
特 載

高雄市議會舉辦「高雄鐵路地下化之整體規劃與未來發展」

公聽會會議紀錄

日期：中華民國 104 年 12 月 1 日（星期二）上午 10 時 5 分

地點：本會一樓第一會議室

出（列）席：（依發言順序）

民意代表—何權峰議員、簡煥宗議員、李柏毅議員、羅鼎城議員、陳麗珍議員、邱俊憲議員、陳政聞議員、吳益政議員服務處蕭秘書芷倩、李雅靜議員服務處黃主任榮盛、三民區寶民里陳里長詩椿、三民區寶獅里林里長昆明

政府部門—高雄市政府工務局工程企劃處陳處長海通
交通部臺灣鐵路管理局李主任志哲
高雄市政府交通局陳科長志鶴
高雄市政府捷運工程局鈕正工程司元鼎
高雄市政府都市發展局羅股長榮元
高雄市政府地政局土地開發處莊副處長仲甫
高雄市政府觀光局孫科長春良
高雄市政府文化局黃課長有祿
高雄市政府農業局鄭副局長清福
高雄市政府經濟發展局呂股長彩霞
高雄市政府研究發展考核委員會陳主任秘書克文
高雄市鳳山區公所劉區長勝元
高雄市三民區公所駱區長邦吉
高雄市鼓山區公所袁區長德明
高雄市左營區公所胡區長俊雄

學者—中山大學社會科學院張院長其祿教授
成功大學都市計畫學系葉教授光毅
樹德科技大學運籌管理學系黃副教授隆昇
成功大學都市計畫學系林助理教授漢良

成功大學都市計劃學系石副教授豐宇

第一科技大學運籌管理學系黃副教授山琿

其 他—其他人員等

共同主持人：何權峰議員、簡煥宗議員、李柏毅議員、羅鼎城議員

記 錄：吳春英

一、共同主持人宣布公聽會開始並說明公聽會要旨

二、與會人員陳述意見

三、共同主持人結語

四、散會：中午 12 時 40 分

「高雄鐵路地下化之整體規劃與未來發展」公聽會錄音紀錄整理

共同主持人（何議員權峰）：

謝謝各位長官及很多老師，還有各位里長今天來參加，今天的公聽會就先開始了。我先介紹今天到場的來賓，包含老師也好，很多市府長官也好，有國立中山大學社會科學院張院長其祿、國立成功大學都市計畫學系葉教授光毅、樹德科技大學運籌管理學系黃副教授隆昇、國立成功大學都市計畫學系林助理教授漢良、國立成功大學都市計畫學系石副教授豐宇。此外，市府到場的有工務局企劃處陳處長海通、都發局羅股長燦元、地政局土開處莊副處長仲甫、文化局黃課長有祿、研考會陳主秘克文、經發局呂股長彩霞、捷運局鈕正工程司元鼎、觀光局孫科長春良，以及好幾位里長也都有到場，三民區駱區長邦吉、鳳山區劉區長勝元、鼓山區袁區長德明、左營區胡區長俊雄，還有國立高雄第一科技大學黃老師，以及最重要的台灣鐵路管理局李主任志哲，也有三民區寶民里陳里長詩椿、寶獅里林里長昆明，還有沒有介紹到的嗎？以及現在到場的幾位議員，還有和我一起主持的羅議員鼎城、簡議員煥宗，還有剛剛到场的李議員柏毅。

鐵路地下化是大家都很關心的一個議題，鐵路地下化這個議題從民國 95 年核定開始施工，到現在已經快要十年的時間，預計 106 年底完工，離完工時間也慢慢接近了，不管是市民朋友也好，包含市議會很多人也都很關心鐵路地下化之後未來的發展。它帶來的發展不只是把鐵路帶到地下化去而已，同時間也帶來很多不同樣都市新型態的樣貌，未來的經濟發展，我們都期待透過鐵路地下化這麼重大的工程能夠帶動高雄整個翻新的機會。它跨了幾個區，剛好就在我們四個人的選區，有鳳山、三民、鼓山、左營，也是高雄市目前人口最密集的幾個區，所以我們也期待鐵路地下化對未來高雄市的發展。我們就開始，今天工務局有要做簡報，是不是請工務局的簡報先開始。

高雄市政府工務局工程企劃處陳處長海通：

主持人何議員、簡議員、羅議員、李議員，還有各位與會專家學者及市府同仁，大家好。工務局企劃處先針對目前在進行的鐵路地下化整體規劃，來進行簡單的報告。今天要簡報的有四項，第一個，整個園道目前規劃的情形，園道動線部分，再來是水廊、植栽，還有各位鄉親最關心的立體交叉設施存廢的檢討。鐵路地下化我們簡單介紹目前它總共有三大站，分別為新左營站、高雄車站、鳳山車站，還有另外 8 個通勤車站，全長是 15.37 公里，總經費高達 954 億，事實上在高雄市是相當大的一個投資。預計在 106 年 12 月底整個鐵路能夠轉換下地，轉換下地之後，當然我們就開始要進行整個園道的施工，園道總

面積 71.3 公頃左右，實際上是非常大的面積。這個園道爲什麼重要？第一個，在它的整個面積來講，整個面積大概是 5.6 個中央公園，其中綠地面積大概是 4 個中央公園，整個園道沿線可以種植的樹木約 1 萬 8,000 株，整個長度剛才只有報告過了，是 15.37 公里，這 15.37 公里未來會有一個專屬的自行車道的設置，未來就是從蓮池潭一直走到鳳山車站，事實上它是沒有障礙的，可以非常順暢的去騎乘自行車的專用道，整個沿線連結蓮池潭，還有美術館、中都濕地，整個沿線綠地的銜接總共有 24 處。

針對整個車道的規劃，也是各位最想瞭解的部分，我們可以很清楚瞭解到，在中華路以北部分，原則是保留翠華路目前既有的車道數，也就是 4 個車道，其中有 3 快 1 慢的車道。整個園道規劃，我們會把原來高雄市綠 7、綠 8 的綠地整個整合起來，讓整個園道綠地面積擴大。在中華路以南的部分，原則上它有分爲馬卡道、翠華路；翠華路部分，我們把它規劃爲 3 個車道，有 2 快 1 慢；馬卡道部分，我們規劃爲屬於社區的服務道路，爲什麼？因爲我們有去做過觀察，事實上馬卡道最主要是在社區上面做主要的通行使用，所以這個部分我們是規劃雙向混合車道。事實上我們有評估過，最主要我們是希望美術館的整個腹地可以和園道綠廊整個整合在一起，所以在整個交通系統上，在馬卡道部分，我們都可以利用明誠路，其中還有中華路這邊做個連通。整個美術館除了既有的腹地之外，還會增加原來園道所規劃的腹地，這個部分是目前我們的規劃方向。整個翠華路以南部分到鼓山陸橋，就是維持剛才我講的 2 快 1 慢的規劃方式來做。

在高雄車站兩側部分，我們會結合既有道路整合成兩邊的通道，在站東的部分，就是高雄車站站東的部分，規劃的方式原則上是以配對單行方式來做，就是單行的部分來做，也會規劃人行道及自行車專用道。各位可以看到在鐵路地下化之後，它既有的鐵橋部分，等一下我們還會報告，爲了讓整個自行車道串聯，我們會把整個原來鐵路橋的部分予以保留再做個串聯。

這個部分是三塊厝站之高雄車站部分，原則上路型是配對，綠地是保留在中央，兩側是和既有道路做結合，因爲爲了避免影響到當地民衆的使用，而且也可以考量到整個未來建築線。因爲它原來可能是人家的屋後，當我們有開路和指定建築線之後，他們以後可能有機會整個面都翻轉到園道，所以這個部分在和既有的道路整合後，我們有留設兩側道路，自行車道都留設在園道中央。當然對於人行通行環境，我們至少都會留設 4 米寬的人行通行空間，讓民衆可以非常舒服在園道裡面做休憩。這是在站東的部分，向各位報告，這是大港路和長明街，這裡未來都是屬於台鐵重劃區的範圍，目前我們的規劃在車道是以兩車道做規劃，建築物兩側都會留設比較寬敞的人行道空間。這個部分是比較有

機會，因為在站東部分和既有社區銜接是比較密切，這裡未來純粹都是屬於新社區範圍，因為它整體要再進行重劃，所以在未來的住戶部分，就是建築物兩側留設比較寬敞人行空間，園道部分也是主要留設在中央。

整個規劃主軸總共有 5 個主軸，當然花園城市最主要是和綠 7、綠 8 做整體結合，不單單只是在園道的範圍。雖然綠 7、綠 8 現在也被規劃為園道，但不是在鐵道上，僅僅只在鐵道施工的範圍，我們把它整合進去既有公園裡面。

水岸的部分，最主要這裡是和愛河、中都濕地，還有美術館、蓮池潭這邊，它的關係比較密切；再來，是未來最主要的一個中心就是高雄車站兩側，除了高雄車站兩側之外，就是科工館，再來是在高雄市比較有文化氣息的古蹟環繞的鳳山車站。

向各位報告的是自行車道部分，自行車道從蓮池潭，因為蓮池潭目前有蓮池潭自行車道，又利用翠華之心，翠華之心就是翠華自行車道橋來銜接，我們利用整個園道設置至少 2.5 米以上寬度的全線自行車專用道來做串聯。這個部分在整個自行車道的規劃裡面，各位可以看得出來，我們都規劃有專屬的自行車道。這是整個的規劃起來的模擬圖，這個位置是在高雄車站和民族站之間，未來它都是屬於重劃區範圍，我們有留設比較寬敞的人行空間，人行空間也再併同建置自行車道，這是未來的一個模擬圖。

在立體交叉部分，這個部分有幾個點的立體交叉，向各位再做個簡單報告，自行車道跨到龍德公園，這個是我們已經開闢好的龍德公園部分，這個部分因為有兩個點的交織，和輕軌會做個交織，當然這個部分未來我們會和交通局做確認，看整個交通號誌如何做規劃，規劃完之後，我們的動線原則是沿著龍德公園繞過來利用既有的，這裡未來會是一個橋體，這是箱涵橋的部分，從這邊進入鼓山車站。

這個部分我剛才向各位報告過了，我們為了讓自行車道，不管是人行或自行車道行，能夠不用再繞到中都橋或建國橋，我們把台鐵既有在跑的鋼便橋，就是鐵橋保留起來，保留起來之後，我們再利用整個斜坡的銜接把它橫跨過愛河到河東的部分。這個部分不是僅僅止於自行車道行，而且我們在橋上面的規劃，也是會進行規劃有一點類似紐約 skyline 的型式。這是未來整個跨越愛河鐵橋的模擬圖，上面除了自行車道和通行步道之外，還會有植栽的規劃，整個讓這個部分變成一個非常開放的空間，可以觀賞愛河，而且可以很輕鬆的在上面做休憩。從這裡過來之後，這個是高雄車站部分，它是由鐵工局來進行施作，未來自行車道的整個設計是，它有 3 層的建築，未來自行車道會往上走它的頂棚。事實上我們在日本新宿常常經歷，他們的建築都是很多層次，未來要走的部分，自行車道就是稍微往上爬坡，爬上它的大頂棚再下來。這個是模擬圖，

未來自行車道就會從中央爬上來再往下走，這也是未來整個高雄車站的模擬圖。

再來是到澄清路，因為目前澄清路上面的自強橋未來是準備要拆除，在拆除之後，因為澄清路這個路段車輛非常多，所以我們考量到整個不管是人行或自行車道，要整個非常安全去穿越，我們建議在澄清路這邊會設一個自行車道橋，利用這邊有一個公園預定地的腹地空間，我們把整個引道銜接到公園用地裡面。除了自行車道是從園道部分做通行之外，我們還會利用既有曹公圳路廊做串接。

這個部分是，這次的規劃除了園道本身的自行車道之外，我們還規劃周邊自行車道的大、中、小環系統。我從上面開始做個報告，百 K 的部分，這個路線事實上美利達已經舉辦過很多年，它的路線大概都已經固定了，我們也期待未來這一條路線可以成為高雄市的經典路線，所以這個部分我們也把它納進來。這是園道的自行車道路線，再來看這是我們的大環，大環未來是從西臨港線，因為臨港線目前輕軌還在做，所以目前的路線還沒有辦法照這樣子走。不過在輕軌完成之後，整個自行車道恢復後，我們的路線未來就可以沿著西臨港線，再從翠亨南、北路接到鳳山溪，由鳳山溪沿岸一直往上到鳳山車站，到鳳山車站這邊會經由埤埔排水堤岸往北走到澄清湖，從澄清湖再接愛河自行車道，整個做成一個大環，這個部分最主要是和水系比較直接相關。這個是中環，中環和小環的部分，就是既有市區的自行車道。這三個環的自行車道，未來我們要進行整個整理和優化，沒有做的部分，我們會向體委會申請補助來設置一個新的自行車道系統。

