

Openfind™

s [REDACTED] .com>

來源: s [REDACTED] .com>

收信: mtbu@kcg.gov.tw

日期: Fri, 08 Mar 2019 08:53:25

標題: 高雄市政府捷運工程局工務管理科(輕軌公聽會建議)

附檔: 公聽說明會發言單.docx (16k)

[https://webmail.kcg.gov.tw/cgi-bin/msg\\_read?cmd=print\\_mail&m=1681628179&mbox...](https://webmail.kcg.gov.tw/cgi-bin/msg_read?cmd=print_mail&m=1681628179&mbox...) 2019/3/8

高雄環狀輕軌捷運建設第二階段

美術館路段及大順路段優化策略公聽說明會發言單

單位及職稱：	陽光藝花園社區住戶
姓名：	葉
聯絡方式：	0912 ; E-mail : s .com
發言內容：	<p>國家耗費無數公帑才將高雄市區鐵路地下化，讓沿路居民額手稱慶，現又投入納稅人的稅金興建一條都市毒瘤-----輕軌、在交通擁擠以及狹窄的道路上，影響交通的順暢及沿路商家營業、居民行駛困擾；民眾努力數十年的時間送走了台鐵的平交道，卻迎來更嚴重影響行車順暢的輕軌，不知政府在規劃時是否有想到如此重複製造道路毒瘤，錯誤的政策比貪污還可恨，不止浪費公帑更引起民怨。</p> <p>反對輕軌在美術館路的興建的理由：</p> <p>一、美術館路沿線一邊是居民一邊是美術館、學校及醫院，道路勉強夠用，如再加上輕軌行經其中，勢必擠壓原來不甚寬闊的路面；現在美術館路僅二線汽車道及機慢車道，加入輕軌後直接佔用現有一半的車道，嚴重壓縮車輛行駛面積。</p>

二、輕軌候車站所在搭車民眾進出影響車流順暢；以成功路為例，輕軌設站後上下車民眾會橫跨馬路，增加人流影響行車順暢。

三、因輕軌有優先路權，行經路線與沿路交接的十字路口造成沿路號誌變化導致交通車流迴堵；依高雄港七賢路現有狀況，抵要輕軌行經該處，立馬造成車流迴堵，經常是輕軌已遠離該路段，已抵達下一站，唯該路口尚未放行，引起當地及外來人員怨聲載道，前車之鑑不遠，請勿再犯相同的錯誤。

身為美術館路居民，反對輕軌在美術館路的興建，請政府慎重考量當地環境及民眾所需，勿將錯誤的政策繼續執行，請停止在美術館路興建，或將路線遷移至其他適合的道路。

請將會上發言之內容以正楷文字填寫於此發言單內，並於會後交主辦單位彙整，俾利詳實記錄您的意見。謝謝您的合作！

如您對本案有其他意見，請於108年4月3日前以書面向高雄市政府捷運工程局工務管理科（地址：802 高雄市苓雅區四維三路2號10樓）提出

電話：07-336-8333分機3826(或3828、3991) E-mail：mtbu@kcg.gov.tw

人民陳情案件  
工務管理科  
Openfind..

S [redacted] .com>

來源: S [redacted] .com>  
收信: <mtbu@kcg.gov.tw>  
日期: Wed, 13 Feb 2019 13:53:34  
標題: 美術館路段及大順路段優化策略公聽說明會發言單  
附檔: @ 2019021201\_03發言單.pdf (170k)

----- Forwarded message -----  
From: S [redacted] .com>  
Date: 2019年2月13日 週三 下午1:46  
Subject: 第二階段輕軌公聽會建議應補充說明  
To: <mtbu@kcg.gov.tw>

