

108 年 9 月 21 日黃線綜合規劃作業公聽會意見及回覆表

單位	意見	意見回覆
李雅靜議員	<p>我們的副局長，還有我們與會的相關人員，那現場有益政哥，還有文益，還有俊憲，還有我們所有的好朋友，大家午安。我還是想要提，上一次在說明會裡面提的一些問題，那期待在這次的公聽會裡面，可以正式的把這些提問、我們的問題納到你們的綜合規劃裡面。第一個是，我不曉得其他的路段怎麼樣，但是我們要求你們在做 Y18 到 Y22 的這個路上，沿線上你一定要做問卷，最好是每個受影響的沿線的店家、住戶都要做。那你可以問，你覺得哪邊好？要，還是不要？或者是哪邊好？其實我覺得你會獲得不一樣的想法，這是第一個。第二個是，因為一直都沒有公聽會。然後第二個是，我記得以前我還在公部門的時候，也就是說縣市還沒有合併的時候，就有聽到我們鳳山，從五甲要拉到澄清湖、拉到長庚，要做輕軌，我不知道大家有沒有印象，在座的各位、我們鳳山的在地人，稍早一直計劃都是要做輕軌，輕軌喔！什麼是輕軌？就是跑地面的，所以在合併的時候，其實在捷運局有做了一個研究報告，有期中、期末報告都有，那這個報告大概據林科長說，大概做了 3 年多才完成期末報告，而且這條線叫做鳳山輕軌鳳山線，花了 3 年多到 106 年我才拿到期末報告，也就是說，這 3 年裡面它一直在不斷的做評估，甚至有問卷，甚至有一些調查資料，還有一些數據的佐證，那厚厚的一本，裡面其實寫的都是其實如果做在五甲三路、二路，它的程度是嚴重不大、可行的，這些資料雅靜看過，那這是輕軌。那大家知道做捷運其實花的費用應該會相對的高，而且其實它會有一定的危險性在，不像平面就是直接簡單的開挖，它是用潛盾的。那你要做捷運，你花的費用更高，1440 億，你應該要更審慎、更嚴謹的去做先期的規劃跟評估。那我知道我們其實很厲害，花不到 1 年的時間，我們由輕軌改成捷運，那第一個我要先謝謝捷運局的用心，知道我們不想要有輕軌經過我們的鳳山這樣的鬧區，因為我們自己開車、騎車、騎腳踏</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 感謝議員指教，有關保泰路方案已評估中，並於 108 年 9 月 20 日向議員報告，後續路線係採五甲路或保泰路之方案，本局將以問卷調查方式收集民眾意見供路線決策之參考。 2. Y20~Y22 路線係於目前道路下方，除車站出入口外，如五甲路道路用地如有未徵收情形，路線地下空間之取得待綜合規劃案經行政院核定後納入評估處理，本案已於 108 年 10 月 23 日開會研商五甲路及保泰路道路徵收費用之可行性，後續將納入評估妥適處理。 3. 說明會公聽會召開前已發函至沿線各里辦公處代為宣傳周知，並於媒體及官網發布新聞稿及公告請民眾踴躍參加。後續說明會已另於

車，甚至是行人走的道路，都已經有夠壅塞了，所以我們不需要輕軌，那你把它改成捷運，第一個我感謝你的認真，感謝你的用心。第二個是，但我們不期待你放在五甲三路跟二路上，我們期待你放在保泰路上，為什麼？其實在簡報的時候有提到說，五甲二路、三路沿線了不起 20 米、25 米，你要做捷運的話，其實你的路幅不夠寬，所以你是必得做疊式的，疊式整個一個軌道需要 6 米，再加上剛有提到，6 米以外雙邊還要空 6 米，安全的禁建的一個距離，所以你就 18 米。我跟各位報告，五甲路上其實有很多地方不是 20 米，有些地方是甚至是連 20 米都沒有，那你要拆人家的房子嗎？你是必得拆一大落、一大街的透天，那反而你會更麻煩，而且會引起更大的反彈。你都還沒帶來經濟效益，你就引起我們的反彈，甚至引起我們的交通黑暗期，甚至引起我們的恐慌。恐慌的同時，我們拒絕你們來，可是我不是拒絕你的捷運來我們鳳山，我非常的歡迎，但改線具體的建議是不是到保泰路上。保泰路寬約有 40 米，再怎麼樣窄也不會短過於 35 米，所以它有絕對的寬度可以去做我們的捷運，還有它的寬度足以讓我們整個軌道是可以採同一個平面上，不用做疊式的捷運，相對的你的工程費用就會降低，這個是第一個雅靜要拜託捷運局你審慎的去評估，評估看看這兩條道路上，到底是保泰路好，還是五甲三路、二路好，因為我不是專業人員，但以我鳳山在地人的需求跟角度在建議這件事情。所以拜託捷運局你在做，不管評估也好，做問卷也好，你同時把這兩條納入，就是把保泰路也納進來，因為其實以前在評估輕軌的時候，我就一直強烈的建議，能不能不要在五甲路上，你就做在保泰路上，這些都有歷史資料大家可以去查。那不曉得為什麼大家一直質疑要在五甲路上。還有一個是，我們有捷運，是不是就有出入口，要不然你要去哪裡搭捷運。那你的出入口如果做在五甲二路、三路，你到底要哪裡來做出入口，大家想一想。最後一個，現場有很多在地人，我們的五甲二路、三路好像沒有公有地，是空的，大部分都是私有地，大部分大家都蓋透天、蓋大樓，那不是又要拆人家

有線電視台採跑馬燈、LINE 官方帳號等方式公佈資訊。

4. 捷運黃線為地下捷運，於五甲路係採疊式設計，車站最小寬度約 15.8 公尺，最大寬度亦在 20 公尺範圍內，故無須拆除百姓店面。另出入口用地如為私人用地，會協議徵收或共同開發等方式辦理，不會強拆民宅。
5. 車站範圍從施工開始到結束，其施工圍籬架設時間約 3~4 年。施工圍籬淨間距至少 12 公尺，以五甲二路(路寬 20 公尺)為例，施工期間，五甲二路路寬約 8 公尺，施工前將提交通維持計畫送本府道安會報審議通過後辦理。
6. 有關施工期間對周邊店家之補償，依規定可申請營業稅及房屋稅減免申請，地價稅調整部分因涉公告地價，會協助請

的房子。我不知道大家期不期待，公部門來拆我們的房子。有的人一輩子只能買就這麼一間房子，那就是他溫暖的家，他可能覺得這樣就滿足，你現在拆他房子，又造成一個恐慌，所以還是要拜託。因為我覺得五甲，不管是二路、三路的也好，那裡真的沒有空間給你去做出入口站，縱使你現在想的是我們的五甲龍成宮，我也不贊成。為什麼？平時他們的香客就很多，平時那裡就有觀光客進進出出，甚至有遊覽車進來，甚至有隔壁，我們愛好小吃的好朋友，來我們五甲廟，你要在那裡做出入口，或許可以帶來人潮，可是也會為廟方帶來不便，而且坦白說，我剛聽到很多人反應，你們真的沒有做到互相尊重，然後先去徵詢他們的意見，所以我也反對你們把出入口站、甚至你的通風口設在五甲龍成宮，這是第一個。第二個是，你所有的出入口站如果是設在五甲沿路上，你要去徵收人家的土地，徵收人家的房子，你會增加更多的成本，我不知道你們有沒有想過，如果你是做在保泰路上，我跟各位報告，有兩個地方其實可以設處入口站，就是乘車站，那甚至你可以只用一個地方，為什麼？因為那條路短短的，其實不是很長，如果以 1 公里的距離，那差不多 1 站就可以，可以設在哪？我們在地都說那裡是民族公園，在三角公園那裡，其實我覺得那個點很棒，真的很棒，又有公車在那邊轉運，叫瑞豐的公車停車點，然後那裡又有設置腳踏車租賃站，甚至這邊是前鎮，那邊是鳳山，那邊的人口數非常的多，那我上次有提到，五甲就有 17 萬人口，那如果你真的是要服務的話，其實我反而真的覺得你設在保泰路銜接在原鳳山跟前鎮會是一個更棒的點，而且那邊真的大樓林立，而且那邊還有兩個我們很熱鬧的肉豆公市場跟石津市場，然後你用在公園那邊的話，其實不用徵收土地，你又省了一筆錢。我跟我們捷運局報告，我不知道你有講過那裡沿線的費用嗎？每一筆土地，就算你要徵收人家的停車場，那塊土地至少也是億來億去，而且絕對不是 1 億的億，是好幾個億，那與其你用那麼多的費用去徵收別人的土地，造成人家可能開心或不開心等等，倒不如你真的是去找我們的公有

相關單位於地價評議時參考調整。另有營業損失補貼及租金補貼部份，因本府捷運工程施作並無營業損失補助或租金補貼之相關規定，且本府相關工程皆無前例，經詢問台北、新北、台中捷運亦皆無相關補貼機制。

土地，那個是公園用地，其實可以。再來，還有一個地方是在善美公園，雖然那個公園不大，可是至少它可以是公有地，然後出站以後，其實如果我們要停車，每一個出入口站都需要停車空間，我們要想到這，五甲二路、三路就算有出入口站，你的停車空間絕對是不足的，你要叫人家停哪？光是臨停，又要造成交通回堵了，那這個是雅靜具體的建議，讓你知道現況，因為我不曉得你們有沒有真的做過功課，然後有沒有做過研究報告，因為我要資料還沒要到。那還有一個就是，如果你做在五甲路上，20米，它的施工我相信未來可能剩下，現在是雙向道，以後變單向道，單向道其實就會交通堵塞，然後就會變成交通黑暗期。現在嚴格講是兩線道，可是如果在加上路邊的話，可是了不起給你四線道，封掉一半，我跟各位說，它的施工期是4到5年，這邊有很多我們五甲路上的店家，你們能忍受你們4年內沒辦法做生意嗎？真的阿！不要說倒了，連我的消費習慣我也會因為你的不方便，我就不會去你那邊買，我就更改了我的消費習慣。那如果你是在保泰路上的話，你需要被強迫一半道路是不能走的嗎？其實不會，因為那裡有40米道路，所以強烈的建議，真的真的我們捷運局，交通評估你們不會，拜託你們請交通局來幫忙一下，因為好不容易這10幾年期間，我們五甲商圈慢慢形塑起來，生活機能越來越棒，不要因為一個我們期待已久的大眾運輸工具，然後導致我們的整個商圈又沒落了，這是我們比較想去建議的。那還有一個是，我上次有提到建議，因為一直都沒有看到你們有增加說明，有沒有機會讓我們的管線是可以共構的，包含跟公路局、交通局、任何需要管線可以共構的，我們可以藉由這次我們要做捷運、潛盾的同時，然後讓我們的民生五大管線也好，甚至是我們的交通管線也好，分類型的把它共構，那這樣未來我們要搶修這些不管是什麼管線，其實可以不用一直到路開挖，那也可以節省一些開挖的成本、回填的成本。對不起，因為看了好多東西，看到腦袋暈暈的。然後，還有一個就是，我還是得提醒，如果你真的要做五甲路沿線的話，剛好像有誰有提到，

