

「高雄輕軌興建及完成後對高雄相關課題的衝擊及影響」

公聽會會議紀錄

中華民國 112 年 9 月 19 日

# 高雄市議會舉辦「高雄輕軌興建及完成後對高雄相關課題的衝擊及影響」

## 公聽會會議紀錄

日期：112年9月19日（星期二）下午2時

地點：高雄市議會1樓第一會議室

出席（列）席：

本會一議員黃香菽

政府官員—高雄市政府捷運工程局副局長吳嘉昌

高雄市政府交通局主任秘書王志綱

高雄市政府工務局新建工程處土木工程施工科科长洪聰元

高雄市政府都市發展局副總工程司唐一凡

高雄市政府觀光局專門委員陳傑軒、觀光發展科科长吳舒恩

高雄市政府財政局專門委員陸奇峯

高雄市政府研究發展考核委員會專門委員郭寶升

高雄市政府地政局土地開發處副處長萬美娟

學者—義守大學財務金融管理學系教授李樑堅

國立高雄餐旅大學航空暨運輸服務管理系助理教授陳福川

國立屏東大學不動產經營系副教授鄭博文

國立高雄師範大學事業經營系教授譚大純

里長—三民區灣子里里長方相茗

三民區寶民里里長陳詩椿

三民區寶中里里長任憲慶

其他—張博洋議員服務處主任吳柏諺

主持人：黃議員香菽

紀錄：陳玲雅、李依璇

甲、主持人宣布公聽會開始，介紹與會出席人員並說明公聽會要旨。

乙、議員、學者、各單位陳述意見：

黃議員香菽

高雄市政府捷運工程局吳副局長嘉昌

高雄市政府交通局王主任秘書志綱

高雄市政府工務局新建工程處土木工程施工科洪科長聰元

高雄市政府都市發展局唐副總工程司一凡

高雄市政府觀光局陳專門委員傑軒

高雄市政府財政局陸專門委員奇峯

高雄市政府研究發展考核委員會郭專門委員寶升

高雄市政府地政局土地開發處萬副處長美娟

義守大學財務金融管理學系李教授樑堅

國立高雄餐旅大學航空暨運輸服務管理系陳助理教授福川

國立屏東大學不動產經營系鄭副教授博文

國立高雄師範大學事業經營系譚教授大純

張博洋議員服務處吳主任柏諺

三民區寶民里陳里長詩椿

丙、主持人黃議員香菽結語。

丁、散會：下午 3 時 49 分。

## 高雄市議會舉辦「高雄輕軌興建及完成後對高雄相關課題的衝擊及影響」 公聽會錄音紀錄整理

主持人（黃議員香菽）：

非常感謝大家及我們的局處，還有我們的幾位教授能夠來參加今天「高雄輕軌興建及完成後對高雄相關課題的衝擊及影響」公聽會。我先來介紹一下今天出席的單位和受邀人員，我先來介紹我們局處這邊，有捷運工程局吳嘉昌吳副局長、交通局王志綱王主任秘書、工務局新建工程處土木工程施工科洪聰元洪科長、都市發展局唐副總工程司唐一凡唐副總工、觀光局陳傑軒陳專門委員、財政局陸奇峯陸專門委員、研究發展考核委員會郭寶升郭專門委員、地政局土地開發處萬美娟萬副處長。接下來介紹與會的專家學者，有義守大學財務金融管理學系李樑堅李教授、高雄餐旅大學航空暨運輸管理系陳福川陳助理教授、屏東大學不動產經營系鄭博文鄭副教授，還有張博洋議員服務處吳柏諺吳主任，以及三位很關心地方輕軌建設的里長，有任里長、陳里長及方里長。

我想最主要會舉辦這個公聽會，我們都知道現階段二階輕軌正值施工的階段，現在在施工的範圍也正好是大家過去認為說是影響最大的一個大順路的地方，就現在目前而言，副局長非常清楚，我一直以來都是大順路的重度使用者，因為我家剛好在大順路邊，所以我很常會去看到他們的工程有什麼問題，那我就會跟捷運局這邊來提出一些自己的想法。當然最近我自己有去看了，目前在施工期間其實並沒有什麼太大的問題，那我們最擔心的就是施工後如果真正運行了之後，到底對我們的交通、對我們的地方發展會有什麼樣重大的影響？所以我們特別舉辦這樣的公聽會。我想我就六個議題先來講，我認為說目前興建中的大順路雖然交通有一些些的影響，衝擊也有一點大，但是因為畢竟現在的人，以我現在雖然是重度使用者，但是也盡可能地不去走大順路了，所以其實大順路現在塞車的情況並不嚴重，除非是你們有零星的一些施工的情況，把你們的施工的車輛停在不該停的位置，例如就是我們一般民眾在開車運行的道路上的時候，那又沒有相關的一些三角錐等等之類或者義交去指揮的時候，其實會造成非常大的問題以外，其他的其實沒有什麼太大的問題。那我比較關注的是後續輕軌運行之後，我們是否能夠開放所謂的我們的大條路，大條路我所指的就是中華、博愛路，包括民族、大順、建工、九如路等等，這一些比較大

條的馬路上面的左轉，是不是未來能夠有機會可以開放？這個我相信不只是我，也是很多民眾其實現在在跟我們陳情會去跟我們反映到的，禁左的問題是否交通局這邊跟工務局這邊能不能夠去處理？那當然後續的一些比較具體的交通改善的手段跟替代道路的這一塊，我相信後續也是希望說這兩個單位能夠去協助。

當然今天特別請觀光局來，我們最主要是想要了解，因為畢竟過去我們的輕軌在第一階段其實他是一個屬於觀光路線，但是當他現在合併了第二階段之後，他會變成一個所謂的通勤路線，那觀光路線我們都知道其實他是在假日的時候居多，但是二階輕軌如果以通行考量的話，其實他會在平日時候居多。所以如何把觀光路線的假日輕軌這一段跟平日通行的這一段輕軌去做個有效的結合，包括如何在運量能夠透過觀光方面有什麼類似可以跟我們的捷運局，包括捷運公司，去談所謂的套票或者是觀光路線的帶領，讓不只在平日，包括假日，這一個路線的運量其實都是能夠起來的，這個是我們比較好奇的，有沒有可能能夠去做到這一塊？因為我覺得其實在國外很多的輕軌，我們都知道國外比較…，尤其是歐洲國家很多的輕軌他其實也是除了承載了他們的通勤以外，最主要的還是觀光，那到底要怎麼樣能夠把我們高雄的輕軌能做到像國外這樣子大家很常去使用？我覺得這個是我們後續也必須要觀光局這邊來協助的。那當然有一些比如說我們後續的 TOD 這一塊，到底我們在我們的輕軌周邊，還有多少土地是屬於我們能夠去做 TOD 聯合開發的部分？這一塊我相信等一下這個也會是專家學者他們很重要的，也會是想要請教的一塊。我想我不要講太多，我來聽聽大家的意見，那我們是不是先請我們的捷運局吳嘉昌吳副局長，先來講一下目前整個輕軌興建的狀況。

#### **高雄市政府捷運工程局吳副局長嘉昌：**

好。主席、各位先進、各位里長，還有各位專家學者，大家好。我先跟各位報告，整個環狀輕軌全長 22.1 公里，有 38 座車站，目前營運的是大概 17 公里，有 31 座車站，這個已經營運了，預定在年底能夠完工通車的部分大概還有 5 公里 7 座車站這樣子。施工的這一段時間，其實對於整個地方，包括三民區這個地方造成很大的困擾，其實也感謝議員這邊還有里長這邊大家的體諒，讓我們整個工程能夠持續的推動，那這一部分真的是很感謝。整個環狀輕軌最後的這個路段其實已經是進入最後的 milestone，這個在年底就要成圓了。目前的這個其實各位了解整個施工

團隊，現在每天出工的這個工數都超過以前的一倍，多約一倍出來，所以我們是全力在朝輕軌年底成圓這個目標在前進。那這個過程裡面大家也了解，其實林副市長他也督導我們，那也讓我們交通局還有交大等等，然後協助剛剛議員這邊所提到的幾個路口，包含博愛、自由、民族、九如、建國、中正路，這些幹道施工作業的時候的疏導，讓這個趕工期，最近這一段趕工期的衝擊能夠降到最低，這一部分我們也一直都在努力。

另外就是說這個市政府各單位的動員以外，那輕軌工班的增加，現在整個施工的這個路段的路口幾乎全面展開，所以對於整個地區的這個衝擊變得很大。這一部分我們預定在9月底以後，那所有的這些路口會陸陸續續的開通，各位也了解我們現在也看到有一些沿線的圍籬，我們現在也已經陸續的拆除。那目前進行的大概是一些車站的裝修，然後周遭景觀植栽的處理，還有機電系統的進場裝設，那未來還會有一個測試，所以這個後續對於周遭的交通可能這個影響就會逐漸的降低。最後的一個路口，各位也了解，大概就是民族路的這個路口，民族路這個路口大概在10月下旬我們會鋪軌完成，這個路口應該是最後的一個路口。那這個路口鋪軌完成以後，在輕軌的整個過程大概有31個路口，這31個路口就會全數完工，這個大概就是目前整個輕軌的狀況。

我們市政府這邊也朝著就是在年底一定會成圓這樣子的一個目標，剛剛我也提到增加工班，然後市政府的所有相關單位全部進場，然後大家一起要把這個事情做好。那這一段時間可能後續還有幾個禮拜，可能也要議員這邊，還有周遭的里長這邊能夠再繼續給我們支持，有碰到任何狀況隨時讓我們知道，我們看用什麼樣的方式，然後把大家的這種衝擊把他降到最低。以上我先做這樣子的說明，謝謝。

**主持人（黃議員香菽）：**

好，謝謝吳副局長。接下來我們請交通局王志綱王主任秘書，我相信交通局會是後續非常重大關鍵的一個局處。

**高雄市政府交通局王主任秘書志綱：**

議員好，老師好，還有市府各位長官，大家好。那就剛才接續議員講的，交通局其實也是責任重大，大家也對交通局期許很高，也希望在輕軌通車之後，其實希望可以減緩未來一些營運上的衝擊。那在這個部分的話，其實交通局大概有朝幾個面向來做推動，我大概簡單就四個面向來跟各位說明，第一個是說，針對效益的部分，那我們在輕軌沿線的周邊，其實我們

就開始安裝一些偵測設備，包括像影像或是影像的監視器，然後入口的車輛偵測器，這個部分我們是希望可以即時監控整個輕軌沿線的一些路口壅塞的狀況，以便提供一個改道路線資訊給用路人。實際上我們其實目前也是每天都在監控，透過像我們跟 Google 就是採購它的 GVP 的資料，讓我們可以即時知道目前路段及時間的變化，然後即時發布相關的訊息給周邊的用路人，並且適當調整我們的路口號誌時制。那現在我們路口號誌時制大都是以長週期的方式，然後提供大順路最大的通行秒數，會減少目前在施工階段的一些交通衝擊。未來的部分，其實也會配合輕軌優先號誌的部分來做一些調整，那原則上也是希望可以維持整個路段上的順暢，同時也不影響輕軌的運作。

