

# 高雄輕軌二階工程美術館路及大順路段優化策略

## 第五場次公聽說明會紀錄

一、時間：108.03.24 09:00~12:00

二、地點：高雄市立七賢國中龍美校區1樓穿堂

三、主席：捷運工程局副總工程司王然興

四、出席單位：

如簽到單

五、發言民眾：

(如簽到單及發言順序表)

葉光○、盧明○、徐坤○、胡柏○、賴奕○、郭韋○、盛大○、徐瑋○、郭庭○、楊明○、侯晉○、韓宗○、郭敏○、林俊○、鍾閏○、黃意○、鄭進○、曾柏○、張懷○、鄭致○、蔡昌○、張維○、尤雅○、林○、王鴻○、郭俊○、林義○、蘇子○、胡國○、劉順○、楊宛○、林靜○、張婷○、陳建○、郭維○、陳柏○、李欣○、黃語○、林俊○、邢昭○、黃弘○、李清○、李忝○(經司儀現場唱名3次未到視同棄權)、徐瑋○(經司儀現場唱名3次未到視同棄權)、翁勻○、陳虹○、陳韋○、蘇燦○(經司儀現場唱名3次未到視同棄權)、王鑑○、張秀○、郭庭○、李英○、江承○。

發言登記總計53人，3人棄權，共50人發言。

六、出席人數：約300人

七、內容摘要：

### (一) 主持人致詞

捷運工程局副總工程司王然興：

現場所有來賓以及媒體朋友大家好，首先歡迎大家來參加我們今天高雄環狀輕軌第二階段美術館路段以及大順路段的優化策略公聽說明會。我們知道韓市長今年1月18號在議會有表示說環狀輕軌第二階段工程具爭議性，不宜貿然施工，應該要擴大公民參與來傾聽民意，因此我們今天舉辦這個公聽說明會，本局規劃總共有五場的公聽說明會，今天是第五場，我們希望能夠藉由這個平台針對大順路段及美術館路段來做意見交換，讓大家充分溝通。目前輕軌第二階段C15到C18以及C32到C37東西臨港線沒有爭議的路段目前持續施工，但是對於美術館路段跟大順路段，我們今天會針對我們原來核定計畫內容內的這兩個路段原來的設計方案以及其他的方案作一些基本的簡報，今天我們也邀請了市府其他單位來做協助，像我左邊的都發局、警察局、民政局、交通局都有派代表來到這裡，他們會就他們所涉及的法令以及相關的事項來做一個說明。今天如果有來不及回覆的部分的話，我們會把各人意見完整的紀錄起來以後，送給我們的專家學者委員會來做研析的工作，另外也會當作我們市府決策的一個參考。今天如果說有來不及發言的部分的話，我們歡迎各位民眾可以把你的意見用書面意見來表達，我們會詳細的

紀錄。接著我就介紹一下今天各局處的代表，交通局的許先生、民政局的蕭小姐、都發局的陳小姐、警察局的林先生，另外民政局的袁副局長及林區長也在底下傾聽大家的意見。我們就繼續後面的程序。

## (二) 捷運局簡報摘要

美術館路段及大順路段路線原方案、優化方案(美術館路段線型北移、大順路段基樁工法)、地下化方案、高架化方案(美術館路段採門型架高架、大順路段採單柱橋墩)說明。

## (三) 民眾發言內容：

### 1. 葉光○：

大家好，我是住在中鼓山鼓岩舊社區的居民，居住在那邊已經快四十年了，鼓岩舊社區是一個大眾運輸很不方便的地區，它那邊的公車路線只有一條 219，219 就是從鹽埕哈瑪星然後經過左營到加昌站，我們那邊根本沒有辦法坐大眾捷運到鐵路或者是愛河以東的地方，很不方便。然後社區裡面有很多長輩都有就醫的需求，他們常常要到聯合醫院去拿藥，他們平常就是騎摩托車不然就是叫計程車。騎摩托車你也知道，老人家騎摩托車危險，叫計程車，計程車來回 300 塊，這個是一個很大的負擔。如果有一條安全舒適的輕軌的話，這樣社區的長輩們就可以直接搭著輕軌，又安全又舒適然後又便宜，可以到聯合醫院去看病拿藥。然後，大家都知道市政府的財政狀況不好，建設就需要考慮一些 CP 值，輕軌之所以叫輕軌就是因為它運量很小，運量很小你那個高架、地下化的話花費太高，實在沒有必要花大錢去蓋一條運量小的捷運，這樣真的是，我是覺得真的很不划算，所以我是建議就維持平面就好這樣子。然後所以希望市政府可以按照就是原路線然後採用平面的方式，趕快把那個輕軌蓋好，盡快復工盡快完成，謝謝。

### 2. 盧明○：

大家好大家早，我是住在龍子里大順路那邊，今天到現在我已經聽很多場了，也有反對的，反對的我也贊成，同意的我也很贊成，為什麼你知道嗎？因為大家都有表現的時候，都有表示意見的時候，不過我聽了這麼多場之後，我的感覺是說我們的解說員、捷運局的這些官員大家講，說我們這段路如果來挖路的時候，尤其是又怎樣？又沒有錢，這是我的感覺，大部分這些問題不是我們一般的市民可以去解決的，我希望說如果一般地下化可以做，我們就多一條道路出來，這個解決方案是更好的，為什麼呢？你用高架是要砍樹移樹，如果我們用地下化來接輕軌，之後我們搭乘的民眾也不會說到什麼地方會不方便，直接接，輕軌接捷運，捷運再接輕軌，這樣不是更好嗎？這是怎麼說你知道嗎？因為我們的路就已經很小條了，像昨天好市多，加上平常日，你到大順路看一下，塞三公里，這個我沒有說謊，應該是你們這些大官平常要去看看的，不要影響到這條路，為什麼呢？不是不可以建設，建設我也很同意，反對的我也同意，贊成的我也同意，所以因為我不反對你建設，只是覺得你要用

最好的方式最好的方法去解決這個問題，地下化是一個可行性，不然我再跟你說一個，大家做一個參考，我們高雄的地下化，捷運局已經做過了，那邊地下有坍塌過嗎？到目前有坍塌過嗎？沒有，大順路這邊沒有山也沒有海，只有大樓而已，如果說是經費的問題，我們就拜託這些立委議員你們去中央爭取，為民服務嘛，高雄的這個時代，好，這條我就不要講了，我有一個建議，把高雄的輕軌這段做成高空纜車，用單軌纜車來代替，也不用移樹，樹也不用...，直接用高架化，用單軌高架化，這樣美觀又好看，高雄第一條，這樣高雄又美觀又吸引全國的人來觀光，謝謝大家，謝謝。

3. 徐坤○：

大家好，我是中華藝校的總務主任徐坤松，本校不反對輕軌，但堅決不同意輕軌從美術館路段經過，這個原因有三，第一個，路線的不合理，民國 95 年的 5 月、8 月兩次公聽會，101 年 4 月 6 日、8 日的兩次說明會，我們從這個紀錄中發現，這個紀錄是你們在網頁上公告的，這個田西里的郭里長，苓雅區田西里的郭里長反映，成功路原來是 30 米，兩邊高樓大廈林立車水馬龍，輕軌經過可能有很多的危險，他的建議要你們改道，結果你們採納了。美術館路路寬只有 20 米，將來不管怎麼縮也只有 13 米左右，寬的路不走硬塞窄的路，這就是一個路線規劃的錯誤，你可以沿著馬卡路往北繼續走經過美國學校、蓮池潭接高鐵捷運站，到時候完了之後直接到駁二不是更好嗎？所以這個路線的不合理，這是在此要特別強調。第二個，設計不合理，大家知道高雄市是工業城市，時間就是金錢，所以高雄市的機車數量，全市有 290 萬輛，幾乎每個人一輛，大家都知道運輸觀念沒有改變之前，你的輕軌是很少人會搭的，也就是造成我們現在為何沿線要有 40 公分的路緣石的世界奇觀，我們剛才講義大利剛才講哪裡，大家都看過，大家的輕軌誰像我們台灣這種變形的輕軌，好的東西要放在安全的地方，如果安全有顧慮，那就是一種錯誤，你們知不知道？你們也知道，所以有路緣石的產生。第三個，先射箭後畫靶這是非常不合理的，本校目前全校有 1000 多人往返美術館路段，每個月將近有 3 萬人，現在目前道路狀況不變的時候，在美術館路以及東二路、東四路的路口就已經車禍頻頻，龍華派出所的同仁應該也知道，前一陣子還有家長為了停車的問題大打出手，屆時交通流量不變，道路變窄，再加上輕軌，那真的是雪上加霜，現在箭已經射了，大家幫忙找靶，現在有所謂的地下化，有所謂的高架，飛天鑽地，要花更多的錢，沒有實際上安全解決的問題，重點只有一個為什麼一定要從這邊過？現在只有找大家幫忙背書，然後在座的大家來幫忙畫靶跟找靶，錯誤的黑箱作業將發生在事故之後你們將面臨的是國家賠償的要求以及監察院的彈劾(鈴響)，最後，大家的建議如果未被採納，本校將積極抗爭到底。

4. 胡柏○：

大家好，我想在座大家都是高雄市民，輕軌的未來也是這個城市的未來也是

我們的未來，所以當高雄的大眾運輸建設遇到問題了，我想只要是高雄人都有這個責任一起來想辦法，我分別參加過一場美術館和一場大順路的輕軌公聽會，在美術館這裡，有家長和老師會擔心輕軌影響學生往返兩個校區時的交通風險，但比起班表固定時速穩定的輕軌，不知道從哪裡冒出來的汽機車才應該更是風險。也有人說輕軌的噪音會影響到聯合醫院休息的病人和附近休息的老人和小孩，但輕軌經過的聲音其實遠比來來往來的這些汽機車更安靜。在大順路的地方有人會擔心交通阻塞，但根據科學的模擬，只要有 8% 的人轉乘輕軌，加上解決路邊違規停車，就能夠給我們一個在通勤時間順暢的大順路，我看現在的輕軌就好像我也很喜歡的明星遙遙，還記得她剛出來殺很大的時候，我們都覺得她只能走那個路線，可是她後來用實力證明自己的戲路其實非常的廣，現在的輕軌讓我們以為它只能在港邊當觀光用的小火車，但是我們應該可以開始去積極的去想像，當輕軌和城市的機能可以緊密的整合之後，就能把我們的雙手從汽機車的方向盤上面解放出來去擁抱屬於這個城市對於移動這件事情更多元的可能性，我們可以從美術館一路搭著輕軌玩到科工館，也不用忍受大順路那些違規停車的汽機車，總之，握住方向盤的手沒辦法同時牽著孩子，搖晃的公車也比不上守時又平穩的輕軌，地下和高架不但燒錢，事關危險還會帶來更長的交通黑暗期，出入口和通風井也都是真正占用路面的大型障礙物。在過去的年代裡，高雄犧牲了自己的預算和環境成就了台北甚至整個台灣，而在那個年代我們也等不及高雄的大眾運輸發展起來自己就先已經買車了，如果高雄在未來能夠吸引，會去希望高雄能夠吸引更多的年輕人來到這裡安居樂業，那麼絕對要在它像台北這麼擠之前，趕快把大眾運輸弄好，在我成長的這一代，高雄已經錯過一次機會了，現在，請讓我們一起把握這次的機會，讓我們的下一代的未來能夠和輕軌一起圓滿，謝謝大家。

5. 賴奕○：

我先反對一下剛剛那個總務主任說的，離我們最近的中國上海松江輕軌就是有路緣石的設計，它是前幾年蓋好的。然後，為什麼會走美術館路？是因為當初環狀輕軌修正計畫的時候民代要求北移的，不是捷運局要求的，是民代要求的，所以你請去跟他們抗爭。各位關心輕軌的朋友大家好，首先我想說的是，輕軌美術館大順路段已經停工一年了，美術館居民還沒有變成他們口中的受害者，我們這些需要輕軌的民眾就已經變成受害者了，輕軌沒蓋，這一段期間高雄市增加了多少社會成本？損失了多少經濟效益？沒能減少的交通事故傷亡又有多少？今天我不是來和你們這些反對輕軌的朋友吵架，我知道你們的訴求和反對的理由，第一，最大的問題噪音，輕軌的噪音真的是個問題，但是輕軌的噪音是來自輕軌本身嗎？不是，它是來自路口的蜂鳴器，這個蜂鳴器可不可以調整它的音量或者是它的頻率？甚至整個取消，給民眾有接受了解這個輕軌的社會知識後可不可以取消？可以。關於摩軌聲的話，輕軌轉彎的摩

軌聲，捷運局那邊一定也有方法可以解決，我相信他們一定研擬好方法，這些都是技術的問題，我想待會可以請他們解釋一下，這些都不是反對輕軌的理由。第二，救災問題，去年是不是曾經有派消防車雲梯車去美術館區實際模擬過一遍？有。那有沒有問題？根本沒有。所以救災問題根本就是一個假議題。甚至將輕軌的草地鋪面改成水泥鋪面的話，開放讓緊急時車輛可以通行，這些問題就根本更不是問題了。我手上這本是我自掏腰包影印的，環狀輕軌修正計畫書，不要問我為什麼有這本，因為這個在網路上都找得到，這是公開資料，總共 100 多頁，關於民眾對於輕軌的疑問，其實裡面全都有數據的研究，有沒有左轉專用道？大順路民眾很關心有沒有左轉專用道的設計，有。哪些路口有優先號誌哪些路口沒有，裡面也都講得一清二楚，甚至經濟效益、運量、財務規劃、成本這些，高架化、地下化它的系統選擇，為什麼要選輕軌不選捷運這些優勢裡面也都講得一清二楚，好，再說一次，我不是來製造對立的，如果你對於輕軌問題有任何疑問或不瞭解，我們都可以慢慢坐下來談，甚至我等下就在後面，歡迎你來問我，我很樂意一一回答你的問題，甚至是為什麼要蓋平面輕軌不蓋地下化捷運，它的優缺點在哪裡我也可以告訴你，而不是說好像憑感覺說輕軌很恐怖輕軌怎樣就會出事，這些都是因為誤會，這些誤會為什麼會有？因為來自於不瞭解，希望我們都可以解開這個誤會，我們都是熱愛高雄的市民，希望我們可以一起讓這個城市更美好，謝謝。

