

高市議會 online

Kaohsiung City Council online

熱門話題

論本市是否適合繼續
發展輕軌捷運

103年5月號
第35期

103年5月號「高市議會 Online」目錄

議長序

振衰起敝..... 2

副議長序

大船入港 高雄迎商機..... 6

議事紀實

保安委員會委員保安部門業務質詢摘要..... 10

工務委員會委員工務部門業務質詢摘要..... 12

民政委員會委員民政部門業務質詢摘要..... 14

社政委員會委員社政部門業務質詢摘要..... 15

熱門話題

論本市是否適合繼續發展輕軌捷運前言..... 18

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 20

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 25

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 30

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 35

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科技士	吳契輝 40
建設高雄環狀輕軌捷運的正確定位與指標.....	
..... 議員	李順進 53
論高雄市是否適合繼續發展輕軌捷運.....	
..... 議員	黃淑美 57
高雄適合繼續有軌道運輸嗎.....	
..... 議員	吳益政 60
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 65
「輕軌」生活.....	
..... 南台科技大學教授	李志綱 67
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 69
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 75
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 79

考察紀要

高雄市議會民政委員會考察大崗山 內門經濟建設.....	86
曾俊傑議員會勘武功巷道路破損.....	87
許慧玉議員反對市府鴨霸式強取民地.....	88
林義迪議員透過農委會整修旗山與內門產業道路.....	90
林義迪議員會勘內門區產業道路毀損主因.....	92

活動傳真

許崑源議長協調市府合理補償舊左營國中觀光發展特定專用區抵觸戶.....	96
-------------------------------------	----

許崑源議長為保留中央公園老樹原貌要求文化局暫停李科永圖書館工程.....	97
高雄市議會將督促市府協調航空公司開闢高雄與熊本定期航班.....	98
蔡昌達副議長鼓舞警方維護治安.....	99
蔡昌達副議長反服貿獲得熱烈迴響.....	100
陳美雅議員舉辦社區公益活動.....	102
高雄市議會將嚴格監督市府對民間進行活動之勸募.....	103
世界美顏小姐參訪高雄市議會.....	104
林義迪議員關懷老人邀婦女團體探訪養護院.....	105
陳麗珍議員舉辦反毒健走宣導活動.....	107
高雄市議會與國立中山大學開辦服務學習課程.....	109
慰勞母親辛勞 高雄市議會邀請媽媽來看戲.....	111

人 物 側 寫

許崑源議長—北捷與高捷為何差那麼多 期望高捷能突破困境.....	114
李雅靜議員—拆看板厚此薄彼 感嘆花媽縱容自己人.....	116
陳麗珍議員—重視防毒工作.....	118
康裕成議員—大膽挑大擔.....	119
曾麗燕議員—呼籲市府嚟擱借啦.....	120
童燕珍議員—信守承諾說故事逾 300 場.....	122
洪秀錦議員—大寮掩埋場應比照西青埔升級為都會公園.....	124
吳利成議員—為大樹消防分隊覓新址.....	126
許慧玉議員—堅持食安人人有責.....	127
陳粹鑾議員—情緒立場放一邊 市民權益放中間.....	129

李喬如議員－溫柔的力量.....	130
柯路加議員－今年汛期將屆關切那瑪夏區的對外交通.....	131
伊斯坦大・貝雅夫・正福議員－期望南橫公路早日全線通車.....	133
蕭永達議員－反服貿黑箱作業.....	135
連立堅議員－成立義務律師團為太陽花學生辯護.....	137
陳政聞議員－督促海洋局修繕海岸光廊.....	139
顏曉菁議員－為監督市政盡心 與全體市民同心.....	140
莊啟旺議員－高雄港轉型發展旅遊商機無限.....	142
許福森議員－「福」利民生「森」嚴問政眾望所歸.....	144
俄鄧・般艾議員－從部落到都會務實捍衛原住民權益.....	146
曾俊傑議員－要求管控高雄鐵路地下化工程.....	148
林富寶議員－希望打造新旗山商圈.....	150
張漢忠議員－志氣加義氣成就超強問政人氣.....	152
李長生議員－鏗而不捨爭取災害準備金.....	154
蘇炎城議員－拆鳳山體育場要多傾聽民意.....	156
鄭光峰議員－高雄機場周邊建物限高影響發展.....	158
周鍾濛議員－為弱勢民眾發聲並關心地方發展.....	159
林瑩蓉議員－為殯葬火化壅塞發聲.....	160
張文瑞議員－捷運延伸案露曙光.....	161
陳攻娟議員－為左營區積極發聲.....	162
陳美雅議員－中鼓山淹水依舊 改善措施緩不濟急.....	163
黃天煌議員－推動老人關懷中心.....	164

公 聽 會

「高雄幸福指數總體檢：生態環保及社經發展」公聽會.....	166
-------------------------------	-----

「引駁二文創活水再造鹽埕風華－推動崛江文創聚落」公聽會.....	168
「高雄幸福指數總體檢第二場：財政、公益及文教、醫療」公聽會.....	170



議 長 序

振衰起敝



高雄市政府的財政狀況被 4 月底出刊的商業周刊評為「中重度昏迷插管區」，這種醫學用語在醫學上就是再不急救將有生命危險，換句話說，市府的財政病情已到了再不出振衰起敝的「急救」，隨時有破產的危機。

商業週刊花了 3 個月的時間，針對全台各縣市政府財政黑洞進行調查，做了一份「失控的台灣債」的調查報告，並以醫學用語來形容各縣市的財務狀況，高雄市因財政惡化，被列為「中重度昏迷插管」。另外，在這項報告中也發現不少縣市政府的財政逐年惡化，但執政者花錢卻不手軟，而且更怪異的是這些

些財政狀況惡化的縣市長，民調普遍卻很高，像極了「乞丐身、皇帝命」。

就高雄市的財政狀況來說，目前負債 2,800 多億元，換算平均每位市民，包括剛出生的小嬰兒，每人都背負了 8 萬多元的債。其實，高雄市的財政狀況從 96 年起就收支不平衡，市府一再靠借貸平衡，吳敦義擔任市長時期，每年平均借 4 億 9,000 萬元，謝長廷時期平均每年借 85 億元。

陳菊團隊入主高雄市政府後舉債更多，平均每年借 120 億元，7 年來高雄市又增加了近 790 億元債務，尤其縣市合併後歲出入差短達 440 多億元，這再再凸顯市政經營的風險。

政府財政惡化對市民來說可能感受不深，甚至還可能是得利者，可是如此下去終有一天，累積的債務將由下世代子孫負擔，而且一旦被迫埋單一切時，我們將為現在的自私遭下世代咒罵。

因此如何終止財政惡化，市府應謙卑的傾聽人民的聲音，找出問題的癥結，虛心汲取教訓，並從擲節開支做起，拿出改革的決心，降低收支差短，並設法減赤，全心拚市政，面對問題，解決問題，才是執政者應有的

態度，也才對得起廣大的百姓。



副 議 長 序

大船入港 高雄迎商機



正當全球郵輪商機日益蓬勃之際，發展郵輪觀光已經是許多城市積極行銷旅遊試金石。高雄市是台灣的海洋首都，預估今(103)年停泊高雄港的國際郵輪數可望倍數成長，這些都是相當振奮人心的好消息，也為港都帶來相關產業商機，各界冀望的「亞洲新灣區」，正是展臂迎接郵輪商機的墊腳石，墊高高雄國際知名度!

高雄比基隆更有優勢，如興建中的亞洲新灣區，擁有一條繞行港灣的輕軌捷運，串連高雄世界貿易展覽中心、高雄港埠旅運中心、高雄圖書總館、海洋文化及流行音樂中心等公共建設，注入觀光旅遊重

大動能，但整個港區建設尚待加強。

首先，郵輪停泊港域之一的香蕉碼頭。高雄要留給郵輪旅客的第一印象是什麼？香蕉碼頭似乎太單薄也不夠搶眼，許多觀光客初次到高雄旅遊，下船第一個感覺是「無感」。

其次，最近基隆市也急起直追，有感於港區建築物老舊，顏面無光，決定向中央爭取經費為基隆碼頭附近老舊建築物「清洗門面」。公部門出錢為老舊民宅「變臉」，這是史上頭一遭，頗值得借鏡。

再來，高雄港景觀仍缺乏整體規劃，主因是港市未合一。中央與地方未來應本著互相合作、共存共榮精神再創新機。

最後，未來應朝擴大免稅購物方向發展，以及我們的迎賓儀式能更有「高雄味」，把高雄人特有的熱情和人情味發揮得淋漓盡致，讓來自各國的郵輪旅客，有賓至如歸之感。

提到「高雄味」的創意，高雄不妨嘗試舉辦幾場觀光體驗行銷，發揮多元文化融和的城市優勢，如原住民、客家、閩南及外省族群等文化，讓遊客對高雄多元文化有更多體認，提升郵輪觀光加值。

此外，通訊網路之便利性亦不能忽視，因國際人士，特別是忙碌的商務人士，對於便利通訊需求更殷，而乘坐郵輪旅遊的旅客有越來越多之趨勢，長時間滯留在公海上，若通訊不良，手機不通，電腦不能連線，對於業務繁忙的遊客而言，確實很不方便，也值得旅遊業者在規劃旅遊行程時多留意。

郵輪也是一種對等旅遊，因郵輪噸位大，造價高，數量仍是很有限，亞洲很多國家的新興港口城市爭取停靠不遺餘力，國內的花蓮、基隆等港口也搶食這塊大餅，如果高雄只是單向爭取遊客，不如鼓勵國人嘗試改變旅遊方式，多搭乘郵輪從高雄港出國。這亟需旅行業者全力配合招攬家庭親子旅遊團，才有足夠客源，郵輪才會前來停靠，彼此拉抬互訪的觀光效益，帶來更多國外遊客來高雄觀光，進而提升為國際級觀光城市，讓高雄港逐步朝「郵輪次母港」之定位邁進。

議 事 紀 實

保安委員會委員保安部門業務質詢摘要

本會於 4 月 2 日進行保安部門業務報告與質詢，委員會議員關注交通罰款預算的不當編列、結合監視器、交通號誌功能、總預算回復老人福利及基層權益經費、少年吸食及持有毒品逐年增加、兼顧環保與產業發展等議題，要求市府重視及改善。

交通罰款預算年年超收，大幅增加勞工市民的負擔，黃石龍議員要求警察局針對交通違規取締以勸導為主，勿施壓各分局基層員警開單。他說，新北市人口比高雄市多出 100 多萬人，交通罰款卻只有 8 億元，比高雄少很多，建議警察局開單以達成預算目標即可，勿再超收。交通紅單對中上階層市民微不足道，但對勞工市民影響重大，仍希望以勸導為主。另北高雄健康風險評估已出爐，包括仁大、高雄煉油及仁武工業區的民眾罹癌比例是全國民眾的 1.88 倍，也比花蓮多 4.5 倍，顯示北高雄污染嚴重，建議市府持續加強污染稽查。

服貿議題全國發燒，蔡金晏議員說，透過服貿引發的爭議可讓全國民眾省思「民主與法治」的真諦，因為沒有法治就沒有民主，如果高雄永安區的居民及民代針對誠毅紙器廠設置的爭議去占領市政府，警察局將會如何執法？他肯定學生有勇氣參與公共議題，但面對全國的公民課程，仍應省思。另蔡議員建議警察局應結合監視器及交通號誌的功能，作為釐清肇事責任的參考；他同時關心旗津醫院委外經營的功能，建議衛生局針對旗津高齡者、漁民較多的特性，提供服務，以發揮旗津醫院的地方醫療功能。

陳美雅議員質詢強調，市府自行調整總預算並刪除老人免費裝假牙及警消、志工等經費，但在議會退回並要求重新調整下，市府才依民意恢復總預算編列老人福利及義消、志工等相關經費，包括衛生局及消防局都應向市民及相關人員進行說明。陳議員同時要求警察局未來在選舉期間維持行政中立，不能因民進黨惡鬥而違反行政中立。

針對少年毒品案件逐年增加的情形，林武忠議員十分憂慮的說，由於虞犯案件吸食及持有三級毒品未達 20 公克者採行政裁罰，讓許多少年不可自拔，不僅製造家庭破裂，更危害社會。少年毒品刑事案件 101 年有 118 件、102 年 125 件，三級毒品吸食及持有案件 101 年有 149 件、102 年 230 件，林議員認為，未查獲的案件，恐怕更多，建議市府向中央反應修法加強罰責，並將少年施用第三、四級毒品改依少年事件處理法處罰。

他也建議警察局將警用車輛的購置改為租賃，以節省購置成本、保養及稅金等支出。

關切環保議題的陳政聞議員質詢指出，他肯定環保局改善阿公店溪水質的努力，但市府應重視如何兼顧環保與產業發展，尤其岡山地區螺絲產業供需嚴重失調，更應避免政府有圖利特定廠商的疑慮。陳議員說，環保局除對具有廢水排放許可的螺絲廠進行水質是否符合標準的稽查外，更要取締沒有許可而偷排廢水的工廠，並輔導有排放廢水許可的工廠願意努力改善水質。陳議員也建議警察局進行分局長體能訓練，並列為是否適任分局長的依據。

工務委員會委員工務部門業務質詢摘要

本會於 4 月 7 日進行工務部門業務報告及質詢，委員會議員質詢焦點包括高雄大學特定區與橋頭新市鎮之間整體開發、中庄地區高 63 線道路拓寬工程、加強鳳山商業區用地開發、接管林園台 17 及 25 線道路路權、鐵路地下化鳳山計畫工程、前鎮及小港道路柏油重鋪等議題，要求市府重視及改善。

高雄財源窘困，嚴重影響城市進步，周鍾濞議員說，為利地方建設，建議市府透過整體開發方式，以區段徵收或專案重劃開闢高雄大學特定區與橋頭新市鎮之間尚未都市計畫區域；另針對舊左營國中開發案嚴重影響抵觸戶權益，周議員要求都發局和地政局妥適處理 47 戶抵觸戶的權益，不能因戶數不多就犧牲其權益，市府應深入了解其歷史背景，發揮同理心及考量住戶立場與住戶協商。他同時要求市府速建楠梓舊社區通往右昌方向的機車專用道工程，維護機車族安全。

高 63 線道路為中庄地區通往大寮行政中心及銜接台 1 線的主要道路，但因道路狹小，塞車嚴重，影響用路安全及城市發展，洪秀錦議員強烈要求工務局儘速完成高 63 線道路的拓寬工程，市府不能以經費不足而延宕，要負起籌措財源之責任。針對大寮區後庄里民興街危險老橋案，洪議員說，老橋橋齡達 40 餘年，工務局只在當地張貼危險告示及禁止卡車通行，罔顧當地百姓生命安全；她同時關注中庄承德街、保德街及文華街路面龜裂問題，要求市府重新鋪設柏油路面。

方信淵議員指出，縣市合併後，橋頭新市鎮開發案和高雄大學特定區具有整合及整體開發的必要，尤其是道路的串聯，他認同周議員採取區段徵收的建議，以創造地方雙贏，並採分期開發；方議員同時要求市府重視橋頭區高 36-2 線甲樹路拓寬工程及梓官區兒 2 公園的開闢案，以滿足地方民意的需求。

關心地方建設的蘇炎城議員表示，鳳山區諸多瓶頸道路經市府努力下完成開闢，但建議市府針對鎮南宮、仙公廟都市計畫進行全面性的通盤檢討，以促進區域的發展；面對外界質疑市府對都市通盤檢討引發地價高漲，蘇議員要求市府應加強鳳山商業區的開發，充分利用商業用地提升土地的價值。他同時關心大樓電梯安全檢查、大樓成立管委會、爭取衛武營自行車橋工程及租借新富路 196 號旁綠帶供市民休閒等議題，要求市府重視及改善。

林園對外交通要道包括台 17 線及台 25 線，但因崎嶇不平而引發民怨，林園區市民更是有苦難言，韓賜村議員表示，台 17 線及 25 線道路坑坑洞洞、路燈不亮及植栽髒亂等，根本沒人重視，造成林園人的重大困擾，市府卻沒有能力接管道路，造成市民的誤會。另針對 11 號公園的地上物爭議，韓議員說，地上物賠償金高達 1,000 多萬元，但農會與土地承租人合約尚未到期，市府卻將賠償金交付農會，造成承租戶權益受損，建議市府查明地上物所有權之歸屬，再行賠償。

鐵路地下化鳳山車站計畫議題受到鳳山市民的關心，陳粹鑾議員指出，鐵路地下化的中央補助額度尚未明確，令人質疑是否影響工程進度。陳議員要求工務局盯緊鐵路地下化進度，讓鳳山、高雄、左營站同時完工，以維護鳳山地區民眾的權益。陳議員並重視鳳山光復路二段 150 巷道路因配合鳳山行政中心工程而封閉，嚴重影響當地的交通及公共安全，加上有 20 幾戶住家被迫更改地址及身分證件，引發民怨，建議市府妥善解決。

高雄市道路修繕經費闕如，在前鎮及小港的道路行車如同跳曼波，曾麗燕議員針對佛佑路、后平路、佛西街、草衙中街及草衙一路等路面品質狀況提出質詢。高雄市許多道路已多年未進行柏油的重新鋪設，只以縫縫補補方式處理，建議市府保留更多的道路修繕經費，不能只重視新的建設而忽略馬路的維護，以免辜負高雄「宜居城市」的美名。

民政委員會委員民政部門業務質詢摘要

本會第 7 次定期大會於 4 月 10 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，包括市府違法向民間勸募、推動電子輓聯及加強更新便民措施資訊等均是議員關注的議題，並要求市府重視及改善。

劉德林議員要求民政局將對民間的募款資料攤在陽光下，接受議會監督，並抨擊市府未依公益勸募許可辦法的規定，違法進行民間勸募。劉議員說，民政局長曾姿雯竟不知道對外募款的法源依據為何，遑論依法行政；他強調，市府對民間募款已違反公益勸募許可辦法的相關規定，並形成「球員兼裁判」現象，使得市府如同「有牌照的流氓」，包括世界運動舞蹈大賽、馬拉松路跑活動及高雄燈會都有違法勸募之嫌，社團及廠商怨聲載道，不勝其擾，市府的清廉受到很大的質疑。

