

高雄市議會舉辦「鐵路地下化園道開闢工程-自行車規劃辦法」 公聽會會議紀錄

日期：中華民國 108 年 12 月 27 日（星期五）
上午 10 時 4 分

地點：本會一樓第一會議室

出席（列）席：

民意代表：議員鄭孟洳

議員何權峰

立法委員李昆澤辦公室助理黃炯愷

議員林于凱服務處助理洪國峰

議員簡煥宗服務處秘書陳良敬

議員何權峰服務處助理李昀陽

議員康裕成服務處助理陳柏鈞

議員曾俊傑服務處助理呂御帆

議員黃捷辦公室助理何翊軒

議員林智鴻服務處助理潘冠玢

政府部門：交通部鐵道局南部工程處副工程司李岩峯、李明益、
李軒丞

高雄市政府工務局工程企劃處處長鄭元宗

高雄市政府工務局新建工程處副處長鄭朝鴻、科長
陳聖杰、幫工程司鄭仲邑

高雄市政府工務局養護工程處副總工程司林意翔

高雄市政府水利局總工程司梁錦淵、副工程司簡嘉君
、工程員孔德懷

其他：鴻威國際工程顧問股份有限公司洪艾樺

台灣世曦工程顧問股份有限公司李致賢

永合工程顧問有限公司蔡幸伶

高雄市自行車文化協會理事長趙健樺、戴介偉、
周弘明

共同主持人：議員鄭孟洳、議員何權峰

記 錄：專員吳春英

甲、共同主持人宣布研討會開始並說明研討會要旨。

乙、與會人員陳述意見：

民意代表：議員鄭孟洳

議員何權峰

立法委員李昆澤辦公室助理黃炯愷

政府部門：高雄市政府工務局工程企劃處處長鄭元宗

交通部鐵道局南部工程處副工程司李岩峯、李明益

高雄市政府工務局養護工程處副總工程司林意翔

高雄市政府水利局副工程司簡嘉君

其 他：鴻威國際工程顧問股份有限公司洪艾樺

台灣世曦工程顧問股份有限公司李致賢

永合工程顧問有限公司蔡幸伶

高雄市自行車文化協會理事長趙健樺、戴介偉、

周弘明

丙、共同主持人議員鄭孟洳結語。

丁、散會：上午 11 時 27 分

高雄市議會舉辦「鐵路地下化園道開闢工程-自行車規劃辦法」 公聽會錄音紀錄整理

共同主持人（鄭議員孟洳）：

謝謝各位來參加今天的公聽會，由我鄭議員孟洳、何議員權峰、康裕成前議長一起召開的這場公聽會。今天的主題主要是針對鐵路地下化後整個綠園道的工程，其實市民朋友對於我們綠園道的工程有非常大的期待，我也看過幾個示範段，目前市府的規劃都還不錯。只是針對綠廊道，因為原本說有一個很完整的自行車系統，目前看來某區段是行人和自行車道共用的，跟我們原本的規劃似乎有稍微的落差。之前其實滿多議員在議會上也都很關心綠園道自行車系統的建置，這個部分等一下相關局處可以針對綠廊道的部分去做一個簡單的簡報跟說明。

在這邊也很感謝今天來參加的與會貴賓，我先介紹一下，民意代表有李昆澤立委辦公室助理黃炯愷、市議員林于凱服務處助理洪國峰、市議員簡煥宗服務處助理陳良敬、市議員何權峰服務處助理李昫陽，市議員康裕成服務處的陳柏鈞，市議員曾俊傑服務處的呂助理，市議員黃捷辦公室的何助理。在代表的部分，有高雄市自行車文化協會理事長趙健樺、周弘明跟戴介偉，這是自行車的朋友和代表。公部門有交通部鐵道局南部工程處副工程司李岩峯、李明益和李軒丞，很感謝中央就來了三位代表。還有高雄市政府工務局工程企劃處處長鄭元宗、高雄市政府工務局新建工程處鄭副處長、陳科長和鄭仲邑、高雄市政府工務局養護工程處副總工程司林意翔，高雄市政府水利局總工程司梁錦淵、副工程司簡嘉君，工程員孔德懷。

我簡單說明一下，因為我們整個鐵路地下化的範圍橫跨了幾個行政區，三民區其實是最多的，所以我們幾個議員都非常關心綠園道未來的建置和規劃是如何。但是目前的規劃跟我們的期望其實有一點落差，所以藉由這場公聽會是希望可以維護行人跟自行車使用者的權益，也期望我們的綠廊道未來的規劃其實是可以更貼近我們市民朋友的。所以在此我先邀請我們的公部門——工務局可不可以先針

對你們所負責的綠園道部分進行說明跟報告。

高雄市政府工務局工程企劃處鄭處長元宗：

鄭議員、各位議員代表、各位自行車協會代表，以及各位長官大家好。其實我們整個鐵路地下化之後，15.37公里的綠園道面積大概有71公頃，我們在規劃的時候就非常注意到自行車及人的環境怎麼銜接，所以在15.37公里在銜接上面我們都經過整合的。雖然這個計畫執行有三個單位，就是包括高雄左營計畫是屬於水利局在規劃、高雄計畫是新工處在規劃、鳳山計畫的部分是養工處在規劃，雖然分屬三個不同單位，但是我們都有召開整合會議，就是由我們的局長親自召開，所以在整個規劃的部分是有在整合的。

在這裡先說明，有關自行車道規劃，因為有些路段的園道寬度不是很寬，所以受限於園道的寬度。我們大概可以分為從鼓山站以北的部分，因為園道比較寬，所以比較有自行車專用道的空間可以來規劃；鼓山站以東的部分，因為綠園道的寬度最小也許只有27公尺，扣到兩側的道路，中間的寬度就不大了，我所謂的自行車道，我們是穿越在中間的綠園道，而不是兩邊道路的自行車道。我們今天有請三個顧問公司來將每一段比較詳細的規劃跟各位做個說明，是不是由各計畫區先做一個比較細部的說明。

共同主持人（鄭議員孟洳）：

好，那我們就先請新工處說明。

高雄市政府工務局工程企劃處鄭處長元宗：

可不可以從水利局開始，這樣一系列下來比較清楚。

共同主持人（鄭議員孟洳）：

好，就從水利局開始說明。

鴻威國際工程顧問股份有限公司洪艾樺：

議員以及各位先進、長官大家好。我在此說明一下左營計畫的部分，剛才工務局已經有提到，我再次跟各位說明一下。整個鐵路地下化園道規劃，就是從新左營站區一直到鳳山大智陸橋以西的路程，大概是15.37公里。分為三個計畫，以明誠四路以北到新左營站是左營計畫區；明誠四路以南到科工館附近的大順三路是高雄計畫區；

大順三路以東到剛才說的大智陸橋，這中間的路段也就是我們的鳳山計畫區，就是有三個計畫。整個園道的面積計算大概是 71.29 公頃，沿路會有 8 個通勤站，以及兩個轉運站，我們也希望藉由這次的園道整合，可以把民眾在意的遊憩資源、景觀，還有關於鐵道的歷史去做展示，當然也要有一些永續保水生態的概念，進行對市民日常生活教育的部分。