管理字號	受理日期	預定完成日期
014	108年2月13日	108年2月20日
發文時請本抄送 移文或存查時會		

本案 秘書室

你好  
第二階段輕軌公聽會建議應補充說明

大順一路沿路有許多店面將房子加高，導致  
必須要鋪設斜坡在人行道上  
也會將車停在鋪設的人行道上

1.請問之後如何讓店面自行鋪設在人行道上斜坡去除？

因為清除之後，店面與路面的高低落差過大，需如何面對民眾的抗議？

2.另人行道(不是住家的騎樓)被占用情況嚴重，如何確保人行道可以保持暢通？



[https://webmail.kcg.gov.tw/cgi-bin/msg\\_read?cmd=print\\_mail&m=75899900&mbox=...](https://webmail.kcg.gov.tw/cgi-bin/msg_read?cmd=print_mail&m=75899900&mbox=...) 2019/2/13

否則車道縮減，人行道和騎樓又無法行走，  
那所有行人和汽機車都要擠在一起了。

3.輕軌若建平面，周邊停車格取消，請問要如何「長期」且「經常性」地確保路邊  
不會有違規停車的狀況？(不是有新聞報導  
時，就短期加強警力取締？)

Thanks

Best regards

██████████

人民陳情案 工務管理科

Openfind

d [redacted] .tw>

來源: d [redacted] .tw>

收信: mtbu@kcg.gov.tw <mtbu@kcg.gov.tw>

日期: Sat, 23 Feb 2019 21:11:39

標題: 高雄市政府捷運工程局工務管理科 捷運局高雄輕軌市民意見公聽會-陳建 [redacted]

附檔: @ 捷運局高雄輕軌市民意見公聽會-陳建 [redacted].docx (20k)

### 高雄輕軌市民意見公聽會

陳建 [redacted] 建議

2019.2.23

- 一、 施工階段：建議二階段維持原核定路線續建，如期如計畫完工通車
1. 建議請市長充份授權捷運局、專家學者顧問、與工程團隊等進行專業評估。
  2. 大順路段預留C型路權鋪面設計，上下班時段可開放汽車通行。
  3. 大順路段輕軌取消優先通行權，與同方向汽機車同等候紅綠燈。
  4. 施工期間美術館路與大順路段沿線建築物房屋稅或地價稅享折扣優惠。
  5. 美術館路與大順路段沿線建築物外觀拉皮改造補貼計畫。

二、 營運階段：建議推動輕軌商圈活動，提升運量

1. 試營運階段推出至少三個月免費搭乘活動。
2. 發行輕軌day pass票券。
3. 憑當日美術館門票、公立醫院健保收據等搭輕軌免費。
4. 協調好市多、家樂福、悅誠文創商場、義享天地、富邦人壽、台鋁 MLD等，推出鼓勵搭輕軌享優惠消費措施。
5. 適合路段與公共空間推出假日輕軌市集活動。



高雄市政府捷運工程局文付 [redacted] 案		
別管字號	交辦日期	預定完成日期
019	108年2月23日	108年2月28日
發文時間本抄送		秘書室
本案 移文現存案時前		

[https://webmail.kcg.gov.tw/cgi-bin/msg\\_read?cmd=print\\_mail&m=265071416&mbox...](https://webmail.kcg.gov.tw/cgi-bin/msg_read?cmd=print_mail&m=265071416&mbox...) 2019/2/25



人民陳情案件 工務管理科

Openfind..

P [redacted] com>

來源: [redacted] com>

收信: mtbu@kcg.gov.tw

日期: Mon, 11 Mar 2019 21:27:26

標題: 輕軌路線建議

建議興隆路後續路線改為

順著同盟路或河西路公園綠地，沿著愛河、中都濕地公園、客家園區、光之塔、高醫等等。直至民族路，沿路接近亦美術館及大順路，又皆是景點綠地，開發又較無爭議，甚而可少部分建在愛河上，增加獨一無二的愛河輕軌景觀