	<p>你五甲路沿線其實還有好多道路，其實你是應徵收而未徵收，你一定會被卡在這裡，我在這裡特別跟你嚴正的講。因為大家一定會要求你這樣，你既然要做在這裡，要不你先將道路，這些土地你使用這麼久，無償給你使用這麼久，你也該還我一個公道，這個我們聽很久了，真的聽很久了。所以如果與期你要做一個這麼棒的交通工程，然後因為這麼多瑣碎的事情，甚至會造成地方的不便，然後引起負面，就是也沒辦法造成雙贏、三贏等等之類的，那幹嘛這麼辛苦。所以拜託我們捷運局是不是可以真的審慎的去評估看看，我們保泰路上是不是可以，就是我們走保泰路，走南京路，然後接到澄清路。那我為什麼沒有一直提五甲一路，是因為未來那邊可能商圈多沒有錯，可是南京路沿線有一些學校，還有一些我們的五甲國宅，五甲國宅大概是民國 66 年、67 年一、二、三期慢慢蓋起來的，所以那邊有很多的勞動人口，甚至是一些長輩，就是可能交通需要我們的大眾運輸協助我們的，那所以我也一直鼓勵說，有沒有機會就是往南京路走，由南京路接澄清路，應該說澄清、南京接保泰路，然後接到班超，然後再往前鎮。南京路接瑞隆東，接保泰路。對阿！一來節省就是說我們土地取得的一個成本，二來其實我們交通黑暗期不會這麼的痛苦，因為大家還是可以安全的行走，生意還是可以照做。那我先以上補充。那我也要拜託捷運局你要具體的，就是現在我不能強迫你現在回答我，因為真的都是很審慎、很嚴謹的問題，我拜託你們評估完以後，一定要向本席回覆，那雅靜這邊也會將他們回覆給雅靜的，甚至不管是我滿意或不滿意的，我也會在我的臉書上發佈，我也會要求他們透過什麼管道去發佈。還有一個，如果未來還有什麼說明會、公聽會，我們聽說有第三台，甚至是有跑馬燈，這個叫公益訊息，我相信不管是港都青年或者是鳳信絕對會配合我們市政府，你就同時跑個跑馬燈也不需要費用，好嗎？以上。</p>	
<p>吳益政議員</p>	<p>副局長，還有賴博士，還有科長，還有副總，還有文益、雅靜，還有俊憲，謝謝。各位市民朋友大家午安大家好。真的是多謝大家一起來參加這個 1</p>	<p>1. 感謝議員指教，本局將積極辦理捷運黃線計畫。</p>

千多億預算，影響是每個沿線的市民都會影響，所以前面的公聽會是很重要的，所以我還是要再拜託一次捷運局，不是依法律來辦，是依法律最低的標準，能夠多辦就多辦。但若時間的時後，剛剛有建議在網站，建立一個黃線公共討論的網站，大家有意見的、專業的、市民的，大家願意講，它們官方也好，顧問公司或是專業的人，也把你們的專業拿出來討論，那樣會很精彩。這是第一個建議我們捷運局設立一個認同網站，請專人，我講的1千多億你拿1百多萬請小編，真的在討論整理都合算，最主要是大家的意見，專業的跟庶民的意見，有人對捷運沒那麼多專業的經驗，但生活中的經驗作為捷運的經驗它可以提出來，透過我們專業的顧問可以做一個交流，這個是專業跟生活市民的互動要改變，這個是第一個，再次在請捷運局能夠做到。第二個，我想說也是到規劃完之後，每一站，一站一站的討論，討論什麼？剛才我們很多議員在說的，出入口，現在老人化社會，真的，現在捷運在高雄是很不友善的，那時候我跟黃添財議員硬討了10多台電梯，你想想看沒有那10多台會更慘，有些線路是沒辦法改，所以全線要開始一站一站討論，每一站到底要多少電梯，上、下有地方可以做的，只要有地方都要做，這個預算佔少部分，所以說這個出入口的電梯，我們上次有提到的，電梯不要把它當成殘障電梯，現在電梯是大家公用的，每一個人都可以用，所以設計不要只合乎法規，要大台一點，大家能把它當成普通正常的交通工具，它是交通工具不是殘障電梯，而且不要只有一台，不要只合乎法規，法規都跟不上現在我們時代需要，一站一站的討論，把電梯能夠討論完。每一站都要保留所謂的共享交通工具，不管是公共腳踏車、公共機車，甚至於較大站的有公共汽車，那個都當成車站的站體設計甚至建設的一部分，當成一部分去檢討，整個檢討把這一部分保留，那的不是說附屬的，那個根本就是捷運建設的一部分，所以你要把車站，每一站可以有公共腳踏車、公共機車，現在電動機車也越來越多，甚至於以後的共享汽車，比較大站的把那個當一部分。那第二個是停車場，收

2. 車站出入口的電梯及電扶梯設置原則，車站兩側均設有一處出入口時，則均會設置電梯及電扶梯；若單側出入口大於二處，則至少有一處設有電梯及電扶梯為原則，其設置數量及配置將於基本設計階段作詳細規劃。
3. 停車空間的設置主要以機車、腳踏車等為主，並規劃於周邊道路，後續將配合捷運建設之進行納入轉乘設施規劃，並循本府道安會報機制，提報審議通過後進行設置。
4. 為引導車站地區土地開發並增加運量，擬透過TOD規劃，以「3D」為規劃主軸，所謂「3D」即包含：「使用密度(density)」，車站周邊地區之緊湊發展及開放空間調配；「混合使用(diversity)」，車站周邊地區的活動引入及土地適度混合使用；「都

納那些停車場在車站附近，不管是騎摩托車還是騎腳踏車，儘量是騎公共的，不夠就是私人的來，那車站的站體，垂直電梯，垂直的停車場、立體停車場，那個也是當做捷運的建設的一部分，所以第二個部分是停車場也要當做一個建設。第三個，每一個車站，譬如說建工路跟大順路那裡，除了跟輕軌的連接以外，你出入口不要做在這一邊，如果假設也是做在雄工這一邊，你就牽兩個地下段通過建工路的往西邊這邊，建工路跟大順路這邊車很多，不只是出入口這邊，過一條街，多拉兩條地下街過去給那邊的人可以起來，就是說一定要把附近的出入口增加，這是第三個。第四個，剛提到，真正要討論的是，鳳山市政府那一站，我是覺得的大家再討論一下，所以的軌道建設能夠連接一定要連接，就算步行去連接都好，它的優先順序一定要，鳳山跟鳳山高中這邊，你想看看這一站設在這裡，一定是假設這邊都可以，所以說你是不是能夠再往這邊靠一點，站體工程若許可的話，兩邊再這邊接、再這邊接，不要設在這邊，結果起來要走這邊，鐵路地下化的效果也不好，這站的效果也減少，你一定要盡量往這邊靠。還有第二個，這個講這個討論的前提就是說，每一站 500 公尺、500 公尺，我看很多世界、很多城市它也不見得是這樣分配阿，你應該看你實際上的城市需求，你往這靠一點，你不見得代表，每一站不一定是 500 公尺去切的，不是這樣切的，你要依據實際生活上需要在去切，有一些站長一點沒關係，有一些站短一點，那是服務人的，不是公平去切的。所以這一站是不是往這邊再靠一點，出入口放這從這邊來，因為這邊的依賴聲望，我不知道，當然每個，教育部也好，學者專家的意見，大家來討論，可是我們生活的經驗裡面，轉運站越靠近，它的效果一定是最好的，所以這個是能夠再討論一下，把數據再提清楚。那第二個本來要提到的，建工路那個雄工那一站，這站跟前面一站，這站，這邊的人口密度是遠低於這邊的，但是因為你們要平均分配，這樣調，往這一站，有人建議，我也認為，高雄第一科大就是高雄工專，那邊的生活圈一定遠大於這邊，因為小孩讀書、夜

市設計 (design)」，建構舒適完善的步行與大眾運輸轉乘環境，透過 3D 發展將有助於改善都市環境，並提升大眾運輸使用率。高雄市政府已配合環狀輕軌捷運之興建，研訂增額容積之相關規定，引導車站周邊地區適度提升發展強度並配合通盤檢討，適當調整使用分區，並增加步行動線與車站之串連，引導居民使用大眾運輸。

5. 有關車站出入口問題，其設置地點將儘量避免於商家正前方，或採聯合開發方式處理。

市，辦很多活動，去那裡運動的，在高應大這邊的需求更高，你在這邊除了大順路以外、輕軌以外，其實這的中間是密度最高的，使用率是最高的，結果我們把這裡設一站，大順路，接下來就是要過去高速公路那，密度最高、使用率可能最高的都 MISS 掉的，變成人不找人，太遠了，所以說這一站，如果說只能設一站，尤其銀線由這裡轉接，接過去就好，兩個月台在這邊接，這邊是要拉過來這邊，假設你只能在一站，不能增加站的話，移動這個往雄工、高科大這邊靠，你如果說不能靠大順路那麼近，你在拉線拉到出入口，高雄科技大學它一定要一站，你要拉遠一點沒關係，這裡一定要一站，你那裡拉得到。高雄第一科大，那個使用率會最高，這個車站動線的調整可能在討論一下，我覺得像高雄科技大學還有像正修科大這些運量都會很大的，因為現在大學已經不是只有大學，它整個活動阿、範圍，活動阿，還有辦的活動會很多，這個是正修。還有其它的一個站，設計正修跟高應大，高應大前面可以做停車場，它的學校停車場就可以當聯合開發，對它學校整個對外的活動也好，停車需求跟轉運站那個會產生綜效，所以說這個是不是能夠再考慮一下。還有那個民族站，像這個都不用考慮什麼 120 阿、150 阿，就是要拉過去，你這都地下的，你再爬上爬下的，現在都年紀大了，你是多行，能夠走得更友善，不管是 120、200 去克服，一定要連接、串連，這是一個基本的一個捷運，現在過去的經驗想到的。那以上這幾點，那有很多，大家還有什麼意見，不斷的提出來，聽聽別人，今天也很多市民，其實他們講的都很專業，那你們有聽到，應該有觸發你們的想像去討論，就像我的，1 千多億，不是 10 億，這是影響我們城市建設。所以大家的意見，有什麼意見，跟大家討論出來，當然有些是專業要克服的，靠我們這些是沒辦法的，但是沒關係，大家來，不斷在論壇可以有意見，可以一直交換，我寧願在討論半年，慢半年沒關係，因為這蓋下去是百年以上的影響，但是今天大家星期六假日很辛苦的出來是要有意義的，所以這些意見能夠收納進去，然後要反向回

