

高雄輕軌二階工程美術館路及大順路段優化策略

第四場次公聽說明會紀錄

- 一、時間：108.03.17 09:00~12:00
- 二、地點：高雄市立龍華國中 2 樓活動中心
- 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)

賴柏○、徐雍○、翁勻○、張秀○、王鴻○、王祈○、陸韋○、張睿○、楊宛○、賴淑○、楊紹○、黃富○、黃碧○、林俊○、鄭進○、黃恭○、黃禔○、盧政○、劉國○、陳光○、邢昭○、盧明○、郭俊○、張書○、陳在○(經司儀現場唱名 3 次未到視同棄權)、邱健○、王盛○、羅浩○、陳昭○、王昱○、李欣○、尤怡○、劉順○、李柏○、陳文○、黃文○、黃茂○、郝承○、林俊○、徐瑋○、蘇家○、鄭宗○、郭庭○、王辰○、劉志○、蘇子○、陳姝○、薛劭○、江彬○、吳建○、林麗○。

發言登記總計 51 人，1 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，感謝大家來參與我們高雄捷運局所舉辦的美術館路段以及大順路段的優化方案的公聽說明會，我們感謝市府各局處代表來給我們協助。韓市長今年 1 月 18 號在議會有表達說高雄輕軌第二階段的工程具爭議性，不宜貿然施工，應該要擴大公民參與來傾聽民意，所以我們捷運局規劃了五場的公聽說明會，今天是第四場，來傾聽民意，我們希望目前能夠藉由這個平台來充分表達意見來進行溝通。目前輕軌第二階段 C15 到 C18、C32 到 C37 目前有在施工，但是對於有爭議性的美術館路段以及大順路段，我們今天會就原來的方案以及補強的方案，做基本簡報，然後我們今天也邀請我們市府各單位的代表，市府代表就涉及的法令做詳細的說明，今天來不及回應的部分，我們會把大家的意見帶回去研析，就我們所簡報的方案，如果各位有不同的意見有不同的想法，我們會詳細的收集大家的意見，來給我們專家學者委員會以及市府決策的參考，今天謝謝大家的參與。

(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. 賴柏○：

大家早安，身為一個支持方，我們沒有辦法像反方那樣去花上百萬去買整個報紙的廣告來宣導一些錯誤的訊息，所以我在這邊花 3 分鐘把反方 3 個小時會講的東西簡單講過一遍。首先，第一點我們要提到說，很多人說輕軌的速度只有時速 20 公里而且它很吵，我想請問，我想時速 20 公里這個說法就是說那個先生你跟旁邊那個小姐有一顆睪丸，然後那邊那個直播的大哥你跟比爾蓋茲身家上千億，大家有沒有發現這個敘述奇怪的地方在哪邊？就是他完全忽略了輕軌這個時速 20 公里的速度其實是包含輕軌停靠載客然後重新再加速整個全程所移動所經過的時間，然後現在很多人居然拿我催機車可以催到時速 60 來說輕軌的時速只有 20 這件事情，這是一個完全錯誤的資訊。第二點，有人說輕軌是很吵的，因為我沒有分貝計，所以我只能裝我手機的 APP 去實際上測試了一下，大家其實可以發現，其實輕軌經過的聲音比你的摩托車發動的時候油門一半還要安靜，大家會有疑慮的部分主要是路口的蜂鳴警示聲，這個聲音主要是來自於它的頻率較高，這個應該是在技術上可以克服的問題，譬如說我們把蜂鳴警示音降低，或者是改變它發聲的頻率，或者是說我們可以請韓市長錄一段說貨出去人進來高雄發大財做為路口的警示音，我想大家應該是非常可以接受才對。然後接下來我要討論為什麼大順路會塞車，就是因為你可以看到目前大順路有很多這種直接停在路肩上的車輛，路肩的車輛自然就會直接影響到我們的機車所要行經的動線，通常停在路肩的車輛，機車是不敢騎在慢車道的，所以他們只能夠移往快慢混合的中間第二線車道，這種情況如果遇到汽車或者是公車要進出切入左右轉的話，就會把這個路線整個堵死，所以在二階輕軌把停車格取消之後加上取締這些路邊違停的車輛，基本上消失，我們反而可以帶來一個更加安全並且迅速的大順路段。然後這張也是，這是我們鼓山區的大順一路，就在義享天地的旁邊，只有一個路口，請問行人這樣的話是不是只能夠走到慢車道上，這樣子的話機車是不是要往內閃？我想請問為什麼這樣子會不會塞車？請問為什麼不蓋輕軌，這邊就不會更塞？為什麼不地底化？這個表格大家可以注意一下，基本上高架化跟地下化運量都是相同的，但是每公里要多花數十億，我只是想請問說，大家這麼想要地下化或高架化，是不是可以出錢讓我們完成這個？謝謝。

2. 徐雍○：

好，各位大家好，我先講我住在凹仔底大順路沿線，我先做結論，我支持續建輕軌而且是按照原本的計畫的方式去建輕軌。我主要是想先邀請反對輕軌的朋友們認真聽一下我的想法，然後邀請你們一起支持輕軌，我本身是一為麻醉科醫師，我每天工作的環境就是在手術室裡面面對各種大小車禍的病人，很多生死離別的場面，尤其太多的外傷車禍是老人家、小朋友或是我們學生。

曾經我遇到一位阿嬤跟我說，我孫子今天如果沒有騎摩托車出門就不會撞成現在這個樣子。所以我們要了解的是說，過去高雄 11 年來，因為車禍所死亡的人數是 2,000 多人，但是因為坐輕軌或者是因為捷運而死亡的人數是多少？是 0。根據英國軌道意外調查局 RAIB 的報導，輕軌比公車安全 15 倍，公車又比自己開車安全 24 倍，所以代表輕軌比自己開車安全多少倍？360 倍，360 倍，更不用講說我們高雄市民最常使用的機車，那是有多危險的一個狀況。我們是不是願意讓我們的小朋友和年事已高的老人家能夠有一個安全休閒的選擇？有人會講說現在不就是有 168 公車可以坐嗎？但是我每次坐在 168 公車上面，看著老人家搖搖晃晃站都站不穩很容易跌倒的狀況，難道，如果我們今天有一個更平順更平穩，班次更固定的一個輕軌，那不是就可以讓他們更安全的回家嗎？再來，輕軌代表一個確定的軌道，代表一個城市它發展的情形，所以如果外國觀光客來，他一定會優先選擇有軌道的路線，這樣子不就正好能做到我們韓市長講的人進來貨出去高雄發大財？又像我們韓市長講的一樣，難道我們對於一個新的交通工具，這樣的輕軌，高雄連作夢的權利都沒有嗎？我們希望高雄能有更多低風險的選擇，我們希望高雄能有更多觀光客愛上這個交通便利的友善城市，我們更希望如果能用 9 個月就讓我們這個城市完工然後得到高雄 10 幾、20 年的進步，在一任市長任期之內就能做到的政績是少有的機會，所以最後我們都愛高雄，讓我們一起支持輕軌讓這個城市進步，好嗎？大家再回頭想想剛剛那個阿嬤跟孫子的故事，如果我們有更安全的輕軌交通工具，我們是不是能夠讓他們一起重新再團圓一次，好嗎？

3. 翁勻○：

大家好，我覺得這幾場公聽會參加下來，常常都會看到有人反對方說我不是反對大眾運輸我也不是反對輕軌，但是輕軌怎樣怎樣的。我回去想來想去覺得你們會這樣子說也是沒有道理的，因為如果可以的話有誰不想要地下化高運量的捷運呢？但是高雄因為歷史與現況的因素夾雜，輕軌變成是現在高雄大眾運輸建設最好的出路，在高雄沒有第二個更好的選擇的時候，還在那邊說我不是反對大眾運輸，其實就是在反對大眾運輸。第二點，根據高雄市主要觀光遊憩區遊客人次月報的統計，輕軌駁二路段在通車以前，單一月份遊客人次最高是 47 萬人次，在輕軌通車之後來到 67 萬人次，可見如果我們大家可以本身良好的品質，人潮並不會因為輕軌的通車而消失。第三點，那些說輕軌很危險的人不知道你們有沒有在馬路上遇過汽機車亂串亂撞的情形？如果沒有遇過，應該也在新聞上面看到很多，但是輕軌它不一樣的是它是會沿著軌道走的，你可以預期它的走向，你會知道它下一秒要開到哪裡，所以輕軌不會莫名其妙去撞你，輕軌也沒有興趣去撞你，它遠比我們馬路上那些橫衝直撞的汽機車和三寶安全。第四點，正是因為輕軌第二階段行經三民區太多間的學校，所以我們才更需要建設輕軌，讓輕軌可以協助學校和家長運送學生上放學的安全，在上放學的時段減少行經學校周邊道路的汽機車，這才

是打造真正的通學環境，才是一個平安回家的路。最後，雖然這是一場比較偏向技術優化方案面的公聽會，但是我們也懇請韓市長的思維一併的優化，請韓市長勇於面對輕軌的議題，而不是把市民當白痴看把市民當猴子耍，請韓市長拿出解決輕軌問題的真意，否則什麼韓流發威，在我看來都只是一個笑話，謝謝。

4. 張秀○：

現在請大家聽一段在一階輕軌所錄到的噪音，謝謝。這是一階輕軌在七賢路那邊所錄到的噪音，請問你受得了嗎？二階輕軌將要進入人口密集的大樓住宅區，早上7點到晚上11點，它是雙向的，所以等於每7到10分鐘就有一班車就會經過高雄市中心環狀的蛋黃區，每7分鐘到10分鐘，這邊也在響那邊也在響那邊也在響，整個蛋黃區整個城市就像一個噪音一樣響個不停，大家想像一下這是一個什麼樣的情境？什麼樣的一個城市？蛋黃區市中心每7到10分鐘這裡響那裡響，讓整個市中心轟轟鬧鬧，這真的沒有辦法想像這是一個什麼樣的城市，全世界大概是絕無僅有，台北市如果出現這樣一個噪音，我想早就被台北市民告了，我覺得高雄市民非常的善良，還在忍耐，噪音解決不了，我們反對蓋二階輕軌。第二個，台北市的人口比我們高雄市多五到六倍，台北市為什麼它不蓋輕軌，輕軌很好為什麼它不蓋？它們最主要的交通工具就是公車和捷運，我們也希望，將來韓市長說我們人口會多五百萬，好，沒有關係，很好，我們就希望這樣子，然後我們希望像台北市一樣我們用公車我們用捷運系統，謝謝大家，謝謝。

5. 王鴻○：

謝謝各位，其實這個，我要再次的強調就是說，我們不是反對大眾運輸系統或者是輕軌，輕軌是從成功路這邊到駁二是大家可以接受的，但是輕軌，一個環狀的平面的捷運系統在蛋黃區，在內環，市中心的內環，交通非常頻繁的內環的一個平面設計是錯誤的，經過大順路這樣的一個非常窄小而且兩旁的大樓非常的密集，這更是個錯誤中的錯誤，所以我這邊在強調的，不是剛才講的說我們是反對什麼反對什麼，不是，我們是要替高雄爭取我們後來幾十年的大眾捷運運輸系統，一個城市的設計是百年的設計，你不要輕易的動了這麼一個看起來就是說很方便，建構的成本是很便宜，但是你要考慮到說，我們2、30年以後，4、50年以後在這邊居住的人，他要享用這樣的一個交通的一個方便性，這個交通的方便性以外，你不能沒有想到周遭的環境，這個環境包括什麼？你生活的噪音，你生活的擁擠，你說你能夠用輕軌來解決摩托車的問題嗎？你能夠用輕軌去解決目前這樣的一個交通方便的問題嗎？沒辦法，你反而會產生了這個環狀，而且是內環的這樣的一個設計的話，反而會阻礙東西南北向交通主幹道，所以這個影響不是只是在大順路美術館路這樣的沿途，而是會影響到整個東西向的主要幹道，還有南北向的主要幹道，高雄要變成一個世界性的都市的話，它的人口要增加變成200萬、300萬、400

萬到 500 萬，這時候你要考慮到，你用輕軌做了你怎麼去影響到那麼大的交通運輸，南北向、東西向的運輸的大動脈，所以請注意，我們除了說這個道路的設計不當以外的話，你還要考慮到 2、30 年以後這個交通運量的情形，謝謝各位。

