

# 「高雄輕軌二階興建」 公聽會紀錄

中華民國 109 年 9 月 4 日

## 高雄市議會舉辦『高雄輕軌二階興建』公聽會會議紀錄

日期：109年9月4日（星期五）上午10時

地點：高雄市議會1樓第一會議室

出席（列）席：

本會一議員黃柏霖、陳麗娜、陳麗珍

政府官員—高雄市政府捷運工程局副局長劉旺政

高雄市政府交通局專門委員林弘慎

高雄市政府都市發展局科長唐一凡

高雄市政府財政局科長黃淑貞

高雄市政府研究發展考核委員會組長王士誠

高雄市政府主計處專門委員王玉鈴

學者—國立高雄科技大學土木工程系教授黃忠發

國立屏東大學教育行政研究所副教授李銘義

國立高雄餐旅大學航空暨運輸服務管理系教授陳福川

國立高雄師範大學事業經營學系教授譚大純

正修科技大學講師李坤隆

其他—高雄市議員陳若翠服務處執行長李世祥

高雄市議員簡煥宗服務處秘書陳良敬

高雄市議員黃捷服務處政策主任陳煥晨

主持人：黃柏霖議員、陳麗娜議員

記錄：李依璇

甲、主持人介紹與會出席人員，宣布公聽會開始並說明公聽會要旨。

乙、議員、學者、各單位陳述意見：

黃議員柏霖

陳議員麗娜

高雄市政府捷運工程局劉副局長旺政

高雄市政府交通局林專門委員弘慎

高雄市政府都市發展局唐科長一凡

高雄市政府財政局黃科長淑貞

高雄市政府研究發展考核委員會王組長士誠

高雄市政府主計處王專門委員玉鈴

國立高雄科技大學土木工程系黃教授忠發

國立屏東大學教育行政研究所李副教授銘義

國立高雄餐旅大學航空暨運輸服務管理系陳教授福川

國立高雄師範大學事業經營學系譚教授大純

正修科技大學李講師坤隆

陳議員麗珍

丙、主持人黃柏霖議員結語。

丁、散會：上午 11 時 39 分。

## 高雄市議會舉辦『高雄輕軌二階興建』公聽會錄音紀錄整理

主持人（黃議員柏霖）：

教授、陳議員、各位市府的同仁大家早，首先，謝謝大家這麼早，10點來高雄市議會參加輕軌二階興建的公聽會。

輕軌二階事實上就是南高雄那一段，當時的原意是要形成繞圈圈的環狀輕軌，類似日本山手線這樣的概念，它才能夠帶動不同的路線，從捷運、輕軌、幹線公車、專案公車甚至到計程車，把它串成一個路網，甚至人行道，走路的也有很好的空間，各種的轉乘，要坐車的也很方便。因為大順路到美術館中間這一段有很多民眾有很多不同的意見，所以一直有很多的討論也給了很多的意見。

今天在議會我跟陳議員麗娜一起開這一場公聽會，希望再聽一聽學者專家的意見，我也真的建議捷運局跟府本部要確立該怎麼做要快。我一直覺得城市的發展不能一直停留在討論中，因為沒有一個公共政策可以滿足所有的人，也沒有一個公共政策是100分。

我們怎麼在目前手上有的籌碼裡面可以炒出一盤最好的菜，我覺得只要我們確信，以我們現在的能力、空間、資源是最好的，我覺得就應該要做決定。這個決定有可能繼續興建也有可能不做了或改路線，我覺得只要本於專業的立場做政策的拍板我都支持，但是不能就hold住。

如果兩、三年都這樣，明年、後年也都這樣，這樣是浪費了整個城市的資源，因為很多東西的成本一直在累加，所以我先做這樣子的開場希望今天有好的意見，我也希望捷運局、交通局帶回去府本部，讓府本部也了解，我知道你們下禮拜開始有連續五場以上接受民眾的意見，在把這些意見做彙整然後趕快做決定，決定之後我們就往前走這樣才是我們應該要做的。

我也請共同承辦的陳議員麗娜先發言。

陳議員麗娜：

謝謝柏霖議員，今天有很多教授跟市府相關捷運局、交通局的人員到現場，剛好上一個禮拜也有討論到二階輕軌的部分。其實從陳市長上任之後，很多媒體打電話問我有關於二階輕軌，我也有所疑惑，在這個部分像柏霖議員所講的，之前政治口水的部分滿多的，但是現在似乎看起來還是按原路線來做。就是在大順路、美術館這個地方，這一條路還是按照原路線來做的可能性是最大的。

在這個說法上面似乎民眾在這個政治的紛爭之下，其實有很多不同的看法，但是現在又回歸回來，又回到了原點，回到原點的時候一樣是人本環境造街，然後，讓民眾去接受這樣子的路線之後，上個禮拜我有跟捷運局討論到的是說，你拿掉了停車空間之後，你怎麼樣去說服民眾，這個區塊是會比以前更好？因為在想像空間裡面它路幅是縮小了，應該這樣講，路幅也不算是縮小，就是少了一個停車空間。

這些在將來如果有輕軌經過，大家的想像這裡好像商業行為會增加，商業行為增加的狀況底下高雄的習慣是這樣子。我們看中山路就是一個最明顯的例子，中山路整體的造街計畫一做完之後，中山路的生意其實是落差非常非常的大，主要的問題就是來自停車空間。在高雄因為天氣熱大家習慣就近停車，所以輕軌會不會也在這一個區段裡面，我們現在講的就是美術館跟大順路這個區段裡面，會不會也發生相雷同的問題，我覺得這可能是捷運局跟交通局要努力去克服的一個問題。怎麼樣在原路線裡面讓民眾覺得我將來停車可能也不是問題？而且在經濟發展整個店面如果變得更繁華、繁榮的時候，我怎麼樣去克服這些停車的問題？而且讓民眾覺得便利。這些問題如果可以提出來讓民眾覺得可以接受，我覺得才有機會去做溝通，你如果單純的只是說是造街然後讓民眾先適應，我覺得在說明的程度上面似乎還是不太夠。

應該這樣講就是這個路線從頭到尾沒有變過，就是以現在來看的話，這個路線是沒有變過，雖然經過很多的波波折折，大家在選舉的氛圍底下常常拿這個議題來操作，但是，在公聽會裡面我們還是希望可以大家討論出一個最可行的辦法，然後儘快的去完成這個計畫。我想民眾也期待著說，這個計畫能夠有一個完善的處理方式，什麼樣的方式才是最完善的？看起來市政府已經確認要這樣子做，就是按照原路線來做，但是怎麼樣去說服民眾能夠接受的這個部分？我覺得是應該把功夫花在這個時候，這個時候要花的功夫是這個，要等到民眾的接受度高的時候你們後續遇到的困難就會比較少，再來，就是工程上的問題。

所以怎麼樣去說服民眾的這件事情，我也請捷運局跟交通局要多費心，謝謝。

**主持人（黃議員柏霖）：**

謝謝陳議員麗娜，我們依序請捷運局代表發言，謝謝。

**高雄市政府捷運工程局劉副局長旺政：**

謝謝今天的主持人黃議座、陳議座、專家學者還有府內相關局處的代表同仁，大家早安，大家好。

謝謝議座今天舉辦這一部分公聽說明會，也來支持市府的一些建設。今天的公聽說明會以外，我們在去年 108 年也辦了 5 場的公聽說明會，誠如剛剛兩位議座所說的這一部分。

我們預計下個禮拜就是 109 年 9 月 10 日開始，連續會辦 5 場的公聽說明會，這一部分當然也有其他的議員關心這一部分也都謝謝他們，他們也有舉辦過相關的座談會，這些民眾參與的也相當的踴躍。我們希望藉由這些平台，就像剛剛議座們所講的這一部分，我們也要傾聽民意收集意見，當然，包括今天的公聽會，也希望針對美術館路跟大順路的輕軌，意見的交換；充分的溝通，讓我們後續做一個專業的評估出來。

當然，也要謝謝今天黃議座這個部分，還有專家學者參加今天的公聽說明會，提供寶貴的意見，也感謝府內相關局處都來做這一部分的支持。如果今天有一些意見，我們可以答復的我們也會做答復，如果沒有辦法馬上做答復的，我們後續會針對這一部分去做研究或是做回復，如果有哪些施力不周的地方？麻煩請大家多多指教，以上先做這樣的一個報告。

**主持人（黃議員柏霖）：**

先簡介一下目前大概準備的做法，譬如說，剛剛提到的回到原方案，包括人行優化的部分。如果府內目前的做法是按照原計畫再加上人行道優化等等，有沒有一些相關新的措施，跟這些教授報告一下好不好？

**高雄市政府捷運工程局劉副局長旺政：**

Ok，我大概簡要說明一下，抱歉，我今天沒有特別拿簡報出來，大家就用我說明的方式來聽一下，哪個地方不清楚的我再敘述。

譬如說，從最左端的馬卡道 C20 車站開始往美術館路右轉進去之後，原本的是在路的中央，後來有一個五大放心方案，一個股道放進去美術館園區裡面。最新我們還有一些方案，剛剛講了兩個方案我們還有第三個方案，可能會把兩個股道都放進美術館路裡面，意思就是在美術館園區三百多公尺原來的路我們會恢復，不會占用它的道路，大概美術館這邊有這樣子的一個方向，一直往東走到中華藝校因為那邊用地的問題還是維持一個車道在道路上面，再往東走就是聯合醫院，聯合醫院也是維持像中華藝校一樣一個車道會放在原來美術館路。