周玲奴議員則說，市府在經費不足之下接受個人或企業的善心捐款，包括對弱勢學生及族群伸出援手，公開捐款資訊以昭公信的建議雖好，但當事人恐不樂意個資被公開，市府仍要尊重捐款人的意願。周議員並關切市府推動電子輓聯的進度，建議市府針對自然人、社團及殯葬業者加強宣導，同時提供更多的電子輓聯版本作為使用選擇；周議員也要求殯葬處加強宣導海葬及樹葬業務。

關心市府便民措施的陳麗珍議員指出，在單一窗口及數位傳播下，市府應快速提供市民最新的便民資訊，以滿足市民的需求，包括台北市、新北市及桃園縣每年均會定期更新便民措施，建議市府加強彙整各局處便民措施，並定期更新。另陳議員也關心一卡通繳交戶政規費、增加左營第二戶政事務所人力及左營萬年季活動不縮水等議題；針對左營第二戶政事務所人力不足現象，她強調，新庄仔人口大幅成長，左營人口數已達 19 萬 5,000 多人，但左營第二戶政事務所人力只有 10 人，業務量不堪負荷，建議民政局未雨綢繆，適度增加人力以維護服務品質。

社政委員會委員社政部門業務質詢摘要

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，包括調高公告地價影響弱勢市民權益、出生率偏低、日月光不符社會公平正義、原住民中低收入戶偏多、加強社區老人關懷據點、改善原鄉缺水等議題都是委員會議員關注的焦點，並要求市府重視及改善。

高雄市調高公告地價嚴重衝擊中低收入戶，鄭新助議員質詢指出，包括中低收入生活補助、老人生活津貼、身心障礙補助等弱勢補助的不動產條件規範，高雄市均比台北市嚴苛，高雄市民如同二、三等公民，非常不合理，許多中低收入戶市民的住家公告地價雖調高，生活狀況仍未能改善，卻嚴重影響其補助資格，建議社會局配合公告地價調高，訂定弱勢市民資格及補助的彈性機制，避免中低收入戶等弱勢市民權益受損。

陳麗娜議員關切高雄市的人口出生率偏低的議題，她說，高雄獲得宜居城市殊榮，但 102 年的人口出生率只有千分之 7.78，與台北的千分之 9.97 相去甚遠，也輸給經濟發展遠遜於高雄的台南市。陳議員指出，高雄花大錢獎勵市民生育，一年花費 9 億元，市民卻不領情，社會局鼓勵生育的政策方向是否正確，值得商榷，應加強效益的評估；她認為生育政策，給錢不如廣設托育中心。

蕭永達議員也關切高雄房地產價格高漲的議題，他說，政府的政策應以照顧弱勢及一般市民為主，市府調高公告地價，只有財團受益，中低收入戶卻要擔憂被取消補助資格，一般市民也買不起房產，建議社會局在政局調高公告地價時，也配合調整中低收入戶的不動產標準。蕭議員同時批評日月光公司污染後勁溪及危害市民權益，僱用外勞 2800 人、派遣人員 2300 人，日光是高雄僱用外勞及派遣人員最多的公司，盈收和淨利也最高，卻不思回饋員工，無法符合社會的公平正義。

唐惠美議員表示，原住民低收入戶人口數居五都最高，市府對原住民中低收入戶的補助雖然重要，但原民會更要輔導原住民脫離貧窮，擺脫補助。她也批評原民會的業務報告一成不變，說的和做的不同，市府推動一區一特色，原民會卻沒有行銷桃源及那瑪夏特色，尤其是茂林的溫泉產業沒有一點起色，原民會對原鄉特色推動毫無績效，只會推拖，連產業道路會勘也從不參與，希望原民會多花一點時間了解地方的真正需求。

黃天煌議員表示，由於養生觀念及醫學科技的發達，使得市民更為長壽，高齡人口大幅增加，社會局的高齡福利照顧業務更顯重要，目前高雄擁有 809 個社區發展協會，其中只有 190 個協會辦理老人關懷活動，建議社會局輔導、協調社區發展協會及社區志工聯合推動老人關懷活動，提供有關生活、課程、文化娛樂及用餐等服務，以免辜負高雄宜居城市的美名。另勞工局就業媒合成功率僅 51%，黃議員要求勞工局加強就業媒合績效，以降低高雄的失業率。

部落用水問題一直是原住民區居民的痛，伊斯坦大·貝雅夫·正福議員說，原住民區自 88 風災後，有許多補助款，卻養出一批會做怪的廠商，也造成官商勾結現象。他指出，桃源上週發生一場火災，燒出水的問題，有 6 戶住家因缺水無法進行搶救而燒光，過去市府光是在寶山部落就投入 1 億多元改善自來水用水工程，但仍無水可用，部落工程都由固定的廠商和顧問公司得標，建議原民會嚴格遴選設計公司及廠商。

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 (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	紅橋線	170,600	174,158	+3,557 (+2.1%)
	環狀輕軌	—	87,036	
120 年	紅橋線	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：

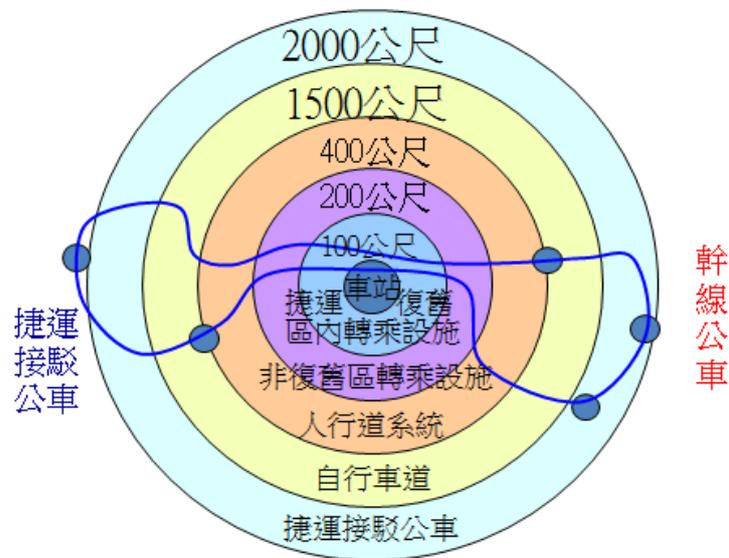
(一) 轉乘

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

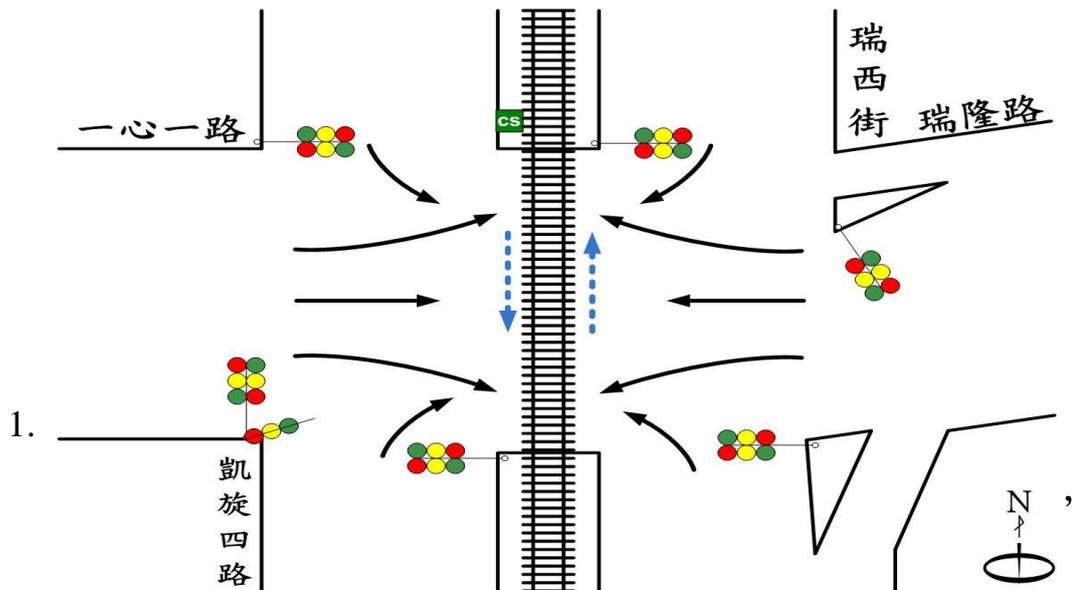
(三) 路口管制

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。

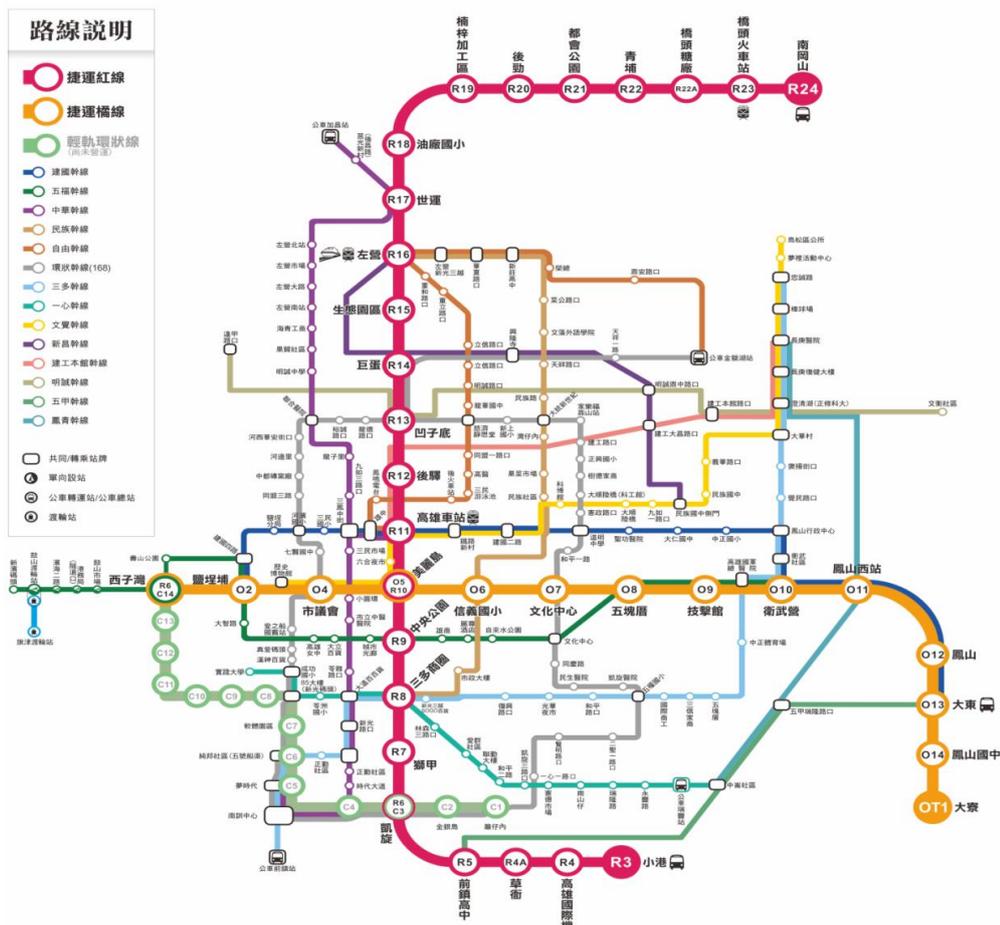
2. 公車任意搭 (Bus E-take)

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¹。

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

¹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
10. 西雅圖 StreetCar 網站 <http://www.seattlestreetcar.org/>
11. 西雅圖交通 ORCA 網站 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。

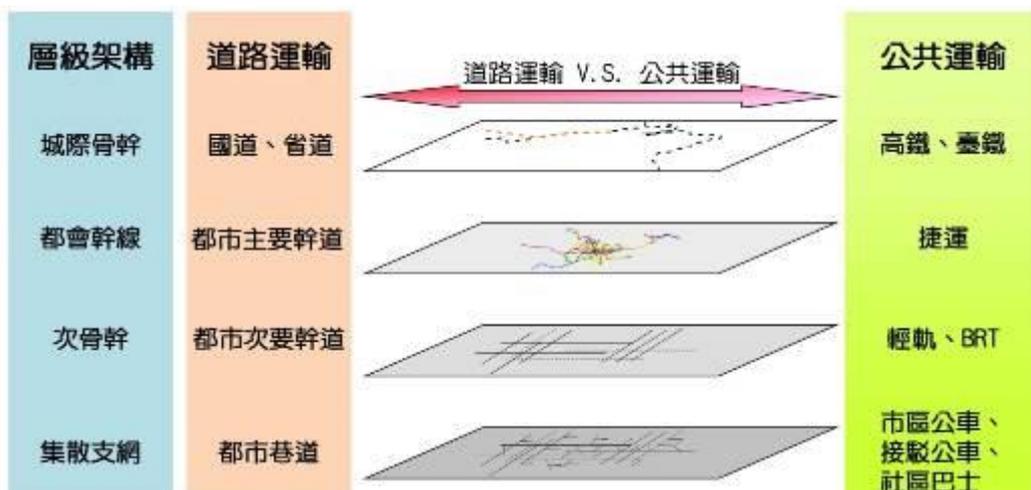


圖 1 公共運輸發展層級架構示意圖

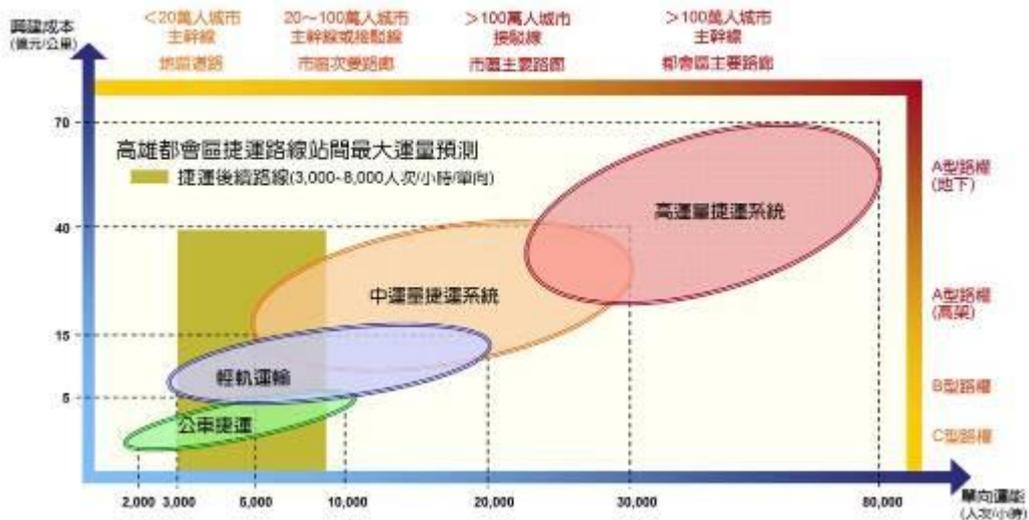


圖 2 運量預測與系統型式選擇關係圖

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，納入跨域加值財務規劃思維，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

高雄市議會民政委員會考察大崗山 內門經濟建設

本會民政委員會第一召集人陳麗珍議員於 3 月 21 日至大崗山、內門考察地方農經建設，建議發展精緻農業、民俗資產及觀光事業創造財源。

位於阿蓮交流道附近的大崗山生態園區，原為環球水泥採礦區，配合台灣經建需求，採取石灰岩作為水泥生產原料。後來因水泥廠遷走荒廢一段時間，再由阿蓮區公所接手進行開發，栽植



樹木復育成功形成如今的園區。陳議員至園區考察，發現栽種的黃金風鈴樹、羊蹄角的樹幹均相當粗大，且已成林。登頂可眺望整個風景區，視野相當開闊值得一遊，但陳議員建議應栽種經濟樹木為地方帶來財源。

接著轉往內門考察已有 300 年歷史的紫竹寺，聽取寺內人員簡報該寺的沿革。陳議員盛讚紫竹寺的宋江陣活動，不但保留固有民俗文化，而且成為全國知名的民俗活動，內門已成為宋江陣的代名詞，每年宋江陣競賽吸引不少大專生前來參加。另當地所栽種的火鶴花更為農民帶來豐厚的收入，市府也當協助外銷賺取更多外匯。

曾俊傑議員會勘武功巷道路破損

三民區鼎金里武功巷長年缺乏養護，路面崎嶇不平，曾俊傑議員接獲



里民的反映後，於 3 月 24 日邀請市政府養工處人員前往會勘，認為路面的確需要重新整修，且必須刨除原有路面重新鋪設新的柏油，養工處同意整修，並排定於 3 月底前施工完成。

曾議員說，鼎金里武功巷緊鄰中山高速公路，銜接鼎力陸橋，巷道另一端則連接鼎金一巷。該巷道位於團管區前，附近有金獅湖與獅山公園，進出車輛及民眾不少，但這條巷道較偏僻，里民反映路面損壞問題，沒有受到市府應有的注意與重視。他實際前往會勘後認為必須改善，以確保民眾與車輛行車的安全。

曾議員表示，市區很多主要道路經常在翻修，有些道路路面狀況還好，但仍經常刨除重新整修，讓市民認為市府有消化預算之嫌，反觀一些較偏僻的巷道，或是居民較少的社區內的小巷道，道路已破損嚴重，卻反而未受到重視，讓居民深表不滿指出同樣都在納稅，生活環境品質為什麼就比別人低一等。



許慧玉議員反對市府鴨霸式強取民地

烏松區中正路的 1.6 公里長路段，再拓寬 10 公尺，沿路 138 戶住戶將面臨拆遷，引起強烈反彈。許慧玉議員接到民眾陳情後，強烈表示，市府急著拆屋拓寬道路，毀了房屋，也毀了住戶生計，這是官逼民反，市府如要硬幹，大家不惜流血抗爭！