高雄市政府捷運工程局交付管案件		
列管字號	交辦日期	預定完成日期
0-1	108年3月2日	108年3月7日
本案	發文時副本抄送 移文或存查時會	秘書室

捷運工程局



10830301400

[https://webmail.kcg.gov.tw/cgi-bin/msg\\_read?cmd=print\\_mail&m=349874914&mbox...](https://webmail.kcg.gov.tw/cgi-bin/msg_read?cmd=print_mail&m=349874914&mbox...) 2019/3/12

Openfind™

Yi [REDACTED] .tw>

來源: Yi [REDACTED] .tw>

收信: mtbu@kcg.gov.tw <mtbu@kcg.gov.tw>

日期: Sun, 17 Mar 2019 00:08:26

標題: 關於輕軌二期

您好,

我設籍高雄，並已在高雄居住近二十年。  
關於輕軌二期，不論續建或是停建，希望官方能有足以說服人的評估報告。

日前看過公聽會的錄影，我認為許多爭議的源頭在於不足夠的資訊揭露。

包含附近民房噪音、醫院噪音、消防影響等，應該都是非常明白可以透過模擬就得到答案的，不需要揣想。有這種等級的理由出現在公聽會上，可見輕軌相關計畫的正確官方資訊，並未完全釋放到民間。行車速率與私車的比較也應該以預估行車時間作為依據，而非「平均行車速率」這個較不直觀的量尺。

在交通衝擊評估以及替代路線規劃上，也都並未明言為何是輕軌改線，而非引導過道車輛（非出發或目的地在輕軌沿線者）改走其他經規劃的替代道路。

若可預見大順路沿線的建設將在未來數年就位，吸引比目前更多的人車潮，就應該及早規劃相關因應措施，而將輕軌建在遠離人潮聚集區，或是無法轉乘捷運的路段，都必然會使輕軌使用率偏低，且將無法疏瀹入車潮。反觀將輕軌依照原二階的規劃，輔以鄰近替代道路的路況改善與宣傳，方能使大順路的交通品質獲得改善。

以上，  
一位高雄市民

高雄市政府捷運工程局交付管理案件		
別管字號	交辦日期	預定完成日期
0>>	108年3月18日	108年3月7日
本案		發文時間本抄送 秘書室



[https://webmail.kcg.gov.tw/cgi-bin/msg\\_read?cmd=print\\_mail&m=960033354&mbox...](https://webmail.kcg.gov.tw/cgi-bin/msg_read?cmd=print_mail&m=960033354&mbox...) 2019/3/18

人民陳情案件 工務管理科

Openfind™

胡, [redacted] <[redacted]@[redacted].tw>

來源: 胡, [redacted] <[redacted]@[redacted].tw>

收信: mtbu@kcg.gov.tw <mtbu@kcg.gov.tw>

日期: Mon, 25 Mar 2019 12:43:59

標題: 二階輕軌請貴單位維持原案

在開完高雄輕軌公聽會後，市政府內部傳出二階輕軌會改道同盟路的聲音，請不要採用該方案。輕軌是大容量、極其有效的運輸載具，現階段路線是已經核可並動工的方案，會經過人口密集區，在鐵路地下化後，大順路可不再承擔穿越鐵路的主幹道任務，藉由信控分流的方式，對於交通衝擊不若以往大，且在20年前台北市民大部分人都喊著要拆木柵線(現文湖線)，現今回看歷史當初拆了會是正確的決定嗎？

只要周邊交通分流配套方案完善，居民會因為公共建設的投資而逐步改變其出行行為，高雄捷運已開通11年，從原本的慘淡運營量，到日均運輸17萬人，紅線三節編組日漸擁擠，這不也是改變市民出行方式最好的證明？不克服眼前溝通問題放眼未來而改走同盟路，其周邊人口能支撐大容量運輸載具的營運嗎？

此外，黃線可行性方案評估是建立在現階段路網的基礎上，改線後的黃線的運量評估也要重新審核，個人認為對運量的影響很大，若到時高雄市政府真的提改線，黃線可行性評估可能都要重新審核，為了下一代良好的公共運輸品質，請慎思。

