

# 高市議會 online

Kaohsiung City Council online

Key-be

3 DUOMO

4998

熱門話題

論本市是否適合繼續  
發展輕軌捷運

103年6月號  
第36期





## 103年6月號「高市議會 Online」目錄

### 議長序

天佑台灣..... 2

### 副議長序

「老厝換新厝」的微型城市美學..... 6

### 議事紀實

財經委員會委員財經部門業務質詢摘要..... 10

教育委員會委員教育部門業務質詢摘要..... 12

農林委員會委員農林部門業務質詢摘要..... 14

交通委員會委員交通部門業務質詢摘要..... 16

高雄市 103 年度地方總預算第一次追加(減)預算三讀會  
審議總表..... 18

### 熱門話題

論本市是否適合繼續發展輕軌捷運前言..... 20

論本市是否適合繼續發展輕軌捷運.....  
..... 高雄市政府捷運局工程局局長 陳存永  
..... 高雄市政府捷運局工程局科長 李宗益  
..... 高雄市政府捷運局工程局幫工程師 黃育仁 22

從高雄環狀輕軌談國際都市適合發展輕軌.....  
..... 高雄市政府捷運局工程局局長 陳存永  
..... 高雄市政府捷運局工程局幫工程司 洪益文  
..... 高雄市政府捷運局工程局科長 林仁生 27

認識輕軌為高雄帶來的發展.....  
..... 高雄市政府捷運局工程局局長 陳存永  
..... 高雄市政府捷運局工程局科長 李宗益  
..... 高雄市政府捷運局工程局副工程司 蕭永秀 32

以觀光角度論本市是否適合繼續發展輕軌捷運.....

..... 高雄市政府觀光局局長	許傳盛	37
輕軌與捷運之營運整合.....		
..... 高雄市政府交通局長	陳勁甫	
..... 高雄市政府交通局運輸監理科技士	吳契輝	42
建設高雄環狀輕軌捷運的正確定位與指標.....		
..... 議員	李順進	55
論高雄市是否適合繼續發展輕軌捷運.....		
..... 議員	黃淑美	59
高雄適合繼續有軌道運輸嗎.....		
..... 議員	吳益政	62
輕軌和 BRT 打造屬於高雄人的綠色交通和城市美學.....		
..... 議員	張豐藤	67
「輕軌」生活.....		
..... 南台科技大學教授	李志綱	69
分析未來輕軌捷運系統票證制度之探討.....		
..... 國立成功大學副教授	鄭永祥	71
喜迎高雄大眾運輸邁入新紀元.....		
..... 樹德科技大學助理教授	鄭啟瑞	77
發展高雄市公共運輸—論高雄市是否適合繼續發展輕軌捷運.....		
..... 台灣世曦工程顧問股份有限公司技師	陳志豪	81

## 考察紀要

洪秀錦議員會勘鳳林路.....	88
陳慧文議員爭取南榮公園新設施.....	89
高雄市議會工務委員會考察中油林園廠.....	90
高雄市議會建議市府嚴謹評估南星計畫興建遊艇產業園 區可行性.....	91
高雄市議會工務委員會考察基層建設.....	93

林義迪議員會勘內門山南宮邊坡毀損.....	94
市府不當處理永安紙器開發案 許崑源議長盼市府勿一 錯再錯 .....	96
高雄市議會教育委員會考察自由車場.....	97

## 活 動 傳 真

陳美雅議員舉辦健走活動.....	100
林義迪議員與慈善團體整修貧戶破陋住屋.....	102
林義迪議員慰問長年病癱市民.....	104
唐惠美議員舉辦母親節感恩暨傳承文化活動.....	106
里長基層建設經費如同虛設 地方要求具體落實預算.....	108
童燕珍議員舉辦聯歡音樂會歌詠偉大的母親.....	110
蔡昌達副議長贊助林園國小出國比賽勇奪機械人比賽世 界冠軍 .....	111
高雄市議會提前慶祝母親節 陪同媽媽們一起看戲.....	113
高雄市中小學校學生持續參訪議會—公民教育體驗.....	114
方信淵議員以愛心水餃與媽媽們共度不一樣的母親節.....	115
許慧玉議員以感恩的心祝福天下母親們永遠青春快樂.....	116
許崑源議長與議會黨團拜會高雄地檢署 檢方承諾杜絕 暴力介入選舉.....	117

## 人 物 側 寫

黃柏霖議員—籲拚經濟顧食安.....	120
蔡金晏議員—關心旗鼓鹽大小事.....	122
吳益政議員—大開眼界的職校汽車科.....	124
林宛蓉議員—推動新良食運動.....	126
陳信瑜議員—為下一代營造幸福的未來.....	128

林武忠議員－服務尚勤快 問政尚認真.....	130
郭建盟議員－捍衛人權 M-Police 人臉辨識整合查詢系統 違法濫用個資.....	131
蘇琦莉議員－籲建合宜住宅繁榮地方.....	133
李順進議員－協助高雄市總工會索回建物產權.....	134
唐惠美議員－為原鄉增光采為原民爭福祉的傑出菁英.....	135
林義迪議員－議題精湛聞思修與服務奉獻信願行.....	137
林芳如議員－宏觀遠見日新又新展現優秀問政新象.....	139
翁瑞珠議員－信守政見承諾贏得選民信賴.....	141
李眉蓁議員－呼籲大中路段交通號誌宜調整.....	143
陳麗娜議員－呼籲自行車道安全為重.....	144
鍾盛有議員－要求市府多開闢產業道路造福農民.....	145
陳慧文議員－為鳳山再創新風華.....	147
陸淑美議員－關切高雄捷運從岡山再延伸到路竹.....	149
徐榮廷議員－希望加速鳳山區閒置土地開發利用.....	151
方信淵議員－請市府先闢建停車場再拖吊違規車輛.....	153
鄭新助議員－弱勢族群與高齡者的守護者.....	155
韓賜村議員－問政成效卓著獲市民肯定.....	157
周玲奴議員－推「三代宅」的美麗構想.....	159
張豐藤議員－駁斥楊秋興替無良財團開脫.....	160
黃淑美議員－財經專業民代.....	161
陳明澤議員－言論自由是民主可貴之處.....	163
洪平朗議員－澎湖鄉親力挺.....	164
黃石龍議員－中油汙染史罄竹難書 董座應參加環境講習.....	165

劉德林議員－掀開不法勸募的黑盒子..... 167

藍星木議員－希望高雄成為單車友善城市..... 169

## 公 聽 會

「高雄市減債大作戰」公聽會..... 172

「前鎮河鳳山溪綠美化及整治 疏浚防洪績效與展望的探討」公聽會..... 174







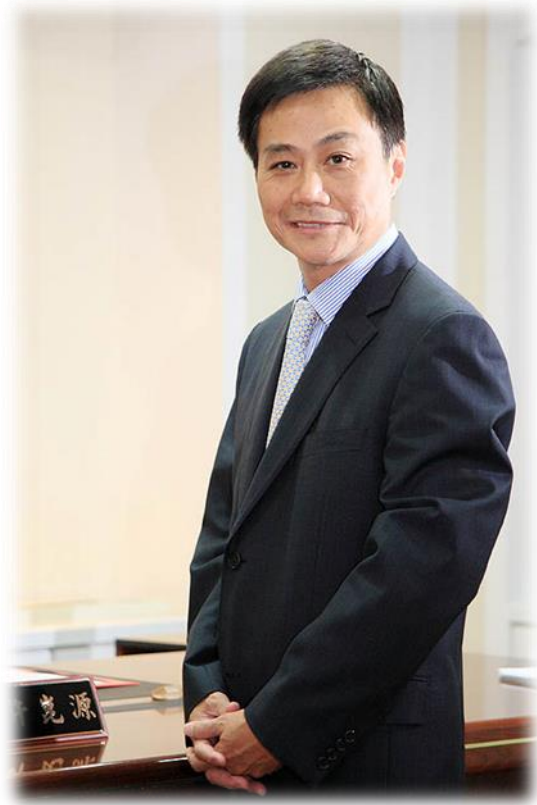
# 議 長 序

## 天佑台灣

521 當天台北捷運經歷一場台灣有始以來最慘重的大眾運輸治安事件，之後接連幾天台灣的天空不時下著突如其來的暴雨，彷彿連老天都在為這些天災人禍哭泣。

北捷事件發生後，媒體積極進行人肉搜索，想要挖出殺人者的身世，包含學校系級、家庭背景，有的誤報他是喝酒失控，也有斷定他是成績不佳、孤僻的轉學生，甚至迫不及待地想要揪出父母、尋訪師友，解釋他無可理解的瘋狂行徑。

但，不論是持續報導兇手有多瘋狂，或是找出學校處理程序上有什么把柄，責難捷運的警力不足，這些都只是讓社會更不安。其實，這時候我們最該做的是，找出如何讓台灣走出驚恐，弭平傷痛，面對未來的路。



作家劉軒在事件後發表了一篇文章，為這個脆弱時刻，提出五點「善心提醒」。我在臉書上看到後深受感動，也深有同感，特地引用這些「善心提醒」與大家分享：

- 一、媒體：請多做建設性的討論，不要用歇斯底里的音量報導，不要重播會加深社會恐懼的畫面。
- 二、網民：請不要去看那些現場的照片和錄影片段。這個跟恐怖片不同，你已經知道事情發生了，再看這個對自己不好。
- 三、政府：請加強社會的心理輔導和精神科相關資源，讓需要幫助的人，或身邊有需要幫助的人，能夠更容易獲得專業關注和治療。
- 四、學校：請重新定義什麼是成就，什麼是名利，編入教材，從上到下，給我們的孩子更健康的價值觀。

五、家人：請給你身邊的親人一個大大的擁抱，說你愛他們，讓他們知道，我們的心是安全的，因為有彼此。





副 議 長 序

## 「老厝換新厝」的微型城市美學

翻開數據，高雄有 34.4 萬棟房屋，其中屋齡 20 年以上有 23.9 萬戶，換句話說高雄人約有 7 成是住在「老厝」，無論是居住品質或是住宅安全係數都是不及格，希望透過「小基地整合型改建容積獎勵辦法」，亦稱簡易都更，只要整合 150 坪建築基地即可申請都更，讓更多人有了「新厝」住。

欣見高雄市政府於今（103）年 10 月將推動「小基地整合型改建容積獎勵辦法」，這是高雄改變都市風貌的里程碑，由於簡易都更具有基地小和快速的優勢，讓高雄市區內的舊部落，有機會透過都市土地合理使用，以期符合都市防災及居住安全的要求。

縣市合併後，高雄市房地產成長激增 1 倍！豪宅大樓如雨後春筍般林立，在光鮮亮麗的豪宅背後，卻存在著更多舊社區，尤其五層樓公寓和破舊透天厝，仍是這個城市揮之不去的落後「烙印」，存在城市的各個角落。

面對「老厝」，台北採取對應策略是推出「促進都市再生—2010 年臺北好好看」，包含「拉皮」改變老舊大樓外觀，再結合台北國際花卉博覽會，從「城市認同」進展到「城市美學」，把舊建物拆除、綠化、美化等環境更新的手法，給予建商高度額外容積獎勵的「簡易都更」專案計畫。

過去高雄很多透天老厝，「想透過都市更新的程序，將舊屋改建成新厝，看到複雜冗長的手續後，就都卻步了…」如今市府除了同意縮短流程外，另外，容積率也是很重要因素。而「小基地整合型改建容積獎勵辦法」的成敗，容積率獎勵自然是最重要關鍵；依台北經驗，由建商主導的標準都更案，其容積獎勵比民眾自辦改建的「簡易都更」高出達一倍，這是很不合理！弱勢民眾若沒有公正第三者，即使想要都更，屋主都可能會淪為被強勢財團所宰治。



希望市府能更積極鼓勵民間自辦簡易都更，未來進一步鬆綁都計法令，市府釋出更多的友善配套措施，容積獎勵甚至可由原先的 15%~20%，提高到 20%~25%，提供民間自辦簡易都更更強烈的誘因，高雄舊社區就有獲得大幅改變城市面貌的契機。

老屋除舊翻新外，居家安全也是市府責無旁貸的議題，必須更積極推動都市更新，尤其近幾年來氣候變遷，地震、天災頻仍，不是颱風天才會帶來災難，一場暴雨就會釀成重大傷亡，早期老舊房屋結構禁不起天災地變蹂躪，趁機將老舊房子翻新不但美觀也兼顧居住安全。





# 議 事 紀 實

## 財經委員會委員財經部門業務質詢摘要

本會第7次定期大會於4月13日進行民政部門業務報告及質詢議程，委員會議員質詢內容多元，包括財政、自由經濟示範區、鳳山特色商圈、區域發展的公平正義和發工業園區等議題都成為質詢焦點，並要求市府重視及改善。

黃柏霖議員指出，陳菊市長就職7年，高雄增加7、800億元債務，縣市合併後的歲出入差短達448億元，凸顯市政經營的風險，累積的債務將由下世代子孫負擔，市府應深思降低收支差短的策略，去(102)年桃園歲出入差短正40億元，高雄卻是負100億元，減赤是市府刻不容緩的要務。黃議員建議財政局盤點資產並提出中長期資產處理計畫，同時擬定減債計畫及覈實編列預算。他同時關切高雄自由經濟示範區的推動情形，要求經發局加速推動自由經濟示範區執行事項。

康裕成議員也關切自由經濟示範區的實施進度，她說，自由經濟示範區已喊6年，速度緩慢且尚未進入實質審查，並且讓人憂心是否如同服貿案有不符程序正義的疑慮。康議員要求中央關注自由經濟示範區對高雄產業的衝擊、對國安的影響及土地炒作的預防等，尤其要重視高雄的聲音；她同時要求市府進行自由經濟示範區的利弊評估，並定期向議會報告最新的進度。針對公有市場的經營，康議員建議經發局加強公有市場資產的活化；她並要求財政局加強向市民說明市府沒有賣祖產、沒有浮編預算，以釐清事實。

鳳山特色商圈推動3年卻毫無績效，李雅靜議員指出，市府雖花費好幾千萬元經費推動特色商圈，但經發局卻沒有著力，毫無績效，每年只在鳳山辦一場活動，特色商圈的發展全賴鳳山地方業者自力更生；李議員說，地方業者對推動商圈早就準備好，但經發局不動如山，缺乏專業，讓鳳山商圈沒有起色；她同時要求市府儘速處理三民傢俱街綠美化設施，研議縮小或淨空盆栽設施，提供傢俱街較充裕的交通及消費空間。另有關和發工業園區的招商，李議員要求市府優先輔導及保障在地產業。

針對103年度總預算案的爭議，郭建盟議員要求財政局、主計處做好財政問題的基本論述準備，他強調，「舉債建設」是中央到地方政府都要面對的財政現實，另國家和地方對「量入為出」的財政立場也有討論的必要；郭議員建議財主單位進行非中央版的社會福利措施及聘雇人員的相關檢討，並且揭露財政的實際問題，透過朝野協商，誠實面對高雄財政狀況，

否則光是要求市府「量入為出」卻又不能舉債，包括城市及市民都會受到傷害。前金、新興、苓雅區已有 3 年沒有新興建設，郭議員憂心對區域的長遠發展不利，並要求市府的資源配置政策應有公平正義的標準。

林芳如議員指出，地方百姓關心市府編列交通罰款收入的爭議，並有很大的誤會，針對市府將市民當提款機的誤傳，財政局應向市民說明清楚；林議員提醒市府不能有故意或惡意取締及守株待免的行為。她同時關心和發工業園區報編進度，也建議市府針對產業類別和學校進行人力資源培育的結合，提供在地就業機會。

## 教育委員會委員教育部門業務質詢摘要

本會第7次定期大會於4月21日進行教育部門業務報告及質詢議程，委員會議員質詢內容多元，包括營養午餐、文創行銷、校園關係變化、爭取亞運在高雄、家庭教育中心功能及餐旅國中改隸國立等議題都是議員質詢焦點，並且要求市府重視及改善。

學校營養午餐漲價風潮蠢蠢欲動，李喬如議員要求營養午餐漲價應該「歸公」，她指出，營養午餐漲價的壓力恐怕已非家長所能承擔，教育局應未雨綢繆，以保護學生權益；李議員並主張營養午餐應採公辦公營制度，才能避免民營業者成本考量成為漲價變數，她建議營養午餐如有漲價應由市府負擔經費。另針對美術館國小建校四度流標影響學生受教權，李議員也要求教育局捍衛學生權益並向新工處表達嚴重抗議。

陳慧文議員則要求教育局去除教改的積弊並推動適性教育，她表示，教育局應對12年國教的何去何從及利弊進行因應，教育不只在於課堂，尤應針對學生進行適性的多元教育；她並關切高雄文創產品的市場行銷，建議新聞局加強協助業者。陳議員說，2012年高雄精品工藝展入選作品及2013年城市品牌認證入選商品，均極具高雄在地的精神及文化，但新聞局對在地文創產品的行銷不夠積極，文創唯有商品化才能促使業者有持續開發的意願。

太陽花學運使得校園關係產生變化，童燕珍議員說，從太陽花學運過程發現校園關係的變化，教育局應重新看待法治教育的重要性，也憂心「嗆聲文化」替代民主制度的情形，教育局應重視及省思校園關係的變化，並加強學生相關的法治教育，避免學生對民主法治產生扭曲。童議員指出，台灣吸引大陸觀光客的重要因素是文化水平，但大陸民眾卻認為「不到台灣不知道文革還在」，值得重視。童議員同時關心國小校慶餐盒食物中毒通報流程是否符合規定及外籍教師英語教育的議題，要求教育局重視及改善。

校園營養午餐凍漲議題也成為林瑩蓉議員關心的焦點，林議員說，台灣物價飆升，但國人薪資未漲，大台北地區已率先調漲營養午餐，目前，高雄市除弱勢學生的午餐費由市府買單，其他都是家長自行承擔，教育局長鄭新輝去(102)年曾承諾不輕易調漲營養午餐費。她建議市府檢討營養午餐預算分配及營養午餐採取公辦公營的政策規劃；林議員說，教育局可從營養午餐預算分配中的午餐教育費及水電瓦斯燃料費進行分配比例

的調整，將原佔 75% 比例的食材費調高為 78%，因應營養午餐的漲價；另公辦民營政策也應收回公營，食材採取在地農產品的契作方式，不僅能支持在地食材及食材的穩定供應，更能保障食安。

關心體育議題的陳信瑜議員要求教育局評估爭取 2019 年亞運在高雄的可行性，她說，自 2010 年起，高雄爭取亞運會過程已被中央「做掉」3 次，高雄應評估是否有爭取亞運的優勢。針對前鎮國中排球隊被迫解散，陳議員也提出抨擊，前鎮國中在過去 47 年未針對排球隊宿舍的違建問題進行處理，卻能在短短期間內進行拆除，並迫使球隊解散，教育局又將如何處理同樣具有違章建築的 15 所學校。

國中小學生的最大煩惱來自於課業壓力及情緒障礙，許慧玉議員質詢要求教育局發揮家庭教育中心功能，並針對導師進行相關專業訓練。她以小學生造句「為了買毒品，還去當車手」、「這位買毒品的人，不但老婆跑了，還沒有地方住」的例子，以及「殺前妻攜稚女」、「父母逼看 A 片玩四 P」社會新聞為例表示，家庭教育中心的功能不能紙上談兵，應加強學生的宣導，另包括班級導師及校護也都應接受觀察學生情緒的專業訓練，以期第一時間保護學生及防患未然。

關心餐旅國中改隸為國立高雄餐旅大學附屬高級中學的林宛蓉議員，緊迫盯人的要求財政局同意校地無償撥用，並爭取獲得教育局允諾儘快審議計畫書及列管追蹤，以利教育部速編預算。林議員指出，餐旅國中每年都有 500 人報考，非常搶手，學生除享國民義務教育權益，也受惠於餐旅大學的協助，國一學會烘焙點心、國二會做中餐、國三做西餐，如果能成立完全中學，就能一貫專業教學。林議員強調，餐旅國中改隸後將由教育部接管，屆時市府一毛錢都不用花，對於財政拮据的市府應樂觀其成。

## 農林委員會委員農林部門業務質詢摘要

本會第 7 次定期大會於 4 月 23 日進行農林部門業務報告及質詢議程，委員會議員質詢內容多元，包括那瑪夏水蜜桃嚴重受損、鼓山滯洪池興建進度、產業道路的認定及維護、海上觀光的行銷、梅價崩跌及岡山淹水等議題，都是議員問政的焦點並要求市府重視及改善。

那瑪夏區因 3 月 27 日一場 10 分鐘的冰雹造成水蜜桃的嚴重損害，柯路加議員表示，那瑪夏區的水蜜桃至少有 5 至 6 成受損，原鄉果農辛苦一年的成果全成泡影，紅肉李的生產也大受影響，原鄉居民擔心影響今年水蜜桃李是否能如期舉行，農業局應予重視及因應。柯議員也關心楠梓仙溪的水保及疏浚，他說，楠梓仙溪是一條美麗的溪流，市府應加速溪流的整治及生態復育，以帶動經濟成長及維護部落的安全。

長期關切鼓山滯洪池建設的連立堅議員則要求水利局說明工程進度。針對在地農產品產銷履歷的建立，連議員要求農業局加強輔導，以增加農民收益；他強調，在推動履歷認證之前，更應做好食安的把關，才能期望在地農產品成為消費者首選，產銷履歷認證過程也應讓公眾周知，提高消費者信心。外傳因活動費預算遭刪除致使遊艇展參展報名費由 2 萬多元調漲為 5 萬元，連議員要求海洋局說明是否屬實。

產業道路的開闢有助於提高農產品的經濟價值，鍾盛有議員建議市府加強開闢產業道路並協調認定，以確保農民的通行權。鍾議員又建議農業局採空照圖作為判定依據，協助產業道路的認定，以保障大多數人通行的權益；他並要求農業局加強破損產業道路的維護，同時補助農民有關農業機械的採購，以鼓勵年輕人回鄉從事農務。

藍色公路的海上觀光是陳菊市長競選政見之一，張文瑞議員說，藍色公路由西子灣為起點，途經蚵仔寮、梓官、永安至茄萣，海岸沿線景點優美，更受大陸觀光客的喜愛，建議高雄輪船公司規劃夜間觀光路線行程，加強海上觀光的行銷。張議員同時要求農業局加強田寮、阿蓮區一鄉一特色的規劃，積極行銷當地水果農產品。

梅子正值盛產季節，今年的梅子雖然大豐收卻也導致價格崩跌，林義迪議員關心梅子的收購行情，要求農業局採取因應對策，並大力爭取政府補助，以穩定市場梅子價格。針對旗山溪洲玉荷包荔枝果實嚴重脫落情形，林議員也建議市府給予必要的協助。關心旗美地區產業道路修繕問題的林

議員，同時建議農業局針對現有產業道路破損者優先進行維護，並加強推動溪洲、圓潭等地區的排水工程，保障地方居民的生命財產安全。

岡山空軍官校占地面積廣大，加上機場高於周邊區域，翁瑞珠議員表示，每逢雨季，空軍官校積水排向社區並造成社區嚴重淹水，但每次進行相關會勘，空軍官校沒有固定的專職人員配合處理，改善淹水問題恐遙遙無期，建議於石潭裝設抽水站，以利排水。她同時要求市府針對漁市場、果菜公司及肉品公司進行遷建，促進地方繁榮；並建議農業局加強輔導農民活化閒置農地，協助農民成立休閒農場，推動農村再生、休閒農產及舉辦一日農夫或親子一日遊活動。

## 交通委員會委員交通部門業務質詢摘要

本會第 7 次定期大會於 4 月 23 日進行交通部門業務報告及質詢議程，委員會議員質詢內容多元，包括宜居環境、公車民營化績效、偏遠地區公共運輸服務、交通易肇事路段改善、機車退出騎樓及人行道、大專院校機車退出人行道等都是議員關心的焦點，並且要求市府重視及改善。

張豐藤議員關心創造 8 至 80 歲市民宜居環境議題，建議交通局在蓮池潭旁的勝利路至舊城國小間路段，以安全為考量，劃設友善的行人徒步區，提供民眾安全、舒適的步行空間，並與觀光局合作於假日推出徒步區，促進當地商圈的形成，同時營造宜居城市環境及商機。針對大眾運輸議題，張議員認為應以輕軌及 BRT 彌補捷運路網不足的缺點，希望市府加速 BRT 的建置。

公車民營化是否能減少虧損成為黃淑美議員關心的議題，民營化的公車服務品質能否讓市民有感，仍受到普遍的質疑，永續交通首重於財務永續的指標，但市府在公車民營化後每年仍要編列 12 億 5,000 萬元預算補助民營業者，如同虧損 12 億 5,000 萬元，只是在帳面看不到虧損，公車民營化每年只能節省 3 億元利息支出，公車政策的改革並未讓經營更好。黃議員同時批評公車民營化後的候車時間變長，造成學生上學屢屢遲到，二段式乘車也恐增加市民的負擔。

高雄捷運及輕軌建設經費約達 2,000 億元，吳利成議員說，捷運及輕軌建設大部分於原高雄市區內，大量的投資金額挹注在原高雄市，讓人憂心輕軌是否成為捷運之後的第二大錢坑，也對偏遠地區的市民不公平；公車民營化對偏遠地區公共運輸的改善並不明顯，尤其對學生及高齡者乘車的服務品質並不友善，造成學生通勤及高齡者就醫的困擾，建議交通局針對偏遠地區的大眾運輸政策提出相關配套措施。吳議員也建議交通局維持大馬路號誌燈的連貫性，避免汽車搶黃燈或闖紅燈。

高雄市在 102 年發生 7 萬多件交通肇事案件，其中有 210 件死亡案件，造成 228 人死亡，李順進議員要求交通局針對易肇事路段進行評估及改善，如何確保市民生命安全才是政府最重要的任務，尤其小港地區工廠林立，機車又多，中山三路和四路名列 102 年十大死亡及易肇事路段榜首，交通局要有防制的作為。李議員同時要求捷運局針對輕軌及機廠工程技術、施工品質及沿線噪音管制向沿線居民說明清楚，以爭取支持。



三民區河堤國小即將於今（103）年 9 月招生，學區內的鼎泰里遭民族路分隔二邊，曾俊傑議員擔憂舊部落學童每日穿越民族路上學將險象環生，要求交通局評估興建行人天橋或地下道的可行性。

曾議員和陳攻娟議員也關注機車退出騎樓政策，兩位議員說，高雄市擁有 230 萬機車，市府要求淨空人行道和騎樓，造成市民人心惶惶。陳議員同時關心富國公園改建工程影響四周汽機車停車位的問題，她說，市府配合裕誠路的改造進行富國公園改建，將把公園四周退縮地的機車停車格取消，改設於汽車停車格上，嚴重影響汽車車主的權益，交通局應顧及附近居民權益，維持目前汽機車停車位的現況。

依行政院主計處資料顯示 2012 年高雄市每天每小時平均發生五件交通事故，李眉蓁議員說，高雄市的交通肇事案件在五都中明顯偏高，每年十大交通事故道路都是相同路段，顯見市府並沒有徹底改善肇事路段，如「三民區和左營區的民族一路」、「三民區的九如一路」及「楠梓區的德民路」等，年年都榜上有名，交通局應加強改善。針對高雄市 20 所大專院校機車退出人行道政策，李議員表示，公車及捷運等大眾運輸並未直達大專院校，交通局應要求學校提供足夠機車停車位，避免造成學生停車的不便。

## 高雄市 103 年度地方總預算 第一次追加 ( 減 ) 預算三讀會審議總表

一、歲入預算：照案通過。

公債及賒借收入：照案通過。

二、歲出預算：照案通過。

三、審定歲入預算總額追列 2,402,650,000 元，公債及賒借收入總額追列 629,052,000 元。

歲出預算總額追列 2,999,702,000 元，債務還本 32,000,000 元。

四、附帶決議：詳如審議總表備註欄。

# 熱 門 話 題

## 論本市是否適合繼續發展輕軌捷運前言

交通的便捷與順暢是民眾的基本需求，若大眾運輸無法快速將乘客送達目的地，未能達到省時、方便的目的，市民則無意願搭乘，所以希望民眾「多搭車、少開車」，不外乎是提供完善的路網與密集的公共運輸工具，讓民眾覺得便捷、安全、便宜與舒適，如此才能吸引開車族願意改搭大眾運輸交通工具。

合併後的高雄市幅員遼闊，高雄市現有捷運路網以紅、橘線形成骨幹，並搭配公車系統提供大高雄地區無縫之公共運輸服務，穿梭於主要轉運樞紐高雄火車站、高鐵左營站，以及大高雄四大次轉運站小港、鳳山、岡山、旗山等之間，發展大高雄境內 30 分鐘生活圈，且與現正興建中串聯亞洲新灣區的高雄環狀輕軌捷運（第一階段），完整建構一完整之路網，以最有效率之運輸縮短區域間之距離，促使交通通暢。

交通工具除私人運具如腳踏車、機車、汽車外，公共運輸運具有捷運、輕軌、BRT、公車及計程車等，在這些交通工具中以捷運造價最高、興建時間最長，輕軌造價次之、興建時間亦次之，而公車捷運是利用大容量、低底盤、低成本的公車，在城市道路上設置公車專用道，再配合智慧運輸系統技術，採用軌道運輸的營運管理模式，實現接近輕軌運輸服務水準的新型大眾運輸方式，它的投資成本比輕軌更低、興建時間更短，其餘交通工具則不用花太多經費。

高雄捷運紅、橘線路網建設費 2,000 多億元，然而捷運完工後，運量不足、經營虧損，導致高捷公司於 102 年 7 月面臨破產危機，市府為挽救高捷經營危機及維護高捷永續經營的公益目標，以修約方式提前移轉機電資產約 263.77 億元，並舉借債務 173.2 億元支應，但縣市合併後高雄市累積債務已達 2 千多億元，此無疑使高雄市的財政更惡化。而現正興建中的環狀輕軌捷運造價約 160 多億元，其未來營運狀況不知會不會步上高捷之後塵，因運量不足導致虧損，又要市府來處理善後，讓高雄市的財政更雪上加霜。

為提升本市公共運輸運量，環狀輕軌水岸線第一階段正在興建中，鳳山線建設可行性研究案及後續路網規劃也都陸續積極進行中，惟高雄市的公共運輸規劃確實也應將天候、地理環境、文化特色…等等元素納入綜合考量。高雄市是否僅僅適合發展輕軌捷運，或者改選造價合理、建構快速特性、不會造成地方財政嚴重負擔的其他運輸系統，都是值得深思討論的

問題。為此特邀請產、官、學抒發其精闢見解，期能有適當的「大眾運輸系統」規劃，建構「有效率」的大眾運輸路網，引導更多市民使用大眾運輸之習慣，打造低碳、友善交通環境，以強化公共運輸整體效能，達到節能減碳的目標。

## 論本市是否適合繼續發展輕軌捷運

高雄市政府捷運工程局局長 陳存永

高雄市政府捷運工程局科長 李宗益

高雄市政府捷運工程局幫工程司 黃育仁

### 一、前言

或許有人會問，為何汽車在舒適、方便及隱密性高等特性均遠優於公共運輸服務的今天，世界各大城市卻持續積極發展公共運輸系統呢？或許從社會人口的高齡化、越來越多人遷居城市的都市化指標及全球暖化等現象，可以窺見公共運輸建設部門被賦予的工作任務方向，不再是單純的交通改善問題了！

### 二、為何世界各大城市要推動公共運輸

您可以想像，目前全球約有 8 億輛汽車，足以繞地球 100 圈，當這些車輛集中在幾個主要地區，尤其是集中在高度開發的城市地區，其衍生的交通擁擠問題，將造成市民日常生活多大的不方便？這樣的現象，其實每天幾乎都在你、我的周邊不斷上演，而大多數的人卻一再漠視這個妨礙城市競爭力的時間殺手，悄悄的在城市的運轉裡持續發生。聯合國 2007 年的世界人口展望報告指出，2020 年前預計將有一半的人口住在城市；2025 年左右，將有 2/3 的人口住在城市；2030 年，世界的城市人口將由 33 億人成長至 49 億人，越來越多人搬進城市，伴隨城市的發展，因應城市活動需求而衍生的交通負荷也會越來越嚴重。

美國 2008 年一項研究報告更揭露出，全球石化燃料約有 1/4 在過去 10 年內被汽車迅速耗盡，其內燃機所產生的溫室氣體更是世界污染來源，而溫室氣體效應已對全球氣候造成負面影響；更令人驚訝的是，在即將來臨的 2020 年，全球將誕生第 10 億輛汽車，這樣的成長率，不僅對全球暖化問題是雪上加霜，對於長期為滿足汽車而闢建道路的城市，很快地也將面臨找不出足夠的土地來興建道路。面對這樣的都市化、全球暖化及無限制成長的機動車輛等洪流趨勢，更加凸顯推動公共運輸對於高雄推動低碳城市與城市成長管理的必要性。

除上述課題外，人口高齡化也將是很多城市要面對的課題。根據內政部的統計，我國自 1993 年邁入高齡化社會以來，65 歲高齡者所

占比例持續攀升，2010 年底高齡人口已達 200 多萬人，已占台灣總人口 10.7%；另經建會 2002 年「中華民國臺灣地區 2002 年至 2051 年人口推計」資料顯示，台灣的高齡人口在短短 30 年內將由 9%躍升為 23%，與聯合國估計開發程度較高地區約有 65 年時間來因應 2030 年之高齡人口達 23%的情境相比，台灣因應高齡化速度相對急遽，易言之，各項公共建設上必須及早正視此一問題，而備受高齡者依賴的公共運輸，更應及早打造出適合高齡化社會的無障礙運輸環境。

### 三、高雄的公共運輸發展歷程

回首台灣整體經濟環境尚未起飛之前，高雄的公共運輸以公車為主，其承載了絕大多數旅次，舉凡上班、上學、外出旅遊及就醫的醫療旅次等，幾乎涵蓋了舊時代打狗人的生活重心。車輛出勤頻繁、班次密集，也多班班客滿、車車賺錢，不論運量與財務營收均蒸蒸日上，正向成長。

