

「中博地下道與高雄車站規劃設計」公聽會 會議紀錄

日期：中華民國 101 年 12 月 11 日(星期二)下午 2 時

地點：本會一樓第一會議室

出席(列)席：(依發言順序)

民意代表－許委員智傑

張豐藤議員辦公室謝執行長政憲

陳玫娟議員服務處支副主任宏睿

政府部門－高雄市政府交通局張主任秘書淑娟

高雄市政府都市發展局萬科長美娟

高雄市政府捷運工程局陳副總工程司俊融

高雄市政府工務局黃總工程司榮慶

高雄市政府地政局土地開發處莊副處長仲甫

高雄市政府經濟發展局施科長志明

高雄市政府研究發展考核委員會陳組長克文

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏

交通部臺灣鐵路管理局陳副總工程司世昌

專家學者－中華民國運輸學會濮計畫主持人大威

高雄應用科技大學黃教授營芳

高雄應用科技大學黃副教授忠發

屏東教育大學李副教授銘義

正修科技大學李講師坤隆

其他人員等

共同主持人：黃委員昭順、黃議員柏霖、周議員鍾、陳議員玫娟

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、政府官員、專家學者陳述意見

三、共同主持人結語

四、散會：下午 4 時 3 分

「中博地下道與高雄車站規劃設計」公聽會 錄音紀錄整理

共同主持人 (黃議員柏霖) :

運輸學會，請問哪一位代表？交通局，喔！主秘嘛！好，等一下我們請交通局先報告，因為今天的重點是在中博地下道鐵路地下化以後到底是平面直通還是平面環抱，或是地下道有沒有可能恢復？不過上次講起來，好像工程上會有困難，因為還有很大的風險，所以，我們今天要拜託交通局先報告，再來請相關單位報告完，再請學者專家給我們一點意見，也歡迎市府各局處提出一些看法，我想，我們今天下午的公聽會大概就先這樣。首先，是不是請交通局主秘與專案委託的來做報告？請。

高雄市政府交通局張主任秘書淑娟：

主席還有與會各單位代表，大家午安。交通局先做一個簡要的說明，待會兒我們會由中華民國運輸學會來做一個比較詳細的說明。針對中博平面化這個方案的緣起是在於在它過去一些規劃的歷程裡面，最後的決定方案是在 B3 的穿越方案，U-3 層的穿越方案後來經過市府的檢視，包括我們捷運局、工務局、都發局與交通局，還有中央的鐵工局，大家共同檢視出來的結果，認為因為最近整個氣候變遷的影響、環境因素的影響其實非常的大，另外，它整個地下穿越的引道長度非常的長，對於我們機車騎士的安全性也有很多的疑慮；再來，就是它引道的長度很長之後，從北邊的十全路到南邊的七賢路，其實整個都是會被地下穿越的引道所隔絕，所以，對周邊商家的影響也是有一個很大的衝擊。基於以上這幾點，還有，最後一個滿重要的考慮是在於它離我們現在營運中捷運紅線的軌道只差 2.6 公尺，所以，它本身還有一些工程上潛在的疑慮存在。基於這些因素的考量之後，我們市政府從去年開始就做了一些很密切的討論，到今年的 3 月份提到交通部有一個…，跟市府的一個專案小組裡面去做一個正式的定案，就是我們取消中博的地下穿越，然後改成平面化方案。

所以，今天我們會針對整個平面化方案還有站區周邊的交通改善計畫，在這個公聽會上做一個專案的報告，然後來請教各位專家學者的意見，以上說明。報告議員，我們可以請運輸學會…。

共同主持人 (黃議員柏霖) :

謝謝。我們就請運研所，謝謝。

中華民國運輸學會濮計畫主持人大威：

主席、各單位的長官，大家午安。我叫濮大威，今天我代表中華民國運

輸學會來做這一個計畫的計畫主持人，跟各位做一個說明。我們這個案子還在進行中，不過有一些初步的結論，我今天跟各位做說明。今天大概把中博地下道的發展歷程做一個介紹，接下來是平面方案的規劃和評估、平面方案的改善對策，最後做現階段的結論與建議。

中博地下道在民國 84 年就有不同的方案出現，運研所在當時所做的可行性研究，它是採用一個平面穿越車站的建議，接下來，在民國 88 年綜合規劃的時候，鐵工局是規劃成地下二層。在 89 年，市政府對於特定區的研究規劃，也是地下二層。95 年，變成地下一層，經過行政院通過預算的階段。96 年，經過市政府的協調以後，又改成地下三層，地下三層這個案子，也就是原來的規劃，地下道有一個問題，也就是說，它在兩端中山路和博愛路的出口有一個無法負荷 200 年洪水位防洪的標準；對於整個施工期間，因為緊臨現在正在營運的捷運紅線，有工程安全上的疑慮；對於機車騎士，因為它是一個非常深的地下道，又非常長，又有彎道，對於騎機車的人是不安全的，空氣品質也非常惡劣。所以，在民國 100 年 5 月，市政府決定取消中博地下道的規劃，改採平面方案穿越車站。

對平面方案來講，它有不一樣的方案可以評估，基本上，有三個方案可以評估，第一個就是平面直通，也就是從中山路、博愛路直通地下化的車站；第二個方案是一個平面環抱的方案，也就是說，把鐵工局原來設計的廣場變小了，道路環繞著這個小廣場穿越車站；第三個方案，我們稱為公共運輸優先方案，這個就是維持原來有地下道的一個平面的大型廣場和開發基地，讓車流繞著站東、站西兩條路通過。

平面直通基本上對於交通來講應該是最直接有效益的，也就是對於私人運具的交通來講。以環抱的來講，車輛稍微要繞一下，可是它對於廣場可以說是切成好幾塊，變成不是行人的環境。公共運輸的優先方案是維持現有的規劃，一個大型廣場和開發基地，是一個以人為本的環境，基本上是這樣，交通得要繞著這個大廣場來穿越車站區。

我們在評估這三個不同方案的時候，基本上有四個項目在評估，一個是站區的發展，要能夠讓公共的投資對於整個社會效益有一個貢獻；對於都市計畫、景觀和城市的記憶來講的話，它有什麼樣的衝擊？對於鐵路地下化的施工作業影響有什麼樣的衝擊？第四是交通衝擊的問題。

就整個而言，公共運輸的優先方案對於整個站區的發展是最有利的，它不會切割這一塊大廣場的用地，可以變成一個大型的都市活動場所。平面直通和平面環抱基本上是讓道路穿越，等於沒有一個大型廣場，它對於整個站區將來的發展與土地開發的價值及建築的配置都是比較不利的，對於

整個景觀來講，當然，原來的大型廣場可以比較容易塑造一個偉大城市的意象，能夠成爲一個有氣魄的大型廣場，能夠成爲一個以人爲本象徵的城市，舊站區又有歷史記憶的功能。可是對於平面直通與平面環抱，它就沒有這樣的效果，尤其是直通型的道路，可能連穿過車站都還無法注意到它是一個站區。

對於鐵路地下化施工作業的影響，公共運輸優先方案可以說影響非常小，因爲我們維持了原來的通風口等這些位置與整個廣場的完整性，所以在這一方面，公共運輸優先方案可以說是幾乎沒有太大的影響。可是平面直通和平面環抱會跟地面的突出物有非常直接的衝擊影響，要做大量的變更設計，要重新做都市設計的審議，整個工程會延宕至少三年的時間，那要看市政府對於都市計畫、都市設計的審議速度有多快，可是再快也是得要延宕三年以上。

對於整個交通衝擊來講，公共運輸優先方案對於車流的交通會有比較嚴重的衝擊影響，對於私人運輸的使用者比較不利。至於平面直通或平面環抱，它的車流性是比較好的，對於配置的道路交通來講是比較單純直接的。

我們從整體來評估，從這四個不同的評估項目來看，公共運輸優先方案在各項目上可以說都是最佳的方案，只有在交通車流的部分是最差的。對於平面直通來講，它在各評估項目裡面，只有穿越性的車流服務是最好的，其他的都是比較差的。平面環抱算是一個居中的方案，可是都是會影響整個施工作業非常巨大的。所以，整個來講，在這樣的評估之下，我們是建議採用公共運輸優先方案，在這樣子的平面方案裡面，我們來做道路應該可以做的一些交通維持計畫。在做道路的配置過程裡面，我們希望盡量可以維持原來的平面設計，我們不影響它的工期，可以省下 17 億元的總工程費，因爲去除掉地下道以後，我們需要審慎的評估它如何來做交通因應。

我們改善的對策分爲兩部分，一個是站區的轉乘規劃，這個部分有很多細節，我今天就不做說明，另外一個就是站外的交通改善可以做的方案。整個站區裡面，我們第一個遇到的就是如何把整個站區變成一個符合以人爲本的交通環境，而不是以車爲本的交通環境，對於轉乘環境，也就是說，讓行人可以從一個運具轉到另外一個運具，可以更方便來作業。所以，整個車流在這樣一個方案裡面，我們是建議先決定這個車站的站東站西，還有九如路和建國路的車流是一個順時概念還是一個逆時的概念，我們的建議如果是以人爲本的方案的話，應該是一個順時的概念，也就是

說，車輛靠邊的時候可以讓乘客方便下車，以進入整個站區的大廣場來轉乘鐵路和捷運。至於整個站外區，車站小區以外交通的規劃，我們是建議要能夠先評估它的交通量，我們做了一個運量的模擬和交通量的模擬，這個模擬顯示，在將來，這兩條路穿越鐵道平柵線的時候，大概是每日 3 萬 3,300 輛小轎車流動量的車流量，這樣的流量事實上是兩條 18 米道路可以負荷的一個配置。