至於大家比較關心的一些轉向管制的作為，剛才議員也特別提到說，希望可以在主要的路口開放左轉，那我們其實有透過模擬的方式來了解，如果有開放左轉跟沒有開放左轉的一些交通績效的變化。事實上，我們大概會以主要的幹道來切分說，每一個區段裡面可能會有開放一、兩個配對單行的左轉，讓有需要的部分來運作，就是不會完全路口、路段中沿線都沒有左轉的需求，同時也維持整個正線，就是整個主線，包括不管是大順，或是說輕軌運作的順暢。這個部分其實我們有在檢討，目前也規劃盤點出有大概幾個路口可以做這樣的設計，原則上在每個區段其實都會有開放左轉的設計，也讓用路人就可以比較安心、安全的左轉，不會影響到，因為輕軌不會影響到他本身的整個用路的習慣。

第二個部分是說，我們在輕軌沿線有經過好市多跟義享天地的這些購物中心，為了減輕這些他的衝擊，我們也在進行交通衝擊評估的時候，其實也要求像好市多跟義享世界這邊，要求他們在他們購物的過程，是希望他們的消費者多利用大眾運輸的部分，那我們也在他們交評的報告裡面要求說，他們要鼓勵使用大眾運輸，來減輕消費者開車到他們的購物商圈裡面去消費的這種狀況，來減輕周邊交通的衝擊。另外，目前大順路上其實大概還有 11 線的公車在運行，那未來輕軌通車之後，其實我們也會針對他的載客狀況重新調整他的路線，讓這些公車路線成為輕軌的接駁路線，然後擴展他的一些輕軌便利性。同時在轉乘的部分的規劃，其實周邊原本取消的停車格位部分，我們透過新闢停車場的部分，包括議員很關心的雄工立體停車場，其實也是同步會在年底跟輕軌成圓的時候一起完工開放，這個部分其實在整個環狀輕軌的周邊，我們大概也增加快 3,000 格的路外停

車格。這個部分其實也有效的減少因為輕軌建設取消大順路上停車格的一些影響，其實就把他導引到路外的停車場去。那這個部分其實也有助於整個地區的商圈發展，以及他整個路段上的行車效率的部分。

最後，其實我們交通局最近也是在推動通勤月票的設計，其實我們在公共運輸月票的部分都把輕軌納進來了，所以這一整個包套的設計，其實是有助於整個大眾運輸的使用。那我們也期待說輕軌加入的話，可以更加促進整個市中心內，不管是捷運、輕軌、公車一些整個的運輸，可以讓用路人就是在效率上，以及在整個商圈的繁榮帶動上，其實都有助相關的效益。以上說明。

**主持人（黃議員香菽）：**

謝謝王主任秘書，接下來我們請新工處洪聰元科長，我想應該是要針對剛才王主任秘書有特別提到好市多商圈跟我們的義享天地的商圈，其實之前新工處一直在做的一個就是我們的龍德新路的延伸，然後拓寬加龍德新橋的興建。

**高雄市政府工務局新建工程處土木工程科洪科長聰元：**

是，龍德新橋，對。

**主持人（黃議員香菽）：**

現在這個階段大概到什麼樣的程度了？

**高雄市政府工務局新建工程處土木工程科洪科長聰元：**

主席，還有各位老師及與會單位，下面就由新工處來報告。那個先前我們為了因應大順路輕軌的捷運施工，我們先前有拓寬一段龍德新路的拓寬，他剛好是在好市多跟義享天地的南側，目前我們有辦一座叫龍德新橋的開闢，還有包含博愛路做一個 90 度的轉彎接到龍德新路，還有我們的龍德新橋是跨越愛河銜接到河堤南路。這個部分為了因應輕軌成圓，我們大概有算過，可以紓解原來大順路 28%次要幹道的交通量。目前我們已經在進行吊梁工程，在進行吊梁工程，我們的目標是在明年的 2 月可以完成，這個可以完成，完成之後呢，我們除了紓解大順路 28%的交通量以外，我們對於自由路、民族路，還有博愛路南北向，還有對於左右轉交通來東西向的串聯會有還滿大的幫助，對於好市多、義享天地那個商圈的交通量可以有莫大的紓解。目前我們在 8 月已經吊梁，我們預計在 10 月份可以把整個梁把他吊梁完成，大概在明年的 2 月我們可以把整個工程全部把他完工。作以上簡單的補充報告。



**主持人（黃議員香菽）：**

謝謝洪科長。洪科長的意思是說，明年 2 月底前我們的龍德新橋會完工？

**高雄市政府工務局新建工程處土木工程科洪科長聰元：**

對。

**主持人（黃議員香菽）：**

好，OK，謝謝。接下來請都發局唐一凡唐副總工程司，請。

**高雄市政府都市發展局唐副總工程司一凡：**

都發局這邊大概就軌道系統的 TOD 的發展跟土地開發部分做一個說明。配合整個軌道系統的場站開發，我們也希望推動大眾運輸導向這樣的發展，所以大概可以分成三個部分，第一個就是在場站中心的部分，那可以透過聯合開發或者是說整個的做集約的發展來做帶動開發的高強度的一個處理，這是第一個。第二個，大概是針對場站周邊地區的土地做檢討，剛剛其實新工處有提到說龍德新路往東延伸到民族路，配合這個部分，我們之前部都委會跟市都委會，大概也通過了將那邊的工業區檢討變更為商業區，那也東延了一段龍德新路到民族路的部分，這個月大概就可以發布實施，後續就可以交給地政局土開處這邊來辦理市地重劃的相關作業，這個是第二圈的部分。第三個，大概是針對民間土地的開發，也結合捷運局的提案，將沿線的土地可以增額容積的部分，來鼓勵引導民間在捷運場站周邊來做比較高強度的開發；增額容積的部分，是可以提高到基準容積的 15%到 30%這樣的強度來引導做一個開發，那當然增額容積的這個經費，也可以挹注我們整個軌道建設的辦理，做一個良性的循環。以上大概是都發局就 TOD 跟土地開發的部分先做簡要的說明。

**主持人（黃議員香菽）：**

謝謝唐副總工程司，接下來請觀光局的陳專門委員，請。

**高雄市政府觀光局陳專門委員傑軒：**

主席、各位在座，大家午安，大家好。觀光局這邊大概就針對議員剛剛提到的那個問題，在這邊做一些簡單的說明。大家都知道我們要發展觀光其實是首重交通的，那其實剛好在疫後，疫後有一些旅遊型態已經有做了一些改變，包括大家更注重綠色運具的搭乘、永續旅遊的概念。除此之外呢，再依據 2022 年 Booking.com 的永續旅遊報告也有提出，大概有將近 47%他們就是會在淡季還有非假日來出遊。所以針對上述這幾個特性，在

疫後那些旅遊特性，那輕軌也好或者是捷運也好，他基本上就是我們現在力推的低碳、節能、環保的綠色運具大眾交通工具。所以未來如果在完工以後，不過包括現在，然後未來完工以後可能會更順，那我們其實在還沒完工之前，我們現在都已經有在推結合跟高捷公司合作我們高雄好玩卡。另外，剛剛交通局代表有提到 TPASS 的通勤月票，那我們都是互相搭乘的，因為透過不同運具的去串接，然後讓旅客來到高雄可以使用這些綠色運具去暢遊高雄。同時這個也回到一個所謂軌道經濟的概念，不管在哪一個端點，那其實我們可以結合文化局的一些古蹟、藝文中心，或者剛剛提到的義享世界，這是經發局他們的一些相關的業務上，那也可以透過端點的一些運作，然後可以再把一些觀光的旅客帶進，那我們這邊希望就是說未來旅行也可以成為一個城市改變的力量。以上。

**主持人（黃議員香菽）：**

謝謝陳專門委員，接下來請財政局陸專門委員，請。

**高雄市政府財政局陸專門委員奇峯：**

主席、各位學者專家，大家好。今天的公聽會有關探討課題第四、輕軌系統對於鄰近商業和土地開發所帶來的功能及效益，財政局這邊提供兩點意見如下，第一個就是輕軌建設他結合現在捷運既有的紅橘線，還有未來新增的捷運黃線，他可以構成一個完整綿密的大眾捷運路網，整個路網上的各個車站節點，他透過大眾運輸導向的開發模式，可以提高財務的自償性，鼓勵大眾運輸場站周邊的土地朝高密度的土地使用發展。這也可以逐漸改變市民對於交通工具的使用習慣，以大眾運輸來取代私人運具，來解決市區公共運輸還有環境污染等都市發展的課題。第二個是高雄環狀輕軌建設，對於這個亞洲新灣區還有高雄的城市發展有很大的幫助，我們現在在亞洲新灣區內大規模的開發案件，包括了我們的海洋文化和流行音樂中心、高雄港埠旅運中心、高雄展覽館、台糖的港埠商業區，還有高雄港站的開發。根據捷運局的網站所估計的資料，可以創造出 8,000 個以上的工作機會，134.8 億元的觀光產值，還有約 193 億元的經濟價值，還有 560 億元的外部經濟效益。然而這些建設也會衍生出很大的交通量，所以引進高雄輕軌可以增強公共交通運輸，加強整個新灣區和高雄市既有的社區的連結，然後迎接來自國際各地旅客的造訪高雄。以上是我們的兩點建議。

**主持人（黃議員香菽）：**

好，謝謝財政局陸專門委員。接下來請研考會的郭寶升郭專門委員，請。

## 高雄市政府研究發展考核委員會郭專門委員寶升：

主席、專家學者，還有我們的與會代表。剛剛各機關也大概說明很多了，其實以輕軌捷運來看，就是說其實本身來講我們高雄原來就紅橘兩線，就是南北跟東西，以往我們在沒有輕軌捷運之前，我們很多的一些外圍的景點，包括剛剛所提到的亞灣這邊，或是原愛河到美術館這邊等等這些區域，事實上以前能夠所到的，就是說除了我們自行開車、騎機車，不然就是坐公車，大概有這種方式，因為他跟我們的紅橘線是相隔比較遠的。但是我們輕軌開闢完之後，他就會形成一個十字型再加上一個環狀，就把我們市區內重要的一些商業區或住宅區的部分都銜接，以及將外圍我們的一些景點或是一些商業的機能全部再銜接過來，就是我們在年底能夠整個完成之後，初步上這一個的大眾運輸就很完整。未來加上紅線可能延伸往北到路竹這邊，然後林園、東港這邊，再來還有黃線進來，我覺得未來整個我們捷運的部分就會很完整，再加上我們現在目前一直在推的 YouBike 多元運具的部分，其實我們未來的交通是有很大的改善的部分，相對地，當交通的改善就是會改善民眾的一些交通使用的型態會改變。再來就是可能慢慢的我們就引導到整個商業或是土地使用的一些變化，我覺得這是一種良性的改善。我們剛剛看到義享天地等，很多的都是我們慢慢地發現很多的一些商業模式就慢慢在轉變，其實這是一個好的現象，我們大概年底就會慢慢看到這些成果。