許議員於 4 月 2 日邀集都發局正工程師陳昌盛等人到現場會勘，許議員指出，中正路目前交通狀況，只是上、下班時段交通流量大，這是技術問題，只要調整交通號誌即可疏導交通，而拓寬工程所發的補償費與受害居民所付出的代價比較，根本不成比例。許議員指出，中正路一旦拓寬，沿路 138 戶房子至少要拆掉三分之二，現在房價飆漲，住戶還有能力換屋嗎？

住戶黃永原說，民國 80 年中正路已拓寬過一次，當時原高雄縣政府只拓寬道路西側，未拓寬道路東側，已經十分不公，現在還要再拆道路西側 10 公尺內之地上物，實在過分，這簡直就像大埔案翻版，「這樣的政府，我們沒辦法支持」。而且許議員也表示目前政府財政拮据，竟還要花錢拓寬，而有些經常肇事路段，遲遲等不到拓寬財源，政府的決策背離民意。

抵觸戶希望能依據高雄市都市計畫「擴大及變更澄清湖特定區計畫」第三次通盤檢討(第一階段)案「變更澄清湖特定區細部計畫通盤檢討案」，也就是不要貿然拓寬中正路，因這條道路已是 25 公尺道路，目前因交通流量並沒有急迫到非拓寬不可地步，她要求市府能傾聽民意，重視百姓生存權，也不要低估住戶反彈的力道。



做事一向認真的許議員除了傾聽民意，也陪民眾在現場會勘，她難以接受市府作為，把責任推給內政部。她希望市府在都市計畫的整體

開發或市地重劃，要盡到保護人民財產安全之責。她要求都發局長必須向內政部表示堅定的立場，「中正路拓寬案」應馬上停止。

林義迪議員透過農委會整修旗山與內門產業道路

深具善用行政資源、設法解決民瘼之問政智慧的林義迪議員於4月2日偕同「行政院農委會水土保持局台南分局」官員，奔逐內門區內東里與旗山區中正里，勘察當地產業道路毀損實際情況、研議後續相關整護工程執行問題。



林議員引人矚目的「五心」政見訴求之一，就是標榜用心勤走基層探訪民生需求、解決民瘼，就任迄今從未悖離承諾；由於身為「農林委員會」委員，更加辛勤走訪選區之內所轄的9個行政區，務實關切包括：土石流防治、農地重劃、水土保持、產業道路整修等問題。遇有亟需改善現象，立刻向市府相關單位反映，並邀集專業官員實地勘察，督促編列預算、研擬妥當計畫，儘速完成整護措施。

不過，針對內門區內東里一帶的墓園道路與產業道路毀損，影響居民交通及花農產銷運輸；以及旗山區中正里位列水災危險潛勢地區，而且存在產業道路龜裂與市地重劃等因素，當地蕉農、養鴨戶通行與安居權益嚴重受損；即使林議員屢屢為民陳情，礙於市政府農業局預算有限，導致一再延宕未能確實解決。所幸，林議員曾任立法委員助理與旗山鎮長、區長，豐富歷練熟知另循申訴管道向中央尋求濟助。



因此，林議員旋即主動透過「行政院南部聯合服務中心」，將上述兩地產業道路待修問題，向農委會據實反映，終於迅速獲得重視，而由轄下的水土保持局台南分局，指派第四工程所官員鍾士文聯袂進行會勘。藉由專業考察判斷，並經內門區內東里與旗山區中正里當地居民陳述突發狀況，認定確有防止崩塌與穩定邊坡等整護工程急需處理，實際經費則待精確予以評估。

這兩宗「越級陳情」獲致具體效益的產業道路毀損會勘案件，影響所及，不但讓林議員個人對於為民服務的信心大增；訊息廣為傳揚，也令許多市民對於林議員善用行政資源、設法為民紓困的問政智慧倍加肯定。尤其，鑒於往後必然還有很多類似的案件需要面對，林議員強調將會珍惜正確經驗，引為積極服務的正向指標，提高解決民瘼的時效與品質。

林義迪議員會勘內門區產業道路毀損主因



判斷產業道路毀損程度不能光從表面認定；林義迪議員於4月3日會同市政府水利局水土保持科官員蔡俊賢，接連前往內門區內東里、瑞山里勘察多處路面龜裂或是傾圮實況，就是累積長年以來的豐富經驗提出具體改善看法，再由專業人士當場進一步檢測，印證應就排水

系統加以整治，才可正本清源防止道路土地持續塌陷。

林議員的選區包括內門區等9個行政區，到處可見山巒起伏與農莊偏鄉；由於長期奔走在蜿蜒山道或崎嶇產業道路之間，頻繁針對毀損情況進行整護會勘，而且認真用心的從天候、土質、水土保持、排水灌溉等等原因，深入瞭解每宗勘察案例的真正癥結，以及後續的務實修護工程措施，因此累積豐富精確的會勘經驗。

這趟內門區內東里與瑞山里的產業道路會勘過程，肇始於林議員先前訪查基層之際接獲市民陳情，即曾主動邀集民眾初步實地勘察。因為對於內門區的地理環境相當熟悉：地勢四面高陡、中為盆地，土質則綜括青灰頁岩、紅色砂質岩、黏質土壤及河谷沖積土，全區目前規劃為高屏溪的水源保護區，瑞山與內東里位於本區的西南邊，兩里相隔二層行溪而以瑞山里為溪流出口。所以，藉由豐富經驗加以判斷，單從部分路面龜裂與坡地荒廢、雜草枯枝遍佈等景況，看似並不嚴重，其實不能僅就地上柏油路段破損狀況妄下定論，應對水土保持等問題全面履勘。



因此，林議員才會選定向市府水利局申訴並邀官員一同會勘，而且謹

慎提出內東、瑞山兩里地勢較陡，地表稀鬆的海銀土質遭雨沖刷侵蝕，更使土層變得淺薄，加上產業道路渠道可能失修，導致發生毀損現況等具體改善看法。事實證明經過水利專業人士當場仔細針對地形、土質、排水、邊坡等問題通盤分析，確認主要癥結在於排水系統並不完善應先整治，然後進行路基穩固、水土保持等措施，才是正本清源的有效作法。否則若只剷除路面柏油重新鋪設，難保不會持續坍塌。



林議員為了用心會勘而能「對症下藥」無愧選民付託頗感欣慰，也對自己努力探訪民瘼再憑所學心得落實發揮的行徑充滿自信；強調日後還是會以這種「先自勘再會勘」的漸進式周嚴考察方法為民謀福。

活 動 傳 真

許崑源議長協調市府合理補償 舊左營國中觀光發展特定專用區抵觸戶

高雄市政府積極規劃舊左營國中為觀光發展特定專用區，舊左營國中



住戶自救會代表 10 餘人於 3 月 18 日向許崑源議長陳情，請議會協調市府合理賠償左營區興隆段新庄仔路以南及勝利路以北三角形地區都更範圍住戶，以維護住戶權益。

自救會住戶世代居住於此，並逾一甲子，因政府早期徵收農地建校而分配住宅

居住，但因年代久遠且缺乏憑證而成為舊左營國中觀光發展特定專用區的犧牲者。47 戶住戶願意配合市府都更，但市府應妥適照顧無辜的住戶，予以合理補償。

教育局表示，市府已尋求最有利於住戶的補償方式，以興建公共設施拆遷補償為由，依住戶實際居住面積查估，每戶補償費約 20 萬元至 400 萬元不等。但住戶代表則說，實際賠償金額並不如教育局的推估，以面積最大的一戶 3 層樓住戶為例，最多只能獲得 130 萬元補償費。另 66 年 1 月 21 日以後遷入的住戶只能獲得減半賠償，由於許多住戶無法取得居住年限證明，權益嚴重受損，住戶根本沒有能力購屋搬遷。

一名自救會代表指出，市府不對住戶公開說明拆遷賠償的依據，只急著推動拆遷，坊間傳聞市府早已內定開發商，並訂出年底選舉前完成拆遷的時間表，住戶對此「心知肚明」。

許議長說，住戶用地雖規劃為公園綠地，但屬觀光發展特定專用區的一部分，建議市府將拆遷補償納入未來招商的規範，法外開恩，協調開發商以公益回饋方式補償住戶。

許議長同時建議市府彙整住戶補償意見與有意的投資開發商溝通「公益回饋」方案。觀光局長許傳盛則表示，將依照議長建議方向研議辦理。

許崑源議長為保留中央公園老樹原貌 要求文化局暫停李科永圖書館工程

高雄市文化局接受民間資源於中央公園規劃興建李科永紀念圖書館，原是美事一樁，卻因移植 19 棵珍貴老樹，引發附近居民反彈。居民代表 10 餘人於 3 月 18 日向議會陳情，市府興建李科永紀念圖書館的政策未能公開、公平、合法，當地居民均不知道市府將在公園內興建圖書館，再加上市府欲將公園內 47 棵老樹進行移植，破壞公園原貌。

連立堅議員指出，文化局為閃躲老樹所規劃的圖書館是「變形蟲圖書館」，市府興建李科永紀念圖書館的決策過程和資源配置都有問題，建議另覓適當地點興建圖書館。

文化局長史哲表示，民生路舊圖書館並無藏書，且即將因新館成立而遷移，加上玩具圖書館老舊不堪負荷，市府接受民間資源，重新規劃興建李科永紀念圖書館，以符合一區一圖書館的目標。他同時強調，配合圖書館興建，已儘量避開公園內的老樹，目前需要進行移植的老樹僅 19 棵，均將移植至圖書館附近地區。

但居民代表說，中央公園根本不適合再興建硬體設施，文化局興建李科永紀念圖書館只會破壞中央公園原本的公園氛圍，也影響居民使用公園的權益。他們要求文化局不能砍任何一棵樹，也不能移植任何一棵樹，希望市府另覓其他地點興建圖書館。

許崑源議長表示，市府接受民間資源興建圖書館原是美事一樁，希望市府能在保留中央公園樹木原貌下，降低圖書館對中央公園的影響；許議長建議文化局暫停圖書館的興建工程，重新規劃設計後再召開說明會，聆聽居民的心聲，以取得興建圖書館的共識。

高雄市議會將督促市府協調航空公司 開闢高雄與熊本定期航班

熊本縣議會議長前川收於 3 月 25 日率熊本縣議會台灣交流協會會長

藤川隆夫及議員等 13 人參訪本會，獲得許崑源議長、本會國民外交促進會會長陳麗娜議員及副會長蔡金晏議員的熱烈歡迎。



許議長表示，高雄市議會與熊本市議會已簽署友好交流備忘錄，並定期舉行兩議會的交流活動，希望持續和熊本縣所有人民保持友好

關係，並加強彼此的往來。

許議長強調，期盼有機會再率團走訪美麗的熊本，無論走在熊本的哪個地方，他都會很驕傲的說「熊本是我們的好朋友」，同時也歡迎熊本的好朋友前來高雄觀光，並對高雄留下深刻的印象。

前川收議長表示，熊本和高雄雖有形式上的哩程距離，但兩地人民的心，沒有距離，希望藉由兩地議會的友好交流，開創彼此城市人民的幸福。他強調此行最重要的任務是推動航空公司的相關協商，希望能與華航訂立定期航班之航線。

前川收議長要求許議長全力促成熊本與高雄的直航，以收「水幫魚，魚幫水」之利。他說，目前二地人民往來是以包機方式直航，已有 115 個包機航次，約三分之二航次是由熊本飛高雄，顯示人民有其需求。

許議長強調，高雄與熊本直航是一件好事，本會一定會督促政府爭取航空公司開闢高雄與熊本的定期航線，促進兩地城市的繁榮及人民彼此的情誼。



蔡昌達副議長鼓舞警方維護治安



大發工業區是高雄重要經濟動脈，日前廠區內發生多起竊盜案，幸經林園分局警網發揮功能，以迅雷不及掩耳之勢打擊犯罪，偵破竊盜集團，蔡昌達副議長為表彰警方維護治安的辛勞，於3月26日至林園分局大發駐在所頒發獎勵金鼓勵，並感謝警察同仁維護大發工業區

廠商財產安全。

大發工業區內現有 600 多家廠商，每日約有 2 萬名勞工在此工作，但駐在所只有 7 名員警，人力嚴重不足；蔡副議長希望警方與區內廠商須有密切良好互動，才能有效維護治安。區內廠商全都加裝警民連線系統，有些廠商還另外加裝保全系統及派駐保全或警衛，提升自我防竊能力。

警方表示，大發工業區內產業性質多樣性，破獲竊案中以竊取原物料居多，嫌犯對各廠商「熱門熟路」，曾有離職員工穿公司制服混入偷竊，也有半夜闖空門載運鐵料，都是因大環境不景氣鋌而走險，幸好林園分局大發駐在所與轄區 600 多家廠商的警民連線發揮功效，除廠商加強保全系統外，警方利用假日加強巡邏，才能偵破竊盜集團。

林園分局大發駐在所所長陳長義也很感謝蔡副議長在百忙之中還惦記廠商安全和肯定員警的辛勞，他代表警方接受表揚，並由衷感謝。

蔡副議長對於警方善用社會資源維護治安也表示讚許，如分局、大發工業區服務中心、廠商協進會及大寮消防分隊等單位，共同擴大舉辦防竊、防火與預防犯罪等宣導活動，向工業區內 600 多家廠商，宣導防竊、防火，維護工業區內之安全。

蔡昌達副議長反服貿獲得熱烈迴響

蔡昌達副議長於 3 月 28 日在林園夜市廣場舉辦反服貿黑箱作業支持太陽花學運晚會，獲得林園鄉親熱烈參與和熱情相挺，場面相當熱烈感人。



反服貿團體日前號召群眾上凱道遊行，蔡副議長表示，反服貿不但是國內焦點，也引起國際媒體關注，因為隨著兩岸經貿關係日益密切，愈來愈多台灣人感受到中國大陸「以經促統」。2008 年金融風暴，台灣經濟對中國大陸市場依賴程度提高，一旦通過服貿協議，依賴程度勢必加深，這是民眾最大疑慮。

另外值得注意是自認為「只是台灣人」的比率升高。兩岸經貿、文化和人員交流頻密，反而更強化了台灣人對兩岸社會差異的認知，近年來台灣民眾自認為「是台灣人也是中國人」的比率下滑，自認為「只是台灣人」的比率升高。

在場民眾也都認為反服貿說出大家對大陸的疑慮，蔡副議長表示，透過學生運動，讓大家更了解政府黑箱作業對台灣的傷害，同時也疏忽對弱勢、台商產業保護。如原在大發工業區設廠的胡姓廠商到大陸投資建廠後廠地被破壞、霸佔，迄今投訴無門，台商投資保障法沒有監督機制，無法落實，反服貿正是對中國投資恐懼的情緒反應，顯示服貿至少要建立監督機制，前進中國投資必須睜大眼睛。

最近台灣反服貿學運風起雲湧，蔡副議長也提醒國人對服貿必須謹慎，曾有台商投訴指出，2 年前黃姓地痞向工廠索討金錢遭拒，後來陸續發生原料被竊，他修建圍牆遭阻擋並被拆毀，去 (102) 年又煽動農民集資以



討回「村民祖產」為由，強佔廠地 10 公頃耕種、養魚，單是土地損失就超過 5,000 萬元。更離譜的是，他向中央、地方政府及台商會四處陳情投訴，公安出面勸阻無效，對方更加肆無忌憚，甚至有一名服務 10 餘年的員工竟也對他噲說：「要

用鋤頭鋤死你！」令人感慨，中國不僅沒有法治，道德更是低落，台商在中國就像孤兒。

蔡副議長認為反服貿風潮，民眾一呼百應，顯示民眾對大陸「以經促統」的憂慮，這是值得大家深思的議題，不容小覷。

陳美雅議員舉辦社區公益活動

關心社區內學童教育問題的陳美雅議員於 3 月 29 日在堅山大世紀大樓，舉辦社區跳蚤市場公益活動，並將跳蚤市場義賣所得，全數捐給龍華國小作為學校教育基金，由吳秋惠校長代表接受。



鼓山區堅山大世紀大樓住戶，因長期受到陳議員協助，大樓每年都會舉辦跳蚤市場義賣活動，除可讓住戶相互聯絡感情外，同時養成勤儉美德及敦親睦鄰風氣，所以社區居民視為大事。今（103）年由大樓管理委員會王本樟主任委員、徐迪斐文康委員及部分委員與陳議員一起研商、規劃後，決定在青年節舉辦跳蚤市場公益活動，同時將當天義賣所得款項，全部捐給龍華國小作為學生教育基金。

陳議員強調，社區公益活動是大家長久以來熱衷舉辦的活動，希望讓社區內小朋友都能有美好的成長環境，並且讓家長與孩子們在閒暇之餘，能夠多多參與關懷社會的公益活動；而堅山大世紀大樓是一棟居住品質非常高的大樓，住戶們都很有愛心，也很熱心。陳議員對學童的就學環境非常關切，還經常提出許多有益的建議，希望能和住戶們一起努力讓社區變得更美好，讓下一代擁有更好的未來。

陳議員表示，她會與堅山大世紀大樓繼續舉辦相關公益活動，藉此聯絡情感及回饋社會，另大樓許多小朋友就讀龍華國小，如果學校有任何需求，她和家長們都會鼎力支持，期許龍華國小能有充分教學資源及設施，讓小朋友有更佳的求學環境。

高雄市議會將嚴格監督市府對民間進行活動之勸募

本會於 4 月 9 日召開黨政團協商暨程序委員會議，決議同意市府 103 年度地方總預算第一次追加（減）預算案、修正編列公債及賒借收入為 6 億 2,905 萬 2,000 元案以議長交議案排入第 7 次定期大會進行審議。許崑源議長特別強調，議會將加強監督市府舉辦活動的募款案，期盼市府恪遵法令進行勸募並接受監督，避免向社會進行不樂之捐。

市府提出第一次追加預算案包括，歲入追加 24 億 265 萬元、歲出追加 29 億 9,970 萬 2000 元，歲出入差短 5 億 9,705 萬 2,000 元，將以發行公債及賒借收入予以彌平。另稅課收入追加 6 億 6,265 萬元，依公債法應補足債務還本 3,200 萬元，亦以追加公債及賒借收入辦理，故修正編列公債及賒借收入為 6 億 2,905 萬 2,000 元。