在水廊的部分，整個綠廊從蓮池潭到鼓山運河，全線都會有一個水廊的設置。水廊的水源從曹公圳這邊，我們會在原生植物園施作一個礫間處理把水質淨化，淨化之後會把水引入蓮池潭，去淨化蓮池潭的水。因為蓮池潭現在有很多水上活動，當然我們希望把水質提升，提升完水質之後，我們再由蓮池潭這邊引流到園道的水廊，原則上一天以 1,000 立方公尺為原則，當然在豐水期可以達到 6,000 立方公尺。水廊的部分，各位可以看到在崇德路這一段的水廊，大部分都是利用綠 7、綠 8 腹地去做，因為綠 7、綠 8 不會被目前整個鐵道施工所阻擋，我們希望整個水廊在綠 7、綠 8 的範圍裡面是最精采的一段。接過來之後，經過中華路到明誠路就進入美術館，美術館本身是屬於內惟埤，內惟埤的話，我們的水廊會和內惟埤的美術館生態池整個做連通。剛才向各位報告過，馬卡道在這一段就把它斷掉，就整個把它整合在美術館園區裡面。

植栽系統就向各位簡單報告，全線都是以紅花風鈴木為主景樹，還點綴有阿勃勒、黃花風鈴木、鐵刀木這些點綴的樹木。各位可以看到節點的部分，它是

搭配這份列表，就是我們在做節點要做點綴部分的樹種，其餘粉紅色的部分，全線是以一種主景樹下去營塑整個數大就是美的那種美感，我們希望營塑出來的是非常氣魄、數量非常大，讓人家感覺到非常驚豔的景象。我們原則上規劃的主景樹，是以紅花風鈴木做為主景樹，其餘在園道內部，我們就以樟樹、黃連木、棟樹做為遮蔭樹種，在園道綠廊裡面，總共可以栽植的樹木是 1 萬 8,000 株左右的喬木。當然灌木的部分，我們會儘量以養護人力和經費最少的灌木來種植，譬如黃金金露花、馬纓丹、朱槿等等，儘量利用減少以開花的草本來營塑，因為這個部分的花費會比較高，所以我們以多年生的灌木來做規劃。這個部分是我們從九如橋往北看的一個模擬圖，這是輕軌，而這是往南看，在龍德公園旁邊剛好是一個輕軌調度站，所以這邊都是平的，這裡是輕軌的一個鐵軌，這裡是翠華路，這是河西路，因為在這裡馬卡道已經和河西路做銜接了。

這個是立體設施整個存廢的部分，各位可以看到標列一的部分，都是我們在第一階段要處理的，整個鐵路地下化下地之後，我們第一階段要進行拆除的立體設施。當然第一階段拆除還是要配套整個交通系統，並不是第一階段就是同時拆除，它是要搭配整個施工情形，因為本身要有一個替代路線。事實上這邊南北線的銜接通道都非常重要，所以這個部分當然是列在第一階段，但是我們會和交通局密切的配合，就是未來是哪一個橋要先拆，哪一個橋後拆，這部分因為攸關民衆的通行，也要考慮到整個社會成本，所以這部分會列入優先的順序來做處理。目前確定不拆的先向各位報告，就是翠華陸橋，翠華陸橋就是中華路接翠華路的陸橋，因為這個陸橋從翠華路轉中華路的車流量非常高，如果把陸橋拆除，在翠華路和左營大路這邊會變成五向的交織；後來經過評估，我們認為保留翠華陸橋，但是未來只通行汽車，把汽車直接引導到高架橋，機車就經由平面道路通行，這部分我們目前規劃的想法是這樣。左營地下道的部分還在進行評估，因為目前鐵工局在施工，會需要把左營地下道先拆除，這部分是不是要保留，我們還在評估。清海陸橋目前列入未來要拆，包含中華地下道、自立陸橋、大順陸橋、自強陸橋、青年鋼便橋和維新陸橋，都是列入未來要拆除的立體設施。再向各位充分報告，要拆但是什麼時候拆，我們會再和交通單位進行縝密的規劃，來進行拆除。

這部分是我們預計要拆除的規劃天數，但是現在還沒有辦法向各位報告期程，因為期程我們還要再和交通單位密切討論之後，才能夠向各位報告。這部分如果是保留翠華高架橋後，未來會以美化的方式來做。這是民族陸橋，目前決議未來主橋會保留，兩側的側車道和機車道的部分，目前我們的評估是要拆除，未來就是整個機車和有些要轉到九如路或遼寧街、寧夏街的車輛就經由平面道路來走，整個高架就直接銜接八德路和九如路，直接就由汽車通行，機車

就走平面道路；拆除之後，地面的部分會以九重葛進行美化。工務局在此做簡單的報告，各位如果有什麼寶貴的意見，請提出來讓我們做規劃的參考。

共同主持人（何議員權峰）：

剛才光看那座橋要拆不拆，大家就有很多想法了，李議員說，爲什麼左營的橋沒有拆？（補充介紹來賓：陳麗珍議員、邱俊憲議員）剛才看完簡報，市政府工務局對未來鐵路地下化整個綠廊帶的思維和想法，工務局對綠廊帶的規劃看起來是一個很漂亮的綠廊帶，但是裡面還是有很多細節要處理，包括陸橋的拆除，這個部分和交通局未來相關交通動線的規劃，這個綠廊帶周遭原本鐵路旁都是民宅，未來可能會有一些道路可以通行，這個部分必須和交通局整個協調。

鐵路地下化之後不只是一個漂亮的綠廊帶，同時上面還有 7 個鐵路局做的通勤化車站，它也算是捷運線的一個部分，這個車站不僅帶動交通便利，未來市區透過這些便利的交通能夠讓舊城區有更新的發展，請鐵路局李主任說明。

台灣鐵路管理局李主任志哲：

鐵路局樂見整個都市的縫合，我相信市府團隊應該都有妥善的規劃，等一下有相關意見鐵路局再做回應。

共同主持人（何議員權峰）：

剛才我提到 7 個捷運化的通勤車站，這個鐵路局會做嘛！

台灣鐵路管理局李主任志哲：

這個部分是由鐵工局施工完交給鐵路局營運。

共同主持人（何議員權峰）：

這 7 個車站照原本鐵路地下化的期程，應該在 106 年底要一併完成。

台灣鐵路管理局李主任志哲：

鐵工局今天沒有來，這個部分要由工程單位鐵工局來說明。

共同主持人（何議員權峰）：

車站確定是鐵工局來做，有關這 7 個車站未來相關的交通動線，請交通局陳科長說明。

高雄市政府交通局陳科長志鶴：

鐵路地下化對整個都市發展是一個契機，我們很難在一個開發很久的都市裡面，能夠有一個十幾公里的廊帶，重新對土地的使用和都市計畫的部分做一個檢討。目前整個廊帶是用綠園道的策略來做規劃，將來鐵路地下化以後，除了鐵路放到地下以外，另外也長出一些通勤車站，這個通勤車站將來會用 15 分鐘左右的班距來提供都會通勤的功能。因此它結合目前都市的捷運系統、輕軌系統和公車系統，這種公共運輸服務配合人行道和自行車道的整理，將來整個

都會區的交通便利性又會提高了。

針對每一個通勤車站的設計，鐵工局都有提到道安會報裡面，針對車站周圍的交通動線和站區的規劃提出檢討。目前經過道安會報核定，後續在市府還會整體檢討，我們會配合這個期程來進行。高雄車站東側到高速公路這一帶，原先它的路廊並不是很充裕，原先有考慮到在高雄車站設一個長途客運的轉運站，收納在建國路、中正路的長途客運巴士的起訖點，便利長途客運和鐵路運輸，還有公車轉乘的服務。

原先對廊道的規劃是，希望有機會在下地以後的廊道部分，提供一個車道作為公共運輸的優先車道，後來市府認為還是要把它恢復成綠園道的方式處理，所以目前沒有考量把這個廊帶上面變成車輛通行為主體的設計。大型車將來還是按照目前的方式，透過中正路、建國路、九如路來進入車站的站區。至於立體交叉的部分拆除與否，剛才工務局的代表有說明，立體交叉的部分是否拆除，原則上，市府希望能夠把它填平或拆除，讓鐵路兩側的連結能夠更順暢。

但是我們發現交通量很大，如果拆除會造成新的交通問題更壅塞或空氣品質更差，這樣的話我們就要考慮這個拆除的時間和策略，因為有時候一個很複雜的路口要做一個立體交叉的方式來做處理，目前已經有了，那哪個層級時間能夠把它做改善，這個部分我們會透過交通評估，提供比較好的時程給市府做參考。

共同主持人（何議員權峰）：

你提到一個我很關心的問題，就是客運的部分，那個會經過三民區二位里長的選區，你這樣說他們會很放心，未來的綠廊沒有客運專用道，這個是地方很關心的部分。請捷運局鈕正工程司發言。

高雄市政府捷運工程局鈕正工程司元鼎：

關於鐵路地下化和捷運的關係，主要是在環狀輕軌的 C18、19、20 三個站要利用鐵路地下化以後上面騰空廊帶，在馬卡道路、翠華路那裡，長度大約 1 公里多的廊帶來施作輕軌的 C18、19、20，其中 C18 鐵路地下化的鼓山站來共站，C20 是和鐵路地下化美術館站來共站。目前這個是屬於輕軌第二階段的工程，第二階段的工程我們預計這個月就要公告招標，簽約以後先進行細部設計，大概後年就可以動工。

依照鐵路地下化規劃的時程，剛才提到 1 公里多的廊帶要到二年後才能交給捷運局來施作。如果我們這個月公告招標順利的話，後年動工，看鐵路工程局能夠把輕軌需要用到的土地提早交付給捷運局，讓我們輕軌第二階段的工程能夠早日動工、早日完工。

共同主持人（何議員權峰）：

工務局，據我所知，綠廊帶鐵改局這邊要等 106 年底完成之後才會交給你們來施作，剛才我看到你們規劃那個很漂亮的綠廊帶，民衆對這個部分都很期待，我們希望愈快完成愈好，我們也有幾個通勤化的車站，通勤化的車站未來勢必會在綠廊帶裡面，這個部分有沒有辦法同步處理？請陳處長說明。

高雄市政府工務局工程企劃處陳處長海通：

鐵路地下化分成臨時軌和永久軌二個部分，目前通行的部分是臨時軌，永久軌的部分現在在做鐵路地下化，我們也非常積極希望在鐵路地下化進行期間，市府這邊有哪些計畫來進行，這個部分在府裡面都有相關的配套計畫來做規劃。包括整個計程車道的建置，還有周邊通行環境的改善，我們都有計畫研擬，我們不會等到整個鐵路地下化，106 年 12 月底它整個轉換下去通行之後我們再來進行。

前置的規劃我們都已經開始進行了，可以先做的我們還在評估哪些部分可以先做，比如我們在翠華路旁綠 7、綠 8 可以先進行規劃整合，這些都是我們討論的議題，包含未來我們需要 1 萬 8,000 株喬木的部分，我們要去設置樹木銀行，這個部分都在進行了。未來在短時間之內可能需求的樹木非常大，我們也怕被廠商壟斷，所以我們計畫府裡自己來成立樹木銀行，這些都是前置作業的部分。後續的部分現在還在研擬，研擬之後會向各位詳細報告，目前針對哪些案、哪些設施我們可以先去推動進行，目前還在研擬中。

共同主持人（何議員權峰）：

鐵路地下化之後，不只是把過去的鐵路藏到地下交通的縫合，我們期待未來除了交通便利以外，它也帶來都市新的發展，很多人覺得是不是可以把文創的部分放到綠廊帶裡面，或者未來怎麼帶動經濟發展等等，所以我們今天邀請幾個相關局處來參與，接下來請都發局羅股長說明。