我剛才提到其實整個綠廊的部分，很大的重點在人本的交通，因為可以看到整個都市區的部分，其實我們東半部是屬於比較都市區，所以綠帶是比較零碎的部分，我們藉由園道整合之後，可以讓東邊的綠帶跟西邊的大綠地，以及資源去做整合。當然我剛才提到這整個園道的部分會經過 8 個通勤站，另外這一區的自行車動線也是屬於高雄市政府規劃的都會通勤型路線，所以通勤的需求對民眾來說是非常重要的，也是我們這邊自行車道很大的定位。我們在左營計畫區的部分，基本上基地範圍就是以崇德路自行車橋，就是翠華路的自行車橋以南，到明誠四路以北，這 2.5 公里是我們主要的工程計畫範圍。

接下來講我們自行車道規劃動線的原則，第一個，我們一定會跟既有的自行車道系統，包含蓮池潭和原生植物園的天橋，以及自行車道動線去做串接；往南也會往美術館、愛河的周邊道路系統去做串接。另外，各個重要路口都會設置無障礙坡道，不僅是為了無障礙民眾使用，騎乘自行車的時候也不需要抬車下去的方式。另外，我們的主要動線就是在星號的部分，包含藍色是既有的自行車道租賃站的點位；紅色星號是未來我們跟環保局有溝通，他們會新設自行車租賃站的部分。我們希望以西的部分，經過兩個通勤火車站的部分，包含內惟站以及左營站，它是比較多民眾上下轉乘通勤使用的部分，在人行道我們也是稍微縮小的部分。所以我們以西會以休閒、漫遊為主，主要就是串連左營及內惟兩個通勤站，以及這邊有一些公車候車站的部分，主要是供人行使用。以東的部分，我們連接了自行車道天橋的部分路線，也配合未來會經過幾個比較大的自行車道租賃站點的部分。這條路的自行車道動線，其實它本身是 4

米，我們會以共構，但是不共用分道的方式，去分自行車道主要是2.5米，人行通道是1.5米的方式。那就可以不管是承接觀光路線的自行車橋，或是我們可以通勤的時候去做自行車停車區的位置也會比較便利，對於這邊都市區通勤的民眾會是更為便利的方式。

另外，我們會有次要自行車道的路線，例如我們東側會接往自行車橋上下的方向，東側會接有路面的自行車道，包含往原生動物園，比較西側接的自行車道路線，跟人行通勤的動線會有一點點的分隔，或是會有不同的方式去串接東側的自行車道的部分，會做一個比較便利的串接。我們中間園道的腹地會設置一些比較彎曲蜿蜒的休閒自行車道和人行道的部分，民眾就可以依照不同的目的性，跟不同的需求和時段去做不同的選擇路段使用。

這是我們模擬圖的部分，包含剛才看到在東側，主要4米自行道動線，以及1.5米的人行道，中間會有次要的自行車道動線，地景休憩動線就會穿梭於綠帶之間，然後去做一個休憩的活動。在西側臨翠華路的部分，最主要是人行動線，在這邊可以看到人行動線的系統，以及自行車道的分道系統，以及在園區內可能比較休憩動線的方式。

在我們的園道導覽系統，針對路線的部分包含有指向牌，全區導覽牌，指向牌很明顯就是指一個方向，民眾可以很明顯直接的感受到他要去的景點往哪個方向去走，例如說我們要去左營站區、內惟站區的站點，或是幾個大的活動廣場等等，這些都會有明確的指向牌去做指向。包含這些點位重要的入口，以及在一些比較重要的節點部分都會有設置。另外，全區導覽牌是比較全區性的，他會指引你在這些重要的路口，包含前後中間的點位，去說現在的位置在哪裡，你要往哪個景點的部分，可能就要自己判斷可以走哪些路線，譬如說你想要經過一些不錯的特殊設計點的話，你可以自己去安排動線的部分。另外就是一些景觀解說以及教育解說的部分，景點解說可能就會針對例如文化廣場，還是我們特別設計的一些休憩棚架平台等等的部分去做一些特色場域的介紹。教育解說牌主要會針對我們現在比較推的都市型低衝擊開發的工法，去做一些概念的推廣，

也會顯示出我們整個沿岸低衝擊開發的工法去做一個導覽的部分，以及去做一個指引。以上就是我們整個園道的系統設置。

在於各個園道入口，各個重要的路口要怎麼去銜接，包含我們從崇德路、新莊一路和翠華路的部分去做說明。這個我們已經經過交通局的路形審議部分，在路口部分會經由我們的自行車道動線串接標線的方式，會有人行號誌的標誌燈去做一個串接，民眾可以經由無障礙通道跟自行車道的串接，可以到我們的自行車道系統去做連結，我們的新莊一路也是這樣的設計方式。

在華榮路的部分跟前面兩個路口一樣，都是在西側的部分有自行車道串接的路線。因為中華一路的部分有一個陸橋橋墩的關係，所以並沒有明顯劃設我們自行車道的連接方式，但也有一個民眾的行人穿越線可以無障礙穿越，到這邊經由斜坡再進往我們的自行車道路線。接著在美術北三路以後，兩側就比較沒有所謂的陸橋問題，或是一些道路交通點比較大的問題，東西兩側會有比較順暢的自行車道串連的系統去做上下的銜接。目前這邊就是左營計畫區針對自行車道和導覽的部分說明。

後面請高雄計畫區繼續說明講解該計畫區的內容。

台灣世曦工程顧問股份有限公司李致賢：

各位議員、各位長官大家好，接下來報告高雄計畫區的部分。高雄計畫區就誠如前面左營計畫區所介紹的，我們是從明誠四路到大順路這一段是高雄計畫區，我們全線也是有設置自行車道跟人行步道去串聯周邊的自行車道系統。於鼓山運河及愛河橋，我們有設置自行車立體設施，確保全線的自行車動線是暢通的，它不會斷掉，我們沿線也有設置公用自行車的租借站。這是我們分區的設置意象，我們總共分為6個路段：路段一是明誠四路到九如大橋，是美術創意藝文的園區；路段二是以鼓山南段的文教區域；路段三是河邊街至中華二路，是設置為愛河鐵道印象；路段四是接近三塊厝站，我們是設置三塊厝站文化驛站；路段五是高雄車站，因為高雄車站不是屬於本計畫範圍，我們還是有跟高雄車站的一些意象去進行串聯；路段六是民族站到大順路，這邊是設置定位為科工館智慧生活園

區。

我們在分段上有不同的植栽構想，明誠四路至美術館路，我們這邊的主題樹種是鳳凰木跟棟樹，也有搭配羊蹄甲和茄苳。美術館站到三塊厝站是鳳凰木跟棟樹，這兩個區域是同樣一個主題；接下來到同盟路至大順三路是紅花風鈴木和黃連木的主題樹種。

接下來就大致介紹一下我們的自行車道規劃，這是第一段美術館創意文化園區的部分，首先是明誠四路到美術館路，我們這邊因為有設置一個新的馬卡道路，然後配合大美術館園區的計畫整合，所以新的馬卡道路有向外偏移。在園道的部分會比較窄，所以我們這邊設置的是自行車與人行的共用道。