黨政團協商暨程序委員會議由許議長主持，包括蔡昌達副議長及陸淑美、黃石龍、康裕成、劉德林、蕭永達、藍星木、吳益政及曾麗燕等議員出席。市府財主單位首長並在會中分別說明追加預算案的歲出入編列情形，編列歲入預算的財源依據，包括中央統籌分配稅款 1 億 1,265 萬元、土地增值稅 5 億 5,000 萬元、河川疏浚收入 9,000 萬元、容積移轉代金收入 1 億 5,000 萬元及平均地權基金盈餘 15 億元。103 年度追加（減）預算案、修正編列公債及賒借收入案經會議一致同意以議長交議案排入第 7 次定期大會審議。

為配合追加預算案的審議及舉行市府辦理日月光半導體公司申請復工案專案報告，議會也將修正第 7 次定期大會議事日程表；並訂於 5 月 16 日下午專案報告。

劉議員表示，合併前的原高雄縣政府在過去 10 年內，除民間自主性發起 88 風災捐款外，縣府未曾向民間勸募過一分一毫，但市府卻屢以各項活動為名，向民間籌募資金及物資，並逃避議會監督，十分可議。

許議長說，市府頻頻向民間團體及廟宇勸募，高雄某家廟宇在一年內捐款 4、5 次給市府，市府如同有牌照的流氓一般，向民間進行不樂之捐，議會將加強監督市府對外勸募情形，也希望市府恪遵勸募的相關法令，謹慎善用社會資源。

世界美顏小姐參訪高雄市議會

2013 年世界美顏小姐冠軍 Diamond Langi、亞軍 Farhana Azad 及台灣小姐謝聆慈在世界美顏小姐國際總裁 Mila Manuel 陪同下，於 4 月 11 日參訪本會，獲得議長許崑源及議員陳玫娟、李雅靜的歡迎。



由於美顏小姐國際組織將於今年 10 月舉行台灣決賽，2013 年美顏小姐冠軍 Diamond Langi 及亞軍 Farhana Azad 為今年在台灣舉行的選拔決賽進行宣傳。許議長希望透過選拔活動為高雄形象加分，為高雄的觀光及經濟進行國際行銷，提升高雄國際能見度。

林義迪議員關懷老人邀婦女團體探訪養護院

秉持大愛長期關懷老人安養與失智照護的林義迪議員，於4月12日



邀集「大高雄真善美聯誼會」及內門、旗美與鳳山地區數個婦女團體成員，攜帶自家研製的香蕉蛋糕及高齡貼身所需日常用品，同赴位於內門區觀亭里番子路的「萃文佛恩養護院」探視，除與全體高齡長者親切互動，並就照護對象生活現狀，深入訪查安養機構相關身體醫療與

心理諮商作法，期盼充實社福議題、裨益問政內容。

林議員優質問政贏得市民口碑的要項之一，就是對於老人安養照護長期落實關懷；所以，這趟結合愛心婦女志工、定名為「情深憶長、守護記憶」的關懷長者公益活動，主要宗旨即在致力延續發揚多年來充分展現普施大愛的敬老精神。

「萃文佛恩養護院」成立已近10年，林議員因為地緣關係，加上極為關切老人安養問題，相當熟悉該院照護運作實況與優良水準，以往即曾數度號召慈善與婦女社團不定期前往慰問，自己平常則是儘量撥冗往訪。此次特別利用市議會定期大會開會期間，趁著例假日排定個人「與民互動」行程，偕同多個婦女團體數十名成員載送包括：紙尿褲、衛生紙及多種高齡貼身用品，以及自家善用旗山香蕉精心研製頗獲消費者佳評的蛋糕，滿懷愛心前往探視；當天自始洋溢著親和與熱絡的氣氛，林議員與婦女志工們對高齡長輩噓寒問暖，並且親切餵食蛋糕的場面，極為溫馨感人，讓許多安養對象家屬與院方人員頻表感恩。



林議員謙遜表示，探訪安養與失智老人照護的最大意義，其實也是為

了力求提昇問政品質相關內涵的重要學習途徑。由於自己從 102 年 6 月起已在甲仙區率先推出「獨居老人愛心供餐」善舉，基於務實追求更加周嚴與完美的心願，目前察覺所遇問題不僅只是顧及餐飲營養，逐次顯現的旁涉居家安養、醫療照護、心理諮商等層面也需一併加以關注；因此，藉著每回誠摯拜訪養護院的難得良機，除了可從照護對象現狀多元瞭解老人生活需求及普遍遭遇難題，並能向安養機構誠懇就教如何落實老人養護的綜合基本知識，期盼在往後的問政內容中，充實社福議題，讓敬老兼愛的政見真正彰顯。

陳麗珍議員舉辦反毒健走宣導活動

平日積極為民服務的陳麗珍議員，於 4 月 13 日清晨 7 時在左營蓮池潭舉辦「2014 青春·活力蓮潭反毒健走活動」，受到各個團體的支持，吸引 3,000 人響應，以健走方式實踐這項具有意義的反毒公益活動。

陳麗珍議員服務處結合財團法人中華三清功德會及救國團真善美聯誼會，在左營地區展開走入社區宣導反毒、增進身心健康、提升生活品質等多層次宣導作用。陳議員動員上百位志工們投入佈置會場、接待參與人員及交通維護等工作，讓整個健走行程圓滿完成。

陳議員指出，反毒工作人人有責，除了大力推動各項醫療戒毒工作順利進行外，就是青少年的防範更需加強，因為台灣吸毒年齡明顯下降，這些不慎染上毒癮的人，事先並不知道他們所吸食就是毒品，而是一時好奇或被引誘下而成為受害者。所以加強宣導青少年不要任意食用來路不明的飲料及藥物，以免被有心人士惡意的陷害而後悔莫及。

陳議員表示，更重要的是不肖歹徒為謀財，而生產毒品傷害他人的身體健康與生命，因此在社區內，若發現陌生人出入且有臭味傳出，就要提高警覺並報警追查，是否有人在生產毒品。



當天的活動在左營國中集合，先做暖身操後就沿著曾子路、原生植物園，過翠華橋至蓮潭路轉入新庄仔路，折進蓮池潭經過龍虎塔、春秋閣、孔廟，再轉回洲仔溼地公園、原生植物園返回左營國中，全長有 5.6 公里。

隨著健走的腳步，沿途欣賞整個蓮池潭的湖光水色，陳議員一直以來極力爭取發展蓮池潭的觀光及建設，希望市府重視蓮池潭的湖光景色，好好的將這片天然景點發展出地方特色，活絡經濟，使蓮池潭躍升台灣景點特色之一。

蓮池潭周邊不僅有傳統古色古香廟宇及孔廟古蹟，目前也已開發幾項水上活動，透過這些活動的串連，讓我們一同期待為蓮池潭注入新活力而有更好的發展。

高雄市議會與國立中山大學開辦服務學習課程

首開全國議會先例，本會和國立中山大學聯合開辦服務學習課程，議會打開大門歡迎來自國立中山大學各學系學生進行服務實習，參加課程的 28 名學生懷抱熱情期待親身觀察及體驗民主政治的運作。



由國立中山大學政治學研究所廖達琪教授開辦的「服務學習：高雄市議會服務實習」選修課程，計有 28 名各學系學生選課，4 月 15 日至本會進行實習課程，參與服務學習的學生有來自社會、企管、政治經濟、資訊工程、外文、應用數學、化學、海洋工程、劇場藝術、物理及機電等學系的學生，28 名學生將分為二組，一組在議會行政單位服務實習，另一組則安排於議員服務處實習。包括郭建盟、吳益政、黃柏霖、連立堅、康裕成、陳政聞、李眉蓁等議員服務處都有學生參與服務學習。

廖教授表示，在課堂上，學生針對台灣六都議會進行比較發現，高雄市議會無論在組織規程、創新及開放性，均是六都翹楚，成為大學生體驗民主政治及服務學習的首選。

本議會吳修養副秘書長及各組室、委員會主管等出席歡迎中山大學學生前來服務實習；吳副秘書長指出，本會在全國地方議會有許多創新貼近市民的服務業務，包括創立「高市議會 Online」網路月刊，開放中小學校學生參訪議會，並與中山大學合作推出「服務學習：高雄市議會服務實習」課程，提供大學生深入瞭解議事運作及民意政治的內涵。

吳副秘書長說，議會猶如社會的縮影，可以從議員問政的議題觀察人生光明與陰暗等多層次的現象，相信經歷議會的實際實習後，每位學生都會有更進一步的省思。



陳政聞、郭建盟、連立堅、吳益政及陳慧文等議員都親自出席迎接實習的學生，現場充滿相見歡的熱鬧氣氛，最特別的是來自哈爾濱工業大學的女學生蔡宇晴，安排至陳政聞議員服務處實習。她是從廈門市遠赴哈爾濱工業大學就讀，

再以交換學生身分來國立中山大學社會系讀書，並對台灣社會學在地化具有特別的研究興趣。蔡宇晴說，她最想看到台灣「不被遮掩的議會政治及社會現象」。



慰勞母親辛勞 高雄市議會邀請媽媽來看戲

「五月馨香，永恆母愛」！迎接母親節的來臨，本會連續3年舉辦「邀請媽媽來看戲」母親節活動，並訂於5月3日(星期六)晚上7時假高雄文化中心，由明華園戲劇總團表演「乘願再來」感人大戲，許崑源議長歡迎市民踴躍陪母親一起來觀看戲。



「乘願再來」是一部笑中帶淚的悲喜劇，戲中描述妙華國王子梵洛佳，慘遭毀家滅國之痛，本欲假冒身分潛往仇人家中復仇，卻發現仇人家中只剩祖孫二人，冷冷清清，讓原本想以牙還牙的梵洛佳有不同的體認，最後以「愛和仁慈」化解仇恨，雖乘恨而來，卻攜愛而歸，留下一段佳話。

許議長表示，為慶祝母親節，議會陪同高雄的母親們一起在文化中心看戲，明華園戲劇總團今(103)年精選「乘願再來」歌仔戲作為母親節特別戲碼，照例由最受大家歡迎的孫翠鳳領銜主演，希望所有市民都能陪著母親到文化中心來看精彩好戲。

為慰勞平日辛勞的母親們，明華園戲劇總團配合議會母親節活動，由當家小生孫翠鳳領銜主演，全團菁英盡出。由於這場表演是免費欣賞，圓形廣場座位僅有6,000個，去年約有2萬多名市民擠爆文化中心，議會歡迎高雄市民在5月3日晚上提早陪母親們來看戲。

人 物 側 寫

許崑源議長—北捷與高捷為何差那麼多 期望高捷能突破困境



6 年多前，在百萬市民的期待下高雄捷運通車了，高雄市的交通也進入一個新的里程碑，市民有更便捷、環保及現代化的大眾公共運輸工具，但市民對高雄捷運的「新鮮度」卻很快消退，且當時預估每日運量是 40 萬人次，如今卻連一半的運量也未達到，問題出在那裡呢？

「先天不良後天又失調」。許崑源議長說，很多市民都認為高雄捷運獲得高雄市民的肯定與支持，才得以興建，但興建過程不順利，還發生高捷外勞暴動事件，完工時程一再延宕。終於等到通車，卻又遇到全球性的經濟不景氣，高雄市人口衰退，

失業率高，市民還是以機車代步，捷運虧損累累。

有市民以高雄捷運與台北捷運比較，台北捷運從民國 85 年 3 月第一條線「木柵線」，也是全國第一條捷運通車營運，至今已 18 年，捷運路網不斷延伸，去年信義線通車後路網已達 121 公里，每天的營運量都還在大幅成長，反觀高雄捷運總是一再傳出「破產」、「停駛」，除了怪罪市民不搭乘外，難道高捷的所有股東及高雄市政府都沒有責任嗎？

許議長感嘆地說，常有市民不禁要問，同樣都是大眾公共運輸，高雄捷運是怎麼經營的？台北捷運每天運量約 180 萬人次，高雄捷運才 15 萬人次，為什麼高雄人不喜歡搭捷運，有深入探討這個議題嗎？

高雄捷運只有南北、東西向各一線，很多地方沒有捷運到達，還是選擇騎機車吧！高雄捷運為何不再延伸路網呢？雖提出很多延伸計畫，但始終沒有進展。高雄市民都希望有台北捷運般密集，在「炎熱氣候及空氣品質不佳」、「上下班交通壅塞」的大高雄，絕對可以吸引市民搭乘捷運。

市府最近積極推動岡山站延伸到路竹的「紅線 R24」，行經台鐵岡山站、岡山農工、高雄科學園區、高苑科技大學、路竹市區，止於台鐵大湖車站，全長 13.22 公里，設 8 個站，總經費 231 億元，市府要分擔 104 億

餘元，但對負債已高達 2,000 多億元的高雄市能籌出預算嗎？台北捷運是人擠人，但營運收入還是虧損，只因廣告、車站店面出租等副業，每年都還有 20 億元以上的收入，高雄捷運不應只想倚賴運量收入為主，市府應積極開發廠、站周邊土地設施，挹注營運之虧損，以達永續經營！

李雅靜議員一拆看板厚此薄彼 感嘆花媽縱容自己人



在甲午農曆新年期間，全市各重要十字路口，紛紛樹立大型看板，上有感謝花媽栽培、力拚議會過半等字句，讓市民看得怵目驚心，令人覺得選戰提前到來，看板矗立持續甚久，却未見市府相關單位加以處理。

由於民進黨辦理議員黨內初選，陳菊市長的幕僚多人準備參選，爭取初選勝出，率先掛出看板，現任民進黨籍議員擔心被擠下，也跟進搶掛宣傳看板，市府只好放任看板林立，不敢貿然拆除有陳菊市長圖照的看板。

李雅靜議員也在高捷鳳山西站及議會旁國泰路口，掛起三塊看板，由於內容據實表達，故於3月13日剛掛上，即於3月14日在毫無預警下被拆除。其效率之高實在令人質疑，難道是看板內容，讓陳市長團隊深感被戳到痛處，抑是祇讓綠旗高掛，其他顏色旗幟不得飛揚的不中立？

「花媽妳在怕什麼！」李議員表示，市府團隊在拆她的看板之際，也一併把周遭民進黨議員初選參選人看板拆除，表面上看來像是「一視同仁」、「殺無赦」的模樣，其實她「踩到陳菊的痛腳」，市府選擇性、針對性的執法意圖非常明顯，等於是「李雅靜掛到哪裡，就拆到哪裡」。

對於自己被花媽的市府團隊視為眼中釘、肉中刺，而二度拆除她的看板，李議員反擊說，她向花媽團隊提出兩項質疑：首先，市府的執法「一市多制」，如果她的看板違規或違法掛置，那麼目前正值民進黨議員初選，全市各處掛滿「感謝市長十年栽培」、「挺花媽，拼過半」的看板，這些看板是否都合法呢？而且，這些民進黨看板上大刺刺放著花媽玉照，若將民進黨及有花媽照片的所有看板一律拆光光，那她的看板被拆沒話說；但事實顯然不是這樣，試問花媽團隊執法標準何在？難道「只准州官放火，不准百姓點燈」？

其次，市府拆掉她的看板時連同旁邊的民進黨員看板一併拆除，表面上看似公平的執法，其實居心叵測，故意嫁禍於她。因為民進黨參選人看板在那些地方已掛了幾個月都沒事，但只要李議員掛上一天，甚至不到幾小時，就一併被拆除，而且是「李雅靜掛到哪裡，就拆到哪裡」。結果那些看板被拆的民進黨初選參選人都回過頭來埋怨她，顯示花媽團隊手段的粗拙和惡劣，以及不中立、不敢面對事實的心態。

陳麗珍議員—重視防毒工作

吸食毒品的慘痛教訓，若無親身經歷過的人，是無法體會它的可怕，所以如何防範毒害更加重要。陳麗珍議員深感維護健康生活環境，就是不容毒品入侵，加強查緝正是根本之途。

依據高雄市警察局的業務報告，這些毒品有走私進口的，也有的是在台灣生產，由於目前交通運輸十分方便，往返國際間的人也愈頻繁，縱使機場備有緝毒犬，但仍有疏漏之處。因走私毒品的判刑甚重，但在獲利優渥下自然會吸引少數經濟困難者，願意鋌而走險為毒梟賣命攜毒闖關。

尤其，一些外籍人士平日就有吸食大麻習慣，他們在國外並不受違法的約束。可是一旦來台之後，也自行種植吸食。日前警方在外籍語文教師家中陽台查獲種植十多棵大麻，還有防護網設施已是職業性的栽培，其動機十分令人起疑。

諸如這些毒品輸入管道，就可發現毒品的入侵，已是無孔不入，陳議員力促市警局必須加強佈偵，任何可能發生的狀況都要掌握，不容許毒品有機可趁進入家庭、餐廳、校園、娛樂場所內，讓毒犯得逞。

至於青春專案更不能鬆懈，尤其青年人透過資訊網站交流比以往更加頻繁，他們不但在遊藝場內、資訊網站上，或利用派對、出遊的機會，讓無知的學生、朋友吸食毒品，成為犯罪的溫床。吸食毒品對腦中樞神經造成影響，吸毒者為達到預期的效果，往往需要反覆增加使用量，常常會在不知不覺的情況下過量使用，造成中毒現象而依賴毒品。對年青人來說，誘惑與傷害更大，大腦皮質的神纖維有嚴重退化現象，而大腦所受的傷害往往沒有辦法恢復到正常程度。陳議員建議警察人員需要更費心防範，以免無知年青人一失足成千古恨。



康裕成議員一大膽挑大擔



在年底大選前接下高雄市議會民進黨團總召集人重責大任的康裕成議員，時值市政府總預算案鬧得沸沸揚揚之際，是挑戰也是責任。她說，總召集人任期內，將全力協助市府推動各項市政建設，加強與其他黨團的溝通協調，一起為建設大高雄努力。

康議員是唯一曾任高雄縣、市議員，而且曾任原高雄縣議會民進黨團總召集人，對總召集人應有的職責如協調黨內同志、市府與黨團間的溝通橋梁等工作知之甚詳，也熟悉業務運作。

面對問題總是敢言直言的康議員說，執政有更迭，所以，市府眼前的財政困境是不分藍綠、中央與地方的共同困境，尤其，縣市合併後的中央補助承諾跳票更是不爭的事實，藍綠不應有不同答案。