惟 70 年代經濟起飛後，家庭所得提高，私人運具的購置對一般家庭而言，不再是遙不可及的夢想。因此，公車相較兼具便利性與私密性的私人運具，明顯處於劣勢，更何況公車班距太長又無法準點靠站，自然使原本習慣大眾運輸的民眾，逐漸往私人運具靠攏。於是，在短短的幾十年間，私人運具的數量不斷成長，持有比率一路攀升，使用率也不斷提高，導致公共運輸搭乘的人數持續下滑，公車不再像以往那麼賺錢，而縮水的收入，也直接影響到服務水準。

直至民國 97 年捷運紅線及橘線陸續營運，5 年內運量，從每日 11 萬人次成長到 16 萬 6,000 人次，每年的成長率都超過 6%以上，促使高雄公共運輸使用率節節攀升；大高雄地區的各项大型活動人潮疏運更加順利，100 年以後的跨年晚會輸運服務，連續 3 年單日輸運量超過 30 萬人旅次，其中 101 年跨年更是創下單日輸運量新記錄，高達 47 萬人次。

但看似合格的初期成績單下，高雄捷運紅、橘兩線，如同 85 年台北捷運開始陸續通車的木柵線與淡水線一樣，也被各界賦予提升地區公共運輸服務的重大突破，但大多數的高雄市民跟當時的台北市民一樣尚未被其深深吸引，僅比當時台北的日平均運量多 3 萬人次，北、高地區的汽、機車使用者，一樣依舊使用著自己慣用的私人交通工具。

然而，跳脫線性時間軸來看，若將北、高兩地捷運通車日訂為原點起算，可以發現台北捷運短短 3 年相繼有中和線、新店線與南港線的持續加入，快速形成便利的路網骨幹，自此北捷的運量開始直線上升，人來人往的台北捷運人潮與營運初期的窘境，有著天壤之別；反觀高雄捷運紅、橘線則後繼無人，發生斷層，每年運量僅 6% 成長狀態保持微幅上揚。這也顯現出是否擁有骨幹式網路服務的捷運路線，對北、高捷運運量已產生截然不同的效應。

#### 四、一次到位的整體公共運輸發展策略

回首審視高雄公共運輸發展政策，在縣市合併前的「15% 大眾運輸使用率」到面對縣市合併後的「建置大高雄 6 大轉運樞紐，打造 30 分鐘生活圈」等目標，前者因高雄捷運的通車，使大眾運輸使用率由 4.3% 大幅提升到 12.5%，相較交通部執行的「公路公共運輸發展計畫」成效更顯著；後者除旗山樞紐外，其餘均在高雄捷運車站（含 R24，南岡山站）中完成。可見軌道系統能讓整體公共運輸脫胎換骨的建設，對高雄公共運輸使用率具有突破性的貢獻，也充分顯示出城市軌道運具點燃市民使用公共運輸工具的動能與契機。

但我們很清楚目前的捷運紅、橘兩線尚未形成四通八達的骨幹式路網，勢必無法滿足大多數市民「行」的需求，來達到公共運輸營運規模及轉移私人運具的門檻；然而，高雄如同世界各大城市在因應財政壓力一樣，開始思考以較節省的地面輕軌建設取代路權專有化的捷運系統，如同世界各地越多的「城市行政人員」、「人文主義的都市計畫、建築、交通專業人員」及「市民」等越肯定地面公共運輸工具乃街道的延伸，並支持都市輕軌電車的推廣，人們開始意識到讓路坪效率最高、平均製造的污染最少、最尊重集體利益的環狀輕軌建設重返城市街道上。

根據國外經驗，輕軌的建設投資費用要比捷運少得多，每公里造價約為捷運的 1/3~1/6，這使經濟能力有限的城市，籌建輕軌運輸系統更具有可行性。國內因政府財務緊縮、重大公共工程預算正值大幅刪減之際，高雄在推動後續城市軌道建設也將面臨經費籌措的窘境，開始選擇造價相對捷運便宜、施工期短、符合城市發展趨勢及民眾接受度比公車高的地面輕軌運輸，來奠基未來高雄公共運輸的骨幹路網。



或許有人會倡議快捷公車 (Bus Rapid Transit) 建構公共運輸的骨幹服務，其實兩套系統均存在初階及進階的彈性升級空間，是可以並存的系統，並非只能取其一系統。值得一提的是比較兩系統之優劣時，往往忽略評比基礎之一致性，例如以具專有路權及號誌優先性的進階輕軌系統，與無專用道且遵循號誌管制的初階快捷公車系統相互比較，可能造成 BRT 成本及交通衝擊小於 LRT 的錯誤印象，卻忽略兩者在運具市場之競爭力是截然不同的。根據 [www.tramway.net](http://www.tramway.net) (2009.8) 分析波特蘭城市運輸走廊選擇輕軌捨棄快捷公車 (BRT) 的經驗，讓我們瞭解公車雖可以透過連結增大容量、電力驅動及光導引控制行徑路徑等技術捷運化，但這些技術多數欠缺商業運轉實績，且多屬專利，貿然採用除須突破政府採購法限制，還需承擔後續營運維護被壟斷的風險；另從城市發展的角度來看，城市的運輸走廊變動性低，建構長期且固定的運輸設施，方能支撐與強化沿線的永久性公共設施 (如會展中心、藝文舞台、大型醫院、政府機關等) 發展，相對 BRT 路線“靈活性”，軌道建設型塑的永久的框架形象，更能支持沿線建設發展與投資決策；此外，BRT 標榜的低廉初期購車成本，如以系統生命週期來評估，公車購買的成本雖比輕軌便宜，但公車壽命 10~15 年，輕軌車輛卻可長達 20~25 年。最重要的是該城市的經驗顯示，民眾寧可捨去相同路線的公車而多跨幾個街廓去搭乘輕軌，因為輕軌的準點性及不受到道路平整影響的舒適性是公車服務無法提供。

但我們也清楚單靠軌道運具也是無法真正改善城市交通問題。旅居美國，現任美國佛羅里達州立國際大學沈龍立教授指出，解決城市交通問題，需瞭解各運輸系統特性，例如滿足當地交通尖峰需求、運輸速度等，並採取不同的大眾運輸系統組合，相輔相成，沒有單一項大眾運輸工具可以解決所有的運輸交通問題。我們應該思考以分層分工，並且一次到位的公共運輸執行策略，由軌道運輸專司主幹式運輸走廊，公車、公共腳踏車及優質人行環境負責支線型集散路線，各司其職 (好比人體養分需透過動脈、微血管等過程分層輸送)，以均衡各項運輸系統發展進行，建構四通八達的整體思維式的公共運輸路網，方能有效將汽車所造成的交通問題降到最低，同時達到減碳效益。以美國聖路易士輕軌為例，在 2000 年日運量僅 1630 人次 (原預測值 44%)，經與公車整合後，於 2008 年日運量已達 6 萬 7,000 人次，是輕軌與公車整合成功的典範，也是我們可以借鏡學習的對象。

## 五、結語

面對都市交通問題，世界各大城市的掌舵者，大多站在城市整體發展的高度上，考量都市化、環境暖化及高齡化等多層次問題，朝向尊重社會集體利益且外部效益極大化的公共運輸發展。

回顧高雄市民對運輸工具的使用歷程，從整體經濟起飛前，私人運具持有率較低的年代，外出大多仰賴政府提供的公共運輸工具的「公車」，到整體經濟起飛後，私人運具持有率不斷攀升，挾帶方便、隱私及速度等特性，市民又從公車使用轉移到「私家車輛」上。城市管理者要讓公共運輸再次獲得市民的青睞，不宜單純以營運者的成本來考量公共運輸建設，更應積極思考的是，我們要提供給犧牲部分個人不方便，來尊重集體利益，去使用公共運輸的市民，什麼樣的公共運輸服務品質？

從整體思維的城市治理目標，為公共運輸注入躍升式動能的骨幹式輕軌捷運建設，搭配公車、公共腳踏車及優質的人行空間，完成用路人旅次的最後一哩，分層分工，整體計畫一次到位的策略，不僅可提升公共運輸服務品質，達到改善城市交通的目的，更可和城市健康、環保等領域，共同攜手面對高齡化社會與節能減碳等多層次的趨勢課題，其必要性可窺一斑。

## 從高雄環狀輕軌談國際都市適合發展輕軌

高雄市政府捷運工程局局長 陳存永

高雄市政府捷運工程局幫工程司 洪益文

高雄市政府捷運工程局科長 林仁生

### 一、前言

台灣的經濟成長，使得台灣邁入已開發國家的行列，在國際上的表現受到肯定；高雄市在各方面的表現也同樣受到世界各國的矚目，成為一個國際化都市，因此在各方面均需要提升，包括：都市的建設、人們的生活品質…等等。

提升一個都市人民的生活水準及國際地位和聲譽，就需要正面發展與改變，這也是市民所期望。發展輕軌可以使都市改變，所以國際都市都在發展輕軌系統，高雄市也不例外，高雄環狀輕軌是台灣第一條經行政院核定的輕軌系統，目前已進入施工階段。

本文說明輕軌系統對一現今都市相當重要且須持續發展，這也就是為何各國積極建設輕軌系統。首先說明輕軌的特色，輕軌是世界趨勢和符合民意，也是在高油價時代人們所需要的，輕軌系統具有低成本高效益是經濟拮据的時代符合地方建設的需求，輕軌是綠色交通工具是綠色城市所必須具有。本文就高雄環狀輕軌的特色說明輕軌適合在高雄市持續發展，另高雄環狀輕軌是移動的地標本身就是觀光景點。

### 二、輕軌的特色

目前所談的輕軌系統係指無或部分專有路權。無專有路權，係指在街道上和人、車共用街道。部分專有路權，係指在較複雜路段與人、車、街道隔離，行駛於其專有道路上；單純路段，則和其他交通工具共用道路。

一般無或部分專有路權路線的輕軌系統，其車輛長度不如捷運系統長，其車站一般在道路旁或與公車共用車站，其營運速度也不高，每小時單方向載運量可從 2,000 人次到 5,000 人次，比公車運量高。

這種輕軌系統是電子、電腦和軌道科技的展現。輕軌是都市的一種交通運輸工具，以電力當動力，其特色說明如下：

1. 適合多變化的地形：因為車廂較短，具關節，轉彎半徑小，因此適合在一般街道上行駛。
2. 興建成本低：車輛長度不如捷運系統車輛長，一般車站如公車的候車站，在地面上興建相對土木興建成本不高。
3. 營運維修成本低：軌道與車輛的維修比道路與公車的維修較便宜，營運成本較低。雖然公車購買的成本比輕軌車輛便宜，但公車壽命僅有 10-15 年，輕軌車輛則有 30-40 年。高油價的時代來臨，公車所需的動力成本高；而輕軌是藉由電力驅動，具節能效益與效率高優勢。
4. 營運具彈性：公車和高運量系統無法達成之性能和運量，可由輕軌達成。

輕軌捷運系統在某些路段利用圍籬和街道隔離，在購物區，則可以規劃運用輕軌將人們載至購物區，這種型式的系統，其目的不只是運送大量的旅客，也是提供社會大眾高乘車服務品質。

### 三、世界趨勢和符合民意

輕軌是世界趨勢和符合民意，一個城市要進步就必須改變。或許有人認為高雄市民使用摩托車很方便，不需輕軌系統；但是，高雄市要永遠停留在騎摩托車的時代嗎？不尋求進步嗎？我們的婦女都必須騎摩托車戴安全帽？又在豔陽之下包得緊緊的嗎？還是能在旅行的過程中，穿戴時尚，展現高雄婦女之美。我們需要一時尚的交通工具，那就是輕軌，這是符合民意及人們需求。

各國積極建設輕軌系統，例如中國，台北也在積極推動淡水捷運延伸線輕軌系統，可見這是世界趨勢，不只是提升人們行的品質，更是生活品質，不讓市民生活在污染的都市中。

### 四、油價上揚的時代

油價上揚的時代來臨，民眾為了節省支出預算，也配合政府的政策，搭乘大眾運輸系統。

2013 年 4 月份油價一次大漲 3 元後，根據報導，不少開車民眾都改乘捷運，高捷運量也提升，油價上漲的第 2 天，高雄捷運全日的運量為 13 萬 5,000 人次，較上週同期的 11 萬 5,000 人次，增加了 2 萬人次，打破非假日的單日運量記錄，平常的日均量為 11 萬 5,000

至 11 萬 9,000 人次。這種現象凸顯油價上漲後，民眾的交通習慣出現改變，改搭乘大眾運輸系統。

根據美國大眾運輸協會的報告「石油價格上揚對美國大眾運輸運量可能的衝擊 2011-2012」，過去 10 年經驗顯示石油價格上揚，大眾運輸運量上升，研究報告也顯示石油上揚確實改變人們開車的習慣。

## 五、政府經濟拮据的時代

台灣是自由開放的國家，政府的每一政策都受到民意的監督，預算的編列都是相當用心，不容濫用，目前政府經濟拮据，難有鉅額的預算編列興建高架或地下的捷運系統。

就高雄都會區大眾捷運系統紅、橘線路網建設案而言，紅、橘兩線長度共約 42.7 公里，並設有 37 個車站，1 座主機廠及 2 座副機廠總經費約 1,839 億 6,300 萬元，每公里造價約 43 億元。

捷運系統具專有路權，大部分路線是高架或地下，其車站規模與造價都相當可觀，就機電系統而言，因採列車自動控制系統，供電需要大型的變電站，安全要求高，這些都是造成經費龐大的因素。

高雄環狀輕軌路線長 22.1 公里，36 座候車站，其中一座高架車站，二座橋梁，經費 165 億 3,700 萬元，每公里造價約 7 億 5,000 萬元。

輕軌系統具有低成本的優勢每公里約 7 億 5,000 萬元比捷運系統每公里約 43 億元便宜許多，輕軌系統具較低成本，相當適合地方政府。

## 六、輕軌是綠色交通工具

興建高雄市為一綠色都市，不只是高雄市市政的施政目標，也是世界潮流，高雄輕軌系統是綠色運輸系統。

輕軌是以電力為動力，行駛時不似以燃燒石油的交通運具會產生廢氣，如二氧化碳，不但會破壞環境，更會產生噪音影響我們生活品質，輕軌系統行駛時，不會排放廢氣對都市產生污染；因為車速低，產生的噪音非常低，是一綠色交通工具，是一強調建設綠色城市所必須具備。

## 七、高雄環狀輕軌系統特色

高雄市政府為提昇高雄地區民眾使用大眾運輸之習慣，健全大眾運輸系統整體路網及提升接駁運輸服務，連接高雄捷運紅、橘兩線的基礎路網，進一步建構高雄環狀輕軌。高雄環狀輕軌串連高雄多元化的港灣建設，打造兼具港都特色與交通便利的高雄新核心，亞洲新灣區，開創大高雄城市軌道運輸服務新里程碑。

配合高雄市區鐵路地下化計畫之施工時程興建，故高雄環狀輕軌須分二階段施工：

- (一) 第一階段：前鎮調車場～捷運西子灣站，長度 8.7 公里，預計於 103 年 11 月線上測試，104 年 7 月通車營運。
- (二) 第二階段：第一階段以外之路段，長度 13.4 公里，配合 106 年市區鐵路地下化完工時程，預定於 108 年全線完工通車。

市府所規劃之高雄環狀輕軌捷運建設計畫有以下 6 項特色：

- (一) 電力驅動：輕軌系統採電力當動力是綠色交通工具，對城市不會有污染。
- (二) 再生煞車：當車輛煞車時，產生的能量可以再回收供車輛使用，是節能減碳的作為。
- (三) 100%低地板（底盤）：月台和車廂地板等高約距地面 35 公分，乘客直接從月台進入車廂，沒有階梯。在車廂內行走空間沒有高低差。
- (四) 無架空線系統：採車上儲能系統供電，沒有一般的架空線，保留天際線，不會破壞景觀。
- (五) 綠蔽率：軌道路線將植栽綠化綠蔽率達 90% 以上（除十字路口）。
- (六) 機廠大面積植栽綠化：建築物將採生態、節能、減廢、健康符合綠建築黃金級以上標章的設

計，打造綠色機廠。

## 八、移動地標觀光景點

高雄環狀輕軌是台灣第一條輕軌，本身是移動的地標，亦是移動的觀光景點，完工之後必定吸引大量來自台灣各地的觀光客。

高雄環狀輕軌採車上超級電容和電池的儲能系統，全線未架設架空線，目前採這種方式的輕軌系統均為部分路段，本系統有可能成為世界上第一個採車上超級電容和電池全線無架空線的輕軌系統，完工之後必受國際矚目，也必吸引國際上的觀光客前來。

## 九、結語

本文說明輕軌系統的特色，輕軌是世界趨勢和符合民意需求的建設，在高油價時代是人們所需要的，經濟拮据的時代輕軌系統具有低成本高效益是符合地方建設所需，輕軌是綠色交通工具是綠色城市所必須具備，就以上各點說明了輕軌系統適合在高雄這國際都市持續發展。另本文也說明了高雄環狀輕軌的特色，符合上述條件及本身是移動的地標就是觀光景點。

## 認識輕軌為高雄帶來的發展

高雄市政府捷運工程局局長 陳存永

高雄市政府捷運工程局科長 李宗益

高雄市政府捷運工程局副工程司 蕭永秀

### 一、前言

軌道運輸是城市大眾運輸的一個重要部分，在城市大眾運輸體系中具有舉足輕重的地位。軌道運輸具有準點率高、行駛速度快、低耗能等特點，發展城市軌道運輸是提高城市大眾運輸吸引力和競爭力的重要舉措。從世界上大眾運輸發展發達的城市來看，如香港，新加坡、東京等，高峰時段大眾運輸的使用率都在 80% 以上，其中主要部分是由軌道運輸貢獻的。因此，對於大高雄都會區來說，發展軌道運輸，提高大眾運輸的吸引力和競爭力，具有重大意義。

為建構幸福大高雄的宜居城市軌道運輸路網，服務兼具觀光、文創等多樣化產業聚集的亞洲新灣區人潮，高雄市政府規劃將享有城市移動地標美譽的輕軌系統，接軌現有營運中的捷運紅、橘線，建構大高雄城市軌道路網雛型，並將路線拉進新灣區內，串連高雄多元化的港灣建築，打造兼具港都特色與交通便利的高雄新核心，開創大高雄城市軌道運輸服務新里程碑。但是由於高雄捷運的虧損問題，仍有人對高雄推動興建輕軌一事，持保留態度。對大眾運輸使用率偏低、運量不足或無營運準備基金之城市，中央政府亦表示對這些城市提出之軌道建設計畫將嚴格審查，不輕易支持。

此種主張看似合理，其實不然。因為以人口規模及大眾運輸使用率來檢視，未來恐怕只有台北市及新北市能持續擴張捷運路網，台灣區域發展將更加失衡，公共建設與公共投資具有多目標達成之考量，單以成本效益做為區域投資之唯一評量標準，將失去追求區域均衡成長的機會。其次，大眾捷運系統能否順利發展，應以整體路網建置，而非以路線的觀點來考量。以高雄捷運而言，目前僅有紅、橘兩條路線營運，路網尚未成型，不健全的大眾運輸路網，讓市民長期習慣以機車代步，如預期運量的快速成長，達到損益兩平的營運目標，實在是緣木求魚。依台北捷運及其他城市捷運發展經驗，在路網成型前，實有賴政府持續投資，隨著捷運路網的延伸、環狀輕軌的串聯、接駁路網形成，逐步地建構完整的路網，擴展捷運服務範圍，讓長期騎乘



機車的民眾樂於移轉使用大眾運輸，方為正確之作法。

高雄市政府選擇輕軌做為未來發展大眾運輸的主軸，連結既有捷運紅、橘線形成路網主幹，搭配公車、公共腳踏車等集散支線，發展大高雄境內更多 30 分鐘生活圈，為地方帶來繁榮，讓市民最愛生活在高雄。我們除了樂見政府持續推動輕軌建設外，也希望藉由認識輕軌，從而瞭解輕軌將為高雄未來帶來哪些影響與發展。

## 二、認識輕軌

### (一) 輕軌的起源

舊式的輕軌又稱“街車”，最早出現在德國。1879 年在德國柏林市舉辦的世界博覽會，西門子公司展出了採用電氣牽引的電車。1881 年柏林市附近作為客運交通工具的“街車”開始營運，由於當時，世界上主要的交通工具仍是馬車。與馬車相比，“街車”具有較高的速度和舒適性，很快在世界各地取代馬車迅速發展起來。

### (二) 街車的衰落

二次大戰之後，各國“街車”遭到戰爭嚴重破壞而開始走向衰敗，且隨著汽車工業的迅速發展，汽車開始普及，一些國家的交通政策也隨之改變，開始大量鋪設各種道路，為汽車發展創造有利條件。由於汽車的便利及舒適深受居民的喜愛。隨著汽車的大量增加，也使城市道路出現了嚴重壅塞。在這種形勢下，“街車”的行駛速度、準點率下降，乘客開始流失，“街車”開始被拆除。1955 年美國 88% 的路線被拆除，英國到 1962 年幾乎全部拆除；法國到 1971 年僅有 3 個城市留下“街車”。

### (三) 輕軌的復興

20 世紀 70 年代，以汽車為主的交通運輸，由於對資源的過分依賴帶來嚴重的環境污染問題，迫使歐洲國家重新思考將軌道交通作為城市大眾運輸發展的重點。由於地鐵投資巨大，中小型城市無法負擔，因此，重新改造原來被廢棄或拆除的“街車”路線成為一種選擇。歐洲國家，對舊式“街車”不斷進行現代化技術改造，使其更加舒適、行車更平穩。像法國巴黎、史特拉斯堡和波爾多這些摒棄了老式、過時的“街車”系統，紛紛將現代化的輕軌系統重新

駛上街頭，並且得到其他國家許多城市的關注和推廣。

#### (四) 現代化輕軌的特點

現代化輕軌是在舊式的“街車”基礎上改進發展，屬於中低運量運輸系統，適用範圍為單向尖峰小時 0.6 萬~3 萬人次，填補了公車與捷運運量間的空白，可結合城市改造，提升大眾運輸的吸引力，與捷運相比，輕軌具有以下特點：

##### 1、造價低，建設週期短，可以降低捷運建設風險

輕軌系統相對於捷運工程簡單，設備較少，造價低廉，建設費用約為捷運的 1/3。投入少，建設週期相對較短，營運成本低，因此輕軌系統可以避免捷運建設成本過高的風險，保證城市的持續發展。

##### 2、系統靈活，具有很強的地形和環境適應性

輕軌列車編組靈活，能夠根據當地需求靈活運用編組。可以加掛不同數量的車廂，配合發車頻率，使得輕軌系統擁有寬廣的運量範圍。車輛爬坡能力強，曲線通過性能好，能夠適應較差的路線條件。

##### 3、美觀、舒適、環保

現代化輕軌多數採用低底盤設計，乘客上下車非常便捷，應用軌道減震技術、改善車輛懸吊系統及鋪設無縫鋼軌等，使得乘坐時舒適感大幅度提升。利用寬大的玻璃車窗，車廂採光好，給人以通透寬敞之感，乘客可以欣賞沿線城市景觀。車輛還採用了大量隔音材料、消音器等設施，行駛噪音低。具有流線型車身、漂亮的塗裝以及獨特的造型，在地面實施草坪軌道，創造“綠色空間”感覺，成為穿梭於城市內部的一條美麗風景線。

### 三、輕軌對城市發展的影響

輕軌以其快速、便捷、友善、準時及運量大等特點，以及相對於地鐵的低廉造價，成為中小型城市發展大眾運輸的首要選擇。此外，輕軌不僅僅是一種交通工具，它還會對房地產開發、城市規劃、社會文明及人們生活等產生巨大的影響。

#### (一) 輕軌改變人口的分佈

輕軌最大的特點就是運量大、速度快，具有準確性和舒適性，

大大縮短時間的距離。這樣的結果造成人們對距離的衡量標準發生改變。路程不是距離，時間才是距離，輕軌使人們把地理距離變成了準確的時間距離。輕軌不僅可疏解市中心的交通壓力，分散市中心過度密集的人口，而且大大的拉近城郊距離，有了方便的輕軌，市民購屋便不會再留戀污染嚴重的市中心，而是往環境優、空氣好的郊區發展，對於城市來說，市中心區人口密度就會降低，可以多建設綠地和花園，市中心的環境也會得到改善。

## (二) 輕軌刺激房地產和商業活動

輕軌以其獨有的優勢，改變了城市的人口分佈，形成了新的距離觀念，刺激了輕軌沿線房地產的開發經營，同時也將帶動輕軌沿線的發展，形成人口集聚和商業集聚效應。郊區將直接受到市中心的經濟影響，澈底改變和提升。解決了交通問題，越來越多的人集中在輕軌沿線居住，人口密集後帶來的又是連串的商機。隨著居民密度日漸升高，購買力逐步增強，這些地方必將成為眾多商家開店選址的新標的。此外，由於輕軌與居民生活密切相關，各站周圍將有可能成為各種商店必爭的黃金地段，帶來直接商業效益，在歐美等先進國家，輕軌甚至承擔了社區便利商店物品配送以及代收各種費用等任務，形成了輕軌服務商圈。

## (三) 輕軌促進社會文明

與人友善是輕軌系統的特點。一方面通過高品質的服務、人性化的設施環境，可滿足多樣化的運輸需求，成為城市人本精神的展現窗口。另一方面，輕軌通常與其他車輛共用道路資源，因此，需要培養良好的交通秩序並實行大眾運輸工具優先的政策，這也是城市文明進步的具體表現。建造輕軌系統、提升大眾運輸的服務品質，可以促進大眾運輸工具與機動車道分離，從而推動大眾運輸、步行和自行車成為城市交通的核心，並降低民眾對汽機車在城市交通中的依賴性，進而形成具有人文關懷的大眾運輸廊道，滿足“親切、便捷、安全、環保、以人為本”的社會文明環境。

## 四、結語

眾所周知，城市軌道運輸的興建，不僅需要龐大的資金與長期的時間，而且還伴隨著需求不確定的風險，對其合理的評估不能只以經

濟效益為指標。依據公共交通國際聯會（UITP）所做的全球性研究資料顯示，大眾運輸系統之建構與發展，可做為一座現代城市是否具競爭力的象徵與指標，而以社會及環境永續的觀點來看，百年大計的軌道建設更是現代城市的恆久資產。

輕軌，首先，作為最有效率的運輸系統，可以疏解城市交通，減少空氣汙染，改善環境品質，提升城市形象。其次，可以帶動相關產業的發展，滿足經濟、社會的需要，促進地方產業結構調整。最後，輕軌打造的30分鐘生活圈，滿足市民行的需求，提高社會勞動生產率，給城市帶來活力。整體而言，對城市社會、經濟、景觀及生態發展將產生正面的影響，毫無疑問，符合高雄地區持續發展的需要。

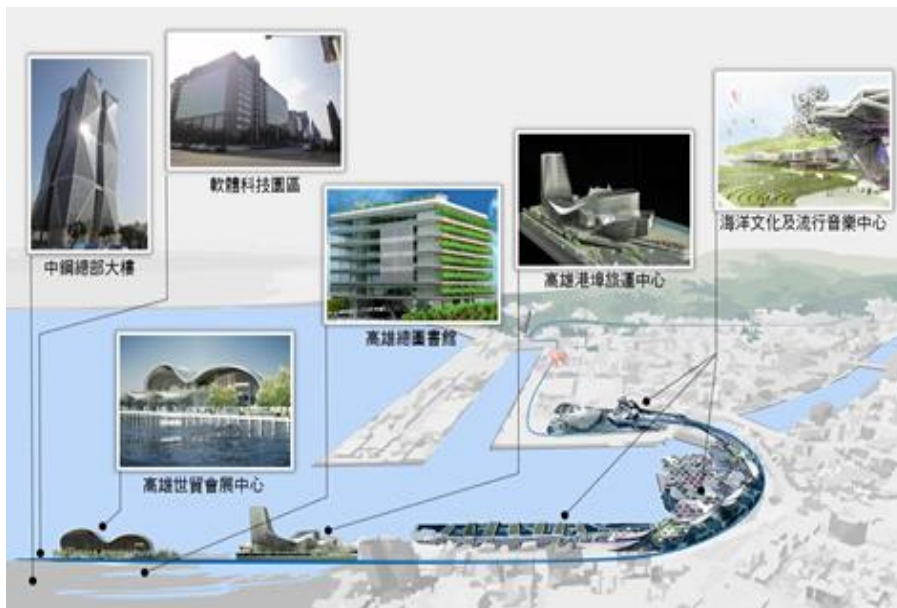
## 以觀光角度論本市是否適合繼續發展輕軌捷運

高雄市政府觀光局局長 許傳盛

### 一、前言

目前高雄市都會區大眾捷運系統紅、橘兩線均已完工通車展開營運，然高雄地區之大眾運輸系統由於長期以來民眾使用私人運具習慣、大眾運輸設施供給不足及服務品質有待提升等因素，導致大眾運輸使用率仍顯偏低；而大眾運輸環境未能健全發展之現況，導致紅、橘兩線捷運系統之效益無法彰顯。有鑑於此，本府積極規劃推動環狀輕軌建設，以串聯紅、橘兩線捷運系統，建構更健全的捷運路網，充分發揮其效益，達成改善交通，降低污染，與促進觀光發展之目標。

本府捷運局在 2012 年 11 月獲行政院核定「高雄環狀輕軌捷運建設修正計畫書」，並於 2013 年 1 月招商成功。整體計畫分為兩階段建置，第一階段於 2013 年 1 月底完成簽約儀式，並在同年 5 月開始動工。第一階段環狀輕軌路線（C1~C14 路段，含機廠）為優先通車路段，本階段通車路段途經高雄市政府重大水岸工程建設，包括海洋文化及流行音樂中心、高雄港埠旅運中心、高雄世界貿易展覽會議中心及高雄圖書總館等，另經過已開發之駁二藝術特區、新光公園、高雄軟體園區、中鋼企業總部及夢時代購物中心等，沿著高雄港岸由北到南連成一氣，造就「亞洲新灣區」，



亞洲新灣區及輕軌路線圖

(資料來源:高雄市政府捷運工程局網站)

如下圖所示。第一階段工程完工後，將可帶動高雄市會展、休憩、觀光等多元經濟發展，提供灣區內優質之大眾運輸服務，造福市民。而第 2 階段輕軌配合鐵路地下化工程預計於民國 107 年完工。



高雄環狀輕軌規劃路線及各階段通車目標  
 (資料來源:高雄市政府捷運工程局網站)

## 二、便利的交通網絡有助本市觀光發展

縣市合併後的大高雄的面積約 2,946 平方公里，為五都中最大的城市，四季氣候溫暖，有豐富多元的歷史文化、自然風光、農漁特產及特色節慶活動等觀光資源，如高雄燈會藝術節、左營萬年祭、內門宋江陣、鳳山舊城遺跡、旗津、愛河、高雄港觀光遊輪、橋頭糖廠、旗山老街、美濃客家聚落、佛陀紀念館、彌陀及永安漁村、辦桌文化及原鄉文化等，加上小港國際機場、捷運、鐵路、海港、高速公路等完整便捷的海陸空交通網絡，還有友善熱情的市民，極具發展觀光之潛力。高雄市政府觀光局面對國際觀光之趨勢與挑戰及配合中央觀光政策，設定「旅行臺灣、首選高雄」的施政目標與行銷品牌，期許透過突顯獨特觀光亮點、增闢觀光特色景點、推廣多元休憩活動、整合物產觀光資源、打造友善觀光環境、促進觀光產業升級、拓展國際觀光市場、多元媒宣創意行銷、增加高雄觀光產值及爭取國際兩岸航點等主軸，讓高雄成為處處可觀光的旅遊首選之都。

觀光發展推動過程中，除需豐富多元的觀光資源及友善的觀光環境建設外，交通運輸之配合實為重要關鍵因素之一。目前高雄大眾運輸系統包括高鐵、臺鐵、公路客運及航運系統等中長程交通運輸及捷運、市區公車、計程車、渡輪及自行車道等短程交通運輸，可供民眾及遊客搭配行程需求選擇運用，惟目前本市大眾運輸路網可及性及班次密集性對遊客使用之便利性而言，尚有改善之空間。

在邁向現代化國際都市之際，市府團隊正積極打造高雄成為宜居城市，因應高雄舊港區各項重大公共建設指標建築誕生、土地活化及產業活動引入，包括「高雄環狀輕軌」、「高雄展覽館」、「港埠旅運大樓」、「高雄市立圖書館總館」、「海洋文化及流行音樂中心」等亞洲新灣區五大建設及六十期重劃區，預期未來港區水岸將會是港埠文化體驗及商業、娛樂、消費等主要發展的核心。市府團隊除將持續積極爭取拓展國際航線、航班及郵輪，建構高雄海空運輸通路外，未來亞洲新灣區建設完成、高雄環狀輕軌的環狀大眾運輸系統串連，將成為完善的交通運輸路網及大眾運輸服務為發展觀光遊憩城市之重要利基，景點與景點間的串連透過健全的交通運輸系統更加密合與便利，將更能吸引國內外自由行旅客來高雄進行深度體驗旅遊，並發展成為南高屏區域旅遊之核心。



環狀輕軌建構更便利的交通網絡有助本市觀光發展

(資料來源:高雄市政府捷運工程局網站)

高雄環狀輕軌將是全球第一條全線無架空線輕軌，亦是全臺首條興建的輕軌，高雄輕軌不僅連接亞洲新灣區各項重大建設，也與現有紅、橘線捷運串接，若結合水岸觀光活動及遊程規劃，勢必帶動高雄市區觀光之轉型與創新。配合第一階段水岸線將於 103 年完工，將串接漁人碼頭、哈瑪星、駁二藝術特區、真愛碼頭、愛河、高雄會展中心、新光公園、高雄軟體園區、中鋼企業總部、多功能經貿園區、夢時代購物中心及陸續將完成之亞洲新灣區各項重要建設等高雄港周邊水岸景點、活動及購物商圈，帶動亞洲新灣區水岸旗艦旅遊，並可配合高雄展覽館舉辦之會展活動，提供參與會展活動者所需之便捷交通及連結市區旅遊、購物之轉乘接駁服務。另將應用觀光主題列車的包裝與行銷，使輕軌列車不僅提供水岸交通便利性，進一步形塑高雄城市觀光意象與新型觀光主題活動，透過整合環狀輕軌捷運、藍色公路及自行車等便利多元的交通轉乘接駁，將對本市觀光型態帶來全新的轉型與發展。



