

高市議會 online

Kaohsiung City Council online

熱門話題

高雄鐵路地下化車站站體
及周邊交通問題之探討制

103年11月號

第41期

103 年 11 月號「高市議會 Online」目錄

議 長 序

從平庸之惡談選賢與能..... 2

副 議 長 序

大願新高雄..... 6

議 事 紀 實

教育委員會委員教育部門業務質詢摘要..... 10

農林委員會委員農林部門業務質詢摘要..... 12

交通委員會委員交通部門業務質詢摘要..... 14

保安委員會委員保安部門業務質詢摘要..... 16

熱 門 話 題

高雄鐵路地下化車站站體及周邊交通問題之探討前言..... 20

高雄鐵路地下化—創造城市新價值及新風貌.....
..... 交通部鐵路改建工程局南部工程處處長 彭家德 22

高雄鐵路地下化園道規劃概要及效益.....
..... 高雄市政府工務局前局長 楊明州 26

鐵路地下化高雄車站與都市再發展.....
..... 高雄市政府都市發展局局長 盧維屏 32

高雄車站中博平面化—站區運輸優化方案.....
..... 高雄市政府交通局局長 陳勁甫 38

高雄鐵路地下化後—地面的綠色道路建議.....
..... 議員 吳益政 43

鐵路地下化延伸鳳山計畫之車站站體及周邊交通問題.....
..... 議員 李雅靜 46

鳳山火車站應融入地方歷史與文化特色.....
..... 議員 陳慧文 51

鎮密規劃讓鐵路地下化成為高雄新亮點.....	議員 黃柏霖 53
高雄鐵路地下化車站站體與周邊交通問題之探討.....	議員 徐榮延 55
鐵路地下化高雄新車站—民眾參與之啟動.....	國立高雄大學副教授 曾梓峰 58
高雄鐵路地下化對高雄都會之發展契機與省思.....	國立高雄應用科技大學副教授 黃忠發 64
高雄市台鐵捷運化後台鐵車站之轉乘議題與策略.....	國立成功大學副教授 鄭永祥 71
高雄市新火車站站區再開發的願景.....	高雄市永續城鄉發展協會理事長 盧友義 75
鐵路地下化與愛河永續活化展望的公民連結.....	高雄市綠色協會理事長 魯台營 77
打開高雄都會商業區交通轉運中心的鑰鎖—高雄鐵路地下化.....	泰興工程顧問股份有限公司經理 吳慶輝 82
淺談高雄鐵路地下化左營地區車站建築設計構想.....	台灣世曦工程顧問公司工程師 林健安 90

考察紀要

陳政聞議員會勘深水里大成路洶空情形.....	98
唐惠美議員會勘茂林區 132 線道路 要求平整改善路面.....	99
唐惠美議員會勘茂林區萬山里避難屋工程及設施.....	101
翁瑞珠議員會勘東岡山滯洪池提出根除水患良策.....	103
陳慧文議員會勘曹公圳木棧道木板腐爛情形.....	105
陳慧文議員會勘鳳山火車站停車問題.....	106
亂貼廣告 河水汙染 陳玫娟議員把脈尋求解決之道.....	107

曾麗燕議員心急草衙里未設置停車場居民如何安居	108
翁瑞珠議員會勘梓官掩埋場解決民地遭致污損問題	109
陳粹鑾議員守護在地居民居住安全	110
國泰與南京路口交通改善措施 李雅靜議員三度會勘定案	111
李雅靜議員會勘橋 10B 公車延至鳳山區中正里	112
交通動線暗藏危機 陳玫娟議員親自勘查	113
陸淑美議員為梓官蚵仔寮漁港碼頭設施老舊鳴不平	115
陳玫娟議員為舊部落接管問題馬不停蹄奔波	116
陸淑美議員會勘設立客運站	118
方信淵議員力催嘉興橋拓寬工程如期如質完工	120
方信淵議員會勘危險交通號誌桿	122
翁瑞珠議員會勘養豬場污染 道路交通號誌與社區活動 中心實況	123
活 動 傳 真	
照護人力嚴重不足 長照機構協會向議會陳情	126
童燕珍議員舉辦 2014 感恩祈福音樂會	127
許崑源議長呼籲市府尊重氣爆災民 對國賠或代位求償 的選擇	128
路竹阿蓮及湖內居民抗議 台糖新園與九鬮產業園區開發案	130
高雄市議會永遠和市民站在一起	131
人 物 側 寫	
郭建盟議員市政總質詢摘要	134
洪平朗議員市政總質詢摘要	135
黃柏霖議員市政總質詢摘要	137