再來，我們研考會在針對我們相關的這些部分，最重要就是我們在支持這些重大建設的其餘的一些可能配套的工程部分，我們會加以協助，比方說我們在年度先期計畫的審查部分，我們會優先支持，像我們裡面有龍德新橋跟龍德新路，這段就是我們優先把經費一定要核列給他們。再來，就是有關於輕軌二階平面軌道的一些號誌或是一些交通的改善部分系統，我們也優先核列。再來，就有關於像剛剛所說雄工的這個立體停車場，然後還有我們可能輕軌經過聯醫的部分，整個門面都會改善。我們為了這個輕軌，我們相關的一些配套的工程，我們研考會在先期預算審查的時候，都會優先予以支持。以上報告。

## 主持人（黃議員香菽）：

謝謝研考會郭專門委員，接下來請土開處萬美娟萬副處長，請。

## 高雄市政府地政局土地開發處萬副處長美娟：

主持人、各位教授，還有里長、府內各位長官，大家好。土開處這邊大

概做兩點說明，我們年底就可以成圓的這個輕軌的路線，其實途中經過非常多我們曾經辦過的開發區，不管是市地重劃或區段徵收，從北邊的美術館、農 16，然後到往東邊走可以到我們的科工館，往南就到我們的亞洲新灣區，亞洲新灣區裡面，有 9 個重劃區加上一期 205 兵工廠的這一期區段徵收區。這整個串聯起來之後，其實會把我們的整個開發，還有市民已經在做使用的這些可建築土地的這些使用行為，大概會透過這個輕軌可以讓他變得更健全，那這個都市機能我覺得會更邁向永續，那這個都是值得非常肯定的。再來就是第二點的部分，就是配合這次輕軌的建設，那我們土開處這裡當然也承接了一個任務，就是龍德新路這邊的一個重劃區，這是 107 期，這個重劃區大概有 3.76 公頃，他的功能大概除了把已經在城市中間比較偏工業使用行為比較低的這個土地，我們來做了一個調整，那當然就透過都發局的都市計畫變更，然後我們這裡接續會辦理市地重劃。現在都發局這邊的都市計畫大概內政部核定，接下來都市計畫公告之後，我們土開處這裡就會開始進行市地重劃的相關作業。這一個案子裡面最重要的一件事情，就是打通龍德新路，把剛剛我們新工處這邊所報告的龍德新路，從博愛路一路就可以拉到了民族路，我相信這個部分會對於我們輕軌的沿線，尤其大順路段這邊的交通流量會有很好的紓解。好，以上。

**主持人（黃議員香菽）：**

謝謝土開處的萬副處長，我想你剛剛也講到重點，其實要讓那個龍德新路這邊能夠順利的打通到我們的民族路，最主要的就是我們後半段的這一塊 107 期的重劃區。那我想要請教一個問題，就是重劃區這一塊的，你們的施工工期大概是多久？因為畢竟龍德新橋在明年的 2 月就完工了，我們的輕軌捷運在我們今年的 11 月，剛剛聽到副局長說甚至 10 月中就軌道都已經完全鋪設完成了，所以既定可能在 11 月底就可以完成。如果我們所謂的重劃，應該是公辦重劃這一塊的進度如果拖了太長，其實對於這一段的交通還是有一定的影響，我想要請教說，大概是需要多久的時間？

**高雄市政府地政局土地開發處萬副處長美娟：**

好，謝謝主持人。我想我先補充說明一下，有關於這個重劃，當然他必須要先經過都市計畫變更完成之後，我們後面才有辦法進行相關的法制作業。但是在這個完成都市計畫的變更，以及重劃計畫書的公告，我們才能夠進場施工，這個是必要的程序。

**主持人（黃議員香菽）：**

對。

**高雄市政府地政局土地開發處萬副處長美娟：**

可是地政局這邊接受到市政府的這個使命就是要求我們要提早處理，所以我們在規劃設計都已經提早辦理完成了，甚至是我們也都已經上網招標工程的部分，現在就是等都市計畫這邊公告，我們重劃計畫書就可以送內政部核定，核定之後，我們這裡就可以開始進行。整個工程我們大概分兩個部分，一個就是道路開闢的部分，這當然是最優先的，其餘的這個重劃區內的包含綠地等等公共設施，還有坵塊內的可建築用地整地的這個部分，我們就是列為第二期，優先當然是先處理道路的部分。道路的部分，我們現在爭取最快速的時間大概如果…，因為現在還沒有公告，所以我施工期間現在大概就還沒有辦法進場。其實就是我說這個工程發包的這個部分，大概在9月初我們都已經完成了，就是8月中旬我們就已經開過這個審查會，也都找到廠商，可是因為沒有辦法施工。但是我們還是先朝著市政府給我們的這個使命，預計在明年的4月，3月、4月我們會儘量能夠完成，這大概是道路的部分。

**主持人（黃議員香菽）：**

4月，好，OK。

**高雄市政府地政局土地開發處萬副處長美娟：**

其餘的部分大概就比較不那麼的急迫，我們優先就是先處理道路的部分。好，以上。

**主持人（黃議員香菽）：**

好，謝謝。看起來狀況是卡在我們都發局，沒有，因為你們還沒公告，對啊！開玩笑的。謝謝萬副處長，接下來我們是不是請專家學者這邊提供他們的意見，我們先請義守大學李樑堅李教授，教授，請。

**義守大學財務金融管理學系李教授樑堅：**

好。主席，還有各位出席的委員，以及我們市政府的同仁，還有各民意代表的助理，以及與會的各位先進，大家好。我想市政府投入165億元興建這個輕軌，那麼設置38個站，從一開始的11個站到18個站，到現在31個站開始運行，那麼對於市政府來講，就是提供一個更多元運具的整合機制，當然也串聯了原來紅橘兩線的部分。那當然當初在興建輕軌的時候，其實大家也有不同的意見跟看法，大家可預期的在大順路這個30米

路段裡面，因為中間還有一個兩豆樹，你是一個島式的月軌，島式的一個月台，那個中間大概占了 10.08 米左右，外加兩邊的人行步道，所以大順路那個區段本來相對而言就縮減你的路幅，所以運行裡面就會造成一定程度的不便。目前…，你們後面說話太大聲了。

**主持人（黃議員香菽）：**

講話太大聲了。

**義守大學財務金融管理學系李教授樑堅：**

目前就是我們知道現在目前在施工的過程之中，我自己也有時候會到那個區域路段裡面，大順路裡面真的是非常不方便，當然民眾自己也會自我的再做調整，也就是調整自己用路人的行為。我上次裡面應該是上上禮拜六從學校到福華飯店，從建國路交流道下來，一路就是塞，所以他是一個有外溢的情形，就是從大順路裡面外溢到建國路，所以建國路現在叫我走，我一定不走，因為如果在尖峰時段一定是大塞車，因為他路幅也相對不夠。當然這個是在興建期所衍生出來的問題，最近當然還有大概 10 個零星的故事，也是發生有用路人跟這個輕軌的車輛有去碰撞的一些相關的一個行為。

我想我們在興建這個輕軌，目的當然希望能夠做一個圓，把紅橘兩線能夠整合進來，所以從交通局、從捷運局的立場來講，第一個，你這個場站設立以後，那麼到底作為接駁轉運的旅次有增加多少？這是一個關鍵，因為我們所了解到的輕軌，在歐洲他是一個慢活的城市，他是觀光為主要的部分，甚至他根本就是輕軌車道是跟人行幾乎都是並行的，那是因為他用路人的水準那個人文素養是夠的。我們國人習慣騎摩托車，用路人的習慣經常會爭道，所以最近才會爭議出來所謂的行人地獄的一些問題，當然最近我們也開始看到因為政府的強力取締，現在一般車子開到人行車道，我們都會習慣性的就會先停車，一定要等行人通過以後，這個是因為很多的事件的發生而改變用路人的行為。同樣地，輕軌因為速度不快，大概 30 公里，說真的如果作為通勤會遲到，你叫我現在除非是我的 OD 端點是真的非常 match、非常的不錯，我才會選擇輕軌作為通勤的旅次，不然如果你選擇輕軌做通勤的旅次的話，你那個時間的估算跟我們坐捷運那是完全兩回事，因為捷運它是 A 型路權，你輕軌你只是 B 型路權，你還是會跟其他車輛會有所混流，而且你的速度很慢。所以我就說就市政府來講，我們砸了 165 億元，政府補助 60 幾億元，中央政府補助 60 幾億元嘛！我們市政

府自己大概投入 99 億元左右，那麼從交通的立場，從捷運局的經營立場，我知道捷運局從委請高捷 1 年要花一億多元，大概 1 億 6,000 萬元，現在有沒有再增加我不知道，因為現在路線、場站增加以後，可能那個錢就增多，我那時候是 1 億 6,000 萬元，但是票箱收入是四千多萬元，大概 1 年光這個營運的虧損是一億兩千多萬元左右。當然捷運講說我們沿線裡面還有一些土地開發創造出來的收入，但是實際上我們這個環做完以後，那個旅次能夠增加多少？對捷運而言，這是我想捷運局自己應該要去了解，因為交通局是管交通管理，可是捷運局是要做營運的部分，如果他產生虧損，我們還是要承擔這樣的一個過程。

第二個就是用路人的行為，真的，還好，我覺得也滿謝謝黃議員，在我們知道從博愛路那個區段到大順路到民族路段，還好有開了龍德新路，最近龍德橋興建完成以後，其實至少在到民族路這個區段的大順路，至少我有替代道路系統，如果沒有，你們剛剛報告替代 28%，對不對？如果沒有這一條，那會怎麼樣？可想而知，我想新建工程處的代表應該在這邊，我們都知道，因為那個是可預期的現象，我做過模擬，我做過交通模擬去模擬這個區段裡面，第一個，他會產生外溢的效果，因為他禁左，你看為什麼現在很多計程車進去，包括一般的用路人進去，不太喜歡走那裡，因為他禁左，天啊！如果你一卡住，你可能就是塞在那條路線裡面，你如果從九如路開始開到博愛路，你如果是尖峰時段，你可能要開約 45 分鐘，在 45 分鐘左右，每次進去就是卡住不能動彈，就是很難運轉，這是事實。但是其實等你完工以後，一樣啊！你只是施工圍籬拿掉，可是你…，因為他是禁止進入的，他又沒有共構，不像以前我們公車專用道是可以共構，他這個部分還是禁止進去嘛！所以那個路幅還是不見了，你還是剩下一快一慢的車道，如果你還是禁止左轉，那個怎麼辦？所以剛剛主持人也提到，左轉車流要怎麼進去的處理？因為就這個輕軌而言，他有優先號誌控制系統，我那個左轉車流怎麼進去？除非我們就是要跟台北一樣，我們會有一個口字型，你變成要有一個口字型的運轉，你才能夠這樣到對方裡面去，這個部分我們有沒有做具體的規劃？如果從交通局，當然你設 CCTV，你會監控這些運作的一部分，我們都知道，那左轉車流你們知道他會溢流嗎？他一塞住以後，往後就開始溢流到主線車道裡面來，後面就跟著一直塞，一個號誌燈過不了，兩個號誌燈過不了，三個號誌燈就繼續過不了，整個就一直往後一直 spillover，那叫溢流。各位知道現在高雄市塞車的