接下來是美術館站，這邊因為一些站體的突出物及轉乘設施的部分，我們也是設置成自行車的共用道，請各位參考。

目前已經施作完成的，這是高雄計畫區示範道的部分，金川街到華安街，這邊我們因為園道的寬度較寬，然後也有足夠的空間是設置比較多樣的人行道和自行車專用道，一路到九如橋下都有自行車專用道。

接下來是鼓山南段文教區，我們過了九如橋下之後，因為榮德公園這邊有一個輕軌的機廠，這邊開始就是園道範圍會比較狹窄，我們這裡開始就是設置自行車跟人行的共用道。

這是鼓山站的配置圖，我們儘量把自行車的動線都設置在外圍，裡面都儘量以人行的動線為主。過了鼓山站之後，我們的園道空間和腹地空間就比較狹窄，在剛剛九如橋以北那邊大概都是30到40米左右的綠園道淨寬，這邊的綠園道淨寬大概只有20到25米左右，所以我們這邊設置的動線都是人行和自行車動線共用道。它到河邊街之後，會串接愛河自行車跨越橋，這邊會有一個牽引道，在河西路和河邊街的區域會有一個自行車的牽引道上跨越橋。這是愛河跨越橋的部分，之後到同盟三路的時候再由牽引道一路下來，再繼續串接接下來的人行、自行車共用道。

這是我們的愛河跨越橋的設計，我們將保留原有的跨愛河鐵路橋，我們在上方再加一個頂板，就是加了一塊板，然後創造不同的空間，

保留部分原有的軌道意象，去結合一些延伸的平台，就是結合原來的鐵道意象。

這是我們的規劃設計，可以看到我們既有的鐵道，有一些座椅以及一些橋上的活動空間。這些空間大部分都可以藉由自行車牽引，或是人行在上面，可以有一些活動。過了同盟三路之後，我們下愛河牽引道之後，繼續串接至園道以東的部分。從這邊開始因為園道腹地都較為狹窄，配合周邊的一些轉乘設施，我們就是設置自行車共用道。

這是三塊厝站的路段，因為它的站體設施物較多，腹地空間也比較狹窄，我們在這邊大部分以北側的自行車跟人行路線為主，南側才大部分是以人行的動線為主。

這是銜接高雄車站西側的部分，可以看到這邊是高雄中學，我們也有跟高雄中學的一些出入口，跟後來設置的後門有做串接。這邊有設置一些活動的廣場，到時候整個通學路線就不用再走建國路，可以從這邊直接進入高雄中學。

接下來是高雄車站以東的部分，接下來是串接新的71期的園道。我們這邊有公3、公2和公1的公園，可以看到這邊因為是特商區，我們儘量保留較大的綠地空間。我們在這邊設置一個車站牆板的意象跟保留區域。這是自行車跟人行動線共用道的一些動線。

接下來是民族站，因為路形的關係，我們在北側跟南側都有足夠的空間可以設置自行車跟人行的共用道，過了民族站之後，接下來中間也是因為跟前面中華路到同盟路之間路段的腹地比較狹窄，也有一些停車的需求，所以我們園道配置的空間比較少，所以我們還是設置自行車跟人行的共用道。這一段是我們另外一段的優先示範段，目前已經完工，就是在科工館後面，我們在科工館南側後面的開口，我們也有去進行串接，然後也有設置一個活動工廠，這邊也有保留一些軌道的意象，就可以直接從南側進入，然後去銜接科工館站。

這是我們科工館站的模擬圖，請大家參考。這是我們的科工館站，它除了跟科工館南邊的出入口銜接以外，我們還有設置一些星空廣

場和一些地景，去銜接接下來的大順三路，還有鳳山計畫區。

基本上目前高雄計畫區各路口都有設置無障礙斜坡道，以及人行、自行車的專用穿越線，各路口除了迴轉道以外，迴轉道有設置閃黃燈，其實均採號誌化路口，也有自行車號誌燈，所以在通過過路的安全性及便利性應該是足夠。目前高雄計畫區已經上網發包，預計在 110 年可以完工。除了剛剛說的愛河橋牽引道那一段以外，其他可能會在 110 年中旬左右完工。以上簡報，謝謝。接下來請鳳山計畫區說明。

永合工程顧問有限公司蔡幸伶：

主席、各位長官，現在針對鳳山計畫來做自行車道的簡單簡報，前面在左營計畫時已經把我們這個計畫區做一個詳述了，所以這個資料請各位長官詳細參閱，這個就是我們剛剛已經有陳述的部分，這個部分就請各位長官參閱。然後我們的鳳山銜接科工館站，就是大順三路以東的部分，我們的基地是屬於比較狹長的，除了接近大順路口的寬度有 48 米以外，一直到鳳山是越來越縮小，是屬於一個狹長型的，所以我們的設計最主要是以我們的自行和人行共構為主軸，然後兩邊再配置景觀，這個就是景觀的示意圖，請各位長官參閱。接下來，我們剛剛有提到我們設計的原則就是我們的基地是比較狹長的，所以我們主要是以自行和人行共構兼做緊急通道修繕的部分，以 3.5 米從大順三路一直到大智陸橋的部分。我們銜接的自行車道，往西的話可以銜接到剛剛所說的左營和高雄計畫的自行車道串連，一直往東走的話，就可以跟我們的曹公圳，以及大東公園的自行車道，還有鳳山自行車道做完整的串聯。

我們的鋪面材質主要是以日後維護管理為主要依據，所以我們的廣場就是以高壓連鎖磚跟抵石子的部分。然後 3.5 米我們剛剛有提到是屬於還有作為緊急通道的使用，所以我們當初討論就是以 AC 鋪面為主要的部分。其他在路口重要的節點，或是廣場中間的節點，我們就是以不同的材質較容易維護的部分來做材質的結合。當然在路口的部分，我們也有設置無障礙坡道的銜接，並用高壓混凝土磚為主要的鋪面，這就是我們整個鋪面的設計原則。

接下來我們剛剛有提到，在西側的部分就跟科工館站的自行車道跟人行車道的串聯。橘色的部分，就是剛剛我們提到的人行跟車行的主要路線，然後兩邊就是依照主要的路線來配置我們的景觀和節點，這個就是整個鳳山計畫。因為我們有跟正道公園銜接，它這邊的寬度會比較大，所以在南側有一個既有的人行道，這次施作也特別把南側這個人行道鋪面來做一個保留，整個在高速公路底下就是跟我們的正道公園的人行道空間做一個串聯，這是主要的人行道的部分。

三角型的部分或是廣場的部分就是我們人行和車行的導引點，我們會在重要的路口做一些導標，然後三角型的部分就是用路人穿越的目的，整個廣場就是出入口的部分。最主要有區分三個區段，其實我們最主要的是剛剛有提到，是以碎石鋪面跟抵石子鋪面來作為這一次材質的設計。而在自行跟人行共構的部分，就是用 AC 的鋪面設計，這個就是 B 段的部分。