輕軌捷運可串連高雄港周邊水岸景點

### 三、結語

環狀輕軌及捷運系統搭配能有效串接市區，連結亞洲新灣區、高雄港水岸、市區觀光景點及購物商圈，配合高鐵、台鐵、公車等轉運站與轉乘設施規劃，建構完整市區交通路網，有利於土地活化與開發、提升經濟發展並吸引人潮帶動觀光商機，不但便利旅客，更能有效解決環境汙染及減輕交通負擔與衝擊。

交通運輸是經濟與觀光發展的動脈，便利安全的大眾運輸系統更是有助於促進地方發展，持續推動輕軌及捷運建設，建構本市更臻完



整便利的大眾運輸網絡，除可帶動城市發展外，同時亦提昇本市現代化綠色城市之形象，相信對本市觀光發展、觀光行銷與旅遊品質提升當有正面助益。尤其近年來高雄以「經濟與環保並重」為發展願景，打造永續生態城市，在觀光方面也致力推行低碳旅遊，越來越多的國內外自由行背包客喜愛搭乘大眾運輸工具暢遊高雄。透過與航空、高鐵、台鐵、客運、捷運、自行車、渡輪、旅行業及飯店業者合作，針對旅客需求結合方便多元的交通運具推出幸福好玩遊程及套裝旅遊產品，朝「無縫隙旅遊服務」目標邁進，必能吸引更多國內外遊客走訪高雄進行深度旅遊，打造高雄成為名副其實的「低碳旅遊城市」！

## 輕軌與捷運之營運整合

高雄市政府交通局局长 陳勁甫

高雄市政府交通局運輸監理科技士 吳契輝

高雄捷運自 97 年 9 月起紅、橘兩線開始營運，服務範圍由北到南可從南崗山至小港站，由東到西可從大寮到西子灣（前庄）站，屬十字型的路網，服務範圍無法涵蓋離捷運站較遠的高雄市民，高雄市政府為提供更多及更優質的大眾運輸服務，即著手規劃興建輕軌系統。行政院於 97 年 3 月 20 日核定高雄環狀輕軌捷運建設，路線全長 19.6 公里，設置 32 處候車站、一座機廠，總建設經費約 122 億元，第一期輕軌系統 8.7 公里已於 102 年動工，預計於 104 年 10 月完工通車。

因輕軌系統與捷運紅、橘線系統之營運均受大眾捷運法的規範與拘束，而且高雄輕軌又是全國第一條輕軌系統，在輕軌之行駛路權型態與捷運又具差異性，以及非獨立路權路段之營運方式須與道路交通進行整合，同時相關交通工程須配合調整之情形下，因此有需要探討釐清前揭錯綜複雜之相關議題，爰本研究將就輕軌與捷運之營運整合幾個主要議題，包括轉乘、路權、路線、營運整合、適用之法規、票證及路口管制等面向，作初步論述探討，以作為後續研究之參考，相關細節說明如下：

### 一、捷運/輕軌概述

#### （一）捷運概述

高雄捷運紅線業於 97 年 4 月 7 日正式收費營運，同年 9 月 22 日起捷運紅線及橘線兩線全線收費營運，截至今（103）年營運車站共計 38 座，車站配置分別有高架段、地下段及地面段，下表為捷運紅橘線的車站配置及捷運營運現況：

	紅線	橘線
路線方向	南北向	東西向
路線長度	28.4 公里	13.12 公里
車站	24 座	14 座
高架段車站	8 座	-
地下段車站	15 座	13 座
地面段車站	1 座	1 座
機 廠	2 座	1 座

資料來源：本研究整理

營運時間	AM05：55～AM00：00
班距	尖峰：4—6 分鐘 離峰：不大於 8 分鐘 深夜列車（23：00-00：00）：15 分鐘
平均日班次	600 班次
平均日運量	16.4 萬人次
運量平均年成長	10%
平均票價	24.5 元
平均旅次長度	7.1 公里

資料來源：本研究整理

截至 102 年每日平均運量已達 16.3 萬人次。

## (二) 輕軌概述

高雄輕軌建設為捷運紅、橘線的串聯，主要用於連結高雄市的重大建設及銜接市區經貿亮點，相關之建設規劃整理說明如下：

項目	說明		
總建設經費	165.37 億元	中央	63.63 億元
		地方	101.74 億元
自償率	39.64%		
路線全長	22.1 公里		
通車營運	第一階段：8.7KM 第二階段：13.4KM		
執行方式	政府自建興辦，勞務委外營運		
候車站	36 站		
轉運站	捷運：R13、R6、O1		
	台鐵：美術館、鼓山、科工館站		
機廠	前鎮調車場		

資料來源：本研究整理



輕軌營運路網

資料來源：本研究整理

在上圖的營運路網中，其中 C14 與 C3 站皆為轉運站，在車站配置部分，標準車站計 9 站，特殊站 5 站，各類型車站意象圖如下：



轉運站【C14】



轉運站【C3】



特殊站【5 站】



標準站【9 站】

資料來源：KMRT

目前計畫建造之輕軌特性有以下四點：

1. 原西臨港線及東臨鐵路園道再利用  
藉由輕軌的建設，再利用因鐵路地下化閒置之鐵路園道，有效土地利用。
2. 輪椅/自行車/嬰兒車專用區  
輕軌系統車廂於設計時已考慮照顧老弱婦孺之族群，車廂特別設計專區以提供老弱婦孺之使用，增加民眾搭乘意願。
3. 35cm 低底盤設計  
輕軌除了設置專用區外，在車廂底盤設計，採低底盤設計，以方便身障人士及坐輪椅高齡者順利上下車。
4. 無架空線，超級電容/車站速充

高雄輕軌以無架空線的方式營運，兼顧城市建築美觀與交通網路規劃，並利用超級電容/車站速充方式，快速充電輕軌列車，以改善架空線破壞環境問題。

## 二、捷運/輕軌營運分析

捷運、輕軌雖都為使用軌道運行的運輸系統，但在營運上卻有部分差異，以下分別就捷運/輕軌之路權、硬體設備、票證系統及營運班距作分析比較：

### (一) 路權

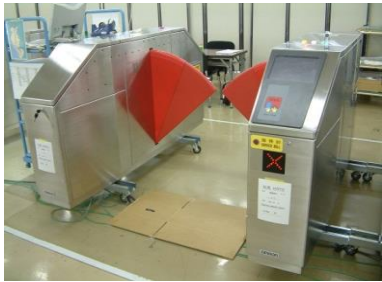


1. 捷運紅橘線：為 A 型路權，採完全獨立方式營運。
2. 輕軌：路段為 A 型路權，路口為 B 型路權，採完全/部分獨立路權方式營運。

### (二) 硬體設備

年期	捷運	輕軌
軌道	鋼軌鋼輪系統 標準軌距 1,435mm	鋼軌鋼輪系統 標準軌距 1,435mm
列車 (長*寬)	66M*3.15M	34.16M*2.65M
載客量 (人/CAR)	250 (人/CAR)	50 (人/CAR)
車輛模組	3+3cars	5cars
電力系統	第三軌	無架空線/車站速充

資料來源：本研究整理

(三) 票證系統及營運班距

	捷運	輕軌
車站型式	封閉式	開放式
票證系統	自動閘門 	車站/車廂售票系統  
班距	尖峰:4-6 分鐘 離峰:不大於 8 分鐘	尖峰:7.5 分鐘 離峰:15 分鐘
平均速度	35kph	20kph

資料來源：本研究整理

1. 票證系統說明

- (1) 捷運為封閉式系統，以自動閘門即可滿足票證作業。
- (2) 輕軌為開放式系統，採車站、車廂售驗票及稽核之票證作業方式。

2. 營運班距

輕軌不僅僅將整個高雄大眾運輸路網建置更臻完善以外，亦可與捷運相輔相成，直至 102 年捷運仍未達損益平衡，但預計輕軌的建置將提升未來捷運運量，並預計於 120 年增量約 2.6 萬人次，下表分別為無環狀輕軌與建置完成環狀輕軌捷運的預估運量：

無環狀輕軌捷運運量

年期	紅線	橘線	全線
99	95,740	30,315	12.6 萬人次
100	102,752	33,239	13.6 萬人次
101	116,301	38,017	15.4 萬人次
102	128,568	41,525	16.4 萬人次

資料來源：本研究整理

預測捷運及輕軌運量預測

年期	路線別	無環狀輕軌	有環狀輕軌	有輕軌之捷運增量
110 年	紅橘線	170,600	174,158	+3,557 (+2.1%)
	環狀輕軌	—	87,036	
120 年	紅橘線	278,352	304,568	+26,216 (+9.4%)
	環狀輕軌	—	120,484	

資料來源：本研究整理

### 三、捷運/輕軌營運整合

輕軌與捷運之營運整合，需考慮的因素為轉乘、票證以及路口管制，以下將就各因素分別探討：

#### (一) 轉乘

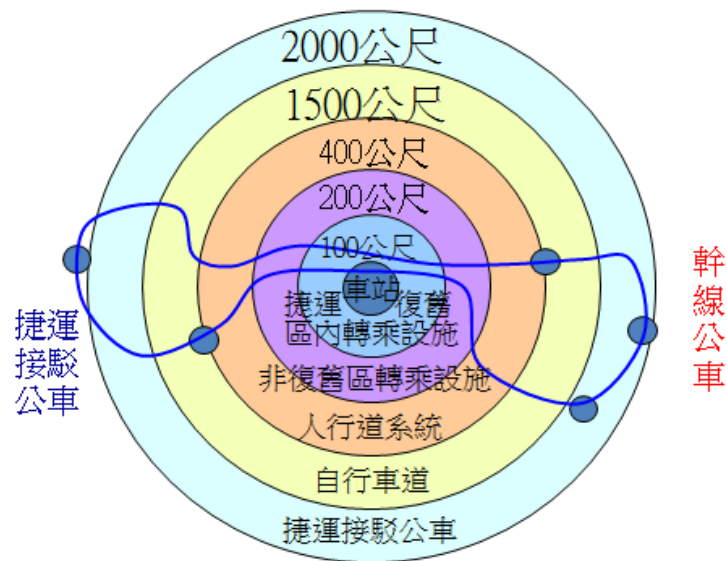
##### 1. 高雄環境特性

轉乘部分，須考慮到高雄與其他地區不同之特性，包括可接受的轉乘步行距離，由於高雄氣候較中北部溫熱，故民眾普遍可接受步行距離較短，台北接受步行距離約略可達 500 公尺，高雄步行距離只可接受到 200 公尺的距離，顯現在轉乘步行距離不同地區之差異。

##### 2. 規劃原則

據前悉高雄特性之因素，故於規劃接駁路網上根據車站、改善之人行道、自行車道及公車皆有所差異，如下圖所示並探討：





資料來源：本研究整理

(1) 車站

舉例以車站為圓心，其可接受轉乘之步行距離約略可達為 200-300 公尺。

(2) 人行道改善

若連接車站之道路為改善之人行道，其可接受之轉乘距離可增加至 400 公尺。

(3) 自行車道

若連接車站之道路有設置自行車道，且可提供合理的轉乘接駁時間 (5-10 分鐘)，可接受之接駁距離即可達 1,500 公尺。

(4) 公車接駁路網

若於車站外有公車站可提供接駁，其可接受之接駁距離可達 2,000 公尺。

3. 最後一哩

透過提供公共腳踏車 (city bike) 租借服務，可達到最後一哩的服務，增加民眾搭乘大眾運輸之意願，以下為使用公共腳踏車運量成長情形：

年份	98	101	102
公共腳踏租借車站	50	74	120
使用人數/日	160	2762	6780

資料來源：本研究整理

## (二) 票證整合

一卡通票證公司已於 103 年 2 月 13 日成立，一卡通目前除可應用在各種大眾運輸工具，包括捷運、公車、輪渡站、公共腳踏車外，亦有小額消費之功能。而輕軌未來之票證系統除使用一卡通外，亦可多種卡片使用，包括提供民眾使用 ETC、E-Tag、臺灣通及悠遊卡等票卡，以下臚列票證系統的整合方案，包括交通運輸應用、政府部門應用、小額消費應用及金融與企業應用四項：

	交通運輸 應 用	政府部門 應 用	小額消費 應 用	金融與企業 應 用
應 用 範 圍	1. 捷運 2. 公車 3. 客運 (屏 東客運、墾 丁快車) 4. 渡輪 5. 公共腳踏 車 6. 停車場 7. 愛心計程 車 8. 台鐵	1. 敬老卡 (屏東縣敬 老卡) 2. 博愛卡 3. 陪伴卡 4. 數位學生 證 5. 圖書證 6. 縣/市/鄉 民卡 7. 城市行銷 卡	1. 四大超商 2. 超市 3. 3C 賣場 4. 咖啡輕食 5. 加油站	1. 聯邦信用 卡 (聯邦銀 行、永豐銀 行) 2. Account link 3. 企業辨別 證/形象卡 4. 保全門禁 卡 (中興保 全、四季地 產)

資料來源：本研究整理

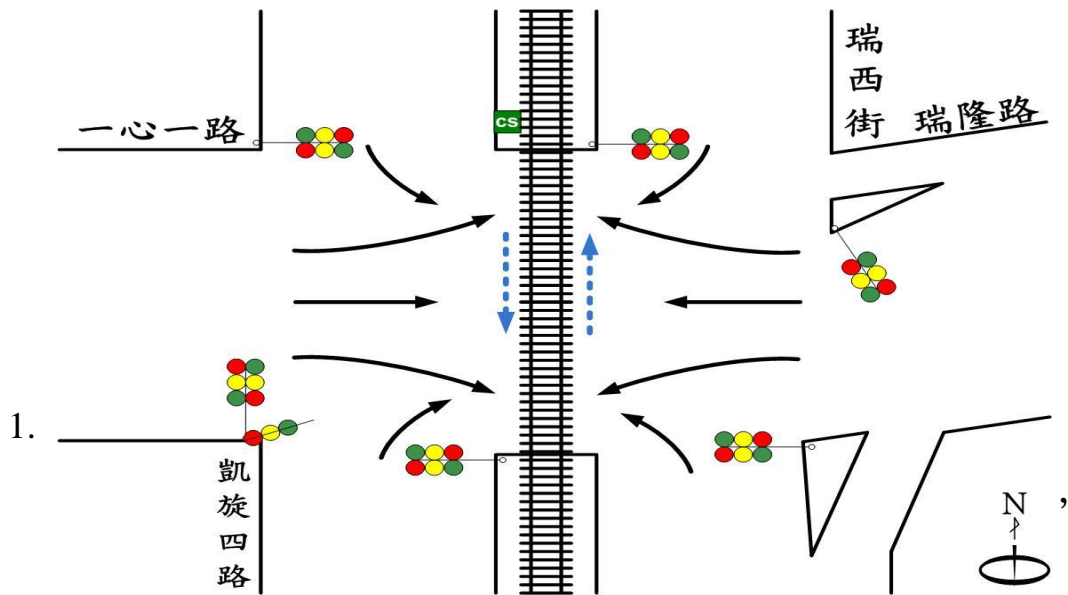
## (三) 路口管制

輕軌路段路權屬 A 型路權適用大眾捷運法，而路口路權屬 B 型路權適用道路交通安全規則及道路交通管理處罰條例之相關規定，因此在路口管制部分，需考慮到輕軌與汽機車之間的交通管理問題，

以下將就輕軌於道路路口營運時，相關之道路交通管制議題進行探討：

### 1. 路口分流管制

在路口時宜採佈設方向專用車道及號誌保護時相，讓輕軌擁有優先路權，並採禁制轉向方式簡化路口交織衝突，以減少交通事故之發生。



資料來源：本研究整理

以下為優先號誌的應用方式：

- (1) 延長與輕軌通行方向無交織號誌綠燈時間。
- (2) 縮短輕軌號誌紅燈時間（橫向道路行駛最短綠燈時間）。
- (3) 插入輕軌專用時相。
- (4) 調整時相順序。

### 2. 行控中心（以下簡稱 OCC）資訊整合

輕軌透過路口計軸器感應到即將到達路口的電車，可自動將此資訊傳至路口控制器，而路口控制器即回傳至智運中心，並提供資訊給輕軌 OCC，另外路口 CCTV 則會傳至智運中心，再由智運中心向輕軌 OCC 通報，輕軌 OCC 再提供資訊予捷運 OCC，透過輕軌 OCC、捷運 OCC 及智運中心（道路交通）3 系統資料流通，完成資訊整合。

### （四）幹線公車

透過公車運量躍昇計畫，內容包括提高服務品質（路線直捷、

班次加密、優惠票價方案)及改變民眾使用公共運輸習慣(透過電子票證刷卡享優惠,提高電子票證使用率),可大幅增加民眾搭乘之意願,將大眾運輸服務範圍更加擴大,簡述如下:

### 1. 公車路網優化

於市中心區規劃棋盤幹線公車,依據主幹線、次幹線以及社區巡迴公車車次及班距如下:

#### (1) 主幹線 (15 條)

於主幹線規劃直捷路線,減少繞行時間,加密班次,每日約 50-65 車次,其中尖峰 8-10 分鐘,離峰 15-20 分鐘一班。

#### (2) 次幹線 (40 條)

次幹線公車為連接重要旅次產生吸引點,增加民眾搭乘意願,每日約 40-50 車次,其中尖峰 15 分鐘,離峰 20-30 分鐘一班。

#### (3) 社區巡迴公車 (70 條)

與主幹線相互整合,並增加公車路網涵蓋率,使居住郊區的民眾增加搭乘大眾運輸工具之意願。

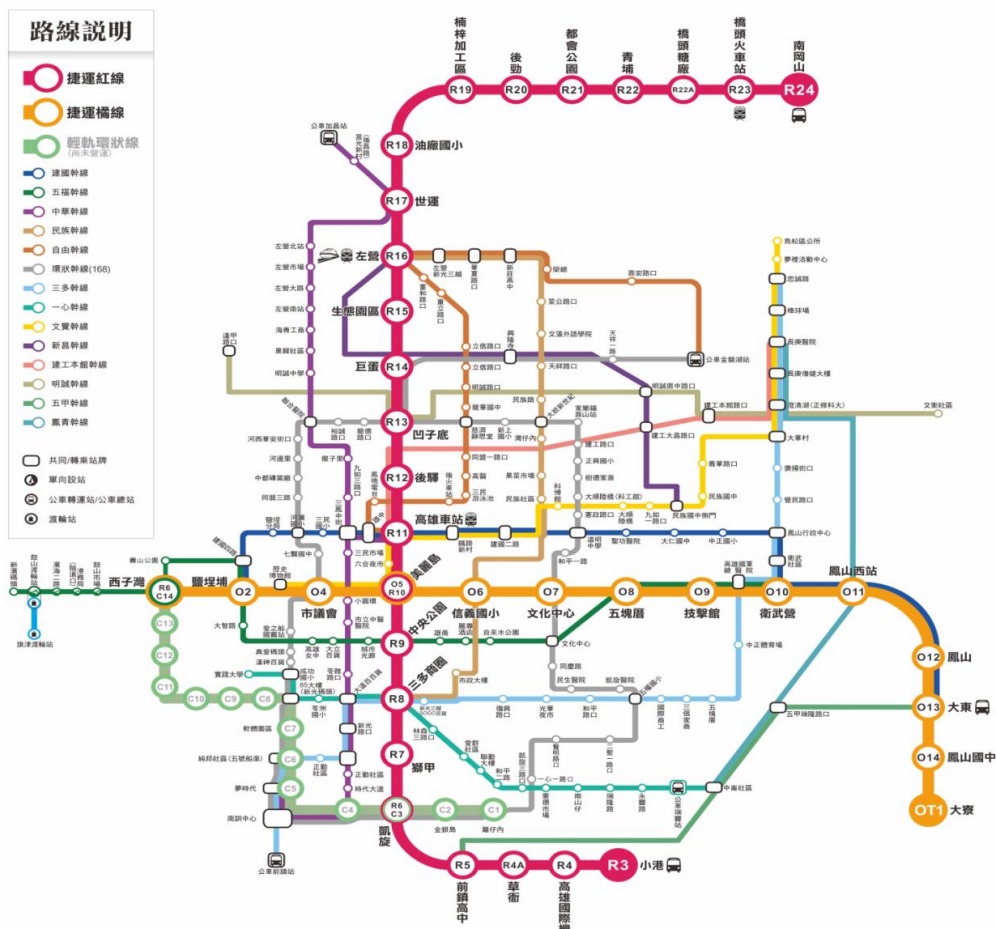
### 2. 公車任意搭 (Bus E-take)

提供公車免費搭乘的服務,以增加民眾搭乘意願,同時培養使民眾搭乘公車的習慣,在設置公車站牌位置亦考慮到市區步行距離,市區步行距離設計上皆在 5 分鐘之內。

為改善公共運輸品質積極推動公車路網優質化,本局持續推動持一卡通免費搭市區公車,以提升高雄市公共運輸服務品質。另為改善公車路線彎繞及班次不足問題,也積極執行公車優質化及運量提升作為,如市區公車路線由 124 條增加至 161 條,公車業者由 5 家增加至 7 家,以及幹線也由 12 條增加至 15 條。今年更擴大辦理公共運輸創量計畫,推動持一卡通市公車免費搭乘延續至今(103)年 6 月底止。

公車主幹線部分,起訖點的搭乘時間將不超過 30 分鐘,可提供更加快捷之服務;另透過敬老卡、博愛卡的優惠票價機制,有效增加特定族群的搭乘意願,由 102 年 11 月至 103 年 2 月的公車運量更成長了 20%。

下圖為完整大眾運輸路網。爰此，輕軌的加入有望提升高雄市民搭乘大眾運輸之意願，透過輕軌與捷運之整合，分別於轉乘部分做完善之考量，並在各運具間妥善規劃轉乘距離，另於票證部分透過一卡通整合各運具，並透過多卡通的機台提供民眾更多選擇。最終路口管制部分，提供輕軌優先通行的權利，減少班距時間及事故發生率，有效增加民眾搭乘輕軌之意願，可將減少使用私人運具的旅次，移轉至使用大眾運具。



資料來源：本研究整理

#### 四、結論與建議

##### (一) 結論

高雄市政府於 103 年推動公共運輸運量躍昇計畫、104 年啟動台灣第一條無架空線輕軌系統加入亞洲新灣區營運、105 年推動高雄 BRT 系統，及 106 年高雄捷運轉虧為盈之相關計畫接連完成推動下，將可建構高雄市更完善的大眾運輸環境，提供市民優質舒適之大眾運輸服務，屆時將創造更宜居住之城市新典範。

## (二) 建議

本研究之建議未來研究方向暨推動方案，可朝以下幾點進行：

1. 研究 BRT 系統引進之型式與時機。
2. 如何融合平面車流與輕軌之運轉。
3. 如何有效提升公共運輸之運量成長。

## 建設高雄環狀輕軌捷運的正確定位與指標

議員 李順進

高雄市為求務實配合中央推動「自由經濟示範區」計畫，始自 2001 年即已精心擘劃創建全台灣首條環狀輕軌捷運，路網規劃以及興辦執行過程幾經更迭，終於在 2011 年確定由市府自辦興建，行駛路線全長約 22.1 公里，跨越「前鎮」、「苓雅」、「鹽埕」、「鼓山」、「左營」、「三民」等行政區，設置 36 座候車站、1 座機廠即「前鎮調車場」，全線以「無架空線系統」串聯「海洋文化及流行音樂中心」、「高雄港客運中心暨港務大樓整體開發計畫」、「高雄世界貿易展覽中心」、「高雄市立圖書館總館」、「國際郵輪經濟區」、「中鋼總部」、「高雄 DC21」等計畫，期待接軌現有營運中的捷運「紅」、「橘」線建構軌道路網雛型，進而強化大高雄市中心的運輸效益，終極目標則在致力塑造高雄新地標——「亞洲新灣區」。

身為盡責守分的民意代表，鑒於高雄環狀輕軌捷運係屬全台首創，絕對畢具「領先性社會指標」(leading social indicator)的嚴肅意義，以及彰顯躍升國際城市形象的宏觀願景；站在嚴謹監督市政的積極立場，面對建設總經費高達 165.37 億元、市府必需負擔 101.74 億元的前瞻交通方案，自應責無旁貸秉持公共政策學理至為重視的「延續原則」(the principle of continuity)，除了已就建造計畫因應市區鐵路地下化而採兩階段施工，第一階段 8.7 公里工程已在 2013 年 6 月動土開工、預訂今(2014)年底第一列輕軌列車上線測試等流程縝密掌控；尤其重要的是，更須針對未來環狀輕軌捷運的建設、營運、管理，務實提出正確「定位」(position)與「指標」(indicator)，方能真正創造均衡區域發展的永續運輸環境。

本質上，高雄環狀輕軌捷運應該具備「智慧型」與「環保型」兩大正確定位：

其一、確立「智慧型運輸系統」(ITS; Intelligent Transportation Systems)：

環狀輕軌隸屬於大高雄捷運系統，具足「專業化」(Specialization)以及「設計導向」(Design-Oriented)、「技術導向」(Technology-Oriented)，推展新世代科技運輸環境的功能毫無疑義。因此，結合資訊、通訊與控制等高科技，

諸如利用：磁性感測器、路旁紅外線監測系統，蒐集路況訊息與控制交通號誌，或是與交通安全息息相關的「整合型自動煞車系統」等技術，俱屬「智慧型運輸系統」重要環節；充分妥適運用，必能裨益都會交通的「多元性」、「即時性」、「自動性」。

## 其二、創造低污染、省能源「環保化運輸」(Environmental protection) 環境：

審視市府建構環狀輕軌的宗旨之一，明顯標示兼顧抑制噪音、空氣污染與節能減碳等功能。「環保化運輸」也可稱為「綠色運輸」(The green to be transport)，具體融合科技運輸功能，建設高品質、低耗損的生活環境，絕對應該予以貫徹。

至於篤實評估高雄環狀輕軌的正確建設指標；按照政策實施必要顧及廣大民眾的「擴大基層受益原則」(The maximin principle) 持平論斷，以及從大眾運輸系統必須凸顯解決交通惡化功能、同步提升產經成長、促進區域均衡發展等效益客觀分析，至少務必恪遵包括：「安全效應」(Safety effectiveness)、「社會效益」(Social benefic)、「都市更新」(Urban renewal) 等三大主軸，才可達到預期績效：

第一、以「安全效應」指標，審慎深入解析：首就營建階段的安全技術監督層面探討；茲舉今(103)年2月27日在「光榮碼頭」試挖坑洞裸露水管引起鄰近大樓居民虛驚曾予抗議事件為例，雖經證實並非地基掏空化解疑慮，顯見施工細節的安全宣導不容輕忽，市府仍應引為殷鑑。所以，針對日後更為繁雜的土木、建築、軌道、機電工程，儘管市府透過專案合約委託專業管理顧問公司負責各類技術監造業務，施工期間也需落實強化臨檢機能，並向市民機動提供降低風險相關資訊。

另外，面對營運階段建立確保市民通行安全機制，亦應周延規劃。就事論事，市府捷運局強調為落實無障礙交通環境，輕軌車輛將採100%低地板，達到美國ADA(Americans with Disabilities Act)「無障礙法案」設計標準需求，符合世界輕軌捷運潮流，理應加以肯定。但是，放大格局檢視輕軌無障礙環境對於老弱婦孺與身障者的照顧，不僅止於運輸車輛的保護設施；因為行駛路線與36座候車站的用地取得極為順利，對於所有候車站的場站設計與周邊環境，均需完全摒除任何限制或阻障，以及排除路邊違規停靠、停放亂象，促使運輸服



務展現最佳的通行功能，同時顧及輕軌並行車流的安全，發揮最大的班次接駁、聯運效率。這種基於「供給導向」(Supply-oriented)強化安全管理的運輸政策，才是真正提供「方便性」(Convenience)、「可及性」(Accessibility)的舒適便捷交通服務。

第二、就「社會效益」指標，嚴正加以探究：先從「經濟效益」(Economic benefits)角度解讀；持平觀察當前都會區人口密集度與土地混合使用度過高，對於能源消耗嚴重影響的實況，環狀輕軌捷運系統具有提供市民交通的便捷移動性、降低私人運具比率、節省運輸能源、改善交通秩序，以及配合都市發展、促進土地利用…等等「多樣化」(Diversification)功能。然而，市府原先亟欲援引「特許經營權」的BOT型態招商，卻歷經三次流標，足證原始規劃周邊附加經濟價值顯有瑕疵之處；如今改回自辦，應朝「營建時期有效整合性質與功能相關工程」、「營運計畫落實平衡地區發展差距藉以擴大生活圈機能」指標執行，符合運輸需求、提高旅運能量。尤其，對於任何運輸風險，具備「立即改正措施」(PDA; Prompt Corrective Action)，亦即具足機動應變的營運能力，冀望服務與營利相得益彰。

再者，觀照「環境效益」的指標內涵，其實與「環保化運輸」的定位並行不悖；事實上，環狀輕軌捷運相較私人運具的空氣污染與噪音干擾明顯輕微，充分展現大眾捷運建設領域，憑藉最合理成本與最低污染模式，力圖創造「綠色環保永續發展生活空間」的明確正面效益，換句話說，具備維護都市生活環境、提高市民生活水準的積極功用。市府應該廣為宣導，期使日後運載績效得以穩定成長。

第三、從「都市更新」指標，精確公允判斷：論述此一政策的基本導向，需以「永續發展模式」(Sustainable development pattern)的觀點，彰顯環狀輕軌捷運的推陳出新與日新月異建設特質，然後依循「經營原則」(Logic of management)，相繼揭櫫其中真諦。首先明示的是「都會再造」新義；市府建設輕軌，必需促使運輸路徑上的土地利用與運輸系統更為有效配合，成為帶動舊市區更新與再發展的有效媒介，據以作為研擬提昇經濟成長政策的合理基礎。另一方面，由於環狀輕軌提高都會區交通運輸的可及性、機動性與方便性，勢必增加土地使用價值，住宅與就業型態空間分布亦將隨之擴充，對於都會結構的均衡發展效應衍生實質影響力，隨勢所趨將在原有市區形成更新再造或是發展新社區的永續優質利益。

接著探討造就「城市新貌」利基；既然市府信誓旦旦強調建設環狀輕軌捷運，志在促使高雄成為國際化城市的嶄新契機，那麼無論是在運輸資源分配的整體性、均衡性，除了必需滿足市民通行無礙的「一般需求機能」(General demand function) 之外，如何扎實運用預期規劃的「大高雄 30 分鐘生活圈」運輸廊道服務特色，針對輕軌沿線的都會風貌，充分凝聚「人文精神」(Humanistic spirit) 與「人文景觀」(Artificial scenery)，進而澈底展露港都的遊憩、觀光、休閒風華？誠屬主管機關必要嚴陣以待的重大議題。平心而論，揚言藉由輕軌捷運塑造「高雄新地標」與「亞洲新灣區」，並非海市蜃樓之般的邈不可及，確具璀璨願景；然而，市府在營建以迄營運的一切期程，必須慎防任何「外在變數」(Exogenous variable) 與「誤差結構」(Error structure)，導致事與願違而功敗垂成，畢竟當初興辦招商三度流標即是前車之鑑，尤其施工分為二階段，更應戰戰兢兢嚴控進度。

總體而言，高雄建設環狀輕軌捷運，基於存在先進大眾運輸機能、提升經濟效益與改善生活環境等優點；深信市民眾所樂見，但卻未必全然樂觀，原因在於市府肩扛財政沉疴加上營建技術生疏，縱使當真獨步全台、號稱領先群倫，尤須更為嚴肅面對。所以，為了誠摯伸張民意訴求、善盡監督市政職守，堅決秉持政策評鑒良知，謹慎提出攸關輕軌建設成敗的基本定位與實踐指標，唯一目的就是期待市府精密掌握「安全管理」、「提振效能」、「創造新局」三大要訣，能在具足公信與公益的準則上，創建市政新猷、榮耀高雄新象。

## 論高雄市是否適合繼續發展輕軌捷運

議員 黃淑美

高雄市近年來積極推展都市觀光，除陳菊市長積極推動外，有關的產業各界也都期待能夠吸引觀光客到高雄旅遊，並且進一步把觀光客留在高雄過夜、消費，能挹注高雄的觀光產業更大的活力，進而帶動高雄的經濟發展。

高雄縣市合併後，面積幅員遼闊，每個景點之間都需要透過便捷、密集的交通網絡，連結整個高雄的觀光景點，因此，便捷的交通顯得更行重要，依據交通局的統計，民國 102 年高雄市公共運輸年運量突破 1 億人次，達到 1 億 130 萬人次，是 96 年 3,453 萬人次的 3 倍，也比 100 年的 9,074 萬人次成長 12%。陳市長表示，區區有公車及 1 億人次的目標已達成，高雄市的公共運輸將從「求有」邁入「求好」階段，未來將積極整合水岸輕軌及更密集公車路網，提供高雄市向更多元、無縫的公共運輸服務目標邁進。

科技帶來交通上的改變，最主要是提昇交通運輸的效率，如使用「高乘載量的運輸工具，減少道路空間的需求」、「高效能的運輸系統，減少能源的使用」、「即時的傳輸資訊，提供路徑的最佳選擇」及「有效率的交通導引系統，減少車輛尋找目的地的時間」等。交通與環保藉由科技的發展可以相互調和，如綠色運輸系統的實現，正是最好的寫照。

輕軌系統具有下列特性：

- 一、輕軌系統造價低廉；規劃設計彈性大，可以用在不同功能需求及都市環境不同之路徑型式，路線配置及不同之營運能量；施工時程較短，人工駕駛方便因應路況操作；採用電力減少都市環境污染，減少乘客與都市之間的疏離感；適合老弱婦孺使用等優點。
- 二、輕軌系統具備架空線，將對都市美觀造成衝擊；軌道佔用道路路權，影響其他用途；軌道車輛與人、車之衝突等缺點必須克服。
- 三、輕軌系統必須透過與其他運具聯合設計來整合行人接駁運具與公車及捷運等路線及營運，才能發揮效能；必須透過跨領域之合作規劃，結合都市、景觀、土木、交通及軌道等設計，才能克服景觀問題及人車衝突，並達成確保營運效率之目的。

