一定要建，而且政府已經跟大家講說，就沿著大順路、沿著美術館路這一條建過來，這個一定要建，因為政府已經承諾太久了，老百姓對它的期望太多了，而且贊成的也比反對的多，這是一定要建的。至於怎麼建？我覺得沒有錢的國家、沒有錢的城市想的都是地面上的問題，一定就是建在地面上，我不曉得為什麼輕軌沒辦法在半輕軌跟半捷運兩個結合起來？就從綠園道那邊、從美術館那邊就做一個等於地下的捷運，接往大順路這邊，一直往凱旋路那邊去，為什麼我們一直都沒辦法？

為什麼政府不敢？剛才講到 1 公里要花 50 億，要 20 億也好，我們蓋個地下化多 200、300 億還是多少？

一個城市長遠計畫本來就應該要花這個錢的，政府不能說這個要便宜，然後你就做一個比較便宜的，然後大家詬病一大堆。如果做起來不管捷運局的長官怎麼講，說可以讓那邊的交通他要怎麼樣改善，怎麼弄、怎麼弄，我相信一定會影響交通，而且是影響滿大的。只有做地下化可以符合全部人的需求，也符合這位愛樹人的，每個人意見都不一樣，我只是表示我的意見。我覺得地下化才能符合老百姓的需求，你往地下去了，然後到時候大順一路上多少未來的百貨公司？剛才提過一堆，未來有好幾個，你可以用地下化把它串起來做成商圈。

至於說錢從哪裡來？大家都擔心沒有錢，現在韓市長不是很厲害嗎？民進黨主政的時候你就去爭取嘛！你爭取不到那個錢，OK！兩年後你會去輔選嘛！你輔選國民黨哪幾個最有可能的，你一定輔選嘛！你輔選當然就是跟未來的總統，很有可能他會當總統，大家希望是這樣。如果民進黨政府不同意，那是它違背民意，如果同意當然最好，如果不同意還有一個我們兩年後的選舉，兩年後選舉如果他輔選的就跟他說，我幫你輔選到時候你就讓我輕軌通過，捷運那個錢就撥下來。黃線 1400 多億都可以撥下來，為什麼輕軌 200、300 億撥不下來？為什麼地下化撥不下來？這個我就不曉得。所以我絕對贊成一定要做輕軌，而且是做地下化，如果沒辦法地下化我才勉強接受平面的，我也會接受平面的，但是不蓋是最糟糕的。

主持人（吳議員益政）：

邏輯相當清楚，最後是我們的特別來賓，請他回答我們今天的問題。

陳柏惟先生：

感謝議員，歡迎大家來到輕軌取暖大會，我相信反對的不多，坦白講，去年人家出來抗議的時候，如果你們這個陣勢去的話，說不定輕軌早就通車了，其實你我都有責任。我要講一句話，就是器物制度文明，你們去網路查，我相信現場的輕軌優勢大家都知道只是不想說，所以器物制度文明是什麼意思？1980 年台北沒有人排隊，它的餐廳可以抽煙，在電梯裡面可以翹腳、脫褲子繫衣服的等等，這就是一個不文明城市。但是有捷運之後他發覺要排隊，不然就不能進去，整個城市才開始慢慢文明起來。你可以去網路查器物制度文明。

所以我們在講我們自己，高雄人不夠文明足以使用這樣大眾運輸系統的

時候，你要回過頭來想，捷運不是我們 2 個人合作就可以建的，不行吧！不是我們 10 個人集資開公司就可以蓋的，也不是。鐵路法規定這個要由政府來興建，所以這個不是我們個人不要，本來就是我們要求政府來做的，器物制度文明，所以在地理位置上面，拜託大家參考一下，你要像台北、東京、首爾、北京這些城市有捷運，還是要往南像菲律賓、越南、印尼這些地方沒有捷運，這是高雄站在這個地理位置，大家可以關心的一件事情，參考一下。