接著再往東的部分就是一百四十公尺左右的中華路跟裕誠路中間那一

部分，我們會用的是一個 C 形路權的方式，再往東就會走到大順路，包括大順路、美術館路這一部分。包括在美術館園區裡面市府現在有一個方向就是以車站去就樹的原則，不是救樹木。就像美術館園區那邊要轉到美術館路到中華藝校那一部分，一定會跟現有的樹衝突，那一部分的樹我們會儘量會把它做移設跟做保活的處理，原則上是不會讓樹的數量減少，能夠種的樹我們還是會把它補植或種植上去。

大順路大家比較 care 的這些停車部分，其實停車跟左轉這一部分，我們之前也有跟各位報告也在議會裡面做過相關報告，這一部分會配合人本造街的部分。當然沿線的兩豆樹的部分也是一樣我們會以站就樹的那種方式，儘量減少對現有這些樹木的一些干戈，以這個方向一直做到 C32 到 C30，C32 到 C30 就是中正路跟九如路中間相對沒有兩豆樹路幅也比較寬，這是爭議比較少的，這個部分我們在今年也有辦了一次的說明會。但是我們後續在下個禮拜 9 月 10 日開始，連續會辦 5 場說明會，會用一些新的建議，來傾聽民眾的意見。如果有什麼相左的意見會再做修正，修正之後再做一個專業的報告出來，再做決策。大概先做這樣子的一個說明報告，如果有哪個地方不清楚我再做說明，以上。

**主持人（黃議員柏霖）：**

謝謝，捷運工程局劉副局長。接下來請交通局林專門委員，請發言。

**高雄市政府交通局林專門委員弘慎：**

黃議員、陳議員還有各位專家學者與會代表大家早安，交通局就二階輕軌這邊，有關大家討論度比較高的塞車問題跟停車問題，我今天做一個簡要的說明。

首先，先講塞車的問題，輕軌，它本來就是一種交通工具，是一種軌道運輸，所以我們是應該儘量把旅次移轉，吸引來搭乘這個輕軌，這樣子也可以減少一部分的交通量，所以我們的策略是說，輕軌其實跟台鐵還有紅橘線都有一些轉乘交會的點。我們以後會加強轉乘的方便性，公車的接駁也會隨之調整。還有一些政策工具我們以後還是會有譬如說，票價優惠等等，還有提升大眾運輸相關軟硬體設備的品質，我們希望把更多的旅次轉移到輕軌來，本身輕軌就是一個交通工具。我們目前推估初期大概 6%-8% 會轉移到輕軌來，我們希望繼續努力把這個轉移的比例再提高。

接下來就是有關於這個穿越性的車流，就是他平常都是利用大順路通行，但是他的起、迄點都不在大順路。我們會努力規劃一些替代道路，把

這些車流引導到別的地方去。這個部分我們目前調查的結果有 15% 的車流量只是經過而已，將來有輕軌的時候我們會把這個車流引導到其他一些替代道路去。

這樣輕軌的 8%，再加上穿越性的 15% 會有 23% 左右，初期就應該會有這樣子的一個效果出來，我們繼續努力就可以把大順路的車流量降下來。

接下來我們把車流量降下來以後，我們怎麼去管理這些車流的通行，大家很關心塞車的問題，續進的問題，我們會建置一個智慧化的交控系統，這個交控系統對輕軌的策略跟一階不一樣，一階是絕對優先，車輛到路口的時候我們就會插一個時相進去讓輕軌可以持續通行。

到二階的時候我們考慮到大順路的車流量很大，所以我們是用相對優先的概念。也就是說，輕軌到路口的時候，它不一定可以直接通行，它也要按照紅綠燈的號誌。這樣子一般汽機車的通行才不會被阻斷的太久，這個是我們的策略改變成相對的優先。

輕軌在路口停、等的時候其他的車輛可以通行，轉向的問題也比較容易獲得解決，這個部分我們也會調整它通行的秒數，讓車流可以更加的順暢。

接著我們也會有一些監控系統，我們也是隨時在監控道路使用的狀況，有一些導引的資訊也可以告知用路人，前面車輛的一些狀況。然後再加上我們的號誌、時誌的調整，還有一個轉向的管制這些，看看能不能疏導道路壅塞的情形，這個是塞車的問題。

接下來，大家很關心停車的問題，我現在繼續講，本來我們不希望人行道也好、路邊臨停也好，我們不希望有這樣子的行為。實際上民眾是有很大的需求，所以現在調整人行道樹穴中有適當的位置，樹穴就是樹跟樹的中間，如果有適當的位置我們還是會規劃機車停車格。沿路的民眾可能會有停車的需求，他要卸貨。這個我們跟捷運局規劃在一個街廓裡面至少會有一個卸貨格位，公車也需要停靠，都需要有一些公車彎。因為車道已經只有兩個車道也只有 3 公尺也不太適合就停在路邊，所以需要一個公車彎這樣的設計。

還有，我們會在橫交路，比較寬的大概在 10 米以上的橫交道路，我們會再規劃更多的停車格跟機車格這樣子做為調整，這是路邊停車的問題。

路外的話，我們做過調查，其實在輕軌的沿線 200 公尺之內的停車場，民營的、公營的其實還滿多的，空位也還很多。我這邊看了一下在尖峰的時候，應該還有一千多個車位空著的，但是民眾會覺得說，這些車位離我



家還是有一段距離，雖然我們是找 200 公尺以內的。我們現在繼續再增加做一些民間大型的開發案或者是說有一些地主他有一些空地，我們會跟他接洽輔導他，再增加民營停車場。還有沿線的校園，我們現在正在跟教育局努力，校園是不是也可以開放讓民眾停車。

接下來，如果我們有公共設施的話，是不是可以一部分公共設施用地也來鋪設公共停車場，以上這些我們初估有兩千多個車位可以騰出來，所以我們繼續努力，這是我的報告，謝謝。

**主持人（黃議員柏霖）：**

謝謝，開過很多說明會、公聽會累積的資訊已經很完整了，剩下就是怎麼把它做好而已？接著，我們請都發局發言，謝謝。

**高雄市政府都市發展局唐科長一凡：**

都發局這邊說明，軌道運輸確實是一個城市發展重大的建設，我簡要的就都市計畫的部分做都發局權管的部分做一個說明。目前的輕軌都是在公共設施用地上，所以在土地變更的部分是沒有涉及土地變更這是第一個。

第二個，有提到說，站區要以站就樹，未來可能會涉及到站體的都市設計去做修正的審議，這個都發局會全力來加速及配合捷運局的處理，我大概就是這樣簡要的說明。

**主持人（黃議員柏霖）：**

謝謝都發局。

財政局很重要，沒有錢就沒有辦法做。

**高雄市政府財政局黃科長淑貞：**

三位議員，還有各位學者專家、市府各位同仁大家好。針對這個議題整個環狀輕軌總經費是 165.37 億元，中央扣掉非自償，他補助 78%，是補助 63.63 億元，到現在中央好像進來大概快 45 億。所以整個工程進度，捷運局那邊我算了一下大概七成，現在主要是說目前這一段大家也都還沒有一個確定的方向，所以一直在延宕。如果說方向能夠趕快確定，對整個後面的營運來說真的是影響很大。尤其目前在前面一階的虧損也是很嚴重。如果說整個環線能夠通，整個輕軌、捷運的運量都能起來，不然對市府來說這些虧損都是自己要負擔，財政其實是壓的很沉重。

目前大家能夠有共識我覺得是前提，共識之後，人本環境造街可能需要一些經費。現在因為是在前瞻後期中央有通過了這個預算，我覺得現在是一個很好的機會趕快去爭取。包括之前車廂的問題，中央也都不審核，因

為針對我們方向沒有定案，所以它都放在那裡。如果說我們可以趕快定案，我覺得共同去爭取中央，對我們來說是一個很好的利基。中央又有四千多億出來，我們就可以去爭取一些經費，對我們來說，壓力就會比較小。因為這是市府的重大交通政策，所以重點還是趕快定案對大家來說才是好的。

至於以後的財政如果爭取到的話，我們就減輕了很多的負擔。我覺得這個還是市府跟民眾共同取得共識趕快去執行才是最重要。後面市府的政策，財主大家就會共同努力去配合這一塊。那邊帶動起來，後面相對就有一些稅收的回饋，我覺得這是一個循環，重點是好的政策就要趕快去推行，以上。

**主持人（黃議員柏霖）：**

謝謝，研考會請發言。

**高雄市政府研究發展考核委員會王組長士誠：**

主席，兩位陳議員，與會的學者，市府的代表大家好。研考會這邊就是針對進度列管的部分做說明。這個案子我目前手上比較新的資料是到 7 月底的工程進度，因為 8 月的部分還在填報，應該最近會有資料。到 7 月底它的預定進度是 74%，實際的進度是 71% 左右，這個部分是有些微的落後。

其實它除了爭議路段的問題以外，之前其實也是有遇到在馬卡道路那附近台鐵的用地延遲交付的一個問題，整個中央核定的期程是到今年年底要完成，這部分應該是達不到，捷運局也持續有跟中央溝通，想要把期程做一個修正，這部分捷運局也持續有做處理。

在整個進度列管的部分，也是屬於中央列管的計畫，中央定期也會有進度的報表送到市府這邊。原則上我們也會做兩邊資料的比對，我們希望說，進度的資訊是能夠一致的不要有一些落差。大概針對進度的部分說明到這邊，以上。