從 Windows 10 的郵件傳送

高雄市政府捷運工程局交付管理室		
別管字號	交辦日期	變更完成日期
024	108/03/25	108/04/25
本案 魏文聰 謝維德 鄭 燕 安		



[https://webmail.kcg.gov.tw/cgi-bin/msg\\_read?cmd=print\\_mail&m=1574197634&mbo...](https://webmail.kcg.gov.tw/cgi-bin/msg_read?cmd=print_mail&m=1574197634&mbo...) 2019/3/25

人民陳情案件

Openfind 工務管理科

陳 [redacted] i [redacted] com>

來源: 陳 [redacted] i [redacted] com>

收信: mtbu@kcg.gov.tw <mtbu@kcg.gov.tw>

日期: Mon, 25 Mar 2019 18:33:19

標題: 輕軌二階路線建議

附檔: ② 二階輕軌路線建議.pdf (129k)

范局長 您好

昨天公聽會結束，聽聞二階有可能要改路線的可能(來源：聯合新聞網/輕軌二階 高市府：考慮變更路線 <https://udn.com/news/story/11322/3716532>)，議會也率隊到同盟路探查過。作為附近的居民有以下意見希望局處長官專家學者參考：

路線選擇比較表		
路線	走十全路接同盟路	單純走同盟路
周邊居民量	大	小
經過設施	果菜市場、愛國國小、博愛國小、三民國中、十全國小、高雄醫學大學&醫院、美奇萊影城(首輪)、十全影城(二輪)、金石堂書局、三民公園(三民圖書館)、保安宮、吉林街夜市、高雄客運自立站、新商場(預計)、小型工業區、中都濕地	高醫大學(但對就醫者相對不便)、愛河之心、客家文物館、高字塔、中都濕地
鄰近設施	熱河街商圈 臺鐵、捷運高雄站(約638m*) 捷運後驛站(約243m*) ※距離以十全博愛路口算	捷運後驛站 捷運凹仔底站(約574Mm*) 捷運後驛站(約471m*) ※距離以同盟博愛路口算

以大眾運輸的定位來考慮，輕軌改成沿着十全路走高雄醫學大學附設醫院正門再經中都濕地會比單純走同盟路河邊來的更好，因為能夠經過多所中小學、醫院、商圈、市場、小工業區，能夠運載的旅客更多元，且離捷運、臺鐵相對的近，讓民眾有更多元的組合、更高的搭乘意願。



高雄市政府捷運工程局	
所管字號	交辦日期
027	18年3月26日
本案	發文時副本抄送 移文或存查時備
	秘書室

[https://webmail.kcg.gov.tw/cgi-bin/msg\\_read?cmd=print\\_mail&m=291381262&mbox...](https://webmail.kcg.gov.tw/cgi-bin/msg_read?cmd=print_mail&m=291381262&mbox...) 2019/3/26

走十全路可接駁愛國國小、博愛國小、三民國中、十全國小、高雄醫學大學的生師上下學，如此沿線的學童不需要家長接送，改善上下學塞車的窘境，家長也能有更充裕的時間出門上班，颱風天緊急停課也不用煩惱接送問題。課餘時間學童們也能獨立搭著輕軌轉乘到高雄市區。沿線的居民也能到三民圖書館閱讀書籍。

設站在高醫十全路門口如此搭乘的長輩、患者都能在比較近、較快的距離進入醫院獲得診療(以高醫學生的角度來說大多在附近租屋，即便搭乘輕軌，體力較佳足以應付步行的需求，且高醫醫護人員、員工也能運用此一路線上下班，在同盟自由路下車的話對虛弱的患者到醫院根本是漫長的路，以現在捷運後驛站的距離更是困難)在這樣的條件下，慢性病患者、行動不便者可以自力到醫院看病，家屬便無需請假，對家庭、社會的負擔都能減輕。