第二，我要講三民區的部分，三民區過去叫做「紅橘藍棕跑跑跑 高雄捷運好好好」，我不知道，三民區是過去高雄市最大的區，結果它到現在只有兩個站，為什麼？因為本來就有地下的捷運被某一個政黨抽掉了，抽掉之後我們告訴他說，好！你 2000 億給我蓋地下式的，你不要，不然改成 200 億讓我蓋平面，現在他又說不要，要改成地下。現在又有人說，不然我投票給那個政黨要求它爭取經費裝到地下，瘋子，頭被撞到，對啊！讓人很生氣，高雄捷運 1979 年規劃到現在，你看長期執政的人是誰？長期中央立法行政的這些人是誰？

很明顯的，在推動的是一個政黨，在阻擋的是一個政黨，就這樣而已，這個很明顯。現在我們在討論這些細節草要種在哪裡？樹要砍幾棵？問題是捷運拖多久了？你們知道台北捷運的預算是高雄的幾倍嗎？5 倍呢！那很簡單，不然我們就跟台北爭取同樣的，看要怎麼蓋？你們剛才所有的要求都可以完成，看是要蓋在地下還是要蓋雲霄飛車都可以，問題不在那裡，問題是有很多人不要高雄建設，重點就在這裡。所以為什麼會有輕軌捷運的歷史，大家參考看看。

最後鼓勵大家，現在這個時代已經不是過去我們安靜坐著開一個公聽會，我剛才聽哪一個長官說，公聽會、說明會開過幾百場了。但是最後有沒有蓋？沒有啊！換一個市長又擋下來了。所以現在要拜託大家，尤其你們今天願意來參加這個公聽會，表示你們有行動力，所以要跳開，我主張、我支持高雄捷運，改變變成我行動，而且我追求。拜託大家有智慧的公民和我們一起打拼，讓高雄的電車捷運有機會再重新回到路面，感謝。

主持人（吳議員益政）：

謝謝，很有張力。接著請張教授回應。

臺灣大學土木工程學系張教授學孔：

剛才好幾位提的課題都非常重要，有提到公車專用道，我跟各位報告，

台北市的公車專用道就是我建議給陳水扁市長的，因為那時候交通黑暗期，當時很多顧問反對，那麼擁擠的道路你再用公車專用道那不是更慘。我跟他講，不會再糟糕了，你讓民眾有一個選擇，事實證明這個是成功的。所以我認為，我們同時也要思考給公車、公共運輸更大的專有或優先路權，是我們整個大眾捷運政策應該可以思考的方向。

提到地下化，我一直覺得如果能讓民眾，大家想想看，我做一個分析，你如果旅行要超過8公里以上，你坐地下的捷運在時間上才有優勢，因為地下捷運要上上下下，如果你讓民眾走在地面上，感受這個城市的美，接近這個城市，我覺得這個是現代化城市的象徵，這也是為什麼日本它那麼重視地鐵的國家，它現在很多城市開始做輕軌的復甦。

這2點跟大家分享，我自己研究中心有一個網站，大家搜尋一下可以找得到，我會把相關的訊息和我蒐集的相關資料來跟大家分享。再次感謝吳議員，高雄市的捷運工程局能做那麼好的報告，期盼將來有機會再來跟大家分享，我沒有辦法聽大家的發言，我希望跟徐醫師能夠繼續保持聯絡，你是專業中的專業，蒐集那麼多資料能夠把NGO，還有我們在座好幾位NGO朋友貢獻這樣好的議題，再次感謝大家，謝謝大家。

主持人（吳議員益政）：

請吳副局長回應。

高雄市政府捷運工程局吳副局長嘉昌：

謝謝老師、謝謝吳議員，今天下午我從頭一開始到現在，我覺得這是一個很精彩的對話，我受益良多，不管是老師還是相關的社群媒體，像剛才提到的台灣城市論壇、高雄好過日、輕軌好行、輕軌好日子、高雄運輸通，這些我都在追蹤，我從中間也得到很多啟示，還有很多新的訊息的接受，所以今天很高興透過吳議員的安排，在這個地方能夠跟大家有很精彩、很豐盛的下午。

我是高雄市政府捷運工程局副局長吳嘉昌，我是官方的代表，所以我還是要跟各位大概說明整個工程上的進度，輕軌二階我們已經開始動工，然後工程進度已經達到50%，這50%就是C15到C17，從C17到C18我們都準備過去了，透過鐵路地下化留下來的上面的道路我們準備過去了。C15到C17，各位看到我們已經有車子在上面做測試，這個進度很快，可能今年的3月、4月我們就能夠準備初勘、履勘，這個進度是滿快的。另外在東臨港線的部分，就是二聖路到中正路這個路段，這個部分我們目前也積極