B 段的話，這邊就是高速公路，再往東走一直到我們的正義站，因為這邊只有一個正義站的通勤站，為因應這邊通勤的人員，所以我們把自行和人行有做一個區分。藍色的部分就是人行通道的部分，橘色的部分就是自行車道的行駛，甚至到後面就是自行和人行的共構部分。接下來就是各個節點的部分，我們在出入口都有做斜坡道的設置，然後在路口就是用標誌標線跟行人專用的號誌燈來做號誌路口穿越的執行，這個就是 B 段的部分，B 段就是屬於已經過了正義路的部分。接下來就是澄清路到大智路，這個從圖來看，它的寬度是越來越狹長，誠如我們剛剛所說的設計原則，我們就是以 3.5 米人行跟自行共構部分來做串聯。到了澄清路的話，它在南側可以跟曹公圳自行車道做串聯，我們剛好跟鳳山車站的 85 期這邊做連接，所以我們在自車道也是做個連接，就是跟鳳山火車站的自行車道連結的部分。所以南側就是我們剛剛所提到的曹公圳部分。路口部分我們有做一些節點，不管是人行或自行車，都是有做無障礙設置。接下來，因為鳳山火車站不屬於本工程，經過鳳山火車站一直到鳳松路才是我們設計的起點。我們剛剛有提到，它再往南剛好可

以跟鳳山自行車道做個串聯，所以整個路段的話，從左營一直到鳳山部分，就可以跟既有的不管是蓮池潭自行車道或在鳳山曹公圳自行車道，還有鳳山溪自行車道做相連結，以及大東做連結的部分，這個就是我們整個計畫的自行車道串聯，這個就是路口設置的部分。另外就是材質，我們剛剛有提到的材質，在人行跟自行車道，我們就是用 AC 鋪面；在節點的部分，我們就是用高壓連鎖磚或抵石子或其他材質，來作為這一次設置依據。上面的話，就是一個材質模擬圖現況，請各位長官參閱。

我們剛剛有提到，在路口的話，就是依相關規定來做一個斜坡道的設置，甚至導盲設施的部分，也是在我們這一次設計的一個原則。路口穿越的話，除了行人穿越線之外，還有針對自行車道標線設置，這個就是斜坡道一個導盲磚設置，還有斜坡設置的一個示意圖。另外，這個就是入口標線，我們剛剛有提到說，除了我們的號誌以外，還有標線也是我們的重點之一，讓它不管是行人或自行車道都有個遵循依據，這個就是我們相關配置的部分，這個是針對大路口的部分。指標的話，誠如剛剛左營計畫區所說的，我們在重要的路口節點會設置指引牌或是展覽牌來告知用路人說，這邊你目前到哪一個定點，然後你往左、往右、往上、往下所經過的一個路口跟一個指標，這個就是我們設置指標的一個位置，請各位長官參閱。這個是我們的指標示意圖，我們剛剛有提到說，不管在我們的廣場或是我們的重要路口的話，我們有設置相對的一個指標來指引用路人，這一個自行車道往前騎是到什麼地方，往兩側騎會到什麼地方，這個是我們的一個指標示意圖。以上簡報完畢，謝謝。

共同主持人（鄭議員孟洳）：

養工處跟水利局其實報告都滿詳細的，新工處，我這邊有一個問題，你們針對自行車與人行道共構的路面材質部分，也是跟養工處、水利局一樣嗎？也是採 AC。整個路牌告示那些也都是一樣的嗎？好。我先補充介紹一下，何議員權峰也來到現場，他也是非常關心我們的綠園道規劃。我先請自行車協會趙理事長健樺。

高雄市自行車文化協會趙理事長健樺：

何議員跟鄭議員，還有各位府內長官，大家好。我是高雄市自行車文化協會倉庫自行車學校的趙健樺，本協會成立快10年了，我們只有一個宗旨，就是希望越來越多人騎車，所以我們不管自己在高雄市或南部或是環島、出國活動，我們都非常在意當地騎車環境的安全與否。上次剛好有機會跟鄭議員在科工館那邊進行一個場勘活動的時候，我們發現這個示範段它有一些跟我們的理解是不一樣的，尤其我們這幾年陸續在關注這個議題，不管是在公部門給我們做的簡報，或市府發的新聞稿，或像之前委員這邊也有接受媒體採訪的時候，我們的認知全部是自行車專用道，沒有跟人行共用這件事情，你們如果有空上網去搜尋，所有綠廊全部是自行車專用道，包括我們的認知跟媒體的認知，都是這樣子。我不曉得為什麼後來會變成共用？這個決議是誰做的？或是你們評估說，你們一直在強調路太小，請問是多小要共用，或是多大才可以做自行車專用道？這應該是有一個依據。

我剛剛看3段簡報的時候，我發現目前有自行車專用道部分是從金川街到九如路，還有正義站附近有部分區段是有分開的，正義站這邊應該也不是很大，為什麼這邊可以做？還有金川街以北到內惟站這邊不夠大嗎？我昨天才剛去騎車，我幾乎每天經過，這邊還滿大的，為什麼這邊不能做自行車專用道？我不懂！是錢不夠了嗎？還是有什麼窒礙難行的地方嗎？如果以不騎車的人而言，就一條路給你們騎，這有什麼不好嗎？可是各位去想一下，在高雄駁二這邊，早期這邊是一個很多人騎車的自行車道，現在因為輕軌的關係，遊客越來越多，所以我們在騎乘的時候其實有非常多的糾紛，不管是事故或車禍，或是有一些車友他有受傷過，這個都還滿常發生的，我不曉得有沒有人在意這件事情？當然以我們的立場，我們非常希望有一個自行車專用道，其實寬度對我們而言是有就好了，你會說這又沒什麼，可是它就可以讓所有人知道，這一條是自行車優先，而不是大家可以在上面跑來跑去。

這個綠廊，我個人想法它完成之後，當然是以通勤為主，不管是學生通勤、上下班的通勤或是周圍地區的跑步運動，大家都可以來，

所以在這個情況之下，我覺得更需要劃設自行車專用道，讓大家知道你該走哪邊，而不是全部的人混在一起，遛狗的、跑步的、慢跑的、滑板車的全部都擠在一起。因為我覺得公部門應該要有一個想法，就是我們做的事情是要讓民眾更方便，更多人騎車，而不是你不想做這個東西，然後造成日後民眾自己在那邊狗咬狗，這是我的想法。我不曉得你們是依據什麼判斷說，這邊要做自行車專用道或是不做？因為在我之前從101年開始，都發局新聞稿發出來上面的鳳山示意段裡面，它的自行車專用道是在正中央的，我剛剛看不是。之前在市議會有一個氣候變遷小組，我們在聚會的時候，工務局也幫我們做過簡報，它是全線都有自行車專用道，這個簡報檔我還有留著，我不曉得是從什麼時候開始變成沒有自行車專用道，是誰做的決定，還是有什麼困難？其實我們車友非常想了解這件事情。我們的夥伴一位是戴介偉先生，一個是周弘明先生，這兩位也常常跟我們一起環島1年大概5次、10次都跑不掉，我們也常出國騎車，看他們有什麼想法？