6. 王祈○：

各位好，我是一位高雄前鎮市民，我在高雄加工出口區上班，我主張支持輕軌原案。在幾年前我還是一名高中生，輕軌路線的大順路段附近的立志中學是我的母校，附近有很多間學校包含我的母校、樹德家商、育英醫專、高應大以及雄工。輕軌，我相信各位都知道會經過很多學校，我身為一個關心高雄交通議題的市民以及校友，我想代表所有年輕的學生表達他們的聲音，在我高中的時候每天上學通勤是必須的事情，有部分的家庭因為比較沒有經濟上或是時間上的壓力，所以都是父母接送或是搭校車，也有學生他們自己有能力買自己的汽機車上學，但猶如現在的 M 型社會一樣，這些人是屬於少數，反之大多數的民眾都是中產階級，他們沒有能力承擔，不少家庭他們都承受不同的經濟壓力，多數人的通勤方式都是只有騎腳踏車跟搭乘大眾運輸工具，我在高中的這三年，我嘗試搭過校車，搭過公車或是自己騎腳踏車，這三種我都做過，搭乘校車是最便利的方式，可是票價昂貴，不是每個家庭都能承受。騎腳踏車，每天在尖峰的時段在車陣當中穿梭，聞著大量汽機車排出來的廢氣，既有通勤上的風險又對人體非常不健康。搭乘公車，我最常搭乘的 37 號跟 168 號公車上學，但我相信很多人都和我一樣都有相同的經驗，公車經常誤點導致很多人遲到，尖峰時段班次擁擠導致車陣中交通壅塞，每天就是一大票人擠在車上，很不舒服，以上種種經歷，我不禁要問為什麼市政府到現在還在拖延，一下說要蓋不蓋，一下說要優化，一下又說一群人反對，明明輕軌就是一個非常便捷的大眾運輸工具，一條輕軌保守估計可以抵三條公車路線，尖峰時段少了三條公車路線是否可以紓緩堵塞的問題？有輕軌是否可以讓學生、上班族、老年族有一個更多的選擇？其實這個問題就跟台灣常見的買不起房子本質相同，富裕的少數人佔有大量的房屋跟交通方式，而在許多先進民主國家當中，國民的居住和交通權利都被視為基本人權，如果台灣是，如果台灣要成為一個階級平等的國家，首要的第一步就是要完善的大眾運輸工具，我們不能因為少數富裕與機會主義者的反對來犧牲多數民眾的基本權利，所以我們想說的是，到底要給下一代帶來什麼？(鈴響)我們要如何讓這個城市更美好？讓我們好好思考這個問題，謝謝。

市府單位回應：

(1) 捷運工程局副總工程司王然興：

謝謝前面六位市民朋友的發言。

7. 陸韋○：

大家好，我是住在橋頭區西林里的高雄市民，我想要回應一下剛才反方有講

到說我們希望高雄市能變成一個國際化的都市，當一個進步然後令人尊重的，讓人嚮往會羨慕想要來的城市，它並不在於說它的人口到底有多少，300萬、400萬、500萬甚至更多，那你搬到中國第一線城市，那個城市應該是你夢想中像一個天堂般的地方，人好多喔這樣子。什麼樣的城市會讓人家感到尊重？或是想要去覺得說它建設很好呢？在於說這個城市對待最弱勢的那個族群它為他們帶來什麼樣的生活，帶來什麼樣的方便性？怎麼樣的族群是最弱勢呢？就是剛剛6號提到說譬如說像學生，他們沒有所謂的摩托車這種交通工具，他們也沒有能力開汽車，或者是像老人，我們知道現在有很多的公車已經做低底盤的，但是輕軌本身的穩定性已經可以遠遠超過公車所帶來的舒適。我希望說做了這個輕軌可以照顧到這個城市裡面最弱勢的這群學生或是老人，帶給他們像，甚至比說你騎機車、開汽車更好的交通便利性，我相信這個才是我們的城市或是我們想要高雄市能走向一個比較好的方向，謝謝大家。

8. 張睿○：

各位大家好，我想請問一下反對方的朋友們，請問一下地下化挖潛盾這樣下去如果造成大樓，居住的大樓坍塌，這個風險你願不願意承受？然後施工期8年的風險你們願不願意承受？高架化之後擋住5樓以下的風景，還有施工期大概6年的這個風險你們願不願意承受？還有500億、200億的施工經費，這個城市願不願意承受？如果不願意承受的話，是不是原方案是我們最佳的解決方法？我本身是在急診服務，我剛下大夜班過來這邊發言，平常我們在急診的時候就像剛剛麻醉科醫師所講的，所有的外傷幾乎都是行人騎腳踏車騎機車的民眾受傷，受傷的原因可能被車撞，可能自己摔倒，下雨天打滑等等，但是我沒有聽過有被輕軌撞到的。3月12號，如果大家有看新聞，3月12號在台北有一個公車在右轉的時候不慎撞死一名路過的走斑馬線的行人，連公車都有這樣子的風險，我不知道為什麼之前會有人說輕軌是危險的交通工具，怕輕軌通過學校時會造成學生們安全的問題，這個是非常奇怪的。再來就是，我最後一個要講的就是說，我的意見，公聽會應該是公平公開理性發言的地方，我覺得舉牌這個行為，如果是你自己舉自己的牌子就沒有問題，後面舉一堆牌子的話是不是造成我們，好像媒體上面看到說好像有一個民意很反對輕軌的聲勢的一個現象，其實我覺得要支持要反對，請你拿出理性專業的數據，在台上用你的發言來表達就好，以上是我的發言，謝謝。

9. 楊宛○：

各位鄉親好，決定回台灣來退休，我要跟你們講謝謝你們這次捷運這次的設計，讓我們去想到，剛才這些人我們去仔細的想想看，我是都市計畫專業，土地開發專業，而且我是地政專業，全部是碩士跟博士學位，我要告訴你都市通通沒有通盤檢討，內惟那個地方沒有通盤檢討，我覺得這個我們已經喊了一年了，去年的環境評也沒有通過，環X評沒有通過，你沒有通過你實施下去，我知道你把詹森貴換下來把李坤生換下來，又找為你講話的全台灣學

者都知道的這種審議評議委員會全部是非常的不對我們市民負責。剛才有人講音量，對不起，我們台灣的音量法，包括這個是噪音法還沒有到國際的水準標準，所以音量有分音頻、音律、音差跟你的音擴，這個是很仔細的，你認為沿線的人反對就是自私，對不起，不當的設計不當的施行政策也是自私。這位麻醉醫師我完全同意你的想法，我們應該為了中下階層或者是，我覺得我自己都是中下階層，年紀大了癌症患者，我一定也要坐大眾交通運輸工具，但是大眾交通運輸工具，MRT 在英文裡面是 Mass Rapid Transit，要怎麼樣我們要快速，你要準點，你要大量的運輸人，請你們不要幾個市議員去國外考評花我們的錢，請你們把國外的專家，有實施輕軌的國家，多倫多，我住多倫多，輕軌是我們百年的痛，因為那個時候根本沒有軌道，你去舉什麼布拉格、米蘭，那個是幾百年的老城市，這個是什麼，你應該找，我建議韓市政府去找國外實行輕軌 300 年城市的交通專家，你的所有聘請的人，我免費做你的義工，我會講英文我會講日文，你們去，我們台灣人都有去日本旅行過，你到日本的鄉間你看看，輕軌會進去嗎？我們在短短的 14.3 公里裡面你做了那麼多的站，大順路會被你毀掉，然後接著，我們講美術館，美術館這是我們的坡道，接著你看看(鈴響)，我們找了幾個土木技師去看我們的坡道，為了你們建輕軌，我們坡道要降板，然後我們的坡道全部車子出來全部會撞到，全部會撞到底盤，還有綠樹，把這些樹全部都砍光。

10. 賴淑○：

各位早，我本身是住在美術館路，很不好意思，我必須要先提我的立場，我的立場跟各位解釋一下，為什麼我們今天反輕軌？為什麼我們希望輕軌地下化？這不是沒有原因的，第一個，美術館本來就是一個很寧靜的地方，你輕軌進入就如同剛剛我們影片所看到的那個噹噹聲的噪音真的很大，我們 7 點到 10 點甚至到 11 點都還在噹噹噹，各位你想想看，如果有一個鬧鐘擺在你旁邊，每 10 分鐘就響一次噹噹噹噹，你要去把它按掉，再每 10 分鐘響一次噹噹噹噹，你要去把它按掉，這樣子一直從 7 點響到 11 點，這樣是不是我們沒有辦法得到片刻的休息，你們去體會一下這樣的心情，這樣的噪音的騷擾，而且這個不是一天兩天，而是可能 10 年、20 年、30 年都必須這樣子過日子，這邊的居民可能要去掛精神科，可能要靠吃藥來睡覺，站在我們的立場是不是可以幫我們來想一個方法，就是讓這個輕軌地下化，這個是我們的需求。再來我們剛剛有講到會經過學校，中華藝校，中華藝校這個學校比較特別一點，它是南北各有一個學校，中間就是隔著美術館路，他們這些孩子每天上學的時候或是上課他們必須跨越美術館路來去上課，我請問你，如果輕軌蓋在美術館路的中間，孩子們是不是都要經過跨越過美術館路的輕軌的軌道才能去上課？這樣子是不是很危險？我們可不可以替他們著想來幫他們解決這樣的問題？輕軌地下化是不是可以解決這樣的問題？再來醫院，中華藝校旁邊就是聯合醫院，聯合醫院的月台就設在大門口急診處，各位，如果你是醫生的話你

應該知道，世界衛生組織也說過醫院的噪音白天不要超過 35 分貝，晚上不要超過 30 分貝，但是你的噹噹聲，每次在月台一停下來那個噹噹噹的聲音，每 10 分鐘有一次，我請問你，那個噪音品質超過我們所需要的分貝，我請問你，住在聯合醫院上面的那些病重患者，他們需要的是休息和睡眠，但是今天大家都有替他們想到嗎？他們每 10 分鐘被噹噹噹騷擾，這些人如何在醫院裡得到休息和睡眠？我請大家，你們贊成輕軌的幫他們想個方法，怎麼樣去解決大家的困擾？如果可以的話，我希望是輕軌地下化，但是政府說輕軌地下化要多花 200 多億，沒關係(鈴響)，中央已經提撥 4400 億的軌道建設前瞻計畫，為什麼高雄人不去拿呢？別的縣市都在搶都在瓜分，為什麼高雄人不願意去拿而要放棄呢？我們今天去搶這個 4400 億的軌道建設的錢，讓我們來改造我們的高雄，好不好？謝謝。

11. 楊紹○：

各位大家早安，我先表達我的立場，我是贊成輕軌蓋按平面原方案設計，要做細節上的優化是可以，但是我要強調是原方案平面，在此我一併的，就是剛剛兩位美術館的居民一些反對的意見，我就在這邊提出我個人的看法，請各位參考，第一個，有一些民眾會提出來說在鐵路地下化之後又要建設平面輕軌，請大家思考一下，一般火車的長度大約是 160 公尺，輕軌的長度大約是 34 公尺，這個尺寸是很明顯的差距，而且輕軌在各個路口並不會設置平交道，所以沒有平交道又出現這件事，並沒有，平交道就沒有了。它通過路口的時候也會有優先號誌的設計，並不會造成平交道之類的交通瓶頸。第二點剛才也有提到中華藝校學生的安全問題，好，請問中華藝校的學生在過馬路的時候是不是看著交通號誌？輕軌的加入並不會去破壞交通號誌，請學生要過馬路的時候還是依照原本的交通號誌，並不會有任何的影響，反而，輕軌的完成之後，這些家長甚至可以帶著您的孩子一起坐輕軌，增加了一個選項，您就再也不必辛辛苦苦的開車接送小孩上下學。還有部分的意見認為，我們在輕軌路線有公車就已經足夠了，目前的公車在輕軌路線就已經有 168 東西兩線，168 東西兩線在高雄市的公車路線載運量也是排名在前段，並且公車，一班公車大約可以載 40 到 50 人就已經非常擁擠了，但一列輕軌滿載的話可以載 250 人，這個運輸的效率是差非常大的。另外高架、地下化的興建會增加很多額外成本，包含剛才也有提到深度的問題，高架化甚至對附近的救災也會有一些阻礙，譬如說雲梯車等等的(鈴響)，輕軌並沒有這些問題，所以我還是支持按原方案興建，謝謝。

12. 黃富○：

各位官員，各位辛苦的這些住戶，還有這些，事實上我們輕軌也是舉辦一年多，陳菊市長還有韓市長，接下來舉辦四場，這是第四場，還有第五場。事實上我們也知道，大家都很清楚，早期那一批我們是沒有看到，現在很多年輕人都笑翻了，但是我要強調就是說，剛才那四個影片，就是國外的那四個

影片事實上那個是沒有機車的狀況，各位可以想想看，那是沒有機車的狀況，它的都市是有配套的，機車還有輕軌的部分，它去做處理。第二個，剛才那位先生，就是我前面那位先生他有講到就是說那個鐵路地下化，我們花了1,000多億地下化，鐵路地下化經過幾個平交道各位應該知道，現在輕軌第一階段我們沒有問題，第一階段在沿海已經跑很多，但是第二階段是比較困難，我舉一個例子，我是在前鎮那邊上班，我5點多從加工區或者漁港那邊過來到擴建路成功路那個交叉有一個輕軌的線有沒有，在那邊事實上因為它7分鐘8分鐘就一班，來回兩個去接，我不敢估計，差不多有40輛或50輛的汽車，摩托車差不多200輛，然後等那一系列車過去，裡面坐3個人，各位，裡面坐3個人，我看老百姓心裡多少感嘆，輕軌是方便還是阻礙我們？第二階段未來要進入到我們市中心，它要經過幾個平交道？你說它7分鐘就經過，不要說優先權，它就是經過，你看這樣會不會去塞，然後變成我們機車，我們機車，剛才那些話你說贊成的我也是不敢反對，但是你想想看，你有坐過輕軌去上班或者是上學嗎？你想想看，加工區那邊有很多人，沿線第一階段也很多人，但是有人坐這個去上課去上班嗎？沒有，就是節日是大爆滿，但是都是外來的觀光客，高雄市在這邊並沒有真正的需求，或者是急迫性，我們事實上可以從長計議，我不是說沿線不能做輕軌或是做什麼，但是我們必須要考慮到說我們未來可以把它更優化，更優化。剛才我本來是說，從我們第一場到現在（鈴響），事實上我也是知道很多，很多在反對的，就是有讓大家有思考的地方，謝謝。