高雄市政府都市發展局羅股長榮元：

工務局規劃這個有遠見的廊道設計，現在有一個問題就是，園道土地撥用的問題，這個議題要先確認才有可能實現剛才所提到的設計。高雄市爲了要成就台灣南北鐵道運輸系統，三十多年來長期被鐵道分割成二個大區塊，這也阻礙了城市的發展。所幸中央核定鐵路地下化通過，將鐵道下地後把騰空的土地還給市民，取而代之的是上面我們即將建置綠廊、水廊等工藝設施給市民使用，對高雄市民來說，這是實現環境正義的做法。

我們看台北之前鐵路地下化的狀況，88 年在松山鐵路地下化的時候，中央核給台北可以無償使用這個鐵路的土地，但是現在高雄市鐵路地下化之後卻要高雄市有償撥用這個園道土地。因爲我們的狀況和台北鐵路地下化一樣，騰空後地上的土地也是供給公益市民，所以我們建議比照台北松山專案，也是無償

使用這個園道的土地。

但是園道上不是只有台鐵的土地，也有部分是市府的土地，基於互惠的原則，我建議未來在園道上，以後市府透過重劃會取得 4.8 公頃的園道土地。還有，這麼多通勤車站也有很多市府管有的土地，也都同意給台鐵蓋地下化的車站使用，所以我們建議，市府管有的土地可以同意無償做使用。

園道興建以後，屬於台鐵所有的土地可以交給市府代管，也就是上面的維護管理台鐵不用再去費心，交由市府這邊去處理，已經有估算過，在 50 年間的維管費用會達到 20 億元，所以這個費用不小，基於它是供給高雄市民使用，所以做出這個代管的建議。

上面的土地該怎麼規劃利用，剛才主持人有提到，是不是有可能做其他使用？不是只有純粹的綠廊、水廊和自行車道的設施，其實都發局內部也正在進行這樣的討論。我們剛才提到園道日後建置完成這麼大的土地，它的維管費用非常鉅大，市府有沒有辦法每年編列預算維持這麼好的場域給市民使用？這是一個非常大的問題。

我記得李議員在議會也有質詢，市府養工處管理的公園是不是可以做一些商業使用？用這樣的機制回饋到我們維管的費用裡面，我們也在盤點，在園道上面做一些輕度商業設施的可能，將來讓這個園道的維護管理費用可以永續的維持。所以在我們議程上所列的一些比較先進的做法，比如供給社區一些公益的設施，像活動中心、照護設施或商業設施，雖然目前都市計畫並沒有明列可以使用，但是在工務局園道的規範上有可以做臨時使用的規定，只要它具有公益性質，如果市府同意，它可以做一個臨時性的用途。

往外擴張還有幾個介面，第一個介面是園道和周邊建築景觀的部分，之前園道兩側是屬於都市比較痲漏的背面，但是將來園道景觀建置完成，它整個會被翻轉過來，我們會就周邊的建築景觀做出幾個建議，第一個，公有的土地、公有的建物，我們可以直接用公部門的預算去做一些改造的建議，比如三民區有三民國小和雄中，它後面的圍牆我們可以在第一時間，106 年鐵路地下化完成後馬上就去做改造。此外，兩側一些私有住宅的部分其實都發局以前有挽面的計畫，雖然現在轉型成一個老屋改造的活化計畫，這個挽面計畫在鐵路地下化完成後，也可以再去思考是不是要重新啟動，去補助兩側的私有建物。

最後，在園道兩旁的這些國公有土地，早期它可能沒有被國公營單位妥善思考它要做什麼樣的用途。舉例來說，鼓山站旁邊有一個田町倉庫，現在是公園用地，也就是以前鄧麗君紀念館那個地方，這個地方目前是公園用地，但是它的土地是台鐵所有，市府沒有那麼多的經費去徵收這個公園土地，都發局在思考說，我們是不是做一個都市計畫的處理，將它的分區或者可以做一些調整。

比如說部分做一些特定專業區，甚至於有沒有可能發展一些文創的設施在上面，因為那邊有很多早期的老倉庫，有駁二的味道。或者作為 Maker 的空間，引入一些文創的工作室在裡面，讓田町倉庫變成一個有特色的亮點，配合以後鼓山站的完成。甚至愛河從西轉向東，三民區那邊有一個台電的變電站，以後我們在那邊建置一個自行車橋、人行橋，那個變電站非常顯眼，而且是衝擊非常大的景觀，我們正在思考台電變電站遷移的可能，我們找另外一塊土地讓台電設變電站，這邊的土地把它釋放出來做更好的加值利用。

共同主持人（何議員權峰）：

羅股長，你剛才提到 4.8 公頃的土地是哪一塊？

高雄市政府都市發展局羅股長榮元：

就是高雄車站站東，因為那邊是重劃區，剛才有說明。

共同主持人（何議員權峰）：

就是原本的鐵路新村那一塊。

高雄市政府都市發展局羅股長榮元：

重劃以後中間是園道。

共同主持人（何議員權峰）：

那裡大概是周遭唯一的腹地吧！那一塊目前沒有建物，是比較明顯的區塊，也是一個很好的腹地。接下來請地政局莊副處長說明。

高雄市政府地政局土地開發處莊副處長仲甫：

地政局爲了配合鐵路地下化和都市計畫的規劃，準備在高雄車站和鳳山車站要辦二個重劃，辦這個重劃當然一方面幫助取得一部分的園道用地，也分擔一部分的園道開闢費用之外，這個重劃完成之後對站區和周邊地區的土地利用，還有道路系統的改善應該都會有它正面的貢獻。

目前我們二個重劃區都已經按照法定的程序在進行中，其中高雄車站在今年 5 月份我們就將重劃計畫書報給內政部核定，內政部經過二次審議，最近已經原則上同意我們這個重劃進行。不過還是要求我們就一些審查的意見做一些修正，我們最近就會把修正後的重劃計畫書重新再報內政部正式核定，核定以後就繼續正式辦理重劃。整個重劃如果能夠順利的話，預定 108 年上半年能夠把這個土地交付地主來接管利用。

另外一個是鳳山車站，鳳山車站這個是 85 期重劃區，去年 5 月份我們將這個計畫書報給內政部核定，不過內政部對這個都市計畫裡面有一些公共設施用地負擔的規定，它有一些不同的意見，要求市政府再和重劃區裡面有 6 個公有土地管理機關，再去和他們協調，徵求他們同意。這 6 個公地管理機關大概 5 個已經同意這個重劃來負擔一些公共設施，目前只剩下台鐵，因為台鐵對這個

地方有一些規定可能有不同看法，我們經過很多次和台鐵開會協調，包括發公文請交通部來幫忙協調。

到目前為止還沒有得到台鐵同意，不過上個月（11 月）在鐵工局那邊曾經開了一個會議，台鐵已經有表達一些善意，好像他們部長有指示，大概在立場上會稍微軟化一下。所以大概最近會再邀請台鐵局來協調，請他們趕快出具同意書，讓這個重劃能夠趕快來進行，這是目前二個重劃的辦理進度。

共同主持人（何議員權峰）：

接下來請觀光局孫科長說明。

高雄市政府觀光局孫科長春良：

有關鳳山鐵路地下化沿線，整體的景觀將來會做一個比較好的呈現，觀光局會綜合鳳山火車站整體的景觀和沿線的景點，剛才都發局建議未來在周邊可能會輔導一些比較好的文創，利用倉庫改置或是自己再去新創一些文創攤位或商家等等。我們希望整體完工之後觀光局扮演一個積極宣傳的角色，包括希望來錄製像空拍景色，因為剛才聽簡報綠園道非常有特色，還有它的頂棚，剛才簡報提到，腳踏車道會通過頂棚，頂篷是 14 樓的高度，高達 70、80 米，這個部分等一下請工務局再補充說明。

在宣傳這個部分我們會結合鳳山周遭這些美食小吃、文創、特色的景點等等，然後我們來做一個宣傳帶，有預算我們就可以利用大眾媒體去做宣傳，如果沒有預算現在網路時代也很方便，我們會上傳 YouTube 等等影音網站供大家查詢。

鳳山是一個古城，到今年已經建城 227 周年了，再過幾年就 230 年了，非常有文化歷史的地區，透過完工這樣的盛事，我們也希望能結合鳳山區公所和各局處舉辦一個比較盛大的活動，來迎接鳳山火車站新建的大樓落成。車站頂棚我覺得是一個特色，腳踏車騎到頂棚去高達 70、80 米，這是全國少見的自行車道設置，這個部分非常有誘因，等一下請開發單位說明一下。

我覺得這個綠園道、綠廊帶非常值得市民或其他縣市，包括國外的朋友來這邊體驗一下，因為我發現市區的腳踏車租賃站很不足，我建議鐵路局未來在沿線場站可以有一些腳踏車出租，就讓他們去經營管理。前幾天我在媒體看到，台鐵局有意要加入飯店經營，我希望台鐵局能夠在鳳山新建的大樓裡面，有機會看看要不要也來設一個飯店，服務這些鐵道的背包客、散客和團客。

就營運管理這部分，我建議台鐵局可以考慮一下，因為這麼好的綠園道，有 14 公里長，還有剛才工務局也有說明，有大環、中環、小環，都是在這些交通節點上面。希望能夠有這樣的營運管理機制把腳踏車租賃也納進去，甚至在鳳山這邊也可以考量一下，如果空間還足夠的話，是不是也可以做一個飯店的

經營管理。以上是觀光局的建議。謝謝。

共同主持人（何議員權峰）：

謝謝觀光局，我想你從文化的保存講到文創產業，甚至講到經濟的發展，我想這就是我們為什麼很重視鐵路地下化的一個很主要的原因。

剛才提到文化保存、文創產業，接下來就請文化局說明一下你們未來的想法。

高雄市政府文化局黃課長有祿：

議員、各位老師以及各位與會先進好。文化局報告，其實鳳山車站的歷史相當悠久，從 1907 年，明治 40 年的日據時代就有了。歷年來都會改建，最早是木造，接下來磚造，後來是水泥，我們最後看到的是水泥的。其實這麼多年來，這一百多年來地點都沒有變，以後地下化之後，其實紋理也沒有變，只是站體變更大。我記得今年稍早的時候鳳山的市民其實有對台鐵新的站體有些意見。

就文化局而言，火車站是鳳山歷史的一部分，我們以前有鳳山假日文化公車，就是將整個鳳山城串連，我們總共有 7 個站，而鳳山火車站就是其中很重要的一站。而且它有一條路線是跟曹公圳平行的，曹公圳是跟鐵路平行的，其實那一段非常的漂亮，以後也是園道的一部分。

鳳山車站只是從站體的變化，從小變大，然後變成地下化，其實鐵路的紋理不變。所以對我們來講，它仍然是鳳山歷史的一部分，我想以後在導覽的部分，我們會再加強。因為我們的鳳山假日文化公車，車上的導覽是一個賣點，以後我們會再加強這一個部分。以上。

共同主持人（何議員權峰）：

謝謝。我們還有請到農業局，因為其實看到這麼長的綠廊道，民衆也建議我們可以請農業局在上面開發類似公共苗圃，有關於這個部分，不曉得農業局的看法如何，請農業局一併說明。

高雄市政府農業局鄭副局長清福：

謝謝議員。各位專家學者及相關單位同仁好。基本上我們跟都發局一樣，也希望透過學者或是民意代表，基本上跟中央爭取的是無償撥用給高雄市民一個充分利用的空間。整體綠廊道的架構，在國外也有很多這樣的發展，我們高雄還是以水和綠這兩個部分去做相關的發展。如果工務單位這邊的苗圃在建置上需要我們農業局幫忙的話，我們願意再去做市府整體盤點苗圃儲備的空間。

另外在景觀上，有些建議是說要成都市田園風光，但是在土地利用上的強度就會比較可惜。在水廊方面，我們在國外也有看到，例如下面也有綠鋪滿的建構，如果水位太高的時候就會有一個排水道出去了。在綠鋪滿的時候本身就會自動滲到下面，或許對於日後，剛剛工務單位也提到維管的部分，例如在用水方面或是在微型滯洪的概念就可以做相關的強化。

附近的設施，當然未來還是必須要做整體開發，市府跟鐵路局還需要洽談，我相信這一段路是相當漫長的。不管是文化或是經濟上面都可以充分去利用。在國外方面，整個綠廊道有些時候也會提供給附近商家做公共區域使用，這個商業機制我認為會跨很多區域，例如三民、左營和鳳山。未來怎麼去建構這個綠廊道成爲這個區域的中心，這個中心也能成爲商業利益的中心的話，相對的市民假日要去活動的時候，也都可以以這個綠廊道爲中心去發展，對都市的整體景觀的效益會更大。