**主持人（黃議員柏霖）：**

謝謝，接著主計處請說明。

**高雄市政府主計處王專門委員玉鈴：**

其實主計處跟前面兩個單位立場是一樣的，只是剛剛捷運局有講輕軌的預算事實上還有，大概還有 20 億，如果開始推動其實還有經費可以執行，既然人本環境造街是新增的計畫還滿強調的，它應該以完整的計畫尋求中

央的補助，當然市府的配合款是比例的增加，這樣子就可以讓整個計畫的推動更順遂，以上。

**主持人（黃議員柏霖）：**

財務的部分就是人本環境造街的部分還沒有確定，所以預算還沒有進來，其他的本來就依序在做，OK，好，謝謝。

我們先請學者專家給我們意見，最後你們要再補充的再做說明。現在請黃教授，請發言。

**國立高雄科技大學土木工程系黃教授忠發：**

黃議員、陳麗娜議員、陳麗珍議員，各位專家學者、各位先進早安。我剛好住在大順路附近，我們選區的每一次都投他。大順路是我經常出入的地方，我自己學土木工程知道公共工程核定都有一定的程序，當然有時候是很倉促，有時候政府說要給你這一筆錢要你趕快去編，去做可行性、趕快去做調查，就做一些假設性的條件讓他錢先下來。所以我們才有機會蓋高雄捷運，不然以自償性根本沒有可能。另外的話當然是輕軌，輕軌當初要動這個的時候，很多人就講，都已經地下化了，你還弄一個軌道在路上跑來跑去，這個要提醒一下用路人的觀點。現在沒有平交道可能要做一些警示提醒那裡有輕軌，做一些標誌不要太醜，漂亮一點就很清楚標示那邊有輕軌，不然有時候不小心過去了輕軌也來了，這是有一點危險，這是很多人的反應。

剛剛提到一階輕軌優先，二階會看紅綠燈，好像是這樣主要的差別，所以在前面先提醒。

公共建設本來自償性就比較低，可是他有一定的公益性。另外的部分我講一個問題，可能也要請捷運局回答一下。剛剛提到 71%，一般來講公共工程在講進度的計算是用你花的錢，例如說，現在這個案子給你 10 億，你花到 7 億，這樣是 70%，可是真正實際上什麼時候完成是另外一件事。所以輕軌二階停工應該也快一年了，其實你說預計 74%跟 71%只差 3%，聽起來是很低，可是就期程來講不見得是這樣，因為你買車子也可能算進度，進料你也算進度，錢花了算進度。我只想問的就是說，假設最快的時間啟動，本來是今年底什麼時候會完工？預計，我只是預計，這不是請各位押日期。因為這是市民真的會關心的，這是第一點。

第二點就是，我知道捷運局在之前開公聽會的過程，有一些建商是反映說，什麼擋到我家風景之類的，其實這也是一種民意。但是你要想想坐輕

軌的是哪些人？例如說你家有未滿 18 歲的小朋友，他沒有機車可以騎，那他怎麼往高雄市，或是一些觀光客之類的，其實它是有它一定的必要性。除非你有取代它的方案，不然像我兒子之前就是天天坐公車然後搭捷運，就他們的行動性會受限，包括說老人家，有的也不會開車，甚至有的不會騎摩托車都有，所以我還是希望趕快照計畫興建。

因為之前有幸去當研考會的委員，我第一次就有提到這個問題，我告訴委員就是趕快決斷、趕快蓋。但是過了很久還是沒有決斷，要蓋不蓋，懸在那裡。因為這個會衍生後面損害賠償的問題，這個廠商一定會跟你求償。現在目前就顧問公司在那裡，承包商標到也放在那裡，他一定會跟你要工期，要管理費。我真的有點好奇這個部分，大概目前沒有預定的期程要賠多少錢？這一定會跟你要的，而且這個是政策的變更，這個八成是要得到的，但他可能會做一個爭議由市政府先做一個調解。可是這個部分我不知道方不方便回答一下，大概目前來講可能會被求償多少錢？第三個部分，之於我是三民區的一個市民來講，其實我們對輕軌是既期待又怕受傷害，期待是因為我以後不用這麼辛苦，經過走一下就有輕軌可以搭。另外一個就是 2 線變 1 線，對不對？目前 2 線變 1 線，汽車，不是嗎？我看那個圖好像是這個。〔還是 2 線。〕還是 2 線嗎？〔另外 1 線共用的。〕另外 1 線共用，那還好，如果是這樣的話，那是比較好一點，因為如果單線的話，那就會很慘了，只要前面 1 台烏龜車就再見了，整條線就不用動。如果是這樣的話是還比較好一點，可是剛剛有提到一個數據，好像是本來缺 300 多個停車位變 3,000 多個，有這麼厲害嗎？這個，我沒有聽得很清楚，就是挪一挪會變 3,000 多個，這個可能交通局要幫忙回答一下，因為目前的停車場除了公有的停車場之外，大概就私人的，私人的大概都是一些養地的，什麼時候消失的都不知道，像包括高雄市的游泳池很多都消失了，我本來是游泳，現在不游了，因為都消失了，對不對？現在那些私有的停車場什麼時候消失，我們無法預期，所以我知道像屏東蓋了很多停車場，高雄也陸續在蓋，我不知道目前沿線有沒有一些停車場的規劃？或是跟學校，剛有提到學校，是不是跟學校配合？有提到，可是我不是很清楚它的細節。停車的空間確實是一個很大的問題，因為高雄的路網並不是完全那麼發達，開車的人還是有他的必要性，所以這個部分是我的問題跟建議，謝謝。

主持人（黃議員柏霖）：

謝謝黃教授，等下一併回答，接著李教授。

### 國立屏東大學教育行政研究所李副教授銘義：

謝謝3位議員、主持人，我們市府的同仁，還有學者前輩。我這邊其實是承續黃忠發老師的意見，因為我覺得他已經講了很細，而且那個都是會面臨到的，沒有反對蓋輕軌的意思，因為現在簡煥宗議員的助理也在，事實上簡議員很關心輕軌的進度，我也很關心，但是以學者的看法來說，譬如我關心幾個點，因為剛才黃忠發提到進度的問題，你會發現從輕軌哈瑪星站那邊到C20是不是有一些已經都蓋完了？從去年開始，記得捷運局告訴我說在一階、二階的機電整合，這個很多議員也質詢過，保全把車停在那邊，晚上被別人發現什麼車子進了捷運的路線，可是我們也很清楚那只是保全為了他的便利性到捷運的站裡面去做守衛的動作，這個事件大家都很清楚，可是問題在哪裡？

問題就是一階、二階的機電整合時間拉很長，這是一個問題。大家不用再爭議是誰的問題，就是問題，不管哪一朝處理的問題，但是一階、二階機電整合要花很長的時間，不管是從原來的設備購置到開標、到進了，之後到後面，後面收問題都是捷運局，對不對？我講的是很持平的話，即使現在新的市長、市府上台以後，他還是要面對這個問題，一階、二階的機電整合為什麼要這麼久？所以我要問一個比較直接的問題，這個也承續黃忠發教授，就是說我們在哈瑪星站到台鐵的C20站這邊的興建到機電整合什麼時候可以讓民眾去享用？這很直接吧？這個，副局長一定可以答復我，因為這個沒有爭議，就只有機電整合的問題，也蓋好了嘛，所以這個其實我記得在市府裡面也問過捷運局，他說不行、不行，要到年底，怎麼樣、怎麼樣，我說如果蓋好了，沒有問題，為什麼民眾不能享用？我那時候是這樣講，現在還是要這樣講。為什麼？我也是一個民眾，我會疑惑為什麼那個地方要那麼久？那個車子跑來跑去要試多久？你告訴我說就是有問題，要試1年多。哇！我就更驚訝了，為什麼機電整合一階、二階要試這麼久？是只有這個路段嗎？還是所有的？這是第一個。

第二個，其實也是很好意的，因為我們再看右側這邊，你會發現從大順路段，剛才副局長也講過，就是C的…，應該32吧？到34，就中正路口那邊，其實看起來那個地方不像大順路有樹的問題、路幅的問題，所以那個地方是什麼時候可以先蓋？可以串連起來大南環計畫，大家都很清楚。這樣如果大南環計畫做好以後，你會發現從C20機電整合成功後可以繞1

個大環形一直到 C30 或哪裡，對不對？沒錯吧？至少民眾會覺得這個市政府在做事，對不對？覺得大南環至少機電整合成功了，我從 C20 要去哪個地方，到 C34 中間、C30 都可以繞起來，這是一個。

第三個，我覺得也不是說停下來是延宕。因為我要跟黃忠發教授回應，很多疑問都需要這個時候去釐清，捷運局至少辦了 5 次、5 次，10 次公聽會了，加上未來還要辦 5 場，那就至少 15 場，也解決了問題。問題是什麼？我覺得他們剛有提到兩豆樹的問題，你也說很多人很關心樹的問題，所以你們做的方法叫做「以站就樹」，好啊！以前這個不是新工法吧？以前就是我要在哪裡就要在哪裡，樹就要移走，這是不是釐清了保護團體對樹的問題？你也說停車格問題，交通局也說我可能在哪邊新增什麼、新增什麼，所以加起來多了 1,000 個，很緊張的時候有多 1,000 個，最後黃忠發教授問你說這 1,000 個怎麼算出來的？這也很好，至少民眾真的是我的旁邊有停車位，停了以後可以去搭輕軌或者去哪個地方，對我的停車問題有解決，這也是回應民意，也都是在過去很長的一段時間去發覺民意，瞭解民意，困難在哪裡，然後捷運工程局跟交通局去提出解決的方案，那也真的可能得到解決方案，再回饋到民意，這才是一個好的善的循環跟 round circle。