狀況也很多，我現在是每天在面臨塞車，因為我從國道 1 接國道 10，每次就是塞在下仁武交流道那個地方，現在仁武產業園區又要開，你看！又更慘，我每天上班、下班 4 點半就開始塞，這個就算他興建完以後，會不會塞？一樣還是會塞。所以那個左轉車流的控管，或是說他以後要朝向 M 字型裡面，讓他能夠有效迴轉到左轉車流去做疏導，這個交通局可能要做好一些完善的規劃，還有包括你的 Signal icon、Signal System，就是你的號誌系統怎麼去整合管理，這個是我想第二個重要的建議。

第三個就是，當然我們都知道 TOD 這個運輸導向的一個發展，這個講了很久，確實目前也開始，就捷運紅橘兩線開始捷運有行經的地方就開始比照台北，我們比他晚反應差不多慢 5 到 10 年，台北市之前如果是在 300 公尺、500 公尺範圍捷運站可及的地方，房價是大漲，我們是經過 3 到 5 年慢慢再去學習、調整、反應，真的在捷運附近的那個房價有稍微再拉升起來，但是不像台北反應速度那麼快。同樣地，我們砸了 99 億元，我們市政府負擔 99 億元的錢，你還要回收，那剛剛提到過土開處那邊他們有一個三點多公頃的龍德新區，沿線之外，除了這個之外，我也看到像二聖路跟凱旋路那邊，你們有借用一個地方當作臨時的停車場，台鐵舊機廠那個部分的，區域的發展，怎麼跟輕軌裡面去做整合？這個也是，因為那個面積真的很大，我知道市政府都發局都有很多的想法，我上禮拜才請你們局長到我們成大基金會去演講，那個區塊大概也是未來要去發展的一個區域。所以輕軌沿線裡面的土地開發，剛剛除了提供容積率的獎勵之外，那麼其他的機制怎麼讓沿線的一個發展，能夠變得讓我們城市的形象、居住的品質能夠變得更好，我想這個是我們要達到的目標。當然如果台灣社會能夠像歐洲那一種慢活，那種人民的素養真的非常不錯，包括機車的用路族，其實台灣最大問題是機車，這個機車的管理是最大的一個麻煩所在，大陸說禁摩就禁摩，我們好像禁不了，不然你給他禁摩，可能摩托車騎到市政府前面給你抗議，這個就是人們行為習慣的不同。那當然衍生出來就是說我剛講過，土地沿線的開發，到底哪些是你的重點區段的發展？我想財政局陸專門委員也在這邊，我們也希望不要到時候市政府要編很多預算去彌補輕軌營運上的虧損，這個虧損越多我們也是越麻煩。當然我們希望能夠讓捷運的經營，因為捷運經營有賺錢他還可以分一點回來給市政府，我們有相對投資二百多億的錢在這個捷運公司裡面嘛！

再來，從觀光局的立場上來講，那麼你現在捷運紅橘兩線加輕軌都出來



了，那麼我們也知道這一條輕軌路線的主要客群，除了我們辦的重點，像那個演唱會的活動，或者在高流或是在駁二裡面有重點的活動，當然可以吸引大量的人潮進來。除了這個之外，我們一般的乘客就除了OD點是真的很合適做這個所謂的輕軌之外，還有背包客，還有一些外來的，還有根本不在乎那個時間的這些運輸的人士，他可能可以坐輕軌慢慢去瀏覽這個城市的風貌，他跟我們一般捷運的通勤旅次，我覺得那是不太一樣的部分，如果你把他當作真的是一個主要通勤路線，我不相信啦！那不是主要通勤路線，因為他的速度太慢。你說一般的用路人來講，我摩托車還是騎摩托車，我就不會去搭輕軌，因為我絕對遲到，如果按照那個時間來講，我的時間就要比別人更早，要提早出發，我才能夠達到我自己的上班地點。所以從觀光立場來講，如果我們吸引的客群是包括背包客、其他一些外地的人，或者想要來使用輕軌這種新型運具的一些其他縣市的人，那我們怎麼來觀光做行銷？其實我以前在紅橘兩線的車站都有講，就是說那個車站旁邊都可以去做我們一些觀光景點的介紹，那個區域附近到底有什麼樣的食衣住行育樂裡面有比較好的，可以行銷的據點去做整合，甚至一些所謂的觀光套裝遊程，怎麼去做整體規劃？讓這些搭乘的人能夠一起去適用，我覺得這個是觀光局能夠去帶動。所以很多交通運具的推動使用裡面，不是只有交通局，不是捷運局的責任，是大家每一個局處，包括都發局要建構未來的城市，那輕軌可能一個新運具的導入以後，那我們跟其他城市真的變得不太一樣，觀光局更有賣點可以做相關的一個行銷活動的機制，這個是我想第三點的建議。

另外呢，就是說真的，我們現在是因為黃議員那時候真的有迫切的要求，他也覺得沿線的商家，再來就是對沿線的商家跟這些經營者，可能稅捐處好像有一些局部在興建過程中有一些稅捐的補貼，那請問一下，興建完成以後呢？你如果取消路邊的停車格，那個進去裡面去購物真的變比較不方便，除非他有興建，交通局他有配套，我去蓋了更多的路邊停車場，讓這些人就是我到這個輕軌的沿線在大順路裡面，我可以停在路邊停好，我再走路到這個店家裡面去，不然我如果沿線要停車應該不太容易的。我知道有增加一些局部的卸貨停車格，一般的停車格位、路邊停車格位大概很多沒有，除非你去蓋路邊停車場，讓他有可以去停靠的地點，那對他的商業經營也帶來一定的成績，這個稅捐的減免或是說商家怎麼去配合，就是市政府怎麼來協助這些商家，萬一很多都做不下去，包括餐廳，我知道

沿途有很多在賣車子的，賣車子的一大堆，我也聽說這些賣車子的有些人想要再找其他地點要轉移了，因為很難停車嘛！這些車子怎麼辦？這個都是一些影響的關鍵點，那我們市政府對這些商家到底有什麼樣的配套措施？包括減免稅制，包括一些整合行銷，包括一些也許交通套票裡面，或是配合興建路邊停車場的格位，讓他能夠很便利的去達到購買的一個點，這個部分我覺得是我們市政府裡面也是責無旁貸要能夠去共同推動整理一個建置的部分。

其實對捷運局來講，我們現在是四線齊發，捷運黃線，但最近招標不太順，聯合報有問我，我以當財政局的立場來講，那一天吳文彥局長講，現在社宅一坪喊到 18 萬、20 萬還標不出去，18 萬、20 萬都還標不出去，那公共工程怎麼辦？公共工程如果黃線裡面這麼大 1,440 億元的經費，那你如果發包，標案又發不出去，又延宕，那預算上要怎麼去做調整？還好我們最近這幾年…，所以陸專門委員，你們財政局不錯啦！我那一天碰到陳勇勝局長，你們這幾年的預算裡面增加兩百多億元，收入面增加兩百多億元啦！這兩年半增加兩百多億元，包括中央專案補助款、統籌分配款等等，還有地方稅收，所以有更多的錢可以挹注在做交通建設的部分，那我們這些錢還是要好好去運作，好好去使用，這個大概我就提到這幾点的部分。

另外那個事故的防範，雖然現在我每天開車都要經過輕軌的車站，因為我住二聖路，每天都經過凱旋路，凱旋路要轉到三多路就一定要經過那個左右轉，就是紅燈左右轉才能夠上去的，那個部分還是有局部的少數的事故發生，那我們怎麼更具體的強化？除了科技執法之外，除了那個號誌燈的停等之外，有沒有一些其他局部的路段要怎麼去做？我也順便跟你們講，我每天開車經過那邊，我的汽車跟那個摩托車是並行在一個很小的區段裡面，因為我要右轉進去，你們知道我的意思嗎？我要右轉的時候跟汽機車是混流在那邊搶那個小小的車道，我要早點變換到那個機車道裡面去，不然我就進不了，我就沒辦法過去，那個部分你們在劃設，因為凱旋路也不大，那你這個部分怎麼辦？如果說有汽機車混流衍生事故，這個責任要怎麼歸屬？這個也是很麻煩。以上，謝謝。

**主持人（黃議員香菽）：**

謝謝李樑堅李教授，接下來我們請高雄餐旅大學的陳福川陳助理教授，請。

## 高雄餐旅大學航空暨運輸服務管理系陳助理教授福川：

是。主持人黃議座，還有李副校長、其他的先進，還有官員、里長及所有與會嘉賓，大家好。我這邊大概就從交通運輸管理規劃來看，那我們都常講我們去做任何一個交通運輸規劃，就是最基本的交通界都耳熟能詳，就叫 3C 政策，包括 Comprehensive，包括 Cooperative，還有包括 Continuous，然後現在就又增加兩個 C，所謂的 Communication 跟 Consistency。這一些系統性的東西，剛剛李副校長已經有做了一個非常詳盡的說明，我這邊大概就是朝兩個方向來闡述我今天所要報告的事情，第一個，就從營建；第二個，到他的營運，這兩個部分。營建的部分，我覺得我們捷運的這個輕軌的定位，我是覺得應該是有一點小小的問題可以去考量，也就是說我們基本上學交通運輸的都知道，一個城市運輸在 CBD 都會區裡面，市區就是 MRT 嘛！這個 MRT 基本上的規劃歸屬應該就是一個走郊區，今天不管在法國，你在巴黎市區就是 Metro，離開了巴黎市區就是 RER，很清楚的他的 LRT。在德國也一樣，市區就是 U-Bahn 這個 MRT，出了市區就是 S-Bahn，就是這種輕軌。那也就是說基本上這個輕軌就剛剛主持人有提到說，第一階段我們走海港那個部分，這個不管從夢時代到光榮碼頭、真愛碼頭到駁二等等，他取得一個觀光的功能是非常成功的，而且對於整個市區的交通運輸影響並不大，這個我們鄰近的城市也都是一樣，比如說你香港本身，不管九龍半島或香港島一定都是 MRT，除非到新界、到那個元朗那邊等於會變這種輕軌的情況，這種輕軌也不盡然都是 B 型路權，我們講剛開通沒多久的澳門，澳門他們現在是氹仔跟路環這邊從海洋站到蓮花口岸站，然後再到機場、氹仔碼頭，他們基本上都還沒有進入到澳門半島的市區，他們都已經用高架來去做一個建設。所以這第二階段要進入到大順路，不管是在剛剛講到龍德新路這一個左營段，或者是商務機能更成熟的三民區，也就是議員家那一段，我覺得這個基本的挑戰性都很大啦！因為這整個交通建設過程當中，都會面臨一個所謂的交通黑暗期嘛，因為你要去建設，但是你建設完之後，會不會遇到一個更大的挑戰跟麻煩？今天我們不要講大順路這一段以後通車，我們現在就舊有的這些還比較不影響到市區交通的部分，我們新聞不是斗大的字眼就可以看得到標題，這一年來到現在已經 10 連撞，更何況以後大順路這邊。當然我們官員都非常認真有做了很多配套，剛剛說龍德新路可以替代 28% 等等這些，我覺得當然都是一些配套。當然基本上有這樣的一個情況出來呢，往