饋，到底可不可以，要跟大家報告，多花一點時間，密集、辛苦一點的討論。人家說的，一百年前人家蓋的，現在蓋一百年了，蓋的東西又比別人差，會漏氣。我們也希望高雄，我們高雄捷運有好有壞大家都知道，有好的要用，把我們生活經驗裡面提出來的，議會也好，還是捷運公司，我們要很快加緊密集的把這些解決，讓我們的大眾運輸，還有1千多億不是開玩笑的，要怎麼樣蓋讓它有價值。最後一項，每個車站一定要蓋得漂亮，不只要舒服、要方便，要大方，不要像老鼠洞。站體前面的出入口生意都壞掉，除了設計不當以外，蓋的難看，你要是蓋得漂亮，我們三甲那個周遭環境配合，那是它生活的一部分，車站是在集客，是在吸引客人，現在不是車站在那裡，讓你店面怎麼樣，出入口怎麼樣，反正我的出入口在那沒人管，所以說把美感，美感不是美而已，美感是包括對環境的適合，那這個可能我們建築師的設計是不是要再討論更細一點，我講的可能我們要花時間每一站每一站的來討論。之前是你講的嗎？那一站，保泰路那？國泰路那裡，對對對，它這個是，之前，先說抱歉，這是前瞻，時間在趕時間提出來的，所以在辦的時後，照規定是要辦公聽會，是先通過了計劃，現在再補辦公聽會，所以有什麼路線要改的，剛說的保泰路，不只是廟那裡反對，整條路都反對，整條路大部分都反對，你花那麼多錢還讓人反對，保泰路也好，包括那個國泰路是不是能夠往右靠，走國泰路再左轉南京路，那邊七老爺，五寮坡那邊又有商業區，現在那邊都大樓，李雅靜靠那邊就當選了，那邊一整片，我苓雅區找不到一整片的。所以說我講的，慢半年都沒關係，我也沒關係，重點是要蓋的舒適，想的到的，所以上次也有提出來，是不是那個路線，尤其是那個部分，人口密度很高的，現在也是高架看怎麼去做調整，不用怕交通部。交通部是什麼？也是為我們服務，都一樣，不是他說好就好，也沒有比我們厲害，我們在座的各位都比它厲害。交通部沒有比我們這幾個厲害，這個程佩鳳，這都是全國一級的交通專家，他們對地方都很了解，所以有意見跟我們說出來，看專家對我們要

	<p>如何回饋出來。我還有很多資料要說，所以不佔用大家的時間，跟大家感謝，謝謝。</p>	
<p>邱俊憲議員</p>	<p>大家好，我就不一一贅述了，我是烏松區的市議員。那第一場地方說明會是在烏松區公所辦的，那場的鄉親參加的人數應該是其他區全部加起來的人數都沒那場多，所以很感謝我們三民區，我們市區這，包括鳳山區這。我們烏松人不多，差不多 4 萬多的住戶，可是因為有機會延伸到烏松那邊去，機廠那邊，就我們有一個捷運可以去新建，所以我們的鄉親是很期待的。不過有幾個問題，簡單建議。現場有沒有鄉親要發言的？我覺得先讓民眾完整的發言之後，我們民意代表再來講，怕佔用大家的時間。我簡單講幾句，第一個就是，剛剛五甲龍成宮的廟的管理委員會、董事會、這些幹部他們說的很清楚，他們沒有同意那個通風口、排氣口設在他們的私人土地，這個區隔很清楚，相信在鳳山那一場他們也有提出來，之前的溝通他們有提出來，溝通不能只有溝沒有通，所以這個意見，現場參予的包括顧問公司，包括我們捷運局副局長，包括賴老師，這些其實大家都是技術幕僚，大家不期待要放在那邊，拜託下次開公聽會或是說明會的時候，這個決定是什麼，你應該要給鄉親一個答案，因為這個就是做政策決定，所以這個很明顯就是說，我一直認為蓋捷運不是只有捷運局的事情，所以期待後面還有開其它的公聽會或說明會的時候，其實包括公務局、交通局、都發局、環保局等等這些相關局處應該一起來，面對民意的反應去說，他的相對應該負責這些業務他們要怎麼做，包括剛才住在烏松的朋友在說，本館路你到底要不要拓寬？捷運局說要拓寬的話，這邊在答應我們也不算數，因為是工務局的事情。顧問公司本來說要從 15 變成 20 幾米，這也是顧問公司說的，不是工務局說的。我的意思是說，這一件事情是需要市府去做政策決定的，而且可以答應的人跟說的算的人不在這裡，這個只能把我們的意見帶回去而已。所以我期待，經過了 3 場地方的說明會還有今天的公聽會，其實之後，應該要有府裡面，至少副祕以上的等級的人來去綜整這一些相關的反應意見，因為今天很多人</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 感謝議員指教，有關公聽會說明會之舉辦，本局均有函文給市府相關單位，民眾反應的意見涉及本局權責以外的事項，未來綜合規劃報告提出後，市府將會邀集相關單位組成推動小組審查，屆時亦可將問題向各局處反映。 2. 為引導車站地區土地開發並增加運量，擬透過 TOD 規劃，以「3D」為規劃主軸，所謂「3D」即包含：「使用密度(density)」，車站周邊地區之緊湊發展及開放空間調配；「混合使用(diversity)」，車站周邊地區的活動引入及土地適度混合使用；「都市設計(design)」，建構舒適完善的步行與大眾運輸轉乘環境，透過 3D 發展將有助於改善都市環境，並提升大眾運輸使用率。高

說很多意見，不一定是捷運局可以決定的，包括限建的問題，包括 TOD 導向，這附近的站體的都市開發的問題、規劃等等，這都不是捷運局一個局處就可以處理的問題，所以要去協調多個局處一起處理。那我想資訊的公開跟資料的透明，這個從第一場在烏松的說明會的時候，我從頭坐到最後面，然後最後發言，那時候我還是有要求捷運局去做這件事情。現在網路很方便，大家的手機都像電腦一樣，可以隨時看到很多資料，你要把這些簡報資料跟每一場的說明會，大概大家發言的問題跟你們初步的說明是什麼，把它放在網站上面，不管是高雄市政府也好，還是你們捷運局的網站上面，讓每一次得討論能夠更清楚、更限縮，其實剛才大家發言的問題，其實前 3 場的地方說明會，十之八九其實都是類似的跟相同的，可是因為大家沒有給答案，所以大家都是相同的問題在那裡問，包括捷運站的站體你要放在哪邊？是不是徵收到我的土地？徵收到我的土地，我不願意的話，會怎麼辦等等這些技術問題，其實在新建捷運紅線跟橘線都有相關的經驗，這個怎麼樣去解決，我相信捷運局這些同仁都是很有經驗的，甚至有一些不用等民眾去問，我們自己去試想，我們在蓋這條捷運黃線的時候，就會碰到民眾有什麼樣問題，你就先把一些問題跟你可以提供的答案就先預放在網站上面讓大家去看。也許我要詢問之前，其實已經有答案了，我就不用再花時間在這邊詢問這些事情。所以俊憲拜託你們一定要做，議會要開始了，我在議會裡面也會公開要求你們一定要做。接下來就是，在你們的網路上，把捷運黃線後續的規劃的相關資料、相關討論把它公開的放在網頁上面。捷運紅線跟橘線在新建的時候，高雄市政府是在自己的網站上有設一個公開的論壇、留言板，可以讓市民朋友隨時去張貼任何的問題，而且當時的承包商，甚至是捷運局，也有專人在上面去回應相關的問題，這件事情在新建捷運黃線的時候，我建議不能省略。捷運黃線畢竟也是花了 1 千多億的一個大型公共建設。那，另外一個是，我還是認為這種公共運輸的設施，並不是拿來要賺錢用的，是來提供市民一個必要的公

雄市政府已配合環狀輕軌捷運之興建，研訂增額容積之相關規定，引導車站周邊地區適度提升發展強度並配合通盤檢討，適當調整使用分區，並增加步行動線與車站之串連，引導居民使用大眾運輸。

共運輸服務的功能。現在高雄市的 65 歲以上長輩已經到 14%、15% 了，7 年後最快蓋好，很快 20% 的長輩，所以剛剛包括黃文益議員講的，在一些出入口的無障礙的設施，我們現在已有的捷運紅線跟橘線，有些出入口它是沒有手扶梯的，沒有電扶梯的，這個其實在未來黃線新建的時候，我其實真的建議要把它都納進去處理。然後，現在已經有兩條公車，已經在養運量了，先導型公車，黃 1、黃 2，在烏松的說明會的時候也有民眾這樣建議，這件事情應該要馬上去做，應該要按照現在我們規劃的路線跟站體，盡可能模擬符合未來捷運要營運的狀況，甚至班距也要把它加強，去養出真正能夠依賴這條路線的運量跟使用者。因為先導型公車的路線跟捷運黃線未來要蓋的路線還是有落差，而且它的班距還是太久，要去養這個運量要像 168 這樣養到那樣子，我覺得是很困難的，可是這部分是可以去補強的，所以這個是立即上可以去處理的。那最後一個是，我覺得比較可惜的是說，在 3 場的地方說明會跟現在的公聽會，其實包括吳益政議員，包括很多議員在議會裡面，一直在關心的一件事是，怎麼樣透過捷運的建設、TOD，這些站體的共同開發的效益能夠把它極大化，然後及早的收益進來，挹注到這個捷運的營運跟新建的成本裡面。如果到我們完工通車要 7 年，我們不能等 7 年後再來討論這些站體附近有什麼土地開發錢可以使用，這件事情不應該等到捷運新建完才開始做，如果我們已經初步能夠確定說這些捷運站體的位置在哪邊，我期待捷運局來找財政局，甚至地政局，甚至都發局，這一些具有開發效益的 TOD 的場站，要怎麼做，其實要同步來做，要吸引民間的資金進來做投資，那樣捷運在蓋的時候才有錢。要不然都是拿土開基金去抵押去換這些建設經費進來而已，這 7 年的空窗期，不能在等待說那些土地，等到捷運開通，開始服務之後我才來一塊一塊去招商，這樣子高雄市這些站體會在那裡閒置了 7 年，包括捷運的烏松機廠。在議會裡面我已經說了 2 年、3 年，機廠要蓋的地方是烏松第 3 公墓，我們是希望透過遷墓，然後不用徵收民間的土地，把

	<p>土地可以省下來，多了那一站的捷運站，可以讓大家多一站可以去使用，給你們說了2年、3年，未來在議會我也會繼續說，遷墓的工作先做，把土地整理乾淨之後，那一塊大的土地就可以先做聯合開發，不用等到捷運蓋好在處理，這個不衝突，這個你一定要做的事情，為什麼不先做，然後把土地的收益先收進來，這個我實在是沒辦法理解，可是我會在議會那邊不斷的去講，那包括五甲路很多，包括本館路道路拓寬，我們期待是說，一個工程多做幾個工作，是不是捷運的工程費用裡面，可以把這些沿路還沒有徵收的土地的費用一起把它包含進去處理，包括本館路的拓寬，它現在都市計畫其實兩邊是綠帶可以做通行，就是接通行使用，那開闢了當然對地方的交通運輸是很大的幫助，就是說1千多億裡面是不是可以包括雅靜議員說的，甚至沿線的一些管線把它共構起來，甚至烏松我們那邊還有一些淹水的問題，澄清路也有淹水的問題，甚至把排洪治水的一些管溝也都把它納進去，這都是可以做思考的。所以問題很多，不過就是期待捷運局要審慎的，認清楚紅線跟橘線蓋好之後營運遇到的困難，不要再重複的發生那些過去比較不好的經驗。那黃線在新建的過程，每一站不要只把它當作捷運站來做處理，也許它可以納進一些，比如說長照，也許是幼托，像我們經過鳳山、經過市內，人口數都非常多，寸土寸金，怎麼樣裡面有做更好的服務，這個我們應該要一起做更多的思考。那在最後跟黃文益議員，苓雅區、新興區這邊真的我覺得漏掉了，地方的說明會那邊應該要到地方的，不管是區公所，還是哪個地方，去舉辦一場，針對會經過它們行政區的站體的狀況來做一些說明會比較好。那沿線的居民要怎麼樣去收攏更精確的意見，這個雅靜議員剛剛有提出來，我覺得這很重要，透過問卷，還是透過民調，還是透過什麼方式，這要拜託技術層面這些顧問公司或是副局長這些一起來做努力，以上這些意見的分享，謝謝。</p>	
黃文益議員	<p>副局長，還有我們顧問公司，雅靜議員、俊憲議員、吳益政議員，以及所有關心我們捷運，還有我們的鄉親大家晚安，大家好，我是黃文益。其實我是第</p>	<p>1. 感謝議員指教，本局已於108年10月24日辦理苓</p>