康議員說，高雄建設的腳步不能停，但巧婦難為無米之炊，藍綠應該攜手為市民解決此問題，高雄才能在財政困窘中，持續建設。

因此，她接任總召集人後的第一要務，就是加強與其他黨團的溝通，康議員說，各黨團有其立場，未來，會透過溝通協調，在市民第一、高雄願景優先、市政建設不能停等前提下，化解歧見尋求最大公約數。

康議員還說，今(103)年適逢市長及市議員選舉，陳菊市長執政以來的政績有目共睹，為高雄市擘劃的願景正循著藍圖逐步實踐中；此刻，高雄市走向國際城市的腳步不能停滯，不能換手，高雄市需要已駕輕就熟的陳市長繼續掌舵。

康議員強調，將會與全體民進黨議員一起合作努力，排除萬難，全力支持陳市長競選連任成功。

曾麗燕議員一呼籲市府嚟攞借啦

議會依法審議 103 年度地方總預算，面對市府浮編 57 億元預算，引發藍綠對立，謠言、抹黑、栽贓等各種惡質作為抹黑市議會。曾麗燕議員心情沉重陳述憂心，強調只是希望市府嚟攞借啦，否則，一時的風光亮麗，最後卻是債留子孫，如何對得起市民。

曾議員以媽媽們持家的態度形容這段期間面對刪減總預算案的心情。她說，媽媽們每個月要打理全家人的三餐及柴米油鹽，如何量入為出，把錢都花在刀口上，是媽媽們每天需要思考的問題。

媽媽們為了搏節開支，至市場採買時，向攤商討價還價，就在斤斤計較中，把一家人的生計花費，精準拿捏，還要攞些私房錢，以防止家人因病痛、突發事件時，緊急應變之用。

曾議員說，市議會為市民把關審議預算，就是抱持著相同的心情，錙銖必較，仔細審議每筆預算該不該花？如何用？用在什麼地方？

而審議總預算以來，議會面對局處首長四處放話、抹黑、造謠，曾議員感嘆「難道媽媽為了家人而開源節流，仔細算計每分錢的態度，錯了嗎？」、「又有哪個家人會質疑媽媽的節省錯了呢？」

曾議員說，市府還債的速度永遠追不上舉債的速度，借錢還錢完全不成比例，已可預見，債務將會壓垮市府財政，怎能叫人不憂心呢！

曾議員問天下的媽媽，如果，老公或孩子不斷的借貸、超額刷爆信用卡、變成卡奴，「媽媽們，妳們會不會心疼？會不會擔心？」，曾議員說，這就是主張刪減浮編預算的議員們的心情。

曾議員強調，市府如同一個家庭，必須量入為出才能維持下去，有多少錢就做多少事，若是虧空周轉失靈時就會破產。57 億元都是市府無法正常取得的財源，只是為了應付過多的活動開銷及達成總預算平衡。



曾議員語重心長地說，主張刪減浮編預算的目的，只不過是希望市府
嚟擱借啦，給家人留點錢，不要債留子孫。

童燕珍議員一信守承諾說故事逾 300 場



選民眼裡的童燕珍議員，卻是兒童口中「會說好聽故事的童阿姨」。踏上民代之路前，從事幼教業多年，就一直在為孩子們說故事，轉換跑道從政時，選民問「妳還會為孩子們說故事嗎？」童議員說「我會繼續」。她信守承諾，一路走來始終如一。

為什麼樂此不疲？因為「孩子們天真無邪的燦爛笑容」令童議員忘記煩惱，也沒有成人世界裡的紛擾糾葛，她說「那是一種純真無邪，更是對未來的一分希望」。

於是，童議員 10 多年來，說故事的足跡不僅踏遍三民區寶珠、三民、陽明 3 個圖書分館，社區裡的 200 多棟大樓裡的兒童，都曾因為聽童阿姨的故事而笑開懷。

童議員不但說故事，也送故事書、繪本給孩子們，她說「愛讀書的孩子不會變壞」，而且從小培養出良好且持之以恆的閱讀習慣很重要，幼童若能播種，閱讀的種子未來就在孩子的成長學習之路上開花結果。這也是她堅持向幼兒們說故事的原因之一。

童議員不但對孩子們說故事，更鼓勵大人也要讀書，她說，開卷有益，透過閱讀可以給步入社會的成人充電成長，也能透過書香化解社會的暴戾之氣。

她為了提升員警的人際關係與情緒管理，養成良好閱讀風氣，童議員也特別挑選了「有關係，別說您不會」這本書送給員警。童議員說，書中內容主要針對警察人際關係進行探討，並讓同仁了解人際關係需經營才會有成效，所以警察人員不僅無法規避面對社會變革的狀況，更需正面學習如何相處之道，勇於面對社會變革的挑戰，才是解決的上策，推行警察任務也更能收事半功倍之效。

童議員長期推動「書香社會」運動聲名遠播，也感動了出版業。日前，龍圖騰文化公司就特別捐贈 5,816 冊、總價值超過 144 萬元的優質圖書。

童議員收到書後也立即化小愛為大愛，把圖書轉贈給高雄市政府、高雄市議會，以及中華藝校、湖內國中、甲仙國小等學校。

洪秀錦議員—大寮掩埋場應比照西青埔 升級為都會公園

關心大寮垃圾掩埋場的洪秀錦議員，她指出大寮與西青埔同樣被稱為垃圾掩埋場，卻有兩種不同境遇，西青埔掩埋場蛻變為高雄都會公園的一部分，相形之下，現在路過大寮掩埋場就要「一路掩鼻」而行，兩者境遇如天壤之別。洪議員的大聲疾呼，已獲得環保局支持。

洪議員表示，同為高雄市的垃圾掩埋場，大寮掩埋場周遭環境甚差，與西青埔相較完全不一樣。前者是枯木、淒涼之景，毫無生氣也無人前往遊憩，反觀西青埔卻是綠意盎然、樹木參天、涼亭處處，隨時都有市民前往健行休閒。難道大寮居民就是次等市民嗎？

洪議員說，西青埔垃圾掩埋場和大寮掩埋場都曾肩負處理高雄市垃圾的重責大任，西青埔完成階段任務後就提前封場，正式走入歷史，並委由可寧衛公司投資興建全國最大的沼氣處理發電廠，已正式運轉。

洪議員也要求大寮掩埋場應比照西青埔掩埋場做好完善規劃，如滲出水回收系統、格床式擋土牆、鋪設不透水布、雨水截流設施、地下水監測井、沉陷觀測點及水土保持植草，移交給內政部營建署，持續闢建第二期高雄都會公園。



西青埔掩埋場蛻變成為都會公園，洪議員也要求大寮掩埋場比照辦理，如做好大寮掩埋場的填土作業，為成為都會公園做好前置作業，讓自然沉陷更加穩定。依據規劃都會公園有濕地、熱帶、石景、兒童、香草植物等主題花園，以及音樂廣場、森林公園、落日草原、觀星台、青少年冒險觀察園、迷宮花園、眺望台、河濱散步道等規劃。



洪議員要求應對大寮掩埋場訂定落日條款，限定使用年限，因高雄市 5 座垃圾焚化爐處理能量已逾全市垃圾量，不要只為收納少量破舊傢俱而放任大寮掩埋場對環境衝擊，請市政府環保局加強督促改善。

吳利成議員一為大樹消防分隊覓新址

大樹消防分隊遷建用地喬不定，吳利成議員為大樹鄉親生命財產安全很著急，他多次主動協調在大樹國小對面，自來水公司高雄廠旁一塊市有土地，做為大樹消防分隊用地，但市府處理牛步化，吳議員認為不能再拖下去了。

大樹消防分隊不在大樹市區內，竟然位於半山腰，距離主要道路台 21 線有一段距離，消防車緊急出勤務時，動線就是一大考驗。首先從半山腰出車直衝下山有安全顧慮，車速不能太快，又會耽擱搶救行程，惹來民怨；其次重量級的水箱車出入時，更是考驗駕駛人技術，相當危險。

大樹分隊和地方人士一再建議，為了大樹鄉親生命財產的安全，大樹消防分隊應遷到台 21 線旁才符合救災需求，而且選定大樹國小對面一塊市有公地，做為遷建用地。

不過，這塊土地屬農業用地，變更為機關用地，確實需大費周章始終喬不定，里長與地方人士相當著急，經吳議員邀集市府相關局處假大樹區公所召開協調會。會中消防局提出設置消防分隊原則，包括「用地面積大概要 600 坪」、「地勢要高」及「到達轄區救災地點的車程 5 分鐘到 6 分鐘」等最為理想。都市發展局建議，若農業局同意使用後，由消防局或區公所提案變更為機關用地，比較容易解決建地問題。研考會則說，用地取得後，再由消防局提完整計畫，才能編列預算興建。

吳議員表示，這塊市有地也不見得是最理想的唯一選擇，因該地是水利局列管有案的易淹水潛勢區，如果消防隊要遷建該處，勢必要作技術性突破，不然遇到淹水，救災的消防隊卻陷在水中無法動彈，還等著被救。吳議員表示，這是技術性的問題，要先克服，才能作為新址，市府團隊若用心於民，肯做實事，遷建消防分隊應該不是大難題。

大樹消防分隊遷建是地方鄉親引頸企盼的事，吳議員希望從新址與現行法令尋求解套方案，儘速完成遷建，保障大樹區民生命財產安全。



許慧玉議員一堅持食安人人有責

高雄市政府為保障食品安全訂定「高雄市檢舉重大違反食品衛生安全案件獎勵辦法」，最快今（103）年 5 月施行。辦法中的「窩裡反」獎勵條款，10 萬元以上罰款即提撥 60% 當檢舉獎金，最高 3,000 萬元，為全國之冠。許慧玉議員指出，維護食安人人有責，但若「窩裡反條款」中獎金過高，是否可能造成「烏龍爆料」案件的增加？

「重賞之下必有勇夫？」這是不爭的事實。但許議員直言檢舉獎金太高可能有反作用！首先，有人為了搶獎金可能會發生不肖廠商的勞資雙方合作向政府詐財；

其次，動輒上千萬的獎金，恐將誘使少數民眾為了獎金而進入公司，蒐集違反食安資料。一旦出現浮濫檢舉情況，恐波及一般食品業運作，如食品廠一時不慎，機器故障漏油滲入生產線，業者發現馬上處理，但此時若有員工刻意將事件爆料，僅揭露片段，卻未盡查證，容易影響大眾及專業判斷，廠商恐無法挽回信譽，此乃烏龍爆料造成的後遺症。

許議員更針對衛生局僅編制 20 多位的稽查人員，卻要負責全市 600 多家食品工廠，人力明顯不足。原高縣幅員比原高雄市大了 18 倍，到偏遠地區稽查就要耗費半天時間，回來還要撰寫報告，怎麼可能還有餘力顧及路旁飲料攤的食品衛生呢？尤其南部天氣炎熱，冷飲易生變化，若有不肖業者加添不良填充物，衛生局人員又如何能兼顧呢？



有護理師專業背景的許議員很關心食品安全，她強調食安要從源頭嚴格管制，稽查時，務必要有嚴格的專業訓練，才能發揮打擊不肖廠商的功效。此外衛生局遇到一般食安問題時，應採取斷然措施，也應控管時程最遲在兩週內結案。

若有重大食安案件時，應配合檢調單位作業，絕對不能只靠檢舉獎金鼓勵



民眾舉發，因檢驗、開會等作業時間太耗時，早已喪失打擊不肖廠商良機。

許議員同時也請衛生局注意窩裡反的漏洞，如要領獎金，先決條件要先取得罰鍰後，再予以提撥。衛生局也要「抓大」，目的是希望大食品廠能自律、守法。

陳粹鑾議員—情緒立場放一邊 市民權益放中間



有鄉親發現，一向問政溫和又沒有太多政治立場的陳粹鑾議員很罕見的因為市府預算問題而召開記者會，出現在媒體前，說明刪減市府 57 億元預算的原因。

有年長的市民問陳議員，為什麼要刪減市府的預算？害他們沒得免費裝假牙。她總是耐心的把自己的立場說清楚、講明白。

陳議員說，為了要讓高雄市永續發展、不要債留子孫，經過大會審慎討論後才刪減總預算。對於市府刻意把被刪

減的預算調整在民生福利上，甚表遺憾，因為她完全沒有這個意思。她也表示市府為了把這些被刪除的浮編預算合理化，刻意激起民怨、製造政黨對立、抹黑議員，其實最後傷害到的是高雄市民，絕非高雄之福。

高雄市民每個人平均背負了 8 萬多元的市債，市府債限也瀕臨破表，身為議員，有義務為市民看緊荷包，所以陳議員才義無反顧的站出來支持合理刪減市府預算。監督市政工作是一種感性加理性的綜合體，在感性上，我們希望高雄有用不盡的預算，大家都能享有社福補助；但在理性上，我們必需衡量現實狀況，讓高雄市能永續經營。

為了在理性與感性之間求得一個平衡點，適時使用議員權力刪減預算也是必要的，但在這個過程中也許會被鄉親誤會，並承受許多壓力，陳議員寧可一肩扛下這些後遺症，也要為高雄市民爭一個未來。

最後市府釋出善意，承認把刪減的預算調整到社會福利項目是一種不當的政治手法，並且把該有的社會福利還給市民。陳議員對此表達肯定之意，並指出如果市府能夠完整將被刪減的預算合理分攤在浮編的項目中，一定能夠達到雙贏的結果。她希望高雄市未來凡事都能理性溝通，把立場和情緒放一邊，市民利益擺中間，凡事為「圖利全民」著想，開源節流，這樣才是市政長治久安之道。

李喬如議員—溫柔的力量



李喬如議員是民進黨團甫卸任的總召集人，在第六次定期大會朝野預算攻防戰中，展現了柔中帶硬的女性議員特色，扮演了少數執政的困難角色，維繫議事的和諧。

外界都以為李議員問政非常強勢，尤其上個會期，李議員針對美術館小學興建案，除了在大會質詢外，又召開公聽會，甚至槓上中華藝校校方人員，女性議員如此積極的為下一代教育代言，雖然強勢，其實充滿了溫柔的力量。

溫柔是母性的特質，是社會進步的動力。記得在 4、5 年前，原高雄市議會時代，李議員刪除動保處搜捕流浪犬並加以撲殺的預算，獲得動物保護團體的肯定和支持。對生命的尊重與珍惜，即使是一隻街頭流浪的野狗，也有生存的權利，這就是溫柔力量的展現。

李議員的從政生涯，一直保有這樣的特質，只要是對的，全力以赴，只要是市民需要的，據理力爭。對動物都能不吝付出愛心，何況是對下一代的照顧，所以李議員重視教育與青年。她為了美術館小學建校，全力以赴。為了照顧高雄市年輕一代的未來發展，李議員認為應廣建青年住宅提供青年低價、低利率租屋或購屋，並建議由市府自行編列首次青年購屋優惠貸款，讓青年脫離「無殼蝸牛」之苦。

從基層打拼起並而擔任 20 多年民意代表的李議員，是與土地及基層民眾連結在一起的。在旗鼓鹽生活一輩子，這裡的山、海、河孕育出勤奮良善的勞工和市民朋友，李議員和他們一起呼吸同樣的空氣，迎接一樣的日出與日落，這種聲息相通、相濡以沫的情感，是造就高雄成為一個友善移民城市的基石，也是李議員力量的來源。

柯路加議員一今年汛期將屆 關切那瑪夏區的對外交通

4 年多前莫拉克風災的「重災區」高雄市那瑪夏區，一直是重建工作最受關注的地區，但「莫拉克颱風災後重建特別條例」將於今(103)年8月失效，但仍有許多未完成的重建工作。

柯路加議員最關切的問題，包括重建的道路橋梁工程是否經得起往後天災的考驗，希望除了公路總局平常的維護外，市府亦應多加用心，給族人一條安全回家的道路。

為維護那瑪夏區居民對外交通便利，行政院重建會通過公路總局動用莫拉克特別預算預備金五億元，辦理那瑪夏區內南沙魯、民族、民權、民生及達卡努瓦等五座橋梁的改建工程，串連南沙魯、瑪雅、達卡努瓦等三個里，以免颱風豪雨後部落變成孤島般，這些工程都趕在 102 年 12 月底前完工通車，讓那瑪夏區從此揮別夢魘。

柯議員指出，他代表族人感謝行政院重建會以及公路總局的努力，5 座新建橋梁都採取「大跨距、深基礎、高橋墩」的設計，並避開不穩定地質及河流攻擊面，可以提高抗災性，未來族人不再擔心遇雨受災，而每座橋梁的橋身也都採納部落族人的建議，融入當地原民文化特色的圖騰，使橋梁更美觀，增加附加價值，成為旅遊休閒的景點。

「五里埔到那瑪夏段仍讓人擔憂」。柯議員說，台 21 線甲仙區五里埔到那瑪夏區的道路沿著河床興建，在 98 年莫拉克風災後路基嚴重流失受損，多座橋梁遭洪水沖毀，重建工作進行以來，該路段因地質環境尚未穩定，一直無法進行永久性的路廊建設，沿線道路都沿著河床或山壁而開闢，12 處跨越溪流段則改建為半永久性的所謂「鋼便橋」，雖然解決對外交通



問題，但希望都能經得起汛期溪水暴漲時的考驗。



柯議員說，行政院重建會將結束重建工作，希望市府能接手，持續重視那瑪夏區居民的權益，除了交通外，也不應忽視生計，那瑪夏區即將進入農產品採收期，如生薑、紅肉李、梅子、水蜜桃、芒果等，希望能確保交通暢通，以貨暢其流。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員一期望南橫公路 早日全線通車



台 20 線南部橫貫公路因莫拉克風災重創，重建工作至今將屆滿 5 年了，全線通車一再跳票，這條被譽為穿越中央山脈最壯觀雄偉的高山公路，全線蘊藏著最自然、美麗的景觀，是否有機會再呈現，不但是高雄市桃源區的部落居民所關切，更是愛好休閒、旅遊、戶外活動的國人所期待。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員指出，從莫拉克風災後他就一直緊盯著這條公路的重建進度，雖然公路總局「打通」全線，車輛也可以行駛到台東端，但因路況不佳，在行車安全考量下，一直無法全線開放通車，