四、輕軌系統之規劃設計與營運成本，會因為都市大小、結構及運輸需求特性而不同<sup>1</sup>。

輕軌捷運是市府目前整體規劃亞洲新灣區時非常重要的一環，除高雄港埠旅運中心、高雄世界貿易展覽會議中心、高雄海洋文化及流行音樂中心、圖書總館外，最重要的就是輕軌捷運的建設。高雄捷運環狀輕軌，原計畫名稱為「高雄捷運臨港輕軌」，為一環狀路線。高雄市政府捷運工程局於 2001 年起就開始研究興建輕軌的可能性，並提出在鐵路地下化後，延用臺鐵臨港線路線興建輕軌的計畫，路線計畫在鐵路地下化後的高雄車站地面設站，往東沿臨港線環繞至前鎮港區，往西至鹽埕，再往北至鼓山，最後繞回高雄車站。後來為了爭取北高雄市議員的支持，2004 年捨棄繞經高雄車站的北半圈，由鼓山起再往北延伸，途經美術館區，沿大順路往東繞回與原南半圈接合。

輕軌捷運是否適合興建之主要癥結在於建設經費龐大，公車捷運較價廉，目前正逢高雄財政困難之際，審慎評估輕軌建設有其必要性。因此，若運量不足的情況下，可能造成營運上的困難。其實輕軌捷運採用的類似公車專用道，並享有優先路權，是為了延伸台灣大眾運輸「快捷」的便利，不管是在鄰近的香港或是世界各國，輕軌電車系統的發展都已經行之有年。

高雄捷運紅橘線通車後，已建構出捷運十字網絡，雖然高雄捷運目前面臨賠錢窘境，但是捷運無法涵蓋的區域，除了以往的公車路網之外，目前更寄望依賴輕軌系統的計畫，活絡捷運與公車運輸之間的運量，彌補高捷路網，而市政府也期盼能吸引更多看好高雄市發展潛力的業者，投資輕軌建設工程，讓高雄大眾運輸除了捷運、公車之外，還有全國的第一條輕軌捷運。

其實每個人都希望捷運、鐵路或是高鐵站等交通設施可以蓋在自家的附近，因為不僅可以帶動附近房價的增值，也可以帶動地方繁榮，但是高雄車站雖然在三民區，理論上應會帶動三民區的發展，卻因為被鐵路隔開，造成高雄前後火車站的發展有著極大的差異。

幸好除了捷運後驛站的設站以外，104 年即將陸續完工的輕軌捷運也

---

<sup>1</sup>王偉 世界各國新建機場捷運及輕軌運輸系統之介紹與比較分析  
<http://www2.dorts.gov.tw/tech/techjour/tcj22/P029-046.htm>

會經過三民區，過去我在議會獨排眾議，要求輕軌捷運應該經過三民區，因為高雄市 38 個行政區，三民區的人口數第二，但是無法繁榮，問題癥結在交通，由鐵路的阻隔，促成前、後驛的距離越拉越大。我從小住在三民區，深深知道三民區居民的辛苦。所以在議會質詢時，就要求高雄捷運一定要在後驛設出口，讓捷運的通車能吸引商業人潮、帶動三民繁榮。

現在捷運雖然通車了，但是路線卻沒有延伸進入三民區，因此我在議會向市長嚴重抗議過，捷運沒有經過人口最密集是三民區是錯誤的政策，建議捷運未及的地方，一定要有輕軌來接駁，而且輕軌一定要經過三民區。由於捷運經營不善，導致原本想要 BOT 委外興建的輕軌都乏人問津。雖然招商流標，但是市府為了培養未來輕軌通車的運量，決定在輕軌的路線上先開闢「環狀公車 168」以培養運量。

輕軌幹線公車路線長約 19 公里，沿凱旋路、成功路、五福三路、河東路、同盟路、大順一至三路等，在高雄市形成環狀，串聯美術館、漢神百貨、愛河、夢時代、軟體園區…等等，並分別與捷運紅、橘線有 4 個交會點。

隨著國際投資景氣回升，加上市府推動輕軌態度相當積極，在第二次的公告採購，出席的企業廠商就相當踴躍，機電商、營造商、開發公司、工程及財務顧問，各種投資組合全面出席，包含大陸、中華、聯鋼等國內龍頭營造商，台船、中鋼機械等知名機電商，以及中華、中興、中鼎等各大顧問公司，連日商川崎及三菱重工等公司也到場競標，共計 30 餘家廠商熱烈參與。目前輕軌捷運的水岸線已經動工，未來我們非常期盼輕軌經過三民區後，讓三民區的鄉親能夠有更加便利的生活。

我常常接到民眾陳情，他們都很嚮往如台北那樣搭乘大眾運輸系統上、下班。其實高雄的進步空間還很大，市府投入非常多的資源興建環狀輕軌，所以也非常期待環狀輕軌完工以後，可以作為民眾轉乘的重要交通工具。

不論是以三民區居民或是民代的身分而言，輕軌捷運的建設，對三民區來說實有其必要性，只要居住於三民區的人，都能夠明顯的感受到三民區深受鐵路阻隔之苦，導致無法帶動周邊的發展。輕軌經過三民區，交通網才會完整，還可以帶動三民區的觀光，為三民未來的便利與繁榮奠定基礎，讓三民區的鄉親能夠有更加便利的生活。

## 高雄適合繼續有軌道運輸嗎

議員 吳益政

高雄捷運自通車以來，從營運不佳到破產危機，關關難過，關關過；直至現今，一天平均運量為 16 萬旅次，雖然距離修約後的財務平衡，一天須 18 萬旅次的運量，仍有進步空間；但我們無法否定的是，軌道運輸對訴求一座宜居的城市，絕對是必要且是關鍵的條件。

固定班次、隔絕式的專用道路，是構成軌道運輸令人安心、穩定的主要因素，高雄目前雖然只有紅、橘兩線，以及未來環狀輕軌三條軌道運輸，未來若有機會，當然支持再擘劃更多的軌道運輸，形成更綿密的大眾運輸路網，高雄捷運即將破產的前車之鑑，讓許多市民雖然滿意高雄捷運的服務，卻擔心未來高雄若繼續發展，市民的搭乘習慣和財務永續都是值得更嚴密計畫的項目；當然，一個城市為了擁有所謂的軌道運輸，在回應地方的條件和民情，可有不同的發展方式。

公車捷運系統 BRT 也是選項之一，BRT 號稱窮人的輕軌，專用道路、月台式候車站、收費通關匣口等皆和捷運沒什麼兩樣，唯一不同的是，原本的軌道改為馬路，車廂改為公車，定班定速，同樣給予民眾高品質的服務，造價卻是輕軌的一半，地鐵的十分之一，對於口袋不深的城市來說，是一個良好的選項，況且，因 BRT 建造無須挖地鋪軌，建造速度比地鐵快上好幾倍，能在短時間構成城市的大眾運輸網路。巴西庫里奇巴城市，便是一個永垂不朽、經典的案例，更加津津樂道的是，城市並非只是「建造大眾運輸」，提供一個便利的生活，而是透過大眾運輸網，翻轉城市整體的都市景觀，市民宜居有感的比例，更是居高不下。





圖片為庫里奇巴公車捷運系統 BRT 系統，水管的造型月台，是最經典的都市景觀。



從左圖可看見，庫里奇巴的都市計畫，BRT 沿線旁的高樓，高度向外遞減！而都市走向，也是以道路網、大眾運輸及土地使用，為城市三大方向發展軸心。

為人周知，軌道運輸的建造經費，總是讓政府大感吃不消，尤其在財政不佳，卻仍勢必發展的壓力下，永續和創意財政來源，也是軌道運輸發展，重要規劃的項目，巴西庫里奇巴的都市發展，除了實質加寬人行無障礙空間外，俯瞰城市的景觀，可發現 BRT 沿線的建築物高度，從 BRT 沿線向外降低，這是標準的 TOD 大眾運輸導向的都市發展，為了能導引更多人

於沿線活動，維持住運輸的運量，政府更能利用此一導向，也就是沿線容積加倍挹注的條件下，向加倍使用容積的開發業者，收取代金，做為大眾運輸的建設經費來源。

大眾運輸發展，絕對仍是高雄宜居城市計畫的主流，然而，除了財政為考量之外，降低建造期的擾民以及縮短工程期是同等重要，因此，利用高雄棋盤格道路、寬敞多線道的特性，包含民權路、民生路、四維路，以及壅塞車多的民族路，都值得利用一個專用車道，規劃為庫里奇巴式的BRT；不僅有效強化大眾運輸網，工程和造價都減少縮短。而從捷運局業務報告來看，得知捷運紅線將延伸至路竹，也欲將規劃從五甲通往長庚醫院的鳳山捷運，縱使高雄財政並非樂觀，軌道運輸在高雄城市規劃發展上，仍勢在必行。以紅橘兩線沿線薄弱的土地開發為前車之鑑，既然高雄選擇做為一個大眾運輸發展的城市，沿線的開發，應同時規劃其中。

若說高雄窮得只剩土地，一點都不誇張，也算是當今現代城市中，最得天獨厚的條件；透過軌道運輸的發展，可當作高雄下一次城市翻轉的大契機，利用容積增額的優惠，導引周邊土地興建「生態社區」及綠建築的合宜住宅。自高雄市綠建築自治條例、高雄市建築物屋頂設置太陽光電設施辦法，以及高雄市高雄厝建築認證標準申領辦法相繼訂定之後，高雄於創造城市永續建築物的努力，可謂超越許多城市，但這幾個辦法，多數為政府擬定，民間自建的態度，並且是相對片面的；建造一個全然地、頂極的生態永續，符合高雄人文氣候的生態社區，利用即將興建的軌道運輸沿線，絕對再適合不過。







瑞典的馬爾摩生態社區，在決定規劃為生態社區，大眾運輸輕軌和公車，便已率先規劃在內了。大眾運輸的便利連結性，同等重要。



BEDZED 英國倫敦近郊社區，所興建的第一座生態節能社區。

生態社區的條件，除了綠建築和再生能源必備外，更重要的是社區內擁有私人運具的極小比例，瑞典馬爾摩生態社區還是英國 BedZed 社區，興建生態社區的同時，大眾運輸也需同時建構，才能符合所謂的生態社區；而高雄，剛好反過來，利用即將興建的軌道運輸，沿線闢建為示範性的生態社區，或是生態大型的合宜住宅。

除此之外，利用 TOD 大眾運輸為導向的都市發展政策，沿線增額容積，更可做為市府財源之一，現今高雄有幾個案例是利用捷運沿線增額容積，興建超高也超豪華的住宅大樓，然而，這些因容積獎勵而興建的豪宅，因住宅定位為金字塔頂端客戶群，運輸行為模式，搭乘大眾運輸比例小於一般住宅的住戶，況且，坪數大、戶數少的住宅型態，並未能夠導引更多人口進駐。因此建議市府於後期容積獎勵規劃，不只取得容積移入之比例，應繳納代金，增加市府財源，也規定其住宅型態，並以考量人口為主的集合住宅型態。

軌道運輸，在當今氣候變遷、能源短缺的挑戰下，絕對是主流規劃之一，透過大眾運輸建構，改變城市風貌以及增加都市宜居強度，無礙、低碳的通勤模式，將更顯重要。高雄市九成以上的人口使用私人運具，先不探求私人運具的污染程度，而在交通安全的議題上，高雄每人每年承擔高比例的交通事故機率，幾乎冠於全國，不遜於世界各國；為了回應行的安全定位之下，推動大眾、軌道運輸，作為都市發展的主要交通工具，都是值得且應加速推行的政策。

## 輕軌和 BRT 打造屬於高雄人的綠色交通和城市美學

議員 張豐藤

高雄市僅有紅、橘兩線捷運，公車也於今(103)年1月1日民營化，路線、班次不夠密集方便，因此大眾運輸工具仍然不夠便捷，汽、機車等私人運具成為高雄人最主要的交通工具。然而，汽、機車所造成的交通壅塞，不僅浪費了市民的時間，所排放的廢氣是極大的污染源，而交通事故更奪走難以計數的生命。因此，建構高雄市便捷的大眾運輸系統，將是高雄市成為宜居城市的關鍵要素之一。

然而，捷運造價昂貴，尤其是地下鐵捷運，在高雄市財政拮据下，以輕軌或 BRT 取代捷運便成為可能的選項。一條地下鐵的造價可以建十條輕軌，未來以輕軌取代捷運，將可減輕不少負擔。如果輕軌對於高雄市的財政仍然是個龐大的負擔，以輕軌的專用路權概念，把軌道改為膠輪，所謂的公車捷運系統(BRT)可以減輕更多的負擔，一條輕軌的造價可以建十條 BRT。因此，在永續財政下，規劃屬於高雄市的永續大眾運輸系統是可能的。

過去很多大城市都是以地下鐵捷運來建構大眾運輸，大部分城市住民使用地下鐵為上、下班交通工具，成了名副其實的土撥鼠，沒有太多機會欣賞城市的美景，也只有觀光客有機會、閒暇去欣賞城市美景，城市美學也不會是市民所真正關心的。若是大部分市民搭乘輕軌和 BRT，每天映入眼簾的都是這個城市的風景，若這個城市美不美是你每天都要看的，相信城市美學也會是城市的重要議題。再者，如果車體能夠經過設計，輕軌和 BRT 將會像移動的地標一樣，整天穿梭在城市中，這將會形成另一種城市的特色與風貌。

高雄市絕對需要一個便捷的大眾運輸系統，讓所有市民不論貧富年紀，都能方便、快速及廉價的到達這城市的任何地方，這樣才符合公平正義、環保永續、經濟效率。只有選擇輕軌和 BRT 作為大眾運輸的主幹，配合方便的接駁公車，以及良好自行車道和步行環境，才有辦法建構便捷的大眾運輸系統，同時不至於破產。高雄市不只適合建設輕軌和 BRT，為了要有一個宜居的綠色城市，這樣的綠色交通也將是必然的選擇。

想像未來的高雄市，城市裡不再充斥著汽機車，不用擔心污染和安全，搭乘美麗的輕軌和 BRT，穿梭在美麗的城市中，再以公車、自行車或步行，

方便、舒適的到達目的地，市民將會擁有如旅人般的愜意心情。這個城市需要翻轉，透過精緻的城市規劃，以及便利的輕軌和 BRT，可以打造屬於高雄人的綠色交通和城市美學。

## 「輕軌」生活

南台科技大學教授 李治綱

1992-1993 的一年期間生活於英國布萊克洛 (Bracknell) 小鎮，位於倫敦市中心滑鐵盧車站西南方 40 多分鐘火車車程。布萊克洛是二次世界大戰後，先規劃設計再建設發展的一個新城；不到 20 萬人口集中居住於市中心區，以及五個外圍的社區；市內的道路，幹線道路—集散道路—巷道—自行車道路—人行道路等，功能清楚且有系統地搭配，好像教課書上的範例。雖然市區社區內與社區間有公車服務，多數居民的生活依賴小汽車。英國小鎮居民的生活，簡單、規律。

1993 年初到瑞士聯邦科技大學 (École polytechnique fédérale de Lausanne) 訪問一週，位於日內瓦湖邊一個不到 20 萬人的盧桑 (Lausanne) 小鎮。住在日內瓦湖邊小旅館，打開窗戶就是湖光山色，餓了就搭乘纜線鐵路 (funicular railway) 依山坡上行到市中心，吃吃逛逛。週日時間，搭乘輕軌鐵路 (Light Rail) 到學校從事學習與交流。該 LRT 路線不到 8 公里，15 個車站，單線，車站會車，平均站距 500 多公尺。中午跟學校友人用餐，聽他們描述當地的生活；例如，鐵路學程助手—察爾波羅士博士 (P. Tzieropoulos)，聊到他生活的單純、行事有計畫、篤定，中午回家吃午餐。常常在想：同樣是小鎮，同樣是保守、單純、規律的居民，為什麼在市區內的活動布萊克洛居民依賴小汽車，而盧桑居民依賴輕軌鐵路？[盧桑小鎮現有居民 25 萬，3 條捷運鐵路。察爾波羅士博士已經升任 EPFL 鐵路學程教授。]

1998-1999 的一年期間在日本東京大學客座，充分地體會了日本式軌道的生活。台灣運輸界朋友來訪，常常到東京臨海副都心參訪；臨海副都心是填海造地，1990 年代建設與發展的都市次核心。整個區域的結構，沿著「東京臨海新交通臨海線」(類似台北文湖線的捷運鐵路)，車站附近密集開發且與車站連接，旅客與行人多在二層流動，小汽車與公車使用平面道路。這個區域運輸與土地使用的結合，系統功能清楚，好像教課書上的範例。有趣的是，台北市在相同的時期，也從無到有地，規劃與開發了信義計畫區。台北信義計畫區，有清楚的道路架構，大街郭大樓，寬的人行道。常常在想：是人們生活態度與型態的差異，造成臨海副都心與信義計畫區在規劃、設計、與發展上的不同風格？還是，臨海副都心以鐵路為主軸的開發，與信義計畫區以道路為主軸的開發，造成人們生活態度與型

態的差異？

您喜歡像鐵路軌道一樣，有計畫的生活；一步一步走，老實的生活？或者，您喜歡有衝勁有氣勢，趕快第一件事，再趕快第二件事，…，充實的生活？生命中難免有壓力，難免忙碌；您選擇用緊張的方式處理忙碌？抓緊方向盤，用力踩油門，趕趕趕，衝衝衝，企圖控制時間與空間。或者，您選擇用輕鬆的方式處理忙碌？作計畫，像火車時刻表一樣，依照行事曆的刻度生活，不用急。

## 分析未來輕軌捷運系統票證制度之探討

成功大學副教授 鄭永祥

### 前言

輕軌捷運系統提供一種行駛於地面，並與都市地標整合之公共運輸服務。為提高其使用率及方便性，車站設施之服務設計以簡化乘客之乘車流程，並提高乘客在搭車之方便性，為輕軌未來進入營運階段之重要議題。而高雄環狀輕軌捷運將是國內首度導入都市之輕軌捷運系統，為了能讓高雄輕軌捷運系統之營運服務符合營運管理之有效性，且滿足旅客的乘車便利性，本文嘗試比較分析其他國家城市輕軌捷運系統的收費方式與票價費率，以供未來高雄輕軌捷運營運公司與高雄市捷運工程局在制定票價與付費方式設計之參考。

### 澳洲墨爾本 Trams in Melbourne

澳洲墨爾本 Trams in Melbourne，共長 250 公里，共有十種以上之運轉模式，車站數超過 50 個車站，採區與區段費率，單一區段費率刷電子票證 Myki 卡為 3.58 元澳幣。車站為開放式車站，輕軌票證可於車上購買，若刷電子票證則上下車都需要刷卡，墨爾本之輕軌系統規模相當大，也是市區與市郊的主要運輸工具之一。

### 日本廣島電鐵

日本廣島電鐵在市區內之設計與輕軌相同，是為日本僅存幾個有路面電車的城市之一，扣除西廣島至廣電宮島口站之區域鐵路 16.1 公里以外，市區內以輕軌標準設計之路線共設置 53 個車站，全長 19 公里，收費採單一費率 150 元日幣，車站為開放式車站，車站不設置購票設備，所有購票與付費於車上完成。上車順序採後門上車，前門下車，持智慧卡 PASPY 卡或 ICOCA 卡上下車都要刷卡，投幣則上車領取整理券，下車投幣。

### 日本岡山電氣鐵道

日本岡山電氣鐵道在岡山市區內之路線標準為輕軌捷運系統之標準，共設置有 16 個車站，並採區間費率制度，共有兩種費率為 100、140 元日幣，車站為開放式車站，車站不設置購票與刷卡機，乘車由後門上車，前門下車，持智慧卡 PiTaPa 卡或 ICOCA 卡上下車都要刷卡，投幣則上車領取整理券，下車投幣。

## 日本札幌路面電車

日本札幌路面電車在市區共設置 23 個車站，全長 8.41 公里，其收費制度採單一費率 170 元日幣，車站為開放式車站，車站不設置售票機與讀卡機，乘車從後門上車，前門下車，持智慧卡上下車都要刷卡，投幣則上車領取整理券，下車投幣。

## 香港輕鐵 (LRT)

香港輕軌主要位於新界地區之屯門區與元朗區，共計有 14 種運行模式，全部路線共長 36.15 公里，設有 68 個車站，收費方式採區段費率範圍為 4.1-6.5 元港幣。其車站為開放式，月台上設置售票機，旅客可以現金購票後上車，車站或車上均不設置閘門，但若以八達通卡片付費，則上車前下車後均須刷卡。

## 香港電車 (Tram)

香港電車為香港島上主要陸運運具之一，全部路線共長 30 公里，共設置 123 個車站，並有 6 種不同之運行模式，收費方式採單一費率 2.3 元港幣，車站為開放式，不設置購票機或讀卡機，收費均於車上進行，由後門上車，再由前門下車刷卡與投幣，刷卡與投幣機設置於駕駛座旁，由司機就近管理。

## 中國長春軌道交通 3 號線及 4 號線

中國東北的長春市亦利用輕軌捷運系統提高公共運輸的便利性，長春市總共興建了兩條輕軌路線，分別為 3 號線與 4 號線，3 號線共設 33 個車站，全長 31.9 公里；4 號線，共設置 16 站全長 16.3 公里，其計費方式採區段費率，0-14.5 公里 2 元人民幣，14.5-24.5 公里 3 元人民幣，24.5 公里以上 4 元人民幣，目前全程 3 元人民幣。採封閉式車站，需要購票刷卡才能夠進出車站，車上不設置讀卡或收費裝置。

## 中國大連有軌電車

中國大連市輕軌捷運系統稱為有軌電車，是為日本時期留下之路面電車路線，今日僅剩餘 201、202 兩條有軌電車路線，201 有軌電車共設有 19 個車站，全長 12.5 公里；202 有軌電車共設有 17 個車站，全長 10.8 公里。其票價採分段，分別為 1 元及 2 元人民幣，上車刷卡，下車不強制刷卡，票價為 1 元之區間需上下車刷卡才有 1 元優惠，也就是說上車刷卡



先扣 2 元，下車刷卡若計算為 1 元區間，補回 1 元，若計算為 2 元區間，則不補，因此也可不刷卡。沿線車站比較一般公車(公交系統)為開放式月台與車站，不設購票設施，僅有投幣、刷卡機，前後門下車，中間門上車，編號之 201、202 也與公車系統相同。

### 中國瀋陽有軌電車

中國瀋陽有軌電車共計有 5 種運行模式，全線共設置 67 個車站，全長為 60 公里。採單一費率 2 元人民幣，前後門上車，中間門下車，僅在上車門裝置有投幣與刷卡設備。車站為開放式車站，旅客於上車時付費。

### 美國西雅圖 Street Car

美國西雅圖市之輕軌電車為市內特定地區之輕便公共運輸工具，共僅設置 10 個車站，票價採單一費率 2.5 美元，可於車上購票或刷 ORCA 卡一次，車站為開放式月台，月台上亦設置購票機，可選擇車上或車站購票。

### 美國西雅圖機場 Central link light rail

美國西雅圖市除了 Street Car 外，另有西雅圖 Tac 國際機場連結市區之 Central link light rail，共設置 13 個車站，全長為 25.1 公里。採區段費率為 2 元、2.25 元、2.50 元與 2.75 元美金。車站採開放式車站可自由進出，售票與刷卡機設置於車站內，上下車都須刷卡，若下車未刷卡將扣最高票價，車站或車內隨機查票，車上並未設置購票機，乘客須於上車前完成購票或刷卡。

### 美國紐澤西輕軌 NJ Transit light rail

美國紐澤西地區之輕軌 NJ Transit light rail 共有兩條路線，分別為 Hudson-Bergen Light Rail，設置有 24 個車站，全長 33.2 公里，收費採單一費率制度為 2.1 元美金；Newark Light Rail 則設置有 17 個車站，全長 10.1 公里，收費亦採單一收費制度為 1.5 元美金，兩條路線之車站皆為開放式車站，售票機設置於車站月台，上車前須完成購票。

### 美國鳳凰城輕軌 Metro Light Rail (Phoenix)

美國鳳凰城之輕軌共設置有 32 個車站，全長 32 公里，收費為單一費率 2 元美金，車站採開放式車站，採 proof-of-payment，售票機設置於車站月台，上車前須完成購票。

## 土耳其伊斯坦堡輕軌 (Istanbul Tram)

土耳其伊斯坦堡輕軌共有兩條路線，橘色 T4 線，共設置有 22 個車站，全長 15.3 公里；灰色 M1 線，共設置有 18 個站，全長 15.3 公里。兩條路線均採單一費率 3 里拉，刷電子票證 1.95 里拉。車站為封閉式車站，進出車站均先行購票再刷卡，或刷票證進入車站乘車。

## 英國曼徹斯特 Metrolink 輕軌

英國曼徹斯特 Metrolink 輕軌共長 76.8 公里，共設置有 73 車站，費率採區間費率制，分別為 2.1 至 6.5 元英鎊。車站為開放式車站，上車前須購買車票，除了車站購票，還有許多購票點與網路購票，每週一至週五早上九點半以前為尖峰，其他時間為離峰，尖峰離峰票價不同。

## 英國諾丁漢 Nottingham Express Transit

英國諾丁漢輕軌共設置 23 個車站，全長 14 公里，全線採單一費率制 2 元英鎊。車站為開放式車站，上車前須完成購票或刷電子票證 Mango 卡，另推出手機購票取代一般票證。

## 瑞士伯恩 Bern tramway

瑞士伯恩 Bern tramway，是伯恩市區的主要交通工具之一，共設置有數條路線與 71 個車站，全長 33.4 公里。票價採區段費率，跨的區段越多票價越貴，一個區段內的短程票為 2.3 元瑞士法郎，跨 1 至 2 個區段的基本票價為 4.2 瑞士法郎，車站為開放式車站，需先購票再上車。

## 西班牙巴塞隆納 Barcelona Tram

西班牙巴塞隆納 Barcelona Tram，共有六個運轉模式，分別為 T1 至 T6，全部路線共設置 56 個車站，全長為 29.2 公里。票價採單一費率 2 歐元，30 分鐘內需使用，車站為開放式車站，需先購票再上車，車票除了可在車站的自動售票機購買，亦可在旅遊中心、香菸小販與彩券行購買。

## 烏克蘭基輔 Kiev Tram

烏克蘭基輔 Kiev Tram 全長共 139 公里，設置有車站數超過 30 個，票價採單一費率，每趟為 1.5 烏克蘭格里夫納（約為新台幣 5 元），售票制度採最原始的車上售票，候車設施簡單原始，為開放式車站，部分車站甚至僅有招呼站牌無月台之設計。

## 荷蘭阿姆斯特丹 Amsterdam Tram

荷蘭阿姆斯特丹 Amsterdam Tram 輕軌全長約 80.5 公里，設置超過 50 個車站，票價與其他公共運輸工具同為 GVB 訂定，其費率以時間計算，1 小時內 2.7 歐元，1 天為 7.5 歐元，車站為開放式車站，車上派駐司機員與列車長負責查驗票，上下車都須經驗票過程，可使用電子票證 OV-chipkaart 刷卡。

## 法國巴黎 Tramway d' Île-de-France

法國巴黎 Tramway d' Île-de-France 共有 4 條路線，並有 7 種運行模式，設置有 71 個車站，全長 71 公里，票價採區域與時間限制，單程票在 1 或 1.5 個小時內在公共運輸內使用，票價為 1.7 歐元，車站為開放式車站，需先購票後再上車打票，下車不需刷卡或打票。

## 比較分析

在月台部分：各國輕軌捷運系統強調輕量化硬體設施，因此多數輕軌系統並未設置封閉式月台，大部分為開放式月台，乘客可自由進出候車。至於售票設備，為簡化列車營運人力，輕軌系統售票大多採用自動售票機進行售票，自動售票機設置的位置為月台或車上，部分國家之輕軌車票甚至可於商店、小販購買；但荷蘭阿姆斯特丹則在車上人工售票，日本熊本與廣島則是採取上車領取整理券（上車地點證明），下車依照整理券區間投幣，下車付費裝置設置於司機員位置旁，但設備附設兌換與找零功能，因此司機員不需負擔收取票款功能。

而查票制度：除如荷蘭、日本、香港與土耳其等上下車較嚴格管制之輕軌系統外，大部分輕軌系統均仰賴查票人員機動驗票，並搭配違規罰款之執行。至於票價訂定，大部分輕軌系統均採單一票價或區段費率兩種制度，單一票價即為計次收費，不計乘客之搭乘里程數；區段票價則如同目前台灣捷運系統依照搭乘距離分段計價。少部分國家採計時制及車票打卡或感應後限時有效，效期內可搭乘特定次數之不同運具。單一票價的缺點是可能讓短程搭乘民眾覺得太貴，有失其公平性，但優點是乘車驗票或刷卡僅需一次，可使上下車速度加快，費率也較好計算；而區段費率優點為使票價符合搭乘距離，缺點為上下車都須刷卡，有上下車動線或是漏刷等情形發生。因此票價訂定需要謹慎評估，使其能滿足票箱收入之目的亦不造成系統營運的複雜化。而輕軌系統票券材質設計與其票價制度有關，例

如採單次收費之系統因為乘車票下車不回收，所以單程車票材質多半為紙票或磁條紙票；但相對若下車須驗票之系統，有設計車票回收機制之空間，因此其單程票可以採用可多次使用之票卡或較方便之 RFID 感應票證等。

### 參考文獻

1. Public Transport Victoria 網站 <http://ptv.vic.gov.au/>
2. 廣島電鐵株式會社網站 <http://www.hiroden.co.jp/>
3. 岡山電氣鐵道株式會社網站 <http://www.okayama-kido.co.jp/>
4. 札幌市交通局網站 <http://www.city.sapporo.jp/>
5. 香港鐵路有限公司網站 <http://www.mtr.com.hk/>
6. 香港電車有限公司 <http://www.hktramways.com/zh/index.html>
7. 長春市旅遊局 <http://www.ccta.gov.cn/>
8. 大連公交網 <http://www.dalianbus.com/>
9. 瀋陽公交網 [www.shenyangbus.com](http://www.shenyangbus.com)
10. 西雅圖 StreetCar 網站 <http://www.seattlestreetcar.org/>
11. 西雅圖交通 ORCA 網站 [www.orcacard.com](http://www.orcacard.com)
12. 紐澤西 NJ Transit 網站 <http://www.njtransit.com/>
13. 鳳凰城 Valley Metro 網站 <http://www.valleymetro.org/metrolightrail/>
14. 伊斯坦堡 Tram 網站 <http://www.dersaadettramvayi.com/>
15. 曼徹斯特 Metrolink 網站 <http://www.metrolink.co.uk/>
16. Nottingham Express Transit 網站 <http://www.thetram.net/>
17. 伯恩交通運輸營運 Bernmobil 網站 <http://www.bernmobil.ch/>
18. Barcelona Tram 網站 <http://www.tram.cat/>
19. Kiev Tram 網站 <http://kpt.kiev.ua/>
20. GVB 網站 <http://en.gvb.nl/>
21. Régie Autonome des Transports Parisiens 網站 <http://www.ratp.fr/>

## 喜迎高雄大眾運輸邁入新紀元

樹德科技大學助理教授 鄭啓瑞

都市交通往往隨著城市的發展而日益擁擠，大量汽機車所造成空氣與噪音的汙染對居住環境造成極大的負面影響，因此許多都市紛紛在思考發展大眾運輸系統對都市交通以及環境保護的重要性。過去大多數政府的思維總是想盡辦法擬定許多新的道路建設計畫，以便滿足道路上不斷增加的汽機車數量與旅運需求。然而道路的建設速度卻永遠也趕不上民眾日益膨脹的運輸需求，交通擁擠的問題成為持續困擾各地政府的一大難題。因此近年來世界各國無不想盡各種辦法致力於減少私人運具的使用，同時也發展與推廣快速便捷的大眾運輸系統。同時也由於私人運具的高度發展，對地球與人類居住環境造成嚴重的汙染與破壞，在環保意識高漲與油價持續飆升的情況之下，使得許多國家的運輸政策重新回歸到消耗能源較少與污染性較低的軌道運輸之上。

高雄地區過去因為大眾運輸設施長期供給不足、服務品質低落，再加上環境造就汽機車在使用上的便利性，使得民眾搭乘大眾運輸的意願偏低。為了搭配高雄捷運紅橘兩線，強化大眾運輸系統整體路網以及接駁運輸的服務，高雄市利用市區原有台鐵臨港線的環狀鐵路基礎，規劃興建環狀輕軌系統，讓其沿線貫穿市區，連結包括多功能經貿園區、亞洲新灣區、哈瑪星、愛河、壽山、柴山及美術館等觀光景點，並配合高鐵、台鐵、捷運、公車等轉運站與轉乘設施規劃，建構完整市區交通網路。環狀輕軌系統的完成將方便銜接現有捷運以及台鐵未來的鐵路捷運化路線。

過去台灣捷運系統的規劃，大多偏向選用高服務水準之都會型重運量捷運系統。然而高服務水準也意味著興建與營運成本高。在政府財政困窘的情況下，使得此類的捷運建設難以推動。而輕軌運輸系統 (Light Rail Transit, LRT) 在歐美各國早已有百年以上的營運歷史，這是城市公共運輸體系中相當富有彈性的一種軌道運輸。雖然在 1980 年代之後，由於都市捷運系統的興起，使得輕軌系統的建設沉寂了一段時間。幸有賴於近年來輕軌車輛製造技術之進步，包括車體輕量化、模組化以及低底盤等之設計，使得輕軌系統更符合人性化。由於傳統高服務水準的重軌捷運系統 (Mass Rapid Transit, MRT)，興建成本相當高昂而且施工期間又長，路線擴充彈性也不大。在近年來各國政府財政收入短絀，加上民間之投資興建意願又不高的情況之下，對大部分的都市而言，在財務上都是難以承擔