一次來參加這個公聽會，為什麼是第一次，前面 3 次我好像沒收到通知。不要說你們，我剛才問我辦公室的主任，前面 3 次的說明會我們知道嗎？沒有阿，沒有公文。就只有這道公文。一直以來我很期待說我聽到苓雅區，對不起，因為有選舉區的劃分，所以我希望來這裡聽到我們苓雅區跟新興區的民眾對這次捷運黃線的看法。我真的沒有聽到說，我們這一區，難道，我就跟俊憲討論說，我們這區的民眾都對這個都沒問題？五甲問題很多，我們都沒有問題嗎？難道我們真的都沒有問題嗎？我要跟副座很嚴厲的抱怨一下，真的是這個樣子嗎？所以我認為如果，與其要用這種形式上的把大家叫來講一講，那你倒不如你認真一點分區，五甲這一區，全部給他們說，路線要怎麼調整。難道苓雅、新興不用再辦嗎？所以我希望苓雅、新興辦一場。因為你前 3 場說明會也不在苓雅、新興這裡阿，完全都沒有。所以這個東西我是覺得你要這樣子弄下去，到最後一定會有很多的糾紛，所以我今天完全沒有聽到我這一區的民眾對於捷運黃線有什麼看法。好，既然這樣子，我要求加開一場在苓雅跟新興一場。第二個，我在議會有提到說，就現有的捷運有一些不友善的設計，在新的捷運在蓋的時候，應該要改正，包括說這個站體的出入口的大小，你們都知道我的選區就是紅線跟橘線交錯，我有很多捷運出入口的站體，很多站體當初都做得很大、很豪華，在商店街前面一個出入口遮住 4 間店面，後面 4 間店面全倒，所以其實我在商圈裡面的很多的店家的，租不出去，倒店潮，捷運公司要負責，說正經的，很多店家早就都不用做生意了，所以我具體的要求，如果在設捷運站體的出入口的時候，窄一點，不用怕人家看不到，因為你的效果沒有這麼大的時候，未得其利先受其害，很多店家在我們的選區裡面，因為我們有做，所以我們跟大家講，你做這麼大沒有效果的時候，反而害死這裡做生意的人，這是第一個。第二個，有很多的民眾在坐捷運的時候，因為捷運你是要，很多年輕人他騎車、開車，很多長輩的他們可能走路不方便，所以他會搭乘捷運，但是很多民眾在搭捷運的時候就有反

- 雅、新興及前鎮區聯合地方說明會。
2. 有關議員建議之出入口問題，其設置地點將儘量避免於商家正前方，或採聯合開發方式處理。
 3. 車站出入口的電梯及電扶梯設置原則，車站兩側均設有一處出入口時，則均會設置電梯及電扶梯；若單側出入口大於二處，則至少有一處設有電梯及電扶梯為原則，其設置數量及配置將於基本設計階段作詳細規劃。

	<p>應，捷運在地下2層，結果沒有電扶梯，沒有手扶梯，所以有些就根本沒有辦法下去，如果他坐捷運又很多行李他根本就上不來，然後我們要求改進又沒辦法改，現有做的沒辦法再改了，所以我要拜託捷運公司，如果在做的時候請考慮一下使用者的便利性，給他們有辦法下去跟上來，我覺得做電扶梯是可以方便，你如果說你去分析評估看看，一個站體有幾個是需要電扶梯，你應該要增加，該增加的就增加，不然一定會遇到問題，就是說長輩來抱怨說，我根本就是下去有困難，我行動不方便，那他要去找電梯，有些站很大，他要去找電梯也不好找，不知到哪一個有電梯，他就那裡四處找，這是一個很不友善的一個設計，所以我希望，就我針對以上的事，我在議會所以提出來的，現有捷運的改善部分，這個部分請捷運公司跟顧問公司納入評估改善，然後在我們的選區可以再多辦一場說明會，聽聽我們黃線路過的苓雅區跟新興區到底這些居民對黃線他了解嗎？他清楚嗎？還是大家都不知道？益政議員，我今天來，我們選區的民眾很少，是不是不知道？我不曉得，因為我是第一次參加，之前我沒有被通知到。再補辦一場苓雅跟新興的好不好？</p>	
<p>賴文泰教授</p>	<p>各位大家，現在要說晚安了，我先自我介紹一下，我在2、30年前，我就坐在隔壁的...公司，我10多年前，去交通局，坐在這邊，我現在再做老師。其實公聽會我參加了幾十次，我每次都有一個，你看今天我們坐了快3個小時，每次坐這麼久我都很感動，我有一個提醒，一個提醒，就是說其實你今天會坐這麼久，就表示你不滿意你住的地方，你關心這個捷運，我唯一的提醒，我跟大家報告一下，其實就是說先去研究，然後才是規劃，現在規劃還沒定案，規劃後是設計，要做細部設計，所以每個階段，我所講過的，你關心你住的地方，你關心這個捷運，每個階段你都要參加提出意見。所以我分階段來講，我如何看大家的問題，我5分鐘講完。有幾個問題，譬如說你路的問題，本館路的問題，就我的經驗，你路要用就要取得，本館路一樣，五甲路一樣，你要用就是要取得，這條路你要</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 感謝賴文泰教授蒞臨指導。 2. 為引導車站地區土地開發並增加運量，擬透過TOD規劃，以「3D」為規劃主軸，所謂「3D」即包含：「使用密度(density)」，車站周邊地區之緊湊發展及開放空間調配；「混合使用(diversity)」，車站周邊地區的活潑引入及土地適

取得。過來，我今天跟大家關心，你旁邊，路邊你會有住家，一個禁限建，禁限建有法令，我跟你說，禁建就是說，這條路線現在在規劃而已，還沒定案，禁限建是關心大家的權利，是大事件，所以是要路線定案之後，它才可以公告，它公告要1個月，接下來要通知過了1個月才可以禁限建，所以有些東西我講的你要隨時關心，有些東西它現在沒辦法跟你說，因為現在路線還沒確定，它根本就沒辦法公告禁限建的範圍，所以我說大家你今天站在這裡，我每次跟大家提醒，你要了解你的權利，我們隨時說就是，你市長跟官員，有人說你聽不下去，議員都在這裡，我相信議員是你最好的靠山，一個禁限建。第二個是說我們房屋的保固，我們房屋的保固其實說像紅橋線蓋完，它們的地質跟我們的地質部一樣，所以我說它有階段，譬如說你房屋你要怎麼保護，其實在我們規劃的時後，會做初步的鑽探，到後面細部設計的時後，地質的鑽探跟工法，你要做連續壁阿，那是有一個嚴謹的程序。我說你如果關心你的地方，在設計的時後，簡單說你也是要去關心。我看這是有些站在旁邊，有些另外說，譬如剛說的轉乘問題，轉乘問題我說那是後續要去做規劃的。我看你很關心交通，你說的名詞，漸進式的捷運系統，先要做公車，後來再做輕軌，最後再做捷運。我稍微解釋，為什麼技術會有問題，先做土建再做公車可能沒有問題，為什麼一般沒有這樣做，因為土建的錢很貴，土建的錢可能佔整個建設的7成，你做的時後不做機電，那個成本效益大概不划算，不過觀念上一定可以，它叫漸進式的捷運系統。另外就是說，其它有談到TOD，包括俊憲議員，跟剛才有個非常專業的民眾提TOD，白話說，兩個手段，兩個手段而已。第一個手段就是俊憲議員跟雅靜、益政講的，你需要把你的土地，你的車站的土地，每一平方公尺的旅次你要產生，譬如說你做土配，你做公園，你的旅次可能就不高，最高的是什麼？商業區、行政機關，這個時後，捷運局說，幾個議員講的，你周邊的土地就開始要清查，當然你私人土地要保護。另外一個就是說，你除了地，你還有蓋的高，那就是增額

度混合使用；「都市設計 (design)」，建構舒適完善的步行與大眾運輸轉乘環境，透過3D發展將有助於改善都市環境，並提升大眾運輸使用率。高雄市政府已配合環狀輕軌捷運之興建，研訂增額容積之相關規定，引導車站周邊地區適度提升發展強度並配合通盤檢討，適當調整使用分區，並增加步行動線與車站之串連，引導居民使用大眾運輸。

3. 有關黃線行經五甲路議題，目前另有評估保泰路方案，至於後續路線係採五甲路或保泰路之方案，本局將以問卷調查方式收集民眾意見供路線決策之參考。

容積。車站有規定，你 600 公尺之內的容積都可以提高。就這兩個手段。過來，最後說，包括益政他們說的出入口我們要怎麼改進，包括那個文益也說，我們美麗島，我們都很多經驗，你們去美麗島就知道，紅線要做的時候要走很長，你們去過台北就知道，走就過去了，這是設計的手段。最後是說，等一下回答包括雅靜跟俊憲跟益政有一些看法。我說我們為什麼要蓋捷運，大家你們看這張圖，看這張圖你要想像一下，你看我們...現在我們都是在這、在這，綠線，綠色是我們的輕軌，我們的紅線，我們的橘線，跟現在我們的黃線，你一塊一塊的切開，我們只有這樣子，所以你在坐捷運很不方便，以後你想一下，這邊一塊，這邊一塊，這邊一塊，這邊一塊，....，你每一塊你都坐捷運。那大家可能就會有問題，有兩個經驗跟大家分享，你們知道台北捷運 85 年開通，你們知道一天多少人嗎？20 年前，你們知道多少人嗎？4 萬。現在呢？在 103 年的 11 月，超過 200 萬，當然環境不一樣，最重要的是它一條、一條、一條、一條蓋完，運量就出來了。第二經驗，像你們這些住五甲的，以前沒有公車到長庚，所以去年規劃這黃線的時後，我們就開了一條路線，這條路線一開始，一天，去年 4 月開始開的，一天一公里收 2 塊，半年而已，一公里就收 14 塊，僅半年 7 個月，就說那個宣導很重要，民眾知道他有去使用，1 公里 7 個月 14 塊，所以大家想像一下，剛才俊憲說的班距的問題，那個需要我們再努力。你看一塊、一塊、一塊、一塊、....，跟台北現在很像，這都是要一步一步來努力的。剛才我說過的，你禁限建的範圍，你轉乘的範圍，你的 TOD 要怎麼達成，這都是我們要一步一步來努力的。回到我們高雄的關鍵，我說這些都是細部設計才決定，現在這個時間就是，我說現在是綜合規劃，綜合規劃現在還沒結束，綜合規劃現在還沒送交通部，現在只是可行性，我們現在的階段是可行而已，綜合規劃現在最重要的問題就是，雅靜議員說的路線，益政議員說的車站，這兩個部分是我們現在這個時後需要決定的，這個決定也是我說的，包括雅靜剛有說到，因為我們有限