6. 郭韋○：

大家好，我是住在文化中心附近的文藻學生，我每天都使用到大順路和民族路，我現在想要發表一些我自己個人的想法，第一，大順路它的塞車問題，其實我每次在上下班尖峰時段過去的時候，都可以看到很多的救護車，其實大家也知道，因為大家都是高雄市民，我就在想說又是誰騎在路上又被三寶收掉了，所以說我騎在大順路上的時候我就覺得，其實這個問題是大家需要一起來面對一起來解決的，而不是說就是說我們就繼續這樣騎車開車都不用改變，所以救護車多我覺得也不是沒道理的。再來說，其實大順路上有很多都是像突然打開的車門、違停的汽車，或是要靠站的公車跟左轉卡住之後又往右切的汽車，這些對我們機車族都是威脅，所以說，今天大順路的塞車問題也是頻繁變換車道所造成的。來，我再講第二點，輕軌的噪音問題，這個其實剛剛前面也說過了，這些都是可以改善的，而且這些噪音也不會比得上那些改裝過後的排氣管製造噪音的汽機車。再來，你們如果想一想，今天小港機場飛機的噪音更大聲，可是問題是他們那邊的居民權益受損了，可是我們都有飛機可以搭，如果他們今天也這樣反對這些公共建設的話，那我們有小港機場嗎？第三點，速度問題，今天你如果說你騎著機車或腳踏車，對，你很輕鬆就可以比輕軌或是公車還要快，可是問題是，今天它們可以載的人卻是你的好幾倍，再來，而且公車跟輕軌本身這種運輸工具，就不是為了用速度考量的，所以它們不會因為這樣而塞在車陣中，所以你要更多的公車跟更

多的輕軌才能讓大順路去舒緩它的交通。第四點，路口號誌的問題，我想這個前面也有說過了，路口號誌問題這個一直都是需要去改善的，所以到路口需要配合其他馬路交通號誌去減少用路人被輕軌造成卡住的問題。最後我想說，今天很多人都會到場支持輕軌是為什麼？其實我們不是…(鈴聲)，只是因為，都在講陰謀論，大家都會，因為這個都沒有證據可言，因為便當飲料也沒有，就是這樣，好，所以公聽會就是給大家討論和改善方案的地方，如果你今天已經花了半天來這裡的話，希望你們也花半天去搭看看輕軌，以上就是我的想法，我支持輕軌原方案優化繼續興建，謝謝大家。

### 市府單位回應：

(1) 捷運工程局副總工程司王然興：

感謝前面六位優秀市民的寶貴意見，你們的意見我們會帶回去研析。

7. 盛大○：

各位大家好，我今天是持反對的意見，我背後沒有什麼政治利益也沒有團體，我就是高雄市民然後親身感受到，有關輕軌我在駁二是第一次搭乘，我發現從哈瑪星站到里子內，我搭乘了將近要 40 分鐘，本來是抱著好玩的心態，可是我發現，輕軌的目的就是要通行跟上班的方便性，如果今天我在市區的話，沿著大順路或是到我們安和里到這邊來的話，我覺得你花了 100 多億去把火車站地下化去給大家便利，然後拆除很多平交道甚至一些圍籬，可是現在又要花將近 100 多億要把這些圍籬平交道把它建立起來，我覺得這個有點不妥，或許輕軌是很方便沒錯，包含日本其他國家都有做這種建設，可是到後來該刪除該拆除的還是要拆除，因為有些還是不方便，輕軌的建設跟高雄的機車文化有點不太融合，因為高雄方便，機車族很多，今天輕軌在上面在進行的時候，突然如果說有交通意外，像這兩年大概有 14 件，造成交通意外之後又要去排除，是不是讓整條路況會更差？但是輕軌有沒有建設的必要？我覺得是有，但是是不是重新規劃路線或是說到其他的景點，因為，重點就是通勤跟觀光景點，你來市區有什麼觀光景點？你除了說，像我剛剛聽到第一位說到醫院比較方便，那我是覺得政府是不是在立一個專案用醫療公車，因為高雄的公車站，公車環狀 168 很先進，問題是搭乘的人很少，所以是不是說在公車這方面再下更多的功夫，而不是全部的重點都是在輕軌到市區來然後噪音怎樣，我覺得那都不是我們要的，以上。

8. 徐瑋○：

大家好，我先補充一下 168 公車目前是高雄市運量最高的公車，而且已經跑 10 年了。我這邊整理一下前幾場的公聽會，其實我們看到支持輕軌的一方大概都認同原方案優化，反對輕軌的一方其實意見很分歧，我們看下一張，你會看到很多人來拿牌子，有人舉說我要一線電動公車，等一下大家都看得到，好不好？有人會說我要捷運，高架化或地下化，我們看一下，如果大家至少有一點點，一點點的運輸常識就好，以運量來講輕軌它是比公車跟 BRT 還高，

它比中運量高價捷運或高運量低價捷運還低；以造價來講，輕軌是介在公車跟捷運之間；以施工的期程來講，輕軌其實非常接近BRT，所以它有一個運量比較高但是施工期間比較短的優勢。我們看到如果我們要把輕軌地下化或高架化的話，其實它不會變成捷運，大家要有正確的認識，它會變成高架或地下輕軌，因為它的機電設備還是原來的輕軌，它還是有平面路段，有它的瓶頸存在，所以它的運量不會大幅的提升，你花了100億花了300億做這些土建工程，但是效益沒辦法提升，這樣市民的實際獲利就有限，我上次有提問捷運局請問改成地下化的自償率是多少，我想又過了一個禮拜，你們等一下應該可以回答我這個問題。有人說我們鐵路地下化以後為什麼還要蓋輕軌，我舉一個例子給大家聽，輕軌其實本身就是路面區域運輸的交通的一種，它是介於公車跟捷運之間，所以它必須跟這些大眾運輸路網有很好的配合，譬如說柏林中央車站在2006年完成的時候，它同時有高架鐵路，有地下鐵路，有地下捷運，同時還拉了平面輕軌進來，請問德國是落後的國家嗎？德國人的交通思維都是笨蛋都不會規劃嗎？大家應該很清楚，世界上很多蓋輕軌的國家同時有鐵路地下化或高架化。我們來看反對方的需求，有人要地下化有人要高架化有人要改公車或是不蓋輕軌，其實最大的公約數就是平面輕軌，所以大家可以注意一下，等下如果有人同時拿一線電動公車跟我要地下捷運上來的，其實他跟我們的意見一樣，共識就是平面輕軌。接著我們看到反對方的問題大概可以分三類，一類其實是明顯的假新聞謠言，譬如說先買車是弊案，我希望捷運局等下可以澄清一下，軌道既然還沒蓋好先買車到底是不是弊案，如果不是的話你們要不要去澄清或提告？有些像是會塞車會危險，其實這是誤解，捷運局應該進一步的澄清跟說明。有些是一階輕軌的真問題，譬如說警示音可不可以關掉？其實捷運局也應該可以回答，我希望捷運局經過這幾次公聽會以後把問題分門別類的歸類，而且跟市民清楚的說明，謝謝。

9. 郭庭○：

大家好，就是如前面所講的大家都不反對輕軌，其實我的立場也是我不反對輕軌，平面輕軌，但其實我個人立場我更支持輕軌高架化，因為像前幾場公聽會聽到很多反對的聲音，其實是擔心輕軌使用同一個路面會造成很多車輛的問題，其實就是在選擇高架化或地下化的時候，其實大家已經知道地下化的可行性非常低，地下化至少成本要500億以上，以高雄現在舉債的上限，我們可能沒有辦法把所有的錢都花在輕軌上面。高架化的話，其實它成本造價大概多100到150億左右，其實這個成本我想還在高雄可以容許的範圍內，而且前面大家有提到一些像輕軌是觀光的功能，到底經過都會區可以參觀什麼？剛剛有一個人提到一個我覺得非常有意思的，就是高雄人真的認同我們的文化是機車文化嗎？如果真的認同是機車文化的話，那我覺得我們更應該蓋高架輕軌在市區讓所有的觀光客都能夠來這邊欣賞我們的機車文化。另外就是高架化還有很多其他的優勢，譬如說，我相信美術館這邊大家這麼喜歡這個

區域就是因為它真的非常漂亮，高架化可以讓更多人可以欣賞到美術館漂亮的風景，就是說這些豪宅在 4、5 樓位置的高度可以欣賞的風景，只要高架化，所有搭乘輕軌的人都可以欣賞到這樣美好的風景。另外，就是大家也知道蓋了高架化之後，這些柱子就會擋在大家的社區門口，根據心理學的調查，這些柱子擋在大家社區的門口會有一些好處，譬如說它可以讓你感覺到心情非常沉穩，然後很有安全感，然後另外就是美術館這邊本來特色就是美術，很多藝術性，那這些柱子我認為我的建議是說我們可以在上面做一些彩繪，然後做一些設計，或者是說它可以做為社區公告欄或是佈告使用，選舉的時候也可以當成就是旗幟擺放的位置，它其實可以讓美術館地區有更多的藝術特色讓大家可以去欣賞。然後，另外還有一個重要的事情是，高雄其實現在目前，應該說台灣現在輕軌都還沒有做過地下化，地下化的工程有很多問題我們可能不一定可以克服，但是高雄輕軌已經做過高架化了，就是大家知道的 C11 站真愛碼頭的地方，所以我相信這個高架化的部分高雄其實已經非常有經驗，應該可以就是比較快的去完成，還有就是高架化一定會帶動第一排房價的下跌，我相信這也是一個鼓勵北漂遊子回來高雄的一個理由，以上，謝謝。

10. 楊明○：

大家好，我是想說一個先進的都市的軌道建設，基本上來講如果說它是行經市區的話，第一個考量一定是地下化，所以二階輕軌經過大順路過來，基本上我把它形容成一個人的盲腸，如果說這個盲腸炎沒有發作，和平共存，一旦它發作之後絕對讓你整個交通癱瘓痛不欲生，你想要把它割掉要再花一筆錢，所以這個根本上就是規劃不當，為什麼？因為它嚴重的影響大順路沿線過來到美術館路所有沿線居民的生命財產安全，所以我反對。再來，反對之餘我要提出建議，我不能說只反對，反對沒有用，要建議，各位要知道，前瞻預算有 8,800 億，輕軌建設是我們 20 年前的舊方案，中央政府看不起高雄人，把高雄人當次等公民才給我們輕軌，所以我真誠的希望捷運局、政府相關單位向中央爭取預算，高雄人可以再等，等什麼？等二階輕軌地下化，我願意等。可是有人說挖下去要挖 45 米深，各位要知道新加坡的地鐵已經挖到 80 米深了，新加坡能，高雄為什麼不能？再來，有人說沒有錢，沒有錢怎麼辦？改變路徑，這是一個最美好的時代，因為我們曾經經過了一些破壞，破壞什麼？台鐵的地面鐵路，已經拆掉了嘛，對不對？如果你真的今天一定要完成二階輕軌建設，我建議政府單位去思考從凱旋路到鼓山站甚至於美術館路走舊有的台鐵路線，爭議最少，一樣可以完成，謝謝。

11. 侯晉○：

大家好，我是支持輕軌按照我們平面的原案計劃去續建。其實在我們的城市裡面，其實大眾運輸的完善代表我們城市的進步，其實，我個人認為，目前市府它們現在正在推動所謂的拚經濟，經濟的這個部分我是覺得說，經濟是用做的不是用喊的，高雄的經濟有一個很大的重點就是在觀光的部分，大眾

運輸的完善才會帶動更多的觀光，更多國外的旅客他們才會願意來到我們台灣來我們高雄玩。很多人剛剛都有提到一個東西，就是安全的部分，其實大眾運輸越完善，其實我們民眾在出門才會最安全，其實我個人，我其實也非常注重學生的安全，學生的安全其實我們都知道說，我大概有稍微去看一下我們高雄市政府的一個人口數據的調查，在我們 20 歲以下我們人口數，我們高雄的總人口數大概有 277 萬，在我們學生，最底下的這些 20 歲以下的年輕人，他們可能不能騎機車不能開車，他們出門他們需要仰賴大眾運輸，大概將近佔了快 100 萬的人，不然就是 65 歲以上的老人，其實這些人口數裡面佔了我們高雄市將近一半，這些人他們都是非常需要安全的一個大眾運輸。剛剛有人提到說學生進出安全的部分，我想問一下說，現在的學生應該都看得懂號誌燈，如果看不懂號誌燈，個人認為那個學校你就不要畢業好了。老人的部分，很多人都在講說公車的部分客運等等之類的，我想問一下有多少的老人他有那個膝蓋有那個能力在那邊爬上爬下的？那個不會造成危險嗎？然後另外一點就是說，其實在我們高雄這個城市裡面，我們大眾運輸蓋了這麼幾十年了還蓋不出來，這個其實蠻好笑的，我希望公聽會是解決問題改善問題，而不是去做一個變更，當你要做一個變更的時候還要重送環評，變更之後會不會再有新的公聽會新的問題出來？會。變更的方案裡面也會有很多的人還會再出來抗議，因為也不要經過我們家門口，我認為說輕軌這個大眾運輸的建設，其實它是有利而無弊，我們只是如何去做改善而已，像很多人都會提到說聲音的問題，高雄這麼多路口這麼多的號誌燈有哪一個路燈是有聲音的，可以告訴我嗎？輕軌它也可以不用聲音，看號誌就可以了，就像你在看紅綠燈一樣，我希望說我們可以依照原案的方案進行，不要再拖了，因為高雄人其實沒有這麼多的時間可以在那邊等，謝謝。