周鍾濛議員市政總質詢摘要.....	138
陳美雅議員市政總質詢摘要.....	139
林芳如議員市政總質詢摘要.....	141
劉德林議員市政總質詢摘要.....	142
周玲奴議員市政總質詢摘要.....	143
韓賜村議員書面市政總質詢摘要.....	144
黃淑美議員市政總質詢摘要.....	146
張漢忠議員市政總質詢摘要.....	148
林武忠議員市政總質詢摘要.....	150
鍾盛有議員市政總質詢摘要.....	152
黃天煌議員市政總質詢摘要.....	154
陳明澤議員書面市政總質詢摘要.....	156
許慧玉議員市政總質詢摘要.....	158
林瑩蓉議員市政總質詢摘要.....	160
蔡金晏議員市政總質詢摘要.....	162
陳麗娜議員市政總質詢摘要.....	163
柯路加議員市政總質詢摘要.....	165
陳慧文議員市政總質詢摘要.....	167
陳信瑜議員市政總質詢摘要.....	168
許福森議員書面市政總質詢摘要.....	169
陳麗珍議員市政總質詢摘要.....	170
曾麗燕議員市政總質詢摘要.....	172
伊斯坦大·貝雅夫·正福議員市政總質詢摘要.....	174
蔡昌達副議長市政總質詢摘要.....	175

洪秀錦議員市政總質詢摘要.....	177
吳利成議員市政總質詢摘要.....	178
李雅靜議員市政總質詢摘要.....	179
李順進議員市政總質詢摘要.....	181
康裕成議員市政總質詢摘要.....	183
吳益政議員市政總質詢摘要.....	185
唐惠美議員市政總質詢摘要.....	187
林義迪議員市政總質詢摘要.....	189
鄭新助議員市政總質詢摘要.....	191
蕭永達議員市政總質詢摘要.....	192
黃石龍議員市政總質詢摘要.....	193
陳粹鑾議員市政總質詢摘要.....	195
鄭光峰議員市政總質詢摘要.....	197
俄鄧·般艾議員書面市政總質詢摘要.....	199
童燕珍議員市政總質詢摘要.....	200
莊啟旺議員市政總質詢摘要.....	202
蘇琦莉議員市政總質詢摘要.....	204
徐榮延議員市政總質詢摘要.....	205
連立堅議員市政總質詢摘要.....	207
李眉蓁議員市政總質詢摘要.....	209
顏曉菁議員市政總質詢摘要.....	211
陳攻娟議員市政總質詢摘要.....	212
曾俊傑議員市政總質詢摘要.....	214
林富寶議員市政總質詢摘要.....	216

方信淵議員市政總質詢摘要.....	218
藍星木議員市政總質詢摘要.....	220
陳政聞議員市政總質詢摘要.....	221
張豐藤議員市政總質詢摘要.....	223
李長生議員市政總質詢摘要.....	224
陸淑美議員市政總質詢摘要.....	225
張文瑞議員市政總質詢摘要.....	226
翁瑞珠議員市政總質詢摘要.....	227
林宛蓉議員市政總質詢摘要.....	228
蘇炎城議員市政總質詢摘要.....	230
李喬如議員市政總質詢摘要.....	232

公 聽 會

「修正『高雄市建築管理自治條例』第 65 條條文」公聽會.....	236
「中央公園設置李科永紀念圖書館之合宜性」公聽會.....	239
「提升高雄觀光產業策略」公聽會.....	241



議 長 序

從平庸之惡談選賢與能

有政黨推出簽署「議長選舉要亮票，否則辭去議員職務」，這類選戰文宣與策略我們給予尊重，然而民主選舉就是要有自由意志的選擇權，這也是人類追求民主自由的普世價值。因此，強制要求亮票可能被質疑把「自己同志當賊看」，更可能被指企圖期約賄選影響選舉結果，違反選賢與能的核心價值，是民主退步。

政治人物應對自己所屬的政黨負責，這是政黨政治的精神，但是萬一所屬的政黨已腐化，或是已被少數政客把持，而這些政客心中只有個人政治利益，不再心繫廣大百姓，加上推出不適任人選時，試問一位有理想、有抱負的優質議員，此時還要死守黨意嗎？

就以美籍猶太女政治學教授漢娜鄂蘭所提出的「平庸之惡」banality of evil 來印證。「平庸之惡」是漢娜鄂蘭描述二次世界大戰波蘭集中營的納粹將領阿希曼，幹下惡魔般的行徑，但在她筆下，阿希曼只是一個平庸的公務員，並非惡魔，只是忠實且努力地執行命令，以求個人的晉升。正因為阿希曼的平庸，以致在執行公務的過程中，毫無道德的判斷力與思考力，甘心讓邪惡做為宿主，殘忍殺害了超過 600 萬名的猶太人。