的。另一方面，施工期短、興建成本相對低廉的輕軌系統因此又再度獲得青睞。

現代化的輕軌系統優點主要有以下五項：

- 一、建設成本低且建造期間短。
- 二、營運成本較低。
- 三、可以因應不同功能需求及都市環境而調整。
- 四、使用電力推動，可以達到低污染、低噪音、省能源等環保功能。
- 五、車廂多採低底盤設計，配合低月台，乘客方便性高，適合各年齡層使用。

根據統計，目前全世界已經有超過 400 個都市建置有先進的輕軌系統，逐年淘汰傳統的舊式電車，以提高大眾運輸系統的整體營運效率與安全。現代化輕軌系統除了在車輛技術的進步之外，以輕軌文化為主的歐洲大城，同時也在思考著如何將輕軌融入都市景觀之中？除了改善過去天空中密如蜘蛛網的架空電線之外，每個城市輕軌車體的造型與塗裝也都各具特色，成為城市中另類的移動地標。以法國巴黎來說，長期在地底下通勤移動的巴黎市民，希望能在緊張通勤的過程中，還能夠保留多一點時間在地面上，一方面吸收陽光，同時也飽覽巴黎市區美麗的街景。為了讓身處巴黎的巴黎人能欣賞自己的家鄉，同時也改善壅塞的市區交通，巴黎市政府近年來全力推動與城市景觀相融的輕軌系統，這些新式令人驚豔的輕軌車廂，擁有美觀而流線的外型，不但是科技、視覺與環保兼具的城市大眾運輸新工具，更成為市民與遊客欲飽覽城市美景最愛搭乘的交通工具。過去任由承載量較少的小客車占據較大的地面道路面積，卻將大眾運輸趕到地底下，實在是一種非常不合理的空間分配。為了因應環保的議題以及節省龐大的捷運興建費用，歐洲各大都市近年來又重新引進輕軌系統，與 19 世紀的路面電車不同的是，現代化的輕軌系統「更講求車廂外觀與內部設計」、「車站及內容設施的配置與轉乘規劃」、「軌道鋪面的適地性」及「列車與城市景觀的融合」等問題，所有的環節都經過嚴密周詳的考慮，展現出輕軌系統的輕巧、美觀、舒適、環保及實用等並存的特性。

不過台灣的交通環境畢竟與國外其他城市有所不同，市區道路除了汽車之外，還多了許多的機車。當輕軌車輛與汽、機車共處於同一個號誌化路口的複雜車流問題，在輕軌系統上路後的交通安全狀況確實值得特別加以關心。另外由於台灣都市之道路寬度大多比較狹隘，且存在著比國外更加複雜的車流特性，故複雜的運具、行人交錯，勢必會對道路交通產生較

國外更為嚴重的衝突。因此，在輕軌系統通車啟用前需要事先予以妥善規劃因應。除上述交通安全的疑慮之外，過去也有許多人反對輕軌建設的論點之一就是輕軌系統使用架空電線作為電力傳輸，對都市之景觀造成衝擊，也增加行人或車輛之感電風險。然而國外不乏許多架空電線與電桿柱在設計上與照明等街道傢俱整合、美化之實例可供參考。不僅可降低電線及電桿對於景觀之衝擊，甚至可為都市景觀增添不少特色。更何況目前高雄環狀輕軌系統係採用西班牙 CAF 公司無架空線的 ACR 快速充電系統，列車於路線中靠本身電力運行一段時間，到站之後再行充電。此系統最大的好處就是可以省下列車上方的電纜線，將對市容的影響減到最小。

高雄市區加入環狀輕軌系統後，市區軌道覆蓋率提高，與高雄捷運紅橘兩線及未來地下化、捷運化之台鐵相結合後，軌道轉運點將擴增為 8 處，包括捷運紅橘線西子灣站、凱旋站、凹子底站、高雄火車站、美麗島站，以及臺鐵鼓山、美術館及大順等站。市中心轉運點增加，對旅客而言，方便性相對也提升不少。一旦大眾運輸的方便性提高後，用路人的使用意願自然也會相對提升，不論是對捷運、輕軌、乃至於公車都將有正面的助益。當然引進輕軌系統此種新型運具可能會對既有的道路系統造成衝擊，對現有道路設施也會有影響。引進後對於行人安全、肇事以及安全檢核制度等問題，都應該事先研擬相關配套措施，以降低負面衝擊。同時也可以透過交通工程的改善方式，搭配民眾的教育以及嚴格的交通執法，才能達到引進輕軌運輸系統的真正效益。

高雄引進輕軌系統之目的在於確立以大眾運輸為優先之交通政策、改善並提昇大眾運輸的服務品質、減少私人運具之使用，以便創造更友善的都市交通環境並改善環境品質，以達到永續發展之目標。由於目前國內尚無實際運轉之輕軌系統，整體交通環境也尚未能針對輕軌的運行而進行改善，所以必須充分考量路線所行經區域之道路特性、用路人習慣等因素，量身訂做具有因地制宜特性之輕軌運輸系統，並可充分利用道路空間，滿足地方所需。對於許多認為輕軌不可能成功的人而言，大眾運輸發展的出發點應該不全然只考量到經濟效益。目前國家的交通政策已經由以車為本之思考方向轉為以人為本，在交通建設計畫中，拋棄以汽機車為優先考量之慣性思維。而新系統之引進伴隨著新的營運組織、新運輸服務的推出，如此將會吸引更多新乘客、塑造城市新風貌。再者，輕軌之舒適、安全及服務品質，對於必須忍受日曬雨淋、空氣污染、汽車威脅之機車族而言，應該能發揮一定的吸引力。而交通運輸是經濟發展的命脈，也是人類文明

傳播與發展的重要根基。有了完整的交通路網，不僅可以作為一般市民通勤通學之用，作為外地旅客來高雄觀光時的交通移動方式也會非常便利，期待高雄的環狀輕軌建設能為高雄市帶來一個新的城市風貌，也能夠跟民眾的生活、都市的發展相結合，讓高雄的發展進入另一個新的境界，創造出一個更為友善的交通環境，使高雄真正邁向一個世界級的宜居城市。



## 發展高雄市公共運輸一 論高雄市是否適合繼續發展輕軌捷運

台灣世曦工程顧問股份有限公司技師 陳志豪

### 壹、高雄捷運未來發展方向

目前世界各國均大力倡導都市永續生存，在運輸工具上朝公共運輸導向發展，公共運輸工具中又以運載效率高、省能與低污染的捷運為較佳運輸工具。高雄市為謀求都市永續發展、有效改善地區交通環境、提升捷運服務普及率，以躋身先進國家之林，配合都市發展持續推動捷運計畫，高雄捷運未來發展方向如下。

- 一、建構高雄都會區捷運系統長期路網，健全大眾運輸系統之發展。
- 二、提供優質公共運輸系統，塑造以人為本的城市。
- 三、促進民間參與捷運建設，建立永續發展的運輸環境。
- 四、發展造價低、興建時程短之現代輕軌運輸系統。

### 貳、高雄捷運系統路網架構

高雄捷運系統長期路網規劃路線共 15 條路線，除已完成的紅、橘線及施工中環狀輕軌外，主要分為兩大部分，包括延伸線之規劃(屏東延伸線、岡山路竹延伸線、燕巢線、林園延伸線、東港延伸線、右昌延伸線、大寮延伸線、佛光山線)，以及都會核心路網(鳳山線、棕線、黃線、綠線)。其係架構在現有紅、橘兩線下，考量都會區整體社經發展，配合多功能經貿園區、南科高雄園區及屏東第二代加工出口區等重大經建計畫之推動，透過運輸需求預測，環境限制面、潛力面分析後所規劃之路線。

高雄捷運紅、橘線現已成為高雄都會區公共運輸之骨幹，環狀輕軌已發包施工，另鳳山線正進行可行性研究規劃作業中，其他相關輕軌路網亦積極循序推動中，推動環狀輕軌及鳳山線可進一步擴大捷運紅、橘線服務範圍，同時亦可藉由紅、橘線轉乘提升本身運量，具有互補作用，擴大軌道系統服務範圍，構成高雄核心區之完整軌道路網。

### 參、引進輕軌系統的迷思與釋疑

有許多人對高雄市引進平面輕軌存有疑慮與迷思，包括平面營運安全性、影響主要道路服務水準、輕軌速率慢是否有競爭力等，分別說明如下。

### 一、營運安全性

由於國人遵守交通法規之情形不甚理想，加上汽機車混合車流處處險象環生，交通安全狀況特別值得關心。在國外案例中，輕軌亦確實曾於平面路段造成死亡車禍，尤其於系統營運初期其肇事風險往往較高。軌道系統一但發生肇事，其所產生之社會與媒體關注較一般汽機車車禍為甚，所可能產生之政治風險較高。然而，就許多同時擁有公車及輕軌系統服務且行之有年之都市而言，輕軌肇事率與死亡肇事率均較一般公車為低，更低於私人機動車輛之肇事率。

高雄市環狀輕軌規劃，主要採 B 型路權型式配置，與公車專用道之營運模式相近，輕軌車輛因有軌道導引，故穩定性較高，又因車輛較傳統鐵路列車輕，故煞車距離遠較台鐵列車為短，輕軌駕駛可依路況即時採取必要之反應；輕軌車輛行駛於路段中，輕軌路權可與汽機車車道以實體（如緣石、護欄等）分隔，以確保行車安全；輕軌車輛行經平交路口處，可運用特殊鋪面、埋置式軌道、號誌控制、行人導引設施、防滑設計等方式提昇行車安全。因此，輕軌不應被視為不安全之運輸工具而不予採用。

### 二、輕軌影響道路服務水準

輕軌系統採 B 型路權型式會占用部分現有道路之路權，而高雄許多道路已存在交通擁塞之現象，且目前大部分用路人係使用私人運具，公共運輸使用率偏低。除占用路權外，輕軌之路口優先通行號誌控制亦很可能影響一般車輛於路口之通行容量及延滯時間。

然而，公車專用道同樣會占用部分原有道路之路權。事實上，即便於台北市車流最繁忙之幹道上，公車專用道之布設，仍有改善交通狀況之正面效益。即使不布設專用車道供公共運輸車輛使用，穿梭於一般車道中頻繁停靠之公共運輸車輛，同樣會於行進中或臨停時對一般車流造成衝擊。另對輕軌優先通行號誌控制可能降低一般車輛路口通行容量並增加其延滯時間之

顧慮，則可透過號誌系統控制與管理之整合減少衝擊。因此，平面輕軌對道路的影響可透過交通號誌控制與交通工程管理配套措施降低衝擊。

### 三、輕軌速率慢，缺乏競爭力

採 B 型路權之平面輕軌行駛速率，受限於安全考量，較完全隔離路權之軌道系統（A 型路權）為低。然而，公共運輸使用者所在意之因素除速率外，服務品質與服務可靠度甚至更為重要。就此，平面輕軌之優勢包括軌道導引行駛固定路線，路段中擁有隔離路權，而路口又可採優先號誌控制，故行車穩定性高、可靠度高；輕軌駕駛座艙與乘客多有所區隔，車站與車內服務多屬自助式，故乘客不須面對部分公車駕駛之不友善態度；相較捷運而言，輕軌可及性高、到離站時間短、使用者親和度高，且因車站之站距短且月台位於地面，乘客進出較便利。

另單就旅行時間比較，依國外經驗，平面輕軌運輸系統仰仗路段無干擾之隔離路權及路口優先號誌，於尖峰時段平均可較同路線一般車流快約 10-30%。針對機車之競爭，其實應體認輕軌之舒適性、安全性及服務品質遠非須忍受日曬雨淋、空氣污染、汽車威脅之機車所能相比。當然，輕軌不可能吸引所有機車族均轉換運具，輕軌之成功亦不須仰賴所有機車騎士均改搭乘其列車。輕軌運輸系統營運旅次需求門檻不高，就高雄而言，若能吸引 10-20% 機車使用者應即足以成功。

## 肆、輕軌捷運優勢

### 一、造價較低

一般而言，捷運系統建造成本中有超過 60% 的成本為土木建設成本，輕軌運輸系統的造價比捷運系統低，加上輕軌靈活性較高，故施工規模亦較小。輕軌最大坡度可以用到 8%，最小曲線半徑 20 公尺，輕軌路線鋪設較靈活可降低成本，若是平面輕軌行駛於路面軌道，將可使建設成本大幅減低。

### 二、興建期短

平面輕軌運輸系統的架設工程僅為鋪設軌道與平面車站設施，工程容易施工，故施工期較短。

### 三、融合都市景觀（都市移動地標）

現代化輕軌運輸（LRT）具備高乘載量，且考量人性化、使用環境的舒適性及融入城市街景，使車輛、月台設計兼具人性化與資訊考量，並採用低月台、低底盤車輛，可與周邊都市景觀融合，輕軌運輸乘客可享受寬廣視野與平穩搭乘，如高雄環狀輕軌建設未來將成為高雄都市移動地標。

### 四、中央核定同意機會高

行政院經建會近兩年來陸續通過高雄環狀輕軌、淡水捷運延伸線、安坑輕軌運輸等三條輕軌運輸系統，其他捷運系統建設案則大多退回重審，因此採用輕軌系統推動中央核定同意機會較高。

### 伍、高雄市發展輕軌捷運契機

在永續發展與節能減碳之總體發展目標下，優先發展公共運輸已為政府既定政策，透過公共運輸層級架構的規劃，如圖 1 所示，於不同服務需求與層級，提供適能、適性與合宜經濟之服務。另依據高雄都會區大眾捷運系統整體路網規劃之運量預測結果，如圖 2 所示，高雄都會區後續捷運路線之最大站間運量約為 3,000-8,000 人次/小時，在系統運能上，後續捷運路線以輕軌運輸（LRT）、公車捷運（BRT）即可滿足需求。

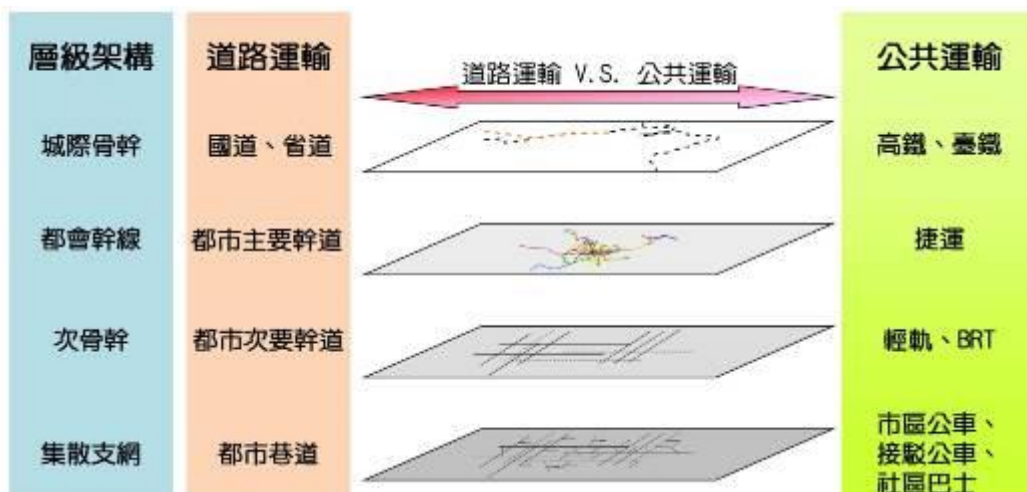


圖 1 公共運輸發展層級架構示意圖

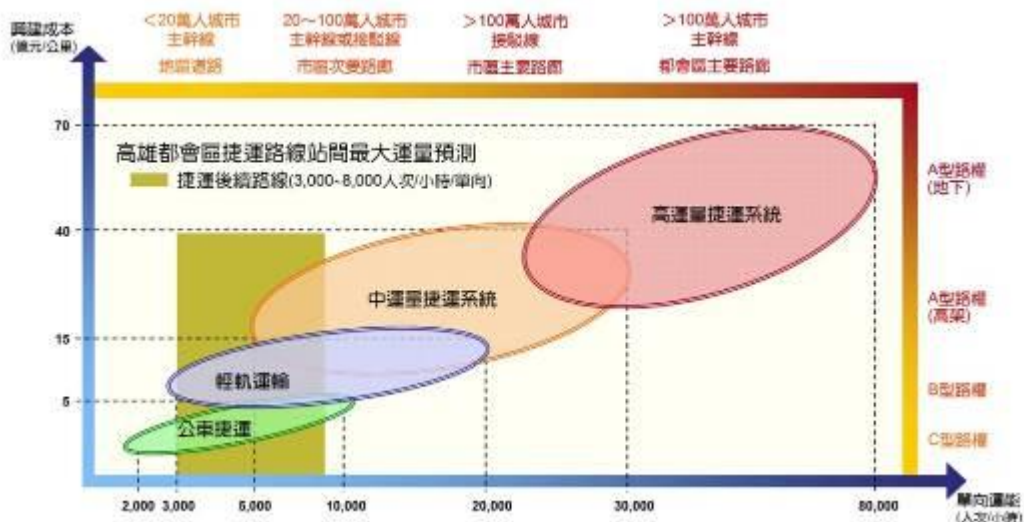


圖 2 運量預測與系統型式選擇關係圖

發展公共運輸是城市進步的象徵，興建輕軌主要是建構高雄公共運輸路網，讓捷運路網形成，並整合公共運輸系統，充分發揮捷運系統運能，未來除整合捷運、公車、自行車等運具外，增加公共運輸之誘因外，搭配交通管理政策，促使私人運具使用者轉移至公共運輸，使民眾感覺搭乘公共運輸是便利、舒適的，繼而減少私人運具的使用頻率，順暢道路交通、兼顧環保（空污、噪音）、節能減碳等，達成公共運輸系統之永續發展，提供市民更便捷的交通環境。

國外輕軌的設計融合都市特色，是城市移動的地標，提供完善的公共運輸服務是政府的責任，親和性高、無污染的新型輕軌，除成為高雄非常棒的城市移動地標，更可塑造國際化及現代化的都市意象，再造都會新風貌，因此，輕軌建設的持續推動，讓高雄成為國際頂尖都會的新契機。

## 陸、高雄市輕軌捷運發展策略

### 一、光譜式循序發展

公共運輸發展並非易事，需要有足夠的財源去推動，以培養使用運量。高雄市政府公共運輸發展將循公共運輸光譜發展最適合的公共運輸系統，先投入經費提供免費公車、高潛力公車等公車服務，培養公車運量，逐步提供快捷幹線公車、捷運先導公車、公車專用道、BRT 等公車服務，再逐步發展輕軌系統與捷運系統。

### 二、運具整合、無縫接駁

高雄市目前使用私人運具比例仍偏高，為提升捷運效益，將

強化公車、自行車、輕軌、捷運之運具整合，其中，公車與輕軌、捷運之整合部分包括建置 6 大轉運站，便利捷運與公車轉乘，推行區區有公車與發展十大幹線公車；自行車與輕軌、捷運之整合部分則包括推廣設置公共自行車租賃站、持續改善自行車與捷運轉乘配套措施等，以健全高雄市公共運輸系統，達到資訊、時間、空間及服務等無縫之接駁服務，提高都會區整體公共運輸使用率。

### 三、尋求創新財源

由於中央政府財政困窘，經建會於辦理相關軌道建設計畫審議時，納入跨域增值財務規劃思維，軌道建設主辦機關需積極整合重大建設周邊土地開發，增加財務收益，運用增額容積(TOD)、租稅增額財源(TIF)及民間參與等創新策略，籌措建設財源，以提高計畫自償率，減少公共財務支出。後續高雄輕軌建設需尋求創新財務策略，挹注公共建設財源，才能通過中央政府審議，順利推動輕軌建設。

### 柒、結語

輕軌成功與否，有賴相關配套措施及整體營造公共運輸優先之環境，包括「汽機車行車與停車成本之合理化」、「交通違規執法之有效化」、「適當轉乘設施之提供與管理」、「票證與接駁服務之整合」、「車站周邊人行設施之改善」及「沿線土地使用與都市設計之更新」等措施。

輕軌於高雄之適用性絕非「是」或「否」之單一選擇，其適用與否取決於特定服務地區之特性、整體配套之規劃與執行。輕軌系統技術型式並非高雄發展公共運輸之唯一選項，但對於輕軌適用性之評估應不以主觀印象為之，而應客觀由如何規劃設計執行以避免其問題發生之角度思考高雄市是否適合繼續發展輕軌。

# 考 察 紀 要

## 洪秀錦議員會勘鳳林路

鳳林一、二路道路設計不當，電線桿就杵在路邊，分隔島也退縮形成交通瓶頸，影響行車安全，市府和台電還一度推拖無人聞問。洪議員接獲民眾陳情即主動於4月17日邀請台灣電力公司鳳山區營業處工務協調員高瑞雯、交通局股長莊正陽及許乃文、新建工程處幫工程司李佳玲、養護工程處工務員蔡全義等實地會勘，希望最遲在年底之前完成交通改善保障行車安全。



洪議員一行人實地會勘，從鳳林一路沿著鳳林二路再到溪州路（高85線），實地走一回，首先發現的缺失是路上的台電電線桿應儘速遷移，因為鳳林路是通往大發和林園石化工業區的主要道路，交通流量大，機車騎士行經該路段，因電線桿突出而險象環生。尤其在夜晚，視線不佳時，更是危機重重，已影響行車安全，尤其對機車騎士安全構成很大威脅。洪議員要求儘快遷移電線桿，解除危險障礙，讓用路人更安全，每人都平安出門，安全回家。



其他分隔島退縮部分，洪議員也表示，分隔島前後不一，是行車安全的危險路障。她在現場會勘時就看到機車騎士可能對路況不熟，因突遇分隔島退縮，不得不緊急煞車，大家都為騎士安全捏一把冷汗。為了行車安全，她堅持分隔島問題一定要排除。



## 陳慧文議員爭取南榮公園新設施



爭取鳳山區善美里南榮公園園內遊樂設施的陳慧文議員，與善美里長蔡瑞勳及養工處人員於4月9日至南榮公園會勘，同意在公園內設置休閒椅設施，讓當地居民增添一處休閒活動的新天地，當地里民獲知公園將有

新設施都覺得很棒。

陳議員很重視公園遊樂設施的安全，有人反映公園內的遊樂設施有安全之虞，曾有小朋友在公園遊玩時，不慎被遊樂設施割傷大腿。陳議員表示，公園內的遊樂設施，都要派員經常檢修，避免居民受傷，若里內社區公園，設備完善可讓成長中孩子和家長一起到公園享受親子遊戲。

陳議員認為里鄰公園要朝著「小而美」，園內應設有少量運動設施，但有些簡易體適能設施，如木製解說牌及仰臥起坐器材，不是遭白蟻啃蝕就是早已損壞，市府未予以修繕，危害居民安全。陳議員憂心民眾健身不成反受害，要求市府應儘速整修汰換；還有公園內之桌椅供民眾休憩之用，若有人缺乏公德心不知愛惜，破壞公物，致居民無法使用。且掉落的石製桌面就隨便放置，萬一小朋友不小心踢到受傷，市府必需負起賠償之責，希望市府相關單位能儘快修復。

陳議員也希望市府全面加強維護、檢修公園遊樂設施，讓里鄰公園成為里民生活的一部分。



## 高雄市議會工務委員會考察中油林園廠

中油林園廠三輕更新案引發地方居民疑慮，擔憂污染飆升。本會工務委員會於 4 月 30 日下午由召集人曾麗燕議員率韓賜村及洪秀錦議員考察中油林園廠。



長期關切中油污染議題的韓議員說，中油林園廠三輕更新計畫從試俾、操作許可證的申請、核發到量產，每個環節都要達到非常嚴謹與安全；環境保護局簡任技正蔡孟裕則表示，中油林園廠已於今（103）年 2 月 18 日將三輕更新試俾檢測報告書送環保局審議，環保局並於 4 月 25 日要求中油林園廠補正第三次試俾檢測報告。

由於三輕更新計畫向外擴廠，迫使五福里 13 至 17 鄰居民毗鄰廠房而居，長期飽受空氣、噪音與水污染，居民健康與生命安全遭受嚴重威脅。召集人曾議員及韓議員要求中油務必有效控制污染源，並儘速完成五福里 13 至 17 鄰遷村案，還給居民一個乾淨、良好的居住環境。

中油林園廠表示，經濟部已召開過 6 次遷村專案小組會議，中油承諾作為「需地機關」，未來中油將持續與經濟部召開遷村專案會議，期盼儘速完成遷村案。

市政府都市發展局盧維屏局長說，市府願意參與經濟部召開的遷村專案小組會議，主動協助中油及林園居民向中央經濟部協商，以加速遷村相關作業。

洪議員則呼籲中油不能一味的追求量產，應做好工安管理、降低空氣污染源及加強安全管理等，同時要特別關注附近居民對環境越來越惡化的感受問題。

另外，議員們針對工業區尚未徵收的隔離綠帶，也要求中油積極與工業局協調購地計畫，設置工業區與住宅區之隔離綠帶，透過大量綠蔭，有效阻隔廠區與住宅區，以維居民住的安全。

## 高雄市議會建議市府嚴謹評估南星計畫 興建遊艇產業園區可行性



南星計畫遊艇產業園區因市府虛編土地開發收入 7 億 4,895 萬元預算遭議會刪除，引發各界關注。本會於 4 月 30 日由許崑源議長率領李順進、曾麗燕、張漢忠、陳粹鑾、蕭永達、徐榮延、鍾盛有及連立堅等議員考察遊艇產業園區，同時參觀嘉鴻遊艇小港廠。

身兼台灣遊艇工業同業公會理事長及嘉鴻遊艇廠董事長的呂佳揚表示，遊艇產業是極精緻的組裝工業，不僅產值高，更具高額的附加價值，一年的空污不及中油一根煙囪的一天污染量，一年的水污染也不足日月光一天污染量的 0.1%，卻受到民眾很大的誤解。

許議長則說，大林蒲及鳳鼻頭的居民長期遭受各種產業污染，捍衛家園是居民的權力，海洋局應重視地方的心聲，努力進行溝通，如果遊艇產業園區能通過環評，沒有污染之虞，地方民意也能接受，在推動產業經濟及提升就業率之下，議會沒有理由反對。

李議員表示，環保與經濟同樣重要，但減少污染是地方居民的心聲，在環評尚未過關且居民強力反彈下，市府應慎重考量南星計畫遊艇產業園區的推動；曾議員也表達地方居民的疑慮，她說，大林蒲及鳳鼻頭的反彈聲浪大，遊艇廠員工也傳出有人因罹癌的死亡消息，令地方居民人心惶惶，但市府非但沒有減少地方的污染，更無心推動大林蒲遷村，建議市府另覓遊艇產業園區設置的地點。

許議長及考察團一行人並赴南星計畫遊艇產業園區預定地勘察，當地居民也在現場拉白布條抗議市府，並向許議長陳情，當地空氣污染嚴重，空氣髒到無法晾曬衣服，是否要逼大家一起把衣服拿到市府去晾曬。也有居民激動的要求市府留給大林蒲人可以「喘氣」的乾淨空氣。

許議長接受陳情後表示，環保重於一切，市府應聆聽地方居民的心聲，不能為發展產業而損害居民權益，建議市府重新嚴謹評估南星計畫推動遊艇產業園區的可行性。

## 高雄市議會工務委員會考察基層建設

本會工務委員會第一召集人曾麗燕及周鍾澐、洪秀錦、陳粹鑾等議員於 5 月 1 日考察基層建設。周議員關心路竹區復興段 900 號農地變更為宗教用地計畫案，財團法人一貫道興毅純陽聖道院向都委會提出土地變更案，籌劃興建道場，周議員建議都發局協助興毅純陽聖道院



進行相關土地變更程序，以成全地方居民對宗教信仰的建設需求。都發局強調，只要興毅純陽聖道院是合法登記的宗教團體並獲地主同意變更土地，將會全力依法配合辦理。

周議員和曾召集人也針對「楠梓區高雄大學 15 街 87 巷及大學 20 街 168 巷計畫道路拓寬案」、「興楠路 203 巷 92 弄開闢工程案及左營區辛亥路 260 巷囊路都計變更案」等進行實地考察，曾召集人說，道路打通工程攸關地方居民生活的便利性，工程經費不大，市府只要少做一項不具急迫性的大型工程，就有充裕經費滿足地方居民的需求，期盼市府重視小市民最需要的基礎建設。

此外，楠梓區擁有近 300 年歷史市定古蹟天后宮廟前的空中佈滿高壓電線，不僅影響市容觀瞻，也與古蹟形象格格不入，曾召集人及周議員要求工務局協調台電公司將電纜線地下化。

洪議員則要求工務局重視大寮區高 68 線道路面、台電電纜線及自來水管線的整合；陳議員期盼市府重視基層心聲，推動鳳山青年路 228 巷及建國三路 67 巷以西道路打通工程。曾召集人也關心前鎮區凱得街 8 米巷道開闢工程，要求市府重視南高雄基礎建設，並儘速施工。

## 林義迪議員會勘內門山南宮邊坡毀損



內門區「山南宮」係每年民俗、宗教盛典的「宋江陣」與「觀音佛祖」遶境，必經獻禮、駐駕的祈安廟宇，但因廟前廣場及四周邊坡毀損，嚴重影響宗教祭儀進行及交通動線；林義迪議員於 5 月 2 日邀請水土保持局第四工程所官員施賢聰專程實地會勘，確認廟旁擋土牆、斜坡及路面等均有崩塌情況，

將儘速予以修護。

林議員長期關注宗教人文傳承與發展現況，由於出身內門地區，熟知奉祀五府千歲的「山南宮」，建築雖未列為古蹟，但是所祀神祇經過歷史考證，係在西元 1658 年（明朝永曆 15 年）由鄭成功麾下禁軍教頭陳仲奉請來台，幾經輾轉恭祀之後，先民才擇定現址建廟安座敬奉，成為當地聚落極為重要信仰中心。所以，沿襲多年遠近馳名的民藝「宋江陣」與內門「紫竹寺觀音佛祖」遶境盛典，「山南宮」必定列為陣頭與神明駐駕、獻禮的祈安廟宇。

但是近幾年來迭經地勢、天候等因素變遷，「山南宮」廟前廣場部分路面與周邊的斜坡、擋土牆，連遭致豪雨沖蝕及地形異動進而日趨毀損，也使每年眾所矚目的民俗、宗教盛典進行及交通動線受到嚴重影響。因此，林議員在平日勤走基層了解實況，隨即秉持維護民藝、宗教盛事傳承的堅決信念，以及對落實地方建設的強烈監督立場，主動邀請水土保持局第四工程所主管官員，實地會勘確認周邊地勢損壞主因，研擬儘速修繕方案。

不過，林議員進一步探究維護「山南宮」地勢環境財源，發現目



前市府經費短絀；因此，憑藉個人豐富的履勘以及爭取建設預算經驗，已向多次陳情會勘產業道路毀損獲得實際協助的行政院農委會水土保持局反映，近日之內將再由第四工程所派員針對崩塌處理、邊坡穩定、土石流防治、水土保持等問題，會同市府農業局主管單位進行詳勘，務實估計修繕經費總額與施工工期。

林議員強調，務實解決「山南宮」的邊坡毀損等環境問題刻不容緩，不僅裨益恢宏宗教、民俗的歷史傳承盛事，即使平日也對前往參香膜拜民眾增加交通方便與通行安全，近期即能彰顯成效。

## 市府不當處理永安紙器開發案 許崑源議長盼市府勿一錯再錯

永安誠毅紙器工業區開發案爭議多時，本會許崑源議長率陸淑美、方信淵、徐榮延、林義迪、曾麗燕、吳利成、蘇琦莉及翁瑞珠等議員於 5 月 2 日考察永安誠毅紙器開發區。



當地養殖業者及居民聞訊也前來陳情，養殖業者說，在議會監督市府要求紙器廠暫時停工期間，紙器廠仍然繼續進行整地，完全無視停工命令，市府也坐視不管，施工期

間為打地基而抽取地下水，造成養殖魚塭水量銳減，水質也變差，養殖業者已經受害。

養殖業者和居民指出，市府不顧永安人賴以維生的養殖產業，核准誠毅紙器的開發案，無異是要官逼民反，永安人也要發動居民「路過」市府進行包圍，希望市府能重視地方的心聲。

永安養殖區域面積達 1,200 公頃，由於市府核准占地近 25 公頃的誠毅紙器廠開發案，造成地方的恐慌，養殖業者更是憂心忡忡，擔憂紙器廠的污染將嚴重威脅永安養殖業每年 40 億元的產值。

許議長向陳情的民眾說，議會已針對永安誠毅紙器工業區開發案進行強力監督，並將「誠毅紙器工業區開發案」移送監察院及檢調單位進行調查，議會一定和永安人站在一起。他強調，市府處理永安誠毅紙器開發案確實不當，市府不要一錯再錯，盼望陳菊市長能到永安聆聽地方的心聲，親自看看永安「該不該設紙器廠」，給永安人一個合理的交代。





## 高雄市議會教育委員會考察自由車場

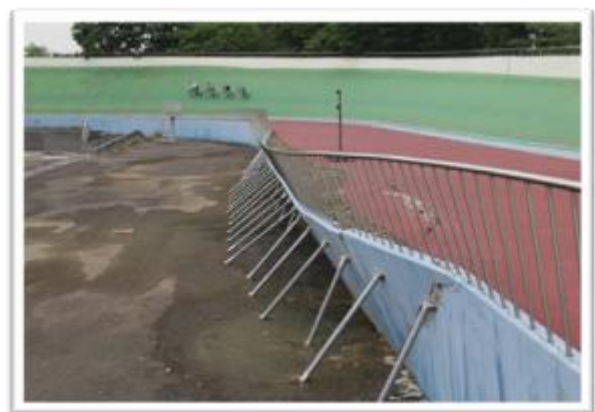
本會教育委員會召集人林宛蓉率劉德林、徐榮延、陳信瑜、陳麗珍、陳玫娟、李眉蓁、周鍾濞、陳粹鑾、張漢忠及陳慧文等議員於 5 月 7 日前往楠梓區的自由車場及鳳山區忠孝國小旁的自由車場考察，並關切現場自由車選手們訓練情形。