就我們農業單位而言，如果在地下化之後，我們在左營的物產館，基本上在營運方面也相當好。但是整體而言，相關的交通如果還是那麼多機車和汽車在跑的話，或許使用效益我們要去做相關的評估，例如在左營地區要做公共的停車設施，這部分我們真的很欠缺。所以在蓮池潭附近，我們需要解決的是停車的空間。如果我們不去克服機車的使用的話，相對的，左營車站的利用和輕軌的利用也會打折扣。以上是我們農業局的建議。謝謝。

共同主持人（何議員權峰）：

市府大概還剩經發局沒發言，我們剛剛也提到未來這個能不能帶動市區的經濟發展。像我的選區，我們的周遭就有三鳳中街，大家都知道三鳳中街正逐漸沒落中，未來有沒有可能透過鐵路地下化，通勤化的車站使得這裡交通更便利的時候，讓三鳳中街有一個不一樣的景觀，帶動地方的經濟發展。除此之外，我想經發局應該要更思考其他的部分，有沒有可能再提昇市區經濟發展的樣貌。請經發局說明一下你們對未來鐵路地下化完成之後的想法。

高雄市政府經濟發展局呂股長彩霞：

謝謝主席。各位議員、各位專家學者及各單位代表大家好。經發局報告，誠如議員剛才所講的，其實鐵路地下化之後會帶動南北高雄交流運輸的效能，也會吸引大量的遊客。爲了滿足這些遊客，其實在沿線如同剛才講的已經發展了一些商圈，譬如說蓮池潭商圈、三鳳中街、後驛商圈以及鳳山商圈，其實這些經發局目前都有在輔導。我們也希望鐵路地下化之後帶來的遊客，我們可以從點線面的方式去串聯整合周邊的商圈，剛才所說的綠廊道可能就會一些文化的設施，然後去結合那些商圈。像三鳳中街是一個歷史比較悠久的商圈，其實它也有一些歷史的文化故事可以去敘述，也許我們也可以從這方面去思考怎麼重新去整體規劃。

另外，現在我們知道虛實科技的發達，現在的 4G 帶動 O2O 的發展，希望也可以結合科技的趨勢。譬如說在電子商務這一塊，甚至怎麼利用虛實科技以提供更好的服務和產品，我們也希望可以完備這些商業機能。我們經發局希望可以結合譬如像交通建設及周邊觀光資源，成爲一種磁吸效應，吸引遊客來消

費，進而帶動人潮聚集。

另外鐵路地下化之後，周邊土地的開發其實也是非常重要的。就我們經發局招商的經驗，土地開發，地主佔了很大的因素，地主如果能積極參與，跟市府做一些搭配的話，可以降低對環境的衝擊及兼顧開發品質，並創造公共投資的最大效益。經發局做以上報告。謝謝。

共同主持人（何議員權峰）：

謝謝。我們今天邀請市府這麼多局處來，其實都是未來跟鐵路地下化有一些關連性的，所以我們希望市府針對這個部分也可以好好的做相關的管控及未來的發展。市府的相關單位大概都講完了，接下來請研考會補充說明。

高雄市政府研究發展考核委員會陳主任秘書克文：

謝謝主席。我想把時間多留給府外的專家，我就簡單提一下。基本上鐵路地下化工程，可以說是近十年來市府最大的工程，前十年是捷運的紅橘線。鐵路地下化工程的 954 億裡面，我們市府應該要負擔的大約有 296 億，對市府而言負擔是很大的。前面的幾年，大家也著力在用地的取得及各方案的規劃，現在看起來要到收成開花結果的階段了，我今天也第一次聽到工務局的方案。因為我們府內有很多專案小組，各局處可能都開過上百次甚至上千次的會議，他們也都有自行管控，這個部分我們就比較少參加，我們就是針對市長指示一個專案，朝大的方面來做管控。今天看到工務局提出來的這個方案，基本上針對它的大方向我們也有做一個時間的列管，看起來似乎是滿豐富的內容。

另外又想到一個議題是原來的 954 億裡面，或許又要增加各項施政的經費需求，不管是綠廊或是自行車道，這些實務上都要有經費的需求。我相信工務局或相關局處正在著手準備一些計畫，這些未來我們研考會和財主單位會共同尋求一個最佳的經費資源來補足這個部分。謝謝主持人。

共同主持人（何議員權峰）：

謝謝。我想鐵路地下化花了將近 1 千億，如果市府爲了未來的綠廊道以及鐵路地下化之後周邊的發展，再花個一、兩百億，我認爲這是值得的，因爲未來是比較重要的。

現在補充介紹也很關心鐵路地下化議題的岡山區陳議員政聞也到現場。我想市府大概都發言過了，等一下再換區長發言，接下來我們請簡議員煥宗發言，因爲鐵路地下化也有經過鼓山區，也非常重要。請簡議員說一下對未來的看法。

共同主持人（簡議員煥宗）：

謝謝主席。在座的專家學者跟市府團隊大家好。我先簡單報告，這四年來在高雄市人口成長數，前五個行政區第一名是鳳山、第二名是仁武、第三名是楠梓、第四名是鼓山、第五名是左營。其實鐵路地下化經過鳳山、鼓山和左營，

以我的選區鼓山來講，人口集中的地方幾乎都偏北，就是美術館、凹仔底和瑞豐社區一帶。鐵路地下化的效應已經在我的選區內惟地區稍微有點擴散了，過去是鐵路第一排，未來會變成美術館第一排，友友建設已經投資進去了，有一棟大樓已經先完成了。

其實我要講的是，未來我們那邊的發展還是會以美術館為中心向外擴散，擴散到凹仔底，擴散到內惟，擴散到左營，擴散到三民。所以內惟地區跟美術館區的連接，目前只有逢甲路和西藏路，當地的居民也期待多一、兩條路可以通往美術館，這部分我之前也有跟都發局李怡德局長討論過了。

第二個部分是綠廊道的部分，我相信我們工務單位的專業技術一定會做很好的自行車道，一定會把綠廊道做得很好。可是我比較期待的是在美術館這一段，是不是可以引進一些適當的商業行為，畢竟那裡的人口比較多。有些適當的商業行為，譬如說像駁二一樣，可以有一些裝置藝術，之前也跟市長討論過，是不是可以有一些貨櫃屋等等，引進一些適當的商業行為。

接下來的建議不知道來不來得及，我一直比較期待的是在美術館站體的部分，是不是有機會真的可以連接到美術館。因為我們剛剛講的都是地上的東西，譬如說自行車道和綠廊道等等，地下有沒有辦法做地下通道或什麼方式跟美術館做真正的連接，不曉得還有沒有這個機會。如果這樣的話才有辦法達到美術館站真正的轉運功能，畢竟去美術館參觀的人，包括去那裡活動的人滿多的。台鐵是不是可以發揮像類似台北市，據我所知，他們有一個地下通道，我不知道在美術館站有沒有這樣的機會。

另外也呼應剛才都發局講的，就是有關於鄧麗君紀念館那一塊，如果有機會，那裡真的要做一个妥善的規劃，用都市計畫的方式去做一個處理。那裡面對的現況是，因為鄧麗君紀念館會吸引很多陸客去參觀，可是我一直覺得那邊的環境需要改善，如果有機會也要借文化局創造駁二的經驗，進駐一個適當的團隊做一個妥善的規劃和管理，否則我覺得那裡很可惜。

接下來我們比較期待的就是鐵路地下化之後，地上土地的相關費用，我印象中是 64 億，就是鐵路局希望高雄市政府負擔這麼多。我們也是可以期待，是不是可以比照新北市及台北市，像中華路也是無償撥用給台北市政府，而新北市的縣民大道也是無償給台北市政府。我們也期待這一段屬於整個大高雄市民所共有的土地，這部分鐵路局是不是不要再有所堅持，畢竟如果能把 64 億轉化施作相關的建設，我想可以造福更多的高雄市民朋友。以上是我的補充。

共同主持人（何議員權峰）：

謝謝簡議員煥宗。我想民意代表是代表很多的民意，這是高雄市民都很關心的議題，我希望相關的局處以及鐵改局能多聽聽地方民衆的意見，尤其是我們

民意代表所提出的建議，如果可以做到怎麼樣去協調，我們接下來再做完整的處理。

今天也有四位區長來到這裡，其實區長和地方民衆是最息息相關的，譬如說鐵路地下化在興建的過程很吵，我想區長也都有曾經去協調過，讓工程能順利進行。其實區長也對地方的生態非常了解，現在就請幾位區長針對你們對地方的了解，以及地方民衆對鐵路地下化的期待依序發言。先請鳳山區的劉勝元區長發言。

高雄市鳳山區公所劉區長勝元：

主席、各位議員、各位專家學者以及市府各局處代表大家好，我是鳳山區長，在此做個簡單的報告。當然我們要一個最新的建設，鐵路地下化後不再影響交通，並且促進地方發展，而這段時間是黑暗期，大家都很辛苦。

但是我這裡有幾點意見，這是我們鳳山區的里長和里民的一些心聲，他們第一個提到的就是鳳山車站的站體問題，鐵路地下化改建工程局也有來這裡開過幾次的公聽會。他們最主要的希望就是這個站體以後蓋起來不要太商業化，不要是整棟都是在賣東西的。第二點、他們希望能多保留一點綠色的空間，讓他們可以有活動的空間。第三點、他們希望有代表鳳山區的幸福友善的建築物。以上是他們表達的意見。當然鐵改局和交通部也非常的配合，開過好幾次公聽會，我也將里民的心聲在此做個反映。

第二點要反映的是，我們鳳山在鐵路地下化之後，有幾座陸橋可能都要拆掉。像澄清路的自強路橋，目前青年路的地下道已經暫時封閉，改爲臨時的便橋。但在地下道封閉以後，當地的里長反映這座臨時便橋太小，可能會造成車輛和機車的交通事故，後來也有跟交通局協調，交通局後來也有做管制，目前的情況還不錯，我們去看了好幾次。所以後來忠孝里長也沒有話講，因爲當時的反映已經有改善了。另外是維新陸橋和大智陸橋，這些陸橋要封閉或是再興建也好，我想替代方案要先規劃好，請交通局和相關局處先將替代方案規劃好。尤其是澄清路以後如果封閉的話，會造成交通大堵塞，尤其是在上下班的時間，這是第一個問題。第二個問題，我希望封閉以前能夠事先跟附近的里長和居民協調，也要公告讓他們知道。第三、我也希望以後替代的路段可以加派交通維管去做疏導，尤其是在上下班時間希望能做到。

最後我要特別提到，目前鳳山鐵路地下化有兩家營造在施作，一家是聯鋼營造公司，一家是泛亞工程公司，這兩家公司對於敦親睦鄰，我認爲做得相當好。尤其我們現在正值登革熱期間，我們時常去那裡檢查他們有沒有積水的地方，造成我們鳳山地區登革熱疫情嚴峻的情況，但是我們去突檢的時候，他們都做得相當好。因爲平常聯鋼和泛亞對敦親睦鄰就做得相當好，像附近的一些垃圾

點，他們也都幫我們整理得相當好。我在此也很感謝這兩家公司，與居民和里長的溝通協調都做得相當好，我也希望能繼續維持下去，到時候我們在施作各方面會比較沒有阻力。以上簡單報告。

共同主持人（何議員權峰）：

謝謝劉區長。現在請李議員柏毅發言。

共同主持人（李議員柏毅）：

各位局處代表、里長及學界的老師教授好。最重要的是今天鐵路管理局的代表也有出席，其實現在在台灣的地方政府和中央政府存在的最大問題就是資源的問題，所以剛剛大家有點出來的，包含台北市的鐵路地下化上面全部都無償給台北市政府規劃使用，高雄市目前還沒有定案。所以最重要的資源問題，還是期待我們明年能趕快做一個處理。

有幾個建議，就是有一些介面有沒有辦法提早施工。第二點是剛剛都發局的股長也很細心的有聽到我總質詢的內容，就是針對上面的綠廊道空間做規劃。我想目前高雄市政府提出來的這個綠廊道的概念非常好，其實我還是鼓勵我們的文官或是其他的學者專家可以給我們一些意見。既然綠廊道是最好的，其實綠廊道也是讓大家最沒有壓力，最不用動腦的一個想像。我總質詢的內容提出除了綠廊之外，現在的政府必須要有自負管理營運費用的能力，做所有建設的時候，把這些管理營運的費用，想辦法讓它未來有自償能力的話，我想這是一個比較新的想法和概念。所以包含剛剛有提到幾座鐵橋，鐵橋要怎麼做綠廊自行車道，甚至鐵橋的部分你可以做成怎麼樣很值得未來人家可以來觀光，包含商業空間概念的東西。這在國外非常多，包含倫敦、巴黎都有非常多的案例，我覺得可以拿來參考。