上面是對市民運輸的部分，再來談到觀光的部分，走十全路的話，不但有美奇萊影城(首輪)、十全影城(二輪)、金石堂書局、三民圖書館。高醫附近還有在地歷史的保安宮廟口小吃、吉林街夜市、果菜市場，從十全路走100多公尺會碰到熱河街，路上小吃、排隊名店林立例如上海生煎包，都能滿足國內外觀光客的味蕾，且能夠就近走到新的高雄車站轉乘各地，並經高雄客運自立站。且十全自立路報載將有百貨商場投資，將來更能擔負起輸運的重任。再延伸到十全路尾端十分有特色的中都濕地公園，讓旅客在志工的解說下了解愛河流域的水鳥、魚類、水母、水筆仔等生態，把玩樂、美食、購物、教育、保育串在一起，展現高雄深厚多樣的內涵，讓觀光客帶著感動玩高雄豈不更好。

在十全路尾段也有個小型工業區，裡面的員工上下班也能使用，在地人都知道十全路在博愛中華路這路段有許多五金器具水管電纜鐵網大水桶等等商家，所以不論是小工業區公司緊急補貨甚至是市民都可以到十全路上採買五金用品。

綜合以上所述，這段輕軌能夠讓學生及家長、工業區員工、醫院員工、影城商場員工、國內外觀光客，不論在地或國外的使用者都能利用

目前聽到走同盟路的賣點大約是有片綠地，但想必若要建設必定會惹來護樹團體的阻力，走十全路就沒砍樹移樹這種問題，且國外的觀光客他們的綠地應該不比高雄少，他們是單純為了綠地而搭輕軌嗎？若論在地居民的利用，同盟路的人口相對十全路少，且被愛河分隔的地理因素也會降低民眾搭乘意願。再來是同盟路上景點的問題，雖有愛河之心、客家文物館、高字塔，或許會受惠於輕軌增加一點觀光人次，但是失去了在地居民使用不便的情況下，是否會讓輕軌功能大打折扣呢，是否又會吵利用率太低搭乘人數冷清的問題呢？以過去很多文創觀光夜市為例，因為不是居民自然聚集的地區硬是把攤位上去，開幕時的新鮮感一過，因為不是居民生活的重心，最後終以關閉收場。六合夜市之前也因觀光客取向，失去了在地民眾的支持而冷清。交通建設也是一樣，若在地民眾使用的動機、利用率都這麼薄弱，又要怎麼指望觀光客能帶來多大的效益呢。

最後想說目前輕軌正召開公聽會，蒐集正反方意見，不管是原案或改路線乃至路線的選擇，甚至噪音、號誌時間聲響等等技術問題，最後應該得經由專業人士的判斷、執行與改善。原案大順路美術館段雖然離我住的地方很遙遠，個人的話要搭乘或許不是那麼方便，但原案周邊經過了不少學校商圈，在反對的問題改善下，想必能夠利益沿線的住民，當然樂觀其成。對我而言，若能改道十全路就大大增加我搭乘的機會，要出門、出國也會更方便。高雄捷運十幾年來只有延伸，但路網沒有增加，兩側較遠的民眾就沒那麼方便。