12. 韓宗○：

各位朋友大家好，我是高雄…，從阿爾卑斯山旁邊的不丹搭乘時光機過來參加輕軌公聽會，今天現場真的是人非常踴躍，我個人是非常贊同輕軌原案續建，但是有許多高雄市民都期望高雄變得像我之前競選的時候說過的又老又窮，我先跟大家說聲抱歉，又老又窮不是我在形容高雄，而是我對高雄的政見，我希望高雄大多數人希望不要蓋輕軌原案維持現狀，高雄大家希望維持現狀，符合我的期待又老又窮，反正什麼事都不要做，不要進步，或是不要有建設，什麼都不做，緣分到了自然就發大財，因為我們心中充滿愛充滿了陽光充滿了道路，謝謝大家。

市府單位回應：

(1) 捷運工程局副總工程司王然興：

請問各單位對剛剛的發言有什麼要回應的？沒有要回應的話就繼續。

13. 郭敏○：

市政府花了 1,000 億把鐵路地下化，同時現在又花了 100 多億在高雄最中心

的地帶繞了一圈有緣石的輕軌，這個大家可以去看一下現在七賢路路底輕軌的狀況，跟鐵路沒有兩樣，所以現在蓋的不是輕軌而是一條22公里長的鐵路，這個是大家沒有辦法忍受的，都市是要進步的，景觀必須要受重視，都市的噪音必須受控制，這個是我們最關心的議題，現在的輕軌繞一圈速度大概只有20公里，繞一圈大概要超過兩個小時，然後市區會增加122個平交道，然後用緣石把都市繞了一圈，這個大家沒有辦法接受，我更沒有辦法接受，噪音的部分，包括鐵軌的聲音，包括鈴聲的聲音，到現在為止，我們已經經過六個月的抗爭，但是到現在沒有改善。第二個，目前的輕軌系統並沒有爬坡的能力，所以才會從地下45公尺要爬900公尺，也就是1比20的比例能夠爬坡，所以表示這個輕軌沒有爬坡能力，所以不管你是地下化也好或者是高架化也好都是假議題，為什麼？高架如果你用1比20的比例，如果抬高10公尺的話坡度要200公尺，如果高架帶一個200公尺的引道，這真的是世界奇觀也是笑話。輕軌的優化方案有很多東西沒說清楚，比方說你地下化，在南段的部分是切過中正路爬到四維路出來，北段的部分在哪裡？不知道。高架的部分，在美術館路居然還有所謂門框式的高架，這是笑話，真的我不曉得這是舉什麼方案，這個景觀是破壞殆盡的，那個景觀叫做觀光性的景觀嗎？請大家再思考一下。也許如果大家景觀看得不夠多，國外多旅行幾次你就會知道什麼叫做景觀。寬度20公尺的美術館路，如果你採用的是原方案，兩邊剩下4.6公尺的車道，我不曉得怎麼去讓車輛可以順利的進出，包括救災包括老人病患的一個搶救，還有我們所有每一棟大樓地下道出來的坡度完全不足，為什麼？1.5公尺的連道被削掉以後，它的坡道已經超過1米8，所以所有的車輛都會被打結，大順路的部分單向路段只有7公尺，換句話說它有3公尺的快車道一個4公尺的混合車道，你的左轉彎的車輛沒有專用車道的時候，當它車輛左轉的時候它是打結的，我不曉得這樣的輕軌怎麼去走，我想每天都會拋錨。最後，我認為大順路最大的問題是它有62個二手車的賣場，還有4處的商場，如果輕軌蓋了以後，我想這些所有的賣場全部要遷移(鈴響)，所有的4家的商場全部要關門，我們最終的結論就是我們需要整個捷運系統，高雄都會區的捷運系統重新檢討，輕軌在中心不應該存在，輕軌應該走到郊外去，輕軌應該要放到觀光的地區，謝謝。

#### 14. 林俊○：

大家好，我是美術館路的居民林俊○醫師，我贊成軌道建設，但是我反對現在這種方式的輕軌，我有六點要講，第一點，全世界沒有任何輕軌同時具有我們這裡的三種致命傷，第一就是路很窄，第二就是原本車流量就很大，第三有路緣石，這個是世界奇觀。還有，全世界也沒有任何新的，新的喔，新的交通建設完工後會讓運輸量大減的，但是高雄二階輕軌就是這樣。第二點，輕軌有沒有辦法減少汽機車的數量？從東京和台北這種地下捷運很密集的城市，他們都沒有辦法辦到讓汽機車減少，我們的一階輕軌我搭過，8.7公里要

走 30 分鐘，平均時速是 17 公里，座位是 5 個小節只有 60 個座位，站位恐怕也只有大概 6、70 個，所以真的是運量少又慢，不可能用來當作通勤的交通工具，只是適合那些優閒的人可以搭。還有第三點，根據運輸專家李克聰教授的研究資料，比對我們一階輕軌最近每天的運量，我發現每天將有 3 萬個本來需要走，完工後，每天有 3 萬個本來走大順路的人需要改走其他的道路，你看看周邊的道路會塞到什麼程度。第四點，計程車司機對交通狀況最敏感，幾天前我搭計程車，那個司機說完工後他在無線電呼叫狀態，他不會搶著要來大順路附近載客，將來這個區域真的是很麻煩。第五點，希望政府考慮還有年輕人請考慮大順路商家的生存權，剝奪生存權一定會造成極大的憤怒和怨恨，這個對整個社會是很危險的，會引發很多的反社會的行為，記得，是反社會行為，希望政府考慮更改路線或是捷運化或是移到旗津島，我們寧願多等幾年，不希望高雄有這種壞處遠大於好處的二階輕軌，謝謝。

15. 鍾閏○：

我是覺得說作為高雄市民來講的話，因為輕軌來講的話是，本身來講的話，是希望說能夠便民，或者是說來提供優質的旅遊的規劃，但是來講的話，我是覺得那個來講的話，它現在要給我們蓋在大順路跟美術館這邊來講的話，會影響到最主要應該是所謂的交通的問題，交通的問題來講的話，你可以看看，我現在只有提供一個交通問題讓大家思考看看，譬如說，你在上下班的時候，你看大順路，大順路這一段，民族路到九如路這一段就好了，你上下班的時候那麼多的機車那麼多的汽車，你來講的話，你輕軌做了之後，本來是雙快一慢還有人行道還有停車格，現在如果你輕軌雙向做了之後，就變成一快一慢，停車格沒有了，人行道，人行道幾乎是沒有人走在走，幾乎很少很少，但是停車格來講的話，還有你的快車道都減少了，你可以想看看，原本車輛通通要擠在一個快車道還有慢車道的機車，怎麼辦？還有就是在建工路那邊的消防隊、樹德家商的校車怎麼辦？還有輕軌在行駛當中的時候，全線的交通號誌都不要管制，它有優先權，消防車怎麼出來？救護車怎麼出來？它怎麼轉彎？如果輕軌在走的時候，你救護車要左轉還是右轉？消防車要左轉還是右轉？有沒有思考到這個是人命安全，可以做，但是我希望你可以考量一下改變它的路線，不要便民變擾民，謝謝各位。

16. 黃意○：

大家好，我住龍水里的美術館區，我覺得大眾捷運系統是所有市民的需求，但是捷運局這邊提了六個方案裡面，我覺得第一個我會選擇地下化，第二個是其他方案，其他方案我們就還有得討論跟說明了。我會選擇地下化的原因是這樣子，如果我們二階輕軌的功能是延續一階的觀光設定，那就不應該走美術館跟大順路，因為大順路不具觀光的效果。如果走運量的話，20 公里到 30 公里的運量，我不曉得大家上班的時間是預計 5 點半 6 點就起床嗎？大家有這樣的習慣嗎？這是第一個。第二個採取運量的話，環狀出來了之後我一定要

住在環狀的周邊，要不我的周邊的系統我可能還是騎摩托車，可能大家沒有思考到，它也許不堵在這個地方，堵在其他地方，這是第一個。那第二個的話，我們大家可能要去思考一下，輕軌在美術館路跟大順路是我們的需要，還是我們目前僅能想到的想要？我覺得這個是非常需要大家一起來思考，95年、96年、101年做了公聽會，很抱歉，美術館沿線的居民並沒有參與，為什麼？我們住在這個地方，我們最了解這個地方需要怎麼處理，但是我們並沒有參與這樣子的公聽會。我覺得交通建設是百年的思維，建設是百年的思維的話，不應該只為了執行我們目前已經設定的方案而強力去執行。我再舉第三個為什麼我要反對，二階輕軌的設定，大家會說我們要忍受施工期的交通黑暗期，其實大家可以思考的是永久的交通黑暗期，為什麼？我每天都要走國10上國10，光在翠華路那一段，台鐵地下化之後，我之前上國10是全部都一路暢通，自從崇德路通車之後，其實國10的路就會回堵到國10上，大家都沒有思考一個紅綠燈的改變，我們再過來很可能是中華路、博愛路、建工路、自由路、民族路所有的回堵，我不曉得，我們這個輕軌蓋下去之後，不會成為我們的榮耀，很可能成為高雄最嚴重的交通障礙。

17. 鄭進○：

各位關心輕軌的好朋友大家好，我今天要跟大家提出一個最基本的問題的思考，輕軌一階在建置的時候好像很順利也完成了，為什麼輕軌二階會產生這麼多的問題跟討論跟抗爭，基本上我個人覺得輕軌的設計它的定位是有問題的，它的設計是有問題的。如果從輕軌第一階的角度來看，它是以觀光為主的，那麼到二階這邊好像又轉成大眾運輸為定位，如果我們從前幾場的公聽會來看的話，贊成者好像是以交通運輸為主來贊成這個原案重建，但是它的設計，它的設計實際上應該是以觀光為主，所以如果以贊成者的角度來看，用原案來建這個二階的話，那麼請問大家，我們高雄市東西向的主要道路一定會通通打結，會打結，而且這個問題不是在施工前，而是在施工後完成之後才是真正的問題所在，問題才會衍生，所以我覺得如果輕軌它是定位在一階那樣的方案要原方案這樣來進行的話，那麼就不應該進入市區，不應該進入市區，而是應該走向，譬如說用廢棄的鐵路來建造，如一階一樣來做，才是一個正確的方向來進行，而不是要把高雄市好不容易鐵路地下化的成果重新打破，請在座的各位，你去看看現在在這個駁二特區那一段，它現在已經不是只有B型路權，它還架了桿子還拉了圍籬，它已經是變成A型路權，所以我覺得贊成者請你們好好思考一下，這是我請大家去思考這個輕軌的基本的設計的問題，所以我建議，如果為了高雄未來交通的百年建設來思考，我們現在輕軌應該要停止興建而且要好好去思考我們未來要怎麼做，這個是我請大家好好去思考這個最基本的問題，謝謝大家。

18. 曾柏○：

我是，我基本上支持輕軌，因為如果你想想，如果現在輕軌美術館路這一

段已經蓋好的話，我待會就可以去大港聽歌，我今天也帶了牌子來舉，好，開玩笑的。我想針對反對輕軌建設的人先分享一下，我在台北遇到的經驗，大家都知道木柵線曾經有規劃將後續的線路延伸到政大當地，然而當時有受到部分的教職員還有居民的反對，所以到最後捷運的終點站改到了現在的台北市立動物園，這樣子的結果造成政大現在當地的人還有來政大讀書的學生，他們都只能依賴公車去進行聯外的交通，相對的，他們如果要搭捷運到稍微遠一點的地方，他們得要走上 3、40 分鐘的路程到動物園搭車，那是十分不符合時間成本的，而且…山字都還沒寫出來，所以，我想我大概到畢業之後可能都還搭不到捷運，這是我關於大眾運輸必須建設提出的一個論點。另外針對剛剛提到的地下化還有高架化的話，我這兩者都是反對的，當然第一個是時間成本的部分，在改建這些東西上勢必是要花費更多的時間去開這些公聽會，除了是耗費相當多的時間成本，也會延宕到大眾運輸的建設，當然是對整體民眾的交通問題體驗上是十分不利的。然後地下化的話，除了剛剛簡報提到的 45 公尺深之外，我想剛剛有人提到新加坡有把地下化蓋到 80 公尺以下，但是要考慮的是新加坡的地質是否和高雄的地質是一樣的，我們都知道高雄市沖積平原，它的地質事實上不是那麼好，如果把輕軌挖到這麼底下的部分，你除了花很多的錢，你要擔心的是在蓋完地下化的捷運之後，是否會造成地層下陷或是更多的問題。然後在協調上，我是希望它的協調是可以在不更改路線的情況下去進行，我們可以把蜂鳴器的聲音減少，摩軌的聲音我想捷運局一定也是有相當的專業，當然也可以用號誌來去作為輔助，最後說一下輕軌繞太久的問題(鈴響)，我認為路網的規劃本身它就是整體的，它需要，不只是輕軌的交通道路運輸可以負荷，它還是優先…，當然也希望公車的路網是可以再…，好，不好意思。