接下來我們對有影響到的橋，包含翠華橋、左營地下道、青海陸橋等等，這些拆和不拆的決策過程，我想建議交通局、都發局和工務局，可能在地方上的說明要更詳細一點，可以多聽聽地方上的聲音。可能我們未來的一些規劃或一些顧問標出去之後，這家公司的想法不一定那麼全面，我覺得還是要多聽一下大家的意見。在好的時機啟動這些陸橋的改善計畫，我認為這個時機不要錯過，不要覺得這樣會讓交通變得更複雜。

最後我在此要提出一點，感謝各位今天爲了高雄計畫、左營計畫、鳳山計畫，來做這些細部的討論，包括路要不要通、綠廊要不要做、商業空間怎麼做等等。最重要的是我想在此還要再提一個沒有人提過的建議，未來有沒有可能進行楠梓計畫或是更往北的計畫，我想這對整個城市的擴展，對整個城市的發展都會比較有公平和正義。否則楠梓很可憐，也都是隔著鐵道，想辦法要做地下道，想辦法要做天橋，來讓兩邊的交通可以通行。但是還沒有人提出楠梓計畫，因

爲這對高雄來講還是太奢侈。不過我不認爲這是奢侈，我認爲我們要做夢，所以還是要把它提出來。感謝各位，謝謝。

共同主持人（何議員權峰）：

謝謝李議員柏毅。接下來請三民區的駱邦吉區長發言。

高雄市三民區公所駱區長邦吉：

謝謝主持人。各位議員、在座的專家學者以及各位與會代表大家好。我想剛剛各個局處代表都有發表很多意見，等一下特別重要的是我們專家學者的意見。我站在我們三民區地方的角色，大概提供一些意見。三民區這裡有一個三塊厝到高雄車站這個地段，剛才提到在施作的時候，中間都是綠廊道，然後旁邊才是連結車道。剛才有提到看過來全部都是住家房子的後面，這樣看起來其實很不好，但是剛剛有代表提到這是不是可以請都發局做一個挽面計畫。我想挽面計畫是由民衆自己提出來的，他不一定施作，也不一定提出來。即使提出來的話，施作也不一定多樣，可能多樣化也不一定是整體系列化。所以這個部分，施作的相關單位自己要有一個規劃，除了他們自己要提出來以外，你可能要做一個整體的規劃，景觀上的美觀這點很重要。因爲目前看到的都是房子後面，看起來很不美觀。這部分你不能要求他們提出挽面計畫，由各住家提出向都發局申請，那個不太可行。因爲我以前在旗津做過一個挽面計畫，大家提出來的都不太一樣。我們如果要求整體的時候，可以在請他們提出申請時，有一個具體的範本給他們看。然而這個施作的當中，這個點的施作單位本身要同步去做，而不是把這個部分放給民衆去處理。這是第一點。

第二點、我們看高雄車站一直到民族站這個部分，這個部分是一個新契機，是一個新社區的重劃區。有新的重劃區，一施作下去以後就會定型，這是很重要的，包括人行道和自行車道的規劃，這個很重要，包括景點設施及交通規劃。因爲這個地方算以後的新社區，這個地方是特別重要的，如果新社區的定型定得不好，以後就要重來了，要重新施作就會很困難。而且這個地方對三民區來講，是比較沒有那麼美觀的地方，所以這裡計畫成爲一個新社區是好的。

在高雄車站這整塊，其實施作鐵路地下化，整個後驛的民衆都會很高興。前後站貫穿後，那貫穿前後當初有一個疑義就是路要怎麼走，通的時候旁邊外環道是不是很遠。這個規劃一直談很久，是不是包括剛剛主持人有提到客運的專用道之類的，這是我們在地民衆群衆特別注意的。我們這邊有三民區的里長，等一下會表示他們的看法，我想一開始的時候會讓人覺得少了鐵路多了公路。這個部分我們思維是不是要思考一下，在隔音或其他的規劃上面要特別加重，這個部分是很重要的。另外我們也想到這個輕軌在施作，我們鐵路地下化在規劃當中的時候，有沒有搭配輕軌的點，這個點怎麼去搭配，這我們事先要

有一個思維。另外鳳山剛剛也講到這個拆除路橋的部分，其實一開始我們地方參加說明會有無數次，其實鐵路地下化鐵改局要施作的時候，還和周邊所有的住家、所有的里民都溝通。講了很多次，但是也沒有講清楚。每一次都是里民在這邊叫、罵，然後地方民意代表都出面去做解決。這個部分非常重要，你拆的時候，包括剛剛鳳山區長講的，怎麼去規劃、怎麼去做說明會、怎麼去處理，你跟他說了好幾次，說不定他還聽不懂，到時候你沒有強制的或是一些比較好的配套措施出來維持的話，到時候一定會亂，這個亂的時候他就會怪到你們施工單位。這個部分很重要，因為現在在講到時候要拆，拆很簡單，但是你整個規劃，後續怎麼去處理，包括讓他們知道怎麼走，一個帶動是很重要的，而且這個說明會是很重要的，不是只有拆而已。而且剛剛有提到民族陸橋，這個一直有兩個極端的意見，剛剛李柏毅議員特別有提到說，你這個拆不拆的時候，你可能要說明會強力的去說明清楚。因為那個東西在上面是兩個極端的話題，但是我們跟其他專家學者的話題都不太一樣，這個部分很重要。那我們也知道整個地下化完工後，公園一定是鄰近地區的休憩場所，只要休憩場所就有人，有人你就要注意到停車問題。我們一直規劃綠廊道或是規劃交通，但是停車問題你一定要想，有人的地方停車會是個問題，這個部分可能是以後我們要規劃的部分。應該要注意停車的問題，是我們與會單位要去做思維的，以上。

共同主持人（何議員權峰）：

謝謝三民區駱邦吉駱區長。我再補充介紹一下，康議長也跟我同選區在三民區，議長也特別派助理來關心，還有吳益政議員的助理到現場也來關心，我們就直接請吳議員的助理蕭助理來發言。

吳議員益政服務處蕭秘書芷倩：

大家好，我代表議員發言，就是議員有請我發表幾點，因為現在鐵路地下化，當時候我們也爭取了從正義路段一直到鳳山路段，就是我們有參與了爭取的計畫。當時候我們推出的理念是在鐵路地下化後，其實會讓整個都市整體的翻轉，那這個翻轉過後，想問一下，高雄如果在鐵路地下化後，希望是成為怎麼樣的城市。所以剛剛有看到工務局的簡報，那就是針對自行車道方面，因為我們議員就是一直推動自行車道，那針對自行車道方面我們提出幾點意見。第一點就是自行車道在鐵路地下化之後，其實有差不多 15 公里的綠園帶，這個自行車道跟現今工務局所規劃的自行車道路網關係，會不會有很好的結合。因為現在目前我們所知道工務局或其他局處所規劃的自行車道，規劃得很好，可是往往在連接的端點上，其實會有很大需要檢討的部分，包含路障以及標線，或是燈號的東西。再來因為高雄就是朝向生態城市的方向來走，因為又是摩托車很多的城市，那高雄市要以自行車為主的城市，有沒有具體的配套措施。第二

點，鐵路地下化沿線各站，站體結構大部分都完成，但是據我們所知目前在高雄火車站跟鳳山車站這兩站，其實裡面的結構好像還沒有全部規劃好。現在我們這邊有提出，包含在質詢的時候我們有提出要求，是不是能建構市內的自行車停車場。其實我們在質詢的時候市長也有答覆，請問不曉得裡面是不是已經有規劃了。就是在東西兩側的自行車道貫穿火車站的時候，有沒有做室內的停車場，包含它的斜坡道還有自行車下去的電梯設施都有這樣做嗎？

再來就是整體 15 公里綠園道的部分，那規劃為以生態交通、人本交通為主的的時候，周邊的路網，就是包含大眾運輸或是輕軌，或者是說路面的這些規劃，是不是有很好的跟自行車做結合，然後還有包含大眾運輸跟自行車的關係。剛聽到都發局有講到維管費用的部分，我們這邊有提出一個想法，可以跟大家參考。就是距離韓國首爾市區約莫 30 公里以外的高速公路，它就是取消中間分隔的道，然後做成自行車道，它這個自行車道上面就直接做了太陽能發電，做為遮風避雨的地方。假設以我們這個 15 公里的自行車道來說，也許我們可以考量，就是上面可以使用太陽能光電發電板，再來就是配合電業自由化的項目，也許可以成立一個獨立的電力公司，可以支應綠園道的維管，以上建議，謝謝。

共同主持人（何議員權峰）：

謝謝吳益政議員的助理蕭助理。我剛剛看到鳳山區李雅靜議員的助理到現場來關心，黃主任謝謝。接著請剩下的兩位區長，先請鼓山區的袁區長。

高雄市鼓山區公所袁區長德明：

主席、各位議員，各位專家學者，與會的市府的代表，還有里長們，還有各位記者、先生、女士。我想僅就鼓山區里民的一些聲音，還有一些地方的想法，還有未來性做三點的報告。第一個，對於整個鐵路地下化的規劃，感謝工務局這麼用心的規劃，看起來是非常有前瞻性。鼓山這邊有幾個問題，一個就是路橋，整個現有的路橋，未來拆遷以後，現在路橋比較重要的兩個，在鼓山一個就是青海橋，一個是九如路橋。這兩個橋事實上我們橋下面都有集會所，一個是青海集會所，一個是厚生里的集會所。這兩個集會所如果拆遷以後，這兩個集會所應該要有相當的規劃，因為鼓山現在沒有特別為每一個社區做的活動中心，就靠路橋這樣的規劃做集會所。所以在拆遷了以後，希望主管單位能夠考量到配套措施，這是第一個。第二個，剛剛簡煥宗議員所說的，鄧麗君紀念管這個部分，事實上從左營地下化進入到鼓山，有三個站，就是內惟站、美術館站，還有一個是鼓山站。內惟站、美術館站沒有問題，現在鼓山站可能就要麻煩各局處，了解再重新規劃一下。因為鼓山站剛好藏在我們舊部落裡面，像從鐵道路進來，整個舊社區裡面，未來如果這邊當做我們的鐵路地下化，甚至未

來第二期輕軌一進來之後共站的地方。那未來它的交通運輸，包括停車還有交通運輸這個部分，可能要再重新去思考。這個部分剛好藏在舊部落裡面，我想各局處應該要再重新去瞭解一下。最後我想這是為鼓山的未來性，高雄市 38 區，只有鼓山可以稱得上是，未來要面對的叫做鐵道革命。怎麼講叫鐵道革命，事實上你看，從 106 年底計畫台鐵地下化，未來緊接著就是輕軌的第二期工程從 C14 出發，14 到 18，進到我們整個鼓山。你看這個兩鐵的變化，改變以後對我們鼓山來講，是一個很重要的紀元的開始。你看現在我們鼓山比較特殊的是，由於台鐵的這個鐵軌馬卡道，我一直稱它萬里長城，阻隔以後變成舊部落跟新社區，這樣截然不同的生活環境。那未來我們很期待的是，做成廊道以後，變成一個透視性高，而且很有規劃的部分。這個部分來講的話，我要拜託，剛好捷運局有在這個地方，未來第二期輕軌在做的時候，我們整個鼓山會後院變前門，就是整個會經過我們的後院。你們知道長期以來後院都是三不管地帶，經常都是有一些違規的。未來要讓整個城市的發展能夠提升，所以說未來在規劃第二期的時候，包括跟鼓山站共構的這一段，希望能夠有更前瞻的一些規劃，讓我們整個鼓山能夠翻轉過來，以上報告。

共同主持人（何議員權峰）：

謝謝鼓山區袁區長。我想不是只有鼓山區要面臨鐵道的革命，我想沿線包括左營、鼓山、鳳山、三民這些鐵道的周邊，其實都在面臨這樣子的一個未來前景的發展。我們期待它未來是很好的一個發展，我想輕軌也是，希望未來對高雄市是一個很好的發展。我們常講的，透過交通的建設，帶動一個舊都心的再發展，我想是非常重要的。再來請左營的胡區長。