在這個時候，我們必須要思考將來穿越車站的時候，它須有兩道左轉的動作才能穿越，這樣子對於這兩個路口，它都是一個瓶頸，瓶頸對交通不是一定就不好？未必見得，從我們交通專業來看的話，其實我們規劃出一個車流比較慢速的環境，是一個符合人本的環境，是一個比較適當的交通配置規劃，所以，我們的思路應該是減少這些路口的交通量，不是讓這些車子更方便穿越車站區，我們應該把車流引導離開這個站區，而不是讓它更方便的穿越我們的站區。所以，如何來落實這個思路？我們有兩種做法，一種就是促使車輛改道，就是不要經過中山路、博愛路的通道，縮減道路的容量，而不是增加容量，做大區域的改道計畫。第二是降低私人運具的使用，讓公共運輸的服務品質提升，讓這個城市走向一個節能減碳的城市。

所以，在我們的建議裡面，我們建議要考量博愛路和中山路能夠縮減車道，愈靠近車站，愈讓它速度減慢，讓它的容量減少，這樣子的做法是迫使穿越型的車流改道，在這種情況之下，我們是創造一個不一樣的城市環境，讓中山路與博愛路的人行道愈接近車站就愈寬，愈接近車站，它的人行道就愈是一個綠化的城市環境，它的車道數就愈小，在這樣的情況下，它可以變成一個配合大區域改道計畫的設計。大區域車流改道基本的概念就是讓這些原來穿過車站直通的車流、不是要到車站的車流能夠使用其他鐵道平柵線的道路，包括將來鐵路地下化之後所新闢的復興、自由路車道。除了復興、自由路之外，將來鐵路地下化之後，平柵線上的一些瓶頸，像橋梁、地下道去除以後，它可以相當程度的增加南北向的容量。所以，我們這邊縮減的容量，在別的地方，因為鐵路地下化之後也可以有一定程度的增加容量。

讓駕駛人改道，這是一個做法，而且用單行道的概念是非常值得來參考的，我們現在正在評估的方案裡面有單行道的一些配置方案，這些單行道的配置方案都會是一種漸進式的，愈靠近車站愈有更綠化的一些環境，甚至讓建國路和九如路都可以有一個城市意象的改善。

整體來講，我們縮減車道會加重其他穿越鐵道道路的負荷，這是毫無疑

問的，而真正要能夠治本的話，是要能夠降低汽機車的總量與使用量，在這一方面，我們的模擬是說可以看得見的、會有衝擊，可是是可以運作的一個交通配置。如何降低汽機車的總量？這應該視為我們平面方案的整體戰略，不能說我做平面的方案，卻不做整合型公共運輸的建置方案，什麼叫做整合型的公共運輸系統？在我們的看法就是你善用已經在中山路、博愛路的捷運系統，並且改善公車的系統，還有改善捷運的接駁系統，例如大量投入公共自行車的系統，然後在其他的，例如在民族路、中華路上做 BRT 或是幹線公車的系統。

我們有一個機會，用很少的成本就可以做一個世界級的公共自行車系統，讓這個非常高密度的公共自行車租借站可以布設在捷運線的兩旁，不光是紅線，橘線也如此，讓整個捷運直接服務的人口從 500 公尺的服務半徑擴張成 2 公里的服務半徑，從 35 萬人口增加到一百多萬人口，這樣子的一個服務的功能，所以公共自行車系統，這是一個投入成本很低可是效益會很高的一個綠色交通措施。

對於接駁公車，今天交通局非常努力的已經做了一些接駁公車，可是事實上受限於預算，我們的評估是認為它還需要大幅改善它服務的間距，它還可以再做更好的接駁與捷運系統的接駁，這樣子的改善，還有一個潛力是增加 2 萬至 3 萬人次的大眾運輸量。

對於 BRT，我們現在正在評估原來市政府所做的一些規劃，會做一個建議。

進入到結論，我首先要再一次聲明，我們這個計畫還在進行細節的規劃，我們有一個結論，基本上就是中博地下道取消以後，它必將衝擊南北向小汽車與機車的使用者，尤其是穿越性的車流對車站有不利的結果，可是以我們的判斷，透過適當的交通引導和管制的措施，還有公共與大眾運輸的改善措施，未來的平面道路配置還是可以運作的，而這個換來的是什麼呢？換來的是這樣子的，首先我要跟各位說明一下全球的趨勢，尤其是在最近這十年來，所有先進的城市，我們認為它是一個環保、我們認為它是一個節能減碳、我們認為它是一個人本永續交通的城市，它都採取抑制私人運具、鼓勵公共運輸的政策和措施，取消中博地下道基本上就是一個抑制私人運具、鼓勵公共運輸的措施。而這些城市它們做了些什麼事情呢？第一個，它設置行人的徒步區，大量的設置；它擴大他們的廣場，沒有廣場的話，它就建置廣場；它建置公共自行車系統；它拓寬人行道，縮減車道，比比皆是；它改善強化大眾運輸系統，加速輕軌或公車捷運或一般公車的服務；它拆除城區內的高架、快速道路等等，甚至像有一些北歐

的城市，它做了所謂的無車區，它的市中心區是車輛進不去的，這是先進城市的做法，我們認為高雄市不應置外於這個行列，應該要選擇公共運輸優先方案，維持現有廣場的平面設計。

我們同時也建議高雄市要向中央爭取結餘款，結餘款是 17 億元，中間有 75% 是中央的資助，這可以用在整合型公共運輸的改善，報告完畢，請指教。

共同主持人 (黃議員柏霖) :

我們先謝謝濮先生、濮教授的說明，交通局有沒有要先補充的？

高雄市政府交通局張主任秘書淑娟 :

主席、各位與會的先進，大家好。我再做幾點補充，第一個，其實捷運從民國 96 年通車以來，當然，營運初期運量可能不是很好，可是到現在，我們平均都已經突破 15.5 萬人次，顯示我們整個都市的大眾運輸其實是朝向一個正向的發展。而現在輕軌也在招標當中，預計 103 年通車；台鐵的地下化部分與捷運化部分也預計在 106 年通車，所以在公共運輸的這些建設方面，其實到 106 年之後會有一個巨大的結構性轉變，它也同時帶動整個軸帶的翻轉，我們認為這是我們公共運輸發展下一個很重要的契機。

今天中博地下道這個平面化方案，大家真的討論的非常多，過程也真的非常激烈，可是我們要強調的是其實中山路與博愛路並沒有中斷，即便是平面化，它也完全沒有中斷，所以在交通的服務上繼續維持的，現有幾個南北穿越的陸橋，總共有七座陸橋，其實鐵路地下化之後也都會拆掉，陸橋拆掉之後，其實道路容量是增加的。另外會新增一個自由、復興的廊道，所以大家如果會想像這些穿越性怎麼辦的時候，其實這些陸橋拆除及新增廊道都可以容納這些穿越性車流，當然，更理想是希望這些穿越性車流直接改來搭乘捷運，因為中山、博愛下面就是一條投資了幾百億的捷運系統在營運，所以我們覺得，現在平面化方案，其實對我們未來整體的運輸及都市的發展都是很正面的發展，所以高雄市政府包括交通部鐵工局，在今年的 3 月 16 日鐵路地下化建設計畫都市發展專案小組做出這個決議，只是平面化的方案裡面，大家要採直通或環抱，或採大眾運輸、公共運輸發展方案，其實我們現在還在做一些討論，大家還在做意見的交換，今天也很高興能夠有這個機會把我們的方案跟大家說明，以上說明。

共同主持人 (黃議員柏霖) :

謝謝交通局主秘，因為前二次的公聽會，一開始大家聽到不通，大家都嚇了一大跳，因為事實上中山、博愛是高雄市區內的主動脈，如果完全不

通，我想就像人中風一樣，是很嚴重的，但是這樣看一看，比較安心一點，其實公共工程本來就是一個選項，沒有一個百分之一百是最好的，只是在這幾個方案裡面，我們怎麼挑一個符合最多數人的利益，而且整體效益最高，這個是可以被討論的，是不是接著請市府各局處簡單表示一點意見，再請交通部的長官、學者專家、還有委員表示意見，我們先請都發局。

高雄市政府都市發展局萬科長美娟：

立委、議員、各位與會的代表，大家好。今天看到運輸學會的簡報，其實市府這邊開過了幾次會、也聽了幾次，有關大家擔心的議題，我想，交通局這邊也很有誠意，找了這麼好的團隊來幫大家，尤其這麼重要的交通環節點運輸結構的改變，都發局是負責都市設計審議的工作，所以會密切跟交通局的方案及鐵工局提出來的方案做結合，希望在都市設計審議上，有關於高雄車站這一塊，能夠儘速讓它上軌道，也能解除大家的疑慮，以上。

共同主持人 (黃議員柏霖)：

都發局這邊還要注意，前二次開會的主題，站體，高雄市的這些建築師及文史工作者覺得太醜，所以這個部分，你們在都市設計上應該給他們一點協助，上次局長來，他有答應黃委員還有許立委要辦一個工作坊，你回去追蹤一下進度。

高雄市政府都市發展局萬科長美娟：

跟議員報告，這個案子我們也有在籌劃，其實方案已經做出來了，現在跟議員所提的 546 工會的代表，希望他們來一些代表性的人物一起來參與。

共同主持人 (黃議員柏霖)：

進度注意一下。再來，捷運局。

高雄市政府捷運工程局陳副總工程司俊融：

主席、立委、各位專家學者，大家午安。捷運局的立場在這個案子裡面我們大概扮演二個角色，一個就是，我們有一個永久站，配合鐵工局、配合進度來執行。另外一個，剛才濮老師提的一些觀點，實際上我們整個先進的城市，這幾年其實有很大的轉變，早期我們捷運還沒有做之前，剛開始我們提出所謂美麗島大道計畫，也是有很多人有一些不同的想法，實際上這幾年的都市，大家看起來其實因為有了大眾公共運輸系統，整個都市型態慢慢在改變，像最近大家積極要求市府要增設公共自行車，這個都是早年我們沒有辦法想到的，只是現在這個方案，應該透過一個讓廣眾的民

意可以充分了解政府在推動這個政策的方向，這大概是比較重要的，凝聚一個共識。在這一段時間，如果透過一個教育還有漸進式的宣導，讓民衆能夠逐漸熟悉未來的一個改變，我想這才是比較重要的，以上，謝謝。

共同主持人 (黃議員柏霖):