制，一個限制是你決定要有一個機廠，一個維修機廠，所以地方要有；我們這邊要跟紅線有連接。這兩個是限制。這兩個限制如果你路要寬一點，所以雅靜議員，我的印象，這兩個限制，要走到保泰路了，我想這條路線要怎麼走，從南京轉到瑞隆，瑞隆後我們說瑞豐站，轉到保泰，保泰到班超就沒路了，你說過班超路轉凱旋，回來接我們的凱旋站，我是說為什麼要大家集思廣益，這有一個好處，保泰路很好蓋，這雅靜說的，40 米路寬，30 米路寬。不過這個路線，我們說開這個路線有幾個考量，一個是我們的運量，我們帶動土地的發展，然後就是土地的徵收，這些都是我們做規劃裡面最需要考量的因素。這個路線我想需要跟議員們一起討論。現在你看這路線，五甲路最大最大的缺點是它窄，20 米而已，剛才雅靜議員說的它很窄，不過它最直接的好處是直。我說的路線，你現在從南京路來接瑞隆，有一個直角，瑞隆接保泰，那裡有一個瑞豐站，是斜的，保泰路接班超，又有一個直角，班超接凱旋，又有一個直角，簡單說就是彎，它路彎就會有幾個問題，你土地要徵收，第二你們可有在坐台鐵？台鐵它的直角轉彎，你在坐的時候會覺得不是很舒服，你的速度會慢，簡單講，這路線是說，這個時候，路線它有優點也有缺點，它沒辦法全部都是好的，這個時候就要大家的智慧了，這個階段我們為什麼要做規劃，包括益政議員說的車站，我跟大家報告，捷運車站站距不是學理，它是一個原則而已，市區一般 800 公尺。為什麼 800 公尺？兩邊走 400 公尺就到。郊區我們就不管了。所以說，車站的規劃，俊憲議員跟文益跟益政講的，這個時候，可能就要透過再一次的溝通，路線的部分，我想可能就這兩條路線，這兩條我想需要，像雅靜議員說的，是要用什麼方式來更廣泛徵詢民意。如果民意現在的缺點就是說，它可能有發...的問題，可能不知道，還有一種東西我想說，需要像益政說的，1 千多億的錢，我們沒有需要這個時候就決定要怎麼樣，因為後面還有很多程序要走，這個規劃最重要的階段如雅靜講的路線要決定，車站要決定，我們一些 TOD 的策略，我們這個時候就

	<p>要想辦法了，包括文益講的，你要變美麗島那裡的出入口，我們現在就要想辦法了，所以這個部分，我最後一句話，我們捷運的規劃是一個程序，大家坐在這裡，你關心捷運，關心你的地方，我想在這裡提供個意見，這是我初步跟我這幾年參加的經驗，跟大家做的報告，謝謝大家。</p>	
<p>三民區正興里里長沈女士</p>	<p>吳副座好，還有所有來賓午安，我是三民區正興里的沈秀玲里長，我這邊想要提問一下，我剛看到我們的候車站是接軌到我們的輕軌的地方是高雄高工站，我這邊有個提問，它的土地劃位會是在什麼地方？是不是在大順跟建工路的那個地方，那個地方的土地面積會比較寬敞一點，謝謝。</p>	<p>感謝里長蒞臨指教，Y8 站預定設於建工路大順路口靠高雄高工前方，未來出入口會與高雄科技大學建工校區洽談聯合開發之可行性，另一方向出入口則設置於靠大順路之人行道上。</p>
<p>吳先生</p>	<p>主席吳副座、各位長官、各位來賓大家好，剛才有聽到吳副座說已經辦了 3 場說明會，對不對？我們都沒有得到這個訊息跟資訊。那以後，我是希望能開放資訊，公開在局裡面的網站，讓我們能瞭解進度跟將來的一些說明會的情形，這是第一件。</p> <p>第二件，我是 Y22 附近的住戶，我們的房屋年齡、結構都 45 年了，那這次的潛盾開挖會不會影響我們的結構，影響我們的房屋安全、生命安全，這是我的顧慮的一件事情。</p> <p>再來就是很簡單，我們希望能改線，能更改路線。以上報告，謝謝各位。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 說明會公聽會召開前已發函至沿線各里辦公處代為宣傳周知，並於媒體及官網發布新聞稿及公告請民眾踴躍參加。後續說明會另於有線電視台採跑馬燈、LINE 官方帳號等方式公佈資訊。 2. 捷運的潛盾工法已於台灣捷運行之有年，且施工前會有地質鑽探，若遇到不好的地質，會有地質改良工法以確保施工安全。 3. 另替代路線有保泰路方案，本局將以問卷調查方式

		收集民眾意見供 路線決策之參考。
龍成宮 王先生	<p>大家好，我先自我介紹，我是五甲龍成宮總務幹監王某某，我要說的就是，捷運局 8 月 20 日來我們五甲廟做說明，要在我們的五甲廟裡面設置 2 個通風站，排放廢氣，設在我們的虎邊，我們五甲廟的信徒、代表及委員大家都反對，我們並不反對國家發展的建設，我們是反對這 2 個排氣管設置在我們的五甲廟內。接下來就是，我們五甲廟內，一早就很多居民在跳健康操，也很多在運動，老人也很多在那裡下棋，之所以這麼多人就是我們樹木種的很多，空氣很好，結果現在要做 2 支排氣管在那邊，會影響我們的空氣，也影響我們清靜的地方，請大家要好好幫我們保護一下。再來一件，我們的五甲廟是我們五甲人的大事件，空氣差會影響到我們五甲人的運動，老人很多也在這運動，會影響五甲老人的生活品質。最後，我要說的就是，我們五甲廟媽祖相當靈驗，有求必應。韓市長當初要選市長，來我們這抽籤，抽完的第一時間，就來五甲廟拜拜，求高票當選，這是很靈驗的。我們鳳山區的委員、議員很多都會來拜拜。我們要說的就是，不可以將五甲廟的地理破壞，那 2 支排氣管不要放在我們的裡面，看是否可以找其他地方，謝謝。</p>	<p>尊重廟方意見，出入口及通風井目前已無規劃於龍成宮內施作，將另覓其他地點或以聯合開發方式辦理。</p>
台灣基進 李先生	<p>第一次發言： 大家好，我是台灣基進黨黨部主秘李○○，在這裡要先跟大家說一件事情，我們今天在這裡看這條黃線的捷運公聽會、說明會，我們要先思考一件事情，一條捷運開下去，我們要花 1400 多億來開這條捷運，我們到底是為了什麼要做這個？我們是因為我們希望要一條捷運，我們就開一條捷運嗎？還是說，真的我們來認真的解決我們現在高雄所面臨的，不管是道路交通會塞車的問題，還是說，我們用路人的生命安全的問題。其實，要蓋一個捷運，我們要投資這軌道建設最重要的一件事情就是，我們要改變過去高雄市都是以車為本，什麼是以車為本？就是，不管我要去哪裡，摩托車騎了就出去，車開了就出去的這種交通方式。還是我們要藉由這</p>	<p>1. 捷運建設主要是建構城市大眾運輸系統，除方便通勤外，希望藉由綠色運具來解決空污及道路壅塞問題，連帶帶動經濟發展為主要的附加效益。有關車站周邊是否規劃青年住宅社會住宅，納入後續辦理聯合開發方案評估。</p>

捷運建設，來轉變做一個以人為本的交通方式。什麼是以人為本？其實我們看現今的台北就可以瞭解，因為他們出去不用騎摩托車，他們也不需要開車，他們在雙北的地區內，他們要去哪邊都方便，捷運坐了就出去，因為這是一個相對安全又舒適的交通方式。我認為我們今日來討論這個、投資這個，用我們的錢，納稅人的錢來蓋這個東西，我們要認真思考，我們捷運不是說蓋就蓋，它是很重要的，它是高雄人的錢，所以我們必需要認真思考。我們也要拜託捷運局，你在這裡的時候，你其實不是說開一個公聽會、開一個說明會，結果都是在解決工程的問題，你應該向民眾說明為什麼軌道運輸、捷運、輕軌、路面電車都好，是為什麼對所有的高雄市市民一個非常非常重要的事情。我希望未來捷運局能夠在後面的，不管是開公聽會或說明會，好好的跟高雄市民溝通說明。

在這裡我提出幾個問題，第一就是，今天要開捷運的時候，是不是相對的周邊的房價就會漲價，漲價時，帶動周邊的土地發展的時候，你們可曾想過我們這些年輕人要怎麼辦，高雄現在面臨的什麼問題，就像韓國瑜他說的，又老又窮。假設他說的是真的，在又老又窮的狀況下，房價又漲下去，我請問我們年輕人要怎麼辦，一般的市民要怎麼辦。還有，現在我們高雄人的年輕人北漂問題。當我們的房價隨著捷運開發，越漲越高時，我們的年輕人、我們的下一代，他要如何在這落地成家，他要怎麼在這安居樂業，他的房子要怎麼買的到，所以在站體及周邊可有規劃社會住宅，可有把這個東西包在裡面去建設、做計劃。目前我們好像是沒看到，尤其是今年我們高雄市完全沒有相關的青年住宅、社會住宅的部分的計劃，完全沒看到。我希望在做這個捷運的時候，我們要思考的是，當這個東西蓋下去後，帶動周邊的房價漲價時，你相對的也要提供一些社會住宅，一些較低成本的房子，給年輕人或一般的市民，他有辦法住在捷運站旁邊，他可以享有這交通的便利。

接下來，抱歉，佔用一些時間，再一個問題就好。我們可以看到這個計劃，跟大順路的輕軌有做轉乘

2. 輕軌二階爭議路段目前由專家學者評估後續路線方案中。捷運轉乘除輕軌外，另可藉由公車轉乘，原預定施作輕軌之大順路段，目前已有循輕軌路線之環狀 168 線公車營運中，歡迎民眾踴躍搭乘。

3. 說明會公聽會召開前已發函至沿線各里辦公處代為宣傳周知，並於媒體及官網發布新聞稿及公告請民眾踴躍參加。後續說明會另於有線電視台採跑馬燈、LINE 官方帳號等方式公佈資訊。