原訂今（103）年農曆春節前兌現，後因又有路段崩坍，並於 4 月 7 日再次履勘後，暫訂延至 5 月間開放通車。

「這是一條公路也是一條命脈」。伊斯坦大·貝雅夫·正福議員說，南橫公路不只是桃源區部落居民的唯一對外交通要道，更是族人生計、生活、生存的一條道路，但至今仍有勤和到台東大關山隧道路段持續在進行道路與橋梁的重建工作，嚴

格說來，這些路段的路基仍不穩固，未來遇有豪大雨仍有中斷的可能。

南橫公路穿越中央山脈，海拔最高點在 2,722 公尺的大關山隧道，又名埡口隧道，是高雄市與台東縣的交界點，隧道原全長 615 公尺，因東端的隧道口崩坍，修護後增長，這裡冬天有時會下雪，是南部民眾賞雪最近的去處，而位在 141 公里的檜



谷、135.6 公里的天池、130.5 公里的中之關，都是過去知名的休閒旅遊熱門景點，在風災中並沒有受損，未來全線通車後仍會是吸引遊客的地方。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員表示，桃源區的發展全依賴南橫公路，公路不全線通車，遊客不來，只有日漸沒落一途，昔日秀麗的風光更不再重現，這也是族人一直不願放棄希望，更何況桃源區的農產品如紅肉李、水蜜桃、梅子、咖啡、芒果、愛玉、茶等農特產品，也都是很有發展潛力，只要交通能打通，一定會活絡起來。

蕭永達議員一反服貿黑箱作業



為表達對馬英九總統指導立法院黑箱作業通過服貿案不滿的蕭永達議員，3月26日下午邀集康裕成議員、南社成員簡天春教授等人，一起帶領近10位支持者，至國民黨原高雄縣黨部門口拉白布條抗議，並高喊「請馬英九饒了國民黨」口號。蕭議員又與康議員、簡教授三人分別拿著向日葵花束、抗議書進入大廳，且將物品置放於服務台上。

綠營為了反對立法院在國民黨籍委員主導下通過服貿案，私下串連與民進黨籍民代關係甚密的學生領袖，除在台北攻占立法、行政院外，還在全台各縣市發動遍地開花策略，表達不滿的態度及立場。

蕭議員表示，台灣是民意政治，為代議式民主，讓多數民意決定、少數服從多數，但是現在卻不是如此，民選的馬總統又身兼國民黨主席，其「馬意」凌駕「黨意」，黨內不同意見的民意代表又噤若寒蟬、不敢表達，造成「黨意」更反客為主凌駕在「民意」之上，馬為一人獨裁，民主淪為兒戲。

蕭議員指出，由於馬總統無能的處理方式，造成318太陽花學運學生占領立法院，也引起中外媒體高度關注，越來越多民眾聲援加入新一波民主運動，但是馬總統一意孤行又無能的行事作風，但是動用國家警察權以暴力驅逐靜坐學生做為反抗爭手段，則更加充分顯示反民主之道而行。

蕭議員籲請馬英九不要忘記自己是台灣的總統，是民選的總統，請「饒了國民黨」，讓黨內有不同意見的人可以充分表達並跟外界溝通、協調，請把黨主席的「黑手」縮回來，不要利用黑手操控的黨機



器進入國會，使台灣的民主倒退，成為國際的一大笑話，這只會為民眾的不滿火上加油，並非大家所樂見。

連立堅議員一成立義務律師團為太陽花學生辯護

太陽花學運已平復，連立堅議員不忍學生遭受司法迫害，日前邀請同具有律師身份的康裕成、林瑩蓉議員及議員參選人羅鼎城等，成立義務律師團為南部地區參加學運的學子辯護，且在議會召開「學生大步向前行，司法案件恁免驚」記者會，除公開力挺學生的作為外，還痛批司法不該秋後算帳。

反服貿黑箱作業的學生攻占立法院20多天後，於4月9日晚上正式退場，由於學生表達訴求過程中，曾破壞了行政、立法院公物，將面臨司法追訴，引起學生與家人恐慌。

連議員表示，太陽花學運將退場，卻聽見司法首長發言追訴，他要求執政當局不要秋後算帳，不要計較雞毛蒜皮小事，只要學生沒有蓄意破壞或暴力攻擊情形，都不該被追訴，也應被保護免遭司法恫嚇；即使要追訴，也要給予良心犯寬容的處遇。

連議員強調，學運新聞即將消失，我們不容許國家機器以各個擊破方式壓制學運或言論自由，因此特別成立義務律師團宣示，我們承諾只要參與者是合理的學運行動與意見表達，不是惡意的暴力犯罪，都將協助辯護，支持到底。



行。



連議員指出，有別於台北義務律師團全面緊急處置特性，高雄律師團希望協助在高雄市發生的案件，以及因住居所在高雄而遭起訴的高雄學生或南部學子，就近且持續性協助；最重要的是，國家機器及司法體制不能也不應成為這股國家重生動力的絆腳石。我們支持太陽花，請學子們繼續大步向前

康裕成、林瑩蓉、羅鼎城等律師都表達支持太陽花學運立場，並表示司法之前人人平等，國家法器不能濫用且惡意打壓學生，否則就是民主自由的倒退，將成為民主發展過程的不良示範。

陳政聞議員一督促海洋局修繕海岸光廊



高雄市彌陀漁港「海岸光廊」園區內休憩設施欠缺管理，致使有十大魅力漁港頭銜的美譽蒙塵，陳政聞議員邀請海洋局實地會勘，要求能儘速完成修繕，還給鄉親良好休閒環境。

海岸光廊園區內許多設施因欠缺管理，破舊不堪有礙觀瞻，也讓遊客卻步，當地居民紛紛向陳議員陳情，期許能儘速恢復十大漁港魅力，吸引更多遊客回籠，爭取觀光效益。

陳議員表示，彌陀漁港邊的海岸光廊，佔地約 1.5 公頃左右，由原彌陀鄉公所於十多年前規劃興建，也是梓官、永安、彌陀等沿海地區第一處海洋休憩觀光景點；海岸光廊園區內設施，主要包括船型景台、親水河道、木棧道、涼亭、白沙嬉戲區、兒童遊樂區等，可提供大人觀海、休憩，還可讓孩童遊戲、玩水，園區外圍近海部分則設置光椅，配合植栽裝置的各式燈光，相當具有特色。

陳議員說，海岸光廊和彌陀漁港曾為彌陀區最具海洋風味的休閒景點，兩度入選十大魅力漁港，但由於長年海風、鹽分侵蝕，加上風吹日曬雨淋，使得園區內的木棧道、兒童遊樂設施、觀海圍籬等都已老舊不堪，無法使用；海岸光廊是彌陀漁港的特色景點，是自行車休閒路線最佳的中點休息站，也是觀海、休憩的好所在，園區內破舊設施有必要儘速修復，讓海岸光廊重現美麗。

陳議員與市府相關單位人員現場會勘後，海洋局官員表示，海岸光廊的修繕計畫早已著手進行，改善工程準備招標、發包中，預定 6 月份完工。

顏曉菁議員—為監督市政盡心 與全體市民同心



冠上「亮晶晶」封號，對照顏曉菁議員佇足議壇的問政內容與形象，堪稱名副其實；本身具備正規學制的法律學士與政治碩士學歷，加上扎實傳承家族豐富從政歷練等背景，當然是足以出類拔萃的重要緣由之一。不過，監督市政過程總見條理分明的盡心析論，以及為民請命志趣始終身體力行的同心契合；更是塑就中生代民意代表傑出問政風範，進而博取市府重視、贏得市民信賴的主要成因。

在原高雄縣議員任內面臨「88風災」肆虐的危急時段，義無反顧趕赴重災區全力救援，深夜返回鳳山服務處繼續受理陳情案件的情景，許多選民迄今依然記憶猶新；在蟬聯大高雄市議員之後，力挺「同志婚姻合法化」，義不容辭專程與同性戀者遊行伸張訴求，也讓不少民眾刮目相看。僅從信手拈來的兩則實例即可證明，無論是矢志延續傳統認真服務、解決民瘼的積極作法，或是憑藉優秀學養體察人性、真摯關懷的前衛舉動；顏議員的一切依循準據，因為完全合情、入理、依法，與民同心懇切互動，所以備受社會各界肯定。畢竟，長期努力為民造福的剛毅身影，選民一直歷歷在目；而在個人「臉書」之中，登載一張流露真情至性與「同志們」豎起大拇指的合照，更令眾多市民讚不絕口。其實，能將同屬心手相連的誠摯問政內涵，發揮得淋漓盡致，正是高度政治智慧的具體表現。

至於監督市政，顏議員盡心盡力的立論，充分彰顯學以致用、明察秋毫的精緻識見。譬如關注家庭暴力防治議題，曾經多次藉由質詢，強調務必結合司法、警察、衛生、社會、教育等行政機關，落實建構具有標本兼治功能的防護網絡，才可正確伸張人際正義與提昇人群和諧；心思縝密果然不同凡響。另外，針對特定區域提供都市更新的老舊社區再造活化論點，堅認所謂「高容積」與高公共建設，必要導向必然存在的正確「目的性」，亦即應該對於獎勵容積嚴格把關，訂定綠建築標準，杜絕圖利建商；致力標舉都會革新契機的用心可見一斑。除此之外，力倡創造真正「無障礙空間」，也是長久以來的重要訴求，一再關切強化身障者行動自由環境，要

求應就包括：公車站、道路斑馬線、電影院…等等空間解決障礙因素，期使身障市民獲得公平生活尊嚴與權益。

踏實、磊落、關愛的問政特質，造就了顏議員立足政壇的超卓風采；學有專精融會道義責任，唯一的指標就是盡心奉獻、同心協力；這一機理容易細說分明：在儒家即是「推己及人」，在道家則是老子所言「善行無轍迹」，在墨家必是「兼愛」理念。顏議員秉持寬容襟懷從政，而且是以客觀體察與薪傳正道為業；「心安理得」諒必會是入微的體悟，「民胞物與」應是最為感到堂皇與真善的辛勤代價。

莊啟旺議員－高雄港轉型發展旅遊商機無限

高雄港從世界排名第三大貨櫃商港一路下滑到第 13 名，商港的營運停滯、倒退，早已被對岸的大陸沿海港口迎頭趕上，迫使高雄港這幾年也積極轉型，除不斷釋出閒置的港埠用地外，更在台灣港務公司積極推動下，爭取世界各知名的郵輪前來停泊，發展旅遊休閒產業，希望能再現昔日的雄風。

莊啟旺議員長期以來一直關注高雄港的發展，因為關係到高雄市整個臨港地區的發展，過去常說「市港合一」，說明高雄港與高雄市有如「唇齒相依」，如今高雄港貨櫃轉運中心地位漸被其他國家港口取代，必須積極轉型發展，尤其政府開放大陸民眾來台觀光的利多政策，高雄市及高雄港當然也不能不重視。



根據交通部高雄港務公司統計，民國 98 年，全年只有五艘觀光郵輪停泊高雄港，帶來 4,000 名遊客，但今(103)年估計將有 50 艘觀光郵輪停泊高雄港，預估上岸的遊客計有 10 萬人次，帶來的觀光經濟效益高達 7 億元以上，是高雄市的一大商機，當然值得重視。

莊議員說，高雄港有那麼好的天然條件，主航道又深，可通行萬噸以上的郵輪。港區水域及腹地大，又位在東南亞與東北亞航道必經之處，絕對是發展郵輪觀光的最佳港口，但單單一個港埠旅運遊客中心之興建，紙上作業就談了十幾年，直到今(103)年總算要動工興建。



「港區硬體設施欠缺」。莊議員指出，搭乘郵輪或飛機入境，都需要入出境檢查，飛機一班次乘客只有 1、200 人，但郵輪一艘就有 1、2,000 位觀光客，等候通關就要花上 2、3 個小時，旅客一定會抱怨不已的，政府應未雨綢繆。

高雄港務公司去年積極促銷，並與香港、廈門簽署兩岸三地兩年 10

萬旅客計畫，除知名的麗星郵輪外，還有公主郵輪的「鑽石公主號」、皇家加勒比海「航行者號」、歌詩達「維多利亞號」及海航旅業的「海娜號」等郵輪都安排台灣環島多港灣停泊行程，高雄港也是停泊港口之一。



莊議員說，高雄港埠旅運中心新建工程，原預定於 104 年底完工，但因採購問題，將延宕到 106 年 4

月才能竣工，主體空間包括旅客入出境大廳、聯合服務中心、登船廊道等，他希望政府應該嚴加管控，施工進度不能再有任何延誤，因為高雄市及高雄港未來的發展，以及是否能提昇國際競爭力，這項重大工程肩負著重責大任。

許福森議員—「福」利民生「森」嚴問政眾望所歸



盡責盡職的民意代表如何精確定位？政壇「長青樹」許福森議員，累積豐碩經驗自有精煉的啟示妙諦：「福」利民生、「森」嚴問政；只是寥寥數語，卻已言簡意賅的闡明「利他」超卓氣度，以及「堅貞」的行為準則。尤其精巧之處在於，精湛契合自己大名的宏達蘊意；既能用以坦誠砥礪參政同儕，且可藉以時時針砭引為自省。耆宿風範當然眾望所歸，所以自從就任之初即被同仁尊為「監督市政福星」，進而頻頻蟬聯「財經委員會」第一召集人。事證顯示確實名不虛傳，單就近期的成效驗收，包括：強力要求市府落實清理欠稅，金額已逾6億2,000餘萬元；加強農、漁會信用

部澈底改善財務及催收不良放款，也已減少逾放金額13億1,200百萬元；可見發揮具體審理與制衡的救贖除弊功能。另外，對於市有公用與非公用財產管理、非公用不動產開發政策，督促市府必要嚴謹規劃興利措施；為期未來「環狀輕軌捷運」財源正常支應，強烈要求市府需將「大眾捷運系統土地開發基金」納入集中支付；也能展現未雨綢繆與防患未然的前瞻問政遠見。

其實，綜觀許議員多年以來邁步政途的穩健行跡，無非是以「利他」為本、「堅貞」為念的辛勤服務歷程。所以，參選政見殊異許多政治人物難免挑起「競選」烽煙；而是謙和標舉「服務」願景，除了羅列政見內容包含：排水整治、捷運R24岡山站闢建、開發「橋頭新市鎮」、力促老舊社區更新、完成「新都」宏模、全面招商創造就業機會、提振精緻農漁業及觀光機能、提昇教育品質與文化功能、保障弱勢與照顧老人福利、落實生育與養育正軌政策導向。昔年這一段感性與知性並存的告白：「人生以服務為目的，期盼在爾後的歲月中，竭盡所能為鄉親作最完美的服務，讓新都的建設突飛猛進，成為全國首善之都。」不少市民至今依然感念在心，事實印證這般發軔於敦厚踏實的問政理想，也正逐次兌現。

台灣有句諺語說得極妙：「甘願做牛，免驚無犁可拖。」許議員因為秉有滿腔社會責任感，導致不敢閒散為民服務志業；不過，既是懷持回餽

鄉親的利他意志獻身政壇，那麼「甘願做」絕對會是盡責盡分；因此，履行政見、贏得選民敬重，自然順理成章。更為難能可貴的是，本身的「角色定位」磊落分明；自在、坦蕩、圓熟的問政性格與內涵，誠如古籍「道德經」第33章所言：「知人者智，自知者明。」也與「易經·艮卦」所敘：「時止則止，時行則行，動靜不失其時，其道光明。」如出一轍。許議員參政閱歷豐富，認為評斷民意代表良窳並無絕對公式可以套用，端賴各憑本事；但要諄諄告誡的唯一禁忌則是，如果昧於取巧投機，必會喪失最佳時機。

俄鄧·般艾議員—從部落到都會務實捍衛原住民權益



認真探討從部落到都會、從變遷到適應的多元化原住民議題，必需能對政策興革精確提出前瞻方案，至少要對問題癥結具備冷靜、嚴謹、客觀的諫諍實力，才可充分展現優質問政內涵，進而真正為原住民延續命脈、豐沛生機、捍衛權益。

出身阿美族的俄鄧·般艾議員，標舉「陽光」與「活力」躍上政壇，正是志在肩扛提昇原住民幸福使命的時代重擔，誓言澈底改造既往存在的粉飾表相，甚至落陷於「適者生存」盲點的原住民政策；而以「創造最大多數最大幸福」的務實信念，列舉：

一、育樂品質：

- (一) 爭取高雄市原住民專屬迷馬力壘球場。
- (二) 爭取全國原住民運動會獎勵金，並設置條例以保障權益。
- (三) 爭取公彩基金，增加原住民社團、教會、同鄉會活動經費，每年 2,000,000 元。

二、衛生醫療

- (一) 爭取大坪頂都會菜園，可療癒滿足依娜的心情。
- (二) 爭取原住民使用殯葬設施優惠：如公立納骨塔、福字禮廳、冷藏室等免費。

三、教育文化

- (一) 爭取原住民國小、國中營養午餐免費。
- (二) 爭取十二年國教原住民族語加分納入比序。
- (三) 為使原民孩子電腦資訊無落差，爭取家戶從小學至大學享有電腦設備補助 10,000 元。

四、職業經濟

- (一) 爭取高雄市原住民市集。
- (二) 爭取協助取得各類技術士證照：如中餐中廚與烘培班等訓練。

五、社區環境

- (一) 協助拉瓦克部落就地安置。

- (二) 爭取都會原住民老人日間關懷站設置。
- (三) 爭取長期照護扎根培力關懷計畫。
- (四) 爭取都會區設置家婦中心。

六、提升原民會層級與福利需求

- (一) 爭取高雄市原民會組織：增設四組一室、1 名副主委。
- (二) 爭取公彩基金增加 40,000,000 萬元預算，高市原民會使用。
- (三) 爭取 9 區區公所，設置原住民生活服務員。
- (四) 爭取原住民大專學生暑期工讀。
- (五) 爭取高雄市消防局原住民任消防隊小隊長三名。