後的挑戰會很大，這種挑戰如果做不好，最嚴重的也有可能像珠海，珠海也有輕軌，平面的輕軌，現在是閒置的狀態，現在就整個都停駛了，停駛又很麻煩，這個又是公共財產也不能拆，就要一直放在那邊。

講起來，我們整個以縱貫線來講，縱貫線進入到高雄市區，當然三民區、新興區這個已經 100 多年的台鐵，用 100 多年的時間把他地下化了，現在我們就又再來弄一個輕軌走這個大順路，整個從左營到三民區，這個真的是交通非常繁忙。剛剛李副校長也提到，對整個 30 幾米的大順路他整個路幅的使用，真的會有很大在交通平面衝突，還有交叉這一部分都會產生很大的衝擊啦！那我也不曉得說，當時當然政府有經費上的考量，認為說我做這樣一個平面的 B 型路權的設計，那大概施工當時估用的經費是 8 億到 15 億。那如果說要地下，哇！地下當然是超貴的，當時的預估每公里是 50 億到 60 億，但我是覺得高架是滿可行的，當時也是說沒有用高架，高架當時估算的話，也大概是每公里是 20 億到 30 億。其實我覺得當然現在的情況已經是這樣子，我們就來看接下來我要討論到的第二個問題，既然我們用 B 型路權來去做這個營運，接下來我們的一個配套，我們要去做怎麼樣的一個市場的定位？那市場的定位，主持人一開始有講到第一期，第一階段可能就比較傷觀光，第二階段這一部分可能因為進入到市區，他會負擔有很重大的通勤這方面的需求，可是這方面的需求，剛剛李副校長都講得非常清楚，而且我自己本身因為我教授的校系，我本身我們雖然是航運系，航空暨運輸管理系，但是事實上我們的重點是航運跟軌道啦！所以我們如果當時系名是航運暨軌道，那我們就變航軌系，有點怪怪的，當然變成說我們的學生多多少少在這方面也有受到一些訓練，所以我知道這個公聽會，我收到這個公聽會之後呢，我就在課堂上，這一、二個禮拜開學，我就有問我們的同學，大概 200 多個同學，他們是上課是很憂心，而且不看好。如果我們要去做通勤這樣的一個用途，像剛剛李副校長已經講到很多的情況，就是說包括這邊的交通衝突啦！你的起迄點不一定就在站邊啦！然後你的接駁，然後呢？最重要就是說第一個，他的服務班次並不是很密集嘛！一剛開始我看資料大概規劃是 10 到 15 分鐘一班，那這個就會牽涉到往後我們整個列車的採購，還有整個行控這些部分。我們看當然這有一個兩難，當你這個班次密集程度變多，那種交通的管制衝突就越大，這會有一個兩難，要不然你班次少，那你的運量又低，運量又低，你同樣將近 200 億的投資，這個效益就可能少。我們學生普遍說那以後你

會不會因為有這個輕軌增加你使用大眾運輸的情況，基本上現在紅線跟橘線我們都已經是 A 型路權，他的營運速度已經都沒有學生飆車快，我就做這樣的調查。更何況我們的輕軌，我們的輕軌速度是設定在每小時 50 公里，但是每小時 50 公里的情況之下，它在整個營運的過程，當然要停車、要去做整個運轉，平均速度事實上只有 20 幾公里，不會超過 25 公里啦！20 到 25 公里啦！你想想看在剛剛所提到的這麼多的問題情況之下，學生會選擇騎摩托車，還是搭輕軌來達成這個所謂通勤的旅次目的？所以其實觀光用途可能還是會比較大一點，觀光用途等於說我們從第一階段再延接過來，包括美術館也好，然後到愛河之心、到義享天地，到 Costco 你也可以 shopping、觀光 shopping，乃至於黃議座他們三民區的轄區事實上也滿有特色的，譬如說那個正興市場，其實建興市場的東西很好吃，不輸瑞豐夜市，也不輸六合夜市，剛好有這樣的地利之便，可以去了一個觀光。其實這樣的一個藍圖你很容易去聯想到墨爾本，大家如果去過墨爾本，就知道墨爾本它有一個 City Circle，他那個 City Circle 就是沿著整個城市的外圍，然後包括他的摩天輪，包括他的車站、Casino，或者甚至於他的聯邦廣場、維多利亞大學圖書館，還有最有名的這個維多利亞市場等等，觀光客很悠閒的方式，然後他可以利用這個可以去了解，做好一個觀光的功能，我覺得這一個部分就相當的美好。

所以這些情況，最後我就要稍微做一下總結，也就是說事實上從興建本身我們應該是要 A 型路權的，現在已經沒辦法了，我們已經蓋了 B 型路權，那我們的 B 型路權往後我們可能免不了要做很多的一些管制性的措施。事實上管制性的措施都是有一點…，我講這樣不是很適合，不過就是有一點因陋就簡，都已經是這樣子了，那我怎麼樣去把他做一個更好的管理？那事實上這種管制性的措施，他就是一個比較消極的吧！比較短暫性的，那我們交通運輸像剛剛一開始講到 3C 或 3 加 2C 的原則，也就是說我們希望一個長遠的、積極的，然後呢他能夠發揮的效果是一個積極長遠建設性的效果。所以最後我就講說在營運方面我們可能還是要重新去檢視為什麼我們要搭這個 LRT 輕軌。那當然我們講至少不要講到國家接軌全世界，就最基本的三個 dimension，第一個從運輸的角度，他是不是能夠達到我們所設定的這個市場區隔？我們是通勤的，或者觀光的，我們能不能達到這個目的？第二個，其實往後營運上有一個更重大的議題，就是他的經濟性。他的經濟性也就是說，我們現在已經投入 200 億去興建這一段的輕軌，但

不是興建完就算了，以後營運啦、折舊啦，或者是做其他所有的這些開支，大家都知道全台灣的捷運沒有一個賺錢的。台北的捷運都已經營運的這麼好了，每1年都還要虧15億，他真正賺錢的就只有淡水到信義段，還有板南線這兩條線，其他的這樣加總起來。那我們高雄事實上還好啦！我們好像大概1年虧個8億喔！財政局長就最清楚。其他的縣市就更慘，桃捷都超過9億，台中才營運2年多就累積虧了超過30億，所以這個往後這個經濟性，他的一個成本我們也要去做考量。

那我們付出了這些成本，最後一件事情，就是我們想要得到什麼樣的benefit？那這個benefit當然我們希望說在環境上啦、在安全上啦、在效率上啦，我們也希望說沿線的一些商家這個產業能夠興隆。然後呢，也能夠照顧到不管是市民，或者觀光客他們在「行」方面的一個便利。我就先以上做這樣的一個報告。

**主持人（黃議員香菽）：**

好，謝謝陳福川陳助理教授。接下來我們請鄭博文鄭副教授，請。

**國立屏東大學不動產經營系鄭副教授博文：**

主持人，還有我們與會的各位來賓跟市府各局處的代表，大家下午好。我先講喔，基本上我是反對我們現在這一段大順路施工的情形，因為我們如果從高雄市的發展歷史軌道來講，高雄市實際上是有環線的鐵路系統，就是過去的臨港線，所以基本上在第一階段做輕軌的時候，我基本上我是覺得是說ok的，因為交通量也不大，然後跟一般的衝突點也不大，那基本上也把高雄的港口或是一些過去的一些歷史的一些記憶把他挑出來。

那基本上我對那一段來講，我是ok的，但是直接到這一段，我基本上覺得交通部、世曦公司非常差勁，因為你明明也是可以做環狀的規劃出來，為什麼？我們現在把…，你如果去看民族路那邊的現在社會住宅，那邊剛好有一個民族陸橋的台鐵站，你當初就把他沿線到那邊去就解決問題了嘛！做電梯把他跟他立體接軌，就達到可以直接通到美術館的輕軌那邊去，就解決了，就不必蓋我們現在這一段。現在這一段我那一天去我就是一肚子火，他覺民路給我封掉嘛！我通常如果從另外一條從鳳山那邊過來的話，因為剛好有事，我習慣是走這一段，然後一看，覺民路被封了，然後我只好繞一大圈再走九如路那邊過來。那現在最嚴重的應該是有兩個路口的施工，一個是民族路將來要接，另外一個可能就是中正路那邊，大順要接中正，接到目前的現在的終端點。那我就會聯想起當時我花了那麼多

錢讓鐵路地下化，消除了多少平交道的柵欄之類的東西，可是你在現在再看，我們現在看到每個輕軌的路口，都一堆應該是算如果就那些人現在的工作，就跟過去的台鐵的勘查的員工的功能一樣，都在防止一些意外的發生。我們花那麼多錢，鐵路地下化現在又出來。

那現在反正事實都已經出來了喔！那就誠如剛才李副校長講的，現在其實你可以看，大順路現在他的車站是在馬路中間。現在大概我們就是要預先一些可能會發生的事故，乘客下這個車站，然後走到旁邊的兩邊，他一定要跨過馬路，那會不會有意外？一定會有意外的嘛！怎麼防範？難道又在車站那邊再設紅綠燈讓行人比較優先可以過？但是如果你做這個動作下去，整個大順路就不斷在紅綠燈、不斷在紅綠燈，那個行駛的速度一定會降下來。那你像現在剛才李副校長也講了，現在變成只是只有一線的快車道，還有一線的慢車道。路邊停車大概應該可能不會有了，路邊停車大概不會有了，那怎麼辦？大順路其實是高雄市還滿重要的一條商業道路，尤其是在民族北路、民族路以東那邊的地區。以西未來也可能會有，因為義享世界這邊下來，大概可能慢慢商家也會出來，那基本上現在大概沒有停車格了。那商家一定要進貨、出貨，除非我們現在要規劃半夜做進貨、出貨的動作，那白天大概只能用機車寄送貨，大概只有這樣子。我現在大概想的大概只有這樣子。再不然就是變成是說，用街外停車場的設計，然後商家再去用比較輕的東西，可是那個東西都是造成商家的一些不便的地方，那這個是大概衝擊性的東西喔！