接著，工務局。

高雄市政府工務局黃總工程師榮慶：

主席、委員、以及各位先進代表，大家好。中博地下道取消之後，採平面的方式穿越，工務局在這個案子裡面，大概就是地下道取消之後結餘下來的經費，市府這邊的編列，工務局會搭配鐵工局的進度陸續編列辦理，至於原來存留在中博地下道的高壓電纜，目前委由鐵工局一併辦理規劃設計，就目前所知道的狀況，鐵工局另外找路徑，相關的路證的核發、路徑的穿越，工務局會繼續來協助。至於地下道取消之後，是採直線穿越或環抱、或採區域的疏導、搭配公共運輸來處理，剛剛的簡報有提到，全球的趨勢當然是發展大眾運輸系統，至於改變市民用路的習慣和投入的人力及經費，有待交通的評估，工務局沒有意見。

共同主持人 (黃議員柏霖):

接著，地政局。

高雄市政府地政局土地開發處莊副處長仲甫：

主席、各位長官、各位專家學者，這個案子跟地政局比較有關的是市地重劃的基層，因為按照都市計畫的規定，鐵路地下化之後要辦市地重劃，所以我們地政局已經把它編為第 71 期的市地重劃區，在民國 99 年配合都市計畫的變更，已經把市地重劃的計畫書報給內政部先行審核通過，代表我們這個地方要辦市地重劃，隨時都可以啟動，不過當初在擬定市地重劃時程的時候，有考量到要等到 106 年鐵軌才能下地，鐵軌下地之後，我們市地重劃的工程才能夠動工，基於 106 年當作基準，我們當初預定在 105 年 6 月正式公告重劃計畫書，107 年 12 月公告土地分配成果，大概在 106 年 3 月開始進行工程規劃的設計，不過現在大家都希望市地重劃的工作能夠提早。我想，如果事實上有這個需要，地政局願意、也應該要配合辦理，因為要提早辦市地重劃的作業，主要的目的就是希望把道路工程能夠趕快做，把南北向的道路貫通，如果鐵軌下地的工作沒辦法完成，重劃工程要進行恐怕還是有一些阻礙。所以我想，也必須跟各位先進特別報告，要提早把南北道路貫通可能沒辦法如大家所願，可能還是要配合鐵軌地下化的期程來做，不過因為市政府在今年 11 月 14 日也開過一個會，當中也有一個結論，希望地政局跟鐵工局協調一些相關的細節，儘速把市地重劃

的工作可能面臨的一些阻礙能夠排除，我們大概在短期內就會找鐵工局跟相關單位做一些協調，希望讓市地重劃的工作能夠早日來進行，以上地政局的報告。

共同主持人 (黃議員柏霖) :

接著請經發局簡單報告一下就好，謝謝。

高雄市政府經濟發展局施科長志明 :

主席、各位先進，因為在鐵道附近經發局積極輔導幾個商圈，像三鳳中街、後驛、長明街，這些都是緊臨在鐵道旁邊，我帶來他們的心聲，他們這些商圈希望交通單位在規劃的時候，他們很怕施工下去幾個商圈的動線及帶來的環境問題，就經發局輔導商圈的商業角度，在緊鄰鐵道商業的部分，在整個發展上及動工、施工的期間，把這些因素都要納入考量，以上，謝謝。

高雄市政府研究發展考核委員會陳組長克文 :

主席、各位與會先進，大家好。畢竟研考會是一個幕僚單位，擔任的是我們整個府裡重大計畫的審查，剛剛濮教授也提到，我們整個計畫的評估有四個大項目，不過有一點滿重要的，不外乎有一些民意及意象的評估應該也是滿重要的，就像我們某一些競爭力的調查，除了公部門的指標之外，實際上各個評比的單位，也找一些重要的、專業的、民間的意見擺進來，我們整個的設計是朝人本、綠色交通來考量，相對的，有一些公共運輸的後續就很重要，如果這些後續的配套沒有做好，對我們交通的打結會造成很大的影響，也就是說，本案在整個運輸管理學會評估的時候，後續應該要特別注意，以上。

共同主持人 (黃議員柏霖) :

謝謝。我們今天現場有邀約我們共同的主辦人黃委員，還有許委員，許委員很早就已經來，是不是請濮教授把 Power Point 打回去那三個方案，因為經過一輪，府內的意見大概都出來了，是不是再跟委員簡報一次那三個方案，然後請委員跟中央討論一下，以上。

中華民國運輸學會濮計畫主持人大威 :

黃委員，好久不見，我是濮大威，你大概不記得我了。首先，委員，為什麼取消地下道，需不需要說明一下？要，好，我再往前一下。我們原來的中博地下道是位於地下三層的設施，這個設施的二頭、中山路及博愛路做出口的規劃，出口的地方會有一個問題，也就是沒有辦法做到 200 年洪水位的防洪完整規劃。第二、施工期間地下道緊鄰著正在營運中、每一天輸送大量人的捷運紅線旁邊，在施工期間增加了施工的安全疑慮。第三、

因爲它是一個非常深的地下道，在地下 15 公尺，總長度就拉得很長，900 多公尺又有一個彎度爲了要閃開捷運紅線，非常不利於機車騎士的安全，空氣品質對於騎士也非常惡劣，所以市政府是在這樣的情況之下，在民國 100 年的 5 月決定取消中博地下道的規劃，改採一個平面方案的穿越性車站的規劃。

穿越車站在平面上，我們有三個不同的方案，一個是平面直通，也就是說，中山及博愛在平面接起來了，鐵路在地下。第二個，是一個平面環抱，也就是說，原來大型廣場的設計變成一個小型的廣場，道路是環抱型的環繞小廣場的穿越站區。第三個方案，稱爲公共運輸優先的方案，也就是說，原有的大型廣場的規劃設計，在有地下道規劃設計裡維持一個大型廣場的設計，在這樣的配置之下，同時大幅度的改善公共運輸系統。針對這幾個方案，我們評估四個不同的項目，第一個是站區的發展評估。第二個是都市計畫和景觀城市記憶項目的評估。第三是鐵路地下化施作的影響評估。第四是交通衝擊。針對這三個不同的方案，我們評估的結果，這三個不同的平面方案，都是公共運輸優先方案最好，穿越性車流的服務最差，至於平面直通和平面環抱二個方案，最差的是平面直通，因爲它只有一個穿越性車流的服務是比較好，其他平面環抱是居中的情形。特別值得注意的是什麼？106 年通車的期程因爲要做平面直通或平面環抱而會有一個嚴重的工程延期，至少延三年，主要的原因是因爲要重新做都市計畫和都市設計的作業程序，在這樣的評估之下，我們是建議採用公共運輸優先方案，做平面穿越車站的概念。

共同主持人 (黃委員昭順):

其實看到這樣的報告，我有一點難過，而且不僅一次難過，因爲你在分析這幾個的時候，就沒有把地下化的部分放進去，我覺得這是非常可惜的一件事。我剛剛看了你的資料裡面，你說地下化，我特別跟許委員討論，地下道的方式，我們很有理由機車跟汽車可以分流，不一定機車跟汽車要混在一堆，機車跟汽車分流就沒有你剛剛第三層的課題，完全是沒有的。所以我現在想請教鐵工局二件事，不管它上面怎麼做，如果我們還是用地下三層的方式來做的話，會不會影響你的進度、通車的時間？這是第一個。

第二個，因爲光是看他寫著會影響三到六年，我個人大概不會接受，因爲我們也看不出他的分析報告，原因在哪裏、會不會影響？我們要請你說明，這是第二個。

剛才的這個報告裡面有幾項，我特別跟許委員在這邊討論，因爲我們就

這個公共運輸優先方案來講，其實在大高雄地區，可能整個未來最重要的中心應該還是高鐵站，高鐵是三鐵共構，連結所有的高速公路、所有的快速道路，全部都在那裏，高雄車站要怎麼取代這個部分？這是我的三點質疑。我希望今天能得到答案，否則我就是要求一定要做地下化、一定要通車，因為中博地下道本來就是高雄的交通任督二脈，我們爭取了 1,000 億，你們怎麼會做出一個中山路及博愛路不通的案子，這很奇怪，這就半身不遂了，我怎麼看都看不懂，我特別跟許委員討論，怎麼樣取代高鐵站在整個大高雄地區公共運輸最核心的點？就跟台北市一樣的，這幾個疑慮請大家跟我們說明。

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏：

黃立委、許立委、黃議員，各位學者、各位與會的各單位代表，就黃委員剛剛所提的幾個問題，第一個，目前如果要回頭到原來的中博地下道在地下三層，上回我們也跟委員大致說明過，因為市政府在去年的 6 月份通知我們，說他們要取消地下道的工作，所以從去年取消之後到目前為止，我們就按照取消的方式，有很多的工作包括連續壁的深度、包括中博地下道本身的連續壁的作業，也就沒有繼續往下走、沒有去做，如果以現在來看要回頭，以現階段來看是不可能了，除非在 106 年鐵路地下化通車以後，用什麼其他技術來克服，再來做處理。

共同主持人 (黃委員昭順)：

如果 106 年有技術可以克服，現在就一定有技術可以克服。

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏：

如果我們照原先的計畫，我們必須有一些連續壁要做下去，有一部分因為有中博的關係，現在因為沒有中博，所以有些地下結構的連續壁，我們都把深度減少了。

共同主持人 (黃委員昭順)：

減少多少？你們是減少這些連續壁的深度，你們經費就會減少，是不是？

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏：

不是，因為中博地下道不做了，當然我們有很多的工作是可以…。

共同主持人 (黃委員昭順)：

如果我們現在要往下做呢？

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏：

另外一部分的深度我們也不可能再去補了，有一部分的工作是在已經切彎過的鐵路下方，我們之前是鐵路經過幾次的切換之後才變成現在臨時站

的方式，在鐵路下方的連續壁，其實到目前為止都沒有做，現在要回頭去做，幾乎是不可能了。

共同主持人 (黃委員昭順):