上述具體政見，力促大高雄全體原住民未來的生計願景，從自立自強中求取發展、從社會關懷中獲得保障、從族群互動中見證尊嚴。

事實顯示，俄鄧·殷艾議員言行一致；以重要訴求之一的『爭取高雄市原民會組織：增設四組一室、1 名副主委。』此政績不同於五都中最完整的原住民機關的組織。其次，最使族人稱讚的常在口中分享提起俄鄧·殷艾議員他對族人不分平地與山地的原住民的福利一樣照顧。由其他的另一個身分『牧師』也常被叫『議員牧師』，使得肩扛使命為族人的『生、老、病、死』爭取創造最大多數最大幸福。

另外，現階段俄鄧·殷艾議員所提興革政見的具體內容，特別「以詩歌的雙翅，使大家的抱負與同情高升，翱翔於更純淨的大氣之中，有更高的眼界。」這句美國近代知名文藝評論家羅威爾的箴言，完全翕合俄鄧·殷艾議員始終登高望遠揭舉「陽光」、「活力」旗幟，力圖為原住民盡力揮舞出璀璨願景的鴻鵠壯志。畢竟，創造原住民族的整體幸福，不能僅求俗世教條卻淪為矯揉造作，不應侈談仁道關懷卻忽略生活現實；這正是俄鄧·殷艾議員實踐「為原民安身立命」志業的重大認知，也是竭力調和諧趣生機與生存志氣，所具現的智慧念力。

曾俊傑議員－要求管控高雄鐵路地下化工程



高雄鐵路地下化工程勘稱是高雄市「有史以來」單一工程經費最龐大，除總工程費逼近 1,000 億元外，也是規劃、施工期最長的工程，從規劃、設計、動工到完工，將長達 15 年，亦是 200 多萬高雄市民最關注的一項交通建設，更牽涉到高雄市「前驛」「後驛」未來的發展，也是帶動北高雄的三民、左營、鼓山等地區繁榮的一大關鍵。

世居高雄市「後驛」的曾俊傑議員，是三民區土生土長的在地囡仔，他接下已故父親曾長發議員之棒子後，更是關注著三民區的發展。從小看著「後驛」因隔著一條鐵路的，發展受限，舊部落裡的狹窄巷子，低矮的房舍陰沉昏暗，沿著鐵路的居民長年更要忍受噪音及汙染的環境。這十幾年來眼見著其他地區大樓林立，公園綠美化，寬敞的道路，也帶動土地飛漲，商業繁榮，三民區却原地踏步，令他無限感嘆。

曾議員說，三民區的鄉親非常關心高雄鐵路地下化工程進度，也最常被詢問到「什麼時候才能完工？」每次經過高雄火車站附近，工程車進出頻繁，但隔著工程圍籬，卻什麼都看不見，工程進度如何？是否順利？都是鄉親亟欲瞭解之事，雖然他曾舉辦說明會，但鄉親又能理解多少呢？

高雄鐵路地下化，原規劃從左營車站以南經蓀禎路到高雄車站，後再延伸到鳳山，全長 18.16 公里，除原有的左營、高雄、鳳山站外，再增加內惟、美術館、鼓山、三塊厝、民族、科工館、澄清（正義）等 7 個通勤車站，總經費估計高達 953 億元，中央負擔 657 億元，全線預定 106 年底完工。



「期待美麗的蛻變」。曾議員指出，政府長期重北輕南的政策，讓高雄市的發展總是慢半拍，台北市早

於 20 幾年前就鐵路地下化了，高雄市還要再等 2 年，而整個工程前後更長達 15 年之久。另鐵路沿線 5 處平交道及 13 處立體交叉路口（地下道或陸橋）應該及早規劃，讓市民期待多時的這項重大交通公共建設，也能早日完美呈現給市民。

林富寶議員—希望打造新旗山商圈



旗山與美濃地區常被譽為高雄市的後花園，尤其在國道10號通車後，這幾年已成為假日旅遊熱門景點，只是假日人多車輛壅塞，但平常日則是一片冷清人少車稀。

很早就發現這個現象的林富寶議員認為，旗山要進一步發展，不能只拘限在「小圈圈」裡，也不能一星期只做兩天的生意，更不是只有假日才見得到遊客。旗山是一個百年老鎮，有太多的資源可以發展觀光，吸引更多的遊客來造訪，而且不應只有年輕人於假日來逛街品嚐美食，市府應將旗山提升成為國際旅遊景點，讓外國的觀光

客也會造訪。

遊客最多的「旗山形象商圈」，位於延平一路到中正路之間，而人潮最擁擠的又屬小火車站一帶，以及「旗山老街」的中山路，每到假日雖有交通管制，但仍常寸步難行。商圈以小吃美食最夯，如冰品、肉圓、魯味、豆花、湯圓、咖啡、冷飲，以及各種麵食等，有如白天的夜市。

「很多古蹟都值得參觀」。整個商圈外圍有不少旅遊景點，旗山車站是必遊之地，還有石拱迴廊、天后宮、聖若瑟教堂、武德殿、巴洛克街屋、旗山文化園區，以及旗山孔廟、鼓山公園巷等，但這些地方遊客並不多，難道是缺乏行銷嗎？還是遊客沒興趣？如果能以故事性行銷，相信還是可以吸引人潮。

林議員指出，旗山的形象商圈應該擴大範圍，中華路沿線的旗山溪，在莫拉克風災後重建了很多公共工程，耗資不菲的地景橋，原是日據時代小火車載運甘蔗必經的鐵橋，整修後成了旗山有名的地標，入夜後還有燈光，璀璨迷人。鄰近的旗山橋也是新建，有如一座迷你



版的「斜張橋」；去（102）年底第七河川局利用砂石回饋經費，撥款 350 萬元整治河堤公園，再加上對岸的旗尾山，可以串連旗山老街商圈成為蕉城的旅遊新路線。

林議員說，站在「在地人」的立場，希望旗山能一天比一天繁榮，這也是每位鄉親的期望，縣市合併後，市府在考量整體區域平衡發展下，除了在都會區大力建設外，也應把資源分配給較偏遠的如旗山地區。

旗山還需要更多的建設，除了每年如春節花燈的短期民俗活動外，也要有更長遠的計畫，讓旗山蕉城的美麗風華能再現。

張漢忠議員—志氣加義氣成就超強問政人氣



篤實議論求精進等同「志氣」，為民紓困真情相挺展現「義氣」，持之以恆成就問政「人氣」；正是優秀民意代表必備的覺識。客觀檢視張漢忠議員從原高雄縣到大高雄市的參政歷程，長期標榜「機車精神」與「拼勁一百」，盡心盡力監督市政、服務市民，的確兼具志氣與義氣，能夠凝聚超強人氣，當然順理成章。

事實上，張議員因為飽經世故歷練，少了勢利閒事的侵擾，多了直道而行的磨練，問政形象明顯率真與淳樸；儘管缺乏所謂的明星光環難以刻意粉粧行銷，卻又增添一些親和氣息足以自然誠實定位。

所以，跨上政壇之後的一言一行，時時恪守著「天總是會光」的樸素寄望，恆常認為只要正直的民意不被蓄意詐欺與扭曲，雖然市、縣合併迄今難免還有紛擾，但是高雄發展前景絕對充滿生機。

張議員的問政內涵鉅細靡遺；大至市政財經、民政、治安、環保、醫療、農林、交通、工程、社政的整體結構探討，小至選區內之溝渠、號誌、坑洞的整修會勘；無論是在議場之中仗義論述與努力提案，還是在街衢之間認真考察與瞭解民瘼，主要的信念就是堅持凡所訴求絕對觀察入微、絕不離經叛道。因為，清楚認知盡責民意代表對於政策的追索與監督，必須務實而且縝密；而與選民更應敬謹互動，擺脫膚淺的喧嘩樣板，深入基層贏取市民的慣性信任，才是伸張民意的真正作法。因此，杜絕「流水帳」似的敷衍了事，更能顯露勇於任事的問政氣勢。

鍾情政治對於張議員而言，有一極具關鍵影響力的事實不能忽略，那就是青壯時期陪同台灣民主前輩林義雄先生環台苦行的社運經驗；加上本身刻苦自立的創業感觸，立誓要成為「勞工代言人」，終於躍上政壇奮進至今。由於出身基層所以問政過程沒有權力傲慢，反而是在面對「學然後知不足」的瓶頸中不斷自我充實，不恥下問與虛心就教，進而拓展寬宏的視野與胸襟。深信只要能在政策預算的審查與陳情案件的調解中，嚴謹、公正、祥和的達到預期目標，善盡監督市政的「見證人」與為民喉舌的「代

議士」職責，一切成敗榮辱，社會自有公斷。

平心而論，張議員的問政風華之所以能將「志氣」、「義氣」、「人氣」坦蕩匯聚，套用佛家的看法，懷持平常心應是一大增上緣；古時馬祖道一禪師的語錄提到「若欲直會其道，平常心是道。」其實，保有一貫謙和的性靈與銳利的感觀，深諳政治不必熱衷於塑造喧賓奪主的幻象，更要唾棄任何「買辦式」或「直銷式」的選舉弊端，就是張議員在現實洪流中始終洋溢著「理性歡愉」的主要成因；這種機理也與禪宗三祖僧璨禪師的偈語：「至道無難，惟嫌揀擇；但莫愛憎，洞然明白。」相映成趣。

李長生議員一鏢而不捨爭取災害準備金



市政府 103 年度總預算案編列 6 億 5,000 萬元災害準備金，將辦理追加預算案再編列 6 億 1,000 萬元湊足 12 億 6,000 萬元達到最低門檻。努力爭取預算的李長生議員表示，今年雨季即將來臨，住在北高雄田寮地區鄉親「挫咧等」，深怕氣候變遷帶來不可抗拒的天然災害，影響鄉親的生命財產安全。

李議員說，去年他帶領田寮區 10 位里長和 200 多位鄉親向市府抗議，鄉親訴求的唯一目標就是請市府編足災害準備金，儘速修復田寮區受到天災毀損的道路。因為市府未編足預算，至今都沒有重建，田寮鄉親深怕重蹈覆轍，他堅持市府一定要編足災害準備金，田寮鄉親才能安心過日子。

今年市府以財源不足為由只編列 6 億 5,000 萬元的災害準備金，依「中央對各級地方政府重大天然災害救災經費處理辦法」第 3 條第 1 項第 1 款之規定：「直轄市政府及準用直轄市規定之縣之縣政府：編列之災害準備金(含相同性質之經費)不得低於當年度總預算歲出預算總額百分之一。」市府所編列之預算不符合規定，李議員毫不妥協的積極爭取議會同仁認同，要求市府務必守法編足預算。

「有備無患」李議員說出田寮鄉親的心聲，當初大家充滿期待高雄縣市合併後，直轄市政府預算應更多，屆時絕對會將田寮地區建設得更完善；然而事與願違，原高雄縣民幾乎都非常失望，因為爭取基層建設規定變嚴，過去原高雄縣政府可以發包的產業道路、擋土牆及村里道路等，目前都沒有進度，原高雄縣民感到很無奈。

許崑源議長也全力支持李議員和田寮鄉親的訴求，並要求市府應編足災害準備金，為田寮鄉親解



決天災毀損的產業道路等問題。

田寮鄉親獲悉市府已編足災害準備金，為田寮鄉親解決天災毀損的產業道路等問題，鄉親都很感動，對李議員全力守護鄉親家園表示感謝。

蘇炎城議員一拆鳳山體育場要多傾聽民意

高雄市鳳山體育場即將蛻變為鳳山綠都心及鳳山體育園區，長期關心體育發展及市民健康的蘇炎城議員指出，鳳山市民質疑「浪費市民血汗納稅錢」，他更擔心現有的早療中心、長期在體育場內訓練的體育團隊該何去何從？他希望市府多傾聽民意、做好溝通後再施工。

蘇議員指出，鳳山鄉親對鳳山體育館有很多回憶，這座體育場曾經是原高雄縣首次舉辦全國區運會的主運動場。區運會後成為鳳山鄉親長輩早晚運動健身的場所。更是高雄市各級足球、撐竿跳、劍道、舉重、桌球等重點運動項目的訓練基地。高雄市在全國重大賽會中，足球、撐竿跳、劍道、舉重、桌球等都有相當好的成績。先前市府耗資4,000多萬元整修完成，市府打造鳳山綠都心及推動鳳山體育園區勢必要拆除看台。鳳山體育場是鳳山區唯一符合國際標準的田徑場地。



如拆除觀眾看台將使鳳山體育場失去專業的運動場館的功能，許多室內運動的訓練場皆設立在看台下面（例如：劍道、舉重、桌球等），且半開放式

的體育場，管理上相當的困難，運動安全及場館的維護將付出更多的成本，嚴重影響鳳山地區民眾運動安全及各高雄市多項重點運動項目的訓練，對高雄的體育發展與民眾的健康影響甚鉅。

蘇議員認同市政府都發局以整體發展為由進行鳳山體育園區改造工程，形塑鳳凌廣場及體育場



的穿透空間，立意雖好但鳳山體育場整修完成不到 3 年，專業運動場館已經實際發揮相當的功用（從上述各運動項目在全國大小的比賽中可以看出成效），如今要拆除看台，如同毀掉一個專業的運動場館。希望市府重視市民的觀感，與上述各運動對專業運動場館之需求。

蘇議員認同整體規劃鳳山體育園區，但建議市府盡量保留鳳山體育場的完整性，若非拆不可也要與體育界和民眾多溝通，提出新願景給鳳山鄉親。

鄭光峰議員－高雄機場周邊建物限高影響發展



高雄國際機場「航高限制」嚴重影響周邊土地利用及建物高度已逾數十年，鄭光峰議員強烈要求都委會應向民航單位反應，檢討機場的「航高限制」，因為機場內的「南跑道」已成為滑行跑道，航高管制的基準點應重新檢討調整，如此一來，機場南側飛機路地區的建物，就有可能從目前的限高 3 樓放寬到 12 樓。

鄭議員認為，高雄國際機場的「航高限制」，從日據時期至今未曾檢討，但經他了解，機場內早期使用的「南跑道」，如今僅供飛機滑行之用。現今飛機的起降，都使用機場北側的「北跑道」。因此，早期以「南跑道核算的建物高度管制基準點」也應重新檢討了。

鄭議員認為，由於管制基準點一直未重新檢討及調整，以致於機場南側小港區飛機路周邊的山東、青島、濟南、泰山等里的建物，都因被列入「第三種住宅」而只能建到三樓，嚴重影響土地的利用。

鄭議員表示，如果機場的高度管制基準點從「北跑道」算起，那麼機場南側週邊這些地區的建物，就可以從目前最高的 13 公尺（約 3 樓）放寬到 36 公尺（約 12 樓）以上，如此一來，就能提高該地區的土地使用，「高樓大廈櫛比鱗次」，正好可以配合未來高雄機場加入自由經濟示範區後的經濟動能。

針對鄭議員的反應，高雄市都市計畫委員會主委劉世芳表示，高雄機場周邊的相關限制，確實有重新檢討與調整的必要，市府將隨即向交通部民航局提出這項訴求，而且只要民航局同意，就可以調整目前的相關限制，不必再經過都委會變更都市計畫的程序。



周鍾濛議員一為弱勢民眾發聲並關心地方發展

為舊左營國中開發案的抵觸戶發聲的周鍾濛議員表示，雖然僅有 47 戶，人數不多；但這些弱勢市民在此安居樂業已多年，市府突然要拆房趕人，以現今高雄市動輒每坪 15 萬元起跳的高房價，要他們何處安身立命。

周議員表示，市府透過各種開發案帶動地方繁榮，符合許多市民的期待；但執行過程中，應細心、周延的補償市民受損的權益。就以舊左營國中開發案為例，47 戶抵觸戶在該處落腳有其歷史背景，市府不能因戶數不多就漠視，甚至是視而不見犧牲其權益，市府應有同理心，加強與住戶的協商與溝通。

尤其，目前高雄市各區的房價都呈現上漲趨勢，每坪少則 10 餘萬元，多達 3、50 萬元，透天厝房價更是動輒 1,500 萬元起跳，微薄的補償金，抵觸戶可能連小套房都買不起，難怪抵觸戶們個個愁眉深鎖，甚至張掛白布條抗議了。

周議員要求市府官員處理這類案件時，要感同身受，設身處地地思考問題，採取特別地救濟方案來解決，而非一味只思考適法性、合法性，而少了人情味；面對市民，要有手心手背都是肉的同理心。

周議員指出，高雄市的區域發展，隨著人口大量北移，從過去以南高雄為中心，逐漸轉為以北高雄為中心，市府應思考如何加速北高雄建設發展腳步。他建議市府，應以區段徵收或專案重劃方式，整體開發高雄大學特區與橋頭新市鎮之間尚未都市計畫的區域，以順應人口不斷向北高雄遷移的趨勢。

除大面向的區域整體開發，周議員對民眾日常生活息息相關的小事情也不放鬆，例如楠梓舊社區通往右昌方向的交通順暢與公平性問題，他也建議市府應儘速興建西向的機慢車專用道工程，以維護龐大機車族的用路安全與權益。



林瑩蓉議員一為殯葬火化壅塞發聲

高雄市立殯葬管理處每逢黃道吉日就出現火化場大塞車情形，林瑩蓉議員要求市府正視此問題，讓往生者有尊嚴地走完人生最後一程，也能撫慰家屬的哀慟。

林議員指出，市府管理的殯葬業務有許多改善空間；民間習俗出殯、火化都有挑選良辰吉時，因此，每逢適合火化的日子，市立殯葬管理處的遺體火化數量都會暴增，而每具遺體火化又需1.5小時，因而經常出現大塞車情形，家屬往往也因擔心耽誤時辰而心急如焚，況火化場趕著燒化遺體，每每冒出濃煙，對火化爐極為耗損也不環保，火化場人員更是忙到不可開交。

林議員強烈要求市立殯葬管理處，應訂出一套標準作業流程，當遺體火化數量爆增時，應輔導改日或改分流至仁武火化場處理，以免耽誤到家屬期望的時辰，以化解民怨。

林議員認為，殯葬管理處在受理民眾申請相關作業時，就應主動了解家屬處理後事的時程，如果遇黃道吉日，就必須主動向家屬說明火化時可能遇上大塞車情形，是否願意改日或改至仁武火化場進行火化。