	<p>的部分，但是問題是，現在輕軌被韓國瑜市長阻擋，你們可有做這個配套？這個配套措施在哪裡？我沒看到。我們 3 月份的時候，輕軌公聽會連續開五場，我五場都到，五場都有發言，結果呢？說年中要提出一個計劃，結果年中沒有，拖到 9 月份也沒有，現在要拖到 12 月份，我請問是不是韓國瑜市長 4 年做下去就拖 4 年，都沒有東西。現在要做這個捷運黃線，輕軌也沒有，轉乘的功能也沒有，那你黃線就會受影響。那配套措施是什麼？可有？我們沒有看到這東西。尤其現在又在開公聽會、說明會，現在計劃送出去，若到時後要蓋的時候，韓國瑜市長說不要的時候，那不都是在浪費我們的時間，浪費我們的生命，何必呢？</p> <p><u>第二次發言：</u></p> <p>其實剛才民眾的問題部分已經講完了，我要說的是，剛才很多人說到資訊傳遞的問題，剛才其實一些民眾有發現的時候也有說過，我們收到的資訊，它有放在網路，所以我們有收到資訊。其實捷運局，剛才可以看到的是，捷運局在解釋程序，其實後面很多規則，所以可能沒辦法就是很，簡單的說就是，那就這樣做，那就這樣做，可能比較沒辦法。但是我這裡有個建議就是，譬如說可以用市長的臉書、市政府的 LINE、捷運的官方網站等等，可以盡量的宣傳。另外一個就是說，五甲廟這邊有很多長輩，所以就是說可能要麻煩五甲廟這邊，往後有要開說明會或公聽會的時候，五甲廟可以貼一個傳單，那這樣去五甲廟休息、運動時可以看到這樣的資訊。謝謝大家。</p>	
<p>龍成宮 黃先生</p>	<p>主席、大家好。今天捷運黃線這條路線，一開始你們開這條路線，是不是要有公聽會，為設計這個路線，先找大家來檢討這的路線，你有感覺到嗎？你今日若在南京路到五甲，到南京路轉過去，為什麼不在國泰路那轉過去，這是第一點。為什麼這麼說，你旁邊，五甲、國泰路這邊是屬於以後的商業區，有經濟價值，要做，這是最重要的問題，這是第一點。第二點，你今日，如前面所說，你連聯絡鄰居都沒有聯絡，我們五甲路的鄰居還要打電話問我們，我們沒有收到公文，我們可以來嗎，捷運局</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 往南京路規劃主要為運量因素，南京路周邊居民、學校聚集，運量較國泰路高。 2. 說明會公聽會召開前已發函至沿線各里辦公處代為宣傳周知，並於媒體及官網發布

	<p>要檢討。第三點，如前面所說，我們沒有答應你們排風進風從我們五甲廟進去，你們說在捷運座談會的調查表上給我們打勾，沒有經過我們信徒、代表同意，這是我們的財產問題，不是你個人的問題，為什麼要給我們做進去？這是很重要的事情。我們五甲廟是地方風水，長輩留下來的，我希望捷運局要尊重。第四點，五甲路從日據時代後就沒有徵收，這是百姓財產的問題，要考慮。謝謝。</p>	<p>新聞稿及公告請民眾踴躍參加。後續說明會另於有線電視台採跑馬燈、LINE 官方帳號等方式公佈資訊。</p> <p>3. 尊重廟方意見，出入口及通風井目前已無規劃於龍成宮內施作，將另覓其他地點或以聯合開發方式辦理。</p>
<p>龍成宮代表</p>	<p>大家好，我是龍成宮的代表，也是捷運黃線沿線的住戶。我們的土地剛好在 Y21~Y22 的中間，我們的路的土地，從民國 5、60 年那時後，就被這個專門騙人的政府拿去用了，沒有給我們徵收，一直騙我們，經過了 n 次，包括司法院的大法官也解釋過，4-400 號逐年說要編列預算徵收，也沒徵收，一騙再騙，就是這樣。接下來，這條路，五甲路這的路段，是要做這個上下軌道疊式工程，在鳳山的說明會，我有說過，包括捷運局也說，施工的安全性是比較高的，這你們不能否認，但是我們住戶的安全，你們要怎麼要來保護，你們完全都沒說。接下來，在站線的左右邊是不是有 6 米要圍成限建的範圍。如果把我們畫成限建的範圍，我們人民的財產你們是要如何幫我們保護？都沒有。現在沒有說明在先，以後我們就是抗議在後。接下來，這些問題延伸出來就是，五甲居民這麼多人在反抗，結果捷運局當初在做，為什麼都不聽或徵詢、問一下，辦一下聽證會，行政程序的聽證會，為什麼要辦說明會和公聽會，這是走流程。在鳳山的時候我就說過，捷運局辦說明會也好、公聽會，就是黑箱作業。為什麼我說黑箱作業，在座的有收到通知來開會的民意代表請舉手，有收到的舉手，悽慘。</p> <p>政府機關是在騙百姓的，沒人收到阿。沿線的居</p>	<p>1. Y20~Y22 路線係於目前道路下方除車站出入口外，如五甲路道路用地如有未徵收情形，路線地下空間之取得待綜合規劃案經行政院核定後納入評估處理，本案已於 108 年 10 月 23 日開會研商五甲路及保泰路道路徵收費用之可行性，後續將納入評估妥適處理。</p> <p>2. 說明會公聽會召開前已發函至沿線各里辦公處代為宣傳周知，並於媒體及官網發布新聞稿及公告請民眾踴躍參加。後續說明會另於有</p>

	<p>民，跟所有人民的財產，政府是這樣用騙的嗎？請我們的民意代表要維護人民的財產，幫我們看好。選舉要到了，大家都可以支持，什麼黨做事情我們就支持什麼黨。謝謝。</p>	<p>線電視台採跑馬燈、LINE 官方帳號等方式公佈資訊。</p>
鄭先生	<p>你好，我是烏松區的居民，本館路沿線的住戶。這邊有一個問題，剛剛聽到五甲這邊也有提出土地徵收，那因為我在參加三民區及烏松區那邊的說明會的時候，其實有提到也有問，但我其實沒有聽得很清楚，不知道方不方便請捷運局或工程公司再說明一下，就是本館路拓寬的部分。因為我好像在烏松區那邊有說，本館路是兩線道，又是很重要的道路且常塞車，所以說有聽到有人說，不知道有沒有記錯，本館路預計要從 15 公尺的路寬拓寬到 25 公尺的路寬，若有記錯，在幫我更正一下。那其實這邊的話，我是想要去瞭解說就是，因為本館路其實我印象中好像那邊是不是以前就是有預留一些拓寬的空間，這我就不清楚。因為像本館路那邊，像什麼星巴克...，它基本上都是預留一個，前面都有一個紅磚的走道，它其實房子不會直接蓋到馬路上，那不知道那算不算一個預留的拓寬空間。那我這邊想要問，本館路在新建的這部分，是一定確定會先拓寬完成，再去建設本館路的捷運，因為我們本館路的話，Y5 到 Y7 它基本上是經過這的本館路的路線，那因為我是沿線的居民，如果本館路可以拓寬，不要在上、下班那麼塞車的話，我們也很期望。這邊希望捷運局或工程公司是否有些具體的計劃，讓大家了解一下。謝謝。</p>	<p>道路拓寬工程屬工務局管轄，非屬捷運局權責，未來會請工務局等相關單位配合捷運工程研議拓寬之可行性。</p>
徐先生	<p>不好意思，我是 Y14 站附近的居民，上次公聽會我有提出一些問題，那我覺得應該有深入討論的空間。第一點，黃線應預留長期路網銜接空間，因為我們看到 1990 年高雄捷運推出紅、橘、藍、棕四條路網的時候，其實在交會站都會預留轉乘的空間，包括衛武營站、三多商圈站等其實都預留轉乘棕線的空間，那包括我們看到台北捷運一、二期路網，就算在蓋的時候，其實都先有預留包括地下隧道跟轉乘界面的部分。那你說一個城市，捷運路網長期的規劃，我們要有長遠的思考，那 2011 年到 16 年高雄市政府執行整體路網規劃作業顧問服務</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 有關預留後續路線轉乘空間，將納入設計階段考量。 2. Y8 與輕軌 C28 站(如計畫維持)之轉乘，採地上轉乘為原則，以目前輕軌月台之設計，其寬度因輕軌車站於道路(大順路)空間已受相當之

和 2016 年交通部已經核定這個作業案。那其實跟黃線有交會的部分有 3 條，鳳山本館線、民族高鐵線跟蓮潭本館線。那因為這個黃線本來由輕軌升級為地下捷運的關係，所以後續的路網是有滾動檢討的需要，那跟黃線有交會的這幾條路線是不是要預留轉乘界面跟使用的形式如何，在黃線做綜合規劃的時候，是不是應該要一併釐清而且確定後續的形式，才可以確定未來轉接的部分。否則以現在紅橘線跟黃線的轉乘都已經這麼困難的情況之下，如果你們沒有預留好轉乘界面，在 2、30 年之後，新建下一條捷運的時候，將突然增加納稅人的花費。那第二個問題是機廠維修能量能否相容？因為我們知道高雄捷運 3 個機廠，大寮是 5 級，北、南機廠都是 3 級，也就是說如果黃線捷運部分的維修能量可以跟紅橘線共用的話，我們可以降低機廠的等級，減少土建跟一些機電新建的支出。另外就是說，交通現在在推動軌道產業的技術國產化，國車國造的部分，黃線未來的設備是不是可以在合約裡面規定，部分設備國產化以及維修在國內進行，減少未來 3、40 年營運跟重製成本呢？那這點也麻煩捷運局來回答。那轉乘的部分，我特別去找了一些，包括民族車站地下各層平面圖的部分，那還是想要在提出一個包括民族站、正義站能否地下轉乘的部分，我們就以民族車站為例，如果我們套疊 GOOGLE EARTH 跟台鐵的平面圖的話，我們可以發現民族站沒辦法直接轉乘的一個瓶頸是在靠近這個民族路口的部分，有大概 60 米的機電設施跟通風井這部分沒辦法直接連接，那如果我們從側面，那因為永久軌這邊是預留可以施工的空間，我們從側面打穿連續壁的話，它其實是個延伸通道，而且在捷運局自己的前期規劃書裡面，其實送交通部的時候也有這條規劃的存在，那上次捷運局的說法是說交通部否決了這樣的提議，那我不知道為什麼否決，能不能做一個說明，你捷運局後續有哪些可以去爭取的部分。連接通道大概 120 米長而已，在施工上應該難度是可以克服的，而且地下的轉乘、一體化，我覺得是對捷運未來運量及民眾的使用方便度有很重要的必要性。那同樣的，輕

限制，無法於路中做出入口。

	<p>軌，我們剛講到，包括說台灣基進的朋友有提出，輕軌不建了，你們後續的規劃是什麼？輕軌不建會造成黃線的整體運量減低，你們可行性報告是不是要重做、重送審、重新評估？那這些部分呢？如果真的高雄市政府要大幅更動 2012 年就做好的輕軌計劃，推翻前案去修改後案的話，後案一定重新送交通部備審，會整個拖延黃線的新建時間，那請你們有這樣的覺悟。那如果真的維持原案的話，是要拉到 Y8 站，這邊是不是能做地下轉乘的部分，也就是說，拉出一個地下通道直接連接到輕軌的月台，這在世界上很多國家其實都可以這樣子直接新建，像慕尼黑的輕軌站跟他們 U-Bahn ESCOM 新建的部分，它其實是可以在同一個月台就做立體的轉乘，那如果輕軌還要照原來計劃，這我們期望執行下去的時候，也希望能做好轉乘的規劃。以上，謝謝。</p>	
<p>鄭先生</p>	<p>大家好，敝姓鄭，之前在鳳山開說明會的時候，有跟經理請教過，就是說五甲二路是採疊式的月台、施工，那它的潛盾機，鑽在地下 2、30 公尺這樣子施工，它的直徑是 6 米，等於說它的軌道的寬度可能就是 6 米，然後軌道兩邊各留 6 米是它的安全距離，那這個安全距離是未來會做甚麼樣的保護措施，會用連續壁，全部都灌混凝土灌漿上去，還是怎麼樣？另外一點就是說，有關捷運開挖的話，它有一個禁建跟限建，這兩個是不是請貴局解釋一下？我知道禁建好像就是捷運它的 1 米好像是禁建。那如果說捷運的道路路緣兩側各 50 米都是限建。那這禁建跟限建對我們兩邊的居民、地主有什麼影響？這個請貴局說明一下。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 施工前會有地質鑽探，若遇到不好的地質，會有地質改良工法以確保施工安全。在施工中亦會有監測儀器隨時監控。 2. 捷運周邊建設之禁限建依地下、平面及高架型式，及建築方式之不同有相對應之禁限建規定，以一般住宅為例，禁建範圍為隧道斷面向外 1 米範圍，限建範圍則為隧道兩側邊緣投影至地面，向兩側各 50 米。相關規定及