我覺得聽到你這樣的報告，其實我們都有一點心痛，難怪這些學者專家大家都翻臉，難怪嘛！這些民代也是不分中央或地方，全部都翻臉，不分藍綠嘛！怎麼會是這樣呢？1,000 多億的預算，對大高雄地區的發展有這麼重要，如果是這樣，我真的聽不下去。現在我請教你，有什麼補救的辦法？

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏：

所謂的補救的方法，我剛剛也提到，如果要回復到那個，可能要鐵路地下化通車之後。

共同主持人 (黃委員昭順):

對大高雄交通的建設，你們都可以接受嗎？你們這些學者專家都可以接受嗎？我聽到這樣，我就很煩。

共同主持人 (黃議員柏霖):

我們依照資深，我們請黃營芳教授先。

高雄應用科技大學黃教授營芳：

委員、議員、各位先進，其實我們站在民衆的立場比較在乎的是，古早高鐵要過來的時候，我們都很期待，因為那時有捷運、高鐵，大家都期待我們是不是能像台北一樣三鐵共構，結果來了一群專家評估之後，不知道是怎麼協調的？最後高雄市的發展從此就不是很好，這個已經過去了，我們不追究，因為現在追究也來不及，現在一個左營、一個高雄，結果串聯不起來，現在我們也在期待高雄車站，很不搭但是已經要開始動工了，如果這個再弄不好，不是整個城市發展最需要的，可能又會回到當初的捷運，老百姓沒有辦法享受到都市化及現代化的好處，不好意思，我這樣說不知道對不對？因為我們當初有這麼好的高鐵及捷運、台鐵要在這邊形成一個大都會的樣子，一個這麼好的機會，但是不知道怎麼樣，最後評估到糟透了。大家眼睛又要睜開看的時候，這個機會是不是可以讓高雄市重新再起來，因為我們去看很多國際型的大都市，那個 major stations、主要車站都是最好最漂亮的，我們不是對北高雄比較歧視，我住在南高雄，我們整個高雄市的發展是往北高雄的，其實火車站這一塊還是心臟主體，結果都沒有發展，我們先不分北或南，我們只想到一件事，整個高雄市的發展應該會有一個重心，這個重心的評估應該仔細一點。我看起來，真的是有一點反反覆覆，我的想法是，先仔細一點評估，評估的方式要從整個

高雄發展的最重要需求來考慮，因為以前我們思考的時候可能會思考到技術的問題、民衆的反彈，譬如長明街的問題，很多問題都會被決策者思考，可是都市的發展有時候必須用別的東西來替代，因為公共建設而受到損失的這些民衆，所以考慮的方向是不是可以請各位站在比較無私的立場擴大一點，這是高雄市未來很好的機會，我們高雄市有一些海岸線、有一些東西要發展，可是火車站的建設跟我們所謂的任督二脈…，每次經過中山路差一點要發瘋了，不管從七賢路或九如路上來都是昏頭轉向、都是擠在那裏，因為幾個車道又是機車、又是汽車的恐怖感，真的，因為我每天經過那個地方都有恐怖感。所以我的看法，是不是我們把這個思維再擴大一點，不要這樣評估，評估當然是專業的，是不是把立場再超然一點，從高雄市發展的利益來考量，這是我的建議，謝謝。

共同主持人 (黃議員柏霖) :

接著，黃忠發教授。

高雄應用科技大學黃副教授忠發 :

黃立委、許立委、黃議員、各位委員、先進，大家好。黃立委說我們要翻臉，沒有啦！大概黃立委是用心良苦，因為他以前就很努力爭取這個經費，他當時看到的意象是一個地下道，所以黃立委一直會覺得應該是這個樣子，現在聽起來大概回不去了。其實道路要怎麼開，某部分決策權好像不是在鐵工局，是在市政府這邊，所以這個某種程度是市政府決議比較大的，應該是這樣講，因為他們變成執行單位了，這個可能要先講清楚一下。

就市政府的角度來講，我想，他們提這個方案不見得很糟糕，應該這樣說，其實一個好的政策一開始都會被罵，我想，大家可能不諒解，剛剛簡報我比較擔心的是，因為立委剛剛沒有看到後面講的那些未來的搭配措施，聽起來是不錯，我想關心的是，因為這一條即使是用繞的，就是用零方案這一種，在這個過程會有其他道路會通，所以我比較擔心的是南北向整個交通的服務水準有沒有降低，這一點剛剛沒有提到，這個反而我會比較關心，因為如果可以選的話，其實我從來不會走中博那一條路，因為太擠了，就用路人而言，我知道那條路會塞車，我不走。我現在關心的是，這個假設我不去了，那我走其他替代方案的話，如果可行的話，這個方案我是很樂見的，因為它保留中心一個很漂亮的區域、一個廣場，那是很棒的，這個想法我覺得很好，你環抱或穿越的話，穿越更不用講，那根本整個就不像一個區，現在走這個路線，它的想法，可能當初在決定的時候，100年5月決定，我猜大概就有這個方案的想法在那邊了。如果整體的交

通服務水準沒有降低的話，我覺得這是滿可行的，而且看得出以後會滿漂亮的。我另外一個問題是，這中間的交通黑暗期會有多久？假設最後是這個方案的話，因為你們評估完可能用最佳方案，除了原來的交通流量會受影響之外，這個黑暗期到底有多久？這個可能是我們市民最關心的地方。其他配套措施的話，這個我不知道到底可不可行？因為可能還跟捷運有關，就是自行車的搭設，公共自行車車站很多個，還有一些低底盤公車，那些我不知道相關的，因為這可能是一個想法，其他相關的單位，這搭得起來搭不起來？如果說這個方案如濮教授所提的，是這樣子，配套也可以起來的話，而且你交通的服務水準或許沒有，不要說降低太多啦！可能會降低，整體來講，我不講這條路，其他的路，替代道路加起來，如果可以紓緩、可以解決的話，或許一條動脈沒有通，可是我們還有其他很多支脈都通，這或許也還可行，因為開車的人自己會選路，只是說你不要讓我們沒得選，沒得選我就不知道該怎麼辦了。你要請大家都不開車嗎？那其實有一點困難，因為很多情形，例如今天我一家人要出去，有的小朋友很小，根本沒辦法騎腳踏車，你要想到下雨天，沒有辦法騎車的人，這些都是要考量的因素。

共同主持人 (黃議員柏霖) :

接著請李銘義教授發言。

屏東教育大學李副教授銘義 :

二位委員、黃議員、市府前輩及學術界前輩，我是屏東教育大學李銘義老師。我有幾點意見，第一個，從公共政策的角度來看，另外簡報也顯示，84年…是平面穿越，89年高雄市政府做的是地下二層的中博地下道，89年還是市政府自己處理的，然後95年行政院核定是地下一層，96年又一個政策轉換就是在市政府簡報會議裡面改為地下三層，所以你會發現說，從行政院核定的地下一層到96年的地下三層是第一次大轉折，可是大概有六年的時間，那時候高雄進行鐵路地下化整個規劃的時候，中央跟地方來做一個協力工程的時候，從96年到100年，5年的時間裡面其實還是維持在地下三層，100年5月開始決定採取所謂的平面穿越的方式，你就可以理解說，10年來它的政策其實有轉折，可是在100年之前一直還保有地下化，最新的發展就是100年5月開始，我很尊重濮博士的簡報跟精神，可是這個政策轉圓的部分不在濮博士，你是接100年之後的平面規劃，所以市政府是不是要自己檢討一下說，為什麼你剛才說的是地下二層，89年，然後到了96年的地下三層也是市政府，然後100年又改為平面，中間的政策轉圓自己要去檢討，為什麼那個時間點是這個方案，

到這個時間點是這個方案，然後到 100 年以後它爲什麼又變成平面了？中間濮老師提了很多意見，我都接受，比如防洪線、捷運紅線的安全、空氣品質、機車的安全，這個我都贊成，因爲以前中博地下道的空氣品質就不好，不是現在不好，以前就不好。然後確實也造成這樣很深底挖的對行車用路人的不方便，這個我們都贊成，可是你自己要去解釋這樣的轉折點，這個政策怎麼決定的？然後爲什麼在這個時候做這個決定，鐵工局根本連接不上，現在根本回不去了，從工程的角度來看，第一個，從政策檢討。第二個，濮老師他提一個很好的名字，因爲他把那個平面分爲三個，一個平面的直穿、一個平面的環抱、一個公共大眾運輸優先，可是我覺得第三個其實不叫公共運輸優先，平面直穿跟平面環抱的時候，難道公共運輸不需要優先嗎，它不需要有這些配套嗎？包括捷運的接駁和自行車的運輸，其實都需要的，那就出現一個問題就是，看起來好像大眾運輸優先方案是一個好的選擇，名稱聽起來大家會支持嘛，可是難道第一方案、第二方案就不需要了嗎？還是需要嘛！所以第三個名稱其實叫完整站體方案，對不對？是一個完整站體的，然後在二側開了二個運輸的交通廊道，可是這二側運輸的交通廊道就用路人的感覺來說，它其實會造成很多瓶頸，包括濮老師自己說的，二次左轉的瓶頸，然後如果縮小路幅以後，那個用車一定困在那邊。所以未來的車站特區你會發現說，它是一個堵車的區塊，然後是一個不容易進入的區塊，你們的設計是這樣希望的，就是說穿越式的車流不要從這個站區來，所以你想進站區就是我要上下車，很快就要離開，所以才用這個，使用廣場這樣的設計，我都理解。

濮老師，你的設計我都清楚，但是名稱要改成完整站區的方案，所以就三個選擇，一個是平面的直通、一個是環抱、一個是完整站體。黃委員，你先不用著急，其實還有一個選擇，就是平面直穿，因爲平面直穿的時候中博是通的，但是它把這個站區劃分走了，從專業角度來看的話，看起來好像是不完整的一個廣場，不是那麼好的 PLAZA，可是他其實是符合中博穿越南北的概念，那也不符合你的設計，我大概理解。可是你會發現，關於未來來講的話，這個貫穿跟這個所謂完整的站體，對後驛的居民來說，如果是用完整站體的方式的話，對後驛的發展不見得是有利的，因爲這個區塊裡面它還是沒有蒙受到都市發展的好處。第二個，它的交通運輸能量其實減少的。第三個，交通瓶頸是增加的。我也贊成所有其他替代道路、用路的這些過程，甚麼自由、復興的直穿道，南北向的 BRT，我都贊成，可是難到第一個方案、第二個方案都不需要了嗎？還是需要嘛！所以還是要思考說，在未來平面的三個選項裡面哪一個是對高雄發展比較有