高雄市左營區公所胡區長俊雄：

主席、各位議員、各位教授、各位先進、各位市府的同仁，大家午安。我想左營做為高雄的門戶，三鐵共構讓左營大躍進、大進步。接下來的鐵路地下化，我想再一次要讓左營來做翻轉，這個也是我們左營區民最引頸盼望。剛才我聽到工務局有提到綠園道，有做文化城創意的部分，文化城的思考，把鳳山列為文化城的思考的方向。鳳山跟左營這個是連線的，這個綠園道的對面就是左營的舊城，我們非常希望，因為半世紀以來，其實左營被這個鐵道隔成新舊左營，影響到舊左營的發展。新左營一直變成時尚的城市，舊左營還有很多道路沒有開通，須再改進、改善的方向非常多，希望透過這樣，帶動左營的發展。這個綠園道是不是可以讓周邊的蓮池潭、半屏山，我們左營的舊城、古蹟一起發展。可以說是不是透過這個鐵路地下化，讓坐高鐵的一天好幾萬人、好幾十萬人來到左營，可以停留在左營這裡，進來觀光。其實這樣的配套就很重要，讓整個蓮池潭的觀光、左營的舊部落、左營的歷史古蹟，還有眷村的文化，甚至到世

運主場館，整個一氣呵成，加上半屏山。每天每一車的觀光客都停留在左營，來到左營這裡做消費，這是我們地方引頸盼望的。希望這樣帶動，讓左營成爲一個文化城，也希望它是一個觀光城，另外是一個經濟發展的城，這是地方的盼望。第二點，左營站的名字，到現在還沒有定案，左營站現在是左營站，我們高鐵叫做新左營，我想這個議員都質詢過，地方議員一直在關心，那左營和新左營，後來我們辦了一個公聽會，改成左營（舊城），好像地方的意見是這樣，然後送到鐵路局去，現在好像也還沒有具體的名稱下來。因爲左營跟新左營，外地的人要坐到左營還是坐到新左營，這個疑問一直存在，到現在一直存在，這個讓人家搞不清楚。我們在地的當然知道新左營坐高鐵，那又有一個左營站，鐵路局建議說蓮池潭站，但是我們地方對蓮池潭站很有意見，不希望叫蓮池潭站。鐵路局這邊有沒有這樣的思考，還是等一下給我們做一個答覆，以上，謝謝。

共同主持人（何議員權峰）：

謝謝胡區長。有兩位代表地方最基層的聲音與民意的三民區里長來給我們一些建議，請陳詩椿陳里長。

三民區寶民里陳里長詩椿：

主席、各位學者專家，大家好，我是三民區寶民里的里長姓陳。我這邊簡單有兩點的建議，第一點就是地下化以後，地面的廊帶，希望規劃的資料能夠提供給我們里辦公處，這是第一點。第二點，要施工之前，或是規劃差不多的時候，應該要召開一個說明會，讓沿線的里民都了解，因爲這是屬於高雄市一個大建設，也是全體百姓都應該要了解的，以上兩點報告。

共同主持人（何議員權峰）：

謝謝陳里長。請林昆明林里長。

三民區寶獅里林里長昆明：

謝謝，今天的主席三民區的議員，還有很多議員、在座區長、學者、市政府官員、鐵路局。我是三民區寶獅里里長。在此我一個小小的提議，未來地方的發展，就是鐵路地下化，未來是一個很好的大建設。現在社區有一個聲音就是停車場的問題，上回我也提過，藉著這個機會代表社區地方的百姓，停車場的問題可以利用這個時間，看鐵改局、地方政府的官員是否可以辦一個會勘，將沿線有公家的土地，剩餘的土地來改善停車的問題，這項是一個報告。第二、施工的時候因爲都有一些灰塵，希望鐵改局這一項能夠稍加注重，麻煩工程的品質也幫我們照顧一下。然後就是沿路的草地，野草跟環境衛生，也跟我們配合，我希望把登革熱降到最低。我相信他們也做得很好，這兩項的提議，非常感謝。

共同主持人（何議員權峰）：

謝謝林里長，我想剛才兩位里長說的，第一、就是綠廊帶，工務局給我們看的簡報，我想坦白說，我從當選之後也一直在關心這個，我們的前輩陳麗珍議員也在這裡，這大概是我們第一次看到綠廊帶的規劃，其實真的規劃得很漂亮。但是剛才好幾個有提到，因為土地的取得還沒有完全確定，所以它到底不能這樣子做，可能要等它土地確定取得之後，才有辦法對地方做更詳細的說明。這個也是我們辦公聽會的原因，希望多納入大家的意見，然後期待未來市府在這個部分的規劃可以更完整、更完善。至於林昆明里長提到的問題，我們也一直很關心，其實他們的周遭不只是鐵路地下化經過，輕軌也是經過他們的附近，致於未來的停車位規劃，我想交通局要好好的去思考。因為未來的鐵路地下化這個綠廊帶，如果又像剛才觀光局講的，我們有納入一些觀光效能的時候，未來這個停車的部分要怎麼去解決，我想也要在這個部分一併的去規劃。接下來請陳麗珍議員來跟我們講一下他的想法。

陳議員麗珍：

謝謝主席權峰議員，還有各位議員，市府今天的各單位，還有專家學者、里長，還有各位來賓，大家午安大家好。這個綠廊道，我們鐵路地下化後，106年可能就開始要慢慢進入來規劃跟施作。這樣的綠廊道，我們說實在的，可能是全世界唯一有這樣漂亮的廊道，然後地下有交通的路線網，真的是非常的特別，我們都覺得高雄市未來一定會變得非常美。那這種規劃就變成非常重要，譬如說以左營區的崇德路，可能比較有一個歷史敘述的意象，還有東門路，東門路他有很多的歷史可以去敘述。所以我們在規劃的時候，如果能把每一個站的特色，把它意象融入進來的話，然後把它建設的特色，有一些些把它顯示出來。譬如說舊城早期在施工的時候，工務局應該也知道，有挖到一些日本時代的咾咕石，像這種都可以把它保留起來，到時候建設可以融入裡面的建材，這每一個的特色。然後還有聽到剛剛講的交通，巴士、轉運站、汽機車，我個人覺得一定要把這些車輛，規劃得不要讓它混流進來太多綠美化的地方。這樣才能保住一個很完整、很寧靜，然後它的美感一定會保持得最完美。所以我們當然是每一個站，都是出在這種綠廊帶的中心，所以我們每一個站一定是有一個出口站，出口站的巴士搭車，其實也不一定要做到大型的轉運站。我們小小的一個候車站、候車亭，現在交通局都規劃得很漂亮，這種藝術的候車亭將它規劃下去的話，然後融合裡面的一個設計，這樣的美感一定會跟我們的廊道融入。這種機車、汽車、巴士，應該要稍微有一點距離，走個幾步就像散步一樣。再來就是我們的商業能夠把它融入進來，分擔一些管理費，當然以後這種綠廊道建設完了以後，延續下來的管理費用一定非常龐大。但是我還是覺得這種商

店，可以取幾個點就好了，不要取很多的點，適當的點就可以。譬如說崇德路、東門路這兩個地方來講，崇德路可以以它現在崇德路裡面的商店街去做發展，不要太靠近原道，這樣原道整個氛圍才不會走調，商店街畢竟是一個熱鬧的商業，就讓它歸在一個地方。那東門路這裡，旁邊有一些果貿他們現成的房屋，也可以以現有的建築物去做搭配，不用特別在廊道旁邊做很多的商業區。那當然有其他的區他們可能比較適合這樣的考量，當然可以搭配幾個商業區，這樣一定都非常好。今天我們大家坐在這邊討論，有很多寶貴的意見，真的是非常棒，未來我們高雄市真的是變得很不一樣。各位都可以去參考住在我們廊道的旁邊，真的是非常棒，謝謝大家今天寶貴的意見，也祝福大家，謝謝。

共同主持人（何議員權峰）：

謝謝陳麗珍陳議員。我想也接近 12 點了，我覺得我們今天召開這個公聽會，最主要的目的其實是接下來這個部分。我們特別邀請幾位專家學者來，我們就是期待專業的專家學者，給予我們市府未來在鐵路地下化這個廊帶，以及其他未來的發展，給我們更多的想法跟建議，讓我們市府可以針對這個部分去作更完善的規劃。我們就依序，先請中山大學的張其祿張老師。

中山大學社會科學院張院長其祿：

主持人何議員，還有各位議員、各位先進，不好意思，我看時間已經比較晚了，我當然長話短說。很高興有機會來這邊，雖然兩個小時，但是我覺得觀察跟學習到非常多，收穫滿滿。我先自我介紹一下我現在目前的單位，因為交通部跟我們學校共同合作，在我們學校這邊設立了一個高屏跟澎湖的區域運輸研究發展中心。事實上它等於交通部的運輸研究所，等於是他在全國 6 個地方，分設了 6 個區域運輸研究中心。這個研究中心目前就設在我們學校，目前也掛在我下面，就我個人在擔任主任。其實我們這個區域運輸研究中心，關切的也就是類似像這方面的主題。未來如果有這機會，我們共同爲了高雄、屏東、澎湖地區區域運輸的問題，到時候再一起就教各位。另外今天的主題是這樣，其實鐵路地下化也算是一個時代的演進，因為其實台鐵，原先它主要是長途運輸、城區運輸都是台鐵，基本上它是點對點的運輸，當然後來就隨著都市的擴大，等於都市變大了。其實以前左營到市區，我們就覺得是兩個站，但是現在變成點對點的運輸，等於也在切割了這個城市。所以這個是全世界都一樣，它勢必要把這個線變成立體化，不管進到地下或是高架，它一定要這樣走，就是讓這個面變成完整的，其實這是一個很棒的事情。剛剛我們也看到工務局配合台鐵這邊，還有鐵工局這邊，其實已經發展得很好，不管是綠廊、水廊，各種設想或者是自行車等等，其實我覺得是非常棒的一件事。就是對我們整個都會區未來整個接合，絕對是有很大大正面的助益。不過我大概就是說，從區域運輸

的角度，我只想講兩點，就是在區域運輸的看法裡面，我就分一個區域內跟區域間這樣的一個概念。我想交通局陳科長也在，其實我們也就教過交通局很多，高雄有一個很大的問題，在公共運輸的最大問題是什麼？就是運載量，我們好像只有 7% 的樣子。其實這個數字是很可怕的，各位可以想像，就是 100 個人裡面，7 個人搭這種東西，所以這才是真正的問題。我想幾年前我們也到局裡面去就教局長，其實局長也一直說，局裡面非常想推的一個事情，怎麼樣把運量給提升。其實這個東西，高雄不錯，你看東西都出來了，譬如輕軌、捷運、公路或者是現在又加上這個算是鐵路捷運化。可是現在很多，甚至再加上單車，這很多，但是這個地方他有沒有一個銜接，其實我們有時候就覺得說，好像最後大家市民都覺得說，這些不管再多，最終還是我的摩托車最厲害。所以就會有這個問題，我覺得要把它一個串整，可能也是要提供一個誘因，我覺得這個都可以好好想一下。但是我覺得交通局也有很好的想法，那天我們跟交通局局長談的時候，交通局局長也有談到，未來可能在中山大學外面的哈瑪星地區，想要推動這種整個生態的就是無車的概念。其實我覺得這些想要推，是說可能要有的一些重要的節點，要想清楚。然後這個節點，它不是我設了，然後就告訴人家我這個城市有這個、有那個，可是每一個都好像沒人坐的話，其實這才是大問題。所以等於說，我們怎麼樣去想像，因為我個人是學公共行政，我們公共行政最常看的就是說各自為政，就是沒有橫向協調，反正就是我自己這一套、那一套。所以我們想問的問題是說，就是這些東西最後它怎麼跟別的銜接，我們有一個整體的規劃，這個我想它不是運軌，而它整個已經是，甚至也要談到類似都規了。就是它整個是擺在一起的，那怎樣去銜接這個，我覺得我們可能要去提升總體的運量，讓大家覺得做完這個可以做到那個，或者再怎麼銜接，這可能要做一個思考。