#### 市府單位回應：

(1) 捷運工程局副總工程司王然興：

感謝前面六位市民朋友給的寶貴意見，我想我們還是繼續把時間給大家，能夠多傾聽大家的聲音，謝謝。

19. 張懷○：

各位大家好，我是大順路上的商家，我今天想表達的我是反對輕軌二階，因為，其實我剛剛聽了很多各位贊成的朋友所說的，他們應該都不是在大順路附近的商家，所以說他們沒有感覺到我們商家的壓力，輕軌二階在建設的時候，這個黑暗期影響到商家的權利，況且商家在營運的時候，二階的輕軌完成以後更是商家的惡夢，這個你們大家可能沒有辦法去體會到我們商家的困難，大家現在都在說，韓市長都在說拚經濟拚經濟，他現在也到國外去拚經濟了，那為什麼這個輕軌會危害到我們大順路或是到美術館路這邊的商家的問題的時候，你們市政府要不要再好好的檢討一下，是不是我們要改變一下我們的路線，我們把輕軌，他們所謂輕軌是要讓我們高雄市有一個發展觀光

的更好的路線，我們是不是可以把這些路線規劃成一個比較屬於觀光地區的路線，這個是不是可以更代表我們高雄市民的方便性或者是來到我們高雄觀光的旅客更方便性，這個是我們市政府的官員們你們是不是要去考慮的一個方向？再來就是說我們大順路這一段，到民族路的這一段，當你上下班的時候，我們是每天身處在這個地方，我們每天所看到的就是4點開始一直塞塞到7、8點，這個是還沒有蓋輕軌的時候，當你輕軌蓋下去的時候，把路段縮減，縮減成兩個線道，你想嘛，你想那時候的狀況會是怎麼樣，我們商家不用做生意了，就你們所贊成的你們需要方便的這些民眾們，你們可以很方便的可以去搭乘，我們怎麼辦？你們有沒有考慮到我們商家怎麼辦，商家，大順路到美術館路這邊的商家有多少？你們有沒有考慮到他們的生計？希望市政府你們要有一些思考思維是不是可以改變一下路線，讓比較空曠的地方或者是路線可以做一個改變(鈴響)，讓大順路的商家可以比較有生存的機會，謝謝。

20. 鄭致○：

大家好，我是住這邊附近的居民，可是我的生活圈一樣是在大順路，所以說我每天所看到的就是大順路就是一直塞車塞車塞車，就像前面那個朋友講的一樣，平常的時間只要到了差不多4點附近，現在都還沒在建設，都還沒在施工就已經這樣子了，如果以後繼續這樣，綠石再做下去的話，我想這個黑暗期真的是會讓我們很擔憂，所以說我是反對現在用綠石做輕軌，但是我的所謂的反對，不是說我不要做輕軌，我們是希望建議說能夠把這個輕軌照原來鐵路的原本方案，影響就會比較，把大家爭議的部分降的比較低，所以說我想，剛才前面也很多人提到很多的意見，就像剛才前面提到為什麼第一階的時候爭議那麼小，第二階的時候爭議那麼大，因為你想大順路是東西向主要的幹道，道路又那麼狹小，你這樣一做，你再用綠石做輕軌的話，我想這個塞車會真的是會非常的嚴重，所以說我是建議說能夠更改路線，以上是我的建議，謝謝。

21. 蔡昌○：

各位早，我是蔡昌○醫師，我是住在美術館路沿路15年的，我堅決反對二階黑箱輕軌，我這輩子沒有投過藍的只投綠的，我坦承，但是這個議題不應該被操作成政治政黨的議題，應該是理性客觀去面對的問題，我也是陳其邁後援會中山校友會的會長，所以我們就把這個東西一直請他先擱置下來，跟各位分享，去年的這個時候，我們美術館的門口被封起來，我們不知道在幹什麼，以為在挖水管，我們一去問之下，那時候我是監委，才發現我們要蓋輕軌，不錯啊，跟布里斯本一樣，跟黃金海岸一樣，有輕軌這樣走感覺蠻愜意的，不錯啊，後來我們去查資料，一查之下，錯，錯的離譜，根本沒有這些東西，它的路權，它不是C型，它是A型，他把它框起來走在路中間，影響的東西非常的大，這些都講過了，這些都講過了。我們這10棟大樓的住戶們開始自發性的，不分黨派，我發誓不分黨派，大家努力一起合作來研究怎麼

樣讓這個建設更好，捷運局現在提出所謂的優化方案，平面，剛剛台鐵地下化，又走上來，真是貽笑大方。高架，問過樹的專家，大順路的樹會死光光。北移，美術館可以，大順路呢？移到月球去嗎？改 C 型路權，請各位認真去查一下，輕軌車廂的充電方式的資料，它能夠 C 型路權捷運局早就 C 型路權了，可以回去看一下之前的說明會，說明會有說過了，最好的方式把輕軌地下化，其實就是捷運，台北行我們為什麼不行？任何一個百年大計的一個建設，都是值得等待的，走入市中心的建設都應該是有地下化的，如果真的要蓋，如果府裡面局裡面有很多壓力，你就蓋吧，我是說真的，我們也真的有點累了，你就蓋吧，但是我們可以預期的到，我們用客觀的想法來想，之後的交通大打結，不只美術館區學生這邊受阻礙，大順路跟博愛路跟中華路的交角的阻塞，我們可以試想而知，非常的嚴重，我想這個時候應該負的政治責任還有法律責任這個部分，不到半年問題就會出來，我想沒有人要做這樣的事情。最後我要講的，輕軌是觀光用途，輕軌不是壞東西，只是它擺錯了地方，希望這個政府，不管是藍或綠，都把它擺對地方，給我們更美好的未來，謝謝。

## 22. 張維○：

各位長官，各位市民朋友，各位工作人員大家辛苦了，我今天想要表達一下我對政策的角度來思考這件事情的看法，通常我們思考一個政策的推動是希望它的效益要大於它的成本，包括社會成本和經濟成本，那我們來看到已經爭議已經這麼大的案子，我想社會成本跟經濟成本一定都不小。至於它的效益上我們也來看一看，輕軌的建設到底有沒有帶來市民朋友需要的滿足？一個政府它就是要苦民所苦，利民所趨。我們先看時間性來講，輕軌建好以後是取代當前的環狀 168，環狀 168 全長 32 公里，每天開 62 班車，平均時速是 21 公里，輕軌建設蓋好了以後它的平均時速是 20 到 25 公里，各位機車族汽車族也好，你願意放下現在的交通工具去搭一個這麼緩慢的交通工具嗎？它真的可以讓機車族回到大眾捷運上面嗎？這是我的第一個疑問，它的省時效益相當有限。第二個，它的運量需求到底有沒有這樣的需求？當前我們的環狀 168，它的每天 62 班車，它的運量平均每一輛車是 51 到 54 個人，這個在政府的網站上大家都可以查得到，每一個人平均搭 3 公里，也就是說車上隨時基本上只有 22 個人搭在車子上面，以短期來看，我們需要一輛運載量 250 個人上面空空的來阻礙我們的交通嗎？再來，在去年 9 月的時候高雄市政府生態交通全球展覽，和台北市政府不約而同，在 9 月的時候都發出了一個無人駕駛電動公車試行的方案，它們都在高雄跟台北的馬路上試行無人駕駛電動公車，5G 時代明年就要來臨了，5 年之內，滿街都是無人駕駛的電動公車，各位，無人駕駛電動公車不需要軌道，到時候，5 年之後我們要把辛辛苦苦蓋的軌道再拆掉，各位親愛的朋友，這些錢是全國國民的錢，是市民朋友的錢，是你們的錢，你們要讓我們的下一代繼續背負這樣的債務嗎？我們的事業版圖要建立在建軌道跟拆軌道的這件事情上面嗎？請大家注意，我們的幸福並不是來自一定

要去做建設，而是建設的有效性，謝謝。

23. 尤雅 O：

大家好，20年前我是一個大學生，那個時候，因為我是營建工程系，那個時候參與了高雄市捷運的一個計劃，因為那時候是在外面的公司實習，那個時候在一個工程顧問公司，我參與了捷運，那時候還沒有開始蓋。20年後參加了我們高雄環狀輕軌捷運建設第二階段的公聽會，我心裡面很多感慨，為什麼？我現在的生活圈幾乎是以大順路，我很頻繁的在使用大順路，剛剛很多上台講的人說大順路塞車，對，非常的塞，那有沒有人去想過為什麼它塞？大家都開車，大家都騎車，大家有沒有想過大眾捷運這種運輸系統它的作用是什麼，大家一直在講空汙問題，甚至高雄有一些學校有一些國小需要戴口罩上課，為什麼我們的空汙問題那麼嚴重，大家繼續騎摩托車繼續開車，我也開車，為什麼？因為我的需求，因為沒有讓我有便捷的方式去上班的一個路線，像我平常上班我只需要待在辦公室，我會騎腳踏車，為什麼？順便健身順便環保，我們高雄空汙問題真的太嚴重了。再來，我代表的是一個很平凡的老百姓，不是任何政黨也不是任何財團也不是任何住在高級住宅區的居民，這是我小孩的身心障礙的證明，我不是要拿我的小孩來消費，有多少這樣子的小孩他需要被重視，這樣的小孩他可能沒有辦法自己騎車，他可能沒有辦法自己開車，甚至他可能長大，我不曉得他的未來，他走路很容易跌倒，他會走路很容易跌倒，還有很多的老人跟我們的小孩是一樣的需求，如果說大家覺得說可能他們坐公車或什麼的，你認為他可以自己坐公車嗎？他大一點的時候坐公車難道他不需要爬樓梯嗎？你有看過很多老阿伯老阿嬤他搭公車的時候爬那個階梯上去的時候他有多麼吃力嗎？再來，要把它改成捷運或是輕軌地下化，45米有多深你知道嗎？大概13層樓或15層樓吧，這麼深，那它必須要去，光是潛盾工程它必須要花多少錢，這個可能就是大家心裡都有數。可能在按鈴之前，我要非常的謝謝我身在台灣，讓我有機會可以站在這邊參加公聽會（鈴響），發表我對我們這個城市建設的一個自己的意見，可以自由的表達，謝謝。

24. 林 O：

你好，我是住在灣子里大順路上，等於就是在民族路跟鼎山家樂福的中間，我下來高雄已經20年了，南漂，可以說南漂下來高雄，在大順路上買房子就是因為那邊的兩豆樹，就像綠色隧道很漂亮，然後我每天就是坐在門前看著大順路上的車輛，每天塞爆了，真的是塞爆了，機車跑到車的中間，有時候跑到內車道，真的是很危險，後來我住了10幾年，人家跟我說168是環狀的前導車，就是說先開看看有沒有人坐，我每天上班的時候就在那邊看，有時候整台車根本就沒有人坐，那做捷運有人坐嗎？有時候從民族路騎著機車跑到快覺民路了，一線通通不用停紅綠燈，現在要做輕軌了，輕軌開的時候嘖嘖嘖停了，紅綠燈就要停，讓車子更塞，塞爆了，我是比較反對說輕軌在大順

路上，我也是住在那裡，我剛開始很喜歡，輕軌不錯不錯，結果我就每天在那邊看車流量，哇，要把大順路的內車道縮減掉，等於車子不用開了，以後都剩下機車，大順路上等於說，你想想看啦，輕軌比較好用還是目前的車道比較好用啦，我是建議說可以的話可行性的話，可以就是另外再看有沒有哪條路可以行的，謝謝你們。

### 市府單位回應：

(1) 捷運工程局副總工程司王然興：

非常感謝前面六位市民代表的意見，我們還是繼續把時間交給各位市民朋友。

25. 王鴻○：

我反對二階的輕軌，二階輕軌是平面的一個環狀的一個內環的一個設計，它全長是 22.1 公里，總共有 38 個站，經過 120 多個路口，然後它全程的話行車，我稍微把它算一下，而且我也繞過目前輕軌的路線，大概要 2.5 個小時，這是一個大眾捷運的運輸系統嗎？這不可能。我沒有看過說目前的現在的城市裡面會有一個內環的一個環狀的平面的一個交通系統，這是不可能的。現在的話就是說，贊成二階輕軌的民眾他們有一個迷思就是說原方案，很多人都贊成原方案，原方案就是一個什麼呢？B 路權加上路緣石，一個圍籬加起來就等於平面的鐵路，我們要重複平面的鐵路這樣的把我們變成一個圍城嗎？我們一個交通一個城市是開放體系，交通要很順暢，我們變成一個圍城，用鐵路在內環把最精華的蛋黃區用鐵路把它圍起來，你贊同嗎？第二個迷思，他們將反對二階輕軌當做反對大眾運輸系統，這是錯誤的，我們不是反對輕軌，我們在郊外，在目前的成功路到駁二這個部分的話我們還覺得它有它的功勞，當然也有一些噪音還有一些交通的問題必須去解決，但是，我們再強調，很多人就認為說我們反對二階輕軌是反對大眾運輸工具，這是錯誤的。第三個，他們認為說二階輕軌可以解決，可以當大眾運輸工具，可以解決大順路交通的問題，這個很多人已經講過，是不可能的，反而東西向南北向的交通大動脈都被阻隔了，你從早上塞到中午塞到晚上，你被罵死了，請各位，你們都是專家學者很多專家去思考一下，東西向南北向的大動脈被阻隔的時候，那個情況是怎麼樣的情況。高架化的問題，我們的上級長官說看起來好像高架化是一個解決方案，其實高架化的問題的話，剛才郭董事長也提過了，不管是爬坡的問題，坡道的问题以外的話，我們還有景觀的障礙跟視覺的障礙，還有另外的話，輕軌在跑的時候它還是有噪音，噪音的話，沿著兩旁的話這個路不大嘛，都是高樓大廈的話你一定要做隔音牆，結果你把一個漂亮的道路有兩豆樹的地方你要變成隔音牆(鈴響)，就變成空間的隔離，我是堅決反對，這是錯誤的，高架化是一個錯誤的，謝謝各位。