利的？就是剛才濮老師介紹的那幾個選項，對南北差距的部分，尤其是北高雄，後驛這個區塊有沒有受到影響？然後中山、博愛之間的聯通性怎麼去處理？然後你原來設計的完整站體的一些交通問題，我覺得還是會出現，包括你縮小路幅之後的車流減緩，包括堵車的問題，包括二個左轉的問題，然後單行道的設計也是一個方法，但是我要提供台北信義路跟仁愛路的單行道，台北市也要檢討單行道可不可以，我看起來台北在檢討全部用單行道的方式，信義跟仁愛其實不是最好的方式，台北人他使用道路也不是那麼舒服、用不是那麼舒服，看起來很寬，可是運輸的過程裡面。我建議說，第一個，市政府應該先檢討幾次政策轉圜的過程裡面怎麼去說服民衆這是最好的選項，不是地下一層、不是地下三層，其實是平面的。第二個說服民衆說，在這個平面選擇裡面，完整站體是最好的，然後對用路人比較沒有甚麼問題，對高雄市的都市發展是比較有幫助的。第三個，我還是要把名稱改成完整站體的方案，因為公共運輸優先方案在每一個地方都要適用的，然後有關於未來整個北高雄、後驛的發展，應該在這個完整站體的思考底下提出一些可能發展的趨向，而不要就是說，反正整個站體完成了，發展就長這樣子了，整個政策的走向是這樣子，我覺得需要去思考這幾點，提供我的意見，謝謝。

共同主持人 (黃委員昭順)：

還有哪位學者專家要發言？

正修科技大學李講師坤隆：

二位委員，我講三個意見就好，一開始我以為是座談會，結果是說明會，我們就聽嘛，跟大家的預期可能有一點差距。我有三個意見，第一、原本這樣的設計是希望改變高雄人用路的習慣，換個角度來講，如果高雄人用路習慣都沒改，那你這個設計會不會增加高雄人用路上的負擔，這個或許是水幫魚的問題，有一點矛盾。就感覺上來講，當高雄人有捷運的時候，一般人的用路習慣好像沒有多大的改變，今天在交通局的角度來講，他或許認為高雄人有改變，可是有些人是不得不的選擇，今天你有這樣的設計，原本是很好的，可是對高雄人來講，他原本的習慣沒有改變，這樣會不會增加整個用路的負擔？這是我第一個疑慮。第二、剛才濮博士有談到公共自行車道擴建的問題，高雄人看自行車道這樣的問題，感覺上上班使用的頻率並不是這麼高，基本上，如果你有興趣去看，大概外地人來高雄觀光的，他使用公共自行車的次數或許會比較高一點，所以他是觀光用途比上下班用途大了一點點，所以它在整體效益上有沒有這麼高，這是值得思考的。尤其自行車道你開的愈多，變成車道愈狹窄，可是自行車道很

多的地方它是在停汽車或停機車的，你可以去看，我家住漢神巨蛋附近，那個地方有太多自行車道其實自行車是騎不過去的，這樣的東西你開的愈多，會不會讓整個交通愈阻塞？這個邏輯大家可以去思考。最後一個意見，高雄人對環境的適應是很強的，交通再怎麼改大家都可以去找，反正生命總會找到出路，這個沒甚麼了不起，反正繞遠一點時間也不一定會拉長，近一點也不一定會縮短，邏輯上大家都理解，問題是，今天大家很怕的是整個方案改過來之後，如果它效果不如預期，到時候回不去了我們要怎麼辦？我們講中山路就好了，當初捷運在挖的時候，記不記得高雄市政府跟我們講，那個交通黑暗期過了就好了，你現在可以去問問看，中山路婚紗街的生意有沒有變得更好，這個大家可以去思考，講都很厲害，實際上的東西如果真的回不去了，這個方案我覺得大家應該更審慎的去思考。

共同主持人 (黃委員昭順) :

請許委員發言。

許委員智傑 :

大家好，我聽說明的時候覺得這個概念真的非常好，先進的城市是大家所期盼的。我先講一個故事，我一個同學他爸爸在台灣免洗餐筷風靡之前的 2 年就看到免洗餐筷一定是未來的趨勢，所以他就蓋了免洗餐筷的工廠大量的投資，投資下去沒有多久公司就倒了，因為還是沒有人用，後來他說公司倒了以後經過 2 年風起雲湧，我不知道免洗餐筷這個概念可不可以給學者專家、給設計規劃者一點小小的啓示。先進城市這個大帽子一套上去，沒有人敢反駁，因為我們高雄市未來一定是個先進的城市，做這麼先進的規劃，如果你反駁表示你阻擋先進，這樣子好像不對。但是，剛才也有教授提到高雄的用路習慣，你在短時間可以去改變嗎？那未來的發展你有辦法保證如你所規劃的這樣子嗎？如果是沒有辦法的話，你把中博又設計成更不人性化的話，將來原高雄市 152 萬市民，再加上原高雄縣 125 萬，一共 277 萬，當這些人在這裡進行…，他們開始罵的時候，到時候誰要吸收？我覺得這個規劃真的很好，但是當免洗餐筷還沒有到風起雲湧的時候，你就先做免洗餐筷，我很怕這家公司會倒掉。我在這邊提出二個意見，第一個，交通規劃之外我要提醒都發局，就是我們所說的那個設計，原來的這個設計，關於整個城市的美或城市的歷史，就是歷史跟現代的綜合，那將來怎麼樣去表現，這個部分我們還是有一些意見，所以這個部分希望都發局除了交通之外，這個部分還是可以去一個新的思考。交通的部分，請看這三張圖，我們從平面直通、平面環抱、公共運輸優先這三個方案，剛才提到平面直通跟環抱還要延後 3 到 4 年，這個到底是不是這麼

嚴肅的一定會延後時程，我個人建議的方案當然是平面直通這個方案，我覺得還是可以再考慮一下。另外一個方案，公共運輸優先方案，從這裡是逆時針，走這邊左轉，然後直走，右轉，然後再直走；北邊的從這邊也是左轉，這樣的設計是爲了什麼？

中華民國運輸學會濶計畫主持人大威：

最主要是下車…。

許委員智傑：

下車就直接到站體，對不對？好，我們算一算在這邊下車到站體的人有多少，然後原來要從這裡經過的車輛有多少，這樣的講法就是說，我讓你從這邊就是很不方便、很不方便，以後你們就是都不要來這裡了，除非你要搭公共運輸才來，其他的都不要來。黃委員說還有公共運輸可以坐嗎？沒關係，這是後面的議題。我現在要講的是，這些人來來去去，本來有這麼多人，你把他全部趕走，你的目的是把他趕走，因爲要創造一個先進城市的人行空間，這個部分你可不可以把那個觀念稍微修改一下，其實一半一半啦！這個先進的城市要改變我們當然非常樂意，高雄市是一個非常先進的城市，但是在務實面，我建議的第一個是這個方案。第二個，這裡如果你一定要照原來的話，這裡就照我們平常走的右轉，你要跟 270 幾萬個人解釋說，我來這裡就是要叫你左轉，到時候會很複雜，會被很多人罵，我們的習慣就是從這邊來，到這裡右轉，你要走這裡回去，你會左轉上去，這是規劃的問題，你從這裡來右轉規劃，當然你要讓公車通車，就是一般私用的車輛你就讓他順著走，你不要把私人車輛的觀念全部堵掉，你還是讓他有一個正常的出口、正常的車行權利，你來這裡，看你要在哪一站停，你可以走天橋過去或者做其他設計，你不要爲了把這裡要讓人行的空間，這裡完全是一個人行的空間，然後你就把外面車行的權利全部把他堵掉，這樣子太多車行的人大於人行的人，這些人會很生氣。我建議，第一個，平面直通爲什麼慢 3 到 4 年，有沒有空間？我們再做一下規劃設計。第二個，如果真的一定要用第三個，有沒有什麼變通的辦法，時間的問題等等，這裡是不是剛才換這樣子一個觀念，不要用你原來那個觀念，人行下車你再去補強，讓我們車行可以順暢一點，你不要把車行完全堵掉，但是你進到裡面一樣是個舒適的人行空間，不失爲一個先進城市所具備的條件，是不是可以這樣去做設計？以上。

共同主持人 (黃委員昭順)：

我其實滿難過的，因爲我大概每天都搭高鐵到台北，每天都是這個狀況，經過幾個高鐵站、經過幾個大都市，其實我們自己有感覺，我覺得今

天這件事我看下去，我只能講你們有一件事做對了，你們在創新，可是你們在創了這個新之後，未來會產生甚麼樣的結果？高鐵剛開始做的時候，當時高鐵沒有進高雄市，現在的交通部長是當時的交通部次長，他到高雄市政府來做報告的時候，我那時候是立委，我聽他報告完之後，我就跟他拍桌子說，你今天叫我支持高鐵的預算到高雄來，當時只有台北跟高雄二個院轄市，然後你沒有進高雄市，豈有此理，這樣我們怎麼可能會支持？當時我就要他把高鐵站放到現在的高雄火車站，後來會到左營去是退而求其次，沒有辦法才在左營設高鐵站，所以我剛才一直在左營，我現在一直在思考一件事，前一段時間其實我還是去跟高鐵談了很多次，因為你整個都市的發展以我們高雄來講，當然現在有一點移轉到左營去，因為包括我們的高速公路、我們東西向、我們快速道路都在那邊做環結，所以變成那邊是一個比較集中的區塊。我也問過高鐵公司，能不能把那個再拉到高雄車站，他很明白的跟我講，沒有機會，因為站在高鐵的立場，他也是要賺錢啊！他不可能爲了這一段再去投入那麼多經費，我現在就是在質疑這個地方，你說這個叫公共運輸優先方案，我看不出這裡有甚麼公共運輸的優先方案出來，以我們高雄市來講，106 年捷運想不出有任何的路線，每次我聽到台北郝龍斌說一年一捷運，我就搥心肝，因為高雄不可能啊！高雄怎麼可能一年一捷運，換句話講，搭捷運來這裡的人並不是那麼多，我們可以預期並不是那麼多，好！那我們還有甚麼公共運輸可以在這裡？包括我們的公車路線、包括甚麼 BUS 等等，你告訴我現在這裡有甚麼公共運輸優先？