第二點，當然也是現學現賣，剛才很多先進提的都非常好，我總的談一件事情，就是「路軌經濟」，其實這個東西如果我們去日本看，不管你去東京或去大阪，你會發現其實最繁華的地方鐵定就是那些交錯的地方，可能三鐵或幾鐵，不管怎麼樣，就是它整個交錯的地方，我們要怎麼樣去發展好的「路軌經濟」？我覺得這個真的要好好想想，而不是個別的、各自的。

去年我協助我們學校一位老師，他是管理科學會的，在協助台鐵的改造，坦白說，我必須很誠實的說，台鐵自己可能沒有辦法有效的經營它的「路軌經濟」，我必須這麼老實的說，因為台鐵在我們的會計準則沒有修改之前，每一年都賠大概快 100 億了，其實它內部的狀況，可能也沒有辦法有效的管理，因為它大部分的員工都是以運輸為主，他們對於事業經營本身可能沒有那麼多專長。當時我們做那個改造案，因為那是類似一個企管顧問公司去談的，裡面甚

至得到一個很好玩的結論，大家覺得台鐵是什麼狀況？覺得他們是「住在豪宅裡面的乞丐」，他們有非常豐富的資源，比如它的車站或什麼，但是他們很難有效的去經營它，了不起就賣賣便當、賣賣紀念品，場站就是只能這樣子經營，其實這很可惜。所以我話就要說回來了，剛才像都發局的同仁也談到，如果台鐵自己經營有問題，它有沒有機會就放出來一點？包括土地也放出來一點，跟我們市府，也許是合組一種類似準公司的那種型態，也就是我們共同來發展，市府也出一點，台鐵你也出一點，因為我覺得台鐵自己要經營是很難的，是不是大家配合？也許共同持股或怎麼樣也可以，這樣子好好的來想辦法。

其實剛才很多先進提的都很好，不管會展、飯店、附近的商業開發，或者加一點文創的精神進去，總之就是我們怎麼樣把「路軌經濟」真的把它做活，但是目前我們來看，這些「路軌經濟」好像就只是一個站而已，接著就空空蕩蕩了，這個東西我們不太希望繼續再有那麼多。而對於區域內的「路軌經濟」，我真的很強烈建議台鐵和我們地方政府能夠好好坐下來共同磋商這個東西，把這個事情做得更好，這是第二點。

最後一點，剛才李議員有特別談到，我覺得台鐵的地下化，台鐵的角色其實是一點點尷尬的，因為本來長途運輸是他們，城際運輸也是他們，不過後來長途就被高鐵取代了；在都市內的運輸，後來又被捷運或輕軌取代了，所以其實他們一直夾在一個滿尷尬的角色地位，上不上下不下的。

因此，有時候我自己會想，有點同李議員所談的，也許鐵路地下化應該真的好好思考再往北一點、往東一點，因為我們是一個區域中心，城市間我們也會銜接，今天有很多成大的老師來，其實台南和高雄之間的距離現在也已經不遠了，我們有一個路竹的區塊，我們在那邊有一個科學園區，有時候我在那個區塊看，都覺得它好像更屬於台南一點，而不是屬於我們高雄。所以，既然我們已經在那裡發展了園區等等，那麼是不是應該讓人們能夠更便捷的進來。

另外一個是往東，就是往屏東那邊，其實有時候我覺得屏東終究可能還是要跟我們這邊有一些很大的整合，也許之後我們可能要有一個更長期的，就是在區域裡面運輸的考量，不只是一個社區或一個在地，其實我們甚至可以再把它拉長一點。

當然，今天收獲很多，也謝謝大家給的意見，我覺得自己也都有很好的收獲，謝謝大家。

共同主持人（何議員權峰）：

謝謝張老師。學者方面，我們再請成大葉光毅葉老師給我們一些寶貴的意見。

成功大學都市計畫學系葉教授光毅：

看到在座的各位好像饑腸轆轆了，所以我的發言不會超過 5 分鐘，今天邀請

我來的是何議員，我發言完還有 4 位要談，我領人家的出席費，無功不受祿，我就盡量讓你們能夠獲取比較多，細節的東西我就不談。我剛才說，差不多到剛才的 11 點 20 分，在這之前發表的人，我發現他們好像有一個共通、很具體、現實的問題。然後從 11 點 20 分到張院長為止，就比較力評，特別是剛才有一位，就是吳議員的女助理，她就比較會用一些學術的語言，這個學術不是抽象，實際上，人們都有做調查、都有做分析，它就比較具體一點。再來，鼓山區的區長也有講到一些問題；另外一個，三民區的林里長講到停車場問題。再來，剛才有一位女議員則是講到商業區的東西，對不對？那裡面有一個 Power Center，我用 Power Center 這個學術名詞是不禮貌的，就是一般你到底要聚集在一個地方或是分散式，這個東西在學理的研究非常多，這都是可以做的，但是我們現在不是要討論這個問題，都很具體。

然後，剛才另外有一個高雄市政府經發局的股長，他講那個東西，他講起來，那裡面如果真的做下去可能會…。原來舊的高雄市是狹長形的，如果四面八方要到比較市中心的話，是不是這樣？所以如果你要從這裡到那裡，是不是要經過市中心？但市中心會塞車，塞完車再出來，那麼乾脆就用比較外面的外環繞進來，那時候他交通的時間可能會減縮，但是你現在要把本來的鐵路變成地下化的同時，整個動線全部就像 Sumo 相撲一樣，一拉可能全部都有變動，類似這個東西，我們在學理上都已經有做，所以大家安心，你去請局部性的，交通的請交通的，都發的請都發的，這都有很多人在研究，所以我們不要講這個，大概在第二個階段就安心了。

我今天要講的，可能我們在這裡要先把它切成兩塊，一個是排除有關於工程的硬體；第二個，都市活動，引入什麼、移出什麼這個決策；第三個是利益分配的問題，還有負面效果，我們彼此怎麼樣來承擔，你不能只說好的，你要讓老百姓多少知道這些。再來，自然條件和地區的關係，像愛河的土質、地下水份等等，還有法規和行政程序，我覺得這個東西是一塊，但是今天我沒有資格講這個東西，因為那一塊是屬於行政、居民和工程單位自己要去喬的。

而我要的是對一個都市規劃、一般超越的這個東西，對於這個，我事先已經有做功課，寫了一大堆，今天我都放在這裡，我寫成 4 頁，寫得有點亂，你們的研究助理假如要整理，用條列式去講的話，至少可以整理成 15 點，如果要寫成文章，大概可以寫成 5,000 字，這個沒有問題，就看他要不要用功。

最後，時間也快到了，我講一個最基本的觀念，今天的公聽會是整體的規劃，題目是這樣，但是依我所聽的，好像已經進行了，工程已經在進行了，部分已完成，也大致定型。

另外一個是未來的發展，未來的發展我們要怎麼做？很簡單，有三點，第一

個，預測不到，人們沒有那麼厲害，預測不到的事情，我們要怎麼樣補救？在我的意見裡面，如果要寫 5,000 字，這個東西你回去稍微整理一下，一定有這個東西，沒有的話，你私下再問我就可以，我們不要再花時間談。第一個就是預測不到，你這個問題要怎麼去補救？這在研究上也有，實務上也有。第二個，你要減少負面或避開負面，這是事後諸葛啦！我們無法做事前諸葛去預測，事後諸葛你要怎麼去做？第三個，我們一般在規劃的時候會有一種理性，說得頭頭是道，比較中長期，這是一點，但是還有一個，其實很符合我們這裡人的特性，也就是打了就跑，我們人沒有那麼厲害，不是每件事都理性，也不是每件事情都可預測，所以非理性、局部性、短期性、incremental 的打下去，這種打游擊戰的你不能說它沒有用，我們不能把它本末顛倒，其實它有很多輔助效用，這些在我那裡面也都有寫。類似這樣的一個情況，這些可能是可以提供給大家參考的，今天我大概講到這裡，謝謝。

共同主持人（何議員權峰）：

謝謝葉老師，我的助理聽到了，會把老師的資料做成條列式的，我們把它處理好，再提供給市府。接下來，請樹科大黃隆昇黃老師。

樹德科技大學運籌管理學系黃副教授隆昇：

我很高興今天利用這兩個多小時的時間來這裡學習，對於整個鐵路地下化這個議題，我個人感觸很深刻，因為事實上來說，從小我在高雄市長大，住了快 50 年了，而且都在三民區，所以我的感觸很深刻。我想，整個鐵路地下化，我們等了很久，我覺得這和整個都市的交通與都市發展有很大的關係，例如，以鼓山哈瑪星、三民區中都、中街、三塊厝、民族社區來說，這些都是位在鐵路兩邊，與鐵路交雜很多年，因此變成舊部落的代名詞，我們真的殷切期盼整個鐵路地下化完成，當然，完成之後後續還有很多問題，我們今天也很高興聽到工務局的一些簡報，它提出了一些綠廊道、自行車道的發展，其他先進也講了很多，我就不贅述了。

我這邊提出幾點想法，今天也邀請市府各單位代表來，很多都是各單位點的問題，但是我覺得這是一個整體的問題，可能不是短期內能夠去釐清的，包含市府各單位甚至議員先進的意見，如果能夠取得一個整合的意見，這個方向要非常明確，因為後續的一些問題可能還是要交給各局處，就他們所管的業務去執行，執行過程當中免不了有一些後續，可能是委託下一個階段的顧問公司進行規劃設計，但是我想方向要很明確，因為後續都是委託一些專業單位去執行，所以方向要很明確，才能夠節省一些時間。

第二個部分，剛才交通局與各單位代表提到陸橋拆與不拆的部分，後續有一些考量，當然，會面臨到一個問題，還是會有下一個階段交通黑暗期的部分，

這是免不了的一個情況。我這裡倒有一個見解，剛才葉老師也提到，我們舊高雄市是狹長型的，我一直覺得有一個現象，當然，因為陸橋、地下道的關係，我們的交通動線長期以來受到影響，我們想利用這個機會，事實上，我想提供給各位一個構想，高雄地區目前還沒有一種屬於高雄地區南北走向的市區高架或平面快速道路的規劃，長期以來我們高雄地區的交通大概就是仰賴中山高速公路，高速公路是屬於南北走向國道的部分，當然，我們一下交流道到市區都在市區裡面行走，何不利用這個機會將它延續，我知道以前市府也是有針對快速道路的部分大概有進行一小部分，但是後來可能有一些因素而受到影響，如果利用這個機會能夠再做這方面的規劃，對整體交通以及整個都市發展，特別是對一些原來在陸橋、地下道周圍以及旁邊的舊部落，就可以給他們一些新發展的契機。

最後一點，不管哪些陸橋要拆或不拆，整個陸橋或地下道兩邊，居民出入的部分，地下道拆除通車之後，其前後，例如火車站前後交通動線有沒有進行後續的規劃？不管是巷道的開闢或是一些道路的開闢，讓整個交通不管是運具也好、交通流量也好，讓整個交通流量能夠更順暢，因為高雄市的汽車與機車數量相當多，對一個都市發展來說，它是一個正面的，但是相對來說，交通上的問題，可能要利用這個部分，剛才也有很多先進提到，利用這個機會同步把它完成。不耽誤大家的時間，以上提供個人幾點淺見。

共同主持人（何議員權峰）：

謝謝黃老師。接下來，請成大林漢良林老師。

成功大學都市計畫學系林助理教授漢良：

我很快結論幾個重點，第一個，我覺得在提出這樣一個構想的時候，其實大家都想在這裡面做一些事情，但是在這種狀況之下，最重要的東西是目標的願景，我覺得應該要更明確，不能夠大家都想要在這上面做一些事情的時候，主要的目標卻漸漸模糊掉，現在有這種感覺。

第二個重要的地方是在開發上或做法上必須要務實和深化，例如我們今天聽到工務局報告廊道設計的概念，其實它是一個做法，這個做法的主要目的是希望對高雄市提供一個生態的功能還是提供一個景觀的功能？如果它的目標是提供一個生態的功能，那麼你會看到它整個廊道上面做的東西都是黃花風鈴木、紅花風鈴木或是阿勃勒，都是景觀植物，其實這對生態的形成並不是很好，都是這個類型的植物，對於一個生態的系統，如果我們要做成一個生態系統所需要的多樣性，那麼這個多樣性是不存在的，還有，萬一某一棵樹生病了，會不會整個都影響到？所以，如果我們從生態角度去看，這個廊道需要的是提供一個生態功能。