高雄市自行車文化協會戴介偉：

主席、議員、各位長官，大家好。關於綠園道的部分，目前上面的規劃我是比較沒有什麼意見，不過在通勤站部分跟路面上比較不相關，通勤站是8個站，目前台鐵的規劃是自行車不能上去，它就是簡易站，它就是沒有工作人員。但是我在高雄站、鳳山站、新左營站買票攜自行車上車，也是沒有人帶我，只是在入口的閘門跟我說哪邊上車而已，我也是自己上去。這個問題看能不能解決，不然跟通勤方面就有牴觸了，謝謝。

高雄市自行車文化協會周弘明：

大家好，我叫周弘明。我們本身騎腳踏車覺得路面要是平的，我感覺騎在高雄市滿多的自行車道，經過路口銜接處都有落差，這個落差讓騎的人滿不舒服的。還有一點，譬如中華路、翠亨路那一段，我從蓮池潭那邊下來走到馬卡道那一段路口的時候，真的要過去非常不好過去，它本身指引方向，我也不曉得它怎麼指引？還有一點，他們講到立牌指示方向，我也不曉得立牌指示是地面的，還有地面

上有沒有劃線？騎腳踏車的人一般都看地上，很少看標示，所以順著地面上指標走的時候，我們可以不用抬頭看指示牌也滿順的，我現在不曉得指示牌的方向是立牌，還是地面上也有劃專屬線？像我們有時候在台1線騎自行車，那一條路我個人感覺真的非常不好，騎到會迷路，騎到最後不曉得要往哪邊走，它沒有連貫性，我希望我們這次規劃的時候整個指示線有連貫性，謝謝。

共同主持人（鄭議員孟洳）：

謝謝三位代表的發言，整個結論下來，我們剛剛有提到自行車專用道，就我所知，之前所看的相關單位資料，也是有自行車專用道，這是最初原本的規劃。因為我本身也會在駁二那邊或是本身也有在騎腳踏車，所以在人行跟自行車共用的部分，駁二那邊其實常會發生糾紛沒有錯，因為目前就是人太多，自行車主在騎乘的過程中，可能跟群眾會擠道。我們目前整個綠廊道規劃自行車跟人行道共用部分，你們要如何維護自行車主跟人行道使用者的安全，跟他們到時候如果發生糾紛，或我們的規劃是不是還有更彈性的空間？

高雄市政府工務局工程企劃處鄭處長元宗：

這個部分我們工務局來統一回答，其實剛開始全線有自行車專用道是最好，但事實上我們在整個規劃過程當中碰到一些困難，像我們有經過8個站區，其實8個站區一些硬體部分就已經占掉很大的空間，像美術館那邊它有一個捷運輕軌就占掉一個空間，所以事實上剩下的空間，我們要把它規劃一個自行車道，那會壓縮到行人的空間。我們想這個部分還是不可避免的我們需要用人跟自行車來共用的情況。像比較窄的路段，剛剛看到幾個高雄計畫區，它的路寬不到30公尺，扣掉兩邊的車道寬度12公尺，6公尺、6公尺共12公尺，所以中間的寬度其實也不到18公尺，18公尺裡面我們要布設一些植栽，因為我們希望整個綠園道是有植栽的部分，其實剩下的空間如果人跟車再把它分開去走的話，我們的整個植栽布設就會發生困難，這是目前遭遇到的一些問題。當然在自行車道的人跟車共用部分，雖然整個是共用的，但是我們會利用標線去把它區分出來，就是人走的部分和自行車走的部分用標線把它區分出來，讓人跟車儘量減

少它的交織混雜。

共同主持人（鄭議員孟洳）：

這個部分的話，目前在示範段是沒有看到的，示範段目前是沒有看到。我這邊先補充介紹，林智鴻議員的助理也有在現場，智鴻議員其實也是很關心。我們先請公部門這邊討論一下好了，鐵道局這邊能不能針對我們的通勤站部分做說明？

交通部鐵道局南部工程處李副工程司明益：

主席、議員，還有各位先進和各位長官，鐵道局南工處這邊做個說明，有關臺鐵通勤車站自行車道的部分，目前是由高雄市政府這邊來辦理，我們進行費用的撥付，所以設計方面我們沒有參與，謝謝。

共同主持人（鄭議員孟洳）：

我問一下，剛剛的代表也有說到，就是針對我們的通勤站，自行車能不能進出這個問題，其實也是滿需要注重的，因為我們既然都有規劃自行車使用者，為什麼幾個車站自行車可以進出？

交通部鐵道局南部工程處李副工程司岩峯：

基本上車站設計裡面，當初在設計有考慮到自行車使用，高雄車站、鳳山站，甚至於左營幾處等級較高的車站，我們的電梯是加大型，當初都有考慮到自行車的進出，高雄進出站它有一個可供使自行車使用電梯在車站旁邊，都有適當導引說明自行車可以進去。通勤車站，當初臺鐵也沒有針對自行車這一塊要求加大電梯箱體尺寸，那時候就沒有納入自行車使用設計這一部分。

共同主持人（何議員權峰）：

我還是不懂，就是站體沒有設計，所以在通勤車站的部分，是不是就自行車不能進去，有嚴格的規定不能進去，或者是可以進去，只是我們的市民朋友要自己想辦法。我舉個例子，譬如大台的自行車可能需要透過你剛剛講的電梯，有一些像騎摺疊式的小摺，我的小摺可不可以折一折手拿著就從通勤車站進去？

交通部鐵道局南部工程處李副工程司岩峯：

我講的自行車是不需要拆輪子直接牽進去的，我們的電梯寬約2

米多，自行車直接牽進去是沒問題的。摺疊自行車捷運可以使用，臺鐵通勤站一定也是可以的。

共同主持人（何議員權峰）：

你的意思是說沒有設計到可以進去，但是如果我有辦法把它弄進去，你們是不會禁止就對了，是這樣的意思嗎？

高雄市自行車文化協會趙理事長健樺：

我超多話想說。

共同主持人（何議員權峰）：

可是我看美術館站那一站比較大，它好像有類似那種無障礙設施，這樣我就可以從無障礙設施進去，我不是騎進去，我是牽下去，那個可以進去嗎？

交通部鐵道局南部工程處李副工程司岩峯：

我記得台鐵你要先打包才能進車廂，打包，我們有自行車應該沒弄。

共同主持人（何議員權峰）：

台鐵要打包進車廂，高雄車站需不需要打包？

交通部鐵道局南部工程處李副工程司岩峯：

它有自行車專用車廂，那種車廂就可以牽到它指定的車廂去上車，通勤站基本上應該是沒有停那種車廂。

高雄市自行車文化協會趙理事長健樺：

鐵道局可能施工比較專門，營業上，我們可能剛好借這個機會請昆澤辦公室這邊幫我們轉達，因為昆澤這邊也是交通委員會，可能他們說台鐵比較會聽。基本上這幾個通勤站我全部都進去過，我的腳踏車也牽進去過，一進到票口票務人員都非常驚嚇說，你不能從這邊上下車，我說我知道，因為從你們開始我們就知道你們不讓我們上下車，可是這個站蓋得跟高鐵站一樣大，你不讓我們上下車，這個真的是很…，我不知道啦。台鐵目前規定這幾個通勤站叫簡易站，所以不開放任何的單車上下，1台都不行。