中華民國運輸學會濶計畫主持人大威：

黃委員，其實火車站是我們高雄捷運運量最高的車站，這是一個事實，當然高雄整個捷運系統的量比較小，所以你會感覺到它不是那麼顯著，可是它分解很多原來開車的人的效果，所以高雄捷運它在這個車站是一個大站、是一個非常重要的車站。另外一方面，所謂公共優先方案是甚麼意思呢？就是我要抑制小汽車、私人運具的使用，同時鼓勵大眾運輸的發展和使用，這二個相對之下它是一個，假如我們也同時做了一些公共運輸這些改善的話，它這個矛盾，平面直通、平面環抱，就是說你到底要不要抑制私人運具？沒有的話，他就不是一個公共運輸優先的方案，所以它優先在這裡，它優先是在於我們有意要抑制小汽車和機車的使用。

共同主持人 (黃委員昭順)：

你的說明我都清楚，問題是大高雄地區到 106 年有甚麼能量能夠讓那些原來開車、騎機車的人用公共運輸來解決他的交通，我覺得這是一個重點

啊！我剛才爲什麼講台北一年一捷運，你看東門站一通，每天東門站有多少人，今天我看不出來高雄有這個願景。第二個，你整個分析我也看出來你真正公共優先，你寫這些甚麼最差、甚麼東西等等，有的延到 3 至 6 年，我也看不到理由，最重要的原因就是，你在 89 到 95 年到 96 年，那個轉折就是從 96 年到 100 年 5 月，你們所有的轉折，我努力說服我自己，說你是真的爲了大高雄可能一個很漂亮的地方，然後我們真的能夠解決交通的問題，可是到現在我還是看不出來，我剛才也努力說服，我跟許委員說，這個有甚麼好，你這樣子一個轉折，你總該說服我們說這個轉折從哪裡來、從哪裡去，爲什麼這個轉折是這麼大？然後忽然冒出來，尤其是我們台灣人、中華民國的交通習慣是靠右走，然後你又弄出一個靠左走，我就想不出來那個優點在哪裡，唯一的就是很創新。

中華民國運輸學會濮計畫主持人大威：

我稍爲說明一下，其實我非常習慣，爲什麼呢？因爲我們學交通的，交通專業大家都有一個共識，馬路上的行人都是交通專家，因爲他是用路人，他會從他個人的經驗講出一套道理來，我只能講說我用我的交通專業來提出一個結論，可是這個就像我們當年在台北市規劃公車專用道一樣，沒有一個人看好，沒有一個人講說這個符合我們台灣人的行爲，沒有一個人認爲這是一個好的事情，可是我們交通專業很清楚這是一定要做的，一定會好，那我們就這麼做了。我今天做這個建議就跟我當時在台北市做的一樣，…。

共同主持人 (黃委員昭順)：

你先告訴我，你 95 年、96 年要做這麼大轉折的原因是甚麼？

中華民國運輸學會濮計畫主持人大威：

不是我做的，事實上是吳市長，高鐵不進入到高雄車站，這個我有參與，那個時候是吳市長做的決定，當時我們大家都譁然，是沒錯，不是因爲高鐵局也不是因爲…。

共同主持人 (黃委員昭順)：

你說哪一位吳市長？

中華民國運輸學會濮計畫主持人大威：

就是今天的副總統。

共同主持人 (黃委員昭順)：

那個時候不是這樣，因爲原來的高鐵是沒有進高雄市的，…。

中華民國運輸學會濮計畫主持人大威：

原來是要規劃進來的。

共同主持人 (黃委員昭順):

我們硬是要他回來高雄市，…。

中華民國運輸學會濶計畫主持人大威:

中央是規劃要進到高雄車站，可是高雄市政府當時…。

共同主持人 (黃委員昭順):

抱歉！那時候我是交通委員會的召集人，我非常清楚，原來沒有進高雄市，我們硬是把它弄回來高雄市，不得已才在左營站。

中華民國運輸學會濶計畫主持人大威:

因為我是規劃的顧問公司，所以我很清楚那個過程。

共同主持人 (黃委員昭順):

在市長室作報告的時候我們都在，我想那個都還有紀錄，我們不必在這裡爭辯，大概全高雄縣市的人都知道，原來高鐵站沒有進高雄市，第一次毛次長報告的時候是沒有進高雄市，你不要把責任又推給吳敦義，我覺得推給吳敦義是很不公平的一件事，趁著吳敦義現在不在這裡，我覺得這樣的很不好，很不夠意思。

許委員智傑:

這個議題我們尊重黃委員，不要再爭辯了，重點要回到這裡，你們的交通專業就是，走到車站向左轉嘛，我是覺得當然這個整個配套如果夠，也是你講的，假以時日，我們可以多等兩年、三年、五年，那個問題可能會解決。就像我剛講的免洗餐筷的公司一樣，它如果不倒，再撐兩年、三年之後，它還是會大發。所以這是因為它撐不了那麼久嘛，所以才沒辦法賺那麼多錢，不然它的眼光是對的。那我現在就是要請教我們的專家，這個習慣要改，包括交通的替代性的配套要增加，會讓高雄市有多久的交通痛苦期？如果說，我剛提到的，你那邊要讓它向右轉，不要讓它向左轉，你在向右轉的地方，因為…沒關係，我現在是討論不同的概念，沒關係，我說的第一項，我是希望平面直通嘛，第二個公共運輸優先方案，我覺得我現在是要跟你討論這個道理，你要讓人家行人下車就馬上在這個空間裡面，這個區塊裡面嘛。但是你這樣違背所有行車人的習慣，當然你的希望就是擋住，讓私用車輛非常的不方便嘛。但是在這個短時間之內，它會讓私用車輛痛苦很多年，那如果是你用第三個方案，但是你是順時針走，不，逆時針走，你讓車輛逆時針走，然後行人下車之後，再讓他走天橋，或者是你另外再規劃讓他進來這個區塊，一樣沒有違背你原先這個區塊裡面一個人行優先的方案，這樣子到底可不可行？這是另外一種想法，所以你現在就是一、二、三，再來就是三的修正，變成四嘛。因為我現在是在

想，我們一定要想出一個大家共同能夠接受的方案，就是這些大家再來討論，譬如說第一種，是不是一定要拖三、四年，這個我們來評估。鐵工局是不是要給我們一個答案說，這是不是不拖三、四年不行？還是他故意給你寫三、四年，我們就想說你只是故意寫三、四年，沒人敢拖三、四年，所以這個都是考慮的方案嘛。

高雄市政府交通局張主任秘書淑娟：

我是交通局代表，補充一下，其實今天各位所提供的意見，我們在內部討論的時候都有做過激盪，可能比今天還要更激烈。我必須再強調一點，其實我們現在的平面化方案，無論是哪一個方案，包括目前運輸學會所希望的一個理想方案，是公共運輸優先方案的話，其實中山跟博愛是沒有斷掉的，這是絕對是沒有斷掉的。其實剛剛許智傑許立委所提的到底是要順時針、逆時針，這個方向其實我們也在做內部的討論。許立委所提的也是我們的方案之一，今天運輸學會是先把它初步的構想在這裡跟大家做溝通，其實它的動線部分，包括一般人的駕駛習慣是要右轉的部分，我們也在請運輸學會做一個模擬。因為我們希望是透過這樣模擬的結果，去呈現以後的交通狀況，比較客觀，那今天大家所提出來這個動線部分，我們視後續的方案會去做。

另外我要強調一點就是，剛剛主席黃昭順黃立委有提到，其實在高雄市整個市區發展當然是往北發展，那左營高鐵站其實是一個很重要的三鐵共構車站。可是我們也不要忘記，因為左營高鐵站的腹地其實是不夠的，那在高雄車站總共有大概 9.8 公頃這麼大一個範圍，包括以後的站中部分，其實我們還是比較偏向認定說，以後高雄市的都心，還是會存在高雄車站。所以整個高雄車站在做…現在的計畫裡面，當然交通其實一般應該是一個配套，不過因為市政府目前還是由交通局來主政，針對以後火車站的一個規劃方向在做規劃。所以其實交通局在剛剛運輸學會的規劃內容裡面，都市發展部分，我們也是當作一個很大的重要的因素在做考量。所以我們也希望能兼具以後的都市發展，包括以後交通問題的解決，這都是交通局希望能夠兼具的。目前看起來，公共運輸優先方案是可以達到兩個都符合目標，如果採直通方案的話，其實需要一個很大廣場，或是一個…我想大家都有很多的機會可以去國外看，國外大型的車站，或是主要核心的車站，絕對不會是切割得很零碎的狀況，所以我想這部分，交通局也儘量就我們的交通專業，還有兼顧都市發展方面再做一些思考。所以包括與會各單位代表，有人偏向直通方案，有人偏向公共運輸發展方案，或者包括平面環抱方案，現階段都是在我們的規劃的方案的選擇之一。我們市政府