市府單位回應：

(1) 捷運工程局副總工程司王然興：

謝謝前面幾位的發言，各局處沒有要發言，我們繼續。

13. 黃碧○：

我是美術館的居民黃碧○，我支持輕軌，只是這個輕軌，二階輕軌放錯了地方，一個美麗的城市是要讓居民感到幸福，輕軌的建設也是要让交通更順暢生活更方便，但是現在二階輕軌卻是放在20米的美術館路跟30米交通量很大的大順路，我們就美術館路來討論，因為剛才說輕軌是固定軌道的，輕軌不會傷人，但是，20米的美術館路就用掉12米，剩下兩側的車道只有4米，再加上優惠擴大變成4.6米，4.6米的車道是沒有辦法讓消防車架起來或者是護康巴士跟救護車臨停的，試想以我們大樓600個人口的大樓，有幾乎350個是65歲的老人，有50個是80歲的老人，他們的就醫救護要如何解決？所以因為你不住在這個地區，你沒有辦法感受這邊居民所承受的這些生命上的不安定性。另外，以聯合醫院來講，架了一個12米的輕軌，如果高雄市有重大的傷禍，比方說像氣爆或者是怎麼樣的話，那麼大量的救護車如何能夠通過美術館路進到婦幼醫院來做急救的工作？這是以上我以醫生的立場來提出這樣的意見，謝謝各位。

14. 林俊○：

我是美術館路的居民，林俊宏醫師，本身我也是醫師，醫師應該要抱持著憐憫大眾的心態，我是認為這次二階輕軌對大順路來講，大順路沿途居民他們為了三餐，顧三餐都顧不了了，所以根本沒有可能來抗爭，但是他們未來有可能 2、30 年內都很痛苦，活在噪音很多、空氣污染很多、交通不方便，他們要出入根本不太可能搭輕軌，所以我反對路面上的小火車，因為輕軌真的像是小火車，有路緣石，小火車走在交通擁擠的大順路上真的是非常，是一個災難，全世界應該沒有這種設計了，所以我贊成用別的方案，看看改道同盟路或是地下化，我們不反對多一點交通工具，但是它的方法和路線的選擇錯誤，將會造成沿線居民永久的痛苦。觀察這三次的公聽會我發現，原來沿線居民要對抗的竟然是某些政黨，因為政黨動員，動員大部分不住在輕軌沿線的年輕人，他們來要負責發言負責鼓掌也乖乖的坐到散會，也感謝他們。但是沿線居民通常年齡比較大，而且很多人都為了顧三餐，話講完就馬上回去賺錢了，根本沒有辦法在這邊坐，到底輕軌背後到底有什麼原因讓這些政黨要硬幹？這個值得懷疑和調查。這種公聽會應該是聽沿線居民的心聲，雖然他們在全高雄市的人口是少數，但是政黨大量動員，擺明了就是要沿線居民犧牲小我完成大我，意思就是說你們住在這裡你們就比較衰，你就是要，反正別人的孩子死不完，他們沒有住在這裡，犧牲的是大順路和美術館這些沿途的居民，由政黨動員在公聽會壓制居民的意見(鈴響)，就好像由全台灣公投把核廢料放在蘭嶼一樣，這種公投一定會通過，但是這個不公平不公正不正當。

15. 鄭進○：

各位關心輕軌的好朋友大家好，有關輕軌的興建大家有很多的正反意見，但是我在這邊提出以下的幾點給大家做一個參考。第一個，有關輕軌我個人覺得它是一個定位不明的計畫，假如它是為了要休閒觀光它就不應該進到市區裡面來，影響我們高雄市東西向幹道的交通，如果它是為了要一個運量大眾運輸的話，它就不應該採用輕軌這種運輸效能這麼低弱的計畫，所以它是一個定位不明的計畫。第二個，輕軌是一個政策錯誤的計畫，台鐵才花了這麼多的經費，花了這麼久的時間才把台鐵地下化，而我們輕軌，剛剛有上台報告分享的朋友他說要花 9 個月做一個輕軌就把高雄市的交通，高雄市很好的一個美術館路、大順路的這樣的路段的交通全部打壞，這個是一個非常錯誤的政策。第三個，輕軌是一個潛藏很多問題的計畫，根據媒體報導，輕軌第一階第二階採用不同的系統，這樣的設計是非常有問題的一個設計，如果說為了要讓我們高雄市更好，為什麼會引起這麼多民眾的疑慮？如果輕軌沒有潛藏問題，為什麼還沒建完車廂就已經進來？所以我覺得輕軌是一個非常有問題的計畫，所以我請大家好好去思考一下。我建議輕軌應該要好好去思考，剛剛這個開頭的報告裡面有提到這麼多方案，我相信這些方案應該是可行的，

我相信任何方案都有它的優缺點，所以我建議，為了我們高雄市未來百年的交通建設，應該要更慎重來考慮，而且我們也可以等，我們要做一個比較長久的計畫，我個人建議應該朝捷運化的方式來設計，謝謝。

16. 黃恭○：

大家好，我是在美術館附近的高雄市民，我是反對輕軌二階施工，為什麼？因為美術館路及大順路都是我上班及洽公必經的路段，所以我對這個路段非常熟悉，沿路大多都是住宅大樓、辦公大樓、學校，我反對的原因有下面，第一個，原來我們是有兩個快車道一個慢車道，就會變成一個快車道跟一個慢車道，另外還要取消 400 到 500 個停車格，這是造成非常不方便，要讓這些居民如何上下車如何去接應？再來，輕軌二階的路段，跟它垂直的有幾個主要道路，中華路、博愛路、民族路、建工路、九如路、建國路、中正路，這些交通本來就非常的壅塞，只要再發生車子的擦撞或者是火災，就要全面癱瘓，這個可能要請教政府官員，如果是火災跟車禍發生應該如何救災？所以，如果輕軌二階動工的話，到時候輕軌二階就將成為癱瘓高雄交通的罪魁禍首，也將成為消防救災急難救護的阻撓者，所以我們堅決反對輕軌二階動工。再來，輕軌二階它有替代方案，我們可以用電動公車來接駁，而且公車站我們要用無障礙設計，這樣才是我們市民所要的，你們說是不是？謝謝。

17. 黃裕○：

各位大家好，我是高雄市的市民，我住在鹽埕區，雖然我沒有住在美術館路跟大順路的沿線，但是事實上在高雄市的市民平常經常會經過這些路段，美術館區因為現在人口日漸密集，所以事實上從以前車流量跟現在的車流量當然是不一樣的，美術館路現在因為它跟內惟區連通的部分，車流量越來越多，上下班的時間其實也是蠻擁擠的，大順路更是沒有話說，我想市府官員們可以在上下班尖峰時間到大順路看一下，所有的車潮跟人潮的部分，那是非常的擁擠，我們的二階輕軌，如果說把軌道放在這些道路上以後，真的能夠減少這些的車潮，那我當然是同意，我也大力的贊成，可是就像我們現在的高雄捷運一樣，捷運在興建好了以後，中正路事實上是我們高雄市辦公室最多的地方，可是，你覺得高雄市機車的車潮有減少嗎？車流量有減少嗎？完全沒有。所以輕軌你認定它可以減少大順路的車流量，那是不可能的事，沒有減少車流量，它又把整個道路的寬度都佔據了，事實上它會造成壅塞的部分可想而知，甚至還包括沿路所有的商家，他們在門口他們不需要輸運嗎？把所有的停車位全部都取消了以後，就像剛剛那位先生所說的，你只要發生了車禍或者是有一些火災的發生，沿線一定就會癱瘓，癱瘓以後，你有多少的時間能夠排除？這都是需要檢討的部分。所以二階輕軌，美術館路跟大順路這個路段的部分的檢討，我覺得有再檢討的必要，是否我們可以另外更改路線或者是其它的作法，這都是值得檢討的，希望現在高雄市政府跟所有的官員的部分，不要把這條輕軌為建而建，把它變成高雄市留給下一代，一個禍延後

代的作法，謝謝。

18. 盧政○：

各位好，我是住在三民區的居民，我贊成輕軌原方案繼續興建下去，理由，其實反對方他們也有提到說關於運量的問題，其實我們可以知道說環狀幹線 168 它的運量是全高雄市最高，怎麼可能會沒有人要搭輕軌呢？輕軌它的滿載是 250 個人，BRT 滿載 150 個人，一般公車是 50 至 60 個人，你們怎麼會覺得說除了輕軌之外，以公車來講的話，它的方案會比輕軌還要好？有一個很簡單的邏輯，交通的建設是來解決交通的問題，不是來產生交通的問題，你一台車一個人也可以上路，兩個人也可以上路，坐滿五個人也可以上路，可是今天你輕軌，如果你要去大順路還有美術館路的這些站點的話，不管你有幾個人你都可以上車，那上車的這些人也不用另外再去開車，所以理當邏輯上是可以解決交通問題的，並不是造成交通問題。好，講到噪音的分貝，其實噪音的話，我們可以在輕軌會經過的這些路口，在尖峰時段去拿手機來錄的話，你就可以大概知道那其中的差異有多少，我們有一些反對方的朋友有提到說關於嗶嗶嗶噹噹噹的問題，這些其實都是一些技術的問題是可以去討論檢討的，你不能說因為這些技術上的問題你就全盤否定輕軌，我覺得這個是邏輯上是蠻講不通的。另外，輕軌它行經的路線，有一些朋友提到說是救護車跟消防車的問題，其實這也是可以拿來討論說救護車跟消防車可不可以讓它們去走輕軌的路線，就是應用在救災的時候。另外有些朋友有提到說關於取消停車位的問題，根據工程局的網站是大概 216 還 218 個，其實它的配套的話是有一些路段的停車場，其實各位朋友可以去工程局的網站去看，其實工程局的網站給的資料還蠻詳細的。好，時速的話，其實這個是有點講到不想再講了，因為大順路的尖峰時刻，我以前在大順路附近上班過，尖峰時段時速平均是 13.9 至 16 公里，但是輕軌的均速是 20 至 25 公里，它有專用的號誌，有些朋友會提到大路口的話，輕軌我們要等它經過嗎？紅綠燈會很久，其實也可以討論說到底輕軌要不要上面再加一個高壓電線來一起陪大家等紅綠燈，這個都是可以被討論的。有一些，應該是上次的公聽會還是上上次，有一些阿伯提到說，一流的城市蓋地鐵，二流的城市蓋高架，三流的城市蓋輕軌(鈴響)，所以法蘭克福它是三流的城市嗎？

市府單位回應：

(1) 捷運工程局副總工程司王然興：

謝謝市民朋友的意見，各單位沒有要回應的話，我們就交給市民朋友。

19. 劉國○：

各位市政府的長官及參與公聽會的居民大家好，我是住三民區的居民，我每天上班的路線都是大順路、青海路甚至東五路，這些都是我每天上班下班吃飯回家的路線，所以我從目前原先 30 分鐘的路段，我必須增加，如果未來施工或者是輕軌上去，我不曉得，但是我相信我上班的時間絕對會增加一倍兩

倍都有可能，我們全家的薪水都是由我一個人，所以我不可能為了要支持交通建設支持這個輕軌而犧牲掉我的家庭，不可能，所以我認為一旦輕軌施工之後，施工前施工後，絕對年限不會是之前的 9 個月，絕對是在 5 年 10 年之內，甚至更久，不曉得，從現在你們公聽會就是所謂的輕軌開始執行的階段，都是屬於我們要去承受的範圍之內，一旦產生，假設輕軌的施工之後造成我因為心理的負擔跟生理的負擔特別的大，我想我不可能拿我自己的家庭拿我自己的生命，包含沿途的居民也是一樣，他們每天都必須以後，甚至施工，甚至輕軌上線之後，都是跟輕軌綁在一起，他們的生命絕對跟我的心理感受是一樣的，所以我堅決反對二階輕軌。再來，第二件事情，我剛才提到的是美術館路還有大順路沿途的居民的心情就是說，他們一旦，他們現在最擔心的是說，我還沒有興建我就必須要跟輕軌所有的事情都綁在一起，興建當中也要綁在一起，他們家從大人小孩老人都必須要跟輕軌有一定的關係，你說噪音不會塞車不會，可是當你住在這邊的人，這些問題都是一個很大的問題，所以麻煩支持輕軌的人想一想沿線的居民在想什麼，假設你住在這邊，你真的會去支持輕軌嗎？如果真的支持輕軌，你能夠替他們承擔這邊的後果嗎？再來，我們鐵路已經地下化了，可是又來一個也叫做軌道的鐵路，這個東西就跟原來的所設計的，它本來是個美夢，可是現在輕軌來了就變惡夢，我相信反對輕軌的人真的就是不希望惡夢一直在，以上，謝謝。

20. 陳光○：

大家好，我是住在鼓山區，我對輕軌的建設我是持反對的意見，交通建設是可以促進地方的發展繁榮，也可以增加民眾生活的便利性，但是輕軌在原本的立意上是非常的好非常的美的，可是，好的交通的建設要放在適當的地方，你如果把它放在它不應該放在的地方的話，那就不是一個便民優質的交通建設，而是困擾民眾的一個交通設施。家中小朋友的學區是在新上國小，就在大順路旁的新上國小，每天早上都需要開車經過大順路，大順路是一個雙向兩快一慢的主要幹道，平時車輛就非常的多也非常的擁擠，如果說把它設計一個 B 型路權的輕軌，會讓原本原有兩快一慢的車道變成一快一混合，對行經大順路上的交通會不會造成更大的影響？有人說新上國小也有蓋一個捷運的車站，我也可以帶小朋友搭捷運，但是我家附近有輕軌的車站嗎？這是一個問號，我是不是要先開車先騎車去到輕軌的車站之後再搭輕軌到新上國小帶小朋友來上課呢？這是一個問題，因為我家附近沒有，最方便的設施就是騎車開車。再來，輕軌在都市上的市區行駛的速度平均的速度大致上是 20 至 30 公里，在運輸上是否會達到人員運輸上的要求？輕軌在平面交叉路口的時候擁有優先權，輕軌在做的時候在南北向縱向省道交錯，是不是會對交通造成更大的影響？而且 B 型路權的輕軌有它專屬的軌道、路緣石，會將道路從中央分成兩半，阻隔性質是否真的是恰當？希望能夠再審慎評估，謝謝。