再過來的話就是比較複雜的兩段，一個是美術館園區那一段，一個是大順路那一段。美術館園區那一段的話，你剛才提到說有股道 2 道進去，可是那個部分其實很專業，民眾聽不太懂，你還是要告訴我說蓋好以後美術館園區是長什麼樣子？車子怎麼進去？哪些車在跑？民眾可以使用空間是怎麼使用？那時候我還是誠實建議是不是有一個比較短的片，15 到 20 秒或者 1 分多鐘去解釋現在大順路跟美術館園區是長什麼樣子。

**主持人（黃議員柏霖）：**

會成為什麼樣子。

**國立屏東大學教育行政研究所李副教授銘義：**

對。至少這個是讓民眾可以看得到，我還是很誠實講，我們還是在做事，所以不是以前都不做，他們還是有做，也希望把這樣具體的影像給大家看。

再過來的話就是大順路的路段，你也說過是比較屬於 C 型路權，那就不是絕對路權優先，這個我們比較清楚，也做了一道硬鋪面，這也都是以前沒有的，所以我想請教捷運局說在大順路跟美術館園區這一段，美術館究竟打算怎麼做？大順路打算怎麼做？還是要很清楚告訴大家。

我記得捷運局以前講過一句話，很重要，那句話叫做原路線原工法不可行，所以人家才討論要不要高架？高架也不可行，很貴。地下化也不可行，也很貴。好，都很貴。現在原工法如果不可行，請教捷運工程局，你的新工法是什麼？細部內容是長什麼樣子？如果你回答我就叫做人本造街計畫。剛才財政局、研考會跟主計處說沒有錢，也沒有計畫，也沒有優化，既然這樣又回到原路線原工法，那怎麼不可行？那就可行。

優化的部分，剛才你告訴我說有，有哪些內容？你要告訴我。你現在不告訴我也沒有關係，到9月底還是要告訴議會，到10月總質詢市長還是要告訴所有市民，所以我還是覺得假設原路線要執行，我沒有意見，但是希望在可行的大南環的部分，機電整合成功以後儘快開放給市民使用，然後從右邊到中正路、大順路口那一段是可施行的是不是繼續往下施行去運作？美術館跟大順路的部分如何可行法？優化的項目是什麼？什麼時候要做？也很清楚的告訴我們。

其實剛才黃忠發教授問了一個很重要的問題，我也是同意這個問題的，就是說74%跟71%，研考會列管的，中間這樣3%的差距其實落差可能會更大。落差可能更大，你要很清楚告訴我說現在假設10月定案，假設，10月定案以後從美術館站開始施做到大順路、到中正路這個路段的場站多少年完成？經過這條路線的市民要經過多少交通黑暗期？這要告訴我，你不能告訴我說因為我有優化項目了，做就沒問題，那麼你要說服這些民眾。

說服這些民眾裡面剛才提到交通局幾個憂慮，其實民眾還是很憂慮的。第一個，會不會塞車？要塞多久？你說總是會很痛苦，先做個2、3年再說，這2、3年是不是牽涉到計畫變更的問題？計畫變更，中央會不會准？應該會准，好。中央准了以後那個錢怎麼去籌設？有計畫才有市府預算跟中央補助預算，大家都很清楚。

這樣林林總總加起來就很誠實跟所有市民報告，從美術館站一直到大順路、到中正路那個區塊的優先路權都做完了，就是大南環做完了，整個圓形的round circle民國幾年會完成？這個問題其實簡煥宗議員也應該問問陳市長，因為他也一直問這個問題，在場3位議員也可以問問市府團隊。公務員其實很辛苦，因為政策沒有改變，也一直在執行，對於輕軌興建沒有任何的質疑，中間有一些民意的反映也找到方法，不管是塞車、堵車、黑暗期、以站就樹的問題、救兩豆樹的問題，解釋得這麼清楚，讓所有的

民眾都能夠清楚完以後還是要回到執行面的部分。

執行面，我剛才就講了。第一個，大南環計畫怎麼做？什麼時候可以完成？第二個，美術館園區跟大順路進度如何？第三個，計畫變更要多久時間？第四個，預算怎麼籌措？假設今天的公聽會能解答這 4 個問題，我覺得這就已經功德圓滿。以上補充，謝謝。

**主持人（黃議員柏霖）：**

謝謝教授，接著陳教授。

**國立高雄餐旅大學航空暨運輸服務管理系陳教授福川：**

我們幾位敬愛、為市民打拼的議員、主席，還有媒體朋友、辛苦的官員、在座的學術界先進，我是高雄餐旅大學航空運輸系的陳福川。

今天有 6 個子議題，我知道這個時間是蠻有限，所以我就簡單從第一個，推動輕軌二階的興建，我覺得這是一個很棒的事情，因為市政建設、交通建設都是不能等的，城市都是一直要進步發展，所以看到這個，我就不禁想到前幾天（8 月 27 日）柯市長他說在高雄搭大眾運輸是傻瓜，我想大家應該都有看到那個新聞，甚至於說在台南騎機車跟台北他們的那一種…，當然他們是天龍國，我覺得這個讓大家感覺有點得了便宜又賣乖，好像我不北漂去台北也是傻瓜。

事實上，我研究交通運輸已經 35 年，從 35 年前進入到大學就開始學交通運輸一直到現在，不管是當兵 2 年或者在一些業界或現在來到學術界一直都在交通運輸的領域。從 35 年前接觸一些資料就發現，奇怪！北部的所有交通運輸資源，不管是水、陸、空、鐵、大眾運輸永遠都是走在南部、高雄之前，後來你又去對照一些資料，譬如說他們一些社經資料、人口、運量、經濟產出的確比我們南部、高雄多出很多，但是後來你想想這個交通運輸，大家都知道是一個城市發展、區域經濟發展必要的條件，所以究竟是雞生蛋，還是蛋生雞？是因為他們有那麼多的運量、經濟產出，所以才會有交通運輸，還是因為我們高雄長期就被忽略，因此就慢慢地惡性循環？這個，大家也都可以知道。因為我們今天的主題是**大眾運輸**，大家也都知道北部的媒體或天龍國的人很喜歡用一個樂趣，就是在離峰時間來高雄捷運的起始點拍那種空無一人的車廂，自以為樂說你看我們台北 1 天的運量 200 萬，當然因為今年疫情的關係大概減少 17%，所以現在他們 1 天的運量大概是 180 萬左右。高雄也稍微受到疫情的影響，現在 1 天的運量也不到 20 萬，現在大概是 17、8 萬左右。事實上台北他們做這



樣的比較，我覺得是很不公平的。

在質量方面，事實上他們真的沒有比較優越。如果以量來講，鄰近的城市不管是首爾、東京、莫斯科每天的運量都 7、800 萬，你就更不要去比中國大陸那些城市，廣州 1 天的運量將近 1,000 萬，你台北 100 多萬拿來跟人家優越感什麼？北京、上海 1 天的運量都超過 1,000 多萬人次。就質的部分，我真的是要好好的讚賞我們的捷運局跟捷運公司，事實上不要去看絕對的數字，因為畢竟我們的幅員、我們的人口 277 萬，台北是一整個都會區，台北和新北加起來大概 667 萬人口，你怎麼可以用這樣去做相比？如果以一個學者的立場，我要去隨便做一個績效分析，至少要去考慮到你的土地面積、路線分佈情形、人口密集程度、線路，他有 6 個主線道、2 個支線道，我們高雄充其量目前就只有 2 個主線道，所以這樣一來你再乘以他的車廂，他們也很優越的是他們掛了 2 組 6 節車廂，高雄只掛了 1 組 3 節車廂；還有包括你的服務時間，我們都不可能像紐約 24 小時服務；還有包括車站數等等。其實我做過一個簡單的統計數字，這樣比起來如果台北得到 12 分，高雄至少有 10 分以上，我不敢說我們高雄的績效做得比台北好，畢竟情況是不一樣的，所以這一點我覺得是大家應該都有共識。

接下來幾個問題，我就跟前面幾位官員，還有我們前輩的意見有一點不大一樣，我覺得很冒昧、很大膽的就提出來，大家可以一起來思考看看的，也就是進入到第二個問題，停車空間不足。說實在的，35 年來我學交通運輸，對於城市交通運輸的問題從來就覺得只有一個解決方法，那就是大眾運輸。城市交通問題唯一解決方法就是大眾運輸，你蓋再多的馬路，停車場從 300 個到 3,000 個都沒有辦法解決，反而只是在鼓勵，所以我們政策要怎麼走？我倒是覺得你不應該設那麼多停車場，因為會開車的人就不會來搭大眾運輸，我怎麼可能會開著車到我們家臨近的捷運站去停，然後搭捷運？他是一個獨立使用交通運輸的單位。我們要考慮的是哪些人會來使用？這些人要到捷運之間所需要的絕對不是私人的汽車停車場，或許在高雄大家都可以想得到一定就是摩托車，所以摩托車一定要好好幫他們規劃停車，這個我覺得是可以。