也陸陸續續在開一些會，包括跟民衆溝通，我們會進行，所以今天大家的意見，我們交通局都會帶回去，然後再去做一些討論跟因應。

另外其實我要強調，其實在站區整個發展，我們認為穿越性車流還是儘量避免讓它進來，因為穿越性車流對於這個地方的交通其實只是一個干擾而已，包括對前後站商業的發展，其實它也沒有助益，因為它純粹是穿越性，就是經過，bypass 過而已，不會去做什麼消費，所以無論是採地下道方案的話，從九如到十全這一段旁邊沿線的商店，其實它還是起不來，因為採地下道方案，車子就是過去了，過去就是繼續往北走，包括前站到七賢這一段，其實我們覺得它對都市化發展是沒有正向效益的。那假設我們採公共運輸優先方案的話，其實剛剛有個委員提出後驛的影響，我們的看法是它已經沒有前後站之分了，如果採方案三的話，其實是沒有前後站之分的，所以對後驛這些商圈的民衆，或是後驛在博愛路兩側的這些商圈就有很大的商業發展機會，因為不會有任何的阻隔存在他的門口，所以我想這部分都是我們在整個規劃過程中去做的一些思考，可能有一些不周全的地方也請各位再多多提供意見給我們，謝謝。

共同主持人 (黃委員昭順) :

我再補充一件事，其實左營跟高雄站，我們仔細去看台北跟板橋站，因為你一個站體的人口數…我知道行政院交通部是很堅持要打通的，結果是高雄市政府堅持不打通，我們再回去看台北市的幾條路，剛才那個濮教授提到公車的專用道，我們看信義路它路寬有多少？忠孝東路路寬有多少？仁愛路路寬有多少？和平東路路寬有多少？回來看我們高雄中山、博愛路，我們的瓶頸就是南北的平行道，再來就是旁邊最近的自立路，自立路我上次就已經講過了，了不起路寬 20 米就 OK 了。另外就是中華路，中華路往南又縮小，往北才擴大，又擠在一堆。然後再來就是民族路，如果打通了以後民族路應該會比較寬一點點，可是那個寬度也還是不夠，再來幾乎沒有了，幾乎都沒有南北縱線，然後我們再講，以我們高雄的人口數，我其實對運輸研究所在我們高雄，就是以前的…我不管哪一個單位做的啦，現在只要到連續假日，我們的十號道路，然後從中山交流道上去一直到高鐵站、鼎金交流道，然後鄰近左營那幾個大路全部都是變成平面停車場，這是一個不爭的事實，今天我們花這麼多的經費，固然都市的發展跟很漂亮的站體是很重要，可是我們投入那麼多的交通經費，無非就是要讓交通能夠順暢，這是一個基本要求嘛，交通不順暢，不管左拐、右拐、東拐、南拐，我都搞不清楚要怎麼走，然後你從 95 年到 100 年的轉折，都沒有辦法告訴我你們的轉折是什麼，我幾乎是沒有辦法支持的，所以我剛

剛跟柏霖議員講，因為我跟交通部交換過很多意見，交通部是很堅定地認為中山、博愛要通，不管是平面，不管是地下，你站體上面的規劃是可以規劃的，並不是不能規劃，現在是高雄市政府堅持要這樣做，所以我說很簡單，因為中間你轉折嘛，轉折後你要來說明嘛，所以你待會兒再講，我要走了，我要趕快回去，這議會結束以前快做決議，我們到中央去，去評評理，因為這個整個區塊的發展跟交通要兼顧，這是可以同時兼顧的事情嘛，我們現在多多少廊帶出來，從左營一直到鳳山多多少廊帶出來？我們大家在看另外一間顧問公司，不知道哪一間，我看是被你們教授罵到沒一處好的那間。我們總共多多少廊帶？我們這些廊帶要把它發展成一個都市發展裡面最漂亮的一個廊帶，我們怎麼會沒有機會呢？你不一定要死守在這一塊，我們整個的廊帶看怎麼來做，那我還是很有意見啦，所以我具體就這樣做建議。我再帶你到行政院，看大家要怎麼處理都沒關係，那我要先走了。

共同主持人 (黃議員柏霖) :

其實每一場公聽會都是一個討論，那我們把各方的意見…其實我知道光市府內部就有兩個不同意見，市府內部也有人希望平面直通的，也很好，有人希望公共運輸優先的，也很好，我看平面環抱也不錯啊。所以本來公共選擇就是有一些困難，每一個人優先考慮的事看得不一樣，結果就會不一樣。所以我想大家都希望更好，我覺得像我們今天拿到這麼多簡報資料，大家都回去再想一下，看怎樣更好，譬如以我們來講，我們就在議會裡面再來尋求更多的了解、共識，因為最重要是資訊，如果如濮教授寫的前兩個方案都要晚 3 到 6 年，大概沒得選了。如果真的技術上是這樣，這樣就沒得選了。因為沒有一個人敢去說，爲了要更漂亮然後把它延 3 年，這個事沒人敢做，所以資訊的取得一定要很正確。然後再來就是整體方案，我們到底是以交通的便捷、開車的人爲主，還是以整體市區的發展爲首要？那兩個又不一樣，那個選項都會不一樣，但是前提是通車時間不能延，以這個來談，我們還有什麼可能？希望交通局這邊也再了解，如果不影響交通爲前提，譬如說平面環抱、平面直通有沒有可能？是不是真的就是一定要延 3 到 6 年？如果一定要 3 到 6 年就無解了。所以這些學者專家還有各局處給的意見，希望交通局再彙整一下，我們大概會邀請你們再來做專案報告。這是好事，公共議題就是要討論，也謝謝教授給我們很多好的資訊。因為事實上爲了開這個公聽會，我有先去問一些專家，當然也有人覺得公共運輸優先比較好，我覺得也滿好的。所以這都是討論的，委員還要再補充。

許委員智傑：

我補充一下，剛才昭順姐在我是不好意思講，其實如果一定要拖 3 到 4 年的話，當然我們也不會去為難說一定要拖 3 到 4 年，什麼人敢去說要拖到 3 到 4 年？如果是公共運輸優先方案的話，我覺得就是剩下左轉、右轉，而且我希望教授稍微考慮一下，包括交通局、市府的同仁，要用先進的城市，要改變用路人的習慣，假設它要 5 年、6 年至 8 年來說，你所有的配套統統不夠，又要再那麼多的時間的時候，理想是 ok 的，要花那麼多時間把那個配套完全完成是 ok 的，但是這段時間，我告訴你們，你會害陳菊市長被人家罵死。這些問題我是覺得它是不相衝突的，就是內部的人行空間，還是保留原來規劃的完整性；外部的車流空間，不要讓他們破壞原來的習慣。我覺得人流跟車流如果照我剛剛講的，向左轉、向右轉，其實不一定會妨害到原來內部的一致性。所以我覺得應該是要有一個方案，就是原來那個方案如果這個部分再稍微修正一下，剛才昭順姐說的其實替代方案還有很多條，還有林森路、復興路、民族路，還有很多條，事實上不是只有那兩三條而已，是現在的路橋只有那兩三條，若鐵路全部打通的時候，它有很多條替代方案，所以我是覺得先進的城市那個規劃是 ok 的，但是那個路線真的是要做一下思考，不見得要照你原來規劃的那個路線，就是你的觀念不要說就是要擋住從這裡來的車輛，如果這樣子的觀念的話，恐怕就會造成很大的衝擊，而且我剛講的它不見得是衝突啦，所以我覺得這一點再做一下思考。另外一點，除了交通之外，我一開始就說到了，其他的站體、周遭的規劃是不是能給我們看一個不一樣的規劃，謝謝。

共同主持人 (周議員鍾)：

謝謝許立委的這些建設性發言，現在就請交通部鐵工局的唐副局長說明。

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏：

我想就剛剛幾位老師，或者剛剛許立委大概也提到的幾個質疑的點，就我的立場做個說明，剛剛在簡報裡面提到的一些什麼民國 88 年是在地下二層，89 年的地下二層，還有 95 年的地下一層，96 年…，我想基本上其實改變都不大，只是它穿過的位置是在整個車站下方地下一層…，我想基本上還都維持有地下道，至於幾層幾層，其實沒有那麼複雜，它就是通過的位置，我這邊做一個說明，當然最大的轉折還是如同剛剛所說的，民國 100 年市政府通知我們說要改成平面，就是不走地下道了。另外一個提到的所謂的三、四年，當然剛剛在濮老師那邊所提到的 3 到 6 年，我這裡稍

微說明一下，三個方案裡面，第三個方案就是公共運輸優先方案，其實是按照我們現在的設計方案去處理的，所以對後續的施工不太有太大的影響，可是未來如果是改成平面直通或者平面環抱，基本上整個都市計畫要重新來過，都市計畫要做變更，都市設計審議也要重來。另外一個…當然我認為兩個還是有點程度的問題，譬如原來的設計中間都是一個下層式的廣場，未來如果是直通的，下層式廣場沒有了，就要再看要怎麼樣去處理，所以整個車站站體的設計要重新來過。如果是平面環抱，看起來影響的範圍可能會少一點，我想兩個是有點程度的差異，可是如果按照我們過去以往的經驗，不管是都市設計開始的變更到都市設計審議，一直到整個設計的一些變更，我覺得花到 3 年的時間是有它的需要的，可能時間更長的是平面直通的，等於整個設計要重新來過，我大概做一下這樣子的補充。

許委員智傑：

那是幾年？

共同主持人 (周議員鍾)：

多 3 年？

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏：

3 年。

許委員智傑：

至少 3 年就對了。

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏：

對，包括都市計畫的變更跟都市設計圖變更。

許委員智傑：

你現在是說教授講的沒有錯，就是至少要 delay 3 年就對了，是不是？

共同主持人 (周議員鍾)：

差不多 3 年。

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏：

現在只剩下一個方案了，沒有什麼三個方案了。

共同主持人 (周議員鍾)：

只是形狀不一樣而已。

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏：

沒有，差很多。它前面兩個都沒有辦法去定型啊。

許委員智傑：

所以前面兩個都至少要 delay 3 年就對了。

共同主持人 (周議員鍾):

就是平面直通跟平面環抱…。

許委員智傑:

鐵工局的意思是這樣嘛?

屏東教育大學李副教授銘義:

副局長，你要在黃委員在的時候就要跟他這樣講，不然他以爲前面還有機會，如果 3 年，我看也沒有什麼機會，所以他都沒有這個訊息說一定要 3 年。〔…。〕可是你沒這樣跟他說啊。

許委員智傑:

我剛才沒有用麥克風，錄音會錄不清楚，我再問一次，鐵工局的意思，如果用第一跟第二個方案，平面直通跟平面環抱至少要 delay 3 年，沒有錯?