21. 邢昭○：

謝謝各位，今天我們針對二階輕軌我們做一個公聽會，在這個現場我有三件事情向各位報告，第一件事情就是我們的規劃問題，各位可能不曉得，我們的輕軌規劃是從民國 90 年 3 月開始到目前我們的 108 年，請問各位，這 18 年來有沒有重新再做重新規劃、重新通盤檢討?可能沒有吧。那麼這個規劃對於我們現階段二階沿途的路線來講是不是適合?對於這個時間的演進，時空環境的改變，我們都應該要與時俱進去把它做一個重新的檢討，這個是一個時候。針對現在幾乎是鑽牛角尖的方式一直在討論美術館路大順路這一個路線的方案，這個應該是要重新啟動新的觀念新的策略思維。第二，我們來講效率，我們的輕軌一階是觀光為目的，對不對?我們進入到二階的時候我們是什麼?還是觀光嗎?不是，是通勤跟商業的問題，這個是大家明眼人都知道的，可是一階的行車路線所有的站距都比較寬比較長，我們二階的站距大概，各位可以上網維基百科裡面，高雄輕軌的維基百科去看一下，它裡面的站距是說 500 到 800 公尺，那麼請問，剛剛啟動就要停，這個速度會快嗎?速度大概只有每小時 17 公里的速度，比我騎腳踏車的速度還要慢，請問各位，要通勤通學以及做這個商業用途的，他心裡會不會很急，這個效率會很大嗎?第三，我是說要有一個務實的做法，所謂的務實做法，第一個，我是支持輕軌地下化的，我們是為百年交通大計來著想，一勞永逸。第二是用電動公車，密集的開電動公車的班次就可以達到我們節能減碳以及防止噪音的功能及效率，謝謝各位。

22. 盧明○：

大家好大家早，我姓盧，我是住在龍子里，因為我是感覺說現在的時代，e 世代的時代，我們也是要去支持政府的建設，這個我們不反對。但是如果你現在這個時代已經是快捷的時代，你還做一個比牛車還慢的，這樣好嗎?如果覺得好的舉手，這樣我恭喜你，因為我們住在這裡因為我們不要這條 e 世代的牛車，為什麼這樣講?時間就是金錢，你要拚經濟，你如果沒有經濟要怎麼來消費，所以這是我們的重點，我們應該要建設一個更有利更有效率的大眾交通工具，這是我們最想要的。我的感覺是說鐵路地下化，現在這麼好的地下化你不用，在大順路這段路你如果做地下化是不是就兩條道路，剛才主持人說的，說這邊地下化非常艱難，那我請教你一下，在柴山鑽山洞有艱難嗎?有沒有?是不是比大樓更艱難?比大樓更重?有沒有怎麼樣?不怎麼樣。再說到高鐵，要接到高鐵前面大樓一堆，是不是都鑽到大樓底下?我們講愛河，是不是鑽到愛河?所以在這個地方這條路讓你做平面，我跟你講，高雄市全部的交通省道都癱瘓，為什麼?一個紅綠燈 5 分鐘就好，因為還沒有到的時候它就噹噹噹，噹很吵，那個吵我們就不要說了，我們就說交通壅塞，最後會怎樣?是不是會更壅塞?不是在解決交通的方便，所以，我的感覺是說，要解決交通運輸工具的話，我們一定要去做這個地下化，就是輕軌接捷運，捷運再接輕軌，這是更好，讓小孩子有一個安全回家，不要再製造已經混亂的地方的交通建

設，我希望你們這些長官，大家做一個參考，不要盲目的建設，謝謝大家，謝謝，謝謝。

23. 郭俊 O：

大家好，我支持大眾運輸，但是我反對大順路輕軌，為什麼？如果路面輕軌這麼好的話，為什麼台北、倫敦、紐約、曼哈頓市中心為什麼不要蓋？因為道路已經太擁擠了，路面輕軌無法解決問題，但是反而會造成更多的問題。國外輕軌跟高雄輕軌差很大，這是輕軌還是火車的圍籬？這是駁二臨海新路的路段，這個明明就像是火車的概念用來設計輕軌，不但有路緣石又有每一根 B 柱，這個明明就是跟火車的設計是一樣的。這是歐洲的輕軌，這條是駁二的，駁二能夠做到這樣的話不知道多好對不對？完全沒有路緣石或軌道隔離起來。這是七賢路底蓬萊路原本是三加一線道，現在周末變成這樣子，一線道車子跟機車互相爭道，非常危險。這是澳洲雪梨附近的輕軌，它 B 型路權只用雙黃線隔離而已，即使救災它還是可以經由輕軌的軌道可以經過，這是 C 型路權。這是黃金海岸的輕軌，一樣是 B 型路權，用雙黃線分隔。這是紐約、底特律的輕軌，一樣是 C 型路權。國外輕軌的共同特色就是沒有這麼多的汽機車，國外輕軌路口也沒有嗶嗶聲，我們影響住宅區的居民安寧。輕軌走中間，汽車要怎麼左轉？如果沒有左轉專用道跟左轉號誌，汽車可能會暫停在軌道上，像班超路的路口，這都是左轉的車，但是即使它有左轉交通號誌，它一樣有輕軌經過的問題，卡在路中間，所以一樣，像計程車卡在路中間動彈不得。只要發生車輛擦撞，兩條車道塞住，這條銜接南北高雄的主要幹線就會完全癱瘓，甚至輕軌可能停擺，假如汽車剛好卡在鐵軌上面的話。所以我建議用低底盤公車取代路面輕軌，像台北或先進國家他們的低底盤公車已經是非常普遍了。這是倫敦市中心的狀況，你看，除了人最多之外什麼最多？就是公車最多。一個先進國家它一樣是公車是一個非常重要的交通工具，非常有彈性非常有效率的，我們不要說公車是二等公民的交通運輸系統，有些人還是這麼覺得，但是你要公車要做的好，不要像高雄市的公車非常非常非常的不好。所以大順路，這是大順路的現況，平常就是這樣，白天都是這種狀況，常常遇到左轉車把一個車道都占用了，所以我們會建議全部改成大路口有這種左轉專用道跟左轉的號誌，這個照片是在大順路跟覺民路口(鈴響)，目前我看大順路只有這個地方有這種設計，謝謝。

24. 張書 O：

我是住在大順二路的居民，是正正常常真真正正的居民，而不是不是居民而來替大順路的輕軌說話的，沒有人，沒有任何人可以替我們大順二路的人做這個決定，因為大順二路這個路段，輕軌做下去對我們簡直就是長長久久的夢靨，這一個輕軌如果這麼好，會有那麼多人出來抗議嗎？為什麼政府當局沒有去想，很久沒有下雨，你等著要下雨，那種心態大家應該能夠了解，可是剛才出來說反對的人，他無論是幻燈片無論是人都不是我們大順路段的人，

這樣能夠替我們決定什麼?第二個，所謂的輕軌做下去就不會有車禍，那不是滑天下之大稽嗎?哪個地方的車禍可以由輕軌來減少或是沒有呢?還有，所有贊成的人，這些前輩先生們講的話，我全部都接受，可是我還是再次質疑，這些出來講反對的理由，你們反對的理由除了說什麼會比較沒有車禍什麼運輸量，請問運輸量這種東西，就像樹德的學生好了，我們家門口就是公車站，多少樹德的學生就在我家門口搭車，我們為什麼不可以減省那個費用又是讓大家很方便的情況之下，你增加公車路線增加公車班次讓它準時，不是就很好嗎?會引起那麼多人的反對，會拿這些招牌出來的，都是我們當地居民，不是說為了搏版面，你們這些一個一個出來的人，你們有些這樣，我們真的是當地居民的痛苦，你懂嗎?一個人如果老了孩子開著車子，就是說從外面回來或是說他載著孩子從外面回來，下著大雨，輕軌做下去根本就不能停在門口，你必須停在很遠的地方再過來。再加上，這些都是非常強姦民意的行為，你為了消化要這個預算，就要這樣強姦民意，我堅決反對。

市府單位回應：

(1) 捷運工程局副總工程司王然興：

謝謝前面市民朋友寶貴的意見，我們還是繼續把時間交給各位市民朋友。

25. 陳在○：(經司儀現場唱名3次未到視同棄權)

26. 邱健○：

各位與會的朋友大家好，我本身是住在鳳山五甲一帶的居民，我本身經常在使用一階輕軌，所以我想要跟各位可能會遇到二階輕軌的先進們分享一下心得，我自己本身在學業和工作之餘會遊覽各地一些城市，我看一個城市的發展是否先進是決定於說它大眾運輸系統是否完整，因為大眾運輸系統不完整的話根本什麼地方都不能去，所以我本身是贊成二階輕軌原案繼續續建。然後，前幾次的公聽會聽下來，我現在聽到的就是所謂的車速過慢，或者是觀光小火車，甚至是落後的交通工具這種說法，我覺得以現在2019年的當下聽到這些我其實會有點覺得不太敢置信。這邊有民眾會提到所謂的噪音問題，我相信這種東西其實在工程面上或者是技術面上如果可以解決的話，應該我們是要回歸到理性的討論，而不是說我們用一個錄音的方式就來代表整個輕軌的存廢與否，這個對輕軌來說是不公平的。至於大順路這個事情我覺得我們不能以大概剛建的時候或者是剛建的前一兩年就來判斷這件事情，因為，即使是第一階段的輕軌也是經過了快一年的疏導，當地的民眾逐漸習慣之後，路況才慢慢的消除，所以我覺得這是一個要建設方以及使用方，甚至當地居民我們要互相合作的方式，這樣才能夠在整體的市民以及整個市容的發展上會有一個比較好的步調。有人會提到所謂的替代方案的部分，所謂的地下化跟高架化，經費來源跟所謂交通黑暗期的承受，其實不只是當地居民，我相信只要是高雄市民有時間或者有機會用到這些道路的人都會遇到，所以我們應該取最優而且最省經費的方案來實行。我個人認為，道路設計是為了以最

多元化的人口來使用，所以不管你是嬰兒、小朋友、學生、阿公阿嬤甚至你是身障人士都可以使用，這才是道路設計的目的。我這邊分享一件事就是，昨天晚上我看到一個19歲的高雄青年騎著機車在三多路路口因為一個違規的汽車而身亡的消息，我在想說一個優秀的大眾運輸系統，如果可以避免這種事情，那不是一個很好的辦法嗎？所以最後結論就是，高雄的大眾運輸系統對比於全世界的先進國家是不及格的(鈴響)，所以我希望輕軌能夠成圓，完成高雄現代化的一步，謝謝各位。

27. 王盛○：

大家好，我這邊先講一下，最近我們應該就是，如果說你是住在，你是在美術館周圍的居民可以對於一件事情很有感，那就是青海陸橋，它是第一個被拆掉的陸橋，青海路橋好像是已經拆，在上個禮拜已經拆完了，拆完之後接著就是馬路，拆完之後馬路的柏油鋪平都已經完成了，這樣子的一個道路還給當地的用路人，我相信這一點一定對當地居民一定很有感覺，你從美術館區要到內惟，因為內惟那邊有算是商圈，那邊要去買東西都很方便，這個是第一個。第二個是，原本鐵路地下化的軌道這些路段這邊有做綠帶，綠帶的部分也大概部分的路段已經完成了，就可以看到有很多居民，譬如說阿公阿嬤帶著小朋友在綠帶這邊做休閒的活動，我覺得這個是以目前，如果你是當地居民的話應該會對這些非常有感，為什麼會，它跟之前你說鐵路還在路面上跑的時候，你應該會覺得說非常痛苦，現在鐵路地下化之後還給大家用路的權益就是這麼方便，應該大家對這一點不會有什麼太大的爭議。我本身是三民區的居民，我工作的地點在美術館園區，所以我是用機車代步，每天，每天上下班都會經過大順路、美術館路還有馬卡道路，所以這個輕軌二階段對我來說影響非常的大，我騎機車第一個要面對的就是道路的寬度被限縮了，原本現在有內側車道、外側車道跟機慢車道，路邊還有停車格，如果說輕軌二期做下去的話，第一個一定是機車就會要跟汽車爭道，這是一個，再來就是說，大順路沿路上面有很多的商家，譬如說，舉例，它本來就有好市多還有很多好吃的拉麵店，如果說我今天是騎機車到處趴趴走的話，沒辦法好好停車的話，就會影響我上門消費的意願，譬如說好市多假日一定是(鈴響)，好，謝謝大家。

28. 羅浩○：

大家好，從剛才的發言一直到現在，其實我們在場所有人都是有共識的，我們的共識就是我們都贊成輕軌而且我們也贊成大眾運輸，最重要的是我們也認為一個安全的用路環境是很重要的，所以我也贊成輕軌，但是我贊成一個地下化的輕軌。為什麼我不贊成地面化的輕軌，因為很多人在使用這個地面化的輕軌的時候，像捷運局它自己做的交通衝擊評估報告，這是捷運局的專業評估，我念給大家聽一下，它說設置輕軌之後它的道路容量 PCU 會大幅的縮減，交通的轉移效果不夠顯著，使得輕軌設置後的擁擠程度會更嚴重，這