那剛才談到的 TOD 的東西，TOD 大概我也大概 6、7 年沒摸，就最近有在摸。那我是一直覺得我很反對我們國內現在目前動不動就是獎勵容積去鼓勵人家做 TOD。各位想想看，我們原先的都市計畫是那個容積都已經固定在那邊，你現在為了獎勵他，又蓋那麼高，他對當地的發展的強度他其實是受到衝擊，其實他會影響到其他周邊的人的一些權益，包括我們最近看到的有人傳那個影片給我，新的國賓的那個興建方案。新的國賓興建方案 50 樓耶！一棟 50 樓、一棟是 40 樓，他容積增加了多少？公平嗎？我們政府難道都在照顧有錢人嗎？我基本上很反對說我們的危老都更，尤其是商業的這些都更，他已經那麼有錢了，我們還要給他容積獎勵，這對尋常的老百姓是公平嗎？不公平的啦！我們不要老是用這些東西，然後來違反所謂的一些所謂的公平正義。那 TOD 基本上政府已經給你們這邊周邊的土地已經給這麼重大的投資案在這邊了，已經有獎勵了啦！你已經比旁邊

的人更幸運了，為什麼我們還要錦上添花給他呢？你只是讓他賺更多而已啦！你只是讓他賺更多而已。我們最明顯的那個案例就是新店的捷運共宅，日勝生蓋的。你看看日勝生還多貪心，還偽造土地估價的報告讓台北市政府吃了悶虧。已經有好處了，所以我們不應該再去做這些東西，我們應該是鼓勵做新的用途讓他們產生新的發想，那他願意投入進來我們的實質建設。

這邊有都發局的喔！回去也可以跟吳局長講，其實現在新的台澎輪出來了，他將來他應該他應該到旅運大樓那邊去上下船。那我們現在看，高雄海關、航運公司這兩棟在哈瑪星那邊，其實都可以叫他搬家，搬到旅運大樓去，然後那一片包括周邊那邊其實都可以去做新的重新規劃利用，讓哈瑪星這邊可以有一個新的風貌，甚至駁二、甚至高雄港，那個消防隊都可以叫他搬家啦！都可以叫他搬家。然後一大片土地，包括我們現在看到的這些以前舊的火車站有那麼多鐵軌，其實也有一些東西、土地可以拿出來，然後再做整體的規劃。

高雄市需要大的新的公共投資案，才能帶動整個高雄能不能再生。高雄現在做這些零零星星的，都無助於高雄的整體發展。我看了 20 年，我離開市政府 28 年，可是看到高雄市一直在往下掉，高雄市現在很重要的一些道路，自由路、包括大順路，都是我那時候在當公務人員的時候，我在研考會的時候協助各局處分配預算，那時候蓋的一些路。今天看到自由路變成這樣子，那真的非常傷心啊！自由路是一條非常漂亮、大順路是一條非常漂亮的道路啊！那現在弄一個東西下去，真的有點傷心。那錯誤已經造成，我們現在就想辦法就是讓用路人能更安全一點，所以可能需要交通局那邊再去做事後的交通號誌的管制，或者是說一些交通工具的新的一些方法出來。以上大概是我對今天這個公聽會的議題的一些看法，好，謝謝。

**主持人（黃議員香菽）：**

好，謝謝我們的鄭博文鄭副教授。接下來我們請譚大純譚教授，我們高雄師範大學事業經營系的，請。

**國立高雄師範大學事業經營系譚教授大純：**

Ok，好，主持人黃議員、各位專家、各位市府的同仁，大家午安。首先跟大家致歉喔！因為呢，我明天在第二會議室有一個六大軌道建設，也是公聽會，所以可能明天又會遇到某些長官。我覺得我把今天的，因為今天有一個輕軌、明天是一個軌道，我把這兩件事情當成同一件事情了，所以



再次跟大家這個深深一鞠躬。

那首先呢，我覺得對於我們市府的同仁來說，我覺得不應該再多太多要求跟苛責，因為畢竟輕軌這個建設是謝長廷提出的，距離現在都 10 幾年的時間了啦！我們不要說是不是收拾爛攤子，但是至少我們就是多年後承接這一個很多年以前的一個政治的一個決策，那我們現在就好好的來能夠在有限的、我們可以做的力量之內把他給進行改善。好，那剛好呢這個學期初，我在學校裡面開一門研究所的課，那我們剛好讀到了一篇 1960 年代非常有名的一篇文章。那篇文章是討論說，美國在 1950 年的時候，他們的鐵路局只把鐵路當成交通運輸來經營，但是交通運輸，老百姓要的不是那個交通運輸，老百姓要的是交通運輸之後的結果。比方說我搭火車要去旅遊、我搭火車要去商業、我搭火車要回家鄉，他們要的是那個最後的那個結果。好，那麼我把同樣那一篇的道理，剛好有一個學生就很有聯想力，他就講到了我們的高雄輕軌。他說高雄輕軌好像是不是有類似這樣的一個狀況，也就是說我們好像都把焦點放在那個輕軌，包含輕軌的路線、輕軌的車廂，但是輕軌到底對高雄市市民代表是什麼樣子的什麼意義？尤其呢我們黃議員最關心的大順路的這一段、三民區的這一段，我等一下，我現在就陸續跟各位報告，我們大概討論兩個小時之後大概得到的一些結果啦！那因為輕軌是一個環狀的喔！我想全世界的環狀建設都有一個共同的特色就是，那個乘客不會在環狀線上搭長程，因為環狀線主要就是為了要那個聯通那個十字路線，那我們高雄輕軌也是一樣。既然環狀線不是整段的，不是整體的，我呢，那天上課就跟學生分成了六個區。那我先講其中三個區，其中三個區我相信是市民能夠接受外地的觀光客或者是外縣市的人都可以接受的。

首先第一個就是從前鎮之星站到高雄展覽館這一段，這一段呢是很好買、很好逛，要資訊有資訊、要商業有商業的這一段。裡面有夢時代、有 COSTCO、有 IKEA、有總圖，當然有展覽館，我相信呢市府團隊對於這一段晚上應該是睡得著覺的，因為老百姓知道說這一段對他們來講是有意義的，而且完全不影響交通，他本來就是我們這個臨港線的一部分。那麼接下來往下走就是呢，從旅運中心一直到西子灣這個很長的一段，我想這一段呢就是這個民進黨在高雄市執政 20 幾年來最大的政績，也就是海洋之星，對不起，新灣區喔，新灣區的這一段。那這一段呢，當然好玩的非常多了，我就不再多說了啦！所以我們可以說他是一個所謂的海洋的輕軌或

者是港灣的輕軌，這一段我想也不用太多著力了，因為他本身就已經條件夠好了。那麼最近這半年多來，最夯的就是美術館的那三個站，包含龍貓啊等等的啦！因為他有一個很大的一個據點，就是美術館，所以呢，他跟文創跟文青也是網美網拍很好的據點。

我想這三個部分，就是我所說的前鎮之星到高雄展覽館、旅運中心到西子灣，還有美術館這幾個站，大概對市府團隊來說是相對容易經營的段喔！那目前呢比較讓市民覺得無感的，因為我自己在高師大，高師大後面那一段說實在的，我想可能應該大家都有數字啦！大概差不多從這個凱旋公園到凱旋瑞田的這一段，這一段比較沒有明確的，就是大家一定要上上下下下車的的理由的，不過呢，剛才我們這個李副有提到了啦！其實呢我覺得還有兩個契機，第一個契機是凱旋路的這一段相對來講是人車比較少的段，我自己學校跟住家都在那邊，其實運動的人滿多的，再加上台鐵的那個叫做工廠嘛！那個修復的機車廠，機車廠我知道有些單位很感興趣，所以那一塊如果真的可以納入高雄市的整體的規劃的話，那個其實就把那一段就有意義化了，那個就變成那個所謂的生活的輕軌，或者是森林的輕軌。

那另外一段是比較默默，大家比較不會想到，就是從壽山公園到馬卡道的這一段路。那這一段其實很緊臨著民宅，那個輕軌一過來，那個就是家家戶戶的後門喔！那所幸呢，那一段也不影響到正軌的交通，而且他其實跟柴山關係很密切。所以其實呢，雖然說目前老百姓無感，但是以後可以把他塑造成是比方說壽山的輕軌，或者是柴山的輕軌。在這個地方有壽山公園，有很多柴山的這個入口道，那也可以連接西子灣那個地方。那我目前講的這幾段，大概都是目前好經營或者是很有潛力的。那我想最困難的這個紅燈這個程度的，就是我們現在所看到的，從聖功醫院到龍華國小的這一段，雖然說龍華國小那幾站已經通車了啦，但是呢，原來的大順路的這一段，我覺得真的會給各位很大的壓力。我自己在高師大任教，我每次到了那個凱旋公園站，我就站在凱旋公園站，就望著那個大順路，我想說這一條龍怎麼樣跨越中正路，接下來再怎麼樣跨越建國路，我越想我都很替大家感到焦慮，雖然說不關我的事，真的很替各位感到焦慮。

那前面我們很多專家也都提到過了，首先，大順路他是東南高雄到西北高雄非常重要的一個一條道路，裡面有很多所學校，不要講別的，光光站名就兩個中學、兩個小學，他是很重要的通學區。然後他很妙喔！大順路那一段的市場是較偏「武市」，比方說像汽車買賣相關行業，大家都買過

汽車了，買車大概不會是只有店內看一看，難免要出來試乘一下。那現在一出來一試乘，可能就會遇到，首先第一個，車道已經被挖掉了。那我知道停車格的問題，市政府有在大順路的周邊找到停車格的預備用地，可是那個地的那個指引因為還沒有通車，所以我們現在還沒有看到。所以呢，我大概針對這個大順路的最後這一段喔！我大概有幾個看法。首先第一個，有沒有可能對這個轄區裡面的學生或者居民做折扣？當然現在我們的費用是已經最低的費用了啦！那不知道以後會不會恢復正常的費用？恢復正常的費用對這個轄區的居民能不能夠有更多的折扣？那現在呢，整個大順路停車格其實是被剷除掉了，那有沒有可能有所謂的臨時停車區，或者臨時上下車區、臨時下貨區？真的那邊生意人的感受我們一定要顧慮到，我相信議員這邊應該接收到很多的陳情，因為底下是我聽到的一個講法啦！