		申請可依「大眾捷運系統兩側禁建限建辦法」規定辦理，歡迎到本局官網查詢。
○女士	你好，我其實也是五甲的居民，當初這個資訊其實是我自己在網路上面看到，然後我覺得市政府這邊也許，我們都有 LINE 的帳號，我覺得可以多推播這樣子的訊息，不然其實沒有被大家知道還蠻可惜的。然後再來，我是住在鳳南路上，那雖然說不是五甲路直接影響到我的居民，但我想要知道，因為五甲路路幅不寬，道路服務水準也不是說很好，那到時後你們施工要怎麼去應對這樣子的問題，是有替代道路嗎？那交維會怎麼實施等等。謝謝。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 說明會公聽會召開前已發函至沿線各里辦公處代為宣傳周知，並於媒體及官網發布新聞稿及公告請民眾踴躍參加。後續說明會另於有線電視台採跑馬燈、LINE 官方帳號等方式公佈資訊。 2. 捷運施工前就道路縮減及替代路線等議題，會提送交通維持計畫，經市府道安會報核定後實施。施工期間會使用告示牌告知用路人替代道路的路線。
林先生	第一次發言： 捷運建設，資金的投入很大，然後我們看看高雄捷運的品質，據我所知，2008 年至 2018 年期間均是虧本，然後就算現在持平，我們目前 6 個車廂的設計，也只有用到 3 個車廂，所以這個需求來看，它感覺到我們投入那麼多的心血，好像要持續增加才會發會它的效能。然後我們再看第二個例子是台北捷運，它一建設之後就差不多滿載，它是因為它在建的時候，它跟公交系統就已經非常得發達，所以我們看到它一建就好，所以非常的有效率。所以從這兩個來看，我們就建議說，是不是說	<ol style="list-style-type: none"> 1. 目前紅橘線的運量已逐年成長，顯見高雄市民接受度逐年增加，本府亦將持續推動捷運路網的建構。黃線的路線規劃與現有的捷運紅橘線、輕軌及台鐵地下化均有連接有助於運量之提

捷運可以分兩階段來做，然後這樣可以讓我們的金錢投入的時後花在刀口上，那這兩個階段是什麼？就是說，譬如說，按照我原來，該是地上就地上，紅橘線那時後也是，土建的部分，車站得部分，那一些還是屬於第一階段的建設；但是那個鐵軌的部分，還有車廂的部分，電控的部分，這些屬於第二階段的建設。第一個階段建設好之後，我們在這個時候可以用電動公共汽車來做營運，然後到達某一個程度，人的流量也很多的時後，我們再投入第二個階段，把鐵軌鋪上去，把車廂拿進來，把電控的設備都弄好。那當然第一段跟第二階段是要怎麼連接，那這樣的話是對交通成本會比較好，就是說對金錢的投入跟效益會比較大。然後第二個，我們看前瞻計劃來講，台灣出現一個捷運大爆發，台灣各個縣市幾乎都要建捷運，我在想說如果是這樣的話，我們這個捷運的國造的經濟效應規模應該是，就能達到那個規模。你看像大陸在發展的時候，上海第一條捷運-一號線，它是給西門子做的，第二條它們就自己蓋，當然第二條它們自己做的時候就發現很多問題，譬如就是出口得地方，接到平面得時候它不是拼命的接過去，它是要爬一個階梯再下來，那個都是很重要的一個經驗。所以說我是覺得如果用這樣來結合的話，你們投入的資金會更有效用。謝謝。

第二次發言：

剛才講到很實務的問題，就是說困難度，那困難度當然就是跟工程整個設計也有關係。然後第二個就是說，你說的如果要做第二階段的時候，原來有的車流量就會變成瞬間沒有，其實這個是不會，為什麼呢？因為你那個時後如果在建第二階段的時後，第一階段的，因為你都是跑在馬路上，他本來是在隧道下面跑的電動公共汽車，你把他換到跑到上面，然後這個時間也不會是很長的吧，如果我們類似像所有的建築工法裡面有一些預鑄，像一些房子的蓋法都可以節省時間，用一些預鑄的方法，其實有很多可以想辦法克服的。當然就是說，你如果只有用現在的想法或是現在的行政程序去做任何問題，都不想去突破的話，那當然是沒有辦法。但

昇，且目前中央已將黃線納入前瞻基礎建設中，其計畫期程納入管控，本府將積極於規劃之期程內完成黃線建設計畫，有關後續如何在期程內分階段辦理，如何運用工法節省時程，納入後續設計施工階段評估考量。

	<p>是如果你願意或是說有可能喔，我們以許可以找出一個方法。我相信你如果是參考其他的地方，也有這樣子的建設方法，這樣子，謝謝。</p>	
<p>陳議員主任</p>	<p>不好意思，我是我們議員陳慧文這邊，跟大家問好。因為我們在地很多都是龍成宮、我們五甲的鄉親，因為說了很多問題，所以說我也是要來說一下，他們的問題我也希望大家來重視。我剛才才聽到，因為我們的五甲地區在 85 年的時候就已經有捷運的設計，一直到現在我們來開這個會，來做我們這個五甲路，我剛才才聽到我們龍成宮，我們意思是說，這條路線他是不反對，主要是針對到我們出口的部分，這個部分可能需要我們捷運局再協助。還有就是我們道路的徵收，再接下來，我在這裡來跟我們拜託，有兩個問題，就是說我們五甲路他沒說很寬，不過他那邊的老舊房子也蠻多的，所以也拜託將來在施工時後，可以注意到損鄰的部分。還有這個我們交通打擊的部分，也來幫我們注意。我們的五甲路，因為我們的人口非常密集，政府做這條路線我在想應該大家都非常贊成。我們龍成宮這邊的意思應該也是一樣，以上，謝謝。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 尊重廟方意見，出入口及通風井將不會設置在龍成宮內，將另覓其他地點或以聯合開發方式辦理。 2. Y20~Y22 路線係於目前道路下方除車站出入口外，如五甲路道路用地如有未徵收情形，路線地下空間之取得待綜合規劃案經行政院核定後納入評估處理，本案已於 108 年 10 月 23 日開會研商五甲路及保泰路道路徵收費用之可行性，後續將納入評估妥適處理。 3. 於施工前及施工中皆會做建物調查與保護，避免影響兩側房屋的安全。 4. 捷運施工前就道路縮減及替代路線等議題，會提送交通維持計畫，經市府道安會報核定後實

		<p>施。施工期間會使用告示牌告知用路人替代道路的路線。</p>
<p>○先生</p>	<p>各位長官，先跟你們道歉，因為沒有看著資料實在是講不出話，就是您剛剛簡報上有提到整個路線只有 Y1 到鳥松機廠這段是採用平面或高架，其他地方都是地下。那我想請問一下，為什麼就是要選擇只有這一段做這樣子的處理，因為我從衛星通道圖來看，其實 Y3 到 Y1 這段的人口的密度並沒有那麼高，那你們如果採取高架的建造的話，成本應該是降低，相對來講你的本益比應該會比較好，可行性也比較容易過，那想請問你們這段還是採取地下的原因是什麼？考量的點是在哪裡？那再來我自己是，算問題，我是，給一點建議，我是建議捷運在規劃的時候，就是剛剛有其他的民眾有討論到就是，後續路網擴充的問題，那現在因為環狀輕軌，他現在，捷運局的態度感覺就是舉棋不定，那我是想說可不可以你們之後評估一下，從 Y8 跟 Y9 分別就是，Y9 部分往北沿著民族路，往北延伸到榮總，那 Y8 的話，就是先走大順路，然後之後隨便一個東西向的幹道往大概現在的北高雄，瑞隆夜市那附近去延伸，因為就我們所知其實高雄捷運他自己的營運狀況不是很好，尤其是這個橘線真的是還滿慘的，沒有大型活動真的是還滿難看的。那紅線的部分，基本上從高鐵到三多商圈這一段，可以說是相對來講運量比較好看。那所以我是希望說，長官之後在評估的時候，要評估一下後續的網絡重新。那另外一位捷運的長官有講到就是，在講說轉乘的問題，那轉乘的問題講出來就覺得的真的是很好笑，Y17 這個站，我是不太知道長官為什麼要設計它在這是離鳳山行政中心跟正義澄清站又都有點距離，這個很尷尬的點。因為長官自己講說，你要讓人家運具轉乘，應該是像台北捷運那樣子，就是走路不用走很遠就可以到，那你今天服務鳳山行政中心跟鳳山高中這兩個的人會多於直接服務台鐵的人那麼多嗎？雖然說目前台鐵的捷運化是個笑話，就是區間車大概 20 幾分鐘才一班這樣子。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 因 Y1 站旁的鳥松機廠設置於鳥松第三公墓，屬於山坡地，若 Y1 站及機廠改為地下軌道，則於機廠處將會增加大量的土方開挖量，對於生態環境的影響非常嚴重。 2. Y2 車站旁有未來的國道七號經過，若採高架，捷運橋梁高度會太高，且過 Y3 車站後馬上就要下到地面下，坡度會超過限制值，經評估後維持過 Y2 車站後採高架方案。 3. Y17 車站與台鐵正義澄清站目前評估以地下連通道連接，方便乘客轉乘。 4. 有關運具間之轉乘規劃，後續將配合捷運建設之進行納入轉乘設施規劃，並循本府道安會報機制，提報審議通