就是捷運局專業的報告。所以我當然不會支持一個沒辦法改善交通狀況的交通建設。剛剛有很多人提到說希望原案，支持這個輕軌的原方案，我這邊再提醒大家，輕軌的原方案就是當初規劃的捷運藍線，就是一個地下化的捷運，那為什麼當初不蓋捷運？是因為中央政府預算不支持，所以我們才要蓋輕軌，可是像未來要蓋的捷運黃線，它已經從輕軌因為獲得了前瞻計畫的支持所以改成了地下化的捷運，所以如果我們今天要蓋這個捷運的話，既然中央政府可以支持捷運黃線，甚至支持人口比較少經過的岡山路竹延伸線，當然也可以支持我們這個輕軌地下化。最後我的結論就是，我們剛花了 1,000 億把鐵路地下化，消滅了好多平交道跟陸橋，現在卻蓋了一條輕軌增加了數十個平交道和很多的交叉路口，我想這個是沒有道理的。第二個，輕軌地下化，其實就是我們所有人的共識跟我們最佳的選項，剛剛有蠻多贊成原方案的是時代力量的朋友，不曉得林于凱議員還在不在，他在 3 月 6 號 FB 的 po 文他說，如果今天市府預算無上限，我們應該是可以全部都走地下化。所以我們認為這個輕軌地下化就是一個我們全部人的共識，而且是一個利大於弊的方案，我們唯一不走地下化的原因，就是因為預算的問題，因為輕軌走地下化的時候，無論是通風井或出入口，它對地面的衝擊一定比蓋地面輕軌直接放兩條軌道在路面上的衝擊來得小。最後，我是認為我們今天在場所有的市民朋友，我們應該要支持我們高雄市政府繼續向中央爭取經費，一起來爭取幫高雄換一條最沒有後遺症的又安靜又快又安全的地下化輕軌，那才是一個進步化城市的代表，謝謝大家。

29. 陳昭○：

我贊成政府的重大投資改善交通的計畫，但是在這個階段，在這個時間點，尤其在第二階段已經漸漸形成商圈的所謂的大順商圈跟結合博愛商圈已經漸漸成為北高雄很耀眼的商圈，媲美台北市的信義商圈，我相信大家都會支持這個建設，也相信也希望贊成輕軌做二階段的人士，希望你們能冷靜的思考一下，我們最近在這個義聯集團在義享天地這邊也做過交通的評估報告，包括它的 AB 館的，在早期的交通影響評估報告書裡頭已經顯示，大順路已經非常，交通的服務水準已經進到平時白天，早上的時候是在 D 級，到了黃昏的時候是 E 級，E 級已經是塞車了，現在的路面已經是雙向是各兩個車道在行進，這是汽車跟四輪車在走或交通工具在走，但是如果輕軌一做到平面上的話，相對的就縮小了能夠流量快的車輛的行進，尤其接載學生不一定要，那個是如果輕軌可以，一定要做，勢必我是要求，我的建議是希望做地下化或者架高化，但是在這個範圍一直看到我們韓市長一直在講他要修法，把高雄市改造成 500 萬人口的大都市的話，我希望能夠全盤檢討，全盤檢討，這時候不宜再做輕軌在二階段的路線上，否則會造成交通之瘤，交通之瘤，我希望大家正視，大家嚴肅的討論，大家冷靜的判斷，這時候再做輕軌，有需要嗎？如果能夠選擇其他的系統來改善目前的現況，不是更好嗎？如果政府暫時沒有這

個經費，那也不要忙著急著去做，與其不做是最好，這時候去冷靜判斷一下，不要衝擊，不要到時候造成又浪費白白的人民的血汗錢，造成民怨，造成反都市發展，因為交通建設交通流量就是都市進步的象徵(鈴響)，希望大家冷靜的嚴肅地看待，謝謝，謝謝。

30. 王昱○：

大家好，我個人是選擇比較支持地下化的方案，為什麼我支持地下化的方案呢？主要是在我平常通行大順路的時候，其實在，譬如說從自由到九如這個路段，其實有很多的小路，也有很多左轉車，現在的狀況，之前的狀況其實本來就很容易塞車了，現在剛好在建工到九如這段確實有增加了一些左轉專用道，確實有些紓減，也只是這樣子才只是有紓減而已，如果加了平面的輕軌占用中間的車道的話，不但現在有幫助的左轉專用道不見了，一個車道不見了，那一定會是嚴重的破壞。另外它在我們高雄南北的三大主幹道，中華路、博愛路、民族路，都是一個交會的道路，原本我以前其實對輕軌沒什麼關係，因為在我看國外的輕軌都是跟一般的車輛在路上跑，大家和平相處，也沒有什麼太大的干涉，後來才知道了所謂的B型路權，B型路權就是它有優先權，它跟我們的車走在大路交會的時候它能夠先行，跟現在相反，現在我們三大主幹道是有優先權，大順路其實它的紅綠燈它是會讓三大主幹道的，現在反過來變成輕軌優先之後，不只是大順路跟美術館路這邊可能會塞車，其實我們三大主幹道在跟輕軌交會的這三個路口，只要一次5到7分鐘的紅綠燈，多等幾次，我看上班都不用上班了，看看我們現在的民族大路口，那是我們大家有共識的一個可怕的塞車路段，還有像往八卦寮那邊，那邊在民族路八卦寮民族路口，那邊有三個左轉車比較多的路段，每次我上下班經過都會很怕塞車的路段，所以我相信如果輕軌蓋下去，塞車的影響一定非常大。地下化雖然會花比較多的經費，但是其實依我們高雄在民族路段這邊，以輕軌對我們的幫助來說，其實就算在兩年內蓋好，對我們也沒什麼幫助，與其蓋一個沒什麼幫助的輕軌，我們不如等久一點，累積多一點經費，向中央爭取多一點經費(鈴響)，好好蓋一個地下化的，對大家會更有幫助，謝謝。

市府單位回應：

(1) 捷運工程局副總工程司王然興：

謝謝各位市民朋友的意見，大家的意見我們都會詳詳細細每一個把它記錄起來，我們後續會給委員會來做決策的參考。

31. 李欽○：

大家好，在這邊先跟支持的也好反對的也好，我們來講一個故事，在一百多年前的中國那時候的人認為你如果用相機來拍照的話，這個相機會把你的魂魄吸走，你就會變成行屍走肉，這個在我們現在的人聽起來是一個非常好笑的笑話，但是在那時候的中國，在一百多年前的中國，那是一個主流的思想，為什麼會有這種笑話發生？其實就是因為無知，他不懂，他對新的東西進步的

東西他不瞭解所造成的誤解所造成的誤會，就會變成這樣的笑話。現在的輕軌這個東西對我們來說，對台灣來說，對高雄來說，它是一個新的東西進步的東西，所以大家對它有誤解造成反對，但是沒關係，我們不懂，我們不懂的時候我們就要學習，所以我們經過了這麼多場的公聽會到現在三場，今天第四場，應該已經有上百個人上來這個台上講話，其中支持的也好反對的也好，我相信支持的人已經跟反對的人講過很多解釋了很多你們不知道你們不懂不了解的事情，但是我們希望的是，我們希望的是反對方可以理性，對新的東西，透過大家的說明可以好好的來了解，其實它沒有這麼困難，輕軌也不是什麼妖魔鬼怪，我們只要好好的理解這個東西我們的誤解就會解開，我們的誤會就會解開，我們就會接受它了，所以我們希望我們反對方可以好好認真的來思考我們所有支持輕軌的人都已經講了很多，我在這邊我也不想再講了，因為都是老調重彈，大家每場都在這邊聽已經聽得很煩了。再來就是，還有一件事情，在去年選舉的時候，我們高雄因為去年的選舉，我們現在在外面的形象是什麼？又老又窮，我們現在在整個台灣的形象就是又老又窮，但是我們要永遠又老又窮嗎？要做一個進步的城市，我們的大眾運輸我們的交通建設就要進步，所以輕軌，原方案的輕軌它就是一種讓我們的交通可以進一步發展的好用的東西，因為什麼？我們高雄既然是又老又窮，老的人知不知道，我們長輩如果在外面開車騎車是高風險的族群，他的風險非常的高，他非常的容易去發生事故，所以他更加需要大眾運輸系統。又窮，窮的人可能沒辦法買車，只能騎摩托車，騎摩托車也是在路上風險最高的一群人，再加上天氣可能下雨刮風(鈴響)，所以他更加需要大眾運輸，所以希望大家都能夠一起來支持輕軌建設，我們把又老又窮停在我們這一代，我們留給後代一個進步的高雄，感謝大家。

32. 尤怡○：

各位市民大家好，我是來自小港的居民，可能大家會疑惑說為什麼小港的人會來這裡，但是輕軌是高雄軌道建設中很重要的一環，也是現階段高雄的軌道建設要形成路網當中扮演著舉足輕重的角色。剛才很多人都有說過了，高架化和地下化的問題，很多贊成原方案的居民都已經點出來了，我在這裡為大家複習一下，重點就是，第一個，經費增加 500 億，而且我們也沒有那麼多的 10 年可以浪費，再加上難度的增加也造就了安全上的疑慮，這些不需要再多說，但是我就是還是要再跟各位提醒一次。我能理解輕軌第一排的反彈是那麼的大，因為其實事實上輕軌只有那個警示音比較吵而已，平常它們在運行的過程中是不會那麼吵的，因為每個人對噪音的定義可能會有點不同，你可能就是對那個丁丁聲特別有反應，這樣子我可能也沒辦法說什麼，但是以噪音的最大受害者來講，小港居民說第一的話，應該沒有其他居民可以說第二。小港居民其實是有噪音補助的，我們是可以收到政府給我們提供的補助加裝冷氣或是空氣清淨機或是氣密窗等等，這方面我是希望市府可以出來

說明一下，關於這個噪音上面可能會讓他們有這樣的疑慮，必須要去研擬這樣子的方案，讓他們能夠安心地去支持這個輕軌。我更希望是美術館的居民們，你們都有國際觀，你們在從小港機場出境的時候，聽到那樣子的噪音，你們可以去想像一下小港居民每天都承受著怎麼樣的痛苦，如果說你希望高雄能進步，像這樣子的小小的讓步，你就可以讓高雄更進步，這樣不是更好嗎？另外我再分享一下，去年8月的時候，整個高雄下了一個月的大雨，整天都在下雨，那時候輕軌在成功路上的那個淹水路面，那時候我們大家看到了一張照片，在一個幾乎像是水窪澤地的地方，輕軌成功的運行過去，可能會覺得說那個淹水很難看，但是你反過來去想，高雄有品質那麼穩定的輕軌是非常值得高雄人驕傲的事情，而且高雄在夏季本來就會有很多這種暴雨，以後像這種狀況，難保以後不會再發生。所以像這樣子有極端氣候的狀況之下，機車族很危險，如果機車族又選擇都去開車的話，不就會造成更大的塞車嗎？最後我想說的是，我們現在是在民主國家，所以我們可以參與這個公共事務的討論，這是我們所擁有的權利，但是擁有權利的背後我們也是肩負著高雄發展的使命，我們不能只看著眼前所見的，我們必須要想得更遠，二階輕軌的客層有很大一部分是來自學生(鈴響)，給他們便捷且安全的交通工具是我們的義務，謝謝。

33. 劉順○：

各位好，我是來自鹽埕區的居民，我簡單講一下，我基本上我在鹽埕，我工作的地方是在仁武，所以我每天的路線會經過美術館、大順路、民族路然後去仁武，所以美術館跟大順路我也是常走，我先講一下，我們的馬路是要給誰用的？我們的馬路重點是載運我們的行人，不論二輪載具，不論四輪載具，不論大眾運輸，我們馬路的功能就是讓更多的人在這條馬路上的輸運的建設，所以說我覺得我支持輕軌原案興建，因為它可以讓我們的移動更為便捷，同時，我主要是要講說針對這個路線圖我們來看輕軌二階有多麼重要，我們從美術館路，它可以接美術館車站，然後經過美術館路之後經過大順路，它可以接紅線凹仔底站，再經過我們的三民區之後它還可以接科工館站，更不用講建工路以後有我們的黃線，這些都是所謂的接駁跟轉乘。一條輕軌它的一台列車可以載 250 人，比一台公車 40 人還多，不論是在通行的路線或是在平常的輸運，它都可以達到足夠的運量，而不是說什麼輕軌沒人搭，如果輕軌沒人搭，一階輕軌的平日運量有 5,000 人，比所有的 168 幹線單天日均運量 3,000 人還要高，那些人是什麼？那些人是鬼嗎？外加我們剛剛也說紅橘線沒有什麼人搭，如果紅橘線沒有人搭，現在搭捷運的那些人他們全部都開車，我們高雄市的交通是不是會更加的壅塞，就是因為我們需要輕軌我們需要捷運，我們需要把人轉送到大眾運輸，這才是我們的功能。我們再講一下美術館那邊，因為剛剛也講了青海陸橋通了，青海陸橋通了，我們美術館的主要路線是走青海路，美術館路，馬卡道路那邊也有做公園延伸，道路也可