26. 郭俊○：

大家好，我支持大眾運輸，但是反對大順路輕軌，如果路面輕軌那麼好，台

北、倫敦、紐約曼哈頓市中心為什麼不要蓋輕軌?因為道路已經太擁擠了，路面輕軌無法解決問題，反而造成更多的問題，我也喜歡輕軌，但是要用在對的地方，不是用在交通過度壅塞的道路上，輕軌再好車流並不會減少，我們來看中山博愛路、中正路的車流有因捷運而變少嗎?就算有些學生上下學會搭輕軌，但是上班族趕時間不會去搭輕軌，就算輕軌可以減少假日去購物中心的車潮，但是無法解決上班日壅塞的狀況。大順路輕軌蓋完剩兩個車道，車輛臨停起碼佔掉半個車道，再加上大量的左轉車流，大順路勢必癱瘓。我們來看這張圖，高雄市區主要就是中華路、中山博愛路、民族路跟這個很特殊的大順路可以解決南北向的交通，但是我們東三民區的居民要進來南高雄通常會走大順路，當大順路過度壅塞就只能繞到民族路，其他道路都通不到南高雄，新火車站完工之後，也是一個，中山路博愛路將不再扮演高雄南北交通大動脈的角色，再加上大順路因為輕軌塞住了，將嚴重阻礙高雄的發展，維持大順路順通為什麼那麼重要?大順路是高雄都會區的內環道路，可以很快的快速的到達許多地方，其他道路無法取代，這個非常重要。我們來看一階輕軌給高雄帶來了什麼?這個原本是駁二七賢路底，原本是三加一線道的車道，現在周末都變成這樣子，汽機車爭道，這個等於是無解了，這個是駁二臨海新路段，這邊輕軌還是有設圍籬，我們的輕軌有這麼需要把它圍成這個樣子嗎?這麼危險嗎?我們需要插滿警示立柱嗎?需要美術館前面的小火車鐵道隔成這樣變小火車軌道隔離成這樣子嗎?這是歐洲人行步道區的輕軌，它們沒有任何隔離，輕軌就慢慢開就好了，我們駁二其實可以做到這樣子，但是我們做不到，所以，以近程來講，其實我們可以學紐約曼哈頓在大順路上做尖峰時段的公車專用道兼右轉專用道，長遠來看，我們是可以做重運量或中運量的地下化輕軌來做，我們的黃線都可以做地下化，為什麼大順路不能有地下化的輕軌?對不對?你的黃線也是需要挖到4、50米深，不用嗎?謝謝大家。

27. 林義○：

大家好，我姓林，我也是反對的，我覺得既然輕軌是要做觀光效益的話，就不應該經過密集的商业區住宅區，這樣子會影響，會有一段交通黑暗期甚至有百年的交通黑暗期，不會因為在建設的時候有交通黑暗期，建設完了一樣是交通黑暗期，這樣子對於市民來講這個抱怨可能是一直持續的，不要到後來再來拆，這樣子會造成很多的民怨。既然輕軌在全世界都是屬於觀光的效益，那我們是不是換個想法，不要經過商辦住宅密集區，經過像同盟路、愛河沿線，因為輕軌慢，你可以沿著愛河沿線慢慢走，那不是可以連結我們市長講的愛情產業鏈，結合我們的輕軌，這樣不是更好?所以我是反對輕軌從大順路這邊經過，因為不會改善交通，反而是影響交通，我們贊成建設，但是建設如果是錯誤，那就不要在這邊蓋，換個地方想，這樣不是更好?大家的意見都可以彼此鼓勵，我是覺得說應該要改變路線，不要走大順路，走同盟路沿著愛河沿線，可以把高雄美麗的風景，讓全世界都看到高雄。

28. 蘇子○：

高雄市民大家好，我們又見面了。剛剛前面有一位先生有提到，就是七賢路的部分，以前七賢路是封閉的，大家知道港區封閉，所以那個本來就沒有人走，現在有輕軌現在通了，所以我們才能夠去駁二。至於南北向東西向，剛剛少講了還有明誠路、裕誠路、大順路，其實蠻多條的，還有明華路，所以身為高雄市民應該都知道，不是片面之詞。我們舉比較實例的東西就是昨天八三天大港開唱，捷運是坐滿人的，我們市民非常需要大眾運輸。然後有一個問題是，輕軌是觀光用的，這個定義是誰告訴你的？是誰給你的？並不是。在所有全世界裡面輕軌都是運輸交通的工具，不是觀光用的，它不是拿來看的，它是拿來坐的，然後不要說坐一圈要花一個小時，沒人會去坐一圈，輕軌是利用在轉乘，包含橘線、黃線還有台鐵，還有任何地方的公車，它是轉乘，不要像台中的盧市長一樣山手線坐一圈，沒有人要坐兩個小時，那是錯誤的觀念。另外，台鐵、高捷，請不要再拿來講一起了，台鐵地下化是中央的事情，跟高捷一點關係都沒有，所以它是不同的東西，不要再把它拿來混在一起了，高捷是高捷的事情。然後，其實很多點，因為你們的問題我都有把它寫起來，包含，其實我 PPT 也有做，甚至輕軌的問題我想了九大議題，我想的甚至比在場的居民還要多，我想了很多解決的方法，我希望是市民朋友大家一起來討論怎麼把這些問題解決，包含剛剛有人說我們都在現場，你們有其他的噪音問題任何的其他問題我們可以一起想一起解決，而不是今天在這邊對立。另外我要告訴所有的市民，大眾運輸是人民的福利，不是政治人物的選舉工具，請不要再拿高雄的未來當作籌碼，有要選舉才要拿捷運來講，平常時候不聞不問，高雄市民是比較二等公民嗎？比較衰嗎？並沒有，我們今天來只是要爭取我們大眾運輸的權利而已，所以請不要再把大眾運輸當做選舉工具，它是我們高雄市民的福利，我們需要的是一個完整的捷運路網。另外有人說大順路是很塞的路，所以不需要蓋捷運不需要蓋輕軌，那請問高雄捷運是不是現在就要解散了？因為長期的路網圖有中華路，有民族路，有光華路，甚至現在的博愛中山、中正路，都是非常交通繁忙的地點，那是不是也在蓋捷運？為什麼？因為大眾運輸是以人為本，人進來才會發大財，請不要再說什麼有捷運有輕軌所以就沒有人要來，交通工具真的是以人為本的建設，所以，我真的寫了很多，還有另外一個，我舉例，這邊一直不斷的上演大順路的情況，這麼多的舉牌手一直拿起來塞不塞？非常塞（鈴響），等下你們 1 個舉牌手拿 20 個牌子就不會塞車了，這就是輕軌，謝謝。

29. 胡國○：

大家好，我是在大順二路做生意的，我在大順路三年了，三年做生意，我每天所看到的情形跟各位報告一下，我在那邊做生意，真的，剛剛很多人都講了，大順路到民族路這一段真的塞得很，上下班時間真的塞得很厲害，就是如果有經過的人都應該會有看到過，我在那邊做三年的生意，真的，我講坦

白話，一個星期一次或兩次就在我店附近的門口都會發生車禍，不管是汽車或者是摩托車，只要我們有聽到碰一聲，我都會跑出去，我的同事都會跑出去，我們不是去看熱鬧，我們是去協助，我們協助什麼？我們協助報警，我們協助把傷者扶到店附近，不要影響交通，因為那時候道路真的很阻塞，又遇到上下班時間又遇到車禍，當然有些上下班大家火氣大難免會吵吵架，有些受傷者我看到我覺得心裡很難過，為什麼？身體流血了，我們幫忙，我們能夠幫什麼忙？叫救護車，救護車塞車了，多久來？剛剛我聽到很多人講說人本人本，交通的建設當然很重要，你說交通的建設當然，你說鐵路地下化這些當然就是維持交通的順暢性，當然就是生命的考量，我們都不希望說我們自己的家人，因為我自己，我那時候我在處理這些的時候，我都心裡在想說我家裡的人也是機車族，我的太太我的小孩甚至我的親戚朋友很多都是機車族，如果他們在上下班時間，我忽然接到電話說發生車禍了，我心裡的感覺是怎麼樣？我會將心比心趕快去協助這一些，我的同事也很多很熱心，所以我都想說，各位是不是再想一下，如果真的需要，真的需要二階，在這麼交通繁忙的，從現在目前是三線道，兩個快車道一個機車道，如果從地上走的話，我們會變成怎麼樣？變成剩下一個快車道一個機車道，你說這個交通還會更好嗎？會嗎？我在想說我住在駁二，我住在駁二，我如果要搭輕軌到大順路我要 40 分鐘，我騎摩托車只要 10 幾分鐘，當然有些人需要，我的想法是說，如果可以的話是不是應該改變一下路線（鈴響），不要從這麼交通繁忙的大順路上經過，謝謝。

30. 劉順○：

我們剛剛已經看到網美示範那個塞車的路線了，舉牌手上來再下又塞車了，然後我們也可以看到剛剛舉牌手的標語，就是我們之前講的，我們反對輕軌我們只要電動公車，但是我們又看到，我們反對輕軌但是我們需要捷運，所以你到底是要捷運還是要公車？不知道，因為你不要輕軌。接下來講我的，我們先看一下為什麼是大順路，我們先分析一下這個路線，我們是以路線來講的，馬路是給人用的，人可以越快不會塞車的狀況下去移動到你想要的地方，這才是馬路的用途。我們的大順路二階這個路線，我們有美術館車站，我們有聖功醫院，我們有紅線凹仔底站，我們再過去鼎山家樂福，旁邊又有黃昏市場，包含之後的黃線，包含科工館站，這些都是轉乘，轉乘就是讓我們的大眾運輸的路線更方便，這也就是為什麼我們這條路線要在大順路，不是明誠路也不是同盟路，就是大順路，因為大順路才是我們想要的路線。然後另外，我們再分析一下，如果我們要大順路，接下來我們做平面的分析，我們先看一下美術館路，我們現在青海陸橋已經通了，我們之前美術館路可能有車流，是因為翠華路的人他要去中華路他必須經過美術館路，現在青海路通車之後，他可以走青海路直接往中華路過去，所以我們美術館路的壓力變少了，我們美術館路的壓力變小了，所以可以蓋輕軌。另外，大順路，最近大

順陸橋封車，請問大順路有塞車嗎？沒有，因為路過大順路的車少了，我們不會路過大順路，我們要經過大順路我們要進去大順路的車才會走大順路，現在我們所有穿越性車流會路過大順路的車都不見了，我們的大順路不是現在已經順暢了嗎？以後我們輕軌蓋下去一樣的道理，我們的人可以走輕軌，我們需要走大順路的車走大順路，不需要走大順路的車，大順路會塞車你可以走大昌路你可以走龍德新路，這就是車子可以分流，輕軌是必須把我們的人運送在這個路線。接下來我們再講第三個，我們之前都有一個迷思，為什麼說輕軌是觀光的？輕軌在二階它的定位就是希望同乘，一台 250 人的車子，它從凹仔底站它可以接多少人去學區？它可以從科工館站接多少人來學區？你走紅線你可以接 250 個人來美術館這邊，這個不就是運量嗎？到底我們是要先有大眾運輸的素質才來蓋大眾運輸建設？還是我們先有大眾運輸建設，然後讓民眾習慣讓民眾培養這個素質？謝謝。

### 市府單位回應：

(1) 捷運工程局副總工程司王然興：

感謝前面六位市民朋友給我們一些寶貴意見，因為登記的市民朋友還蠻多的，我們繼續交給市民朋友，謝謝。

31. 楊宛○：

去年的 3 月 23 號捷運局來我們大樓解釋他的工程法，為什麼我們在原先期待多年的輕軌以後會引起住戶的全部的反彈，很簡單一件事情，因為原案實施的話，你們陷捷運局於不義，我們會啟動司法，我們請律師去告，為什麼？我們在消防法他們沒有通過，我們在環評差異也沒有通過，還有我們生命財產安全，10 樓以上雲梯不能到達，這些都是我們需要考慮的問題，經過這一年來，有的人參加四個月有的人進來，我們很高興美術館二三線城市的大樓居民慢慢他們想到這種單行道的設計的話，變成我們大樓有多少的車子每天要從南三路跟南一路回家轉到我們，因為它是單行道，這是多可怕的一件事？青海路已經很塞了，商家已經林立了，我們台灣民族最大的價值就是我們今天大家可以提出你的意見，請你將別人的思維，每天在使用道路上，因為這件事情沿路的商家跟居民將近多少的人來找我們，因為他們苦於無法去表達，天天在使用道路上的人他知道這種的可怕，你確定去搭捷運的人真正的是從 A 到 B 就是他的需要嗎？還有贊成輕軌的人贊成捷運的人，你這一個月你用了幾次的捷運系統？你最快的方式就是我騎摩托車最快我開車最快，我是從文明的國家回到台灣，我們年輕都在外面打拼，你們的郭長老，我告訴你，他拚的時候我是抬著，你有本事跟我一樣是中國共產黨的黑名單，我不可能去中國，你在網路上只要你謾罵人，我跟你講，這在國外是完全犯法的事，我們不希望再告捷運局，真的我們不希望，因為它為我們做事，但是我希望它像國外一樣好好去審視這個平面交通它的衝擊，因為真正在那邊使用的人，一天有一百次的經驗，你派一個公務人員查一查，一個月來兩次能夠得到效果嗎？沒