與會來賓：

小摺呢？

高雄市自行車文化協會趙理事長健樺：

摺起來可以。可是在我們的認知範圍內，如果有小摺的人，他不見得會去坐火車，我們自己有小摺，也有大車，像我們如果出去玩或是去比較遠的地方，我們偶而還是會需要用到台鐵。目前台鐵規定是非常不人性的，我們早期還可以用團體去做申請，目前它可以申請30人車的部分，就是8點以後跟4點之前，這個時段是一般人也不會想去使用的時段。接下來新採購的車廂，它甚至限縮我們使用的範圍，據我得到的消息，它目前新的車廂只能放4台左右而已，就是不給我們用，不給我們用就不要用，對不對？如果大家想用就大家來想辦法，對不對？因為這個不是市政府可以控制得到，所以可能要請委員這邊幫我們轉達，就是建請台鐵，因為台鐵這幾年一些無障礙設施已經非常完善了，可不可以考慮不要用站的分級來限縮單車能不能進站，而是有做好無障礙設施有電梯方面的，是不是可以考慮少部分，比如說目前都是8台跟30台做區分，8台要不要讓我們進出？而不是你們電梯做得這麼大、站體又這麼漂亮，卻一直跟我說你們沒人來帶我們，我們搭火車這麼久了，真的帶過我們不曉得有沒有5次，我們1年至少要搭二、三十次。所以你用人員不足，我覺得這個不是道理，你可以透過一些指標牌或進站的時候，就跟我們有一些講法或是一些教育，而不是說都不准、都不准，什麼都不准，你是蓋來做什麼？這幾個簡易站，以高雄市民跟委員還有我們騎車的人而言，他一定是有需要的，你不讓我們用，我真的覺得只能說可惜。因為中央政策跟台鐵政策可能是比較僵化的，可能我們一般人比較沒有辦法去做調整，可是鐵道局這邊我們有一個建議是，不管進不進出站，因為不管是人行道和自行車道共用或分開，現成的就是我們接下來會有自行車經過這幾個簡易站，是否在一些硬體採購或是一些指標上可以加強一下？這個可能是你們可以做的，謝謝。

共同主持人（鄭議員孟洳）：

為什麼我會特別請趙理事長？因為他本身是自行車愛好者之外，他也經常帶著自行車同好到各個國家進行自行車旅遊。中央政策方

面，在2023年交通局其實有宣布說，希望可以打造一個全台灣自行車觀光年作為代表性象徵。所以在我們打造好硬體設施，就像我們現在如果綠廊道打造好了，我們的硬體設施打造好，如何讓我們的自行車愛好者可以使用得更方便，其實也是要配合我們的通勤跟公共運輸部分。所以這邊昆澤委員的代表，要不要稍做說明？

立法委員李昆澤辦公室助理黃炯愷：

議員、各位長官，大家好。不好意思，我先講一下，因為我們今天邀請來的是鐵道局南工處，他們基本上只負責興建。理事長剛剛問的那個問題，我剛才聽鐵道局的回答是說，在硬體設施方面應該是可以支援一般通勤車站，即使它是通勤車站，但是在施工的硬體方面應該是可以支援進去，只是現在是台鐵在負責營運，所以他們的一些做法跟規定讓你們不能進去。這個部分的話，我們之後再來這邊再跟台鐵研議那些，這個回答不曉得理事長可不可以接受？因為台鐵現在不在這邊，可能要另外再找時間，好不好？

共同主持人（鄭議員孟洳）：

非常的滿意。

立法委員李昆澤辦公室助理黃炯愷：

剛剛孟洳議員也有提到，關於自行車觀光這一塊，我想的確是需要再跟中央交通單位作協商來配合的，我們這邊會用我們立委的權限再跟中央單位作協商。

共同主持人（鄭議員孟洳）：

感謝昆澤委員的助理黃炯愷，其實李昆澤委員一直非常關心我們，不管是我們的交通公共運輸、自行車道，甚至是我們的觀光，所以在這邊我們也相信他會積極辦理。公部門這邊剛剛討論的結果如何呢？

高雄市政府工務局工程企劃處鄭處長元宗：

我剛才再確認一下，幾個優先路段其實它的寬度是夠的，只是將來完成之後我們會補劃標線，就把自行車道跟人行的動線再補劃上去。

共同主持人（鄭議員孟洳）：

所以你們設計到底有沒有設計進去？因為就目前我看到的示範段是沒有，也是因為這樣，所以其實造成大家滿多疑慮。

高雄市政府工務局工程企劃處鄭處長元宗：

這個部分我們一定會把它補劃，因為整段完成之後，整個自行車道環境跟指標、路線，我們都會再結合。

共同主持人（鄭議員孟洳）：

所以你們現在的意思是說還是照原本的，就是只有標線而已嗎？

高雄市政府工務局工程企劃處鄭處長元宗：

用標線來區分人跟車的路線，對。

共同主持人（鄭議員孟洳）：

可是這樣你們要承擔一個責任，因為如果真的到未來，我相信綠園道做好了之後，對高雄來講是一個新的亮點，綠廊道做好了之後，也有可能面臨像駁二那樣的狀況，越來越多人在這裡休閒，在這裡運動，就像理事長講的，如果我在這邊玩滑板，或是我在這邊做任何競速活動等等之類的，你們有沒有做這樣的詳細規劃呢？因為我相信不只我們這幾個民意代表在關心自行車道，是不是在綠園道這邊的落實，原本局長跟我答復說，部分路段是採自行車與人行道共用，目前看起來你們八成都是自行車與人行道共用。九成，權峰議員補充是九成。

高雄市政府工務局養護工程處林副總工程司意翔：

議員，我跟你報告，第一個，因為剛才說到競速的部分，其實在座幾位主管大家都是user，我跟理事長也很熟，我也是車友，還一起到台北去受過專訪。這個部分我們有示範段的用意是，我先做一段出來，讓大家看這樣理不理想，剛才阿洳說不理想，其實這種東西類似我先做一段出來，讓你看是否理想，不理想的話，我們內部還是會做滾動式檢討。

目前綜觀整個台灣地區的話，要做到絕對路權，理事長在笑，就是很不容易，就像台北柯P一樣有打掉重做的情形，所以我們特別做一個示範段給市民朋友看這樣是否理想。我們會做到3.5米寬度其實也都有依據，第一個，因為我們自己預計以後要做消防通道的

話，至少要3米以上，我就統統都可以做，屆時行駛消防車等設備都可以。3米半也有好處，假如我今天要做人車分流的話，我第一個標線先上去，我們如果怕市民朋友不遵守交通規則，我們還可以補做分向軟桿，真的會比較醜。當然有些分向的一些設施，我們在工程上其實還是可以克服的，比如說到時候檢討起來需要加圓石或是其他設施，這個高雄市政府我們責無旁貸。這個部分我們會負責做到讓市民朋友覺得使用上最好，俗語說使用者的夢想是我們施工者的夢魘，但是我們會承受這些，我特別跟兩位議員報告。