人民陳情案件 工務管理科

Openfind™

黃 [redacted]@kg [redacted].com>

來源: 黃 [redacted]@kg [redacted].com>

收信: mtbu@kcg.gov.tw

日期: Mon, 25 Mar 2019 15:58:01

標題: 高雄輕軌第二階段應把轉乘便利性作為優先考慮

您好，高雄輕軌第二階段原計畫行經大順路、美術館路等路段引發爭議，去年市長選舉時也成為選戰焦點，含市長上任後停工召開公聽會討論，今天有媒體報導，市府可能更改路線，然而，市府更改的路線最大問題是讓輕軌與紅線、橘線無法轉乘，失去興建環狀路線補足原本軌道系統不足的目的，且大順路目前興建中之商場，當初環評通過就是因為會引進輕軌作為大眾運輸方案，假如確定更改路線，為提供商場民眾大眾運輸服務，勢必需要建設公車專用道等替代措施，否則大眾運輸不足將違反當初環評承諾，另外，捷運局曾表示，地下化深度約需45M，請問為何要那麼深？這個深度已經超過台北捷運許多路段了，若改為比較淺的地下化(例如15M)有評估過嗎？如果這樣改的話有比較好嗎？因為45M真的太深，以台北捷運為例，類似車站深度，皆無法一次抵達，需透過至少兩次的電扶梯轉換才能到達車站，對於年長、行動不便者其實並不方便，輕軌的優勢就是不用上上下下，且深層地下車站對於發生災害時之疏散難度也遠高於地面直接救援，雖地下車站可比照現有輕軌採無人管理模式，然而所需的機電設施耗電量仍然相當驚人，※又以前台鐵高雄段被民眾抗議空氣不佳，就是因為營運初期為了省電，並無權日開啟抽風設備，而台鐵又有柴油車，每次柴油車經過，地下空間就會瀰漫柴油味，台鐵最後只好全日開啟抽風設備，以高雄、台北捷運為例，雖電力列車無柴油列車之空氣汙染問題，然而地底下的空氣畢竟還是不好，所以也需全時段開啟抽風換氣，全球地鐵皆如此，所需增加的耗電量就算是無人管理車站也是很可觀，地下車站還需比地面多出許多的照明設備，考量高雄夏季天氣炎熱，地下車站空調也不可少，這些多出的耗電量都是地面、高架車站不需要的，希望能以轉成便利性為優先來討論修改路線與否，讓輕軌真正發揮補足軌道系統之原始目的。

高雄市政府捷運工程局文(19) 二第		
函管字號	交辦日期	預定完成日期
028	108年3月26日	108年4月8日
本 案 撥文時間本抄送 核文或存查貼會 秘書室		

捷運工程局



10830378000

[https://webmail.kcg.gov.tw/cgi-bin/msg\\_read?cmd=print\\_mail&m=1641039804&mbo...](https://webmail.kcg.gov.tw/cgi-bin/msg_read?cmd=print_mail&m=1641039804&mbo...) 2019/3/26

人民陳情案件 工務管理科

Openfind™

陳 [redacted] <[redacted]@[redacted].com>

來源: 陳 [redacted] <[redacted]@[redacted].com>

收信: mtbu@kcg.gov.tw

日期: Tue, 26 Mar 2019 09:27:53

標題: 輕軌第二階段美術館至大順路

請局長務必照原訂路線興建輕軌，如無法興建請不要用腹案興建，  
希望局長能讓環狀輕軌成圓。

謝謝您

高雄市政府捷運工程局交付物		
列管字號	交辦日期	預定完成日期
029	108年3月6日	108年4月8日
本案	發文時請本抄送	秘書室
	移文或存查時會	



[https://webmail.kcg.gov.tw/cgi-bin/msg\\_read?cmd=print\\_mail&m=1310534370&mbo...](https://webmail.kcg.gov.tw/cgi-bin/msg_read?cmd=print_mail&m=1310534370&mbo...) 2019/3/26