以，美術館路的一個壓力減少了，因為有青海路做接駁，所以它往內惟的壓力減少了，它就可以使用，那邊就可以蓋輕軌，提供給當地居民一個新的選擇，不論是要從美術館進去市區，還是從市區的人要來美術館，這都是一個方便的選擇，更不用講我們接下來，我們現在大順陸橋正在拆，大順陸橋是兩線道，它拆完之後它平面可以變三線道，我們再把輕軌加上也只會回復成原來的兩線道，所以道路的使用上並不會產生說會變更擠或者說會完全惡化。然後另外在講，我們在凱旋路等輕軌的紅綠燈，我們平常的紅綠燈是 1 分 30 秒，有輕軌經過的時候紅綠燈是幾秒？也是 1 分 30 秒，輕軌就是跟著紅綠燈的，為什麼會一直想像說它會跟平交道一樣恐怖？一條平交道只要火車噹噹就 3 分鐘經過了，輕軌只是跟著紅綠燈走，我們人在面對未知的事物都會覺得說它很可怕，我們不接受，我們可能會不接受(鈴響)，我們可能會害怕，但是我們不可以盲目的反對，謝謝。

34. 李柏○：

大家好，我想各位應該從剛才無論正反方提出非常多的意見跟想法，我是贊成大眾運輸的建設，但是就我們目前大順路的現況來看，因為目前在原計畫是適用 B 型路權，所以阻隔了另一邊的車道，以目前市政府相關單位給出來的計畫是說，它會在兩側各拓寬 40 公分，將所有車道變成一個快車道以及一個機慢混合車道，我們取消了原來所有停車格的部分，可是對於周遭附近的商家或是居民來講，這些停車格的取消是否會影響他們一般的便利性以及進出的方便，而且要考慮到的一點是，原在大順路上所有這麼多的大樓，它們的主體停車場的進出口都是面向大順路，在這些進出上是否會阻斷相關後續來的車流量以及造成後續交通的問題，在剛才市府的報告上我們也看到說它可以將 B 型路權改為 C 型路權，C 型路權另外一個問題就是說，當你改為 C 型路權，原供電在原鐵軌上的設計可能就要變成是高架，那在高架上，當你採用高架供電的時候，原來的路樹是否需要全部移除才有辦法進行這一方面的部分？所以，我們希望在市府為市民在建設大眾運輸的狀況底下，不要為了因應一方面的意見馬上提出另外一個備位的想法，而是說我們整體的考慮上，當你要變更為 C 型路權，造成可能的，除了另外一個層面安全以外，另外一個是那你的額外經費會增加多少？原來你的供電計畫會從地面延伸到高空，因為你會跨經所有主道路口，會有大型車輛及高型車輛通過的時候，這樣的高度上，原有的路樹是否需要移除？我們希望市府能針對這些問題給我們一個比較明確的答覆，不但是能夠辨明於眾，而不是在於說，我為了一方的意見提出另外一方的意見，這樣對我們來講，都是輸，這是兩輸的局面，不是雙贏的局面，我們希望這些是，不論是正反方來講，不論是贊成或反對的民眾，我們希望能從比較理性甚至真的是有效率的做法上去考量這一點，謝謝。

35. 陳文○：

基本上其實因為我工作的關係常常有到國外去，當然對高雄市的大眾捷運，

我是一直是覺得說非常的不足，其實我們每個人的話都想搭捷運上班，就像當時紅線完成的時候，我在橋頭上班，我家是住高雄市三民區，就在慈濟靜思堂那裡，我很想搭捷運上班，因為開車很累，搭捷運的話，大家都想要你在捷運上聽著耳機聽著音樂輕輕鬆鬆的在那邊，可是我到橋頭以後，不好意思，我沒有接駁車可以進公司，20分鐘才一班的接駁車，我到公司，不好意思，已經遲到了，我如果要這樣子的話，勢必早上6點就要起床，6點半要去搭捷運，而且是騎摩托車去到捷運站，再搭捷運到橋頭以後才能趕上那班公車才能到我公司上班，試問，我如果自己開車40分鐘到公司，你會怎麼做？我會犧牲睡眠時間去搭嗎？不會。所以說，其實我覺得大順路現在已經夠窄了，如果真的非得在這個路線蓋捷運的話蓋輕軌的話，我是希望能蓋高架，一方面會節省經費另外一方面的話也可以維持原來的路權，大家可以看看民族路的公車站，公車站設在中央，你公車停車的時候要佔掉一個車道，民族路又塞車，公車站的人下來以後，不好意思你要越過慢車道機車道才能夠到人行道，這一段是多麼的危險？今天輕軌在大順路中央，你人下車了以後，你要不要越過一個快車道一個慢車道才能到行人道上，這個方面的話會不會造成危險？今天醫師，沒有錯，我很怕去接到急診那些車禍受傷的人，可是，不好意思，今天如果輕軌蓋在中央的話，你覺得這個機會會減少嗎？我不認為。今天車禍機車會受傷的原因，是因為他沒有適合的大眾運輸工具可以去做選擇，所以如果，我是建議，我們可以先在大順路上面先以電動公車來做為運輸的工具，因為輕軌，高雄市，大家可以去看捷運，早上下午上下班尖峰時段，禮拜六禮拜天假日的時間人很多，其他的時間，不好意思，小貓兩三隻，我有一次從國外回來，晚上搭，從小港搭捷運回來的時候，真的一台列車上面不會超過10個人，所以我贊成是，希望是先以公車來做運輸，培養大家用路的習慣，我們再來思考輕軌的問題，謝謝。

36. 黃文○：

各位朋友大家好，其實我是住在新上里這邊的居民，我個人認為說大眾運輸交通工具，它基本上有一點要點應該是要能夠輸運高峰，這個時間尖峰的人潮，現在，因為我家住這邊，我有兩個小朋友是讀這邊的學校，在接送小孩子上下課的時候這邊的人潮就已經非常多了，如果，各位試想一下，當下午時段，各位家長在接小朋友下課，然後有噹噹噹的輕軌進來，這個時候有救護車有消防車同時湧入這個道路的時候，是否大家都忽略了一點就是，當這些事情發生的時候一個安全性的問題，所謂的安全就是，如果有救護的人需要，有消防有附近餐廳發生火警的需要，這些全部塞在這個道路的時候，該怎麼辦？然後再者，我剛剛聽到贊成方跟反對方很多的發言，我先說，我的意見是我贊成大眾運輸交通工具，因為，我本身只有一台摩托車，我也沒有汽車，所以像我不管出遊或帶小孩子出去，我都是坐捷運或搭公車，其實這對我來說是很重要的，可是如果當輕軌蓋下去的時候造成這邊的居民不方便，

這邊的道路上的車子外移到其他道路，也會影響到其他道路的人，那為什麼不蓋捷運呢？因為如果大家都是為了高雄好，希望高雄可以走向繁榮，希望高雄可以無上限的發展，其實輕軌只是一個替代方案，既然是這樣，為什麼我們不積極的去爭取可以讓高雄未來更好的捷運呢？所以我，我後面我覺得，其實不管聽到贊成方或反對方，基本上都是希望高雄好，基本上都是希望高雄好，其實我覺得我們這些人可以一起去跟政府爭取捷運，捷運的疏散不是說一台車 200 多個人，不好意思，我也是剛剛才知道說一台輕軌可以輸運 200 多個人，但是我不知道一趟捷運可以疏散多少人，如果一趟捷運可以疏散的人潮是輕軌的那麼多倍，那為什麼我們不去做不去爭取，而是一直在討論要建輕軌或不建輕軌，事實上輕軌要建不建已經不是問題，真正要為高雄好是要爭取捷運，謝謝。

市府單位回應：

(1) 捷運工程局副總工程司王然興：

剛剛有幾位市民朋友給我們一些很具體的建議，非常感謝，這些所有的建議，我們還是一再重申說，你們所有的建議我們都會把它詳實紀錄下來之後會列入我們的紀錄，再提供給後續的專家學者做評估。

(2) 交通局李科長：

各位市民朋友大家好，今天我們輕軌二階在目前的設計上面當然是會有優點也會有缺點，當然如果說都只有優點或是都只有缺點的話，在決策上很容易，當然我們就不用做討論，就是它各有優點有缺點，所以說也是今天我們市府跟捷運局這邊召開這樣的一個公聽會，主要來傾聽民意，把大家贊成反對的意見讓大家互相溝通做一個交流，了解大家彼此的一個想法是怎麼樣，透過這樣子的一個方式，我們會把大家的意見綜合之後做一個整體的考量，當然如果做成了一個最後的方案，當然也會有相關的配套措施，我想我們今天的目的主要是來多聽聽大家的意見，也讓贊成跟反對雙方的意見能夠做一個很好的交流，以上。

37. 黃茂○：

很感謝市政府舉辦這五場的公聽會，在我們沿線的這個輕軌捷運，輕軌沿線的居民可以來發表，我真的是住在這邊的居民，我住在大樂後面，我的學區就是在新上國小跟龍華國中，我回想差不多七八年前我載我兩個小朋友去上課的時候，他在新上國小，就是在大順路出入口這邊，我載他上課的時候都要趕這個七點半前來到這邊，因為太早到，學校裡面沒什麼人，怕有危險，所以不敢太早送，太晚的話，因為我去到橋頭楠梓這邊上班是來不及的，所以我開車來的時候發現大家都很匆忙的來到大順路，要送小孩上學後趕去上班，如果輕軌蓋起來了，那邊應該更壅塞，我記得不知道是我老大第二年還第三年的時候，他回家跟我們說老師建議我們學生都要用走的去學校，我現在回想可能是人太多車子太多有些危險，希望也可以運動也可以減輕那邊的

車流，現在又要蓋一個輕軌在上面的時候，那邊恐怕交通會更混亂。當然我講的這個，第一個想法是我們東西向，東西向是上班上課都會影響到，你東西向這個輕軌蓋上去後，剛好把主要的南北向的幹道從民族路、自由路、博愛路、中華路都把它擋起來後，我每天都要去上班，上班的時候，一開始我想說大中路那邊比較塞車，上班提早，提早也沒辦法，還是會塞到，你看往南也是會塞到，現在就多少有影響到，因為當時我兩個女兒，現在上高中了，我要送去雄中對面的，很多家長應該都送去那邊補習，送到那邊的時候，每次去我就會經過這些幹道，不管我從自由路，從民族路，從中華路，從博愛路去閃，閃來閃去都會被輕軌擋到，所以我非常希望輕軌可以接紅線讓他們去上課上班也是可以，不過它在路面跑的時候造成的困擾或是說這些民眾或是我們的孩子以後，一樣要接送的時候，可能也會影響到他的交通，我非常希望有大眾捷運工具，但是如果是在路面跑的我非常惶恐，非常的不樂意，所以希望我們可以地下化(鈴響)，不要地上化這樣，以上，謝謝。

38. 郝承○：

各位親愛的高雄市民大家早，我姓郝，我之前是住在前鎮、苓雅跟左營區，後來現在是住在鳳山區，我之前是曾經參與高雄紅橘線的興建工作，也是高雄輕軌一階的統包團隊的工作成員之一，我這次是第二次參加公聽會，上次來的時候剛好碰到我們部長，他就問我說我是用什麼立場來發言？我沒有代表任何的公司團體或任何的單位，我是以一個高雄市民關心高雄市的發展來參加今天的公聽會，對於這個美術館路大順路優化策略的這個議題，我個人有三點簡單的意見，第一個是資訊要公開，我覺得捷運局應該要提供正確詳實的資訊，如果輕軌二階在美術館大順路段是要採平面、高架或地下的規劃設計以及施工方式為何，並且要提供各種形式的施工期程以及預算金額等等資訊，還有就是將來工程完成之後分別對於交通流量及市容景觀造成的影響等等，提供所有關心此議題的民眾做一個全方面的思考，任何編攥或是表面的資訊都會容易產生誤導。第二點是民眾參與，尤其是沿線的民眾，你們政府在做重大施政措施的時候，要考量，充分考量所謂利害關係人，譬如居民所產生的影響，並且要跟他們協商，充分說明施政的影響跟必要性以及是否有配套措施等等的以減少民怨，例如台北捷運汐止民生線在規劃設計階段，在民生社區路段引起很大的抗爭，台北捷運局經過整體考量之後提出了替代方案，並且用問卷調查沿線 500 公尺內所有民眾的意願，再經由學者專家進行分析，做完之後才做出結論，如此才可以符合沿線居民及大多數民眾的期待，這一點提供高雄捷運局參考。第三點系統整合，高雄輕軌一階是採用先進的無架空線超級電容供電系統，這個是現在目前全世界最常用的無架空線輕軌系統，這個是高雄進步的象徵，也是全台灣的驕傲。輕軌二階在契約當中也明定好了要採用無架空線，並且要整合一階的所有系統，這一點我希望說捷運局重視現在這個狀況(鈴響)，謝謝。

39. 林俊○：

大家好，我是反對輕軌聯盟自救會的成員，首先回應上一次一些年輕人或者是基進黨的，有說了一句話，說我們為反對而反對沒有理由，說我們沒有理由，請各位看看我們的理由就是這些，反而，我從剛剛開始聽到現在，完全聽不到支持輕軌的理由，頂多就是大眾運輸，甚至於有一個曾經發言的說要繞道，譬如說我去大順二路 200 號，他要我們繞道，真的莫名其妙，希望你們這些支持的要摸摸良心講話。首先，我們的理由很簡單，這個就是大順路跟美術館路剩下的 4 米至 6 米，而且又沒有停車位，多嚴重，希望大家摸摸良心講話，如果這是你家，你們容許市民，本來是 10 幾米或者 20 米剩下 4 米至 6 米，可以嗎？將來如果火災救護、老人救護、輪椅，可以嗎？如果擋住如果停下來，絕對後面會塞車塞得很厲害，如果我們輕軌做，其實所有的交通建設最主要的就是要交通便捷，但是如果你產生的反而是非常地不便利交通阻塞，想想我們，我記得黃議員在講，他在咨詢的時候有計算過，總共有 70 幾個路口，請問這 70 幾個路口塞車一定會塞。另外，我希望，因為從，上次也有人講，我們已經很多次的公聽會，包括媒體，市政府都說 100 多次，但是包括 95 年童燕珍議員也在場都反對，反對，而且這種圖完完全全都沒有顯示出來(鈴響)，我覺得，希望不要再欺騙老百姓，謝謝。