另外，剛剛理事長質疑說，為什麼車站旁邊我們有辦法做人車分流？這個要特別報告的是，因為在站體設施人流很多，我們為了要減少那種衝突，寧可犧牲掉一些綠化的面積，讓人車分開來提高它的安全性。當然一個工程的施作有很多不同民意的需求，譬如我剛才告訴理事長說，我們原本做好全部是12公里，把它切割成23個路口，結果現在又多16個變成39個路口。當然很多民眾透過民意代表來給我們施…，不要說施壓。是關心，不是施壓，也不是關說，不然多開幾個路口。所以自行車朋友最喜歡的是，人家說的「順」，假如你騎12公里要停等39次，這個我們就犧牲掉很多。當然如果沒那麼順，車速比較沒辦法起來，相對的行人安全也會提高一些。所以這些公共事務可能都要做一些折衷。至少高雄市政府要做到三點，第一個，路權的部分，我們會想辦法讓它第一個路權安全；第二個，高度不同的落差，「平」就是剛才車友說的這些；再來是順，指標的部分，我們也會把它檢討做好。在日後一些使用上有需要改進的部分，我們會很願意傾聽民意來做個滾動式檢討，以上。

高雄市自行車文化協會趙理事長健樺：

副總工程司剛剛跟我們回答說，正義站那邊因為人比較多，所以人車有分流，所以其他7個站的人比較少。對，我知道，我是要說給別人聽的，所以這8個站只有那一站有人，其他的站都沒人進出就對了。正義站可以犧牲一些部分的綠化面積，可是其他站附近的施工沒有這個想法，是不是？還是你們在做的時候，有打算這幾個站不會有人出入，還是根本不需要分流？我要講的是，公部門做這

些事情時，當然第一個是把這些事情做好；第二個，很多人來使用。我講更不好聽的，如果你們自行車道不分開，像阿洳剛剛有講的，已經開始使用了，現在示範區我每天去騎看到很多人在運動，上面有人受傷要算誰的？所以會是誰我不知道，這件事情如果媒體又在那邊炒，為什麼當初不做好？這不是一件很麻煩的事情嗎？對不對？為什麼？還是乾脆做人行道就好，不要做自行車道。

共同主持人（鄭議員孟洳）：

我覺得比較可惜的一點是，陳菊市長任內在高雄打造全台灣最長的自行車道，今天我們期待綠園道是希望我們的自行車道可以更加晉級，像韓國瑜市長都提說不限速的自行車道了，高雄市政府應該也要有這樣的遠景跟概念。我們不期待不限速，但是我們期待使用者的安全，今天會主張說要做自行車道與人行道分開，主要是除了安全考量，也希望長期自行車朋友們都在馬路上，我們的馬路可能沒話講，因為畢竟也沒有任何空間讓我們的使用者可以有一個自行車專用道。現在綠園道正在規劃的過程中，可是卻是從我們原本預計的、期望的自行車專用道變成可能九成、八成、五成，現在自行車專用道可能只剩下一點點，其實我真的覺得還滿可惜的。公部門這邊有沒有任何可以改善或是變更，就是可以讓我們的自行車朋友的權益，還有行人的權益能更受保障。因為剛剛所說的指引牌，甚至說標線，那些其實功效不大我坦白講，駁二那邊也是有標線，可是那邊的糾紛就是很多，大家如果有去過那邊的話應該都知道，或者是我可以邀集相關單位，我們就全程來騎1次好了，可以體驗一下那個感覺。工務局這邊是否可以給我一個答復？

高雄市政府工務局工程企劃處鄭處長元宗：

這個部分我們當然是可以來做檢討，我們用一個站來看，我們看美術館站，其實你可以看到那個空間，它被本身的站體以及輕軌的部分，其實我們剩下的空間就是在南側這邊，應該算是西側這邊。各位看到站體的部分，美術館站白色的部分，那個就是整個站區的站體，至於在東側的部分，那是一個捷運輕軌路線，所以紅線部分我們只剩下那個空間而已，我們大概在每個站區都有這個問題，就

是剩下的空間很小。

共同主持人（鄭議員孟洳）：

那到所需要的使用空間，人行道應該不會需要那麼寬敞吧？

高雄市政府工務局工程企劃處鄭處長元宗：

對。但是我講的紅色跟藍線部分也沒有多寬了，大概只剩下四、五米而已，四、五米就是劃一個自行車道，還有一個人行空間，也就是整個空間就滿了，其實這種狀況在鼓山站也可以看得到，也都是這種狀況。所以在站區的部分會限縮在比較小的空間。至於在園道之間，如果可以的話，我們當然儘量檢討把人車儘量分開，因為其實我們也劃過自行車道一個空間跟人一個空間，整個植栽的布設就會沒有整體性，也比較凌亂，我們這個也劃過。

共同主持人（鄭議員孟洳）：

只是一個理由，要不要做而已。

高雄市政府工務局工程企劃處鄭處長元宗：

可以，我們再來檢討這個部分。

共同主持人（鄭議員孟洳）：

對，如果你說站體的話，我們可以不太勉強，可是整個園道的部分，現在真的自行車專用道就只剩下一點點，我覺得很可惜。其實這些在設計上應該可以做排除跟檢討的，我希望工務局這邊直接答應我好了，好不好？檢討要去做，可以嗎？我覺得你們的想像力要跟隨市長，市長有這樣的想像力，大家其實也應該要積極去做。昆澤委員這邊。

立法委員李昆澤辦公室助理黃炯愷：

謝謝主席。針對剛剛說明的一點，我問一下，首先人車合道的話，剛剛聽起來寬度是3.5米，大概到4米左右，這一條道路同時肩負行人的通行，自行車的通行，消防通道的通行，養工處要進去修護樹木的通行，1條4米的通道肩負這麼多的功能。剛剛副總工程司有提到說，有必要的話，會用一些軟的立管去做個分隔，消防通道就需要3米了，分隔之後會剩下0.5米到1米，我假設這1米到0.5米的通道是留給自行車用好了，行人穿越道剩下3米到4米，然後它又肩負

行人的功能、消防通道功能，還有養工處或是其他要修剪樹木車輛進入維護的功能，或是清掃樹木的功能，一個剩下3米到4米的行人通道，1台車占在那邊…。

高雄市政府工務局工程企劃處鄭處長元宗：

我再說明一下，我們所謂的不是消防通道，而是說今天如果有颱風來，園道裡面有樹倒，很多樹倒的部分，他們的工程車需要進到園道裡面去修整這些傾倒樹木，所以那個時段當然自行車道是封起來的，讓工程車進去搶修搶險，這個部分3米是夠工程車進去，他講的消防通道是這個意思，封起來搶修的路段。

立法委員李昆澤辦公室助理黃炯愷：

沒有錯啦。我想說的其實是，一條通道它設計有這麼多的功能在上面的時候，而即使在比較狹窄的地段，包括20米寬，像大順路以北，我剛剛聽起來數據大概是20米寬，不曉得理事長說你們自行車道其實是需要多寬的路？