人民陳情案件 工務管理科

Openfind

I [redacted] tw>

來源: la [redacted] .tw>

收信: mtbu@kcg.gov.tw <mtbu@kcg.gov.tw>

日期: Tue, 26 Mar 2019 10:56:22

標題: 分析各項大眾運輸，看為何高雄需要平面輕軌？

《高雄輕軌、地鐵、公車之比較與平面輕軌優勢》

目前高雄輕軌第一階段經過駁二、愛河、台鋁，假日利用人潮多，讓部分市民誤以為輕軌是做觀光用途。

事實上，輕軌的目的和捷運、公車一樣，只是服務市民，提供大眾運輸。

環狀線原本規劃就是連結許多市中心的學校、醫院、商場、美術館、音樂中心、觀光熱點和人口居住密集區。食、衣、住、行、育、樂，繞一圈全部滿足。

綜觀全球有輕軌的城市，都是建設在市中心，連結市區與郊區用鐵路(地鐵)或公車。

為何歐洲、日本、中國許多城市會選擇輕軌，而不是用捷運或公車取代呢？

捷運的優點是速度快、運量高，但由於其站體需求龐大，站距通常會較長。建設、維護、營運成本比較高。

公車機動性高，但公車無法抑制市中心的汽車數量，台灣都市的摩托車太多，當公車和一群摩托車擠在一起，反而提升了發生交通事故風險。

而且公車並不是作為通勤的理想工具，因為公車的到站時間具不確定性，公車容易受塞車、事故、紅綠燈等影響。並不適合在交通密集的市中心運行。

關於BRT，這是源自巴西的系統，參考歐洲和美國二次大戰前各大都市的路面電車而設計。原因是巴西經費並不寬裕，直到今日巴西的電力供給還不穩定，完整的路面電車系統，對巴西而言並不理想，再加上巴西人的民族性通常覺得有就好，60分也可以，不求止於至善。

好，那為何許多城市認為輕軌優於BRT呢？

答案是「更優秀的穩定性」

首先，軌道是固定的，除非車速過快出軌，否則不會像公車因變換車道或駕駛因素導致道路交通意外，安全風險低。

和捷運、高鐵一樣，班距和搭乘時間具可預測性，乘客可以較好安排通勤時間。

比起低底盤公車，對行動不便者更友善。因為搭乘輕軌不需「上下車」，沒有高低落差的問題。

另外，和地下鐵或高架車站相比，路面輕軌站體不需佔用龐大的都市空間，所以非常適合古老的歐洲城市，既不用破壞景觀的高架也不用挖地下，不會破壞老舊的城市地基和下水道系統，也不會對旁邊老教堂造成威脅。

高雄市政府捷運工程局交付管理案件

列管字號	交辦日期	預定完成日期
020	108年3月27日	108年4月8日

原文請向本秘書  
移文或存查時費

本案 秘書室



而且它的鐵軌藏在地面下，和救護車、消防車、行人是不衝突的，如船過水無痕，列車一過，景觀依舊。

再加上，因為站體需求小，所以站距短，讓大眾有更多的車站選擇，所以非常適合高密度的市中心。

最後，輕軌被賦予抑制市中心汽車數量的重擔。

台灣人對都市交通的想像還停留在美國剛二次大戰剛結束時的那種思維。

但殊不知，邁入21世紀後美國以紐約為首的各城市，開始仿效歐洲的城市交通規劃。

因為大家發現，汽車會傷害城市經濟，汽車愈多造成交通惡化。伴隨空氣汙染，停車場需求，塞車等...增加時間和都市土地利用成本。當大家都開車，都市消費型態會逐漸過度集中在購物中心等大點。這其實並不利於都市經濟發展。

唯有讓人在街道上行走，增加市民在一般道路社區商家的消費，才能促成多元的城市經濟發展，利用人來人往的街道來加強安全的城市空間。那要如何讓人離開私家車走上街道？

就是在市中心利用輕軌穩定、站距短的特性，讓市民更便利。並且許多車主會覺得輕軌造成的不方便，而改走其他道路分散車流。

其實近代歐美日對交通已得出一個結論，投入更多大眾運輸資源，同時阻礙汽車的方便行，縮減車道量，減少路邊停車格，結果汽車交通愈順暢，更換車道導致的事故率也降低，因為各種不方便，大家選擇少開車，讓路上車輛變少。