但是如果這個廊道在工務局的做法上，主要是提供一個景觀功能，希望透過這個景觀去衍生活動，例如縫合以後，廊道兩邊產業翻轉的活動，它就是景觀，而在黃花風鈴木、紅花風鈴木和阿勃勒的花期，它可以提供什麼樣的景觀？據我所知，紅花風鈴木的花期比較短，可能是一個多禮拜左右，對景觀的處理，這是不是一個最好的做法？還有，我在做景觀的時候，一個那麼長的廊道，除了這個植物的景觀，如果以風鈴木最高可能可以長到三十幾米來看，在鐵路的廊道因為下面還有結構，所以不會允許它長到那麼高，可能是長到 6、7 米左右，6、7 米左右的高度再配合它的樹型，你可能還需要一些燈光的東西，才能營造這個地區可以做為一個比較好的活動環境，但是又不能夠只有單一植物。因此，就生態而言，感覺不夠深入，但是對景觀而言，你提供一個緊實的居民活動場所或是兩邊做為翻轉基礎的條件，都還可以做有益的空間，但是這兩個部分都必須要穩定，就是抓準了方向以後，我們才會得到我們所要的東西，才不會變成我要做這個、我要做那個，但是到最後什麼都沒有得到。

然後，在這個情況之下，變成有兩個問題很重要，第一個，我認為交通的考慮應該要更加強，因為我們沒有聽到交通局報告很多交通的重新再分析，你開了這條路以後，它不是只有產生一個園道，它旁邊還有道路系統產生，對交通行為、對轉運的行為、對停車的行為，剛才里長或區長都有提到，所以在交通部分，不能夠只知道配合這件事情，它是鐵路地下化本身的主體，因為這個路線是在高雄市的好像肚子中央這個地方，它是一個橫貫的、主要東西向的軸，所以它對於交通行為、交通量的產生和所有旅行行為的改變是很大的，我覺得交通局可能不能只有配合，而是必須要從基於交通局主導的想法去看，有了這個結構以後，車流重新改變，產業重新改變，它的路線、號誌、轉運的結合等等，可能都需要配合過來。所以，我覺得交通局在這個地方，配合是一個部分，但是它可能必須要有一個基於主體來做的東西。

另外一個部分也是一樣，就是在都發局或經發局，因為翻轉講的東西就是產業的結構和改變，長期來看，我們不太可能期待在這麼重要的一個軸線兩邊都是老屋拉皮或是為了翻轉所做成的東西，因為有太多的期望都是以後可能會帶來經濟的發展或什麼，但是這些通勤車站或主要的節點是上班的人從這邊出來，這兩邊是要做為工作的場所還是居住的場所，它未來的都市景觀或未來建築物的類型會不會是現在這個樣子？我認為都不是。所以要反映廊道形成以後的翻轉，翻轉的概念是在沿線兩邊的土地使用和你要導入的產業活動，都發局和經發局之間或者和文化局之間，對於你所要營造的都市活動內容是什麼，你的開放空間所提供的景觀或是活動內容和旁邊有沒有結合在一起，我覺得這是比較重要的整合。所以，在「翻轉」這件事情上，都發局、經發局和文化局對

於這件事情的配合，還有和工務局的配合，我覺得應該是很重要的。

最後一點，我覺得最可惜的是歷史的記憶不見了，也就是它本來是軌道的系統，感覺上，我們上面所做的這些規劃，不管是水廊或綠廊，基本上，軌道的元素都不見了，這是比較可惜的地方，就是歷史記憶不見了，當然，你要重新創造一個記憶，但是歷史的記憶要怎麼樣留在這上面，可能也必須要…。因為我個人在做都市設計，我覺得所有的東西都必須要有脈絡和條理，你的基礎是什麼？如果你的基礎不存在了，譬如現在做法感覺上就是一個新的植物進來了，你既有的紋理和軌道這些文化可能統統都不見了，這是因為導入一個新的而把它完全替代掉了，這是可惜的地方，可不可以在未來還有空間可以做處理的時候，歷史的軌跡可不可以喚回來？或是增加這部分的考量，我覺得是可以思考的。

共同主持人（何議員權峰）：

謝謝林老師。接下來請成功大學的石老師。

成功大學都市計畫學系石副教授豐宇：

我也是長話短說，我先從地下化到底它可以產生什麼效益？從這邊來做切入。實際上，我們也不可能太天馬行空的去想像一個地下化就可以真的創造出非常多神奇的事情，先回到本業，就是本身它還是交通的本業。根據我的觀察，高雄大眾運輸的成長在捷運開通之後，它來自於兩個來源，一個是觀光客，一個是年輕學子，年輕學子滿 18 歲之後，或許十個人裡面會有一個人選擇不去考機車駕照，就我們的研究，通常你已經習慣使用汽機車的人，會去改用捷運的比例很低，尤其高雄的空間尺度不像雙北市，雙北市通常都是公寓型的，都是住得滿滿的人，街道狹小，車輛多，很擁擠，高雄的擁擠度和北部這兩個城市是不太一樣的，所以高雄使用捷運主要的客群真的就像我講的，主要是觀光客和一些年輕人。

所以，如果是在相關的軸線上，我比較預期它可以開得起來的大概就是一些商旅，也就是一些和背包客相關的，還有文創以及年輕人容易聚集的，例如咖啡店或一些文創等類型的店，我相信會蓬勃發展。因此，有一個課題，像這些周遭，可能有這些發展潛力的，都發局有沒有去做相關周遭地區土地使用重新審視？可以允許他們做類似這些商業發展的可能性。

另外，就本業來說，交通部其實有一個目標，它要推一個「無縫運輸」，因為這邊有輕軌，又有捷運和台鐵，有各方面的轉乘，其實它有講到四個面向，一個是空間的無縫，空間的無縫講的就是場站本身的整合，我前陣子才去試乘過輕軌，前鎮之心是地面的，實際上，你如果要從捷運轉乘輕軌，其實是要出站、過馬路去搭乘的，我不曉得未來所有輕軌和所有鐵路或捷運交會點，是不

是都採取像前鎮之心的設計？如果是這樣子，那麼它在空間無縫這方面其實並不是那麼理想。

第二個面向是時間的無縫，也就是時刻表的整合，我也曾經有一些印象是我坐火車去趕高鐵，結果我的火車到站的時候，讓我跑得要命，然後剛好看到高鐵跑掉，害我要再等半個小時，這個就是很不好的一個銜接。因此，要讓大家包括觀光客也好或是年輕人還願意留在大眾運輸的話，這個本業就要把它做好，像這些東西可能是未來交通局在審視、做一些協調的時候，需要把這些各式各樣的交通工具時刻上的整合做一些調整，包括可能需要捷運公司來做一些配合。

最後兩個是服務和資訊的無縫，當然，這邊指的是票證和票價這方面，輕軌轉乘其他大眾運輸不曉得有沒有折扣？不過這個未來是可以加強的，只有透過這四個面向的無縫，把這個本業做好，你固守得了本業，才有辦法去發展其他。我曾經聽捷運公司董事長說過，他被問到：「你們的車廂怎麼好像都很少看到廣告出租？」他就跟我說一個很現實的東西，他說台北捷運每天是一百多萬人次搭乘，它車廂廣告的收益是有的，相對來說，高雄捷運搭乘的人沒有那麼多，它的廣告效益就會受到影響。所以我覺得，如果讓幾個單位可以把交通的本業做好，相關開發的可能性才會更容易實現，這是我的意見。

共同主持人（何議員權峰）：

謝謝石老師。最後請第一科大的黃山瑋黃老師，謝謝。

第一科技大學運籌管理系黃副教授山瑋：

看來我應該是最後一個，所以我也長話短說。鐵路地下化是好事，因為去除了交通瓶頸，現在我們的問題是多出來這塊土地，我聽了兩個小時大家的意見，我想，大家陷入兩難和妥協的窘境，我們既想要有人潮，又怕沒有停車位，又怕影響住宅品質；既不要商業化，又怕沒有維護的經費；想要引進新的東西，又怕舊物走入歷史，所以我贊同成大林老師的見解，我們還是要有一個主軸去思考怎麼做。

剛才工務局的簡報，我覺得做得很好、做得很漂亮，我本來的想法是，這裡有 1 萬 8,000 株，我們選一種樹，就是會開花的那種樹，把它種好、種滿，就全部種同一種，就好像我們會坐飛機去日本看櫻花一樣，等高雄市種滿某一種樹，開花了，我相信我們大眾運輸的承載量…，我們首先要有這個吸引力，交通有了，你要文創…。台灣到處都有人在做文創，都有開商店，但是是不是都吸引了人潮，我想，有的有，有的沒有，不見得我在這裡做了文創，人潮就熱鬧滾滾的來，這個我倒要滿質疑的，可是我們還是增加了比較多的吸引力。

還有，像鳳山車站，根據這個寫的，我以為它還在，不過剛才問過區長之後

才知道它已經拆掉了，既然拆掉，就是要蓋一個新的，新的這個有沒有跟當地有關的歷史傳承？我也贊同不要太商業化，不過它要有一個特色，我們還是要吸引人，在部分的商業化與在歷史的維護上，兩個中間取得妥協，我覺得這個才是我們可以想的方向。

對於剛才林老師說的，他對生態好像比較專長，因為我不知道要種什麼樹會比較好，我只想到大家會去日本看櫻花，我是沒去過啦！我想那應該不是一、兩棵櫻花，應該是一大片櫻花，大家才會去看，所以高雄市想要成為這樣的都市，應該要種很多。

我另外提一個，因為剛才有議員提到自行車道的事情，我長久以來都有在市府開會，都有給一些意見，高雄市有一個很大的問題是我們的天氣很熱，我不相信有人會在大中午騎自行車，那真的是很瘋狂的才會，所以大部分都沒有怎麼使用，如果自行車道旁邊有樹蔭，我覺得才會比較好，可是我們剛才說一定要做自行車道，但是它有沒有辦法遮蔭？

另外一個，我一直建議的是自行車道最好是人車分道，不要跟行人在一起，對自行車來說，有自行車道固然高興，但是對行人來說，我真的覺得很煩，因為我在行走時，後面一直有人對我按鈴，我反而不太喜歡在那邊走路，這樣子對我們馬路的文化其實也不是非常好，我的意見簡短，就這樣，謝謝。

共同主持人（何議員權峰）：

謝謝。我簡單的做個總結，我們謝謝今天幾位老師來參加，也謝謝今天很多市府局處也提供了一些寶貴的意見，其實我想，第一個問題最重要的就是土地還是要先取得，如果你沒有取得，中央提供給我們這塊未來鐵路地下化後的土地，其實什麼樣都沒有用。今年以來，我們也一直在關心這樣子的議題，土地無償取得，我們才有機會去建構這麼漂亮的綠廊道。綠廊道建立之後，我們要的是什麼，其實我也很同意剛才林老師的說法，我們最主要的目標是什麼，除了綠廊道以外，它交通的連結度也是很必要的，怎麼樣在這樣子的部分去做一些取捨，交通局要去做思考，都發局也是一樣，交通的便利去做處理之後，連帶的都市景觀未來的發展，你也要有很明確的目標，怎麼樣在大家這麼多的期待之下取得一個最主要的目標，然後有次目標來做足，市府要好好去思考。

所以，我也覺得工務局規劃了這麼漂亮的綠廊道當然很好，但是除了這個以外，應該要和相關局處例如都發局、交通局，怎麼樣讓這個綠廊道的目標功能很明確，未來提供給市民的是一個很好、很良善的空間，不要我們做了之後，未來還要再拆掉，或者還要再做怎麼樣的處理，我覺得這些是很重要的。

尤其從市府的簡報裡面可以看到，原本高雄市因為鐵路的關係，我們有大大小小不下於十座的陸橋或地下道，這些未來勢必都要面臨拆除或填平，完成之

後會帶給高雄市很不一樣的方向，甚至未來交通的動線也勢必會做很大的改變，市府要怎麼樣在這些部分做很良善的思維和思考，然後有一個很明確的目標，這是很重要的，我覺得市府應該要好好去研究這個部分。在此再次謝謝大家今天來參與這個公聽會，謝謝，感謝。

成功大學都市計畫學系葉教授光毅：

主席，抱歉！我提一個問題，20 秒，我少講了一個，今天這個很嚴重，好像大家有漏掉，我覺得有一個問題就是防災的問題一定要提出來，因為帶狀的時候，防災連著，帶狀有帶狀的好處，分節化，就像甘蔗一節一節的，還有阻絕化，這個東西都有在研究，好，謝謝。