楠梓區自由車場位在楠梓運動園區內，於 75 年興建，已有 28 年的歷史，園區內除了自由車場外，還有射擊場、射箭場及游泳池等運動設施，為因應本市將於明(104)年舉辦的全國運動會，市府將編列預算進行整修，第一期自由車場整修工程，已獲體育署補助規劃設計費 100 萬元，加上市府自行籌措

67 萬元，刻正執行中。

高雄市體育處簡報第一期自由車場的整修，體育署建議整修總經費應控制在 2,000 萬元以內，但為因應 104 年全國運動會自由車比賽場地之需要，將進行車道整修、車道擋土牆拆除重建、選手休息區回填及增設排水設施等，預估所需經費超過 2,000 萬元，且未來還有第二期及第三期工程，議員們經實地考察後，認為應盡力向中央爭取補助經費。



議員們隨後轉往鳳山區自由車場，這座自由車場於 73 年配合台灣區運動會時所興建，土地原是公園預定地，歸營建署所有，是一座大違建，

議員們在考察時，鄰近的五甲國宅社區多位里長聞訊前來陳情，希望早日拆除還給居民綠地公園，但自由車教練則希望保留給選手訓練之用。

劉議員及徐議員都對這座自由車場存在已久的問題一直未處理大為



不滿，當場要求教育局儘速妥善處理，該拆就拆，該修就修，如屬違建爭取整修經費有困難，也應有其他的辦法解決問題。因為平時作為學童棒球訓練場地，也有自由車選手在場練習，不要等選手或學童受傷才來處理，就緩不濟急了。

# 活 動 傳 真

## 陳美雅議員舉辦健走活動

配合 4 月 婦 幼 節 慶，陳美雅議員於 4 月 19 日 下午 在 農 十 六 森 林 公 園 舉 辦 「 健 走 暨 道 路 安 全 宣 導 音 樂 會 闖 關 活 動 」，讓 平 時 深 居 簡 出 忙 著 持 守 家 務 的 媽 媽 與 小 朋 友 們，一 同 走 出 戶 外 紓 筋 解 壓，並 度 過 一 個 愉 快 的 星 期 假 日。



當 天 天 氣 略 有 陽 光，但 十 分 陰 涼，適 合 一 家 大 小 到 戶 外 活 動，由 於 活 動 內 容 安 排 適 切，會 場 佈 置 一 棵 許 願 樹，小 朋 友 在 樹 前 寫 下 許 願 卡，為 自 己、父 母、朋 友 許 願，並 祝 福 身 體 健 康。是 日 由 文 化 局 支 援 活 動 圖 書 館 車，可 供 喜 歡 閱 讀 的 小 朋 友 坐 在 樹 蔭 底 下，挑 選 自 己 喜 好 的 書 籍，安 靜 的 享 受 書 中 樂 趣；有 的 小 朋 友 觀 看 跳 鼓 陣 歌 舞 表 演。甚 至 還 有 衛 生 局 人 員 也 在 會 場 內，搬 出 水 桶 宣 導 勤 洗 手 抗 病 毒 感 染。

最 受 大 家 喜 歡 的 當 然 是 魔 術 小 丑 的 表 演，眼 見 他 拿 著 報 紙 及 絲 巾 向 空 中 揮 舞 一 下，竟 變 成 手 槍 及 長 劍 時，令 小 朋 友 們 看 得 目 瞪 口 呆，將 這 把 長 劍 向 上 揮 了 一 下，竟 有 彩 虹 肥 皂 泡 的 出 現，更 兜 弄 著 大 家 開 懷 大 笑 不 已。



最 後 闖 三 關 活 動，由 陳 美 雅 議 員 與 大 型 動 物 玩 偶 帶 頭，沿 著 公 園 四 周 向 前 邁 進，只 見 父 母 拉 著 小 朋 友 的 手 奔 向 前，有 的 母 親 則 推 著 嬰 兒 車 也 不 甘 示 弱 的 闖 關，第 一 關 是 大 力 士，他 們 用 沙 包 扔 鐵 罐 倒 下 後 就 過 關，第 二 關 是 搖 搖 樂，小 朋 友

搖呼拉圈三圈就算成功。第三關祝福娃娃，只要大聲說出祝福的話就可以過關。

這場健走音樂會，將是今(103)年4月間婦幼們最值得回憶的日子。

## 林義迪議員與慈善團體整修貧戶破陋住屋



用腳勤走探訪、用心真誠關懷、用力盡責照顧；林義迪議員於4月25日偕同阿蓮區「薦善堂慈善救濟會」多名志工，主動前往旗山區探視兩處低收入戶，勘察房屋破陋實況，當場繪製草圖並精確預估所需修繕甚至重建費用，正是秉持獨樹一幟的長期濟助弱勢家庭「三用」原則，發揮大愛精神，殷盼真正為民紓困。

林議員熱衷濟助鄉親的善行，民眾早就耳熟能詳。至於與「薦善堂慈善救濟會」攜手傳揚愛心的義舉，已有多次先例；單以今(103)年元月間齊赴杉林

區發放貧戶冬季賑濟物資，頗受社會佳評為證，即可明瞭彼此行善互動堪稱合作無間。所以，這趟聯袂關心低收入戶住屋嚴重破陋情況的探訪行程，事前規劃其實相當完備。

由於林議員無論是在原高雄市、縣合併前的旗山鎮長與合併後的區長任內，或是目前擔任民意代表，勤走基層探訪民瘼始終列為要務，故對當地低收入戶的居家環境極為熟悉。因此，偕同「薦善堂慈善救濟會」勘察的兩處弱勢民眾殘破住屋，包括：三協里頭林巷的羅姓住宅、太平里旗楠一路的孫姓住宅，就是依據以往累積的豐富訪貧經驗與正確資訊，經過縝密評估之後，列為首波援助對象。

林議員與慈善志工現場勘察兩家低收入戶住屋破損實況，觸目所見盡是以竹編糊土卻已嚴重剝陷的破壁，屋頂與天花板則是多處坍塌，修葺全賴撿拾的廢棄鐵片或木板勉強拼湊，身居這般破陋房屋當真岌岌可危。所幸，行前規劃周全，慈善志工之中不乏公職退休的建築結構專才，也有具備鐵工或裝潢技術人才，攜帶簡單器具先



對傾圮部分加以牢固，然後藉由現場嚴謹判斷，分別針對整體破損狀況繪製修繕草圖，甚至研擬重建的可行性，同時精確預估所需費用。

林議員強調，為了應付兩處貧戶破陋住屋的修繕經費，連日來已經籌募數萬元，外加慈善團體的救濟基金，現階段治標救急所需修繕經費應該不成問題。但是，放眼未來確保勘察對象的居家安全重要課題，後續長遠之計，將向市府社政等相關主管機關具體反映，儘速妥善予以解決。此外，保證爾後仍將持續邀請慈善團體進行「訪貧修屋」義舉，期使更多弱勢住家環境更獲安全保障。

## 林義迪議員慰問長年病癱市民



標榜愛心問政、堅持與民同在的林義迪議員，雖然正逢市議會定期大會忙於紛雜議事，依然不忘已力行多年的主動關懷病癱市民義舉；在 4 月 26 日邀請長期合作布施的阿蓮區「薦善堂慈善救濟會」成員，探視居住旗山區竹峰里義德街、因為中風癱瘓 9 年的 60 歲陳姓市民，除了熱忱關切醫護治療現況外，並向病患家眷瞭解目前家庭經濟困境，以及可能面對的後續生活難題，以利爾後盡力濟助。

其實林議員用心關注長年病癱鄉親，始自多年以前從政初期擔任原高雄縣旗山鎮大德里里長之際，就已熱衷實踐；後來出任旗山鎮長與區長更加廣為推動，標榜愛心奉獻、堅持與民同在的問政善行，早就奠立極佳口碑。

林議員這次率先撥冗偕同「薦善堂慈善救濟會」志工探訪的病癱對象，曾在公營機關任職，並於 16 年前與一名大陸籍女子結縭，當時家境小康、婚姻美滿；後因中風，導致 9 年來癱瘓在床，全賴妻子長年毫無怨尤的悉心照顧，病況才不致急遽惡化。但是，由於必須經年累月支付包括醫療以及其它生活開銷在內的龐大費用，既有積蓄隨著逐次嚴重耗費，促使家庭經濟已漸陷入窘迫困境。

為了務實伸援救濟，林議員數年前在旗山鎮長任內，即曾主動協助病癱市民的妻子謀得工作，藉以減輕經濟壓力；而且經常與慈善機構志工探訪，將這起濟助案件併同諸多類似個案，分醫療照護與家境實況，積極擬具長遠復康對策。

「這是一宗涉及病癱醫療與家眷維生的發人深省真實案例，社福主管機關應該嚴肅面對。」林議員強調，此即為何選擇定期大會開議期間專程訪視的主因，關鍵在於進一步探究其中所涉多元社福層面問題，再藉質詢要求市府主管單位認真妥善因應。所以，透過真誠探視病癱市民及與眷屬親和互動的過程，除了一如往昔倍加關懷病患醫治與復健實況及對家眷不離不棄的真情摯愛表示感佩；更就多年來家屬紛雜面對的「醫護」、「經濟」



及「社交」等窘境，扼要進行溝通、瞭解，盼能落實解決現階段以及後續的任何存在難題。尤其，寄望可以引為良鑑，成為日後持續推展關懷病癱市民的裨益良策。

## 唐惠美議員舉辦母親節感恩暨傳承文化活動

長期致力提升原住民生存權益、傳統文化、親子關係、族群融合的唐



惠美議員，特別邀請「高雄市排灣族文化協會」於4月26日在大寮區「憶童年市民農園」，舉辦「LOVE 媽媽母親節感恩慶祝活動」；藉由聘請專業講師分析家暴防治、子女為母洗腳表達崇敬母愛、各族群歌舞表演等多元內容，吸引超過300名原民參加，過程既感人又生動有趣，充

分展現寓教於樂、情感交流的積極意義。

唐議員雖然擁有魯凱族「頭目」身分，但是舉辦活動始終秉持寬宏襟懷，經常主動邀約其他原住民族群輪流共同辦理；所以，今年這場提前慶祝母親節感恩活動，儘管從內容策劃、籌募25萬餘元經費以迄實際運作，一切流程皆由自己服務處執行；卻仍一如往昔彰顯「原民共榮」作法，邀請「排灣族文化協會」具名。當然，這種「同舟共濟」的真情，確實感召許多原民志工、群眾踴躍參與。



「LOVE 媽媽」感恩活動當天，超過300名包括各原住民族群老、中、青三代婦女及子女，穿著傳統服飾熱絡互動的現場實況；果真如同唐議員的誠摯預期，能將「集教化與歡樂於一堂」的正面效益，發揮得淋漓盡致。首先，為求務實提高原民婦女的自我衛護意識、確實保障公平生存權益與尊嚴，特別聘請專業講師針對「家庭暴力防治法」與「性侵害防制法」，深入淺出的精闢分析，並詳盡解說「家婦中心」業務，獲得熱烈迴響。而為宣揚傳統文化，自然不能免除充滿動感活力的大會舞與各族群特色的歌舞表演，以及融合原民文化的藝品交流。尤其，既然活動主題標榜「感恩母親」，從一幕幕子女為母洗腳的崇敬母愛畫面，歷歷可見許多母親的臉

龐，笑逐顏開又熱淚盈眶，感人肺腑的親子真情展露無遺。

這場充分發揮「寓教於樂」、「真情互動」及「孝親美德」等功能的母親節感恩活動，最後在唐議員向多名來自「茂林」、「桃源」、「那瑪夏」等原民區，由子女陪同專程參與的原民婦女長輩，親贈禮品並表達敬意之中，劃下溫馨圓滿的句點。



## 里長基層建設經費如同虛設 地方要求具體落實預算

高雄市政府每年編列 20 萬元的里長基層建設費，但動支規定嚴苛，



如同虛編預算。許崑源議長於 4 月 28 日再度召開協調會，邀請各區里長代表、副市長吳宏謀及各局處首長與會。

為適時協助基層鄰里改善公共設施及維護事項，許議長協助里長爭取建設經費，並於去(102)年開始實施；編列該項預算之直轄市有新北市、台北市、桃園縣及台

南市等，預算的動支也相對寬鬆。但因市府對基層建設經費執行規定過於嚴苛，使得許多里長根本無從動支預算，雖與市府進行多次協調，仍未改善。

許議長說，市府編列里長建設經費對地方原是美事一樁，卻因執行規定嚴格讓基層里長無所是從。里長建設經費只要是用於公眾事務，市府應放寬執行規定，如里長執行有所觸法，則應由里長自行擔負法律責任，但市府不能讓里長建設經費如同虛設。

許議長強調，市府應在法令的規範之下靈活運用里長建設經費，協助基層依地方不同需求進行建設，建議市府將預算統一編列於民政局，成立單一窗口，協助里長動支預算，甚至可由區公所發包、驗收，或在區公所監督下由里長檢據核銷。

里長主席聯誼會林平長主席則說出重話，市府不能把里長當成賊般防範，認為里長在執行上會有觸法之虞。更不能把里長當成乞丐，把里長建設經費當成施捨，這無益於地方的建設。更有里長公開說，各區區長都是由民進黨執政的市府所指派，區長不會包庇里長違法核銷建設經費。

來自山區的里長則說，里內連續有 15 個抽水馬達遭竊，迄今無法破案，地方里民要求市府裝設監視器，並動支里長建設經費提供維護費用，但依現有規定根本無法動支；也有里長反映，公園綠地的維護雖准予動支，但高雄有很多里根本沒有公園綠地，也無從動支。

環保局人力緊縮，鄰里間的清潔工作約 3、4 天才打掃一次，一名里長說，各里空有建設經費，卻無法動支，造成地方髒亂，居民抱怨不已；也有里長指出，包括滅蚊、捕犬等市府平常應執行的業務，現在都無法推動，里長建設經費也不能動支，都由里長自掏腰包進行處理。

更有里長說，如果市府不修改里長建設經費動支規定而讓基層建設停擺，不如由市府收回預算，不能讓地方居民對里長建設經費的用途有所質疑。包括議員劉德林及林武忠也關心里長建設經費動支的問題，要求市府彈性放寬執行規範，以落實地方建設經費的運用。

許議長則要求市府針對里長的建議應於 5 月 8 日以前進行回應，希望市府把預算統一編列在民政局，並成立單一窗口辦理相關業務。

副市長吳宏謀表示，市府將會參考其他四直轄市作法進行評估修正執行規定，並研議成立單一窗口的可行性，期盼里長建設經費能落實於公眾利益、地方緊急需求及滿足各里不同的需求等。

## 童燕珍議員舉辦聯歡音樂會歌詠偉大的母親

五月正是普天之下歡慶溫馨母親節，童燕珍議員於5月1日晚上假文化中心至德堂，舉辦「2014慶祝母親節聯歡音樂會」，並親自登台獻唱，讓大家共享(思)母愛的可貴。

當晚童議員不但粉墨登場，還首次身兼主持人的角色，穿插介紹每位貴賓，讓觀眾感覺更貼近。童議員並首次邀請手語老師，在節目進行中為瘖啞人士服務，也是會中另一特色。



其中最受歡迎的節目是為許崑源議長慶生，大家高唱生日快樂歌，並準備三層高的大蛋糕，由許議長當眾許下「高雄經濟大翻轉、國泰民安」的宏願，贏得滿堂的掌聲。

童議員強調，每年5月正是感念母愛的日子，她舉辦音樂會是為偉大的母親歌唱，感謝敬愛的母親養育之恩。同時也為人民保姆的警察，日前北上支援勤務，守護在立法院前為維護社會秩序，而無法正常作息，更是辛勞且犧牲家庭生活，讓警眷擔心受怕。在音樂會中特別邀請警察大學葉毓蘭教授南下參加晚會，說出支援警察們的心聲，同時希望大家踴躍站出來，支持5月4日聲援警察的遊行活動，並購買T恤籌募警察夜宿裝備的經費。



全部活動歷時兩個小時，在童議員晚會中表演戰技節目的十位特勤警察們合唱安可曲中結束。



## 蔡昌達副議長贊助林園國小出國比賽 勇奪機械人比賽世界冠軍

林園國小師生組成「OMG」隊出征美國並奪得機械人比賽世界冠軍，凱旋歸國、光耀林園！這支林園雄獅能夠成行且無後顧之憂，得力很多善心人士的默默協助。他們勇奪冠軍後也不忘本回饋曾助他們一臂之力的人士，包括高雄市議會蔡昌達副議長。



林園國小校長陳詠禎及學校家長們於5月1日帶領這支世界冠軍隊伍，向蔡副議長表達感謝之意。師生們強調，沒有蔡副議長這份情意相挺，就沒有這座冠軍盃。

蔡副議長對林園國小「永不放棄」精神感到敬佩，這個冠軍獎盃得來不易，對這群小朋友來說格外珍貴。學校因為經費不足，校方一度考慮放棄參賽；但小朋友們鍥而不捨，拿著父母縫製的機器人布偶到夜市義賣，籌措比賽經費；一心圓夢的精神感動各界，蔡副議長在獲悉學生們不屈不撓的精神後，深受感動，毫不遲疑地掏腰包贊助參賽學生集訓期間的餐費，讓師生無後顧之憂的積極籌備比賽。

「孩子們真的好棒！」陳校長陳提起這群小學生勇於嘗試甚表欣慰。她表示，兩年前成立機械動力社，希望讓孩子學會應用資訊科技，解決生活問題，沒想到才兩年，小朋友就以黑馬之姿，在國際賽場上嶄露頭角，且一鳴驚人，真是後生可畏，表現優異。

「OMG」以海嘯為題，設計出可在海嘯發生時，進行一連串危機處理的樂高機器人，該機器人需排除各關卡的障礙，才算闖關成功。團隊拿下其中最重要的「機器人表現」單項冠軍。

蔡副議長也發現這群出國比賽的學生英語很流利，原來出國比賽的簡報、隊呼、介紹等，全由小朋友以英文報告、答詢，所以平日小朋友即勤練英文。比賽期間還穿著原住民服飾，帶著鑼鼓、門神、籤筒等神奇的樂

器，前往比賽場地擺攤和其他國家的孩子交流，成為全場另類焦點，是林園之光，更為台灣爭光。



## 高雄市議會提前慶祝母親節 陪同媽媽們一起看戲



本會提前為媽媽們慶祝母親節，在歡樂週末舉行「五月馨香，永恆母愛」的歌仔戲表演活動，近二萬名市民被明華園戲劇總團「乘願再來」的劇情深深感動。

本會今(103)年持續在文化中心舉行母親節慶祝活動，照例邀請明華園戲劇總團的當家小生孫翠鳳主演，今年表演的戲碼是充滿愛與仁慈的「乘願再來」，十分受到媽媽們的歡迎，文化中心擠滿陪著媽媽來看戲的市民，除許崑源議長之外，包括行政院政務委員楊秋興、文化局長史哲及黃柏霖、洪秀錦、李眉蓁、徐榮延、吳益政、李雅靜及曾麗燕等議員也來陪高雄市民一起看戲。

在演出之前，許議長代表議會提前向在場的媽媽們祝福母親節快樂，他說，為慰勞辛苦的媽媽們，議會已連續三年規劃在母親節前夕邀請媽媽來看戲的母親節活動，也成為每年陪市民一起歡度母親節的約定，希望大家在這個對母親感恩的節日裡，除陪同媽媽看戲，也都能開口對媽媽表達愛與感恩。

許議長每年為市民用心舉辦母親節活動，台下近二萬名的市民也對許議長高喊「有你真好」，現場溫馨又感人；許議長也和夫人林絲娛及議員們在台下陪著市民看完明華園「乘願再來」的精彩演出，並約定明年再精選更好看的戲碼陪市民一起歡度母親節。

## 高雄市中小學校學生持續參訪議會－公民教育體驗

高雄市議會第 1 屆第 7 次定期大會市政總質詢於 5 月 5 日登場，本會繼續邀請本市中小學校學生參訪，首先蒞會的是本市立志中學高中部學生一行 45 人。先至簡報室觀賞高雄市議會簡介影片、聽取高市議會 Online 簡介後，到旁聽席旁聽第一位質詢議員洪秀錦之質詢實



況，結束後全體師生與議長許崑源、議員鄭新助及教育局長鄭新輝合影留念。

許議長表示，高雄市議會為讓高雄市中、小學校學生了解議會功能，提升民主素養，健全地方民主自治，於每會期議員市政總質詢期間，舉辦本市學生參訪議會活動，本（7）次定期大會是第 3 次舉辦，每次皆獲得參訪學校師生熱烈的響應。此會期參訪學生以公私立高中、職學生為主，國中、小學生為次，目前報名學校計有 22 所，學生人數約 2,450 人。

本次活動接待人員除議會員工外，並加入中山大學選修「高雄市議會服務學習」課程之 14 位實習生，實際從事引導、介紹及服務工作，達成服務學習之效果。

學生至本會參訪，首先至簡報室觀賞高雄市議會簡介影片，了解本會歷史及認識選區議員，以及聽取高雄議會 Online 簡介，了解地方議會首創的電子月刊；若有意見要發表，亦可至本會的 Facebook 留言；接著前往旁聽席，觀看議員市政總質詢。從旁聽中學習民主政治行政與立法機關之間制衡關係，是一種正面公民課程教育。

議會並訂定學生參訪心得寫作投稿辦法，凡入選作品均刊登於高市議會 Online 網路月刊心得園地專區，提升學生對民主政治的關心。

## 方信淵議員以愛心水餃與媽媽們共度不一樣的母親節



世上只有媽媽好，方信淵議員於5月9日母親節前夕假岡山服務處舉辦母親節包水餃活動，大家共聚在一起包水餃，吃的健康又不浪費，度過一個不一樣的母親節。

現今的母親節有太多商業氣息，慶祝母親節最普遍的現象之一莫過於至飯店享

用美食，或買個蛋糕以示慶祝。然而外食美味、方便、多樣，但卻有高熱量、多油、多鹽、多糖及少纖維等問題，增加身體健康。

方議員選擇健康美食包水餃與媽媽們一同共度母親佳節，25名志願媽媽們都是包水餃的好手，透過媽媽們的巧手與廚藝，一口氣製作了2,000個水餃。真才實料的水餃經過料理之後，香味四溢讓人口水直流，參與的婆婆媽媽們，等不及品嚐水餃的美味，乾脆自己下廚幫忙，呈現和樂的氣氛，猶如一個大家庭。

為感念母親們的辛勞，方議員特地準備康乃馨分送給在場的媽媽們，場面相當溫馨感人。方議員說，普天下的媽媽們，長年為了兒女及家庭辛勞付出，媽媽真偉大，在母親節前夕，特地祝福默默辛苦付出的媽媽們母親節快樂。

方議員與媽媽們吃著自己動手包的水餃，猶如家人般的感情，吃起來格外有味道，這道健康的母親節美食符合健康原則，大家一面細嚼一面品味食物真正的天然味道，享用一頓健康的美食，格外有意義。



## 許慧玉議員以感恩的心祝福天下母親們永遠青春快樂

母親節前夕，高雄市大社區婦聯會主委許慧玉議員於5月8日舉辦母親節感恩晚會，感謝普天下的媽媽們青春永駐，更期望明年再一起共渡母親節。



高雄市大社區婦聯會精心設計母親節感恩晚會，許議員身兼婦聯會主委，為了帶動現場氣氛，她主動率先送出第一朵康乃馨給母親，並大聲說出「媽媽我愛您」，感動在場很多人，也為母親節拉開溫馨序幕。許議員發自內心自然的表現，也感動到與會來賓與婦聯會會員，大家也爭著對身邊的媽媽說出「媽媽我愛您」，一句簡單溫馨感恩的話語，感染現場氣氛將活動帶到最高潮，多位媽媽現場飢淚說，比送什麼禮物都珍貴。

為了增加親子互動，大社婦聯會還精心設計趣味競賽，有「心連心」，由八組母子或母女，背向輪流說出媽媽我愛您，由母親聽聲認出自己子女，最先舉手認對人的獲勝，還有「表達濃濃愛意」闖關活動，其中一組母女深情對唱「阿母的手」，絲絲入扣最獲裁判青睞奪冠。最後「超級比一比」，還是由親子當主角，不管猜對或是猜錯，掌聲、笑聲綿延不絕。

活動壓軸由主委許慧玉議員帶領大家一同高唱「感恩的心」，她邊唱邊分送康乃馨給現場的媽媽，並祝福所有的媽媽們「母親節快樂」，與會親子依依不捨，大家都異口同聲說，真是共度一場溫馨的感恩夜。

## 許崑源議長與議會黨團拜會高雄地檢署 檢方承諾杜絕暴力介入選舉

今(103)年是選舉年，為避免暴力介入選舉，本會許崑源議長於 5 月 15 日率議會各黨團代表拜會高雄地檢署。許議長表示，本月 5 日陳明澤議員在市政總質詢表示，洪平朗議員在民進黨初選時遭人抹黑。不料隔天洪議員服務處就被砸，這是相當典型的選舉暴力，請檢方積極偵辦，以端正選風。

高雄地檢署檢察長蔡瑞宗強調，本月 20 日地檢署選舉查察小組將掛牌成立，全力偵緝暴力與金錢介入選舉；至於洪議員服務處被砸案，在案發後即已分案，交由黑金小組全力偵辦，而且檢方辦案絕對沒有預設立場，更不分藍、綠，證據查到那裡，就辦到那裡。

洪議員則說，從民進黨黨內初選開始，就有一個「寶珠溝抹黑暴力集團」一再抹黑他，除了計畫性犯案外，這個集團成員中的一名郭姓女子「神通廣大」，與市府關係良好，甚至連市長官邸都能「自由進出」，而且也有證據顯示，郭姓女子與高雄市警方的「關係匪淺」，他擔心警方偵辦時受到「壓力」或是有所顧忌，而偵辦停滯，以致無法揪出幕後的唆使者。

蔡檢察長當場表示，在偵辦過程中，承辦檢察官會視案情需要，調度司法警察辦案，包括刑事警察局、海巡署、憲兵等，不會只侷限在高雄市警察局，而且檢方一定會全力以赴，查個水落石出。

蔡檢察長並強調，檢方除了積極偵辦洪議員服務處被砸案外，尤其今年是選舉年，檢方絕對不容暴力、金錢介入選舉，會傾全力端正選風。



# 人 物 側 寫

## 黃柏霖議員一籲拚經濟顧食安



最近，有兩件全國性大事，一是學生發起的太陽花學運，二是肉商把豬肉灌水牟取暴利的經濟詐欺，二者都與我們的生活息息相關。黃柏霖議員感慨良多，呼籲市府應從中省思，全力拚經濟，為下一代創造良好且充滿希望的環境，另要深入檢討食安問題，為民眾健康把關。

黃議員看到太陽花學運的訴求，有著對現況的不滿，對未來的憂心，不禁聯想到高雄市的現況。他表示，市議會一再要求市府要減赤瘦身，不要債留子孫，因此，才會要求市府自行調整總預算中浮編的57億元。結果，換來的是鋪天蓋地的抹黑、

造謠、攻訐。

黃議員感慨，不論是學運或高雄市議會皆憂心國家的未來，其目的都是想給子孫一個更好的環境。市府應調整短線操作的心態，少放煙火，傾全力拚經濟，經濟環境好了，人民才可以安居樂業，子孫的未來才有希望。雖然，這是一條不討喜又不好走的路，卻是一條不浮誇、長遠又實在的路。

日前，雄檢偵破無良心肉商竟將肉品灌水加重，以牟取暴利的經濟詐欺案，肉商的工廠就設在高雄市，顯見市府為民眾把關食安問題作為未臻完善，仍有漏洞存在。

黃議員說，這起食安經濟詐欺案，雖然因衛生局的警覺性高，接獲線索予以查獲，但涉案的公司在市場活躍多年，歷經國內接連幾波重大食安風暴及衛生單位加強食安檢查作為下，仍能安全避過存活迄今。

雖然「鑰匙只能防君子，難以防小人」，但這起肉品灌水仍值得市府好好檢討。政府的責任就是要建立起層層的食安關卡，令不肖廠商不易越雷池一步，甚至發揮嚇阻作用，連起心動念也不敢。

台灣社會歷經太陽花學運與食安問題後，黃議員語重心長地說，為城市願景打拚是不分藍綠的，千萬不可因理念上的差異，就用盡一切手段抹



黑對手。誰能夠跳脫這種狹窄的思維窠臼，全心全力拚經濟，絕對可以贏得民眾更多的信任，才是市民之福。

## 蔡金晏議員一關心旗鼓鹽大小事

議會最年輕的博士議員蔡金晏，以年輕的心及專業素養關心旗津、鼓山、鹽埕等地區的大小事；他說，市民的小事就是市府的大事，把每一個細節做好，累積起來，美好願景的輪廓就會漸漸清晰起來。

4年來，蔡議員對旗鼓鹽的大小事，不僅是傾聽民意，也主動探訪民瘼，更劍及履及要求市府針對問題、了解問題進而解決問題。

蔡議員長期關心旗津地區發展，也注意到人口結構以高齡者與漁民居多，他要求衛生局應提供相關的醫療資源及服務，確實發揮地方醫療功能，才能落實當初旗津醫院委外經營、照顧地方的美意。

蔡議員聽聞公車站可能自鹽埕站遷移至左營南站，引發居民憂心，主動要求市府向里長及民眾說明，並針對鹽埕區飯店多，卻缺乏遊覽車停車場的問題，一併研議辦理。

鼓山區的美術館園區近年來人口快速成長，地方上卻沒有一所屬於社區的小學，國小就學的問題成為家長頭痛的難題，而鄰近的龍華國小學生數已經高達3,000名，超量無法負荷新進學生，因此有學生無法就讀龍華國小，而被迫遠赴內惟國小或九如國小就讀，造成家長極大的不便。蔡議員知悉家長的困擾後，立即積極奔走，協調市府各局處，籌措財源，並規劃興建美術館國小。在他的努力下，美術館國小終於要成立了，家長垢病的沈疴也將獲得解決。

美術館園區是很受市民喜愛的休閒場所，但高達1,200處洩水孔設置過陡，不少民眾從人行道步下馬路時踩在陡斜側溝上腳踝容易扭傷甚至骨折，不但美術館特區行人安全堪慮，過陡的洩水孔也無助洩水。經蔡議員強力要求後，水利局已著手改善。



蔡議員還以水利專業針對多項水利問題提出改善之道。如 88 及 919 風災重創高雄，他就要求市府儘速繪製防災地圖，供市民了解所處環境，如遇災害來臨時知道如何避難疏散。

蔡議員也提醒，全球暖化效應，市府不要忽視汛期潛藏的風險，應落實滯洪池的防洪功能，興建滯洪池時，應以防洪為重，不要太偏重景觀的開發。他還對設置防潮閘門、可供雨水貯存的公共場域、儲濾水設施建築的規範、人行步道鋪設之透水化等提出建言。

另外，對鹽埕區及鼓山區居民關心的愛河防洪設施及鼓山滯洪池的台泥都更案環評進度，他都緊盯不放鬆，尤其，過去幾次水患顯示，愛河防洪設計頻率不容輕忽，否則遇上大潮，市區的水排不出去，海水又倒灌，大水就可能漫進市區造成水災。

## 吳益政議員一大開眼界的職校汽車科

本會教育委員會暨吳益政議員參訪高雄高工、立志中學及中正高工等三所職校汽車科，了解各校教學概況。

立志中學汽車科主任吳政穎表示，學生入學的平均分數為PR35，非常的低，尤其在台灣以升學為導向的社會氛圍中，學生普遍自信心不足。於是學校在每個學期會設定專案目標，引導學生利用所學的專業知識，完成自己設計的作品！

立志中學三年級的陳履修、邱宗程及鄭宇寬同學，由媒體報導獲悉明基副董事長騎單車下坡時，不慎發生意外身亡事故，



引發他們有了「單車安全下坡剎車裝置」的想法。於是，利用課堂上習得的汽車機電技術，在單車上裝置「感應坡道」、「減速系統」、「仿汽車減速裝置」等剎車零件，避免單車一剎車，便鎖死輪胎，造成單車騎士往前仆倒的危險。另外，更運用單車踩踏的動能，轉換為電力，儲存至行動電池中，邊騎車，還能

創造、儲存電力，萬一在荒山野外，也能提供緊急備用！

除此之外，二年級的吳佩靜和鄭至良同學，更發明最流行的太陽能車，嘗試使用新能源，運用於模型車中！將太陽的熱能轉換為電能及動能，此三個轉換的過程，雖然理論容易，但其穩定性及包含重量對比動能的計算，皆需更高深的專業知識，才能成功！



吳議員表示，學生面臨社會瞬

息萬變、資訊快速發展，以及氣候環境變遷的挑戰，汽車科更需要不同的資源刺激，特別建議教育局，提升新能源車種的學習，如電動汽車、氫能汽車、太陽能汽車等。高雄客運已有多台電動公車，全是台灣的企業公司自行研發製造，學校可和企業媒合學習，包含引擎、新能源轉為動能機電設備…等等。

除此之外，市議會能協助教育局、學校和世界頂級車廠結合，將許多即將淘汰的車輛，低價賣給學校，讓學生實習，不同等級的車種，其機電和引擎性能也有所不同，可開拓學生視野和技術的廣度。

另外，培養美學設計的能力，絕對是汽車人氣的關鍵勝負，如電動車 TESLA，採用跑車的流線造型，吸引時尚年輕顧客第一道目光。

強化高職學生和產業界相結合，實現未來願景，不僅能聚焦自我學習的目標方向，產業界也能充實人才，並可達到適得其所、因材施教的功能。

## 林宛蓉議員－推動新良食運動



長期推動生機飲食「天天 5 蔬果、健康跟著走、環保顧地球」的林宛蓉議員，她希望大家一起來響應這項新良食運動－少吃肉、多蔬果，成為永續的餐桌。

依據天下雜誌報導，全台家庭一年浪費的食物為 2,400 億元台幣，因而聯合國宣布「全球純蔬食救地球」，世界各國也都在響應生機飲食。林議員引用各國的現況表示，日本在 2005 年通過「食育基本法」，其目的在培育日本人正確的飲食生活。