40. 徐瑋○：

大家好，我是住在輕軌一階沿線，在輕軌二階沿線工作的市民，我就是每天搭輕軌轉公車上下班的民眾，所以不要再說沒有人坐輕軌通勤了。我們來看一下反方的起手式就是，我不反對輕軌但是怎麼樣怎麼樣怎麼樣。我也不反對地下化，但是我有幾個問題想要詢問一下捷運局的專家學者，等下也請捷運局這邊可以回答一下。第一個問題錢，我們知道輕軌二階要地下化的路段大概 5 公里，但是請捷運局可以說明一下含引道長度實際上的長度是幾公里，造價，之前我們評估一公里大概 50 到 60 億，但是輕軌二階要開挖到地下 45 公尺深，是國內開挖深度最深的捷運，開挖這麼深包括通風包括機電、電扶梯等造價都會增加，請捷運局估計一下一公里要多少錢。那誰來出錢呢？這個預算中央已經通過了，如果地方要自己支應的話，我想請問一下，能不能根據地方制度法跟地方稅法通則，對沿線居民增收特別稅或附加稅來進行這個預算的支應？第二個部分，送審會過嗎？我們知道輕軌地下化它不會變成捷運，為什麼呢？輕軌地下化就跟原來的平面輕軌還是接在一起，它的容量是受到原來輕軌行駛的限制，所以我想請問一下捷運局，行車效率如果地下化以後能增班多少？捷運局其實有計算過輕軌地下化的自償率是多少，也請他們說明一下。輕軌地下化之前，捷運局在節目上面有說可能加評估到興建要 10 年的時間，但是如果地下化的自償率太低會一直被退件，譬如說捷運路竹延伸線我們知道被退了 27 次，我們以這個例子來講，我們請捷運局評估一下，請他們說明一下現在三階送審的制度是怎麼樣，如果在一直被退件的情況之下，最

長可能需要多少的審議期間?在難度比較高的深開挖的情況之下，地下施工的期間 6 年可以完成嗎?還是會更長?黑暗期的部分也請捷運局說明圍籬所需要的時間是多長?跟圍籬所需要佔用的車道跟空間是多少?這個地下化，各位居民要小心，可能會超過 6 年之久。風險的部分，我們剛才講過連續壁開挖，捷運局在橋線施工的時候曾經坍塌過很多次，在橋線的隧道的時候，這邊輕軌經過的路線就曾經坍塌過，根據公式直接計算，擋土牆，連續壁可能要再開挖到開挖深度下 50 公尺深，可能要面對擋土結構擠進砂土破壞結構破壞樓牆破壞的情形，假設連續壁滲水，會不會影響到周邊大樓地下結構的安全?這一點也請捷運局說明，在以下的說明之下(鈴響)，我們才能對地下化有更完整的評估，謝謝。

41. 蘇家○：

各位大家好，我住在三民區，我承認我是一個高度使用大眾運輸工具的人，我兩個小朋友，我帶他們坐捷運轉輕軌去高雄哪裡?夢時代，我感謝捷運局有一條輕軌讓我們可以紅線轉輕軌，讓我小朋友安穩的到夢時代。可是，我也是一個開著車走大順路接民族路的駕駛，我不知道為什麼大家對捷運局這幾張，我覺得他做的非常好，可不可以幫我秀一下第二個優化方案，我想要提出的質疑是說，你把輕軌建築在平面上，首先第一個，前面很多前輩有講到，你們講的很好，輕軌在運輸上有種種的優勢，可是你們有沒有考慮到這條路上的用路人?你們把輕軌放在路面上減少了什麼?第一個，一個快車道減少了，剩一個快車道一個機車道，試問這條路上的人，如果我要轉彎，左轉跟右轉，第一件事情做的是什麼?我踩煞車，我看到沒有車，我要左轉跟右轉，大家都知道，民族路跟大順路路口遇到的是什麼?以前叫大統新世紀，以後不知道叫什麼，我不清楚，左轉車只要有一台車打方向燈，後面會一路塞塞塞，塞到哪裡?靜思堂出來那邊，整條路塞住。再來，只要那台車不走，後面的公車停在那裡，168 公車我也常常搭，我搭 168 公車做什麼?大家也想問對不對?每個人都會搭過，我會繞一圈去哪裡?接紅線，可是你們有沒有想過，當一個車道擋住的時候，後面的車是一路退過來，所以我不知道你們捷運局的應變方案是什麼，禁止左右轉嗎?那我跟你講，大家反彈更嚴重。你不禁止左右轉嗎?摩托車看到前面的車子第一句話做什麼，騎摩托車我喇吧就按下去了，你開著車憑什麼擋在那邊，因為他要右轉。左轉，假設一台車子左轉，新上路口，新上國小、龍華國中路口，一台車要左轉怎麼辦?擋住後面的車，你們捷運局從來沒有規劃這些路要怎麼走，我發現沒有。經費的問題，底下我看到很多的記者還有長官們，高雄沒有經費是我們民眾的問題嗎?你們這些民意代表不會為我們民眾去爭取嗎?所以不管是高架化還是輕軌化，是你們這些民代的問題，你們為什麼把責任丟到我們這些民眾來?你們爭取不到經費你們自己要檢討，難道不是嗎?(鈴響)我時間到了，謝謝大家。

42. 鄭宗○：

大家好，小孩生病，因為怕藥苦不敢吃藥，大人面對社會交通問題，因為怕亂所以不敢改革，所以這些人就算活到七老八十都沒有長大過，我有預感很多反對方將來一定是搭輕軌搭最兇的一個族群，有歷史依據的。在工業革命的時候，蒸氣引擎剛出來的時候，大家都怕失業問題，結果你看路上哪邊沒有汽車哪邊沒有機車？然後，再來，燈泡剛被發明之前，大家都覺得是幻想，天方夜譚，結果你們看現在哪邊沒電燈？哪邊沒路燈？高鐵在興建蓋完之前，也是像現在這個樣子，一群人來反對說有噪音，會影響交通問題，結果你們現在回去看一下，現在搭高鐵最爽的族群是誰？我想問輕軌二期完工後，以後你們要帶你們的小孩去愛河、科工館還是美術館去遊玩的時候，你們可以揚眉吐氣的跟他說你們反對輕軌二階原案嗎？如果你們要帶你們的長輩去聖功醫院、市立聯合醫院看醫生的時候，也可以抬頭挺胸的跟他們說我今天在這邊反對二階輕軌。我沒有博士碩士學歷，我也不是讀社會大學的，可是我還懂得邏輯還懂得思考，謝謝大家。

市府單位回應：

(1) 捷運工程局副總工程司王然興：

謝謝各位市民朋友，剛剛市民朋友提到資訊公開跟民眾申請的部分，事實上按照我們舉辦公聽說明會就是說，就是在走向我們的資訊公開，以及提供這個平台讓大家表達意見，讓大家充分討論充分溝通。我們也一再強調說，各位在這裡的意見我們會詳細的紀錄，紀錄的部分是全文紀錄，提供給我們做決策的整個選擇討論的時候做參考，所以這一點各位可以放心。另外，剛剛提到這些技術性問題，我想請世曦發言一下。

(2) 台灣世曦工程顧問公司張經理尚瑜：

有關於剛剛 41 號還是 40 號的市民朋友提到地下化這個問題，首先第一個問題是提到造價是不是，因為剛剛這邊不是很清楚，如果回答的不夠的話你再補充一下你的問題。我們整個從美術館路到大順路全線現在是 7K，如果採用地下化的話，前後再多一點，大概有 7.3 的地下化的處理。現在我們初估出來就是地下化每公里，潛盾隧道，因為是雙孔，我們已經是雙孔，因為上下行各一孔的雙孔的潛盾隧道，每公里的造價是 10.2 億。如果是明挖車站，因為我們這個是，以這個明挖車站而言我們現在一座，因為它是算是比較是深開挖，然後上面有一些擋牆擋土支撐的一個費用，所以目前初估是 18 億。然後剛剛是不是有提到是說我們前後還要有出土段，我剛剛有提到就是我們平面要接地下就會有出土段，這個出土段因為它涉及到我們的車輛的爬坡能力，所以它的坡度大概用 5% 去算的話整個前後的出土段大概 1K，1 公里，每 1 公里大概造價是 6 億，這是一個費用的問題。第二件事情，剛剛是不是有提到抽水的問題是不是？抽降水，對，他很有概念，就是說這個做深開挖，然後深開挖，依照目前我們的地質鑽探調查的結果，因為我們只調查到 30 米，30 米現在整個地質狀況大概是

屬於砂黏附層的一個程度，當然我們這個是已經是深開挖到 30 米之下，未來這個部分是涉及到地質狀況，如果以現在的一個地下水位是蠻高的，所以未來要深開挖的話，我們會補充一個抽水井做一個抽降水的一個必要的補充抽水井來抽降地下水位這個動作。是不是有講到交圍，目前這個寬度，我們的設計就是以島式月台而言就是我需要 17 米，未來它是地下車站，所以它整個會採用半半施工的方式，它不會一次就開挖 17 米，這個就是會進度比較，在設計上是，然後，我們會整個採用譬如說半半施工最少就是 12 米一半一半，至少維持一快一慢的通行，這樣有沒有回答到所有的問題？

43. 郭庭○：

大家好，我住在前鎮區，我過去 28 年都住在台北，搬下高雄第 5 年，我剛剛聽到就是正反方都有很多意見，我覺得是以我過去生活在台北的經驗我想要就是說一些跟大家分享的話。首先其實前面有提到就是大家都覺得大順路很塞，所以大家希望輕軌不要蓋在路面上，關於這個問題，其實大順路真的非常塞，我想說如果有經過大順路的人都知道，大順路在尖峰時間它的交通服務品質就是 F 級，意思是它的平均移動速度，平均移動速度小於 15 公里，我們剛剛有提到輕軌的平均速度是大概 20 公里左右，就是說大順路現在其實它車行的平均速度就是小於輕軌的，這個問題會不會因為我們不蓋輕軌就改善？我相信大家都知道不會，如果我們什麼事情都不做，未來大順路，剛剛前面有人提到大順路未來就是跟台北信義商圈一樣它已經形成一個商圈了，在一個商圈形成的時候，如果我們什麼都不做，我相信未來義享天地一旦開幕，這條路上車流量一定更多，請問大家，如果我們什麼都不做，我們不蓋輕軌，我們什麼都不要，大家是要繼續塞車嗎？前面也有提到就是現在大順路已經形成商圈其實很類似信義區，不好意思，當年台北的商圈不只一個信義區，其實還有一個地方，大家現在都已經不記得了，叫做天母，天母後來怎麼樣了？因為天母不要輕軌，因為天母的居民希望他們有一個安靜的環境，商圈沒有辦法，抵不過居民的聲音，最後他們沒有蓋任何的捷運，現在的天母是什麼樣子，其實大家都已經忘記了，那為什麼信義區變成現在的信義區？我相信只要是去過台北的人都知道，我們要去信義區逛街絕對不會選擇開車，一定會選擇搭捷運，為什麼？開車真的太塞了而且很難停車。大家還要考量到一件事情，尤其是我希望大順路的商圈的商家更要考量這件事情是，搭捷運的人跟開車的人誰會去你的店裡消費？搭捷運搭輕軌的人他們在走進義享天地走進各種百貨公司購物中心之前，他們會經過你的店，那開車的人呢？他們不會，為什麼？因為他們會直接開車進購物中心的地下停車場。美術館的居民當然沒有問題，他們有 10 年、20 年的時間去等待地下化，大順路的居民你們有沒有時間等待這個商圈，10 年、20 年越來越塞。另外剛剛提到美術館居民很支持地下化，台北車站最深的開挖深度是 31 公尺，你們要面臨的是 70 到 90 公尺

的深度，我相信你們都非常有勇氣，我也相信這邊建商品質都非常的好，有沒有建商願意出來保證開挖 70 到 90 公尺不會影響你們的地基？以上請大家多思考，謝謝。

44. 王辰○：

各位好，我是住在新上里，我就住在大順路上，先從小我開始說起，就是說這個輕軌如果蓋的話，對我們個人來講，生活上或便利上有什麼好處？先講便捷性，根據市府的規劃，捷運在新上國小這邊有一個站，目前在我上班的公司光榮碼頭也有一個站，所以對我來講的話是非常非常方便的，但是問題是，如果我記得沒錯的話，從新上國小搭輕軌到光榮碼頭，估計最少大概要 40 到 45 分鐘，這個我好像在前年那場公聽會我請教過捷運局的官員，他說是的沒錯。45 分鐘的時間，我騎腳踏車 30 分鐘，開車騎摩托車就不講了，光是騎腳踏車 30 分鐘夠了，所以這個對我個人來講便捷性是沒有的。第二個，就是對我生活上的舒適性，因為我就住在大順路上的大樓，目前的車流量，大家都知道車流量很大，我們大樓的人光是站在我們大樓的門口看到車流量就有點心驚膽戰，現在輕軌如果蓋了之後道路會限縮，表示車流量會往我們大樓兩邊再推進，對沿線的居民來講，包括我來講，那個壓力會更大，所以，從小我的立場來看，不管是便捷性或是舒適性來講是沒有好處的。再故做清高往大我的方向來看，城市規劃發展，交通規劃發展當然是最重要的，但是我還是建議市府的官員還有相關單位，各位都是專家，你們當初在設計這個輕軌的時候，也有些年限了，有達到你們想要的要求嗎？今天會有這場公聽會，不管是四場五場的公聽會，請問高雄捷運在蓋紅線在蓋橘線在蓋位來的黃線的時候，需要開公聽會嗎？應該不需要吧，召開公聽會這是有問題的，正反兩方都有，講得難聽一點美其名是市民的參政權，講得更難聽一點，是你們當初的規劃是有問題的，有問題沒有關係，亡羊補牢，往大方向看，我最後只能講說，你的俸祿民脂民膏，做下去這個工程會影響很多很多的市民未來的生活，尤其是住在這邊的人(鈴響)，謝謝。