請試想想看，若今天你是孕婦或行動不便年長者，也許推著嬰兒車或輪椅，開車不方便，家人也沒空開車載，但是住家附近剛好有輕軌，是不是讓你的生活更貼心方便。

路面輕軌既不用上下樓梯，搭乘電扶梯，也不用擔心不好上公車。

所以當我們的城市社會文明愈高，我們會思考如何讓行動不便者更容易在城市移動。

當我們正邁向高齡化社會，同時也鼓勵大家生小孩時，我們的城市基礎建設是否能盡量減少他們爬樓梯，搭乘電梯的次數。

那為何高雄要為了汽車的方便，選擇輕軌高架化或地下化增加經費，既破壞破壞都市景觀，挪去美麗高大的行道樹，又無法提供市民更貼心友善的搭乘方式呢？

沿線居民可以看看現在蔥鬱翠茂的大順路，和楠梓捷運沿線還有市區的高架橋邊，比較看看，大家喜歡的居住商業空間是哪一個？

當然會有人問，如果輕軌這麼好，那黃線是不是改回輕軌會更好？

黃線主要目的是連結目前人口眾多的鳳山與市中心之間，將更多通勤人口快速導入市中心和其他捷運路線，能稍微減少九如、建國、中正、三多交流道區域間往返鳳山和市中心的車流，所以應該採高運量、快速的地下捷運系統。

另外請多花五分鐘看看阿布達比在2007年做的都市規劃，他們預估當時的100多萬人口，將在2030年成長到300萬人，剛好與目前高雄都會人口差不多，其中規劃的輕軌(tram)路網比捷運(metro)路網更密集也更長。

阿布達比產石油，政府和人民都不缺錢，卻規劃輕軌來作為市民的主要大眾運輸，我相信這些外國城市並不笨，並且做過慎密的計算和規劃。

一座進步的城市不是窮人也有車的地方，而是富人也搭乘大眾運輸的地方。

作者：曾

Plan Abu Dhabi 2030

**Plan Abu Dhabi 2030**

Since 2007 we have worked with the Abu Dhabi Urban Planning Council to create content depicting the future of the city. Plan 2030 describes the overall vision, while...

送自 Yahoo奇摩電子信箱 Android 版

人民陳情案件工務管理科

Openfind™

陳 [redacted] <[redacted]@[redacted].com>

來源: 陳 [redacted] <[redacted]@[redacted].com>

收信: mtbu@kcg.gov.tw

日期: Wed, 27 Mar 2019 13:37:31

標題: 輕軌第二階段美術館至大順路

請局長務必照原訂路線興建輕軌，  
如無法興建請不要用腹案興建，  
希望局長能讓環狀輕軌成圓，  
讓未來的孩子能有更多的大眾運輸可以使用。

謝謝您

高雄市政府捷運工程局交付案件		
列管字號	文到日期	預定完成日期
031	19年3月27日	19年4月9日
本案	發文時間本抄送	移又或存查時
		秘書室

捷運工程局



10830379300

[https://webmail.kcg.gov.tw/cgi-bin/msg\\_read?cmd=print\\_mail&m=850911735&mbox...](https://webmail.kcg.gov.tw/cgi-bin/msg_read?cmd=print_mail&m=850911735&mbox...) 2019/3/27



ta [redacted] .tw

來源: ta [redacted] .tw  
收信: mtbu@kcg.gov.tw <mtbu@kcg.gov.tw>  
日期: Tue, 02 Apr 2019 23:41:55  
標題: 高雄市民

高雄捷運局長您好，我挺高雄輕軌二階美術館到大順的原案要地下化夠了，大順在凹子底站有很多複合電影百貨一定會坐輕軌人潮，我喊超級觀光凹子底商圈，強調不挺改線，敢改線的話後再沒人潮要捷運局長負責下台！另外反對者很少，支持者很多支持輕軌二階原案！我懷疑反對者貪錢？請回答我，謝謝！

拜託不要改線改線改線，挺二階輕軌原案夠了！謝謝！

高雄市政府捷運工程局 受理案件		
別管字號	交辦日期	預定完成日期
D25	108年4月18日	108年4月18日
本案	發文時請本抄送	送審
	投交與存心時	