如果是整體，城市的交通運輸系統是一個整體的系統，你可以搭配的工具真的很多，包括現在在黃議員的努力之下，我們的公車系統有優化，我覺得這是一個很重要的輔助工具，還有包括交通局這邊也有做了一些計程車到比較偏遠地區去做接駁，甚至於像 Ubike，其實我覺得我們的 Ubike

還是有一些改善空間，現在的 Ubike 事實上我聽很多學生講跟原來的感覺並沒有進步多少，當然這個都是提供多元化的選項，包括你看國外，大家都會想捷運的核心點中間還有哪些可以接駁，新加坡講的是 BMW。M，他們講 metro（大眾運輸），前面有 B，bus，後面有 W，W 很重要，W 就是 walk，稍微走幾步路也是一種運動，你為什麼都要把家裡的車開到捷運站停再搭捷運，這個我不太能夠相信。像荷蘭，他們講究的是雙 B，對不對？bike（腳踏車），還有 boat，因為他們比較特殊，阿姆斯特丹小船也可以去做大眾運輸的接駁，所以我是覺得政策上應該是抑制這些私人運具，包括不管是停車、道路、稅金，從各個方面來講應該是要去做政策上優先順序的考慮。

至於三、四、五點有關於這些 priority 的部分，還有怎麼樣去施做？工程的部分，我們這邊都有很多專家，我在這個部分就不敢去踰越，就講我們現在的輕軌，我想對面也有很多專家、官員，輕軌一般來講看你要怎麼去定義，如果我們用一般大家認為的 LRT（輕軌），事實上以路權來講，大家都知道它並不是 LRT 的標準，我常覺得它充其量只是歐洲早期的 trolley bus，trolley bus 因為供電系統是有那個，現在變成歐美那種所謂的 streetcar。Streetcar，大家都知道你去興建這種東西，第一個不只是交通黑暗期的過程，我們要看的是遠景，未來你弄好之後市民會不會眼睛為之一亮？交通是不是越來越方便？他看到了市府、官員、議員們幫他們做的，就像很明顯的，你看現在不管自立路或大順路，哇！不管是用路人或兩邊的居民都覺得重見光明。交通黑暗期之後是要給人家一個期待，但是大家也都知道目前我們輕軌尤其是在凱旋站附近，等於路權在這樣的情況之下，你又製造另外一個交通問題，所以這是一個可以去討論的，當然…。

**國立屏東大學教育行政研究所李副教授銘義：**

你的意思是不要蓋嗎？

**國立高雄餐旅大學航空暨運輸服務管理系陳教授福川：**

不是，不是不要蓋，蓋還是要蓋，我們要怎麼去妥善規劃？而且還有一個，剛剛我們前主委講到一個很重要的問題，就是錢。事實上，我們都知道你要蓋高架、蓋地下化，這種 A 型路權的費用真的很高，所以這個會牽扯到最後一個議題，當然大家都可以去思考。

接下來，我就講到有關於補助款好了，就是說我們怎麼去籌措財源？我覺得第一個，中央長期就虧欠南部、虧欠高雄，所以我們有這種需求，我

覺得中央真的是義無反顧，我們市府官員真的是要好好去幫市民爭取，但是另外一方面來講求人不如求己，我們自己怎麼樣把大眾運輸做更優化的系統科學，效益的管理，這也很重要，你怎麼去做一些經營？還包括你也可以自籌很多的經費來源，像土地的開發利用或者我們可以去參考日本新幹線的站體，他們有太陽計畫、宇宙計畫都已經告訴你怎麼去多元開發、發展，也能夠挹注本身交通運輸帶出來的經濟，它也不盡然只受益到我們家門口有捷運站，你們家只是捷運站經過，這種公平性的問題本來就是公共利益，它怎麼樣取之於社會，用之於社會？

事實上，現在全世界不管是機廠或者是場站也有很多優良企業願意贊助。如果優良企業願意贊助，他贊助你不管是廣告、維護或是什麼，他也可以中間得到一些商業上的 benefit。這種 mutual benefit 為什麼不去做？有很多東西，我們不要一直仰賴中央，因為中央能夠給的多，我們感謝；給的少，我們當然就是要看怎麼樣去運作，所以我覺得包括我們自己地方的財政部分，我是一直不贊成用補貼的方式。這種補貼的形式就公開挑戰政策，譬如說 3 倍振興券，我們的公共資源是要取之於社會、取之於民眾，用之於民眾，它是倒過來的，我把這些錢發出去，到最後還是要把你從稅收、從各方面收回來，所以你這些公共資源要怎麼樣去把它利用到最有效率、最好，我覺得補貼都不是最好，因為補貼完就沒了，政府應該做的是長期永續發展，讓你本身有自籌性、有自償性、有能夠自己經營，自己自足，而不是一直長期仰賴補助。

補助當然是需要，因為這個是有公共利益，但是補助越少越好，不要讓整個政府的財政負擔都一直在這邊仰賴中央，所以像現在也有一個德政，我們的 MeN Go card，對不對？MeN Go card，我就舉這個例子，哇！減 200 元，對不對？到 9 月底之前，可是我覺得這也不是一個好政策，因為你應該是去發展把系統優化，不是去補助，補助完就沒有了。因為我在學校接觸到很多學生，學生告訴我的心聲是我要這 200 元，有，好，ok，我可能可以去多一個消費而已，但是學生更在意的是什麼？我搭這個要方便舒適。我們有沒有做到方便舒適？很多學生在市長選舉之前都說不管是哪個候選人，他只要告訴我說我們的捷運站候車月台有冷氣，我就投給他，這個也是北部人一直要嘲笑高雄的，為什麼你們捷運站都沒有冷氣？只有美麗島站有。你知道在那種地下等車只送風沒有冷氣，我覺得真的是高雄很多學生的心聲，我不曉得大家有沒有聽到？不管是我們議員或者我們的

官員，他們這些學生，你現在要導引他來搭捷運，這個在交通運輸上有一個很重要的教育意義，我要培養客源，你現在是學生，我培養你習慣搭捷運，你以後工作了也會來搭捷運。現在變成是我搭捷運，沒辦法，因為我就是窮學生，我現在只能搭捷運，等我畢業賺了錢，我就開車了，我還要去那邊忍受只有送風沒有冷氣的地下室候車嗎？所以這部分我覺得就是這6點。

對不起，我再用1分鐘做簡單的結論。我覺得很多事情不能去比說紐約的百年地鐵或者是台北他們發展到什麼程度，因為畢竟他們是先進的，我們後進，後進有後進的優勢、後發的優勢，而且高雄也有特別跟其他城市不同的地方，因為我們不像台北已經都是很成熟開發的都會，我們這邊除了有市區，也有很偏遠的山區。我們的挑戰對各位在座的官員來講，事實上是會更大，所以我覺得我們應該是要做一個比較宏遠的規劃扭轉這個劣勢，然後華麗轉身。以上，我就簡單做淺見報告。

**主持人（黃議員柏霖）：**

謝謝教授，我們接著請譚教授。

**國立高雄師範大學事業經營學系譚教授大純：**

謝謝主持人，還有陳議員。公部門的各位長官、各位專家學者、各位貴賓，還有媒體朋友。時間的關係，我就簡單講2個大話題。

首先我的第一個話題就是我相信大家應該心裡面都很清楚輕軌的二階一定是一個苦差事，高雄當初蓋捷運其實沒有進入到當年台北所謂的交通黑暗期而輕軌二階會，這個部分會進入這個過程，所以請大家要有一個心理準備。

我談的第一個大話題就是在執行上面我們要有穿著衣服改衣服的心態，可是在規劃跟宣導上面我們要告訴老百姓說我們是為了三民或者左營沿線的這些居民量身訂製作一個新衣服。我先談所謂的穿著衣服改衣服，反正大順路沿線到美術館那個部分一直都是高雄非常核心的重要交通跟居住地區，所以接下來大家一定要仔細去盤點包含停車格，甚至於徵用民間停車場，包含剛才前面有專家談到所謂的是幽靈的，還是真的停車格？這個一定要搞清楚，還有包含剛才交通局所提到的，像號誌秒數的調整。其實我講的是前高雄市，還沒有合併之前的高雄市，大順路一直都是東南高雄到西北高雄的一個便捷之地，所以這沿途整個尤其在輕軌施工的過程裡面怎麼樣替代？怎麼樣接駁？這個一定要預先做各種的宣告。我想大家

比較清楚的就是像高速公路沿線，我們都會看到有很多比較淺綠色的替代道路指標，但是以輕軌來說，目前還沒有看到類似這樣的動作，總之這個部分在執行上面大家要有一個穿著衣服改衣服的心情，可是這個心情不可以讓老百姓感受到，因為我們在宣傳上面一定要告訴老百姓我們其實是為了三民區打造一套全新的衣服。我為什麼這麼講，聽說前面三位專家都在三民區輕軌沿線。我不知道各位有沒有聽到一個心聲，就是我經常跟灣仔內或是三民區，我姑且稱它為東三民區，也就是民族路以東的三民區民眾都會跟我們講一句話，他們認為這裡什麼都好，有醫院、學校、公園，什麼都好，就是捷運沒有到，輕軌其實可以稍稍彌補一下這件事情的遺憾。底下我講的這句話，我希望不要得罪任何人，就是我覺得高雄過去這二十年的發展，尤其東三民區那個地方，其實是被觸及到比較少的。譬如像亞洲新灣區、美術館那一帶，就是目前輕軌所經過的那些，其實是過去二十年來高度重點的開發，而且是整個打掉重練的開發，可是東三民區說實在的，比較沒有。所以趁著輕軌二階的工程，在宣導上面就要給民眾一個願景，也就是這是一個新三民區，尤其是新的東三民區的開始。我們高師大後面就是凱旋路，所以我經常看到一個很好的標語就是「迎接一個人文輕軌」。可是輕軌進入二階之後它不只是人文輕軌了，它其實在實質上已經是一個通勤或是工商促進的功能了。等於就是說，輕軌的重新定位這個部分非常重要。所以我覺得有時候蓋輕軌，它的困難是一回事，老百姓挺不挺，老百姓在認知上面是一個重點。這是第一個話題。