在趕工。高雄二階輕軌到底有沒有停？我告訴各位，沒有停，已經在建的工程我們是持續在推動，這個部分也感謝我們團隊相關的同仁，放假日也都一直追著這個工程進度再跑。

第二個，剛剛我們關心的美術館段跟大順路段，我們到底有沒有暫停施工？各位都知道，去年初我們要進場施作當然會辦施工說明會，辦施工說明會大家給我們很多指教，我們也辦了很多說明會、公聽會、座談會等等，大大小小，進入大樓跟各位做溝通，當然大家還是有很多意見，市政府接受了大家的意見以後，我們在去年7月，剛剛傑任理事長有提到，我們提到5大放心方案，我們把原來走美術館路中間的路線往美術館園區這個方向北移，我們大概北移了10公尺，就把原來可能走中間一側大概4.6米比較狹窄的空間，大家有很多意見的，我們往北移以後就留下完整的14公尺到15公尺這樣的車行空間，這個空間是比原來目前這個車行空間還多1公尺到2公尺。

而且我們還增設了一個車站，增設這個車站當然最主要還是服務美術館園區，另外一個重要的因素是，我們要服務翠華路對側內惟舊部落的市民，因為那個地方的交通比較不方便，所以我們增設一個車站，這個當然大家也有意見。實際上我們在辦理這個案子的過程裡面，現在這個案子我們必須依照環評法，我們必須要做差異分析，現在是在走環境差異分析的過程，目前這個程序還在跑。剛才所提的大順路，大順路跟美術館這邊不一樣，因為大順路是30米，這個30米它就是受先天的限制，30米在那裡，其實它的兩側是有人行道的，這個人行道大概2.5米到3米左右，所以實際上它的車行空間當然也擁擠，輕軌進來以後當然它會影響一個車道，影響一個車道以後就造成大家的困擾。

實際上我們目前整體的狀況還是持續在找專家學者，然後我們還有一些專業的顧問，我們會去做比較優化。這個部分我們是持續在推動，因為大家有意見，所以我們會多聽大家的意見，當然我們也找很多專家學者給我們提供意見，持續這樣子的往返，市長也指示我們要傾聽、多聽大家的意見，盡量把大家的意見融入我們這個設計裡面，這個部分我們會持續來推動。

各位也了解輕軌一階，我記得輕軌一階我們剛推動的時候，吳議員好像有辦一個攝影展，他是想說，我的天啊！鐵路、火車跑到大街上，就是這個樣子，其實這樣子的輕軌在台灣它是第一條，各位不曉得還記不記得？

我們輕軌第一個階段 14 個車站，我們有 4 次通車，4 個車站就一次、4 個車站就一次，所以 C1 到 C4、C4 到 C8、C8 到 C12、C12 到 C14，那個目的是什麼？就是要磨合，因為這個是全台灣第一條，而且各位擔心有一些路口，它有橫交路口，所以我們一段一段讓大家接觸，然後讓大家去了解，讓用路人去了解整體用路的習慣，然後大家慢慢磨合。所以我們在第一階段裡面是這樣的作為，提供給各位參考。我們也整合了很多不同的意見，整合之前當然我們要先磨合，磨合是磨合誰？磨合用路人、磨合駕駛者，還有磨合輕軌搭乘的人。

剛剛傑任理事長也有提到，當然現在美術館那個案子已經在環保署審查，我們對於這個樹木，高雄市政府對樹木的移植和修剪是有一個很嚴格的規定，我們相關的同仁也都去受過這樣的訓練，統包商也都是這樣子。傑任理事長今天有提到 C32 那個地方，這個樹木的修剪沒有按照規定，我們可以帶傑任理事長到現場去看，其實我們也很認真的在處理這方面的事情，這方面我們也希望莊理事長能夠多給我們指導，他也非常專業，我們也請了嘉義大學一些專業的老師隨時在指導、輔導我們。