共同主持人 (周議員鍾):

因爲都市設計…。

許委員智傑:

讓鐵工局回答一下，是不是?

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏:

如果按照現在目前的一些作業的時程、方式，從都市計畫開始變更到都市設計…。

許委員智傑:

所以第一個案子和第二個案子都至少要 delay 3 年，所以現在鐵工局的意思就是只有第三個方案了嗎?因爲第一、二個都要 delay 3 年以上，是不是這樣?

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏:

就我們的立場是這樣，如果 106 年要如期通車的話。

許委員智傑:

好，這鐵工局的立場要列入紀錄啊。

共同主持人 (周議員鍾):

那我請問一下，如果我們上一次會議講的是地上跟地下是無相關的，地上 delay 3 年，地下這個鐵路地下化的通車會不會影響?

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏:

上次說的只是在說車站的造型，那是地上裡面，沒有所謂的道路變更的問題，就是沒有都市計畫變更，也沒有都市設計變更…。

共同主持人 (周議員鍾):

我知道，但是如果現在都市計畫跟都市設計下去 3 年，會不會影響到 106 年的通車，會不會？

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏：

會。

共同主持人 (周議員鍾)：

爲什麼會？地上歸地上，地下歸地下，爲什麼會？只是出入口不一樣而已。

屏東教育大學李副教授銘義：

沒有，我還是要幫鐵工局講一句話，因爲鐵工局講這一句話的緣由是 100 年 5 月以後市政府通知他，才有後面這些事情，後面的選項都沒有了，你要把這句話補進來，不然你的紀錄會變成是你的責任，而不是它的責任。

共同主持人 (周議員鍾)：

現在如果以我們以前擔任過公務人員的立場，簽稿併陳都市變更、都市計畫跟都市設計一起來處理，是不是更可以壓縮，我現在問都發局或是其他市政府相關單位，有沒有辦法縮短，從兩、三年變成一年，有沒有辦法？現在一併馬上通過，我們現在全部有魄力一點，101 年以前決定，就一個月之內決定全部總平面的，這樣有沒有辦法縮短到不到一年的時間，多延一年，這樣有沒有辦法？我想絕對有這個魄力，還有五、六年的時間去變更都市設計跟都市計畫等等，有需要延到 3 年嗎？

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏：

我們自己本身是工程單位，我們自己要去做，如果要用第一個、第二個選項的話，我要做變更設計，我自己本身的設計，不是講工程設計本身，我覺得我們可能要花 1 年的時間。

共同主持人 (周議員鍾)：

花 1 年，1 年不會影響…。

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏：

可是我們剛剛提到的，如果還包括都市計畫跟都市設計審議的話…。

共同主持人 (周議員鍾)：

你這樣一併配合，一邊修，一邊審，就是等於先審，我的意思是專案小組去配合你們怎麼審，就把時間壓縮到、這應該可以縮短到兩年，減少到一、兩年，就是公文旅行或是審查的速度，意思是簽稿併陳，一起來處理，等於是要一個專案小組配合去處理，就是專案小組去先審，我的意思是預審，不是要做好再審。

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏：

我們可以努力，可是我想因為變數取決於其他的單位，我不敢做保證。

共同主持人 (周議員鍾)：

當然這不是你的業務，現在請都發局的代表說明。

高雄市政府都市發展局萬科長美娟：

兩位議員好，針對這個問題我回覆一下，因為現在這兩個…前面的平面直通跟平面環抱方案，可能會涉及到都市計畫變更，因為它把道路的部分做出來，原來第三個方案現在是屬於車站專用區，裡面是沒有道路的，因為這個道路是屬於主要計畫道路，所以這個辦理都市計畫變更會到內政部，它的前提是，這個土地是屬於台鐵所有，所以這個必須要經過台鐵同意，所以這中間會有些溝通的過程。再者剛剛副局長報告的部分，可能還有一些原因沒有被提出來討論，譬如捷運的通風出入口其實就在這個縱軸線上，現在結構上需要做一些調整，連它的捷運在運作的部分都必須一起做考量，它的結構問題會大過於很多很多，其實都市計畫的程序就是一切備妥了之後，就開始走都市計畫程序，程序上並不會那麼久，是因為設計方案不夠成熟穩重的時候，審議才會拉長，以上。

共同主持人 (周議員鍾)：

我以前擔任過基層公務人員，用簽稿併陳，除非說方案…當然我們前提是一定這個政策要變，但我想要壓縮時間可以用預審，等於是專案小組下去陪著它做工程設計的變更，等於工程設計跟都市計畫審議一併，就等於授權專案小組去審這個變更，來壓縮時間，接下來我們陳議員來了，請陳議員發言，時間快到 4 點了，抱歉。

共同主持人 (陳議員玫娟)：

我想因為時間的關係，我簡單…，不好意思，剛剛有一個德中路的通車典禮，我知道我們都遲到了，我想就這個部分其實我們在交通委員會的時候也討論過了，事實上走地下，我們認為不妥是因為它可能會壓縮到兩個通口，就是一個要延伸到七賢路，一個要延到遼寧路、十全路那邊，可能都會影響到兩邊店家的生意跟通行的問題，所以那時候有人來跟我們陳情，所以我們覺得應該要改到平面上來才對，而且尤其是它到地下三層，有時候我們在想車子開到地下三層去，那個空氣…或者是萬一在中途發生什麼事故的話，光是救災可能就是一個很大的問題，所以我們今天很高興黃委員有重視到這個議題，把它弄到平面上來。其實剛剛我還不曉得你們討論的結果是這樣，抱歉，因為我中途插進來的，但是我想來到這邊看到大家講的三個平面方案，不管怎樣我們就是贊成希望能夠平面。但是剛剛

教授有提到這個部分，好像市政府到去年發現這個議題，才通知，我覺得這方面真的是比較慢一點，造成整個工程會有 delay 的問題出現。所以剛剛周議員特別提到說，是不是有什麼方式，用最快的方式，譬如都發局這邊如果有透過我們，有需要的都市計畫變更的或者是有什麼都市議題的部分，市政府都是自己人，其實我覺得很多的市政府公文流程都太過於冗長，一個公文要蓋好幾個章，都是浪費在時間上，所以我想既然這個案子這麼急迫，而且我們希望能夠配合鐵路地下化完工，一起完成的話，希望這個部分市府要加把勁，是不是在整個過程、流程能夠緊鑼密鼓，縮減這個時間，由這邊設計的同時同步在進行，就像周議員剛剛提的，一起來做，看看能不能盡量符合同時完工這個目標，很感謝各位專家學者跟各位與會單位的代表，我們想一起來努力，為我們高雄地方的發展，大家一起來打拚，謝謝各位，謝謝。

共同主持人 (周議員鍾) :

謝謝，台鐵局的陳副總。

交通部台灣鐵路管理局陳副總工程師世昌 :

跟各位報告一下，因為剛剛都發局講的土地都是我們台鐵局的，這個過程真的是考慮了很久，台鐵局今天假如地下方案不談的話，平面這三個方案的話，我們台鐵局還是贊成公共運輸優先的建造，以上報告。

共同主持人 (周議員鍾) :

謝謝，謝謝今天與會的各行政部門的單位，包括交通部鐵工局還有台鐵局、各位學者、專家、議會的陳議員等代表，我個人站在民意代表的立場，我是贊成前面兩個方案，最好是平面直通跟平面環抱，當然這會牽涉到施工的進度，包括工程、一些設計圖的關係，包括都市計畫的變更、都市設計審議等等，而且又有 106 年要鐵路地下化、鐵路捷運化通車的這些壓力。但是我個人覺得離 106 年還有 5 年，106 年就是以最後一天，我們沒有講說 106 年是要 1 月 1 日或是 7 月 1 日，到 12 月 31 日也是 106 年，通車是底下的，也不一定上面就等於完工，也許你上面的施工即使底下的動線什麼都是公共設施、交通設施都完成了，照理講也沒有影響到 106 年通車的…我的意思是你上面的建築如果是 107 年以後，那是 107 年延宕，並不是整個，只要通車的時程不延宕，應該都還有改變的機會，而你說第三個方案叫作公共運輸優先方案，我想基本上這個名稱有疑慮，你所謂公共運輸只是指台鐵、高鐵跟那些什麼其他地下的叫做公共運輸，平面的汽車就不是大眾運輸嗎？我是大眾運輸族，我覺得上面的公共汽車、機車、腳踏車、自行車、行人跟一些轎車都算大眾運輸的，不是冠著公共運輸四

個字就可以壓倒前面，平面直通、平面環抱，我想這個基本上大家要用平起平坐的觀點來討論，不能說地下捷運化的工程、地下的產業優先才叫做公共運輸，其他平面的就不是公共運輸，這個基本上要釐清，我個人至少覺得是這樣。現在還有 5 年的時間，而且鐵工局講工程設計、施工設計圖只要延宕一年，我想這個延宕一年修正的期間，剛好都委會這邊，都市設計還有都市這些計畫，是不是都發局這些相關代表可以跟交通部…，當然這個土地是交通部的，我們也只能跟你拜託而已，是不是可以考慮，既然大家走平面的就走更好一點的平面，不是說很勉強，當然要考慮到整個景觀，我想走平面直通的如果再改，最好拜託看在三個月或半年內，不要拖得太久。在這講抱歉，因為大家決策拖得太久，以致於造成要設計變更什麼都市計畫，工程設計跟都市設計，全部都延宕，沒有辦法統一，真的很可惜。因為今天我也不是正式的主持人，黃立委也不在場，當然我只能建議，四點要到了，大家就用比較開闊的心胸，繼續良性的溝通，但是要用最好的速率，速度、時效要注意到，是不是三個月就決定決策，要怎麼走平面的，到底是平面直通或環抱，就儘量不要用公共運輸優先，我想這個就很麻煩了，希望大家都能夠繼續溝通，今天的會議就到這裡，感謝各位行政官員跟學者專家、代表的參與，謝謝，今天的會議到這裡，希望大家有一個最好的方案出來，謝謝。