	<p>我是建議就是，捷運局在設計規劃的時後，要考量就是盡可能的要縮短民眾步行的距離。再來就是，你要考量就是，除了軌道運具之外，有沒有可能其他的，那個用公車，就是所謂的 BRT 的方式去推動，因為前任交通局長，已經表態在那裡喊說，就是說我們中華路要推 BRT，已經推到他已經卸任了，換人了，那個 BRT 還沒有看到影子。這個，我是不知道這個權責是在捷運局這邊，還是在交通局那邊，但是我是希望你們在跨部會整合的時候，要考慮到民眾轉乘的方便性，尤其是現在又號召說推出更多的幹線公車，可是有些幹線公車彼此間的轉乘其實不是那麼的容易，所以我是希望說，有些那個設點的時候，除了您剛剛講到的用地的取得、困難度、通風井等等的問題，你要考慮到你有沒有辦法跟公車有效的配合轉乘，而不是說，今天我覺得這個地，譬如說像那個民權路這邊要設在市政府跟四維路北邊這邊，我聽到就覺得有點傻眼，五福路有五福幹線，不往那邊稍微設一點，或是往南一點，三多路是有其他的點、站可以轉乘，可是我是覺得這個設站點很奇怪，因為你要考慮到公車它就算是可及性很高，但它必須受限於道路的問題，你要符合道路的法規，你要讓它有空間可以迴轉之類的，這些我是覺得應該要納入考量，而不是說你們就是埋起頭來一直說，我們就是這邊蓋、這邊用地取得最少、大家同意土開取得最少這樣子，就這樣子蓋下去，有些細節的東西我是覺得當初在設計就需要考慮的，我的發言到這邊，謝謝。</p>	<p>過後進行設置。</p>
<p>段先生</p>	<p>我是 Y10 附近的居民，然後我想要問的是就是，因為黃線剛剛簡報後面有說，黃線其中一個目標是想要促進城市的 TOD 發展，但是就是你把交路方案跟 TOD 其實是大眾運輸導向發展，然後它的定義應該是在場站周邊有混合一些高密度的使用，但是只是除了大眾運輸場站周邊，高雄市 400 公尺的半徑範圍會有增額容積以外，請問有什麼具體的措施是可以實行這樣子的目地？是要透過都市計畫改變它的使用分區嗎？還是有直接的捷運共構的聯合發展，就是聯合開發，就可不可以請你回答這個問題？謝謝。</p>	<p>有關增額容積之實施，可參考本府針對環狀輕軌制訂的相關規定，未來本計畫沿線 800 公尺地區，亦可透過都市計畫變更作業，增訂增額容積之申請規定。有關 TOD 之具體措施為透過都市計畫變更提升建築容積來挹注捷</p>

		運建設及補充公共設施，併同完備交通友善環境。另黃線場站發展規劃將視周遭環境及土地權屬條件擬訂合適之土地開發方式。
許先生	<ol style="list-style-type: none"> 1. 為何唯有 Y1 至烏松機廠採地下化?Y3 至 Y1 採地下化知因素? 2. Y8、Y9 保留未來擴大路線之可能性?向北經民族路至榮總，向東經大順路、自由路、明誠路、中華路 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 因 Y1 站旁的烏松機廠設置於烏松第三公墓，屬於山坡地，配合該區地形於土方挖填平衡之原則下設置機廠後，Y1 採高架可直接進入烏松機廠；若 Y1 站及機廠改為地下軌道，則於車站與機廠處將會增加大量的土方開挖量，對於生態環境的影響非常嚴重。 2. 有關預留後續路線轉乘空間，將納入設計階段考量。
黃先生	<ol style="list-style-type: none"> 1. 黃線 Y17 與鐵路交會以何方式轉乘? 2. 建工路 Y7 與殯儀館有連通道出口嗎?那邊有沒有做什麼規劃? 3. Y8 轉接 C27 代替輕軌線，因 Y8~Y15 段與紅線、輕軌有重疊性太多。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Y17 車站與台鐵正義澄清站目前評估以地下連通道連接，方便乘客轉乘。 2. Y7 車站距殯儀館有相當距離，無規劃連通道。 3. Y8~Y15 段與紅線、輕軌路線為

		<p>交會而非重疊，路網越多越密集，便利性越佳，民眾搭乘意願將提高，故有其比較性。</p>
吳先生	<ol style="list-style-type: none"> 1. 五甲二路段 Y21、Y22 路寬太窄，建議研議本路段改道保泰路。 2. 路幅太窄，出入口設置困難，建議出入口用的以公有地為原則，避免強制拆除民房、強制徵收，造成民眾難以承受的損害。 3. Y22 若要設站，出入口設置，建議設置在五甲三路(40 米)，或自強路出入少。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 目前有評估保泰路，至於後續路線係採五甲路或保泰路之方案，本局將以問卷調查方式收集民眾意見供路線決策之參考。 2. 用地取得優先順序為國、公有土地、國營事業土地、私有土地。若用地持有者不同意徵收，將會另尋用地。 3. 有關 Y22 站的位置建議，將納入評估考量。
楊女士	<ol style="list-style-type: none"> 1. Y21、Y22 改由保泰路，不要經五甲路。 2. 五甲路段太窄，公有地出口找地不易，不要拆民宅。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 目前有評估保泰路，至於後續路線係採五甲路或保泰路之方案，本局將以問卷調查方式收集民眾意見供路線決策之參考。 2. 用地取得優先順序為國、公有土地、國營事業土地、私有土地。若土地所有人不同意徵收，將會

		另尋用地。
蔡先生	<p>(一)</p> <p>目前黃線以 TOD 為目標進行各項規劃，但是目前世曦似乎沒提出將怎麼達成這個目標，那以下我的三個建議：</p> <p>(1) 目前現行的南機廠、北機廠、大寮機廠皆有大量的土地開發，這對於捷運公司、高雄市政府想必都是樂見的，但是目前依照烏松機廠的預定地除了地處偏遠處，再來就是周圍基本上是住宅區為主要的聚落，想要進行商業開發肯定是困難的，我建議參考中國的蘇州地鐵-七堡站 楊柳郡社區、台北捷運-小碧潭站 美河市的開發方式於機廠上方規劃社會住宅，除了給予民眾舒適、便捷的居住環境，也藉此去改變民眾的通勤方式減少城市私有運具的量。</p> <p>(2) 澄清五甲線於橘線衛武營站將會形成一個交會站，旁邊也緊鄰著市公車的建軍站，建議規劃 Y18 站時一併與建軍站聯合開發，建軍站也位於交通便利之處，因此非常適合開發社會住宅，當社會住宅擁有快速便捷等優點時，除了提高民眾申請社會住宅的意願同時也能藉此改變民眾的通勤方式。</p> <p>(3) 中島(前鎮加工出口區)位於旅運中心站的西南側，此處除了工廠眾多同時也有一萬多人於此處工作，但由於中島三面環港，因此要進入這裡的市民們只能從南側的擴建路騎車、開車或坐公車前往，除了交通極為不便以外同時也是進入港區唯一的主要幹道，因此聯結車、大貨車車流量極大；建工民族線雖然經過的區域有多所學校、市府、三多商圈，但這些站點有一個共通點就是人流會集中於上下班時間，而 Y15 的旅次也會因船期而不會有每日固定量，而中島的優勢在於工廠多是三班制，早中晚都可帶來穩定的旅次，希望可以將 Y15 再向南延伸至中島(或者預留隧道)，同時也可以改善此區交通的不便及危險之處，並培養民眾搭捷運通勤的習慣。</p> <p>(二)</p>	<p>(一)</p> <p>1.烏松機廠站在原先規劃中，已預定將朝聯合開發方向辦理，至於類型俟後續政策或民間投資意願納入評估後辦理。</p> <p>2.建軍站之聯合開發，本局將積極與土地所有人洽談。</p> <p>3. 因經費有限，故無法額外增設車站等相關工程。本局另有規劃旗津延伸線，目前辦理可行性報告中。</p> <p>(二)</p> <p>因 Y1 站旁的烏松機廠設置於烏松第三公墓，屬於山坡地，配合該區地形於土方挖填平衡之原則下設置機廠後，Y1 採高架可直接進入烏松機廠，進 Y1 站之爬坡段為行經既有道路之高架線，不會使用機廠用地。另所建議 Y2、Y3 站參考此北捷昆陽站之規劃方式，納入後續設計階段考量。</p> <p>(三)</p> <p>車站編號因應機廠設置位置為起點，依據車輛運行方向進行車站編號</p> <p>(四)</p>

Y1 站前的規劃為高架車站，依照世曦的規劃車站將坐落於神農路上，那勢必在機廠內就必須設置爬坡讓列車進入 Y1 站，爬坡的設置勢必會占用機廠內大片面積，而 Y1-Y2 因為要進入地下段，所以也必須設置長下坡，設置長下坡的路段為了維持六車道(四快兩慢)的配置，勢必將在道路兩側進行大範圍的徵收，建議可以參考橘線 大寮站的方式在基地內設置平面車站，列車離站後隨即就進入隧道；若此基地南北長度夠長的話希望可以規劃成平面車站，若是長度不足時，此基地剛好地勢較高可以參考台鐵基隆車站半地下化的方式於基地內設站。

Y2、Y3 車站於規劃中屬於地下車站，這兩站皆地處人口稀少處，希望可以參考北捷 昆陽站的規劃方式，一樓可直接過閘門進入付費區，地下一樓就是月台層；希望讓民眾以最快速的方式進入月台層乘車，減少一般地下車站都需要先至地下一樓大廳後，再乘坐電扶梯至地下二樓才可以乘車，也讓行動不便的旅客可以減少一次轉乘的需求，更快速地進入月台層。

(三)

目前營運中的紅橘兩線代碼的編排方式由小到大分別是由南到北、由西到東，而規劃中的黃線所使用的編碼方式卻完全與現行的營運路線東南西北完全相反，這在未來營運後勢必會影響一線營運人員、民眾、外國觀光客在看地圖時造成困擾；以營運人員為例，上行是往北下行是往南，今天營運人員在回報行控中心的相關方位時，會加入南側或北側(例：上行列車回報南側月台...)，若是依照黃線的編碼方式南北完全相反，可能造成因回報方為錯誤導致列車不必要的延誤，簡單來說我們行駛高速公路都會說北上南下，應該不會有人說北下南上，這也跟我們的地圖繪製北方在上南方在下有很大的關聯；若是民眾、外國觀光客所影響的地方在於，今天要找編碼數字大的車站時，會發現黃線與紅橘線完全相反，在尋找上會更花時間讓人不易判斷，尤其是外國觀光客即便有英譯的站名，也比不上看編碼的速度。

有關轉乘之規劃包括停車、公有腳踏車站及公車路線等，後續將配合捷運建設之進行納入轉乘設施規劃，並循本府道安會報機制，提報審議通過後進行設置。

建議黃線的編碼方式一定要更改與紅橘線一致，北(東)邊的車站編碼大南(西)邊則反之，這樣才可以讓使用者快速便利的判讀，並將可能延伸的代碼做預留，同時做相關規劃時一定要將營運人員的現況列入參考，也不希望未來在規劃新路線時每條的編碼方式都不同，這樣只會有損市政府的形象；補充一點，早期台北捷運並沒有編碼，在使用上確實讓人很難快速的找到車站，尤其對外國觀光客更是不友善，但後來是效法高雄捷運的編碼方式進行改革，因此北捷統整了編碼方式由南向北、由西向東，期許黃線可以做得更好。

(四)

現階段紅橘沿線各車站都有規劃機車停車空間，但只有市中心的某些車站周圍的機車停車格有收費機制，大多屬於免收費的，因為停車免費的關係並不會減少民眾使用機車徑而轉乘大眾運輸或是公共自行車的意願，當然也牽扯到轉乘的便利性，希望規劃黃線各車站周邊停車空間時，應考慮全面採取收費機制降低民眾使用私有運具的意願，提升大眾運輸的使用率，現階段希望可以將全市的機車停車格全面收費，並增設腳踏車停車處、cbike 站點。