另外，剛剛有提到一些技術上的問題，例如在一心路、瑞隆路、凱旋路，甚至輕軌出口那個地方的號誌，那個真的非常複雜，我們跟交通局、相關單位都持續在會勘，我們也開過很多次的會議，我們捷運局裡面也累積了這段時間很多的經驗，這個部分的經驗我們也提供給二階這邊的專業，大家在考慮、在處理。

整個過程我們還是非常感謝，我們會持續辦理相關的公聽會、說明會，我們也會把相關的意見收回去，今天我們有很多同仁到現場，他們對大家的意見我們都有一個完整的記錄，這個部分我們回到辦公室以後，我們找專家學者，甚至我們內部的專業顧問大家在評估的時候，我們會把大家的意見很詳實的讓我們專家學者能夠很清楚知道說，外面有很多比我們更專業、更了解實際狀況的意見，謝謝大家。

文藻外語大學國際企業管理系賴教授文泰：

我剛才說從專業上請大家相信我們，專業請大家相信我們，比如說，美術館北移的方案我個人有不同的看法，我個人認為北移有不同的課題會存在，所以說任何一個政策沒有辦法滿足所有人的需求，可是我最後一點要拜託大家，面對你自己、面對民意代表、面對你請託的政府官員，請大家問一下我剛才問的問題，面對這麼多的傷亡，大家怎麼辦？面對這麼多的

擁擠、面對這麼嚴重的污染，大家怎麼辦？對不起！不可能我們什麼都不做這些事情就會減少，如果有，我相信大家的智慧，不可能你今天站在這裡，你面對這些傷亡數字、面對這些擁擠、面對這些停車問題、面對這些壅塞，你怎麼辦？大家一定要有答案，所以這個時候最後一句話就回到我剛才講的，大家需要把你的價值觀，大家最好能有共識，然後這些相對的專業問題就交給我們專家，謝謝大家。

鼎漢國際工程顧問股份有限公司程副總經理佩鳳：

因為他剛才說到專業問題，我就先解答幾個專業問題。剛才那個大一的同學你提的問題非常好，這個我們其實都有考慮過，你畢業以後可以考慮來參加鼎漢。

有關左轉的部分，大順路這個部分的確目前因為沒有左轉道，所以造成它的壅塞，未來路型的規劃我們也都考慮到左轉的問題，所以即使在很窄的道路空間裡面，我們也是在可以左轉的地方都做了左轉專用道，而且不是現在大家看到一般的左轉專用道，現在我們在中山路、博愛路上面開，你原來開內線開到最後它就變成左轉專用道，你要切都切不過來，那個部分我們不會這樣做，我們會用一個漸變的方式讓這個左轉專用道存在，而且會配合這個左轉的專用時相，但是不是沿線所有的路口都可以讓你左轉，的確會有一些 P Turn 或間接左轉的方式，必須禁止一些次要路口來左轉，所以左轉這個部分我們的確是已經考慮到了。

再來是凱旋路的部分，新舊凱旋路的確我們當時也想過，是不是有可能做配對單行？但是比較可惜的是，凱旋路它在中山路到擴建路中間，那個就是往港區的方向，所以很多的大貨車，你沒有辦法做配對單行，你一做配對單行之後，大貨車就會跑到舊凱旋路來，所以這個對舊凱旋路那邊的環境比較有問題的。但是有沒有可能還有別的想法？我覺得還可以再評估，比如說舊凱旋路就是變成往港區那個方向的單行，也許它在路口的交通就會比較單純，因為真的在兩條平行道路中間做輕軌，那個真的是最大的挑戰，它比正常一般道路中間做輕軌的挑戰大太多了，因為它兩個方向，它都有各種轉向可能會停留在輕軌的軌道上。

回應剛才也有想到是不是有可能，也不要說捷運地下化，輕軌用地下型式來穿越大順路，如果是在別條路段，我覺得它不是一個不好的方案，但偏偏它就是大順路，偏偏大順路我們又想保留那些雨豆樹。你如果真的做了一個地下的結構體，這些樹就長不好了，我們很想做地下，但是有一個