有一個當地的附近的居民跟我講說，現在大順路是人車經過、財神路過的狀態，以前有停車格，財神呢會在路邊停一下，下來買一隻黑輪、買一杯紅茶，也是一個收入。那現在停車格被剷除掉之後，接下來狀況他不會因為通車之後而消除，包含那個十字路口不會因為交通的通車而刪除啦！那大概有一段時間可能他的交通導引的時間會更久，因為各位可以看到就是，原先一期、二期的通車大概都還好，可是呢大概通到美術館那一段的時候，還有那個婦幼醫院那段的時候，其實就開始有比較多的車禍的誤撞的事件發生了，那那些都還不代表大順路，大順路真的是一條非常既大又順的一條路，這個又大又順的路現在被輕軌這樣路過之後，以後接下來的一些擦撞可能會更多，所以交通的導引可能時間會更久。

好，那總而言之，我覺得大家應該都心裡面都有想法了啦！我覺得截長補短，尤其呢，在大順路這一段一定要很努力的告訴我們的三民區的民眾就是，輕軌可能給我們製造了一些困擾，但是呢，他又讓我們發生了接駁的功能。因為我覺得東三民的朋友一直很悲情，因為呢，火車也沒有路過、捷運也沒有路過，現在好不容易有了一個輕軌，我們希望能夠這個輕軌對東三民區的民眾能夠再帶來更多的福祉，至少在方便接駁到不管是鐵路，或者是這個捷運上面能夠有更好的一個接駁的功能。好，以上淺見，謝謝。

**主持人（黃議員香菽）：**

謝謝我們的譚大純譚教授。接下來我們是不是先請我們張博洋張議員的辦公室主任？來，請。

**張博洋議員服務處吳主任柏諺：**

好，今天謝謝我們的那個黃議員，今天代表張議員來參加我們今天的公聽會，那我這邊就是有幾個問題啦！其實輕軌目前就是我們很多市民，尤其是我們這次輕軌二階，我們很多三民區的那個居民都很在意。那我們今天就是，第一個我們就是輕軌沿線人本造街的部分，那今天很像工務局沒有來…。是，那就是我們之前就是有說就是輕軌人本造街嘛！然後後來我們就是質詢的時候才發現說，咦！很像還沒有跟中央來爭取這個經費，那想請問一下，目前我們輕軌人本造街的進度。

那再來的部分就是，我們輕軌之前在亞洲新灣區那一段有那個我記得在九個路口有安裝那個防碰撞的系統，那後來我們有詢問那個捷運局，那後續我們因為接下來輕軌進入了我們的一個人口密集區嘛！那就是可能會有一些路口是有高風險的，那個會有那個交通事故發生，那未來就是後續的那些大順路的那個比較幾個重要的大路口，有沒有規劃就是我們未來的輕軌這個防碰撞系統？那據我所知，目前我們捷運局是有規劃就是科技執法的部分，但是我們認為就是說科技執法的東西，他就是只能嚇阻啦！那等真的撞上去就來不及了，所以我們還是要有針對那些就是高風險的路口還是希望說能夠安裝那個輕軌的防碰撞系統。那以上是我們這邊的報告，謝謝。

**主持人（黃議員香菽）：**

那再來請我們，我先讓要發言的都發言完，以後我們再統一再回答。那個我們請我們的任憲慶任里長，任里長有意見嗎？沒有。我們陳里長沒有意見。有？沒有。好，方相茗方里長。喔！好，你幫方里長發言嗎？還是？

**三民區寶民里陳里長詩椿：**

主席、我們黃議員，還有各位長官，大家午安、大家好。我是那個三民區寶民里的里長。雖然我的里沒有靠近大順路，可是我們那邊的住戶也是非常的在意這個輕軌的，所以我們綜合起來有三個點我先提出來就是，第一個就是這個區域的交通問題啦！這個要非常的重視，因為交通的話，大家都要使用的。那第二個就是這個區域的經濟他會有什麼效益出來？那第三點就是，這個區域裡面的住戶，他往後他這個便利性，他生活便利性會是如何？這三點做以上的報告，謝謝。

**主持人（黃議員香菽）：**

好，謝謝陳里長。接下來我再幫一個里長發言，因為他今天剛好有事情

沒有來，那他有提出了書面的發言喔！這個是寶安里的黃柏澤黃里長，就是黃柏霖黃議員的弟弟喔！他提出了第一個點是輕軌車廂已進來多年，在上軌道前請市府捷運局要體檢車廂。這個我印象中，這個車廂已經在跑了嘛！對不對？對對對，現階段二階的車廂都已經在跑了，這個應該比較沒有問題。那第二個點就是，剛剛那個我們的李樑堅李教授也有提到的，輕軌施工前後期間影響兩旁店家經營、住家安寧，請考慮給予稅賦上之補貼，例如營業稅跟房屋稅的減免。這剛才那個李教授也有提到的東西。那第三個就是，輕軌完工後馬路單邊只剩一塊車道及一混合車道，假若發生交通事故，交通可能會全面堵死，請及早擬妥因應辦法。第四個是寶安里內輕軌路段尚有陳年老舊電桿，為維護人車安全及美化天際線，請儘快辦理電桿地下化。這個是黃柏澤黃里長提出的。那接下來我是不是先請針對剛剛的專家學者，還有我們的張博洋張議員的主任，然後還有我們的里長提出來的先簡單做個回覆。來，捷運局。

#### **高雄市政府捷運工程局吳副局長嘉昌：**

謝謝，那感謝各位的指導啦！那輕軌從我們開始推，102年、103年到現在也將近9年、10年，那這一段時間裡面其實也很多人給我們很多指教，其實我們也都很感謝，在這個過程裡面。那我這邊跟各位報告就是說，第一個，在施工期間，施工這樣子走過了一段的這種大家有很多的困境，然後最後慢慢這條路這樣也順了。那剛剛我也提到，就是說我們最後一個路口民族路的這個路口，大概在10月下旬軌道就會鋪好，那鋪好了以後，我們車站會進入裝修，然後景觀的植栽會來做處理，然後機電系統會進來做裝設，然後來試車，然後做系統的整合這樣子，大概看年底之前應該有機會讓他能夠成圓。那這段時間裡面就是感謝各位啦！其實也很抱歉，也感謝大家的體諒，這是第一個。

那第二個就是說，在我們陸陸續續的前面剛剛不管是譚老師講的，還是李教授，還是大家講的，陸陸續續我們從一段一段的通車，然後到現在難免也碰到很多這種用路人行為的不習慣。那其實我們也很清楚，從以前開始，我這個可以再把這個過程再跟各位做報告一下。在這個過程裡面，因為輕軌他跑在這個路上，平面的這個路上，那其實對大家來講都很不習慣。那這個也是一個新式的一個運具，所以也造成很多人的一個困擾，所以市政府這邊也體諒到這樣子的狀況，還有我們這些很多用路人原來的一個行為，所以我們從C1到C4四個站的時候，我們就通車一次，讓大家了

解。然後 C4 到 C8 這是第二次、C8 到 C12 第三次、C12 到 C14 第四次、C12 到 C14、然後 C14 到 C17，就剛剛講的興隆路那個地方，這個又一次。然後 C17 到 C20，到這個美術館路還沒進到美術館這邊，我們又通車一次。那最近的一次就是美術館路，就是 C21 一直到 C24 到大順路，這個已經是第八次了，那最後我們就是今年年底我們還會再通車一次。那要這樣子的一個目的就是說，實際上我們就是說讓這樣子新式的一個運具在馬路上跑，然後讓這些用路人大家能夠習慣，這個然後也讓我們駕駛同仁、駕駛的這些司機先生他們也能夠習慣，未來你在路上碰到的狀況就是這樣子。那當然難免也有一些事故發生，那這個追究起來的這些原因，等一下交通局這邊也很清楚，最主要就是搶快，可能黃燈，他看到車子還沒有來，他可能他想說他可以搶快。那另外一個就是違規轉向，就是違規左轉。那這個當然這個就是大家還是在磨合，還是在漸漸的一個習慣。那這一部分我們也會持續去做宣導，這個因為可能習慣要慢慢改啦！慢慢。那所以我們輕軌的駕駛其實他在開車的時候也都非常緊張、也都非常緊張，所以這個就是說目前碰到的一個狀況。我們雖然透過不同階段的一個通車，然後逐步的往前推，讓用路人不管你是開車的、還是騎腳踏車、還是摩托車的使用者，能夠漸漸習慣這樣子的運具，可是還是難免會有這樣的發生，不過這個數目是越來越少，這是越來越少，這是另外一個現象。

然後剛剛也有提到說這個稅捐的減免，稅捐的減免就是說，這個工程在施工的時候，我們就會把施工的影響區域那我們就送給稅捐單位，那稅捐單位在地方稅的部分，包括房屋稅、包括營業稅，他們就會直接處理。那當然地價稅的部分，因為地價稅還有地價評議委員會，那不過我們也會把這個資料跟地價評議委員會講，委員在評議的時候他們也會去考量這些東西，所以在施工的時候是會有這樣子的一個狀況啦！那營運以後，當然就回歸到市政府的其他的一個相關的規定，不過在施工期間他是有一個稅捐的一個減免喔！

那另外剛剛也提到，就是有關不管是路口的科技執法，還是防碰撞的這些系統，那這個市政府都有在建置、都有在建置。那各位看到科技執法的部分，交通大隊建置的 10 組已經運作了，那捷運局這邊會有 40 幾組，那我們正在招標。這個未來會持續的讓我們市民朋友知道，說在這些路口大家還是要小心，我們有一些、有一些新科技的一個執法在，這個我們也跟各位做報告。

那另外在這個現在這一條大順路上的這個，我們從之前的經驗，我們有一些、有一些改良喔！比如說我們原來車站是配對、配對，配對設上行跟下行是配對。然後呢，在這個從 C24，就是大順路跟博愛路以下的這個七個車站，七個半的這個車站，我們是，就是我們講說近端設站，所謂近端設站就是說，我這個兩個月台我是分開設的，設在道路的兩旁、設在道路的兩旁。那就是說，車子他在以前他要在這個路口停等紅綠燈，未來他就在這個車站裡面他停等，停等的時候也就是他充電跟旅客上下車的時候。那這個人他下來，他可以走這個十字路口上的一個人行道，他就不用像剛剛老師這邊有提到說他要跨越快車道、跨越什麼。所以這個就是我們經過這一段時間、這一條路線前面的幾個路口，那我們經過這一些的改良跟精進。這個部分我們未來也會持續的來做一下宣導。