有效果，我們是有愛的民族，我們不要將痛苦建在不應該有的建設，而且年輕人，我要跟你講(鈴響)，社會對不起你們，但請你們冷靜下來思考，謝謝各位。

32. 林靜○：

各位市民朋友大家好，我姓林，我住在三民區東區本元里那邊，我是一個媽媽，我的孩子一個國一，一個高一，很快的他們，他們現在就是還沒有辦法騎摩托車然後還沒辦法考駕照，他需要的就是好的公共運輸系統他才能夠移動，他才能夠去上下學去補習跟同學出去玩，所以我非常的希望能夠趕快給我們好的公共運輸系統。三民區要往市區連接到公共運輸系統的話，我們那邊的公車真的也不多，有搭過公車的朋友應該都會知道，公車常常會放鴿子，因為有可能它在路上堵住了，所以就好一段時間不會有公車，一來就是兩台，所以這個就是我認為不應該用公車的運量來模擬輕軌將來的。先前有反對的他們也許是會覺得應該要用地下化或者是其他的方式，這些方法我都覺得並不適合我們現在的情況，因為我們真的沒有那麼多的錢，當初會變成輕軌不就是因為沒有錢嗎？現在又要再把它埋回去那是更不可能的事情，所以我認為不應該用這種方式來阻擋高雄的運輸建設。輕軌它經過很多是醫院或者是，這些老人家跟我們的孩子比較小的，像我在前一段時間我是一個推著嬰兒車的媽媽，對於無障礙設施來說的話，輕軌它比較容易完成，因為它就是在路面上，我們如果是輕軌的話不需要那麼多的坐電梯上去坐電梯下去，也不需要那麼多的通風井還有地下道的出入口，就減少機電設施的維護，對於長期來說的話，我們的財政是比較容易的，因為它不需要那麼多錢去維護那些機電設施，還有就是地下工程要挖的那麼深，對於兩側的民房來說真的風險太大，而且那個施工的過程風險也太高，因為比如說長期在地底工作施工的人來講，他可能也會有一些職業上面的風險，像潛水夫病還是什麼的，所以我很希望說趕快輕軌可以平面的繼續完成。還有就是它的工期比較短，施工期間路面的阻塞也比較小，所以我希望有好的公共運輸系統就不要有那麼多的車一起擠到大順路上，也同時可以減少很多的交通意外，減少很多的家庭悲劇，這就是我希望趕快原案輕軌趕快續建下去給我們一個好的公共運輸系統，謝謝大家。

33. 張婷○：

大家好，剛剛有一位先生說我們可以仿效新加坡的地下化地鐵，然後有種東西叫 google 很好用可以用一下，新加坡最深的地鐵明鼓連車站 43 米，我們需要的是 45 米，新加坡地鐵在 2004 年的時候，因為擋土牆出狀況而塌陷，造成 100X150 米寬的大洞，2012 年的時候又因為擋土牆的狀況造成兩個人死亡，所以我想問剛剛那一位先生，新加坡能台灣不能的意思是我們也可以出現 100X150 米的大洞還是我們也一樣可以死兩個人？好，剛才有很多民眾支持地下化，我雖然支持平面輕軌但是我不反對地下化，不過有一些事實要跟各

位居民講，第一，輕軌地下化絕對不會變成捷運，因為還是一樣的車體一樣的長度一樣的機電設備，而且和其他平面路段一樣是連在一起，縱然地下化幾公里行車的均速可以提升，但是整體的載運量是相差不遠的，也就是說當我們花了大錢蓋了地下化，但是它不會升級變成捷運，容量運量可能也是差不多，工程經費卻差 5 倍以上，每年隧道的維護費，超生車站的電費也是相差好幾倍，這些都是你的兒子你的女兒你的孫子在買單，所以這邊請捷運局說明一下，如果輕軌地下化，那預估的自償費率到底是多少？可能通過嗎？第二，錢誰來出？韓市長選前的時候說高雄負債 3000 億，選後財政局長馬上改口說只有 2300 多億，不管怎樣，韓市長上任後高雄的舉債繼續增加，三個月輕軌停工，沒有任何的重大建設就又多借了 6 億，整體高雄的舉債幅度只剩下 500 多億，請問我們要把高雄的未來全部堵在大順路高架化？有人說要前瞻計畫出，可是抱歉，前瞻計畫早已經是兩年前提出的案子，從當時到現在，韓市長同黨的立委，包含助理有來公聽會的黃昭順委員都在立法院杯葛，甚至砍高雄的預算，葉匡時副市長也說高雄捷運是錯誤的，今天要爭取地下化，那各位可能要先罷免市長跟他同黨的立委。第三，我們還可以等嗎？剛剛很多人都一直提到大順路塞車，但是我們知道現在如果問題不解決，還要拖 10 年，有 6 年以上甚至可能到 7、8 年的施工交通黑暗期，大順路的商家你們可以等嗎？在施工期開挖的是半半施工的方式，表示開挖的時候會一次擋住一邊的商家，高雄捷運橘線在施工的時候沿線的商圈大受影響，各位大順路的商家，美術館這邊的豪宅沒有差，但是你們有辦法撐到 5 到 10 年店門口不能做生意嗎？(鈴響) 第四，安全嗎？各位沿線大樓的居民，在你家旁邊的地下開挖你家地下室深度 5 到 10 倍，台灣從來沒有做過的高難度工程，如果一有問題首當其衝的就是你，各位居民你每天可以安心睡覺嗎？

34. 陳建○：

大家好，我是高雄市的交通號誌工程師，今天有人說到大順路段會塞爆，因為蓋輕軌的關係，這個是不可能會有的，因為如果大順路可以蓋輕軌的話，那勢必陸橋已經拆掉通車，平等路、教仁路也通車，還有一個大順路 304 巷往後也有可能會往西爭取開通到凱旋路，屆時我們就沒有非走大順路不可的原因，為什麼大順路會塞車？然後還有一個小姐說翠華路從鐵路地下化之後就開始有綠燈沒有連鎖的問題，在這邊跟他反映，號誌的秒數是沒有做更改的，那是因為我們鐵路的關係造成我們翠華路為了配合鐵路要來去連鎖，所以我們才會覺得綠燈很順暢很通行，上國 10 不會有塞車的情況。再來，輕軌路線經過美術館路段，那是因為，這是必須我們要去銜接第一階段輕軌的必須路線，如果會造成你們自己交通不便的話，請尊重所有市府機關的交通規則。然後還有很多人覺得一階輕軌是觀光性質比較高，但其實一階輕軌它是運量，它只是要做個網路的前置作業，等到這個網路做好了之後還有什麼觀光性質嗎？觀光性質只是一個附帶的東西，我們要的東西是這一個輕軌要這一個大眾

運輸方面的問題。然後，有人堅持不要蓋在大順路上要蓋在同盟路上，大眾運輸捷運系統如果要蓋在一個人煙稀少的地方，這個大眾運輸有什麼效果呢？謝謝大家。

35. 郭維○：

各位早，我這邊有兩點意見要表達的，第一個就是有關於輕軌定位的問題，依據高雄市民的用路習慣還有未來搭乘輕軌你個人必須要付出的時間成本跟金錢成本，其實並不符合人民實需，我個人有曾經廣泛去詢問我周遭的同事跟親友，沒有人會將輕軌把它列為每天通勤上下班的選擇，充其量頂多會把它列入假日休閒時候參考的運輸選項之一，所以我這邊建議第一個就是說，希望市政府能夠把這個輕軌定位問題把它重新審視考量。第二點就是，要說明之前就是，環狀輕軌二階段美術館路路段及大順路路段沿線第一排的居民，相較於全高雄的市民，我認為應該是形成所謂的少數意見，但是我這邊要強調說的就是，凡是重大公共建設討論絕不可能達到全民意思，因為正反意見都有，但是我要強調就是，如果說這個政策妨礙到少數人權或是傷害其權益的時候，即使絕大多數人贊成，也應該要保障這些少數人應有的權利，所以我這邊要敬告主管單位，千萬不要犯了邏輯上的錯誤，市府沿襲在威權時代用的民主的觀念強調少數服從多數，而忽略了民主必須保障人權，少數人的權利不應該因為大多數人的意見而被剝奪或是壟斷，因為要付出嚴重代價的這些人絕不是跟其他不是沿線居民無關的人，而是處於這些少數可憐的沿線的居民，因為，你們剛剛講說大家可以坐下來談什麼的，因為你不是一天24小時一年365天要享受到這個因為錯誤的決策而造成的苦果，因為你不是沿線的居民，你當然可以隨便的講，這點我要強調。所以在此我希望呼籲主管單位，你應該真正做的事情是要聽取各方面的意見之後研擬出對民眾造成損害或是困擾最小的這些方案，符合公眾利益的方案來去做，這邊千萬主管單位不要為了逃避責任，把問題推給一個說被設計過或是被建議過出來的大多數的意見，因為這不符合民主的精神，而損害犧牲少數人的權利，這邊再次強調，錯誤的政策會比貪汙更嚴重，以上。

36. 陳柏○：

Thank you. 大家好，上面寫台灣母語週，我等下就用台語講，鼓勵等下大家上來也可以用台語。我剛從美國回來，大家可能不知道在2000年以後，美國在21世紀蓋了27個輕軌，所以美國不文明嗎？除了輕軌交通本身，它可以造景，它的周邊車站，對社區的影響，我想要問一個問題很簡單，你們去東京你們去紐約的時候你會租一台車自己開嗎？我想可能有，但是機率很小。21世紀已經有120個輕軌，2018年全世界已經又多蓋了10個，如果你說電車是一個過時的系統，其實這跟全世界的情形不符合。已經有超過30個500萬人口的大都市有電車，所以我在這邊想要跟大家講一個概念，麻煩站起來運動一下不用舉牌子，你如果支持電車的站起來讓我認識一下，感謝你們大家來，

感謝你們願意付出行動來到現場，大家鼓掌鼓勵一下，感謝。車只會越來越多，未來要設計交通的時候，除了電車的部分，請問各位，停車場越來越多的時候要怎麼辦？車輛越來越多的時候要怎麼辦？需要交通的人越來越多的時候要怎麼辦？這些問題，要反對電車的時候，並沒有提出一個好的方案，我也知道九如路會塞車，我也知道大順路會塞車，路也不會平，但是問題是當車越來越多的時候我車子要停在哪裡？再來，電車捷運它是一個交通建設，一個交通建設理論上就是要處理交通問題，但是我們現在聽到很多謠言，他們說什麼？我們現在蓋一個交通建設會使我的交通更塞車，你不覺得這個很矛盾嗎？支持大眾運輸是黃昭順委員在 2002 年的時候，我在高雄大學讀書的時候，鐵路地下化旁邊布條就有貼了，理論上，他也應該要加入一起來支持大眾運輸，這樣才對啊，所以，現在有一個問題，我們雖然看起來是在討論輕軌，但實際上我們今天真的是在討論大眾運輸嗎？如果你支持大眾運輸，那我跟你說一個前提，想要有一個好的捷運，你首先要有捷運，要有捷運之後我們才可以來討論說它到底哪裡有問題，這也是我們主管機關應該要硬起來去跟人民解釋的，其實我聽到很多支持者在這邊要替你們背書的辯方其實很累很辛苦，拜託，這些長官要聽到，我們希望可以找出一個支持跟反對可以一起來溝通的方案，拜託拜託拜託，感謝。

#### 市府單位回應：

(1) 捷運工程局副總工程司王然興：

謝謝前面六位市民朋友的意見，非常感謝，我們還是把時間交給各位市民，謝謝。

37. 李欣○：

大家好，要講我的意見之前，我們先來看一張投影片，這張就是這禮拜貼在某一棟大樓裡面的公告，上面寫什麼？寫說前面四場的公聽會有一隻黑手在指導一群年輕人出來贊成輕軌的方案。我請問一下剛才站起來的那些人，後面有人在操控嗎？誰在操控你？是我們被人操控還是剛才上來舉牌的人被人家操控？我想要剛大家講，我們今天年輕人為什麼要站出來支持這個東西？我們大家想想看，四場公聽會加今天第五場，你有發現到一個現象嗎？站出來反對的都是我們的長輩，站在這裡支持的都是年輕人，難道我們的世代觀念差這麼多嗎？我們大家有想過為什麼支持的都是年輕人嗎？為什麼支持的都是年輕人？我真的覺得你們這些長輩今天可以站在這邊講出你們反對輕軌反對這個東西我覺得很高興，因為你們的身體都很勇健，我想要跟大家講一個我家的故事，在我阿嬤過世之前的前幾年，她每天都要去醫院，幾乎是每天，一個禮拜三四天她都要去醫院，但是她老了她沒有辦法走長途的，她也沒辦法自己開車，所以，那時候我還在讀書，抱歉，那時候我還在讀書，我們家有人送她去，就是我爸，但是我要跟你說，我家不是住在美術館這邊的豪宅區，我家沒錢啦，所以我爸如果請假，今天我爸如果請假載她去醫院，他就少一天上班的

時間，他要請假，請問一下，在現在這個社會有多少人因為請假被扣薪水的？我們沒有這些千萬的房子可以住，他的薪水，我們家的生活是靠我爸一個人在撐的，他今天請一天假他就少一天的薪水，請問一下，今天高雄市有多少這樣的情況？有多少這樣的家庭在這邊生活？為什麼年輕人要站出來贊成大眾運輸？就是因為我們以後都會需要這個東西，我們家裡的長輩都會需要這個東西，今天扶養長輩是孩子的責任，所以孩子為了讓長輩可以安心的在外面走路在外面使用大眾運輸，所以我們才站出來支持，因為我們不希望我們的長輩在外面遇到危險，他出門被車撞，他開車出去出車禍，我們不希望這樣，什麼叫做政治的煽動，你尊重我的發言好嗎？(鈴響)你說你加拿大回來的，我問你，你一個加拿大人你憑什麼在這邊說高雄的未來要走去哪裡？你憑什麼？你憑什麼？你說啊。我跟你講今天為什麼年輕人要站出來，就是因為為了負起扶養長輩的責任，為了總有一天我們也是會變老，我們也是會老到沒有辦法在外面趴趴走，我們需要這個東西，所以支持這個輕軌就是支持我們的下一代支持我們的未來，謝謝。