林議員表示，殯葬管理處可在現行的優惠獎勵配套措施上再加碼，除加強鼓勵分流外，甚至在遺體運送過程中提供相關協助，同時增補火化場人力及加速火化爐之更新。

另外，目前實施的電子輓聯，林議員深表肯定。過去，告別式結束後，傳統輓聯數量多又必須焚化，非常不環保；改用電子輓聯後，家屬及送別親友都可以看見各界的關懷心意，又可免除回收處理的後續作業。

林議員說，電子輓聯目前僅在兩個禮堂試辦，已得到家屬及葬儀社肯定支持，接受度很高，希望可以儘速擴大全面實施。



張文瑞議員一捷運延伸案露曙光



「交通是地方繁榮的命脈。」是張文瑞議員一向堅持的主張。高雄捷運岡山路竹延伸線案，在他積極反映地方心聲給立法委員，向中央力爭 14 年後，終於露出曙光。國發會日前審議通過，南岡山站至岡山車站的 1.6 公里為優先施工路段，捷運距離路竹愈來愈近了。

張議員說，若高雄捷運能延伸至路竹高雄科學園區，交通的便利性將提高更多人到園區工作的意願，人潮來了，就會帶動地方發展。

高雄捷運路竹延伸線是行政院積極推動的「高雄海空經貿城整體發展綱要計畫」裡的大眾運輸交通計畫，交通部多次召開審查會議，雖然最後拍板定案，採「全線報核，分段推動」策略辦理，但是，路竹延伸線的進度卻毫無進展，地方憂心最後淪為口號，實現遙遙無期。

張議員很感慨表示，高捷路竹延伸案反映了好多年了。事實上，捷運岡山路竹延伸線興建可行性評估案，過去 14 年遭中央退件 15 次，所幸歷經多場次會勘及協調會後，終於獲得通過，張議員的努力沒有白費。

張議員說，工程總經費約 231 億元，高市府負擔 104 億 5,000 萬元，目前，南岡山站至台鐵岡山站 1.6 公里工程優先施工，再來的後續工程，就是從岡山站往北施工至台鐵大湖車站，沿途經過岡山農工、高雄科學園區、高苑科技大學及路竹市區等。

張議員指出，高雄捷運路線穿越商業區、工業區及大專院校，儼然成為北高雄主要交通幹線，不但創造就業機會，還因交通便利吸引投資人目光而提高投資意願。北高雄的觀光、經濟發展也將隨之起飛，路竹、湖內等區都將受益，北高雄將展現全新風貌。

陳政娟議員一為左營區積極發聲

陳政娟議員對於從小孕育她長大的左營充滿著極深的情感，從政以來，一直強力主張市府有責任把曾經是高雄市最繁華的左營大路、民眾最愛的休憩場所蓮池潭風華再現。

陳議員表示，左營大路是高雄市發跡的起始點，也曾經有商業熱絡的歲月，隨著城市發展區塊的移動而沒落了。近年來，雖然人口大量往北高雄遷移，但左營大路並未受益，又因國軍精簡而更加雪上加霜。

陳議員抱著重振左營大路的信念，不斷在議事廳裡發聲。她細膩觀察現況，認為左營大路和西陵街的電線、電纜零亂，許多電線就橫掛在店家前，部分商家又不同意在店門前設置電箱，因此天際線被破壞了，影響市容觀瞻，也衝擊商機。

她要求市府一定要積極改善現況，並透過協調台電及住戶，縮小電箱規格、拉長電箱設置距離、設置於公有土地上的方式，全力推動電纜線地下化。她說，視覺效果不一樣了，居民對未來的願景才会有信心。

陳議員還要求市府改善左營大路路面平整、新舊界面接合不良問題，並用規劃美麗島大道之道路美化、打造特色的心思，來為左營大路把脈。

陳議員也提醒市府拚經濟時，不要忽視無煙囪的觀光產業的重要性。她強調，蓮池潭一直具有高雄地標性的觀光景點意義，近年來，雖然有佛光山佛陀紀念館等其他新景點崛起，蓮池潭似乎有被邊緣化的隱憂，但不要忽略蓮池潭對高雄人有著深厚情感、無可取代的在地指標性意義。尤其，陸客來高雄觀光，一定會到蓮池潭一遊，顯見，老景點的獨特味有著難以取代的分量。

蓮池潭與左營大路緊緊相連，市府規劃觀光產業發展時，不妨拉高思考的高度，以宏觀的視野，把兩者連結成一氣，進行整體的規劃，發揮相輔相乘的效果而非一加一的加總，才有助左營舊部落的振興。



陳美雅議員一中鼓山淹水依舊 改善措施緩不濟急

鼓山地區早期長時間受台泥開採石灰石生產水泥影響，空氣品質欠佳，當地居民健康備受威脅，加上排水設施不足，屢受淹水之苦。陳美雅議員深感該地區市民，已淪為次等市民，曾多次在議會發聲，力促市府必須儘早設法改善。

由於台泥已停產 20 年，舊有廠區如何活化再利用創造生機，在 86 年就提出開發申請案，但因綠地範圍太狹小未通過而撤案；經過 10 年後再提開發申請案，市府要求將排水改善設施一併納入，但台泥以開發成本過高又撤案。

平心而論，台泥本著在商言商的立場，毫不顧及過去在生產過程中所產生之污染對地方的影響，以及開發後所帶來的龐大經濟效益，已至錙銖必較的地步，才會接二連三的撤案。

市府官員又無法體察居民的困境，讓台泥的排水設施再三拖延，一轉眼就數十年過去了。幾十年的淹水舊問題，延宕迄今仍未處理，一再罔顧居民生活環境的改善。

陳議員認為，地方整體開發案必須以全方位的考量為重，但因台泥無法配合，以致迄今不能順利推展，可是地方排水問題已令居民困窘至極，縱使台泥一味將本求利，市府就應變通化繁為簡，讓居民獲得最高利益才是根本之道。不能因財團的延宕造成居民受罪，也不能因政府的遷就，而讓地方居民們成為變相受懲罰的代罪羔羊。若能早日開發完成，所有的工程成本，併入日後都計變更作業內，對整體發展仍是有利的。

全案已送內政部審議，但無論審議結果如何，市府應當積極力促儘速審議排水工程，能夠早日動工，解決中鼓山多年的水患，才是為政之道。



黃天煌議員一推動老人關懷中心



黃天煌議員認為大寮地區應成立四個老人關懷中心，並善用在地資源推動「老人食堂」和養生中心，結合更多志工推動老人關懷活動。

黃天煌議員表示，由於養生觀念及醫學科技的發達，使得市民更為長壽，高齡人口大幅增加，他認為要有在地的觀念，如結合政府補助和民間捐款成立「老人食堂」，鼓勵高齡者參加社區活動、中午共同用餐。黃議員表示，大寮 26 里分成 4 區各自老人關懷中心，就近招募志工，推動老人關懷活動，提供有關生活、課程、文化娛樂及用餐等服務。社區活動不僅讓高齡者有事做，長輩們在鄉間過得很快樂，也讓年輕人放心。

「現在不養身，以後看醫生」。黃議員很關心高齡者養護問題，他指出，追求經濟之際，要學會在生活與生產之間取得平衡，能適時放下忙碌與應酬，放空自己，少吃大魚大肉多食蔬果，走出戶外多運動。適時適量運動能紓解壓力，強化身體抗壓性，增加工作上競爭力；亦能使血液充分循環，維持腦內荷爾蒙的平衡，幫助穩定情緒；此外，身體的活動也能刺激腦細胞增生，緩減失智老化到來，延年益壽，讓心情常保愉快。

黃議員也認為在老人關懷中心，運用同儕力量一起運動養身，只要意志堅定，運動不限時間與地點，哪怕是室內的韻律活動、多走一段路、多爬幾層樓梯都是能互相鼓勵達到一起運動目標。

黃議員說每個人都會老，這是人生的過程。「老」是經驗的分享，智慧的象徵。有高齡者，才有下一代，世代交替，生生不息，這就是傳承。我們要感恩上一代的付出，相對地也要回饋，讓每個高齡者都過得很快樂，活得有尊嚴。

公 聽 會

「高雄幸福指數總體檢：生態環保及社經發展」 公聽會

如何打造幸福城市，除讓住民深感居住環境舒適外，更能吸引外來客前來定居。本會於 3 月 21 日舉辦「高雄幸福指數總體檢：生態環保及社經發展」公聽會，由黃柏霖、徐榮延及陳粹鑾等議員共同主持，邀請學者、專家與會。



義守大學楊東震副教授指出，政府的產業政策直接影響到居民的生活、生態及生產，一旦制定的產業政策是正確的，就不會與居民的生活發生衝突。20 多年前搬遷至高雄定居時，就發現有些屋頂裝置太陽能光電板，其實這就是綠能的表徵，不但具有遮蔭、吸熱的功能，且具有節能減碳之功用，可惜並未廣泛推廣。若要打造幸福城市的指標，不外是觀光、旅遊、農業、交通、醫療、文化等六大類為主，且高雄市有山、海、河、港，自然景觀不輸給國外任何城市，醫療也有四家大型教學醫院，可讓外籍人士享受最安全的醫療服務，文化也是有不同族群，讓社區關懷更能深入人心。若能細心耕耘發揮，高雄將是外人眼中幸福之地。

高雄市立空中大學胡以祥助理教授表示，根據新聞報導，自由經濟示範區的金融政策鬆綁後，可創造兩萬個就業機會讓青年人留在國內，但他們仍是留在台北，中央政府打算放棄高雄。希望市府官員能繼續發聲、爭取高雄生機，讓國際企業生產總部設在高雄，才能使高附加價值的產業，在本市落地生根。至於高雄的醫療服務仍欠佳，目前各大醫院急診室的走廊上停滿著病床，一旦民眾生病住院仍需請民代「喬」病床的現象仍存在他並強調，在打造幸福城市的項目中，不能欠缺國際指標，應鼓勵青年人具備外語能力，讓外商就地獲得人才。



床，一旦民眾生病住院仍需請民代「喬」病床的現象仍存在他並強調，在打造幸福城市的項目中，不能欠缺國際指標，應鼓勵青年人具備外語能力，讓外商就地獲得人才。

台南大學薛怡珍副教授表示，依據 2012 年外國期刊報導，世界生活費最貴的城市為哥本哈根及維也納。但他們卻被評定為生活品質最優的城市，雖然這些歐洲城市消費高，但讓人感覺安全、穩定，生活配套措施完善。他也強調，目前台灣年輕人不願接受挑戰性工作，新一代競爭力不如大陸學生。至於高雄市的幸福城市指標，不能拿五都進行評比，高雄遠在 67 年就升格為直轄市，應與台北市比較才對。



所以建立一個真正的幸福城市，要與國際接軌，否則就會落在指標的迷失中。

黃議員指出，面對升息的壓力，若提高 1%，市府就增加 30 億元的利息支出，相對的一年就減少 30 億元的資本門建設。希望市府能將有限的財力，投資在能帶來稅課收入的建設上，不宜再將鈔票花在無謂的活動上，不希望高雄市步上美國底特律的後塵，而是將高雄建設成健康、幸福城市，吸引更多外人來定居。

陳議員表示，市府應屏除放煙火來打造城市景點的迷思，花錢堆砌成幸福指標，若城市的污染、失業不能改善，這樣的幸福是不健康的。市民希望有穩定就業環境，擁有健康快樂家庭才是正確的指標。

徐議員表示，最近市井流行「小確幸」口語，政府多放了 6 天假，就感覺幸福了，可見民眾對幸福要求不高。如何提高經濟能力，就是提升就業機會，讓傳統產業進行轉型。推動市政就如同經商，市府根本不會做生意，連殯儀館的經營都不如鄰近民營業者，每逢喪家需要趕時間火化時，就要拜託民代出面關說，有如醫院要喬病床一般。尤其愛河入夜後，就十分冷清黑暗，主因就是在河道兩旁充斥著法院、銀行、史博館、公園，不如泰國的湄南河及香港的維多利亞港，夜晚燈火通明成為觀光景點。

「引駁二文創活水再造鹽埕風華—推動崛江文創聚落」公聽會

為延續駁二精神再造高雄市鹽埕崛江的風華，本會於3月24日舉辦



「引駁二文創活水再造鹽埕風華—推動崛江文創聚落」公聽會，由連立堅議員主持，邀請學者、專家與會。

連議員指出，鹽埕是高雄市發展源頭，市府推出駁二特區後，已是地方的驕傲，成為本市前五大景點，吸引不少知名業者進駐，可惜最早崛起的崛江商圈早已沒落，期盼能脫

胎換骨，特邀各界共同提供高見、良方，能讓鹽埕榮景再現。

易利玩仔數位有限公司王夏儷總監指出，目前最急迫的工作就是先進行商家、藝術家的民意調查，問卷的內容要能掌握他們的核心意象，進而繪製觀光地圖，不只文創，甚至要將鹽埕區的美食、廟宇、特產等能充分表現出來，讓旅客打開手機就可取得相關資訊，另將有關文案編印後，送至公車站、超商、捷運站等公共場所，讓旅客隨手可得，甚至將文史故事語音化，以科技方式整合呈現出來。



創夏設計公司王斌鶴總監表示，不論到任何地方觀光、旅遊，交通的便利最重要，目前最重要的是讓遊客搭乘輕軌至駁二觀光後，可就近進入鹽埕區食宿，且透過網路即可讓世界各國的遊客輕易地掌握相關的旅遊資訊。目前鹽埕區的能見度仍偏低，店面坪數太小、租金太高、裝潢費高、設備費用貴，對剛畢業的學生而言負擔太重，發展確實不易。另在教育方面，必須讓學生重新對文創有所認知，文創產業在駁二應可以重現。



高苑科技大學駐校藝術家黃法誠建議，先讓店家有所認知，在材料補貼及住宿配套，同意進駐的藝術家可以發揮他們的特色，讓他們進行商店內部改造，形成某種的展示空間，才能突破現有的格局，帶進人潮，引進不同族群。

鹽埕國中學生家長會吳瑞仁會長指出，年輕人無經費，初期由公家提供閒置空間可行性較高。國中有音樂班，在全國音樂比賽中奪得特優佳績，所以讓駁二成為音樂基地，供學生們從事音樂、雕塑創作，避免學生流連於街頭或不良場所。

連議員指出，先由經發局彙整各商家的意見，提出詳細計畫，向中央爭取經費，同時結合學校創設藝文特色，增強鹽埕地方文創能量。

「高雄幸福指數總體檢第二場：財政、公益及文教、醫療」公聽會



高雄市政府面對財源枯竭之際，如何施政讓市民感到生活快樂，創造最高幸福指數，已是未來市府團隊無可推諉之責。本會於 3 月 25 日舉辦「高雄幸福指數總體檢第二場：財政、公益及文教、醫療」公聽會，由黃柏霖、陳麗娜、陳麗珍等議員共同主持，邀請學者專家與會。

義守大學副教授李建興表示，所有的成就及工作，最終目的就是求幸福，在 2013 年聯合國委託哥倫比亞，針對全世界 156 個國家進行幸福評比調查，其中台灣名列 42 名，新加坡 30 名，泰國 36 名，南韓 41 名，日本 43 名，香港 64 名而大陸獲得 93 名，由此顯示台灣尚能符合民眾認知及期待。他曾針對高雄市的外配就讀國小、國中、高中的子女民調，發現他們受教育愈高時所顯示的落差更大，所以教育單位需要針對不合理的問題，即刻進行調整學習方向，就可提升他們幸福感。



正修科技大學講師李坤隆指出，目前教育最大問題，就是花費高額的教育經費，卻培養出高失業率的大學畢業生，而且他們只想擔任調配茶飲工作，卻無能力承擔更繁重的工作。目前政府不只要留住人才，更重要的是要留住專才。尤其偏遠地區的教育，因財源窘困而被迫併校，讓窮鄉僻壤的學童，無法受到公平的教育。陳菊市長對外宣稱高雄仍有四年舉債空間，若她卸任後，將債留給繼任市長，這種完全不負責任的態度，令人擔心，因此高雄幸福指數應定 10 年為一期才合理。

中山大學教授張其祿曾參與市府的民意調查，他強調市府不宜陷入指標性的迷思，反而將真實性問題忽略了。市府更應該從民調中，針對市民的需求，自我省思究竟是否有改善，並重視公益議題。吳敦義副總統擔任行政院長時，曾做過民怨調查，其中以素民受經濟因素影響是最大的一群，進而了解他們的感受，作為爾後施政之參考。企業家賺錢愈多，住豪宅，開名車，吝於幫員工加薪，而一般民眾卻買不起房子。大學畢業生同質性高，只能賺 22K。



屏東教育大學副教授李銘義提出創造幸福經濟因素雖是關鍵所在，但如何營造有利環境讓地區需求呈現，仍可讓民眾成為有效的幸福感。市府曾委託學者進行市民意調查，在治安、交通方面仍無法讓人感到滿意。學校主要目標是教育學生成為有用人才，但不是培育通才，每個大學畢業生不能以從事簡單工作就滿足。政府投資不少經費卻只能培養做單一工作的學生，就是不符合經濟效益。

高苑科技大學講師魯台營指出，陳市長的施政報告中「市民參與·幸福高雄」八個字作為主軸，讓市民們參與市政後享受成就感，若市政建設可讓民眾省錢、又可降低責罵聲，何樂不為？目前陳市長已無選舉壓力且慢滿意度甚高，更可以一展所長，不妨改作交通等有感的政策較有意義。公車不是採免費就好，民眾抱怨的是車班不夠密集。



黃議員強調，如何讓進步觀念融入工作中，應是市府團隊面對龐大財政短差時，所要突破的迷思。由於市府限於每年能借 120 億元外，仍要靠出售財產維繫歲入來源。黃議員認為財產仍可出售，但需予以活化，當前市府結構失衡，人事預算占總歲出 58%，已無多餘的公帑去從事建設，4 年後市府要怎麼辦？市民需要城市

永續經營下去，若是成為第二個底特律就不必再開會了。