這樣的限制，跟大家做一些分享，以上。

台灣城市論壇徐醫師瑋澤：

我是這邊唯一不是專家的，簡單講幾點我的心得，第一點，局長在這邊，未來大眾運輸的規劃納入更多使用者的意見，剛才有一位住大順路的先生提到他坐 168 的感想，我用公車動態系統查了一下，現在 168 的班距 10 到 30 分鐘，雖然表定是 10 到 15 分鐘，因為沒有專用號誌或專用道路，所以它實際運轉的情況會讓人民有很大的不信賴感，我們公車系統長久的問題是這樣子。剛才也有提到，有沒有可能大順路封起來做公車實驗，大家也知道如果 BRT 系統要達到跟 LRT 一樣的運轉效率，它對路口的衝擊是更大的，因為每部車載運的運輸量更小，你要穿越路口更多次，如果你在優先號誌引進之下，同樣會造成路口使用者的不便跟衝突，這方面價值的取捨都還是回到一開始，我們到底要不要做大眾運輸優先的部分？

第二點，回應教授剛才講的相信專業的部分，張教授已經離開了，他有提到他引進台北市的公車專用道，其實大家知道在 2004 年的時候首爾進行的公車革命，有一些資料是說，首爾也有來考察台北市的公車專用道，世界上其實有很多例子給我們很好的啟示，要怎麼發展我們的大眾運輸系統讓它的運輸更有效率。但是我覺得好像有台灣人認為自己是一個非常獨特，全世界獨一無二的國家，覺得外國的經驗會水土不服，跟台灣完全不一樣。個人是不同意這樣的看法，我們還是要回歸專業的評估跟相信一些政策的分析。

最後一點，我希望能夠建立一個完善的制度，比如說法國地方政府申請蓋輕軌的時候，它規定至少要提撥 25 % 的經費在周邊的造街或周邊的轉乘系統這方面，至少 25%，所以它不是只有蓋工程而已，包括整個城市環境的再造。英國在它的 Transportation 2000 的 Law 下面有 Local transport plan 的規劃，它也是要求地方政府必須每 5 年滾動式檢討自己運輸系統的整體效率，作為下一個 5 年計畫提出來的參考，剛才柏惟也有提到這個部分。比如高雄輕軌在蓋的時候，它只有工程，沒有考慮到轉乘，後來陸續有辦重新競圖、重新引進 C bike 站點、重新再會勘、公車站怎麼放那麼遠等等的，這些在檢討的時候都已經太慢了，其實二階也已經來不及了。我們只希望未來不管是捷運系統新建或整體交通運輸的檢討上面，一開始就把這些全部制度化，納入到規劃時期的參考裡面。

主持人（吳議員益政）：

寶貴的意見，我們剛才講的有二件，第一個，我們在審輕軌這件事情不會只有這一場公聽會，而且公聽會也不像以前辦的，我們辦有一個好處就是大家不同意見都能夠參與，但是市政府來辦的話可以更徹底，它做的結論就是要做，我們今天的結論不是要做，我們是屬於交換意見讓大家先看到，這個還是不一樣。但是公聽會今天的所有發言都有記錄、有錄影，我們回去整理之後然後分給每一個議員，也會給市政府做一個參考，那個訊號要很強跟市政府，我也相信市政府有這樣的準備。

輕軌需要更多人來討論，在做一個決策的改變之前，不只是市政府、不只是市議會，我覺得更重要的是市民，不管是第一線支持者或反對者，你們的意見能夠被收納、被改善，事實上很多可以處理的，大家沒有做在一起，反而有人覺得對專家來講，這個專家處理就好了，沒有收到，沒有收到有一種是市民的意見沒有收到，第二個，他如果沒有訊號給他，顧問公司也不敢做這個決定，所以我們的意見統合整理之後，市政府做到如果我們有共識的話，可以傳達給顧問公司，顧問公司才能夠提出解決的方案。

今天的共識太多了，我一時也沒有辦法處理，可能會漏掉，我覺得第一個，這一條線原來的二階請市政府能夠把今天的意見，不管是支持者、反對者，反對的意見是不是透過技術上可以改善多少？先跟反對者說明，我覺得這個今天一定要做第一個結論，請市政府跟顧問公司把反對者在現有的工具、現有的政策可以到位的有哪一些？這是今天第一個要請市政府捷運局要做的。第二個，方案解決了之後，可以解決了，大家同不同意是不是要做民調？還是高雄市做一個民調？這個請捷運局做一個考慮，看到底要怎麼去做這個決策，先把反對者的意見蒐集之後要怎麼改善？你有方案之後要不要做一個民調？