38. 黃語○：

我覺得我們台灣其實常常做一些，就是說我們為了一個建設或一個什麼，可是，其實我們都忽略了我們的都市景觀，我們可以想一下高雄的輕軌這麼獨特的設計，是有一個路緣石，然後上面插滿了警示標誌，我很強調的是路緣石上面插滿了警示標誌，這個是全世界唯一所有，可是大家可以想像那個畫面嗎？你回到美術館的綠廊道其實是一條很漂亮的路聯道，其實大家會很放鬆到那個環境裡面，因為環境視覺對大家的影響是很大的，可是你插滿了警示標誌，我試問你到那個地方你還可以放鬆心情嗎？因為警示是提醒人，你隨時要在一個警示的狀態裡面，這是一個很錯誤的設計。從這個很錯誤的設計裡面，我們不知道為什麼捷運局還一直死守在這個部分，走在中間裡面明明違反都市計畫，走在側邊它是一個沒有經過環評就已經被打掉的東西，他要維持一個原案，這就好像剛剛有一個做的很認真的同學他剛剛上來講，他其實前面就講他做了很多的功課，他前面講說如果你們有反對的話那請你們去找這一些當時候，就是這些民代他們要求路移的這些民代，那你們就表示了你們其實是為做而做這件事情，為了支持而做這件事情，所以我覺得大家要有一個深刻的了解，到底是為做而做，為支持而支持，不然不會叫我們去找這個民代算帳，謝謝。

39. 林俊○：

大家好，我回應剛才講的支持者都是年輕人，請問你們哪一個住在美術館路大順路，20米路剩下4米到6米，你們需要的是一個大眾運輸，請問一台電動公車是不是大眾運輸？你們有了解嗎？你們有在地的嗎？我再回應為什麼要一線電動公車？因為它就是大眾運輸，便宜不用再花輕軌那個上百億的，不用，很便宜，就可以都沒有汙染，當然我們也需要捷運，我在這邊建議市政府用

環狀的捷運，我跟你講，韓市長有說貨出去人進來高雄發大財，他也希望說可以 500 萬，10 年後可以有 500 萬的人口，請問你如果沒有大眾運輸如果沒有捷運可以嗎？可以容納 500 萬的人口嗎？現在韓市長一直在拚經濟，在外面招商，我跟你講很有可能達到 500 萬人，請你們期待，當初你們的黃捷運局長黃啟川，他有跟我說這條目前這個輕軌就是捷運，以前就是規劃捷運，而且市議會有通過，其實捷運沒有什麼問題，經費嘛，那經費我跟你講，所有的民意代表不管是中央的還是地方的，我想都會支持捷運，如果，因為現在陳菊在中央了，我跟你講，如果我們來爭取經費保證很容易，沒人會反對，包括剛才我回應這個黃昭順，黃昭順他不可能會反對什麼捷運的問題，但是如果是，當初黃昭順黃委員在鐵路地下化的時候他就在抗議反對，為什麼抗議？他希望要到鳳山，鳳山的地下捷運就是黃昭順爭取的，我跟你講，沒有一個民意代表會反對，沒有一個民意代表會反對捷運，所以我希望往這個方向，我們爭取預算，3 年、5 年、10 年也沒關係，謝謝，謝謝。

40. 邢昭○：

我是住在美術館區的居民，我今天發表的意見是，我們政府對於重大交通建設工程應該先提出新的方案，再來就是做模型的展示，再來就是實際的模擬，最後是辦公聽會，但是這個次序弄反了，公聽會先辦再來做什麼其他的。我想我提出我個人的見解就是，我們的美術館路跟大順路真正要實際做之前，請先做一個模擬，先把我們美術館路只有路寬剩下 4.6 公尺的這個部分先把中間用路緣石先圍起來，大順路剩下多少公尺的部分路緣石兩邊通通圍起來，然後每一個路口設一個蜂鳴器警示聲以及我們的敲鐘聲，這個時候我們再請所有的用路人來使用看看，到底這樣子是不是正確？有沒有塞車？有沒有造成交通混亂？有沒有警示聲擾民的事情？我們請媒體來參訪，我們請各位居住在這兩個路段的居民來共同評論到底適不適合，然後再來做，這個是我的見解。第二個是，我們這個捷運的路段是放錯了位置，放錯了路段，應該是要朝著比較，捷運是在我們郊區來實現的一個地方，接下來我們是說我們的效益，第一階段我們的效益可以在網站上可以看得出來，請各位打高雄輕軌維基百科，馬上就可以有一些數據出來，這個數據告訴我們什麼東西，月均量，每个月的月均量，每個月要有多少人次，從最基本的捷運局公布的每天有 120 個班次，月均量是每個月除以 30 天好了，以 30 天每天再除以 120 班次就可以知道說我們這個運量有多少，使用的人數、旅客是多少，我們以此做為借鏡，然後我們再來做一個評估，謝謝各位。

41. 黃弘○：

我想請問一下，我們錢出去車進來，這個是不是假新聞？事實是不是有發生？剛剛這邊的朋友說什麼摩軌、噹噹聲、嘰嘰叫的聲音，這一些技術上都可以解決，請問你們監督了一年多，我們到底解決了嗎？我們到底解決了嗎？如果前面沒有解決，你告訴我後面可以解決，請問你要叫誰相信？我們美術館路是

20 米，我們的大順路是 30 米，我這邊來分享兩個我實際使用的經驗，不好意思，我是使用，因為待過這兩個地方，剛剛看到的法國，你講的那個地方我不知道，法國巴黎我待過一陣子，前面有個叫 3B 的輕軌，各位可以上網去查一下，它的建設在 18 區、19 區、20 區，環著城外這樣走，那個地方你會注意到什麼叫人本，你們剛剛講人本，人家的人行道有 5 米寬兩邊，再加上兩個汽車道一個機車道，法國人還是騎機車的，人家的輕軌是這樣子的，我們家的 20 米擺下去 10 米，再加上各 5 米的人行道，你的車子用飛的好不好？第二個，再去看看最新的，跟我們差不多同時間營運的，中國大陸對岸的深圳，深圳的輕軌蓋在哪裡？龍華，對不起，龍華在哪裡？深圳的郊區，你再看看它的馬路有多寬，如果你不方便到那邊，請你打開 youtube，反正大家很喜歡 youtube、google，就可以把廉價的資訊放到上面，但是你去體驗去看，你不是真正使用，我真正去使用過這兩個系統一段時間。再來我們講到所謂的這個運量，剛剛有報告過，你知道嗎我們現在的輕軌運量是多少，你知道嗎？我們假日是我們平常日的 3 倍，我們最繁忙的時段在最空閒的時段它是 2 倍，你看一下，那個數字你自己計算一下，捷運局網站每個月很用心的都有公布。再來我們有一個市議員做了一個事前的民調告訴我們說有 43% 的人贊成，32% 的人反對，不好意思，32% 沒有包括沿線的居民（鈴響）。再來，一個這麼好的建設竟然只有 43% 的人同意，這不用錢耶，不用錢就送你，為什麼還有 32% 的人會反對呢？最後我希望基進黨的朋友們不要想著你自己好過日，拜託一下，思考一下，讓我們可以過日好不好？謝謝。

#### 42. 李清○：

各位市民大家好，此時針對輕軌大順路到美術館路的興建，沿路的居民反對的聲音絕對大於贊成的聲音，輕軌二期的工程目前已經完成百分之五十了，材料也都備齊了，我認為做完成的可以先行通車，這一個路段就停建，當下懸崖勒馬，人民對政府絕對有信心的，輕軌二期停工到停建，本人認為由 C30 做到大順路的鐵路共構，西邊做到 C18 與鼓山路的鐵路共構，捷運紅線、橘線、鐵路地下化，形成南高雄的路網，平面的道路施工，最大的問題，大順路上有 79 個十字路口，汽車要左轉務必要占用到車道，高雄市的機車有 19 萬，大順路的機車也超乎的多，我本人曾經在那邊開車兩次都被撞，大順路的流量大家真的是，絕對看到它的未來是壅塞的，我認為在消防救災的動線上，還有沿線大樓地下道的進出口、紅綠燈、怠車平台、噪音等現場因素，還有沿路上有未開發的素地，有一天它要蓋大樓或重建，攸關五大管線要開挖，難道政府要把老舊的不雅的建築列為禁止重建的對象嗎？當然不可能。我認為還有一條政府可以考慮，C20 美術館延到高鐵站，這一條原來的鐵路地上就已經等待我們去開發，這一條可以當作觀光價值使用，今天來看到在座的反對者，我認為他們都是出於熱愛高雄的立場才挺身而出，感謝在座的官員聆聽市民的發聲，市民朋友們大家辛苦了，明天的高雄一定會成為一流的城

市，謝謝。

### 市府單位回應：

(1) 捷運工程局副總工程司王然興：

謝謝前面六位朋友寶貴的意見，我們還是一樣會帶回去給我們專家委員會做參考，我們就把時間繼續交給市民朋友，謝謝。

43. 李忝○：(經司儀現場唱名 3 次未到視同棄權)

44. 徐瑋○：(經司儀現場唱名 3 次未到視同棄權)

45. 翁勻○：

大家好，有些人會擔心說輕軌如果蓋在大順路上會造成沿路的商家生意下滑，沒有辦法做生意，那我們現在是不是來討論一下現在捷運地下化紅線蓋好之後，沿線的店家生意是否有變好？地下化的捷運確實可以讓我們去捷運沿線的店家可以更加的方便，也會提升我們使用大眾運輸前往這些地點的意願，但是因為地下化捷運而得到最大的好處的，大部分還是那些大型的百貨商場，像是我們現在紅線沿線的漢神巨蛋、草衙道、大遠百、夢時代等等，一般的小型店家他們並沒有辦法因為地下化捷運而像這些複合式的商場一樣得到爆炸性的業績，這主要就是因為捷運和輕軌它們運輸的性質不一樣所導致的，地下化的捷運它讓馬路又寬又直又好開，所以上面的車流就會變得比較快，比較快的情況下，用路人他的目光就很難移轉道這些沿線的店家身上，但是，輕軌不一樣的是它可以讓我們把速度降下來，人的視線就比較容易停留在店家身上，這些顧客才有可能在這些店家停留，但是這邊要強調的一點是，剛剛我所說的降速其實跟塞車是不一樣的事情，降速它甚至有時候只是讓那些平常習慣超速行駛的汽機車駕駛人，讓他們可以回歸到法律所允許的速度的範圍內，所以我們這些大順路的居民還要繼續冒著地下化開挖可能會房子倒掉的風險，去幫大順路上那些大集團百貨業者爭取地下化捷運嗎？我們認為大家可以再好好想一想。再來第二點是，目前好像很多的市民都還是沒有辦法理解輕軌這種交通工具是什麼，甚至產生了誤會跟扭曲，我們認為公共服務者的責任就是要保證視聽、澄清謠言、打造知情的公民，而不是像我們現在所看到的現況，台灣以及高雄所需要的就是利用大眾運輸來提升市民的素質，而不是等哪天市民和市長都清醒了才在那邊說要蓋輕軌，等他們清醒之後一切都來不及了，希望大家可以用頭腦來思考一些問題，謝謝大家。

46. 陳虹○：

大家好，我不反對輕軌，但我覺得應該要地下化，為什麼呢？因為地下化是一個進步城市進步國家的象徵，而且我認為地下化在工程上面對於高雄也是很有意義的，怎麼說呢？就是就，剛剛前面的一位小姐也有報告過就是上 google 查就可以查得到，台灣最深的捷運現在做到只有 30 公尺，這個其實捷運局自己也很清楚，連工程最進步的日本，東京的地鐵站最深的一站也是只有 43 公尺，剛剛新加坡說 80 公尺，其實我 google 了一下，好像沒有，也是最深是

43 公尺，高雄的輕軌地下化就可以挖到地下 45 公尺，而且如果，這是地下化的部分，其實大家想一下，一個軌道在地下它不是只有一條軌道，還要建可以防止它倒塌的所謂的連續壁，這個連續壁要挖到多深呢？其實如果查一下，甚至是要到 90 公尺，90 公尺是一個什麼樣的概念？其實 90 公尺大概已經有 15 層樓到 20 層樓這麼高，所以雖然我們要花 500 億還要花至少 10 年到 20 年的時候，可是這對於訓練我們高雄人來說，對於訓練台灣的工程是有效益的也很有幫助的，現在韓市長說要勇於作夢，要不惜一切代價來爭取迪士尼，我希望也大家一起不惜一切代價來爭取地下化，讓沿線居民還有美術館大順路的居民都要投資自己的未來，要求市政府可以增加稅收，增加特別稅地價稅，讓這些稅收都來蓋地下化，而且地下化也會對城市有很多的改變，例如說，在之前高雄捷運地下化的時候倒塌的這些商家要怎麼解決呢？沒關係，政府可以補助，政府來讓你都市更新，你的房子倒塌，建商也可以補助，讓你們建商可以出錢蓋房子，市政府也要出錢幫你們蓋房子，所以雖然地下化會有工程意外的危險，但是卻是都市更新的好機會，美術館居民不用擔心，你們房子倒了市政府來幫你們蓋，重新蓋一幢更漂亮的，好不好？所以就讓我們勇敢來做夢，來追求一條世界最深、造價最貴、工程難度最高的輕軌地下化，謝謝大家。