高雄市自行車文化協會趙理事長健樺：

自行車道大概1米到1.5米其實都堪用了。我先問一下，到底誰決定要把自行車專用道拿掉的？

共同主持人（鄭議員孟洳）：

因為就我跟局長聊天聊過，局長的認知也是自行車專用道很多，他跟我說只有某一些路段不是自行車專用道，結果你們的某一些路段還滿多的。

高雄市政府工務局工程企劃處鄭處長元宗：

我們歷任有幾個局長都有開過一些專案會議去作檢討，所以我想不是說某個人，而是我們在這個過程當中，其實都有跟上面長官做一個報告跟規劃說明了。

共同主持人（鄭議員孟洳）：

我先做一個結論好了，因為時間也差不多了。我先請昆澤委員這邊要協助的是，就是未來台鐵的營運部分，是否能採納自行車理事長的意見？未來在通勤方面，只要在我們的設施設備都可以提供自行車主使用的話，就是也可以讓他們通勤。公部門這邊目前你們說

的站體的部分，就是不要太為難，但就整個綠園道的部分，理事長所說的自行車道可能只需要1米或1米半的空間就夠了，我希望你們再去研議看看，就是研究看看，甚至要求你們一定要去改善，是否自行車道與人行道可以做分離？不然就會真的枉費我們未來要去綠園道，或是說真的未來你們如果不做分離，日後真的發生什麼事情，公部門單位要去負責嗎？要承擔這個責任嗎？我相信綠園道完成之後，越來越多的人會去使用，甚至科工館那邊，目前就很多人在那邊運動了，很多人也在那邊玩滑板或什麼，其實都會有，所以我希望你們應該要有長遠性的考量，不是做完就沒事了。還有權峰議員這邊有沒有要補充一下？

共同主持人（何議員權峰）：

謝謝，今天很多新朋友，理事長和工務局相關人員也有來，我先跟你們確認一件事，這個不是都發包出去了嗎？鳳山跟左營都發包出去了。剛剛其實意翔有提到一個點，照理來說，坦白講鐵路地下化之後，整個綠園道這15公里，基本上它的寬度應該都夠了，只是我們要做什麼樣的設計跟規劃？你們剛剛其實也有提到一個點說，如果把自行車專用道做出來，又另外做一個人行專用道，就是兩個分開的話，會有整個規劃設計美感的影響。我知道這樣的一個概念，其實過去高雄市政府工務團隊在很多的不管是公園景觀或是相關的景觀，你們都有這樣子的思考。可是我還是要提醒你們，最主要一個部分是，剛剛其實大家都有提到，我們用這樣的3.5米或4米把自行車跟人共同放在這裡面的時候，其實滿常出現一些意外的事故。如果工務團隊你們的設計是寧願接受事故，也要維持你們設計上整個景觀的美感，我要提醒你們，這個就是你們未來要去概括承受的部分，我講這個是很實在的話。你們為了整個花草草，然後樹木要很漂亮，硬要因為這樣子，所以把自行車跟行人專用道弄在一起，因用這樣子犧牲市民朋友可能造成安全上疑慮的部分，為了怕影響到美感，而不願意做人車分流，這個日後你們都要去概括承受。因為未來在這裡使用最多的，就是高雄市的市民朋友，我想對於市民朋友的安全，這個是最重要的，我希望你們可以從這個部分去做考

量，然後能夠做適度的調整，以安全為考量，或你們還是覺得兩個放在一起可以，也沒關係。但是安全的考量，我覺得是最重要的重點，你們應該要從這個部分去做一些不同的思維跟不同的考量，而不是只為了追求美感，犧牲掉市民朋友未來不管是騎自行車的或是在上面走路的人的安全部分，這個部分希望你們可以聽進去做這樣子的思考。

共同主持人（鄭議員孟洳）：

我再補充，順著權峰議員的話，因為我們的綠園道它不是馬路，如果今天真的發生事故的話，那個責任歸屬到底是要如何去認定？如果今天自行車是在馬路上的話，警察這邊都可以介入做鑑定，如果是在綠園道的部分，未來這個責任一定是在高雄市政府，所以其實你們應該要去做這樣的考量，更長遠的去思考。我這邊還要補充一點，我想要跟鐵道局提問，目前高雄車站的站體有沒有針對自行車去做連結？因為整個站體的空間非常大，整個綠園道中間會在高雄火車站那邊就斷掉了，自行車道的串聯以前規劃是有一個天棚可以過去。

交通部鐵道局南部工程處李副工程司岩峯：

我跟議員報告，高雄車站這邊我們跟市府的介面是在吉林街和哈爾濱街，就是園道進到高雄車站開始從吉林街那邊上來，然後上到天棚G+3，它有坡度要緩上，裡面有設計自行車道，目前我們設計是2米寬的自行車道加上1.8米人行道是分開的，人行道是用花崗石，自行車道是瀝青鋪面。我們的車站，上到3樓的時候還有一個牽車道下到地面層，這是車站的設計，當初設計有做這樣的考量。

共同主持人（何議員權峰）：

它還是在一起，但是把它做分割，用不同鋪面方式把它做分割。

交通部鐵道局南部工程處李副工程司岩峯：

對，兩種路面用不同的鋪面方式做分割。

與會來賓：

這個部分我們可以做。

共同主持人（何議員權峰）：

你們有跟他們溝通？

與會來賓：

有。

共同主持人（何議員權峰）：

你們這樣加起來也是快四、五米嗎？

與會來賓：

對。

共同主持人（鄭議員孟洳）：

這樣他們就可以做了。

共同主持人（何議員權峰）：

所以他們的會比你們的安全。

共同主持人（鄭議員孟洳）：

站體的部分，我相信也不會太過於強求，可是整個路段的部分，因為站體行人要通行跟自行車要通過其實速度都會比較慢，你不可能直接從車站就這樣衝衝衝跑出來。可是整個綠園道上面，我還是希望我們可以再做改進，好不好？理事長、自行車的代表們，還有什麼意見要做補充的？我們的會議就差不多了。

高雄市自行車文化協會周弘明：

我剛才看到圖面是中華路，這個右邊是中華路，從蓮池潭過來那一邊的路段，那個路檻真的是滿高的，從左營站過來的時候，我要過到馬卡道那一段，但是我要出來一定要過馬路到馬路中間來，然後切過來到馬路旁邊有一個小的斑馬線，再從那邊走過去。我能不能建議說，直接到斑馬線這邊來？不要繞到下面來走到外面再走到斑馬線過來，中間有分隔島，我們現在看到靠近這邊有中央分隔島，從中華陸橋下面那一條翠亨路過來到馬卡道這一段，我不曉得講到這一段你們知不知道？

共同主持人（鄭議員孟洳）：

誰可以回答？

高雄市政府水利局簡副工程司嘉君：

這一段其實是左營地下道填平案，那邊因為有很多市民朋友有提

出說，這邊需要做拆橋前臨時的開通，便於要繞路的部分，所以我們後來有跟交通局那邊先申請，就是在拆橋前那邊暫時先做一個開通的動作。因為那一邊現在變成兩側的部分是屬於比較臨時性的設施，就是那一個部分，後續會跟著園道標一起做個整合去做施工，跟你報告。

高雄市自行車文化協會周弘明：

了解，謝謝。

共同主持人（鄭議員孟洳）：

今天公聽會就到這邊。我希望公部門把未來的改善方式，可以給我們一個書面資料，好不好？今天的簡報也可以提供給這些與會代表，謝謝。