第二個話題，很簡單，我這邊有一個想法，要漸漸好，輕軌的工程才會好。所謂的漸漸好指的是，不要一下子就很霹靂的開始動工了，前面要很多各種的超前部署。比方說，輕軌的號誌先插下去，號誌是不占空間的，先插下去讓老百姓意識到我們家附近準備要開始動工了，有一些心理上的想法，一些細部的宣導，超前部署的宣導。越早開始，宣導期越長，再開始動工是越好的。這是第一個，這個叫做「漸漸好」。另外一個「建建好」，其實我指的是建國路和建工路中間這一段，我覺得建國路跟建工路這一段好，輕軌其他的動作大概也會相對的順利。但是事實上我想在座的各位都很清楚，整個輕軌二階最辛苦的應該就是「建建」之間，就是建工路和建國路之間，這中間交通最繁忙，人口最多。不要講別的，那裡有幾所大學校，來往的交通和學生都非常多。

所以我個人強烈主張，因為剛才到目前一直都沒有人報告那個問題，因

為我們的題綱最後一條有提到，是不是能讓中正路到大順路這一段先行施工。我自己在高師大，現在輕軌已經蓋到中正路和凱旋路的交界，我每次路過那個地方，我都看到那條輕軌就好像一條龍，龍頭看著大順路，感覺不太敢往前衝的感覺。為什麼呢？因為龍頭的前面就是塞車，因為中正路那邊是一個大塞車的路段，再往前一點點的建國路又是一個會經常塞車的地方。所以我不曉得目前工程規劃的進度是怎麼樣，我是覺得從中正到大順那邊先動的話，說實在的，會給民眾感到太霹靂的感覺。也就是前面罵聲不斷，後面要做的話就不會容易。同樣的再往下，就是建國到建工那一段，我覺得那一個部分會比中正到大順之間更複雜，因為那邊的老百姓是實質住在那個地方的。總而言之，我是覺得「建建好」建工跟建國之間好，後面的工程才會好，因此建工跟建國可能要壓後，當然還是以目前工程預先的計畫為準。以上報告，謝謝。

**主持人（黃議員柏霖）：**

謝謝譚教授，接著請李教授發言。

**正修科技大學李講師坤隆：**

主席、各位先進大家好。大家都同意的講完了，我就是那個不同意的。基本上，我真的建議要設一個停損點，因為該花的都花完了，後面不要再花錢了。這是我的意見，你可以聽聽看。

第一個是你現在在開公聽會，是已經確定之後你再去說服民眾，這是要溝通什麼？你要跟民眾溝通什麼？你前面都已經做了，要經過我家，我不讓你經過可以嗎？這個公聽會的意義是什麼？跟現在的美豬美牛不是一樣嗎？你已經要開放進口了，就看你吃不吃，送到菜市場你可以不買，那你為什麼要讓它進來？你明明知道很奇怪的東西，小學生不能吃，大人勉強可以吃，我想那個東西最後就會送到軍中，你家裡如果有孩子在軍中當兵的就忍著點吃，反正他們身體好。不然這種東西，你到最後所看到的是什麼？你開這個公聽會只會讓反對的人越來越多，你可以去看台南鐵路東移的事情，副總統已經就任這麼久了，還是不通。你現在因為美術館、大順路有人反對，你就可以改，其他人反對，你要不要改？你如果不改，請問這一條路要怎麼通？我不曉得你的邏輯是什麼，為什麼一定要做呢？你可以去想，當初第一階段臨港線是因為鐵路在那裡，那邊是還有一點點觀光價值，你把三民區這邊連起來，你一定要做環狀嗎？中國人就很奇怪，那個圓到底有什麼多大的象徵意義，為什麼一定要把它連起來？沒意義

啊！你連這邊到底是變成大眾運輸的一部分，還是觀光系統的一部分？你可以跟我說嗎？既然第一階段是以觀光價值為主，請問三民區這邊有觀光價值嗎？我搞不懂。如果市區是要變成大眾運輸工具，市區全部都地下化了，我們多少人好不容易爭取到高雄鐵路地下化了，你卻突然又把這個蓋上來，我真的不曉得這個邏輯是什麼。我們不是專業，可以請專業跟我們解釋這個東西，到底背後的邏輯是什麼。

剛剛陳教授也有談到，大眾運輸工具很重要，可是當他的習慣不改，或是你的認知不改的時候，你建這麼多大眾運輸工具，高雄捷運會賺錢嗎？它如果不賺錢，輕軌會賺錢嗎？這個部分即使如同你講的，用自償費，用運量來補貼，請問補得起來嗎？我看到一個數據是高雄市大眾運輸的使用率大概不到10%，你可以自己去查，我看到的是9.3%。你今天提高了8%，8%跟9.3%相比，提高不到1%嘛！請問這個意義是什麼？所以我不曉得你後面的那個邏輯。

像我們現在講高雄人有一個很不好的習慣是什麼？高雄的水質已經改善很多了，可是為什麼高雄人還在買水？心態嘛！就是心態的問題，今天捷運蓋得再好，如果不改變那個習慣，不改變那個心態，還是一樣沒人搭。我還是覺得搭公車搭不到捷運站，搭公車又搭不到我想要去的地方。譬如說我們家離捷運站很近，大家都說那裡是捷運商圈、巨蛋商圈，問題是我們家如果走路到捷運站，或許我比較胖，我要走15分鐘，請問算不算近？如果從捷運巨蛋站搭車能夠去哪裡？你可以跟我講嗎？哪裡都不能去，正修也到不了。那這個捷運到底要幹嘛？對大多數人來講，那個接近度是很低很低的，因為你覺得很不方便。基本上公車如果不改善，就像剛剛老師講的，你不可能開車去搭捷運，你可能會騎摩托車去搭捷運，但是下車之後就能到你的目的地嗎？或是還要在目的地再放一台摩托車才能到上課的地方。像老師他們師大沒有站，還要到捷運站騎摩托車到師大去上課，那不是神經病。你可以想一想這個邏輯，可以去思考。

然後高雄市既然已經這麼窮了，誰執政都一樣，這個問題柏霖已經講二十年了，那個洞只會越來越大，你把這個洞再放進去，請問錢從哪裡來？你剛剛還講說要用運量去補錢坑，你摸著你的良心問看看，這個東西真的補得起來的話，我可以離開高雄市。你想也知道，這是一個態度的問題，很多東西是你硬要做，然後硬要去說服我們，那個邏輯不是很奇怪嗎？

最後我只講一點點，這個或許會得罪在座的政治人物。很多人講「不患

寡，而患不均」，大家都是什麼都想要，三民區就是因為沒有捷運，柏霖被罵N年了。你想一想，這個東西如果過了，對高雄市整體發展真的是好的嗎？台灣有多少蚊子館，已經開始在罵了，當初大家都要圖書館、停車場，你可以去問看看，高雄市還沒有這個問題，其他縣市，我記得彰化縣好像斗六市蓋一個停車場，那個地方是蚊子比車子多。這個東西你可以去看看，恆春機場不就是一個很現實的例子。這個東西還要繼續蓋下去，蓋下去之後每年的維護費用，像高雄世運主場館一個月的維護費用就要二十幾萬，你能夠請五月天來辦幾場，誰能夠在那邊辦活動？你沒事蓋那麼大到底要幹嘛？這個東西跟政治人物的思維是真的有關係，我不是刻意要牽扯到藍跟綠，但你實際上去想一想，如果只是為了他們自己要去宣傳這些政績，然後花我們這麼多的時間跟金錢，讓你們基層人員忙得要命，我想你們去開公聽會一定有人罵你們的，像我們這種還算是比較文的罵，一定有人武的罵的，你們也很倒楣。這對於整個市政的發展來講，不會是很好的事情。我只是說你今天如果真的有一個可以設停損點的地方，你可以去試試看，不要真的一意孤行，走下去之後就來不及了。現在我真的覺得還來得及，因為反正大筆的經費也還沒有撥下來，為什麼大家一定要在這個事情，在這個地方硬要說服我們，你自己的話都還講得不是很清楚，怎麼去說服這些市民？這是大家可以去思考的，以上。

**主持人（黃議員柏霖）：**

謝謝李教授，我們請陳議員麗珍發言。

**陳議員麗珍：**

兩位主持人—柏霖議員和麗娜議員、專家學者、市府單位，以及在場的朋友大家早。今天我們討論的二階，因為我是真的感覺我們高雄市的大眾運輸交通，應該算是整體建設非常的不足，未來我們高雄市有很多的發展，包括綠地也滿多的，還有高齡化的趨勢，希望將來我們市民出門不用非要開車不可，有綠地，然後揹個背包就有大眾運輸可以搭乘。當然這樣一個周全的大眾運輸建設，應該要花一段時間才能符合我們所需要的。不過只要有在進行，我們腳步沒有停止，總是會到達。