美國從 1991 年起，宣導每日 5 蔬果，這種簡單易懂的防癌口號，在 1993 年興起「食用校園」，即在校園開闢菜園，帶領學生種植農作物，收成後製作料理，並推動「由種子到餐桌」計畫，成為一種新興農業與食物新趨勢。

英國於 2006 年在各地學校與社區共同組成「生活飲食伙伴聯盟」，目的是要改善學校飲食、教育孩子認識食物、鼓勵家庭減少外食，最終目標是希望能改變英國飲食文化。

英國教育部將於今（103）年 9 月新公布的教學大綱中，「烹飪」正式列為必修課程，從基礎教育培養孩子對食物的尊重，7 到 14 歲中小學生必須學會 20 道料理才能畢業。

瑞典於 2009 年研擬一份「友善環境食物選擇指南」，分別對六種食物型態闡述其營養價值及對環境的影響，務求大眾能吃得健康、環保。瑞典的馬爾默市，也為了發展「永續城市」，於 2012 年要求各級學校全面供應有機午餐。

林議員說，從這些國家積極推動的政策，不難發現綠色飲食教育為各國努力的目標，除了培養國人健康飲食觀念外，並提倡永續發展、環境教育及在地農業飲食文化。

台灣各地都爭相推動生機飲食，高雄市也通過每週一無肉日。苗栗縣城中國小學生走進農田、挽起衣袖親手種菜給全校師生吃；台南市石門國小則由校長陳美惠帶領著學生走進農田，讓學生學習珍惜食物。

林議員認為，高雄市也可以用味蕾連結土地，讓小朋友從味道開始認識在地食材，也認識自己居住的土地，中午吃在地有機食材所烹飪的營養午餐，大家一起來推動這項「新良食運動」。

## 陳信瑜議員—為下一代營造幸福的未來



學運世代出身的陳信瑜議員，從這次太陽花學運，看到台灣的年輕學子為了自己的未來，挺身而出對抗傾中、顧財團的馬政府，不懼國家暴力及司法追訴的威脅，深表感動。

陳議員平時就非常重視年輕世代的議題，如反親中課綱微調、12年國教、非核家園及居住正義等，都是針對台灣下一代面臨的挑戰與困境，提出質疑和憂慮。

陳議員認為，我們這一代，無權決定下一代的未來。以核電為例，我們不能為了這一代的經濟需要為由，強行發展具有毀滅性的核能發電，留給下一代千年無法解決的核廢料問題。陳信瑜議員說，日本福島核災之後，數萬居民被迫撤離家園，而許多遭到輻射污染的兒童，已陸續產生各種的癌變，情況慘不忍睹。

太陽花學運的年輕學子反服貿，反的不只是表面上的「黑箱作業」，而是背後更深沈的「陽謀」。陳議員表示，透過服貿協定的簽署，開放中國公然來台投資、移民之後，將造成台灣現有生活、文化、生態的浩劫。香港的中國化就是活生生的例子。

中國資金和移民大舉入侵香港，把房地產炒高，使得香港本地人承租不起昂貴的店面，只能拱手把生意讓給中國人。未來，中國資金大量投入台灣，不僅台北的房價居高不下，高雄可能也會被中國炒樓團炒翻天，年輕人更買不起房子，創不了業。而大量中國投資者及其員工、眷屬移居台灣，也會嚴重衝擊台灣原有的文化及生活型態。

2010年6月30日，前國防部副部長、淡江大學教授林中斌就曾提出警告，北京新戰略「買台灣比打台灣便宜」。而ECFA、服貿協議、貨貿協議等經濟架構，就是中國遂行「經濟統一」的「陽謀」。

陳議員表示，馬政府及北京政府的「陽謀」，在這次太陽花學運中，被台灣的學生們「起了底」，也讓廣大的台灣人民正視中國「買台灣」的企圖。我們絕不能讓台灣成為中國的「殖民地」，更不能讓我們的下一代



成為中國國家資本肆虐下的奴工。

德國哲學家康德說：「人類的天然使命，是為下一代營造更美好的生活方式。」政客只會算計選票，謀求自身利益，政治家才真正關心下一代。

## 林武忠議員—服務尚勤快 問政尚認真

出身基層，擔任過里長的林武忠議員，最貼近基層的心聲，每每都能指出基層民眾最迫切的需求。

林議員在議會問政，也是極為認真，除了內容準備充分，言之有物外，連質詢「道具」也一應俱全，不只有新科技的PowerPoint，還附帶精彩的海報輔助，使得林武忠議員的質詢增色不少。

林議員非常關心三民區的交通和未來發展，尤其是在鐵路地下化以後，連接鐵路兩側的路橋，市府應考慮全面拆除。林議員指出，以高雄火車站的發展來看，「前站」過去一直是商業中心，繁榮興盛；但「後驛」發展卻受阻，兩邊宛如兩個世界。林議員以民族路橋為例，這個路橋最易發生交通事故的地點，尤其由南往北的汽車右轉九如路下橋，經常與平面機車道擦撞，他探詢過周邊幾個里的里長，都表達應拆除，以維護交通安全，並打通「前站」和「後驛」的藩籬，帶動該地區的繁榮。

此外林議員更提出數據，指出民族一路連續3年蟬連十大易肇事路段第一名，問題就出在「分隔島設置不當」。民族路為南北向重要幹道，路寬原本就不足，卻因分隔島設置不當，造成汽機車爭道，險象環生，且公車停靠站設置在快車道，常會造成後方車輛煞車不及或車輛大排長龍，更危險的是行人，要穿越車道在狹窄的候車亭等車，林議員以博愛分隔島為例，拆除後不但路變寬，更讓交通順暢，獲得市民肯定及讚許，因此建議市府將民族路分隔島拆除，減少交通事故和避免大塞車，讓市民行的安心。



## 郭建盟議員一捍衛人權 M-Police 人臉辨識整合查詢系統違法濫用個資



郭建盟議員問政專業，經常在眾人不疑慮發現問題，進而揭發問題、保護市民權益，就 M-Police 人臉辨識整合查詢系統的適法性、侵犯人權疑慮提出質詢，正是顯著寫照。

內政部警政署最近發送 iPad 給全國各地方警察局，內載有名為 M-Police 的人臉辨識整合查詢系統。這套系統於拍攝人民肖像後，可與身分證及護照的相片資料庫進行連線比對，表面上看起來是打擊犯罪的利器，但郭建盟議員卻發現其中大有問題，他強烈質疑該系統並未經法律授權，警方就可使用戶政等相片資料庫，有嚴重侵犯人民隱私與個資之虞。因此在市政總質詢時，大力要求警察局在釐清相關法律疑慮前應暫停使用該系統，也希望市府針對這個問題能在行政院會上反映。郭建盟議員的質詢獲陳菊市長高度重視，強調高雄是講求人權的城市，同意成立跨局處小組研究適法性問題，也會在行政院會上向中央反映。

郭議員表示，太陽花學運落幕學生隨即遭傳訊，同學間曾互相猜忌誰是瓜靶子，他懷疑這正是警方以 DV 錄影蒐證、再透過這套系統比對的結果。經深入研究後，郭建盟發現內政部 M.Police 整合查詢系統僅以個資法第五條資料利用之正當合理關聯為由，就讓警政人臉辨識系統連結到 2300 萬民眾的身分證及護照照片，這是「暗渡陳倉」逾越法律授權。

郭建盟質詢時更引用大法官 603 號解釋文，大法官認為戶籍法規定按捺指紋才能領取身分證「縱為身分證防偽、防止冒領、冒用、辨識路倒病人、迷途失智者、無名屍體等正當目的，而擷取全民指紋，已違反比例原則」而政府為犯罪偵防目的，就開放 2300 萬人的身分證、護照相片資料庫，也同樣不符合比例原則。另外，解釋文指國家基於特定重大公益之目的而有大規模蒐集、錄存人民指紋、並有建立資料庫儲存之必要者，則應以法律明定其蒐集之目的，相同標準來看，政府為犯罪偵防目的蒐集全民身分證、護照相片，也應用法律明文訂定。

郭建盟議員因此提出政策施行前未經立法院討論、未有法律授權、未區分刑事與民事用途、使用時機不明、資料保護等級不足等批評。他更強調，這套系統操作必須先拍攝當事人肖像，而現行法律缺乏警察對拍攝當事人肖像的作業規範，貿然操作恐有違反民法肖像權、隱私權等侵權疑慮。他並強調，M-Police 功能如此強大，必須要有健全的法律規範，否則全民未來參加公民不服從、路過等行動時，就只好先戴口罩、太陽眼鏡來自保。

## 蘇琦莉議員一籲建合宜住宅繁榮地方

有人潮就有消費，才會帶動地方繁榮，蘇琦莉議員認為，市府可透過興建合宜住宅方式，結合路竹科學園區、高速公路及捷運延伸的交通便利性，把人潮導入路竹、湖內地區，繁榮地方，平衡區域發展。

國發會審議通過高雄捷運岡山路竹延伸線案，南岡山站至岡山車站的1.6公里為優先施工路段，距離路竹愈來愈近了。「交通雖然是地方繁榮的命脈，但不能只思考交通建設。」蘇議員認為，凡事應該多面向思考，不能窄化、唯一化，「除了交通之外，還有什麼方法可以繁榮地方呢？」

蘇議員指出，市區房價居高不下，不只年輕人買不起，甚至已經有經濟基礎的中壯年上班族都力不從心。因此，蘇議員大膽提出建言，市府應思考在土地尚未飆漲的鄰近市中心地區，透過興建合宜住宅壓制飆漲的房價，可兼顧繁榮地方及照顧弱勢族群，創造多贏且皆大歡喜的結果。

蘇議員表示，路竹、湖內地區的土地價格比市中心低，適合興建合宜住宅，低房價可吸引民眾購買，擺脫無殼蝸牛的無奈，一圓成家的夢想，還可保留部分住宅作為社會住宅，照顧弱勢族群。而且，興建合宜住宅對地方繁榮非常有助益；人潮聚集了，消費需求自然會增加，錢潮隨著人潮而來，地方就順其自然地繁榮起來。

此時，如果市府能再爭取更多廠商到路竹科學園區投資設廠，並與當地的扣件產業共同創造更多的就業機會，「錢多離家近」的魅力，必然會吸引更多的人願意就近就業。

低於市區合理房價的合宜住宅，因人口聚集、就業機會增加，而公共建設也勢必加強，如此才能產生彼此共存共榮的良性循環，對路竹、湖內的繁榮一定會產生質量俱揚的正面利多的影響，也才符合市府說的「高平」政策精神。



## 李順進議員一協助高雄市總工會索回建物產權



捍衛勞工權益義無反顧的李順進議員，竭力發揮地政、法律專才，盡心協助「高雄市總工會」，在 101 年依法順利爭回糾葛已逾 52 年的建物所有權，贏得「勞工前鋒」讚譽。

考證「高雄市總工會」依法爭產原由，源於民國 51 年 5 月 19 日向市民王○益購置座落「前金區文東段 1502 號土地」及座落土地上之「文東段 139 建號」、門牌號碼「成功一路 264 之一號」房屋之際，由於尚未登記為法人團體，因此借名登記在當年擔任市總工會理事長的王○山及楊○德等四名理事名下「共同共有」。後因上述「借名登記人」相繼去世，而由各自子嗣或親戚等共 20 人繼承；市總工會基於已在 93 年登記為合法之法人團體，故對該屋所有繼承人函告「終止借名登記契約」，卻遭對方置之不理，導致面對爭回建物所有權，陷入左支右絀瓶頸。

李議員 101 年間獲悉這宗糾葛半世紀的市總工會建物所有權紛爭案，鑒於牽涉諸多勞工權益，旋即憑藉本身地政與法律專才，義不容辭挺身相助、依法訴訟力爭權益。周延蒐集包括已逝「借名登記人」及子嗣、親戚相關確切資料，因年代遠且溯及日治時期，地域則遍至基隆、金門，確實備極艱辛；此外，並提供「繳納稅款憑證」、「營造執照及房屋稅捐證明影本」、「設定地上權申請書及附件影本」、「斷賣證書」等有利證據，以利市總工會引為訴訟事證；在 101 年 8 月 29 日，終獲高雄地方法院判決勝訴，取回財產所權。

高雄市總工會現任理事長林明章及眾多幹部，對於李議員情義相挺、公正護產的誠摯舉動，迄今由衷感佩。向來行事細膩的李議員則更明察秋毫，為免市總工會目前每月需對土地所有權人市府財政局繳納 3 萬餘元租金，期能摶節開支、務實顧及勞工福利，已經主動與市政府財政局積極協調優惠承購方案，殷盼儘速達成「官民互利」的雙贏結局，也讓勞工團體感念在心。

## 唐惠美議員—為原鄉增光采為原民爭福祉的傑出菁英

「原住民族不是政府粉飾族群均衡發展施政成果的道具或是玩偶，而是傳承人文價值的蓬勃原動力。」唐惠美議員因為對於市府標舉的原民政策，一直落陷在「虛有其表」與「目光如豆」的泥淖之中，至表失望之餘，進而語重心長的抒發由衷感慨。相形之下，竭力為原鄉爭建設、謀福祉，成了無可迴避的重責大任。

唐議員代表原住民躋登議壇的積極目標，就是志在督促市府的原民政策應該從長計議，而非只是利用原鄉的特殊人文與季節性生態風情，刻意配合營造「一鄉一特色」的熱鬧活動，反倒喧賓奪主的淪為虛幻表相；譬如將茂林區的紫斑蝶、岩雕、黑米規劃「三黑景觀」，以及舉辦「魯凱族下三社聯合豐年祭」文化活動，但是每次喧譁過後旋又回歸沉寂；不如善用既有的溫泉資源妥為開發，再就周邊產經、民俗特色綜合推廣，更能務實創造足以提供原民長遠維持生計的安身環境。

就事論事，唐議員站在繁榮原鄉、造福原民的堅定立場，其實並未反對市府推展任何行銷原住民經濟作物、風俗人文、地理景觀及語言傳承等政策內容；其實本身也經常參與相關的多元活動，並且提出精闢建言。然而，基於務實監督永續發展的責任擔當，所以才會念茲在茲的屢屢藉由質詢、提案，不斷要求市府包括原住民委員會、經濟發展局、地政局、工務局、觀光局、民政局、社會局、教育局、文化局、財政局及衛生局等機關，涉及原民事務必須表裡如一的相輔相成。因為，原民會每逢市議會定期大會的書面報告內容，總是綱舉目張的羅列原住民族的文化教育傳承、衛生福利措施、經濟土地業務、公共建設方案等；儘管洋洋灑灑，卻與實際執行成效存在差距，其中癥結牽涉機關之間的協調、運作時程發生失衡現象。為了力求通盤檢討徹底改進缺失，因此不厭其煩反覆申述。

本質上，唐議員屬於通情達理的民意代表，絕對毋庸置疑。尤其，熱衷閱覽群籍，時時惦記著義大利文豪薄伽丘鉅著「十日談」裡面的一句箴言：「愚昧將人從幸福牽引至大不幸的境界；睿智能將人從危險中拯救出



來，安置在穩健的境域中。」所以，觸目可見的裨益原民相關政策主張，處處顯示深思熟慮、明察秋毫、長足進步的卓越內涵，其實恰與這句跨越時空、種族的醒世名言如出一轍，正是矢志為原住民族創造安居環境、提升生存尊嚴的睿智表現。唐議員出身魯凱族，盡力衛護原民權益固然天經地義；不過，因為擁有「頭目」尊榮背景，更加凸顯豪邁重義的領袖資質；因此，持平綜合檢視歷來義正詞嚴的問政風範，冠上「為原鄉增光采、為原民爭福祉的傑出女性菁英」封號，應該堪稱實至名歸。



## 林義迪議員—議題精湛聞思修與服務奉獻信願行

發揮智慧議事、堅持謙和待人、努力勤走基層、積極用心奉獻的林義迪議員能在政壇不斷蘊蓄豐厚人脈、提升民意支持度，完全倚賴如此寬容、踏實的問政風格所致。換句話說，專業認真、敦睦親善、從容穩健的清朗特質，導引正派參政的明確修為；因此，不見圖謀私利，只求為民興利，外界的評鑑自然讚不絕口。

當然，對於林議員的任何中肯評語，絕非信口開河，而是需要客觀嚴謹的事實加以論證。以精研議題提供市政良策為例，針對如何提高行政效率，要求市府必須從「服務」、「競爭」、「效能」、「資源」、「責任」等五種運作架構，充分展現包括效力、效用、效益等「三效」，以及活力、活躍、活用等「三活」，加上信實、信任、信譽等「三信」為執行指標，消弭城鄉差距，帶動大高雄市的全新發展願景。另就強化校園結構安全問題，不僅重視硬體建築的維護措施，並且精闢提出「防制毒品氾濫」與「遏止霸凌衝突」等身心教化導向，督促教育主管機關與各級學校，落實法制輔導、生活教育、團康活動，徹底解決校園潛在與既存的危害因素。而在關切學生健康體能方面，則以前瞻理念精準呼籲綜括市府教育局、學校以及家長在內，與學生日常生活息息相關的互動群體，務必落實「體能保健」與「衛生保健」兩大主軸，經由適度規律運動、定期進行健檢、建立健康檔案，達到「真正強健體能」、「適切維護健康」、「呈現活潑生機」、「持續淨化身心」積極目的。

至於林議員辛勤走遍選區所轄九個行政區的山巔水涯，探勘民瘼、愛心佈施的親切身影，諸多選民更是歷歷在目。為了農村再造發展，長期奔逐崎嶇的產業道路之間，遇到市府財源短絀暫難維修窘境，運用智慧陳情行政院農委會水土保持局儘速會勘解決。此外，努力照顧弱勢族群；經常結合慈善團體發放賑濟貧戶民生物資、慰問安養院老人；並自去年6月起率先籌募240萬元善款，選擇甲仙區推動獨居老人愛心供餐義舉，已獲不少善心人士效法，由衷表示贊助誠意。



平心而論，林議員由於篤信佛法，歷來表現的圓融與宏達問政行徑，正與佛家所殷勤敦勉的「三慧」聞、思、修，以及「三資糧」信、願、行，完全相得益彰。以用心提出市政興革對策為證，就是藉由增廣見聞、透過縝密思維、標舉修治藍圖；以盡力探訪民隱傳揚大愛為例，則是秉持服務信念、堅定奉獻願力、具體付諸行動；循循善誘與鞭闢入裡的議事章法，加上觀察入微與身體力行的服務作為，相當難能可貴。所以，林議員雖然不擅滔滔雄辯，一切義理論政終究契合民利；套句宋朝象微禪師的偈語引為定論，即是：「無須葉葉顯，卻自有丰姿。」

## 林芳如議員—宏觀遠見日新又新展現優秀問政新象

客觀評斷以新人形象躍上政壇的林芳如議員，擔任民意代表迄今 3 年半以來，議事內涵與問政丰采的具體定位，其實簡單但又別開生面，因為全然不離一個「新」字，處處見得維新宏觀。所以，中肯冠上「新秀」封號，顯然名副其實。

林議員問政備受佳評的主要特質，就是在於憑藉清新見識、展露進取精神、提出興革良策；對於市政監督發揮「新」思的睿智建言與積極表現，以及力求彰顯建設新象的綜合考量，通常兼具前瞻與務實，總能博得市民肯定。平心而論，認真興利除弊、善盡民代職責，長期揭示包括：道路交通、排水防洪、維護治安、社福民生等等基本改革方案，可謂不勝枚舉；而且能將務實「汰舊換新」的確切意涵，引為督政利民的精闢指標，已經足以證明果然別具一格、致力「推陳出新」。



不過，尤其能被市民肯定的是，林議員別出心裁相繼揭舉的問政新猷，更加讓人「耳目一新」。譬如列為政見主軸之一、持續不懈極力爭取在烏松區設置「國際醫療專區」，即是屬於具有前瞻性的「煥然一新」高見。此外，印證一貫傾力推動「促使『澄清湖風景區』重登台灣 10 大觀光景點」，以及「提升大樹區舊鐵橋溼地公園遊憩風情」兩起實例，則是善用既存生活景觀、勉力結合文化與遊賞型態，充分秉持「懷舊迎新」意念，再創人文新機的絕佳註解。至於針對閒置宿舍與公有空間的再生導向，始終督促市府應該著眼於「配合社區需求」、「結合地域特色」、「迎合文創趨勢」、「綜合市政願景」，砥礪目標畢具「萬象更新」精義。

本質上，林議員能以政壇新秀風華、凸顯議事內涵新義，關鍵之處還是在於問政人格的惕厲求新。由於自始認定「客觀見證」正是民意代表的首要修為，必須拋除不當的「權力傲慢」，建構更為寬宏的胸襟與視野，民意機關與政府官員的互動關係，不應存在「諜對諜」的偏頗抵制心結；所以能在政策與預算審議以及陳情公案的評議過程之中，嚴謹、公正、祥和的達到預期目標，恪遵監督市政的「見證人」與為民喉舌的「代議士」

本職，一切是非褒貶，深信社會自有公斷。

古籍「周易·繫辭·上傳」提到：「日新之謂盛德」，「禮記·大學」則述及：「苟日新，日日新，又日新。」持平檢視林議員從政歷程，堅持「日新又新」行誼準則身體力行，最為難能可貴；正因能夠啟發問政良知精進奮發，而不譁眾取寵、墨守成規或是敝帚自珍，不致誤解任何政策本質的推展真相，更能明確延續為民興利的連貫性。所以，隨著從政閱歷日漸豐沛，贏得市民讚譽當然順理成章；但更期待別具慧眼持續創造大高雄市政新機，成就更為穩健非凡的問政實績！

## 翁瑞珠議員一信守政見承諾贏得選民信賴



「誠信問政，親和專業，平凡踏實，為民直言。」正是翁瑞珠議員步上議壇至今，給予市民的真实印象。事實上，回顧多年以來無論是為夫婿前高雄縣議員、田寮鄉長黃萬全鼎力助選，或是直至自己「代夫出征」挺身參選；這四句盈滿實事求是精義的從政真訣，代表時時刻刻秉持滿腔的社會責任感，始終不曾散逸。

翁議員長期塑就親和、淳樸、平實的形象，選民有目共睹。但是，能夠贏得高度信賴的真正因素，必定在於不僅從未投機取巧，並且絕對信守政見承諾；這是一種誠信自覺與隨順民意需求的具體表現，進而持久累積

獲致社會正面回饋。

審視翁議員落實信守政見承諾的實況，應該無所挑剔；因為，認真檢驗所有 21 則競選政見內容，迭經 7 次定期大會，已經分別在部門質詢、總質詢，以及書面提案之中，連番提出興革建言，透過務實反映與分析，相繼發揮實際績效。單就「發展具有地方特色的農漁特產，為農漁民創造最大經濟效益」政見，相關建設與活動不斷提升嘉惠功能加以印證，即能充分彰顯誠正信實問政用心。

眾所矚目的實證，漁業部分包括：正在積極推動的「永安區產業升級與行銷輔導計畫」，係以當地養殖漁業產業的漁產加工、養殖生態及漁鄉休閒為主軸，配合產業故事館與電子商業通路設計特產及推廣行銷，結合漁產、生態與遊憩資源，創造「永安漁樂園」；為求「蚵仔寮漁港」躍升為觀光休閒漁港，力促市府進行碼頭基礎設施等整體景觀改造工程，終在 101 年獲得行政院農委會漁業署評定為「十大經典魅力漁港」殊榮；致力促成岡山漁市場遷建規劃作業，以及蚵仔寮漁港、彌陀漁港及梓官區漁會漁市場多項改建工程；永安區與彌陀區養殖漁業生產區多項供水、排水整治工程。農業部分包括：推廣永安區農會相關花生特產、燕巢區珍珠芭樂與蜜棗；協助橋頭區畜牧場申請產銷履歷並通過驗證提升養豬產業品質與形象。翁議員自始站在督政與輔民雙重立場努力參與，選民耳熟能詳。

台灣先人流傳一句俚語：「有樹就有鳥歇，有埔頭就有鷓鴣。」意指只要居敬持志、有為有守，自有適當處所可以安身立命；另外，融合佛家禪宗五祖弘忍禪師一句經典警語：「莫空口說」，則是重在開導言出必行至理。翁議員篤實問政，諒必對於兩則啟示，引以修持並深得妙悟。因此，依據歷來諸多行跡、政績嚴格評判，足證從不徒託空言，而是劍及履及實踐競選諾言；這也正是坦蕩、磊落的民意代表，最受支持者推崇的關鍵所在。不過，翁議員畢具砥礪奮進的行事風格，面對任何政績不會引為自滿，必然會將其它未竟全功的政見列為迫切實現議題，勇於承擔的風貌更加令人激賞！

## 李眉蓁議員一呼籲大中路段交通號誌宜調整



每天打開電台路況報導，造成交通壅塞的地段，就是左營區大中路及民族路口處，由於該地段正是左營、鼓山區，轉入國道的主要出入口，尤其是上、下班尖峰時間，加上搭乘高鐵的旅客，往往造成交通壅塞，而旅客誤點的機率也高。李眉蓁議員建議交通相關單位，必須及早進行檢討予以改善，以免讓旅客們視為畏途。

李議員認為，交通壅塞的地段，不但造成車輛受阻延誤時程，稍一疏忽極易發生交通事故，所以針對該路段交通實況，應列為易肇事地點改善專案進行「肇事防制」措施。

如何防制首要之務，就是先針對該段道路工程，全面檢討，若是交通瓶頸形成壅塞，就要將衝突點予以消除。李議員表示，主要問題就是大中路及民族路均是都會區重要幹道，加上又是前往高雄榮民總醫院必經之路，也是銜接國道1號、國道3號及就醫的捷徑，大量車子湧進後就不易疏散。

另一重點就是機車穿越十字路口，不論是右轉或左轉的車潮過多時，往往受時間太短的影響，形成爭先恐後的現象，造成車輛擦撞的機率提高數倍。所以由國道下匝道，需迴轉進入市區時，與直行及待轉的慢車道形成另一衝突點，就會影響車速及塞車現象。

李議員建議，道路交通除了硬體建設改善外，道路號誌規劃、測速拍照設備、分散車流車道等規劃，也是改善交通壅塞及車禍的關鍵措施，希望相關單位能多花些心思研討，才能有效解決大中路段交通問題。

## 陳麗娜議員一呼籲自行車道安全為重



高雄市政府對外宣稱，在104年底，將打造自行車道總建置長度達700公里，讓全市成為一座符合綠色低碳的城市，但是目前因輕軌施工，已將成功路及凱旋路段以圍籬圈住，讓行經該處的自行車愛好者，無法暢行無阻。他們更擔心日後輕軌完工後，勢必將與輕軌電車搶車道而行，對他們的通行安全將是一大考驗。

陳麗娜議員十分關切全市自行車道的建置，尤其設在前鎮凱旋、中山路的自行車專用陸橋完工啟用後，其安全性一再受到質疑，由於自行車道沿伸太短，以致坡度陡峭且彎度太大，若是不熟悉路況的使用者，往往會受到嚴酷考驗。如何加以改善，陳議員建議將另一車道打通，力促市府出面與台鐵洽商，利用小港平和東路的舊鐵道，予以打通銜接翠亨南路，並沿著港區與中山大學連接，就是一條綠蔭車道。

今年4月16日正逢大陸大成律師事務所74位律師組成環島自行車隊，夜宿高雄後一早穿越鳳山國泰路往屏東墾丁出發，途中與汽、機車爭道情形時有所聞。陳議員深感自行車道安全十分重要，且不是單單有長距的車道就好，還必須讓人騎行其間，深感舒適及安全才是最重要的條件。

陳議員認同打造綠色便捷的車道，除可供上學、上班通勤外，在假日又能成為市民運動、休憩的地方。其實市府於102年2月間，花費700多萬元將夢時代至前鎮加工區的車道打通，雖受益十分可觀，但受輕軌通行的挑戰，未來如何維護兩種車道的安全性，仍有待市府人員集思廣益予以解決。



## 鍾盛有議員—要求市府多開闢產業道路造福農民



一向關心旗美地區農民權益的鍾盛有議員發現，農村命脈之一的產業道路因縣市合併後，建商大舉進入農村購置農地，將產業道路封閉造成很多糾紛，農民努力種植的農作物收成後，因通行道路被封死了，造成農產品產銷失靈，農民投訴無門之窘境，鍾議員堅持市府一定要訂出使用產業道路原則；也就是大家共同使用道路，保障農民權益。

高雄縣市合併後，農地成為建商投資管道，建商標到鄉間農地後，將過去可供農民耕作出入的產業道路全部圍住，禁止農產品運輸，引起不少糾紛。鍾議員接到很多農民投訴，但農業和建管部門官員互推責任，對產業道路認定也無法解決，令農民很困擾。

標榜農民代言人的鍾盛有議員一向很關心農民所面臨的問題，他指出既成產業道路問題浮上檯面，他希望產業道路認定應要有共識以免執法認定不一，反而引起民怨。鍾議員說，高雄縣市合併後，鄉間早期供作採收農產品的產業道路，涉及認定問題後遺症，已層出不窮，常令民代備加困擾。

產業道路改善除了使用問題外，品質也引發爭議，如產業道路未鋪設AC柏油路面，功能大打折扣，下雨泥濘及坑洞，行車不便，常有機車騎士摔倒，農民紛向鍾議員反映都無法獲得改善，林姓農民抱怨，連最基本的柏油路面都無法鋪設，農產品運輸不便，通行也有安全顧慮，每次陳情都無效，懷疑政府不重視農民權益。



產業道路是農民的重要出路，鍾議員說，市府編列農、水路的維修預算只是杯水車薪，根本不夠用，扣

掉土溝改建費用，能重鋪柏油的路面長度真是太少了，他希望市府依輕重緩急辦理。

鍾議員建議，市府必須有一套正規的作業標準，讓會勘人員有所依據，同時本著為民服務的立場，不宜任由建商破壞鄉間的農路運輸功能。

## 陳慧文議員一為鳳山再創新風華



陳慧文議員指出鳳山是一座文化古城，若能經過人文歷史、生活共存的思考，進行新舊交融，將會是宜古宜今的城市，未來發展無可限量。

「給年輕人在地的工作機會」，陳議員表示，鳳山為建城二百多年的舊縣治所在地，應保留新舊歷史脈絡並存的特色，並對歷史街區及建築妥善規劃再利用，陳議員並選出各有不同風華故事的著名景點，如國定古蹟的龍山寺、原日本海軍鳳山無線電信所；市定古蹟有鳳儀書院、鳳山縣城殘蹟(東便門、澄瀾砲台、平成砲台、訓風砲台)，藝文場所有大東文化藝術中心、婦幼青少年館、衛武營國家音樂廳及眾多的公私立圖書館等老街全面改造，重新賦予老社區新生命與文化價值。尤其應扶植在地產業及傳統技藝，成立青年文創產業育成中心或文創基地，把在地年輕人留在鳳山，才能帶動鳳山文化和經濟起飛。

「他山之石可以攻錯」，陳議員對市政建設很用心，也常到各地取經做為市政參考。她發現這幾年台南變化非常大，不只古蹟的觀光魅力，業者、回鄉的年輕人注入許多文學及文創思流，都讓觀光重新開創新魅力，如台灣文學館、台灣歷史博物館、神農街、老屋欣力及令人期待的奇美博物館等，讓旅客體驗到台南與以往不一樣的旅遊新感受。

陳議員也認為台南小吃已悄悄國際化了，傳統小吃也可以因這些新生命的注入，蓬勃了都市的觀光發展，台南香港直航更提升台南直接與國際接軌的機會，創造更多元的附加價值，台南特色小吃及景點，也因此吸引國際旅客，台南引



以為傲的傳統小吃，也端上國際餐桌，豐富的旅遊元素，適合各年齡層的遊客。

「再生」也是城市改造重大動能，陳議員並以台中市中區再生計畫案為例，臺中市中區再生有成，中區旅館業蓬勃發展，二年內已經增設 10 家中型旅館，帶動附近租金行情上揚 30%，台中市政府並配合辦理中山路及周邊巷弄行人徒步空間改善工程，增添中區活力並帶進人潮。陳議員認為，台南與台中的案例值得高雄市政府思考可否透過舊建築的活化利用，發展城市的新生活文化。

鳳山向來是文化、教育、藝文的重鎮，她認為鳳山要起飛，就應對舊建築、文化保存及都市發展有新策略，針對鳳山地區提出規劃，包括軟硬體扶植計畫、空間改造、文創產業改造及人力培育的配合。

## 陸淑美議員一關切高雄捷運從岡山再延伸到路竹

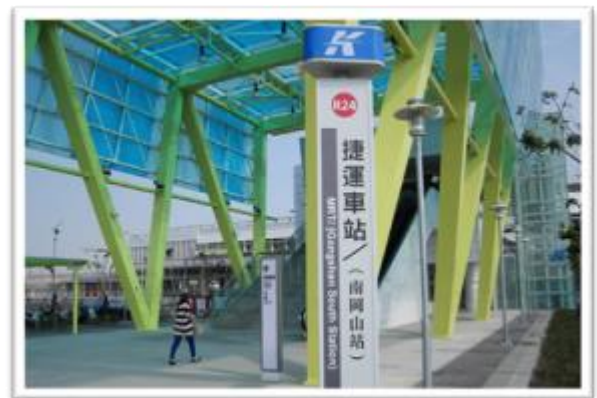


「終於有所突破」，中央通過高雄捷運從岡山站再向北延伸興建計畫案。陸淑美議員獲悉這項地方的重大交通建設又邁前一步而感到欣慰，但她也感慨不論中央或地方，對北高雄的建設實在不多，高雄捷運從橋頭延伸到「南岡山」站，也是讓地方居民等了好幾年才通車，但也只能說做了一半，因為民眾搭乘捷運還是感到不方便，陸議員認為至少也要延伸到岡山車站，如今這項計畫等了 14 年終於有了好消息。

行政院積極推動「高雄海空經貿城整體發展綱要計畫」，其中一項加速推動大眾運輸交通計畫，就有高雄捷運路竹延伸線，經交通部召開多次審查會議後決議採「全線報核，分段推動」的原則辦理，但這幾年毫無進展，雖然市府提出方案，卻被中央退回 15 次，幾乎是「胎死腹中」。直到今 (103) 年立法院及岡山、路竹區公所等單位多次邀請交通部等機關召開協調會及會勘，修正所提的可行性評估報告呈報行政院國家發展委員會，終於通過第一階段延伸計畫可行性評估。