47. 陳韋○：

其實我今天站在這裡我蠻感動的，因為不管是正方或者是反對方，大家都是為了高雄才進到這裡，今天早上我一直在想就是我今天到底可以做什麼，我覺得如果今天這麼重要的時候沒有出來發言，幾十年後我一定會後悔，我想剛剛其實大家一直在討論一個問題就是，現在的通都已經這麼混亂了，如果這樣子的輕軌建設下去，我們高雄的交通黑暗期或者是我們用路人的權益到底要怎麼樣子去維護？可是，事實上我想請大家再反思一件事情，也就是，一個進步的城市我們都相信它是一個以人為主的城市，可是如果用路人的思維並沒有改變的時候，這個城市事實上它進步的空間也非常有限，怎麼樣改變用路人的思維？我認為，剛剛其實有一些夥伴有提到，就是我們真的，就是，為什麼到現在高雄的整個交通路網都是沒有辦法達成我們市民朋友的期許？事實上我認為就是因為路網根本沒有建置出來，這才是最根本的問題，我們真的需要一個環狀的路線來連接整個高雄，我們也需要黃線的捷運來提升從鳳山一直到其他地方的運輸，但是如果這些東西都沒有出現，那麼，我們未來幾十年可能會像現在一樣困在這個僵局裡面，另外我想請大家思考一件事情，我去台北坐捷運的時候做了好幾站，那時候我可能只有花幾十塊，但是我在高雄坐捷運，一站捷運可能花我 17 塊錢，為什麼我們沒有辦法提升用路人使用交通運輸的費用？是因為那個路網根本沒有建置起來，在此同時，我在思考，如果我們真的需要就是為我們的將來做一個更長遠的規劃的話，我們真的需要這個輕軌續建，感謝大家。

48. 蘇燦○：(經司儀現場唱名 3 次未到視同棄權)

49. 王鑑○：

各位好，首先我要感謝高雄市政府捷運局，搞出了這麼一個非常有趣的議題，讓我們成功的做了一個族群的分化，把年輕人跟我們這群老年人好好的把它區分開來。其實我們這一陣子聽聽看這幾次的公聽會或者是在網路上的內容，我們會發現說大家都是牧師跟神父在講道，信者恆信，不信者恆不信。可是我們再反過來看看，我們這幾年為什麼努力的要把鐵路地下化？政府花了 900 億，不管是中央政府花的錢，不管是我們地方政府花的錢，請問這個錢是不是從我們口袋掏出去的納稅錢？既然是花了將近 900 億的錢，花了這麼長的時間把鐵路地下化了，為什麼我們還要再把這些所謂的平交道把它弄回來？以高雄市來講的話，當我們如果把現在所謂的二階輕軌再蓋回來的時候，所多出來的這些平交道對交通的影響，我想捷運局或者交通局他們這群專家會更清楚，但是以我個人在中央政府擔任計畫評審多年的經驗，這樣子的一個計畫應該是不會通過的，為什麼？這樣的一個計畫，基本的計畫的目的目標它就已經是不清楚的，在不清楚的狀況之下，請問我們的這個計劃將來希望達成什麼效益？再一個，以我們所謂的輕軌來講，它真的能夠負載我們現在的運能和運量嗎？之前我已經提過，我們在高雄市要設置輕軌之前我有建議過我們開闢環狀公車，也很感謝當時市政府真的開了 168，但是這個 168 它 15 分鐘到 20 分鐘一班，如果它按照當初所講的 3 分鐘一班，它的運量絕對和現在的輕軌是相當的，3 分鐘一班我們就不需要這些輕軌所造成的所謂的交通黑暗期，所造成的各種問題，然後把精力放在捷運的建設上，不是更好嗎？年輕朋友們，希望大家想一下，讓…(鈴響)更好才能夠，只有捷運才能讓高雄更好，謝謝。

50. 張秀○：

各位市民朋友，大家午安，大家好，我堅決反對二階輕軌高架化，在 3 月 18 日交通部王國才次長來高雄關切輕軌的進度，他說輕軌高架化是比較可行的方案，我堅決反對輕軌高架化，剛才郭董事長已經講到，從工程的觀點來看，它的施工是有問題的。我是從住戶的觀點來看輕軌高架化會產生的問題，第一，美術館路和大順路路幅狹窄，高聳的水泥柱及醜陋的軌道路面變成水泥叢林嚴重破壞市容，且逼近民宅，只有 1.5 米而已，令人非常不舒服，而且有安全的疑慮，有人給我們打過來我們怎麼辦呢？高雄市鐵路地下化，高架陸橋打掉，視野遼闊，你現在去看非常的漂亮，兩邊市民額手稱讚，一路的輕軌沿途 7 公里高架化，不是開倒車嗎？我不曉得王國才次長怎麼思考的。第二，桃園市龜山街道也是很狹窄，他們原本的設計是高架捷運，路幅狹窄，居民強力反對，鄭文燦市長從善如流接受民意，已經向中央申請經費變更為地下化。第三，輕軌高架化，大順路的中央分隔島的雨豆樹全面移除，本來是很漂亮的雨豆樹，又有降溫作用的雨豆樹，要改建成高聳的水泥柱，醜陋的水泥路面變成水泥叢林，對嗎？第四點，我住在美術館路某一棟大樓的七樓，輕

軌高架化，我要面對醜陋的輕軌路面，而且每 7 分鐘就有一列嘰嘰喳喳的輕軌經過我家的主臥室和客廳，那將是一場夢靨一場大浩劫，五樓以下的住戶將面對高聳林立的水泥柱及醜陋的軌道路面，10 樓以上的住戶也一樣每天要面對來回不停嘰嘰喳喳的軌道摩擦聲，每棟大樓第一棟高樓層住戶無一倖免，況且住家大樓如果發生火災，消防車沒有辦法去救，所以為了輕軌，本來寧靜美麗街道繁榮的市區變成沿途可能將來沒有人住的廢棄大樓，這是搞破壞的政府，我們無法認同，謝謝。

51. 郭庭○：

大家好，我支持平面輕軌，有人說輕軌在路面上會影響到交通安全，但其實輕軌反而可以改善道路的安全，有美術館一些學校的老師因為學生每天要過馬路而反對輕軌，但是其實以高雄的數據，去年交通意外傷亡 6.6 萬人，其中死亡 137 人，高雄捷運通車 11 年，輕軌通車 3 年多，過去 11 年交通意外死亡 2,000 人以上，而搭乘捷運和輕軌的乘客傷亡是 0，為什麼不因為路上有汽機車很危險而要求美術館改成徒步區禁行汽機車呢？輕軌在運行的時候，嚴格遵守號誌與速限，因此遠比我們這些駕駛人還要嚴謹。前幾次的公聽會也有民眾抱怨輕軌太慢，他說他自己的時速都可以騎到 6、70 公里，這種話都說得出來，我們的道路怎麼會安全？輕軌的引進可以轉移運量，減少違規橫行直撞的汽機車，或許我們都能夠為不同族群的人多想想，像是獨自帶小孩出門的媽媽、行動不便的長者，或是學校上下學騎車與汽機車並排的學生，難道會比搭乘大眾交通運輸更好更安全嗎？好的城市發展應該是要以人為本，而不是以車，交通量越大的地方就越應該有大眾運輸來解決交通的問題，而不是一味的只是造成你騎車或開車不便而反對，真正需要改變的是我們民眾的道安知識，而不是因為未知的恐懼而一味的抹黑輕軌，以上是我的發言，謝謝。

52. 李英○：

這個我第一次在這邊發表意見，我是住在大順路的居民，我在這邊已經住了 30 多年，我有三個小孩，我開著吊車到高雄市各地去工作，所以我每天都要從大順路經過高雄市到高雄市的各地，我想我應該是很符合你們講的在地人，我堅持，我贊成原案來興建，為什麼？其實我用到輕軌的機會可能不是很多，但是我願意犧牲我部分的工作機會以及犧牲我的工作時間，因為什麼？這樣子我的小孩子我的家人，甚至其他的人都可以有輕軌來使用，我贊成它的原因有三點，第一個，它會讓我們街道變的比較好，我以前帶我小朋友推著嬰兒車，說真的，大順路上面到處都是違規停車的人，有洗車的有二手車商有賣機器的，他們到處占用了人行道跟機車道，所以我幾乎沒辦法很安全的在大順路上面推著小孩子的車去行走，如果將來照著原案設計，這些都要被清除掉，我很高興可以這樣做。第二個，我的小孩子再過兩年就要上國中了，我不能阻擋，我不能剝奪他們有安全的交通工具去探索這個世界的機會，輕

軌的安全跟便捷是有目共睹的，他們搭輕軌出去就一定會搭輕軌回來，我不再用再買機車給他們，我也不用擔心他們騎了機車之後會去哪邊我都不曉得，所以他們如果可以搭輕軌的話，我會比較安心。接下來，我的父母親他們每天都要坐著機車去聯合醫院拿藥，我不知道年紀越來越大他們是不是還要開著機車在危險的車陣上穿梭，所以我贊成輕軌。第三，我聽了好幾次公聽會，很多人都說我很感謝捷運可以讓我的小朋友出去玩，但是我反對輕軌因為它會讓他堵車，我的疑問就是這樣子，如果今天過了10年、20年之後，你跟你的小孩子，小孩子問你我們當初有輕軌可以建為什麼沒有建，你要跟你的小孩子說因為它會讓我上班遲到所以我反對輕軌，那你的小孩子會不會有一天跟你講，爸爸拜託你自己坐公車去上班，因為這樣子我上班會遲到。所以犧牲一些小利，大家相互幫助，將來你的小孩子用得到，將來你自己也會用得到，所以我堅持輕軌可以繼續興建，謝謝。

53. 江承○：

各位市政府的長官以及在座的鄉親好朋友，最後一位了，所以我想盡量簡短把我要講的訴求做一個說明。剛剛大家講了這麼多的數據，說了這麼多的狀況，無非就是希望安全便捷，大眾交通工具它需要的是便捷快速，但是我們看一下我們現在高雄的交通狀況，我們高雄跟台北不一樣，請不要拿台北跟我們高雄比，台北有600多萬人口，高雄我們連300萬都不到，我們需要什麼樣的交通工具？我們的公車系統，自從我們的公共車團管理處裁撤之後，我們所有的公車系統都外包了，我曾經為了我的學生想要爭取一天多一班的公車到路竹區去接送不可得，得到的答案是因為跟廠商簽約沒有辦法變更條約內容，整個早上6點到9點鐘只有一班公車，我們公車系統如此的缺乏，我們無法照顧到偏鄉，那我們現在在討論我們的市區我們要蓋輕軌，我們的紅橘線捷運這麼多年了，原始設計有6個車廂，請問我們什麼時候看到它掛過第4節到第6節車廂過？即使是在春節最尖峰的時段，我們每個人塞在捷運車站裡面，我們的車廂1節也沒有增加過，我們的運量有上去嗎？我們的平均運量有上去嗎？更不用講第一階段的輕軌它蓋在比較偏遠的地方，不影響我們市區的交通，可能大部分的市民朋友無感，但是大家一提到要在我們大順路要在我們美術館區這邊來蓋這個輕軌的時候，反彈力出現了，為什麼第一階段沒有出現，反而第二階段大家如此的反彈？其實我們可以去思考一下，到底我們高雄需要什麼樣的大眾交通工具來減少我們市民對機車上的依賴？200多萬台的車子，只是機車，還不含汽車，其實我們市區的街道是非常擁擠的，每個朋友都說的沒錯，我們希望降低我們道路上這些車輛的流量，但是我們要改變市民的习惯，是透過讓他不便，透過讓他道路上不能通行，所以強迫他去坐你的輕軌去坐你的捷運，是這樣子的嗎？我們現在講接地氣，我們的市民會不會對我們市政府這樣的作法的美意能夠感激？還是覺得你只是造成我們的困擾也沒有其他的方法來改善？所以我個人建議，我們把錢應該花在先完

善我們大眾交通工具的公車系統上，再來蓋我們其他的這些捷運輕軌，你要蓋在哪裡我都沒意見，但是請你讓我便利快捷方便，謝謝。

#### 八、主持人結語

##### **捷運工程局副總工程司王然興：**

大家好，今天的公聽說明會非常感謝民意代表以及媒體朋友跟市民朋友的參與，非常感謝，你們所提的任何意見我們都會詳細的紀錄起來，每一場公聽會的紀錄將來我們會在捷運局的網站上公布，也希望各位能夠參閱。這些所有的意見彙整起來之後我們會提供給專家學者委員會來做評估以及市府決策的參考。另外，沒有辦法來公聽會，也沒有辦法來發表意見的市民朋友，也歡迎你們用書面來表達，在書面上寫的意見我們一樣會把它彙整起來，今天就謝謝大家，謝謝，我們今天公聽會就到這裡結束，謝謝。

#### 九、書面意見

如附意見單

#### 十、公聽會照片，如後所示。

美術館路及大順路段優化策略公聽說明會照片



108.03.24 高雄市政府捷運局召開第五場次高雄輕軌二階工程美術館路及大順路段優化策略公聽說明會，由王然興副總工程司主持。



108.03.24 高雄市政府捷運局召開第五場次高雄輕軌二階工程美術館路及大順路段優化策略公聽說明會，現場民眾簽到情形。

美術館路及大順路段優化策略公聽說明會照片



108.03.24 高雄市政府捷運局召開第五場次高雄輕軌二階工程美術館路及大順路段優化策略公聽說明會，現場座無虛席(前方)。



108.03.24 高雄市政府捷運局召開第五場次高雄輕軌二階工程美術館路及大順路段優化策略公聽說明會，現場座無虛席(後方)。

美術館路及大順路段優化策略公聽說明會照片



108.03.24 高雄市政府捷運局召開第五場次高雄輕軌二階工程美術館路及大順路段優化策略公聽說明會，市府各級機關代表聆聽民眾意見。



108.03.24 高雄市政府捷運局召開高雄輕軌二階工程美術館路及大順路段優化策略公聽說明會，民眾發言踴躍，亦有多位民意代表到場聆聽。