那另外，其實輕軌喔，輕軌我想他…，我們在這個這一條路線，剛老師這邊有提到，我們在這一條路線裡面經過的學校是很多的，我們初步的一個統計，大概國小有 16 所、那國中有 6 所、然後高中有 10 間，然後還有大學，大學我們有高師大、然後高科大，然後等等這樣子，所以他其實他的量是滿多的啦！那量滿多的話，其實也有很多人他們是用輕軌來當成他們這個通學的一個交通工具。這一部分從原來我們剛開始的時候，瑞祥高中他就有很多很多通學。那我們了解的也有一些跟我們常常接觸的一些民生醫院的醫生，他們也是都是用輕軌在通勤。當然因為現在班距大概尖峰 10 分鐘嘛！10 分鐘當然大家要去抓一下，搭久了以後，其實他還是比較穩定、比較安全，那父母也比較放心的一個運具啦！基本上是這樣子。

那另外我再跟各位提一下喔！那剛剛講到這個車廂，那個我們目前第一階段跟第二階段有 24 輛車，那這 24 輛車我們隨時都上去，所以我們每天跑的大概是這樣子，就是說每天我們的車子大概會有 15 部在上面走，就是這樣子，然後大概會有 7 部在那邊 stand by，然後隨時會有兩部安排檢修，所以大概都是這樣在跑，所以每部車他都一定是都要累積他的一個公里數啦！然後另外也提到，就是剛剛也提到說這個，黃線招標我也講一下，剛剛那個老師這邊也有提到黃線。黃線在去年 3 月行政院核定以後，那市政府就對機電系統、還有對於這個軌道系統我們就招標。那機電系統的部分，我們也把機廠的這些土建，包含在這個機電系統裡面。那包含在這個機電系統裡面，這個最主要的這個意思就是說，其實各位了解，我們整個捷運系統在興建的時候，他的關鍵要件一定是機廠、一定是機廠，那

尤其是黃線的烏松機廠，他處理起來更麻煩，因為他上面 5,000 座的墳墓，然後還有一些高程等等，是比較麻煩，不過那一個標已經在動了，就關鍵的要件已經在動了，土地也已經整地了，然後那個原來這一標的土建也都已經進場，這是一個。

那另外各位看到就是說，那現在的土建的部分是招商有一點不順，那招商有點不順其實是還 OK 啦！所謂 OK 就是說，我們第一次招標的時候是有廠商進來，不過沒有達到採購法所規定的你要有三家合格以上的廠商的門檻你才能夠開標這樣子，所以我們接著我們就公告 10 天，那可能在 9 月下旬我們就能夠可能陸陸續續會有廠商進來。所以這一部分當然會跟我們原來的預期有一點差距，不過基本上還是能夠分階段，然後這樣子順利地來推動喔！那另外就是說，輕軌他當然，所有的交通運具都一樣，你單靠票櫃的收入這是沒有辦法的喔！其實剛剛老師也提到，就像台北，台北運量那麼多，一天一、兩百萬，他還是現在每多賣一張票，他就要多虧幾毛錢啦！就這樣子。所以當然第一個票櫃的收入是我們主要的一個穩定的來源，那另外剛剛也提到，像 TIF 啦、TOD 啦、開發啦等等，這個也都是我們的一個來源喔！

那輕軌這一條路線他比較好的就是說，他行經了整個都市裡面的核心區，都市裡面的核心區。那這些核心區裡面呢，其實我們現在也感覺到很多的這些相關的這些開發還是商業的活動，已經沿著輕軌周遭在活動。那像剛剛那個譚老師所提的，四個象限裡面，有三個象限現在是已經是很滿、很不錯，那另外就是未來其實也是我們挑戰最大的，就是那個議員這邊的一個那個轄區裡面的這一些這個路段。那未來可能還是要就各位多給我們指導，那這一部分未來我們在營運的時候可能也會碰到一些困難，那市政府這邊我們也會全力來強化他、來精進他。以上，謝謝。

**主持人（黃議員香菽）：**

謝謝喔！接下來我們是不是請，好像交通局的問題會比較多。請我們交通局的王主任秘書，請。

**高雄市政府交通局王主任秘書志綱：**

謝謝議員、謝謝老師的指教。那其實我想、我想我要先表達一件事情是說，其實輕軌他這個運具引進來，其實是有助於帶動我們整個生活型態的改變。那其實像我們講，巴黎在上一次市長大選的時候，那個所有的候選人就在推動一個我們講 activity 的 transportation，就是講說主動運



輸，是透過在這個區域內營造良好的行人步道的環境，然後提供良好的公共運輸，然後在這個小區域裡面，大概就是一個 15 分鐘的生活圈裡面去生活。那其實在輕軌的這個環境裡面，其實我們也嘗試就是，以市府站的立場其實也是希望可以打造這樣一個像這樣一個生活的區域。那其實剛才李副校長這邊其實也都提到說，在歐洲其實大家是慢活，其實我們也是想說營造這樣的一個環境，在這個高雄市裡面，那所以透過輕軌來說是剛好引導這樣一個改變的時間。那所以當在下就是說，很多大家也都談到說車道縮減的這個課題。其實車道縮減其實是有助於降低我們事故的發生喔！其實這也是我們目前正在推動的一些相關的一些交通管理的措施之一啦！那我是表達是說，其實輕軌的環境進來其實是有助於整個生活品質、環境的一個提升，所以他並不是說，對於大家是一個衝擊，這是第一個我想表達的部分。

那第二個部分是老師很關心說，有些當輕軌營運之後相關的一些交通管理措施的調整。那在號誌的部分，其實當然我們就一定會配合輕軌優先號誌跟周邊的一些路網號誌的一個連動，希望可以達到一個整個路網的效率的最佳化，那這部分是我們會持續精進的。那另外在有些替代左轉的部分，當然老師就講 P turn 跟 U turn 的部分，其實這個我們跟捷運局也都一直持續在開會，我們有一個小組，針對這些周邊的替代路徑的一些討論，就是如果說在沒有開放左轉的情形之下，那我們要給他什麼樣的指引，讓他可以安全、安心、方便的轉動。那甚至像剛也講到說龍華新橋的一個開闢，一直到民族路的街廊，其實這也是我們其中的一條替代動線之一，那其實有助於降低目前這個從博愛到民族這一段的路徑上面的一些壅塞情況的發生，這個是我們持續在處理的。

那另外在安全的部分，捷運局這邊其實大概，我們跟捷運局其實都針對輕軌的安全性非常重視，那我們從一階開始一直觀察到二階，其實那個事故的發生其實是有逐年降低的情況。那只是說因為可能久久發生一件，大家就覺得說好像又發生很嚴重的情況。其實就我們在看，每次在調那個影像來看，其實大部分其實就是很明顯就是駕駛人的違規的行為，比如說闖紅燈啊！或是他就根本沒有注意到這個號誌的變化就直接開過去了、就騎過去了，特別是像摩托車這種比較常見，就最近幾件都大概都是類似的這種情形。那當然我們捷運局這邊大概就是會有一些經費在投入在運用科技執法的方式來嚇阻，那其實這個科技執法其實未來也是衍生可以提供做防

碰撞的系統的應用的資料。其實這個部分，捷運局跟交大跟我們其實都一直在做這樣的一個討論跟設計。那我們的部分，其實我們也會在路口的一些宣導，包括我們看到路口的一些資訊、電子看板資訊可行標誌的顯示，在提醒用路人在不該你轉向的時候就不要轉向，或者說注意輕軌的這種訊息，我們都一直有在持續在配合在路口來進行、來推動。那所以在安全的部分，其實我們另外還有一些有相關的宣導的措施啦！那這個部分其實我們都一直在持續的辦理，所以我想這個部分其實當然輕軌在短期內，可能用路人的習慣可能會造成一些影響，但是長期來說我覺得我們看都是一個呈現一個比較正向的、就是比較好的一個境界在發展，所以我們也會持續來努力來推動。

那另外剛剛老師也提到說一些路外停車場的部分，包括像路邊裝卸貨停車格的時段性的限制，其實這個我們在跟捷運局在討論復舊之後的路行，其實也都有在路段、每一個街廓裡面其實都有配置一、兩個裝卸貨停車格供商家臨時使用。當然主要的長時間的這些停車需求，我們都希望導引到路外。那個路外的部分其實我們也會根據他的需求，我們都會在路口設置相關的一些導引告示，就是引導用路人到路外的停車場去停車，那也降低對於整個道路上的一個衝擊。那以上簡單的一個回覆。

**主持人（黃議員香菽）：**

好，謝謝交通局。剛剛我看了一下，好像就是只有針對這兩個局處比較多，應該其他的局處好像比較沒有。那請問大家針對於剛剛我們的專家學者所講的，有沒有局處還需要去答覆的？〔…〕好。

**義守大學財務金融管理學系李教授樑堅：**

對，就是地政局裡面在做地價評議委員會，那兩年會調一次嘛！大順路那個七個站到底是正、負？這是一個關鍵的一個評估啦！那稍微注意一下，你不要給他說要加價，因為我運輸系統經過，我加價，結果他生意變不好，老百姓反而會有不一樣的看法，但是這個部分是要有一些調查數據去做確認，看看那個生意是不是因為輕軌來了以後生意會變得比較差還是怎麼樣，因為那個可能民眾的反應會有點不同，不要反而引起民怨啦！因為你可能，一般我們之前在做地價評議的時候是這個地方有交通運輸系統經過，那個房價應該要上漲，結果你經過以後，結果反而生意變差，如果要再給他加價就會被他罵了。

主持人（黃議員香菽）：

這個相關單位帶回去看看，還是要注意一下，對啦！正常有軌道經過的地方，尤其有大眾運輸經過的地方，房價一定都是漲，我看像現在就我的選區講，因為其他選區我也沒有去了解，所以我就我的選區講。我的選區因為現在高雄火車站即將在明年就即將完工了，那我有發覺他周邊因為他原本就有我們的捷運了，那過去可能我們周邊那個後驛站那邊的房價，大概 1 坪，新的建案大概 1 坪都大概 20 出頭，但是我聽說最近因為高雄火車站即將完工，所以最近有慢慢的往上提升到 30 萬了，所以當初買的人他們是認為都賺了。那我認為說這個應該也是後續我們也要去想說，輕軌經過的地方會不會是正面的還是是負面的？因為我不知道你們有沒有去看過說現階段，因為當然捷運是在地下走，這個會漲我們都絕對相信，但是輕軌是在地上走，會不會有人會認為說那個地方交通不方便，還是怎麼樣？我是不知道你們有沒有去做過現階段，就是美術館那一段到博愛路這一段周邊的房價的漲幅程度是怎麼樣？或者是我覺得你們也可以去看一下。用這個來當後續可能大順路會遇到的狀況，要不然我們都希望一個軌道建設能夠帶給周邊更大的效益，而不是希望說他帶給周邊是更大的不便，或者更大的不好的呈現，所以我覺得這個剛才李教授去講的我覺得這個也是一個重點，對呀！好不好？那如果大家都沒有意見的話，我們今天的公聽會就到此結束。謝謝大家今天的參與，兩個小時確實時間也滿長的，謝謝大家，辛苦了、辛苦了。謝謝。