45. 劉志○：

大家好，高雄持續的建設，有一天高雄變成世界上最漂亮的城市好不好？大家共同努力，雖然在興建當中，對附近的商家居民造成不方便，但是犧牲小我完成大我功德無量，人在做天在看，以後福報會更大，錢財會滾滾而來，錢多了可以買土地買房子，但不可以娶小老婆，好不好？謝謝。

46. 蘇子○：

大家市民友好，那個阿伯很可愛，我想這就是高雄人的熱情跟古意，所以大家看到，為什麼之前我們講高雄人的驕傲，可是我們自己高雄人不知道，今天會在這邊產生所謂正反所謂反方，我覺得最大的問題是市政府是捷運局他們失職，為什麼？因為今天支持或反對的人一定都是對於軌道建設的不瞭解，為什麼捷運局不好好的說明宣傳呢？四場的公聽會問了那麼多的問題，不能解

決嗎?剛剛前面有一位大姊她拍那個七賢路的影片，很好啊，轉彎真的會有聲音，我也覺得那個聲音不舒服，所以我也想了一些方法，在輕軌那一段為什麼不要種植我們的樹?樹木它可以阻擋聲音往上，那是不是在那個轉彎段可以減少它的噪音?捷運局為什麼不出來針對轉彎過大摩擦聲音過大有什麼解決方案，告訴一下美術館的居民嘛，他們反對那麼多次，為什麼不說?你們讓他們在這邊反對了四場，反對了一年，公聽會開了那麼久，他們一直反對你們都不聽，為什麼?你好好的解決他們的問題，今天會有這麼多人在這邊反對嗎?我想不會，高雄人都非常支持高雄的發展，不會有人希望高雄一直被唱衰，高雄人並沒有矮人一截，上次有一個雄工的學生講的，我想大家都知道，所以我希望捷運局待會好好地回答一下問題，拿紙筆把問題抄下來，好好告訴市民，剛剛這一個問題，轉彎的問題有沒有辦法解決?技術上能不能降低噪音?麻煩回答一下美術館的居民，好好的跟他們說明一下，不要再讓他們那麼生氣，可以嗎?再下來第二個問題，交通壅塞，你們做過了評估做過了模擬，為什麼不要跟市民講一下，捷運交通建設就是蓋在交通壅塞的地方，它是要解決交通問題，你今天為什麼不告訴市民朋友，蓋了輕軌會減少多少的交通流量?如何減少?有沒有宣導?為什麼之前陳副總在的時候，他好好的宣傳輕軌，帶民眾走入輕軌，去駁二搭輕軌，現在的捷運局做了什麼?陳副總已經過世了，我想之前有人看過他的 Facebook 應該都知道，為什麼現在都不宣傳?再來第三點，剛剛很多朋友提到了消防警消的問題，已經有說明了，如果做 C 型路權不需要路緣石，那這個 C 型路權能不能讓警消車、救護車、消防車做緊急通道使用?在輕軌這條路上沒有塞車的狀況下，它的緊急救援是不是又比塞車的大順路更快更便捷?這個是不是可以跟市民說一下?在 C 型路權大順路段有沒有辦法解決?可不可以實施通行?甚至在交通黑暗期，剛蓋好還沒通車，是不是可以開放三線道讓大順路的居民可以使用減少黑暗期(鈴響)，我希望捷運局可以好好說明給大家知道，大家都想知道，謝謝。

47. 陳姝 O :

大家好，今天來這個公聽會我想要表達我的意見，第一個，我的意見是我贊成輕軌，但是我希望輕軌是地下化，原因是為什麼?我主要從兩個角度來思考我思考的角度，第一個點是因為，剛剛在主辦單位最後秀的那些走 C 型路權的那些國家，我是一個非常熱愛自助的人，所以剛剛那些國家或那些城市我都去過，所以對我而言，當我在選擇一個我想要自助的國家，它的交通是不是一個擁有捷運擁有輕軌擁有火車，形成一個交通網路非常便利的一個交通，是我決定我是不是要去那個國家自助的一個指標，所以一個城市高雄我們不希望我們被灌輸一個又老又窮的觀點的話，我希望我們有一個輕軌加入我們現在現有的交通網路，我相信它是一個進步的指標，而不是一個落後的指標。我同時，雖然說我很熱愛自助，但同時我也是有一個一歲三個月的小朋友媽媽，我覺得當我今天想要帶我的女兒去科工館好了，我沒有辦法想像如果

現有的輕軌計畫是一個平面的，我今天想要從一個地方，我家到科工館的話，我可能會面臨到的是我要推著嬰兒車先走地下的捷運，然後我要轉換成地面的輕軌，這對我而言是一個不便利的方案，所以我非常認同之前有一位 22 號的前輩說的，我認同我覺得應該要捷運接輕軌，輕軌接捷運，我覺得這才是一個比較方便，而且不會因為現在平面化的設計要多一個路緣石，造成人車擁擠或是互相爭道，造成小朋友危險的一個方案，所以這是我目前從一個媽媽的角度，希望提供給各位政府機關或是在場的前輩們的一個觀點，謝謝。

48. 薛劭○：

我是住在左營區新上里的學生，我每天都是騎腳踏車經過大順路往西邊的方向去上學這樣子，我在路上有看到一些主要的交通問題，就是說在經過龍華國小前面的時候有許多的家長去帶小孩上學，那個地方常常會有塞車的問題，所以我覺得說如果交通，想要先看輕軌能不能解決這樣的問題。至於反方說要裁撤停車格 200 多個的問題，我是想說可不可以在輕軌沿線旁邊，就是增設公立立體停車場來解決這樣的問題，像是在我經過的路線上面有很多的空地，不管是私有還是公有的那些空地，可以拿來蓋這些停車場這樣子。然後再來就是，輕軌它在路線上面它是裁撤掉停車格，再來把慢車道跟快車道外面移，我覺得說這樣子的路線應該是不會影響太多。就是根據前面有一個人講說台北為什麼沒有輕軌，高雄就要蓋輕軌？我覺得是因為台北的路線是比較凌亂的，高雄你看這邊有很多很多的環線可以去蓋輕軌，然後接上原先的臨港線，可以完美的一個圈，是不是高雄可以發展輕軌是美好的一個想法，以上，謝謝。

49. 江彬○：

我是住在鼓山的江先生，首先捷運和輕軌我想它的目的就只有一個，就是解決我們大眾運輸的交通工具，現在根據市政府他們這邊給我們的投影片，其實它真的有辦法解決我們的運輸問題嗎？其實我覺得每一場公聽會應該要給我們非常明顯的數據，就好比今天住在美術館的人，他們的疑慮是什麼？第一個，我們最常聽到的疑慮就是消防雲梯車跟救護車它是沒辦法進來的，就我自己的工作經驗看著投影片原方案和優化方案的道路寬度的話，確實就現在的這個過程真的我會覺得有疑慮就是，美術館的人他們真的是犧牲自己，等於這樣講好了，如果真的發生緊急危難的時候，我們的警消部隊到底有沒有辦法直接去救援到美術館那邊的住宅區？不是單純地就說好像可以，其實這個東西在我目前年輕人的認知裡面，這些東西都是有辦法做數值模擬的，可是每一次過來，像上次的公聽會我們也希望政府或是，就是要有警消人員，或是消防隊來幫我們這些美術館的居民去消除疑惑，可是這次很明顯的消防隊也沒來與會。到底這些東西，其實我們運輸的東西不要用數據，就是用之前我們看過的，大巨蛋人到底有多少時間可以逃出去，這個東西可以明明很明顯用動畫的方式來呈現給我們參加公聽會的人，去用這個方式更切身體會到

它到底有沒有辦法達到這個東西，但是我參加兩場公聽會，我完全沒有看到，還是一模一樣，一張紙加發表意見的東西，所以我對政府處理這件事情的態度本身就抱持著疑惑。再來就是運輸的東西，我相信運輸的東西，在我們沿線的這一些東西大部分，以我來講，我也是住在美術館偶爾會去找朋友的地方，它的沿線確實非常的方便，因為有時候騎車工作太累想要在大眾交通工具睡覺眯一下其實都很方便，但是這些路線上真的會達到減緩交通或是省時間的東西嗎？這個我認為也是可以用動畫或模擬的方式來給我們，所以我想要請政府等下給我們一些實際的東西來回應，謝謝。

50. 吳建○：

大家好，我姓吳，我住高雄鼓山的九如四路，我想請問一下捷運局，將來輕軌建設好後九如陸橋要拆掉，根據之前工務局給我們的圖，九如陸橋會改成橫跨九如橋兩邊，它不會跨越輕軌，那將來內惟地區或者三民區的人要往九如要往內惟的方向走，你是不是要為了過一個愛河要過五關斬六將？為什麼？九如陸橋過來馬上遇到就是翠華路、輕軌、馬卡、河西、愛河，過一個橋要過五關斬六將，你現有的輕軌6分鐘到10分鐘一班，那你只是為了過一個橋浪費那麼多時間值得嗎？第二點，以輕軌沿途所經過的鼎山、九如、自由、博愛、中華，你這些要橫跨的時候，所造成的，第一個左右轉，第二個你人上下班的時候，他要橫跨馬路，以台灣人對法律的不遵守，會造成車禍更多，有沒有這個問題點？第三個，我不是反對輕軌，而是要在它現有的軌道你要選擇改道還是地下化，做一個通盤的選擇，謝謝。

51. 林麗○：

各位市民朋友，我聽了很多市民朋友的意見，當然我也不是工程專家，我也不是交通專家，也許我對那個工程說那個地下潛盾挖多深我沒有概念，我只是陳述事實，我每個月都會回台北一趟，我到台北不管我坐高鐵或開車，到了家，我的交通選擇一定是公車或捷運，因為台北的公車跟捷運大眾運輸系統，它的連結跟配置做得非常方便，我開車出去其實途中我自己就不耐煩了。再講這樣的大眾運具，東京的地鐵大家都知道非常方便，它越新的地鐵是越蓋在地下深處，越深的就是越新的地鐵，它可以挖到地下4層5層，那個深度是我們很難想像的，所以我也不認為說工程上的問題是不能克服的。因為我是住在大順一路，我在義大義享天地的斜對面，我當初搬過去的時候是捷運開通的前一年，那時候車流量很少，好市多跟著開幕，現在義享天地B館正在蓋，A館已經接近完工，然後我每天就從大順路轉博愛路，當我要回來的時候，下午三點非尖峰時段，車子常常是回堵到同盟路段，那個紅綠燈我們甚至要等到兩三個，更不要講尖峰時段。然後最近龍華國小正在拆除校舍，因為我知道它們已經被富邦集團給標去了，也是將來要蓋一座商場，我很擔心那裡的那個交通流量會越來越大，尤其是好市多假日的時候，為了進好市多的場子那個車輛都是排隊的，排隊一定會佔到一線車道，如果今天輕軌沒

有做地下化或甚至捷運化的話，它在路面，兩線道，進出的車輛占了一線道，剩下一線道，叫汽車機車怎麼辦？更何況義大 A 館在年底就即將要試營運了，那個車輛車流會更多，所以我的意見是說，我希望它還是能盡量地下化或是捷運，因為如果不這樣做，未來會成為交通大毒瘤，那個不是 10 年 20 年，那個甚至是一輩子的事情，那個卡在高雄你後面怎麼解決？所以我是，因為我是沿線的居民，在對面每天看著它這些變化，從無到小到多到目前的境況，這只是我個人的意見，謝謝。

八、主持人結語

捷運工程局副總工程司王然興：

謝謝大家，今天的公聽說明會感謝各位民意代表、媒體朋友還有市府同仁的參與，各位所有的意見我們都會詳細紀錄，提供給後續的專家學者來做他們審查的一個參考，以及做為我們市政府決策的一些參考，我們下個禮拜 3 月 24 號在七賢國中龍美校區還有最後一場公聽說明會，我們也歡迎各位市民朋友再來參與，有一些不能參與的朋友，我們也歡迎你們用書面來表達你們的意見，我們一定會詳細的紀錄下來，今天謝謝大家的參與，我們今天的公聽說明會就到這裡，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



108.03.17 高雄市政府捷運局召開第四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。



108.03.17 高雄市政府捷運局召開第四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



108.03.17 高雄市政府捷運局召開第四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)。



108.03.17 高雄市政府捷運局召開第四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



108.03.17 高雄市政府捷運局召開第四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。



108.03.17 高雄市政府捷運局召開第四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，民眾參與踴躍，亦有多位民意代表到場聆聽。