因為民調有人支持、有人反對，到底有多少？我之前做的是之前的，第二個是普查的，普查 1400 多份，不是沿線，當然有人會討論說輕軌不是有沿線在做了，這個民調到底要怎麼去做？我們可以大家再來討論這個，今天沒有結論，我覺得在做決策改變要繼續做或者有反對的話，不是說哪一個人說了、哪一個政府說了，市長或議會說了，不是，我覺得至少要做一個民調或公民參與論壇之後再做決定。

第三個，今天有提到很多替代方案，如果這一段暫時不做，包括用公車、電動公車去銜接，這是一個方案以外，是不是要延伸既有的？如果你這一段不做，你既有的預算是不是要做？剛才講的，連接到舊的鐵道小環，大

環包括 17 號，台 17 或者到左營高鐵站，我希望第三個也請捷運局把這個部分請顧問公司研究一下相關的方案跟法令、預算。這三個是我們今天公聽會大家提到的這三個方案，就是哪些延伸替代的方案也能夠做出來。

其他細節我們今天的結論也會在 16 日開始，10 天會審查預算把這樣的附帶決議，如果大家還有意見、有漏掉的或更具體的，希望捷運局在這個階段能夠做的，我們提出來，然後附帶就成為法規，有時候我們討論半天，到最後就是二個，預算有沒有放進去？第二個，法規有沒有修改？公聽會還是要回到那兩件事情，所以說不管是從行政程序或者立法機關都一樣，要透過預算有沒有編進去？預算被刪掉還是有沒有。第二個，法規上、法條上有沒有這一條或者沒有這一條，這個是很重要，當然行政作為、行政措施。

我先簡單把這個大的三項放在今天大的結論，那些比較細的我們再把它列出來，請大家要補充的、需要建議的，包括反對還有補充哪些意見，或者有哪些更好的建議，比如說你做什麼我就不反對，也沒有關係，改善些什麼，反對者把你的擔憂提出來，然後我覺得這個是更重要的一件事。以後大的面向，我覺得徐醫師所提的價值，包括賴老師大家談的價值，大家希望能夠讓環境更好、更健康，然後生命也不要付出這麼多不必要的成本。在這個前提之下我們有什麼更好的選擇？價值應該是一樣。第二個，系統的選擇，第三個，路線的選擇，徐醫師把這個邏輯講得很清楚，我們就繼續往這個方向走。

大家要鼓勵，剛才說要主動參與，我們可以把議會這個平台撐起來還給市民來參與，我們會繼續這樣做，我們都有發通稿，有些議員說他怎麼沒有通知，一般公聽會議會只要是正式的每個議員都會邀請，我們希望下一次請市政府。第四個結論，希望市政府趕快要蒐集民意，除了民調以外，到學校像雄工、高應大、樹德、中華藝校，包括住家、商店還有學校，常常經過那一條線的五福國中和道明，那個部分到學校去說明，看他們有什麼建議、有什麼抱怨？電動公車比較好還是要輕軌？輕軌有什麼路線要建議的？這個都要把它蒐集起來，更細膩的分眾溝通，不只是這一群我們這樣的模式到每個學校、每個社區能夠再多溝通。

首爾的清溪川很有名，前幾年大家都很瘋清溪川，它總共開了 5000 次協調會，因為它要把上面原來的高架道路，本來大家開車很方便，要把它拆掉恢復綠色水廊道，花了 5000 次的會議。所以我們這一次，希望今天

的會議能夠啟發、啟動更多的公民參與，但是我們不是要拖 3 年、5 年，要趕快，因為大家的意見，其實很快，如果你認真聽 3 個月差不多意見都聽完了，好的就改善，可以做的、不可以做的、要回應的都可以找得到，所以我們加緊腳步，不是要拖，加緊腳步把人民的意見能夠表達出來。

再次謝謝大家今天的參與，我們希望能夠在網站和 LINE 上面互相溝通，我們持續保持熱線，讓我們的輕軌在高雄能夠經過更多的討論，再次謝謝大家，感謝。