我要請教捷運局，現在我們對於二階有什麼決定性，你先講一下沒關係，二階現在的決定性是怎麼樣？

**高雄市政府捷運工程局劉副局長旺政：**

報告陳議座，這個部分最大的決定性是民意，民眾的意見。



**陳議員麗珍：**

民眾的意見。所以你們都還沒有做出什麼決定，就是說要先開幾場的社區公聽會，也要多聽我們地方基層民眾的聲音，這樣是對的。我在這邊是要建議，未來如果二階真的要開始建設的話，你們要知道二階是你們在高雄市會面臨到很多的挑戰，就是在整個高雄市最發展，而且人口和車輛是最多的地方。在交通建設黑暗期，你們的施工速度。我看很多民間的大樓都蓋得很快，幾個月沒看到就蓋好了。那我們施工的進度也要如同私人的作法一樣快速達成，因為那一段二階是交通非常繁忙，很多人也很多車。

再來就是大順路已經非常發展了，包括飯店和百貨公司都一直進來，一直到博愛路的紅線捷運，所以在那一段可能停車場也是一個問題，當然就我們現在有的條件，還有那邊大樓住戶的溝通。每一棟大樓最頭痛的就是他們的汽車出入口，你們要怎麼設計讓他們的動線不會影響他們的居住品質，大家都是買房子住進去的，每一棟房子都是人家的財產，不要因為我們的建設而影響那棟房子以後出入的動線。這個很重要，因為那邊隨便一算都有30棟以上，這一點你們一定要去注意。包括停車的規劃，剛才我有聽到交通局說要儘量找有樹的人行道空間，事實上都可以，只是不要影響到行人和大樓的出入口為主。當然也是要挪出一些車位，因為購物或是臨時辦事都需要停車位的，也希望將來這一帶的交通是會越來越好的。因為公務人員做決定都背負著將來的輸贏，民眾都會有一個期待，這也是你們的壓力。我最主要是提到這幾個重點，也希望你們能夠重視。謝謝專家學者這麼好的意見，這也是提供我們將來在議會可以有多一些的意見。謝謝。

**主持人（黃議員柏霖）：**

請捷運局回復一下剛剛教授的提問。

**高雄市政府捷運工程局劉副局長旺政：**

三位議座和各位專家學者好。這一部分謝謝各位提供這麼多專業的看法，很多支持的部分也感謝大家繼續支持，支持的意見我就不再做另外的說明，有一些勉勵的部分，我在此再做一些說明，後續可能還有府內的相關單位跟我們的同仁，如果有必要的時候再做一些補充，我就依照次序，但是沒有完全依照內容來說明。

首先講到我們的進度71%，這個我們在研考會裡面有做報告，其實這71%剛剛也有講到。我們本來應該是今年計畫就結束了，我們也在第五次的修正計畫去跟中央爭取延後，要把計畫展延，因為在西臨港線那一塊是因為

台鐵那一塊用地交付給我們慢了486天。這一部分中央是說希望我們和美術館、大順路計畫一起解決之後，一起去做這個計畫的展延。這個工程後續如果美術館、大順路依照我們原來的排程，抱歉，黃老師剛剛問到這部分什麼時候可以完成，因為目前為止我們都還在傾聽民意，做這部分的規劃，所以我也沒有辦法很快的告訴各位，到底以後的方案如何，因為以後的方案我也還沒有辦法完全定，所以就用現在我們已經有的排程來跟大家報告，大概要900天左右。報告議座，這個前提是我們原來的方案，因為新的方案我們還沒有定，因為目前都還在討論，這900天只是供大家參考。

**陳議員麗娜：**

所以你們預計的時間是這一段要900天？

**高雄市政府捷運工程局劉副局長旺政：**

原來的方案。現在我們談了之後的方案還未定，我現在講的是原來的方案，我們統包商排出來的是900天的時間，大概是這個樣子。

也謝謝黃老師講到管理費的部分，管理費這一塊我們當然會依照我們的採購法相關規定去做計算，也不會去虧待或是多給廠商這一部分。

接著是李教授提到C14、17或是20，這一塊我先報告一下。其實在台中跟北捷的環線，他們從車子抵達一直到營運通車，大概都是三年多。以北捷的北環線來講，他是105年的11月24日車輛抵達，但是在今年（109年）1月16日才通車，大概是三年多；台中的捷運是106年2月5日車輛抵達，預計今年底要通車。所以這個時間真的不是各位想像的，車子來了只要放上去就好了，包括我報告的輕軌二階的部分，這一塊其實我們有分三個階段，新的二階的車子，在二階的路段裡面，就是C14到C17，其實我們這邊要先去做這部分的測試。測試完以後，我們要先讓車子從C1跑到C14這個路段去做測試，而這兩個階段我們都已經完成。第三個階段就是讓原來一階的車子跑到二階的路段上面，這個還需要時間，這些時間都還在三年以內，其實我們也在趕。

接著報告時程的部分，我們預計大南環從C17到C32，目前我們是希望今年能夠趕到可以報初勘，初履勘這個動作。到C20的部分，就像剛剛所報告的，期程有，但因為用地交付慢了，所以我們趕在明年，希望明年有一些成果能做初履勘的動作。這個是先跟大家做報告的。其實剛剛講的北捷或是台中捷運，那個部分他們是新設，我們這一部分就像專家學者所說的穿著西裝改西裝，二階那一部分要去融合一階；一階要融合二階，這個時

間更急迫，但是我們還是用這樣的方式去push我們的統包商能夠儘快的完成，讓我們的市民能夠很快的搭乘，享受這一部分的成果。

C32到C30，包括譚老師也有講到這一塊，當然各自有各自的論述，我們先不談，但是在我們專業的意見裡面也有把它納進去做這部分的考量。那邊照理講是沒有兩豆樹。但是剛剛譚老師也提到太霹靂的意見，我們也謝謝這些指教，我們後續都會把這些情境再做處理，後續就會端出一個報告出來跟大家做說明。

美術館這一部分，李教授說希望能夠用video的方式，謝謝指教，我們已經在思考。不一定用video的方式，我們還有其他的方式展現出來，用民眾的語彙，讓他們聽得懂是怎麼樣。沒錯，謝謝議座的指教。

剛剛也提到原路線、原工法不可行的問題。這一部分除了人本造街，人本造街裡面包括了滿多的，譬如「以站就樹」這是其中一個。號誌的優化當然都已經在我們的交通局這邊，包括交管的一些手法，不管是ITS或是CMS這部分的系統都可以引進，讓民眾不用多繞路，能夠很清楚的知道後續的停車資訊之類的。當然我們還有所謂的進站停車，我們進到車站的部分，這也都是些手法能夠減少用路權的寬度來做。所以不只有「人本造街」這四個字，我們還有想到一些，包括的東西還是滿多的。

接著譚老師講到的交通黑暗期，還有主委講到的交通黑暗期，以及陳議座講到的交通黑暗期。我們也很努力思索減少這部分的交通衝擊時間，希望能夠減短，我們府內各局處會召集這部分的討論，看怎麼樣能縮短交通黑暗期。謝謝各位對這部分的指教。

計畫變更，當然我們還是繼續再跟中央爭取，包括財務的部分，做計畫的修正，我們還是會繼續跟中央爭取支持，也希望各位專家學者和議座都能多予支持和幫忙。陳老師講的新加坡、荷蘭這些國家，謝謝指教，讓我們有一些啟發。

爭取財源的部分，當然土開包括TIF這一部分，我們都陸續在做這部分的思索，如果純粹只靠票價收入是不可能的，謝謝這些指教。

譚老師又提到穿西裝改西裝，這的確是，包括交通黑暗期，謝謝這些指教。我們會以量身訂作的方式，為我們市民做出一條大家比較能夠接受，更有遠見宏觀的建設出來。

接著講到C30、C32，剛剛前面已經報告過，我就不再贅述了。李老師講的公聽會或說明會已經辦過了，為什麼還要再辦？因為前面那五場，包括

前面各位議座也辦了一些座談會，還有我們去拜訪22個里的里長跟區長的意見，我們請9位專家學者做了10天20場優化的方案，優化出來之後當然要再跟民眾報告。看看這部分大家是不是能夠多一點的支持，阻力就會變少，不可能百分之百都接受，一定會有一些阻力，我們希望把這些阻力減少。所以需要再跟民眾做這部分的報告，取得支持和共識。

我們的輕軌其實不只是觀光，這個效益真的是很多，我們相關的報告裡面有提到，我就大概講一點點。就是我們可以串連到其他的紅、橘線跟台鐵和高鐵這些線的點，一共有95個轉乘點，方便讓我們整個市區裡面可以活化起來，三民區的這35萬人都可以很方便的到達市區，甚至更往北去搭乘高鐵或台鐵。當然還有一個友善的設施，因為我們是無階化，大家都會老，老了之後需要的設施我們都應該要想得到。我大概先做以上的報告，如果其他各局處能夠補充的，就麻煩補充一下。