高捷路竹延伸線，將會優先進行「南岡山」站到「岡山火車」站 1.6 公里的工程，完成後再從「岡山火車」站延長到台鐵的「大湖車站」，工程總經費約 231 億元，地方分擔 104.5 億元；延伸後將途經岡山農工、高雄科學園區、高苑科大及路竹市區等，行經的路線含蓋大學校區、商業中心及工業區，可預見的是這條捷運將可帶動整個北高雄的經濟發展。

2008 年 3 月 9 日高雄捷運紅線通車時只到「橋頭」站，北高雄的民眾有些失望，直到 2013 年 12 月 23 日再通車到「南岡山」站，雖只是延伸一個站竟然等了 5 年之久，如今計畫再延伸到「岡山火車」站，預計 2015 年初動工，最快 2018 年底完工通車。



陸議員表示，高雄捷運已通車到「南岡山」站，平日每天的運量約 4,000 人，假日則近 8,000 人次，但北高雄一帶的通勤族，大部分還是依賴台鐵的電聯車往返高雄市區，未來高捷延伸計畫，應該與台鐵的岡山車站、大湖車站等，設計共同使用車站，再加入公車，才能發揮大眾運輸的功能，提供民眾更便捷的交通服務。

## 徐榮延議員－希望加速鳳山區閒置土地開發利用



高雄縣市合併後，鳳山區已成為高雄市人口最多的一個行政區，雖與原高雄市都會區只有一條中山高速公路之隔，發展卻明顯落後。徐榮延議員表示，鳳山市「升格」為鳳山區之後，還是沒有多大的改變，其中最關鍵之一則是很多閒置土地沒有開發利用。

根據戶政單位的統計，截止 103 年 4 月底止，鳳山區 78 個里的總人口數為 35 萬 3,205 人，雖然土地面積不是全市最大的行政區，人口數排名是全市第一，如此密集的人口，卻不是全市最繁華的行政區，且區內多為老舊巷道或閒置的土地，連房

地產都沒有因為縣市合併而看好。

鳳山區一直是有名的「軍事重鎮」，區內的陸軍官校、步兵學校及中正預校等 3 所軍事院校，土地總面積為 26.759 平方公里，占鳳山區約三分之一的土地，受限於此過去無法發展，但最近幾年因三所軍校的學生人數銳減，重要性也大不如前，在縣市合併後有人提議要三所軍校遷校，將土地有效開發利用。

徐議員在鳳山區從政逾 32 年，眼看鳳山市變成鳳山區後，亦未重大改變，他認為主因是區內很多土地沒有開發利用，如位在五甲國宅社區內的鳳山區自由車場，原是一塊公園預定地，卻因民國 73 年高雄縣舉辦台灣區運動會，違法興建了一座自由車場，擱置至今還不知道要如何處理。

徐議員說，南高雄也需要一座合乎標準的自由車場，與北高雄的楠梓區自由車場區隔，方便選手訓練，鳳山區五甲一路以東將進行區段徵收，未來可以再興建一座合法又標準的自由車場，這座位在忠孝國小旁的自由車場其實可以拆除，另闢公園。他認為五甲國宅社區超



過 5,000 戶的居民亟需一座公園綠地，才能提高生活品質，帶動地方的發展繁榮。

鳳山區這幾年最大的建設就屬「大東文化藝術中心」，以及即將完工的「衛武營藝術文化中心」，除此之外，談不上有重大的建設，很多土地因缺乏經費無法有效利用。徐議員希望透過區段徵收或市地重劃，將人口數第一的鳳山區，投入更多的軟硬體建設，才能提升居民的生活環境品質，對鳳山區的鄉親才是公平。



## 方信淵議員一請市府先闢建停車場再拖吊違規車輛



「大家都累了」，縣市合併後許多岡山地區民眾都感受到「行不易」，市府為了達成交通違規罰款歲入目標，急著要求警方加強取締交通違規案。警察為完成長官交代忙著開單累了，接著拖吊業者也日夜加班加強拖吊累了。岡山地區鄉親上街購物，一轉眼汽、機車被拖走了，現在連商家也因顧客停車不易，生意深受影響更是苦不堪言。

孔子曾說「四惡」，其中之一就是「不教而殺謂之虐」；施政首惡莫過如此，未輔導即開罰或執行過當的處分，形成擾民，也是另種公權暴力。

方信淵議員指出，機車是岡山地區市民主要交通工具，因當地大眾運輸不是很便捷，岡山、橋頭等地區民眾至商業區購物，大多以機車代步，但市府雷厲風行拖吊，只要一個輕忽，機車很快就被拖吊業者吊走，民眾看到車子不見了，只有自認倒楣繳款了事，也衍生了很多民怨。

停車位不足，市府卻強力取締違規停車，這就是「不教而殺謂之虐」，方議員攤開岡山都市計畫圖，指出公共設施停車場用地，目前只開發11.25%，停車場開闢嚴重落後。沒有足夠停車位就嚴格取締，難怪拖吊業者每天有拖不完的違停汽、機車，看在民眾眼裡很不是滋味。

方議員也指出，高雄市拖吊範圍比其他五都都高。他質疑拖吊業者自行擴大拖吊範圍，專找易拖的下手，而重大違停却不拖，拖吊業者應遵守議會所決議拖吊範圍，不宜再浮濫擴大。目前民營拖吊業者以業績掛帥，市府應明定違規拖吊項目，如果違反議會決議，而擴大民營拖吊項目是否涉及圖利業者？拿窮苦百姓開劍有欠厚道，更會造成民怨！



方議員要求市府應積極開闢停車場，而不是搶先拖吊，這是本末倒置作法，假藉改善交通之名，實質向市民搶錢。方議員強烈表達市民的心聲，岡山區在市府未提供充足的停車空間前，應暫停一切的拖吊行為，以減少民怨。

## 鄭新助議員—弱勢族群與高齡者的守護者



民進黨下屆議員選舉採高額提名策略，各選區都提名應選席次一半以上，「戰況」最激烈的三民區應選8席議員，民進黨提名5席，如果再加上台聯的1名候選人，以及「一邊一國」陣線親綠的鄭新助議員，泛綠就多達7名候選人與泛藍至少6位候選人一起搶8席議員，選情相當慘烈，讓泛綠的鄭議員更備受矚目。

鄭議員原是民進黨籍，但退出民進黨後一直以民進黨的「黨友」身分走親綠路線，很多選民及支持他的鄉親更常說鄭議員比民進黨還民進黨，尤其他對前總統陳水扁的「忠誠度」始終如一、不離不棄更

令他們欽佩，甚至他的服務處、宣傳車及競選看板都可見到與陳水扁前總統的合照，有別於民進黨籍參選人，都使用與陳菊市長的合照當選舉看板，希望獲得陳市長的「加持」。鄭議員說：「阿扁會庇佑我，也是我的超級助選員。」

阿扁前總統的身體健康狀況一直不好，鄭議員於5月18日動員5輛遊覽車的鄉親，前往台中探視阿扁前總統，給他溫暖也為他加油打氣，繼續全心全力為阿扁前總統爭取保外就醫，他相信沒有任何民進黨籍的民意代表能像他那樣對阿扁前總統如此關心。

三民區，除民進黨現任的議員全數投入選戰外，至少還增加了兩位新的議員候選人，使三民區選戰未開戰就已聞到濃濃的煙硝味，但對鄭議員來說，他本著出家人「以和為貴」的處事原則面對選戰，反而可以遠離是非而獨樹一幟。

鄭議員面對年底的這場激烈選戰，雖然感到憂心及壓力，因為他得不到民進黨的奧援，有如「孤軍奮鬥」，但他感到欣慰的是，平時都在做公德、公益及行善，曾經獲得幫助的鄉



親是他最大的支持力量，而鄭議員更是高齡者及弱勢族群的「守護者」，平時為他們發聲爭取權益與福利，是他最感到自豪的，也是鄉親給他最大的肯定。

## 韓賜村議員一問政成效卓著獲市民肯定



林園區由「魚米之鄉」轉變成全國最大的「石化重鎮」，廿幾年來生活環境品質及居民的健康問題，一直成為關切的焦點，居民為了爭取權益，一而再，再而三的向污染廠商抗爭，雖然這幾年改善了很多，各種建設也有了成效，但距居民的理想與目標仍還有一段距離，需要努力的空間還是很大。

韓賜村議員從擔任鄉長至市議員，一直持續關注居民的生活環境品質，他認為最重要的是要為下一代的子孫著想，家永遠在這裡，子孫未來的生活環境品質才是亟需爭取的關鍵。韓議員這3年來努力兌現他的政見，受到市民肯定，在民進黨辦理下一屆市議員

提名初選民調，以高民調入榜獲得提名。

「人口外流。」韓議員說，林園區有 24 個里，有 7 萬多的人口，但實際上多是戶籍留在林園區，而人早已離鄉出外就業，留在當地居民因四周的石化工廠，讓人感到無法喘氣的生活壓力，這是林園區居民長久以來最大的痛。

1973 年起政府推動十大建設，原是純樸的農村與漁港的林園區，變成了煙囪林立的「林園工業區」，成為全國最大的石油化學工業重鎮，也改變了林園區居民的命運，但居民不向命運低頭，韓議員更是誓言要為居民爭取應有的權益，全力打拚，他向一再製造汙染的工廠抗爭，不畏懼財團的權勢與壓力，就是要為地方做些事。



另受到居民肯定的政績是爭取設立「海洋濕地公園」，於 5 月 18 日正式開幕，這是一項重大的成果，雖歷經二年以上的奔波爭取，但終究還是完成，兌現承諾。接著第 11 號公園也動工開闢了，在石化工廠圍繞的

林園區，最需要的建設就是公園綠地，可以淨化空氣、改善環境，如同一個人的心與肺那樣的重要，海洋濕地公園更具多功能，尤其紅樹林生態保育區已成為學童戶外教學最熱門的去處。

除了公園，韓議員一再爭取高雄捷運或輕軌能延伸到林園區，提供居民便捷的交通，也帶動地方繁榮，提升觀光休閒產業，雖然一直沒有突破，但至少也爭取到免費公車延伸到林園區。此外，韓議員也積極爭取 88 快速道路及未來的國道 7 號的開闢，都能經大寮區延伸到林園區，他認為交通建設關係到地方的未來發展。

## 周玲奴議員一推「三代宅」的美麗構想

高雄市目前有32萬多名65歲以上的高齡者，但推估15年後將增加為51萬多人，相關的高齡照護需求將更為迫切。

為迎接高齡化社會的來臨，周玲奴議員於5月9日的市政總質詢提出仿效日本「三代宅」方式因應，主張讓合宜住宅、高齡住宅、養護機構結合在一起，成為全方位的老人照護政策。至於土地的部分，周議員認為，可從市區國小整併取得，並以設定地上權吸引民間業者投資興建。

對於高齡住宅，周議員建議將合宜住宅、高齡住宅採用只租不賣的方式經營，並結合高齡者最需要的養護機構；由於看好退休市場，民間已有推出五星級的高齡住宅，雖然需繳交高額押金才能入住，卻總是額滿，如果公家能推出比較便宜的高齡住宅，一定會受到青睞。

興建三代宅的地點可從市區國小整併後的空間來思考，以新興區為例，周議員認為她的母校大同國小就是個很適合的地方，目前連同幼稚園只有300多名學生，如果整併鄰近的前金國小，8,000多坪的大同國小校園就可以興建三代宅、運動中心、長照中心及高齡教育中心（長青中心）等，附近的大同醫院、捷運、中央公園及商圈等，更可滿足銀髮族的需求。

至於有關三代宅的興建費用，周議員主張以設定地上權的方式吸引民間業者投資，市府不需另外支出經費，而三代宅完工後只租不賣之租金及養護機構的收入，則足以讓三代宅自給自足。

周議員指出，市府計畫中的北長青中心與仁愛之家，也有類似三代宅的想法，北長青中心就規劃有養生住宅，占地廣大的仁愛之家日後則是朝養生村的方向規劃。她建議類似的三代宅要有「一區一三代宅」的觀念，才能有效因應高齡化社會的到來。



## 張豐藤議員一駁斥楊秋興替無良財團開脫



行政院政務委員楊秋興最近出版一本自傳性著作，書中有一章節談到去(103)年日月光公司偷排廢水事件，竟然影射高雄市政府是為向其募款不成才對日月光公司開鎚。

長期關心高雄環保議題的張豐藤議員指出，日月光公司污染後勁溪，嚴重危害環境安全，但楊秋興政務委員卻在他的新書中，公然指控市府是為募款才向日月光公司開鎚，竟為惡質廠商說話，他期盼陳菊市長予以澄清。

陳市長對楊政務委員的不實指控表示，市府光明磊落並依法行政，日月光公司是擁有國際品牌的廠商，如果環保局沒有證據就裁罰，將無法避免相關的法律問題，環保局有足夠證據可證明日月光公司排放的污水，她全力支持環保局為維護環境的努力，至於「有人」的相關影射對環保局清譽造成損壞，市府會依法提出告訴。

企業應善盡社會責任，在台灣已高喊多年，企業經營者都已了解這是永續發展之所賴。而企業的社會責任之基本精神，則在於企業的自我規範，但像日月光公司這種假自律之名，卻偷排未經處理的廢水，則再多的承諾皆為空言。

日月光公司是年產值超過新台幣2,000億元的大廠，這麼一家電子科技大廠，未處理好公司的工業廢水，卻還不時將含有過量重金屬的廢水排入河川，造成下游農田灌溉用水的污染，等於一手賺錢，一手昧著良心悄悄危害鄉親。這種行徑，除了視環境如無物外，也簡直不把法律與企業責任放在眼裡。

張議員建議市府在日月光公司復工後，一定要建立社區參與的監督機制，包括所有監測資訊應即時揭露在環保局的網站；其次，後勁溪應建立污染物指紋資料庫，才有辦法取締偷排污水者，且在加工區應設置廢水處理廠，避免日月光再度偷排廢水。



## 黃淑美議員－財經專業民代

黃淑美議員是高雄市議會少數專精財經的民代，對稅制、財務、預算經常有精闢的質詢與發言。如針對中央與地方政府的財政問題、房屋稅制改革、以及自由經濟示範區之租稅優惠等，都是關心的議題。

尤其在財政的開源與節流部分，中央提出增加稅收、檢討支出結構及刺激經濟消費等主張，但黃議員強烈反對加稅來增加財源。黃議員表示，老百姓的稅負，每一分錢都跑不掉，反而是有錢人比較會利用節稅或是逃漏稅的方式，來規避應繳稅額，政府課徵不到富人的稅，加稅反而苦到一般百姓。

針對不合理的房屋稅制問題，黃議員指出，為了因應高齡化的社會，政府鼓勵高於 3 層樓以上的建築物都應設置電梯方便高齡者的行動，但課徵房屋稅時卻將電梯納入課稅的標的；而低收入戶按規定是可以免稅的，因稅務人員未告知，有些低收入戶都傻傻的繳交房屋稅。

再以學校的宿舍為例，學生住宿學校都要付費，私校的尤其昂貴，而稅捐單位卻未對學校的營業行為課徵稅負，黃議員表示，可見有許多稅制是非常不合理的。

黃議員一直站在弱勢者的立場，對政府許多不合理的制度提出批評，替高雄市民爭取權益。但在這次民進黨三民區議員提名黨內初選，黃議員竟然跌出提名行列之外，令許多市民朋友感到驚訝、扼腕。

在初選過程中，無論媒體或個別參選人所做的民調，黃議員一直名列前三名，為何在最後的正式民調結果，卻落在五名之外？再以上屆議員選舉的得票數來看，黃議員獲得 22,502 票，高居三民區第二名，也是民進黨議員獲得最高票，這樣的落差更令人懷疑初選民調的可信度。

據了解，民進黨初選一直有各種旁門左道的「技巧」存在，其中一種是透過所謂「機關槍程式」，鎖定特定參選人支持者的電話門號，在正式



民調當晚，透過電腦連續撥打該參選人支持者的家中電話，讓該門號一直處於通話中的狀態，減少該參選人的支持者接到民調電話的機率。

如果黃議員是因不公平的手段而無法參選，將會是三民區鄉親的損失，令人遺憾。

## 陳明澤議員一言論自由是民主可貴之處

陳明澤議員質詢時砲火四射，經常讓市府官員招架不住。但陳議員絕非無的放矢，而是本著專業問政，一針見血指出市政的缺失。

以茄苳 1-4 號道路的開闢為例，這條早在民國 91 年就由高雄縣政府規劃為都市生活圈計畫道路，但因缺乏經費，以致延宕施工，到 96 年被內政部公告為濕地。茄苳濕地本來是人工鹽田，廢棄後原規劃為興達漁港發展遠洋漁業的腹地，後來計畫生變，才荒廢變成濕地，成為野鳥聚集棲息地。

陳議員認為，開路計畫在先，形成濕地在後，既然該條道路已大致完成，只剩約 900 公尺尚未開闢，市府基於地方發展與都市繁榮的考量，應該興建完成。1-4 號道路是茄苳重要的交通要道，縣市已經合併，更應該落實城鄉平衡發展的政策，全力為茄苳鄉親爭取應有的權利。況且，陳菊市長在當選市長後，也曾向茄苳鄉親承諾，當選後一定會全力開闢 1-4 號道路。

但是 3 年多過去了，1-4 號道路一直未興建完成。陳議員為了兌現陳市長的政見，給茄苳鄉親一個交代，數度在議會積極爭取繼續施工。可是陳議員替民眾伸張正義的發言，總讓曾經答應過選民的有決策權者感到壓力，但陳議員表示，這是民主社會，民主的精神就是人人有充分表達意見的權利，憲法也保障人民有言論自由權，絕對不能叫民代禁言。陳議員指出，他從美麗島事件後就參與台灣民主運動，從黨外拼到現在，戒嚴時代都無法叫他「禁言」了，何況是現在？所以決定為市民行的權利繼續發聲，才不辜負市民所託。



## 洪平朗議員－澎湖鄉親力挺



高雄是一個移民城市，來自全國各地的鄉親，數十年來在此打拼、落地生根，大家共同努力，才成就了高雄的繁榮進步及宜居城市典範。

日據時代，從澎湖移居高雄的鄉親最多，也是開發高雄的主要力量。位於三民區中都地區的開王殿，就是由最早的澎湖移民所興建的廟宇，亦是昔日磚仔窯地區的信仰中心，目前仍保留昭和時代的香爐與神轎。

戰後，從台南、嘉義、雲林、屏東，甚至如陳菊市長來自更遠的宜蘭，陸續有移民來高雄發展，但澎湖人一直是高雄市最重要的支柱，在各行各業都有傑出的人才。

高雄市整個北區目前有數十萬澎湖鄉親，但目前只有洪議員一席議員！

洪議員和所有來自澎湖的鄉親一樣，具備熱情、豪爽、真誠及敢相挺等人格特性，所以受到議會民進黨團賦予重任，曾任6年黨團總召集人，而洪議員也不負所託，在總召集人任內，總是能順利完成預算審議、促成朝野議事和諧，讓市府順利推動市政建設。

洪議員的服務也受到市民的肯定，他的服務處全年無休，每天服務市民到晚上十點才打烊，每周二晚上還固定有免費法律諮詢服務。洪議員的「貼心與用心的服務」、「排解民眾的糾紛」、「充分展現了調和鼎鼐」及「解決問題的能力」等熱忱服務精神是市民有目共睹。

這次民進黨黨內議員提名初選，洪議員一路受到不實謠言的抹黑和打擊，陷入危機，但澎湖同鄉也展現實力，發揮情義相挺，才能順利通過提名初選。洪議員表示，三民區亟需保住一席澎湖籍議員，繼續替鄉親服務和代言。

## 黃石龍議員一中油汙染史罄竹難書 董座應參加環境講習



黃石龍議員堅持環保問政理念在高雄政壇上獨樹一格，也獲得環保團體和地方人士一致肯定，由於中油是汙染大戶而且是累犯，黃議員指控中油歷次的汙染案件已明顯違反環境教育法律，建議高雄市政府環境保護局應依環境教育法第 19 條條規定，要求中油負責人林聖忠董事長南下高雄接受環境講習課程，灌輸中油負責人基本的環保觀念。他的獨特建議地方一致按讚叫好。

今年中油公司煉製事業部高雄煉油廠殘渣油氣化工場試俾不順，導致部分工場跳電，；工場因跳電爆出巨大噪音，燃燒塔也一天兩度冒出黑煙，附近居民指責中油製造汙染，同時也令左營蓮池潭風景區的遊客抱怨，濃煙大殺風景。

黃議員翻開中油汙染史，只能用「罄竹難書」來形容。他回憶那天中油高雄煉油廠部分工廠燃燒塔冒出陣陣濃煙及火光，廠外的後勁地區上空烏雲密布，廠內不時發出「轟轟」的巨大震動聲響，讓後勁地區許多住家門窗也被震的「嘎嘎」作響。

在高雄煉油廠圍牆外學專路的居民形容，廠內傳出的噪音「好像是一群轟炸機及直升機低空飛過」，震耳欲聾，持續大約半個小時，原本只有一座燃燒塔冒出大量黑煙，不久其他燃燒塔也發出火光。居民描述濃煙的狀況說，「天空真正黑一半」。

黃議員在政壇就以單一環保議題為後勁發聲，並經長期的努力終於看到結果，中油同意在 104 年遷廠，未料距離遷廠期程越近，環保汙染事件卻毫無降低跡象，難怪他會發火毫不妥協與中油周旋到底。



黃議員草根問政，也尊重地方的意見，是真正的「民代」，多年來他在議會質詢同一個議題：後勁的汙染。個人力量有限，於是他呼籲擁有公權力的環保局應拿出魄力來保障民眾生命財產安全。

## 劉德林議員一掀開不法勸募的黑盒子



劉德林議員緊追市府辦理大型活動對外募款的黑箱作業，自行募款方式花樣百出，但缺乏法源依據，且逃避議會監督，這就是典型的「球員兼裁判」。他堅持要打開「潘朵拉的盒子」追查不法勸募，把一切都攤在陽光下，一定會依法嚴格監督市府勸募情形。

市府對外募款形成深不可測的黑盒子，經劉議員明查暗訪，質疑財務不夠透明，想不到市府以募款做為辦活動的法寶，不斷向外界募不樂之捐，如辦市民集團結婚也接受捐款，劉議員追問是依據何項法律接受贊助，市府尚難自圓其說。

劉議員誠懇請公務人員堅持原則，應先了解公益勸募條例的規定，不要貿然接受高層長官指示對外勸募，因稍有不慎就會觸法。市府財政困窘，很多大型活動都看得到市府勸募的身影，包括世界運動舞蹈大賽到黃色小鴨的展出都有對外勸募，希望市府善用募款不要招致怨言。

劉議員指出，在去（102）年 9 月一連 6 天在巨蛋舉辦世界運動舞蹈大賽，卻在中途改為大會，竟連運動員的眷屬也給予交通補助費，完全不符國際慣例。活動由市府編列 5,000 多萬元預算，尚不足 2,000 萬元，就對外募款 700 多萬元，另有物資贊助也不符公益勸募條例施行細則第 12 條及第 17 條之規定。尚有不少項目動支不當款項，有違慣例及常理，諸多作業令人起疑與不解，劉議員建議議會必須成立專案小組，展開調查並瞭解真相。

劉議員細數市府對外勸募的經費很多，只要有辦活動就想到向社會各界募款，有些公司行號或公民營企業為求生存只好認捐，也就會發生不樂之捐情形。



「球員兼裁判」就是最大問題，市府為勸募主管機構，又自行辦理勸募，就是知法玩法。市府舉辦活動，又自行對外募款，未送議會審議，接受監督，有違市府立場，且造成企業界諸多詬病及微詞。市府最近又變本加厲，遂利用議會刪減預算之名義，進行勸募有違官箴。他要求市府彙整資料，交議會查閱，也應列入決算。

公益勸募條例第4條，市府是主管機關，就應以身作則，將募款所得公開徵信，並嚴格規範募款範圍，市府要求公益團體勸募要透明化，運用募款合理化，保障捐款人權益，約制不法勸募行為，否則就是帶頭違法。



## 藍星木議員—希望高雄成為單車友善城市

藍星木議員爭取在高鐵左營站和鄰近的蓮池潭、龜山、半屏山等名勝風景區，增設出租自行車據點供遊客使用，既省能源又環保。

如何提高高捷運量，藍議員提出應增加停車場和出租自行車雙管齊下措施，捷運 R17 至 R20 的各站出入乘客相當多，但捷運站附近嚴重缺乏停車空間，而且接駁公車路線仍有盲點無法面面俱「到」，降低了市民搭乘意願；他建議市府尋找適當地點興建大型停車場，除可方便居民停車，更可直接提升捷運運量。

藍議員表示，地方也曾經反映停車不便影響搭乘捷運意願問題，皆因這些車站 500 公尺內並無大型空地可興建停車場，市府應針對 R17 至 R20 捷運站，和高捷公司會勘，評估增設停車場的可行性。若無適合地點興建停車場，不妨多設置自行車出租站，鼓勵民眾改以單車代步，也是提高運量的作法。

除了擴充單車出租站外，道路安全也很重要，藍議員要求市府應重視高雄一年發生多少單車騎士被撞傷案例，為加強現有自行車專用道檢測，且自行車道旁多處植栽綠樹，樹根盤根錯節使路面隆起，造成路面崎嶇不

平，騎士稍有不慎就會摔倒。另水利局的水溝蓋切面過大，單車輪胎也很容易被卡住發生危險，因此市府應加以改善。



除了擴充單車出租站外，道路安全也很重要，藍議員要求市府應重視高雄一年發生多少單車騎士被撞傷案例，為加強現有自行車專用道檢測，且自行車道旁多處植栽綠樹，樹根盤根錯節使路面隆起，造成路面崎嶇不

高雄自行車道總長度已達 618 公里，今年將朝向 700 公里邁進之際，藍議員重視行車安全，建議騎乘單車時，車距至少要 2 個車身，下坡路段須有 5 至 10 個車身；

超車時除先以鈴聲或呼喊示警外，最好保持 1 公尺距離；另有關單車前煞、後煞問題，最重要的是不要緊急煞車，前後輪應輪流點煞，且放低重心、



身體向後。同時，也要提醒大家「路肩不要騎」，因路肩常有玻璃碎片、鐵釘，騎乘時最好距離道路邊線 30 至 50 公分。

# 公 聽 會

## 「高雄市減債大作戰」公聽會



高雄市的財政問題日趨嚴重，最近經由兩家媒體調查後，均列為中重度昏迷亟需進行插管急救，但市府官員仍感財政結構穩健。本會於4月24日舉辦「高雄市減債大作戰」公聽會，由黃柏霖及陳麗娜議員共同主持，

邀請學者、專家與會。

義守大學副教授李建興，首先以投影片將歷年高雄市財務狀況與南歐希臘債務危機，列表逐一進行詳細分析比較，藉以瞭解高雄市的財政問題險峻情況。他指出，至今(103)年2月底為止，負債已達2,471億元，每人平均負債8萬600元，與新北市同屬負債上升的直轄市，但其他直轄市債務卻已下降。此種捉襟見肘的財務，造成資本門支出比例下降，但利息負擔吃緊，一旦利率提高至4%或5%時，還債支出預算就佔總預算15%的比例。所以在務實方面，自由經濟示範區的政策應提供更多智慧物流業設廠所需土地，除鼓勵廠商前來設廠外，也要提高優惠措施，藉以吸引日商將高雄作為研發基地。而招商工作為避免受限於法規、預算，可以仿效台中科學園區採「委外」辦理模式。

智圓法律事務所張宗隆律師強調，一旦政府舉債達上限宣布破產，但債務仍在，如冰島、底特律，政府機構仍在停止一切運作。一旦公債持續惡化時，依公債法並無罰則，最大處分只對首長移送懲戒。若政府需要支撐下去，就要增加罰款、處分財產、規費等稅源。自償性公共債務，就是要將高利率轉換為低利率，減少利息支出，改善財務結構。

屏東教育大學副教授李銘義表示，債務已是風險控管之一，勢必增加人事費、還債壓力，僅靠節流效用有限，必須要從「引鳳還巢」方面積極進行招商，針對轄區內的企業，考量他們的需求儘量給予協助，如「協助排放廢、污水處理流程」、「土地取得給予更大的空間」及「儘速協助解決投資問題」等，以吸引廠商願意前來投資。

中山大學教授張其祿指出，依據商業週刊報導，市政府財政雖未腦死也需插管。市府執行法定性支出已達1,020多億元，包括人事費450億元、

退撫金 120 億元、警勤加班費 14 億元、利息支出 20 億元…等等，形成莫大財務負擔，是世代剝削十分不公平，上一代對不起下一代。財政惡化以致資本門一再縮減，形成兩高一低現象，就是債務、人事費用高，自籌款低，縱使神仙出面也難救。日前府會最大衝突就是刪減 57 億元歲入，但政府在開源措施上，只有出售市有地為唯一籌措財源方式，這種財政政策並非長久之計，他建議創造廠商投資誘因。高雄市是最早提出自由經濟示範區政策，如今卻遍地開花，如同普設大學之教訓。

義守大學副教授李樑堅指出，高雄市財政問題被列為中重度昏迷插管區，但仍可挽回生命。本著他山之石可以攻錯道理，要多汲取新北市的成功經驗，如活化資產有效利用閒置空間。

黃議員指出，目前高雄市欠債高達 2,800 億元，雖是歷任市長所累積的，但實際核算後，吳敦義市長每年借 4.9 億、謝長廷市長及其他代理市長 8 年，平均每年借貸 84.6 億元，而陳菊市長任職 7 年，帶來 790 億元債務，每年平均借貸 120 億元。市府已全力改善債務，期盼短期內能達到歲入、歲出平衡，進而開始還款，將舉債上限差距拉大。

陳議員強調，目前市府仍可正常運作，但四年後就借完 396 億元，達到債務上限。希望市府財政永續穩健發展下去，不要再增加債務，屆時大家也不必辭職、失業，所以市府應將「減債」列為整體施政的重點。但是經發局 1 年預算 1 億多元，招商處僅有 70 萬元而已，充分顯示市府不重視招商工作，令人懷疑推動財務政策主軸何在？



## 「前鎮河鳳山溪綠美化及整治 疏浚防洪績效與展望的探討」公聽會



前鎮河與鳳山溪屬於同一水系，早期因工廠、家庭排放廢水遭到污染，政府投下鉅資進行整治但效能不彰，屢遭民眾詬病，縣市合併後更令市民們有所期待。本會於 5 月 9 日舉辦「前鎮河鳳山溪綠美化及整治、疏浚防洪績效與展望的探討」公聽會，由李順進、徐榮廷及洪

秀錦議員共同主持，邀請學者、專家與會。

李議員表示，近年因氣候變遷嚴重，整治河流、強化休憩已受各界重視，前鎮河自謝長廷市長於 91 年起，就利用環保署水質改善及城鄉風貌改善經費，進行整治已有績效。要重新檢討強化休憩功能。

高雄第一科技大學盧之偉副教授指出，因鳳山溪上游天然的蓄洪功能的小貝湖，被填土後致雨水無處排洩，造成山仔頂及捷運大東站地區排水出現問題。由於鳳山溪及前鎮河係為溝渠型河流，枯水期甚長，深受內水不能排入外海、外水又無法注入的窘境。所以這種都會型的河川，需要有「海綿社區」



的概念，處在層層高密度水泥建物無法透水的環境下，應利用學校、公園、綠地的空間，可以分擔蓄洪的功能。他最後建議，鳳山溪位在高捷、台鐵兩條交通要道中，成為快節奏感的地帶，必須要遊客有停留休憩觀念，引用再生水回流後，讓鳳山溪如同日本京都的鴨川一樣，才是最成功的目標。



中山大學楊磊教授建議，進行整治鳳山溪之前，要有「與水共生」的概念，而且一旦都市內淹水，最高底限只能 40 公分，就不會危及市民生命。市區內興建滯洪池宜朝向生態方面，除了可發揮滯洪效用外，仍需分洪、導洪的效益，因為鳳山溪沿岸有 7、8 條支流，平日可利用灌溉渠道採分洪方式作業，

調整水線不論往左往右就是不能往上，一旦漲大潮時，河水無法排入外海，就往內回流若深及腰部就會危險，必須進行分散水量降至一公尺以下，才可降低災害。所以建議鳳山溪整治，視上、中、下游的情況採因地制宜不同作法治洪。並且可否與農田水利會協商，取得灌溉水支援，甚至引用高屏溪水，以免親水性不足，並要加強中段的整治方案，將底泥清除，以免回流水注入又被污染。

高雄市土木技師公會王冠雄理事建議，因鳳山溪缺水，宜全面檢討目前工程施工措施，都市景觀及校園內，採用太多人工跑道、不透水性施工法，以致都市毫無透水功能。他認為，強化地下透水性保留部分 30% 的水源，不但可避免淹水又能回流不會造成災害。維護鳳山溪水質，不能一味強調環保，若小工廠無力設置廢水處理廠前，也可用代金方式將廠區污水排進公設的廢水廠處理後，再排進鳳山溪，既可解決污染問題，又能供應鳳山溪水源。



洪議員強調，鳳山溪多年來花費不少經費，但在山頂溝、鳳山圳地段未設污水處理廠，以致鳳山埤頂及大寮的污水未作處理直接排入鳳山溪，縱使中崙設有污水處理設施，但中間流域受污染也是無濟於事。

徐議員強調，鳳山溪自 71 年起先後投入 70 多億元整治，卻無法如同愛河成為高雄市的地標及兩岸可以賣咖啡充滿河岸風味。如今雖有截流站，但臭氣沖天，甚至因截流操作不當發生五甲淹水的窘境。縣市已合併，何

時才能讓鳳山溪如同愛河一樣，令人無限期待開發成為新地標，帶動地方商機。

李議員最後強調，曾至韓國首爾參觀清溪川的整治，完全透過人工整治功能成為該市的特色，深信只要施工得當，將前鎮河、鳳山溪，塑造成為一條多功能的河流，應是毫無困難。