**國立屏東大學教育行政研究所李副教授銘義：**

我想問一下，美術館站向北到高鐵站那一段的計畫能不能夠放進去？

**高雄市政府捷運工程局劉副局長旺政：**

報告李教授，這一部份我們會把它放明年的路網滾動式的檢討裡面，會把它放進去做檢討，目前大概是這個樣子，我們沒辦法承諾說一定是怎麼樣。謝謝。

**主持人（黃議員柏霖）：**

各局處還有沒有人要補充？針對剛剛教授提到的。請發言。

**高雄市政府交通局林專門委員弘慎：**

謝謝剛才專家學者對於交通問題有很多的指導，其中有幾項我這邊可以回答的，我就稍微澄清說明一下。有關於停車位的問題，我們沿線美術館路和大順路這邊取消了300多個停車格，我們剛才有提到現場那邊還有3千多個停車位，這個我說明一下，這個都是現況。這些停車場都是跟交通局有申請合法停車場登記證的，然後我們是到現場去看他們尖峰時間的停車率，用他們剩餘的車位去加總起來，看看還有多少可以提供，這個都是現況。所謂的未來的話，老實說我們現在跟捷運局都沒有去估輕軌完工以後，這邊會有多少個停車需求，這個沒有估。但是我可以跟各位學者和議員報告，其實在我們輕軌沿線的開發案裡面，我們都有交通影響評估的審查機制，甚至於我們還有都市設計的審查機制，這部分對於這個開發案所衍生新增的停車需求，他必須在內部來做收納。所以我們是希望這邊將來

的開發案不要再新增周邊地區的停車需求，他們可以在內部吸納進來。如果說比較遠的地方要來到這邊的話，其實我們輕軌或者是台鐵，我們高雄市不是每一個地方都有那麼方便的大眾運輸可以搭乘，可能從他家出發的時候，還是有開車的需求。這部分我們交通局也一直在努力，在原高雄市，譬如說楠梓、小港、大寮，我們都有大型的轉乘接駁的停車場。我們也希望如果是比較偏遠，那邊大眾運輸不方便的話，可以先開車到市區的邊緣，停在我們大型的停車場，你可以先轉乘，然後直接搭乘軌道運輸來到輕軌這邊，這個以後我們會加強努力。

剛才老師也有提到輕軌建設的時候，交通黑暗期的問題。我這邊說明一下，因為我們對於占用道路施工這件事情，我們市府裡面是有一個道安系統在管控。所以施工單位必須要提出完善的交通維持計畫，經過我們道安會報的審查才能夠進行施工。剛才有提到替代道路的指標，這些配套都是在交通維持計畫裡面，我們都會要求的。我先做以上簡單的說明，其他老師指導的部分，我們回去再做審慎的考量，看看怎麼樣來做改進。

#### **陳議員麗娜：**

我們一開始的時候就問是不是原工法原路線，剛剛副局長的回應其實比較含糊一點，把重要的前面title講出來，但是內容裡面似乎對於原工法原路線的問題等於是沒有回應到。副局長，其實這沒有什麼好不能講的，因為你講開了，反而大家知道從這個問題裡面怎麼去尋求解決辦法，總是不能夠再把這些事情都含糊其詞。所以我還是希望可以聽到副局長講一下，是不是在美術館路和大順路這一段還是用原工法跟原路線。

#### **高雄市政府捷運工程局劉副局長旺政：**

報告議座，這部分我在先前就已經有做過說明，在美術館路裡面，我們希望能再北移進去，那是方案三。方案一是原來的方案，就是所謂的在路的中央；第二個方案就是五大放心方案，就是1個股道編進去美術館園區；第三個方案就是我們現在在講的，我們把2個股道都放進去。所以你們說這是原路線嗎？我也不曉得。但這一塊過了美術館路接著大順路的那一部分，目前的方案裡面都還是寫在路線上面。因為其他的同盟路之類的，在我們剛才報告的10天20場次的專家學者委員會裡面也都有納進去做考量，建議是這樣，這部分我們就不再深究去做討論。至於到底是不是原路線原工法，我們後續在傾聽民意之後，全部就會把它端出來，在我們說明會的時候就會做決策出來。先做以上的報告。

**陳議員麗娜：**

所以你們還是以這個方案來跟民眾做解釋，除非後面有更多的…。

**高雄市政府捷運工程局劉副局長旺政：**

對，建議目前大概是這樣的方向端出來跟大家做討論，如果還有什麼意見的話，我們回去還會再做這部分的琢磨跟修正，以上報告。

**主持人（黃議員柏霖）：**

最後，基本上我們希望有更多的意見匯進來，因為事先溝通越多，後面的後遺症就會越少，我們想得越清楚，未來面對的阻力就越少。當然也有人覺得根本就不需要蓋，這也是一種意見，我想很多民眾覺得好不容易把鐵路從路面地下化了，為什麼還要蓋在地面上的，這種聲音都有。但是高雄整體發展的利益是不是會大於這個利益，當然主政者會做最後的政策決定。目前聽起來是照原來的計畫，只是剛剛提到車道有一些調整等等，但是基本上還是照原先最大的環狀路線在前進。如果市府作決定之後，施工期可能還需要三年，當然那個黑暗期就很長，可能就會跨過一個選舉的期限，這個都會變成政治考量。假定年底作決定，大概還要900天，900天等於大約三年，時間就會比較長。所以還是要想一下可以怎麼讓它快一點，因為這個畢竟不是在地下做潛盾，那就真的比較困難，在路面施工相對比較容易，再思考一下。

我也是贊成再多聽一些民意，但是聽了一個程度以後還是要做決定，不能一直聽下去。不然就一直辦公聽會就好了，辦50場，拖到五年、十年後就根本沒意義了。所以我真的覺得多聽，然後做最好的判斷，決定之後就要往前走，我們不能一直停留在這裡，就好像松鼠一樣一直在追松果。一定會有贊成和反對的意見，如果贊成的意見是對高雄市未來的發展比較好的話，我們就應該做；如果比較不好，當然就不要做了，花那麼多錢，拿石頭砸自己的腳當然也不行。請教授補充。

**國立屏東大學教育行政研究所李副教授銘義：**

市府同仁都很優秀，而且長期在這個崗位上，有些說法還是要有一致性。第一個，不能說停建，因為你們一直在工作中，你的一階、二階都還在繼續做，所以我覺得「停建」這兩個字不要這樣使用。真的不要這樣說，因為這樣說你會解釋半天。

第二個，你進度的延遲不是這個問題，是台鐵的土地交付晚了400多天。所以那個時間一點，你們的比例才會扣得上。所以那個方向，也不是批評

前朝或是怎麼樣，只是說自己本來就要在公務單位或是事業單位公務部門，本來就要有一致的說法。

第一個，沒有什麼停建的問題，不然人家會質疑說你們明明都在做事，捷運每天都在蓋，進度一直在走。第二個，C17到C20那邊是因為台鐵交地晚了400多天，你們也是依這個理由去跟中央申請計畫延後，這要讓大家知道。而不是市府不作為，不能這樣說，這是很重要的。第三個，你們之後有一個很完整的改建計畫報到中央，中央還有很多審查權，要不要往後延；錢要怎麼給；要不要收；人本造街計畫要不要給你錢，太多因素了。所以中央給了一個很模糊的態度，就是計畫報來再說。我覺得你要讓中央很清楚的告訴我們支持高雄輕軌，高雄輕軌報上去的計畫你有沒有支持，那需要新的政府跟中央好好協調，要求中央極力支持這個計畫，繼續運作才是啊！給予經費跟計畫的支持，如果到最後中央說都不給你們，這個責任你們高雄市政府自己扛，我覺得不會這樣吧！而且這也不是我們預期的效果，我們希望計畫確定了，儘快報中央，然後把該有的經費匡列下來，這是我們最希望的。

還有包括一個，輕軌二階的車廂，事實上又是另外一筆帳，那筆帳我們不在這裡算，因為你們先買了車廂，軌道都還沒有蓋就有車廂。我不是要去追這個的意思，而是中央告訴你，計畫定了，車箱的錢再跟你算。你還記得嗎？這一句話是什麼意思？這一句話是說輕軌二階的車廂很有可能由市政府自己付。如果自己付又回到原點了，因為土地的變更，有關原來該買的，現在用租的，所以有那個經費去做，那是另外一個問題，可是這個問題會影響到未來輕軌整個經費、設計跟內容。

我只是很誠實的把所有的問題都坦白在這邊，但是我希望未來的同仁，在做簡報或資料的時候，千萬不要說「韓市長停建」我覺得這種話是不能這樣說的。因為傾聽民意，解決問題，是過去這一年多以來很重要的流程，捷運公司、捷運工程局、交通局、都發局、研考會也參加了這麼多場的說明會跟公聽會，民意也繼續反映有問題，現在你只是回應民意這個問題去解決樹的問題、軌道的問題、堵車的問題、停車位的問題，整個運輸的問題，以這個為前提去往下走。如果要貼任何的政治標籤，我都覺得不適宜，但是不是針對各位同仁。以上。

**主持人（黃議員柏霖）：**

我想剛剛教授也談得很好，基本上我覺得台灣社會現在口水太多，我們

要回到該怎麼做，所以我們一直也希望市府能夠真的去做，因為你們蒐集的資料最多，不可行、能不能做，總是要做決斷。我的建議就是趕快討論清楚，事實上也討論很多了，不只是過去一年半，在那之前也一直在討論。真的要做決斷，這個本來就是這樣，誰坐這個位置誰就要做決定，你不做決定也是一種決定，但那就是不好的決定，所以大家再多思考。我覺得我們辦這個就是要讓大家多蒐集一些意見，我們也再多思考，真的時間在過很快，一下子兩年就過了，再拖下去三年就要過去了，決定之後還要再施工三年，這個時間真的很長，大家再多想一下。

今天也謝謝大家，還有沒有要發言的？黃捷議員的助理，也歡迎你們一起來關心，我也有邀請簡煥宗議員，反正都一起來關心。我們今天就到這邊，謝謝大家。