「平庸之惡」給後人的警示是，當邪惡的力量與道德產生衝突時，我們到底是要繼續平庸地遵循邪惡的命令，還是反抗？更弔詭的是，往往邪惡的命令常是以合法的方式出現，而且抗命反而往往變成違法。

其實，平庸之所以促成罪惡，問題出在欠缺思考。因此身為負責任的政治人物就應要有思考、有明辨是非的能力，換句話說，當所屬政黨下達錯誤的指令，推出不適任人選時，此時黨員仍死守黨意，那麼這與納粹劊子手阿希曼選擇平庸，又有何區別呢？



一位民胞物與的政治人物就是要當中流砥柱，對抗背離民意的黨意，才是忠於選民所託；再說，若這個政黨背離民意，下達錯誤命令，把同志當賊看，就是民主退步。

再說，雖然有議員在 2010 年高雄市議會正副議長選舉時技術性亮票獲判無罪，但根據法務部的解釋，這仍屬個案判決，並不代表法院固定見解，將來仍須有法院的判例或決議，才能拘束所有法官與檢察官，換句話說，現行地方制度法規定正副議長由議員以無記名投票分別互選之，就是應秘密投票。

民主選舉的核心價值就是選賢與能，政黨更不能凌駕法律之上，也不能因黨政高層的一己或一撮人之私，釀成「平庸之惡」，而讓人民嚐苦果，這才是負責任的政黨。



副 議 長 序

大願新高雄

「愛」會牽引很多力量，高雄氣爆發生時，港都瀰漫不安情緒，有人一再唱哀高雄，幸好人性光輝戰勝一切詛咒，我們看到全國愛心、無私湧入高雄，這些愛心都是不求回報的真誠，大家都為高雄打氣，油然而生的新希望，相信高雄會匯集全國人民的愛，凝聚全新的力量，為高雄再奮起！

面對災難療傷，台灣沒有哭牆。面對 911 地震、莫拉克風災、各次驚駭的空難，乃至於這次的高雄氣爆，都是重大悲劇，都讓傷者苦痛、罹難者家屬哀泣、社會大眾不忍。誠如聖嚴法師所說：「面對它、接受它、處理它、放下它。」大家擦乾眼淚，再奮進向前行。

就好像在災區，我們看見幼兒園天真無邪幼童們，在教師帶領下，所有學生熱舞高唱「加加油」歌曲，家長們也跟著一起與學生共舞，共同為高雄加油，揮別恐懼，擁抱愛與希望。

面對如此重大的苦難，再如聖嚴法師所說：「學習地藏菩薩的大願心，能夠經得起苦難，而且不以苦難為苦難，同時又能夠在苦難中救濟苦難，這就是自利利他、自助助人的菩薩精神。」聖嚴法師也籲請「四感」—「感化自己、感動他人、感謝逆境、感恩奉獻。」用「四感」將苦難化為無窮的力量，再造新高雄。

高雄氣爆後，大家都應記取氣爆教訓，擺脫石化產業帶來的宿命，過去高雄人只能呼吸不潔空氣和居住在危機四伏的城市。如今，唯有記取「自己的城市自己救！」的堅定意志，一起來監督不良企業，規範嚴格可行之環保標準，落實百分百的工安。



氣爆過後，這也是高雄轉型最佳契機，如新開發工業區應爭取低碳高值化產業，鼓勵業者在高雄投資，最近開發的和發產業園區，應做為高雄工業升級的典範，並要輔導林園、大發、仁大及萬大等工業區的轉型和升級，以及未來中油五輕遷（關）廠後，整個石化產業的通盤檢討。

今年是選舉年，新的民意將呈現大高雄的全新氣象，祈盼未來府會能以策勵合作的前進動力，以「大願新高雄」為總體目標，再開創高雄的新局，並期待與鄉親在「堅持進步，守護幸福」的共同信念下，落實反污染、要幸福的願景。

期待高雄的重建與再奮起，也請敬愛的全體國人繼續為高雄加油。

議 事 紀 實

教育委員會委員教育部門業務質詢摘要

本會於 9 月 9 日進行教育部門業務報告及質詢，委員會議員質詢摘要如下：

陳信瑜議員關切教育議題，她要求學校開放閒置空間應採使用者付費原則，社會局於愛群國小設置的公立托兒所應予以收費，並各自負擔水電費用，紓解學校財力吃緊情形。她並質疑教育局對學校評鑑減半的承諾跳票，由於學校訪視及評鑑工作太多，使得老師 80% 的壓力是來自行政工作，教育局雖承諾評鑑減半，但教師卻感受不到；陳議員建議教育局和教師建立一個新夥伴關係，讓教育制度更為健全。陳議員同時要求教育局進行 12 年國教的總檢討，並進行二免缺額的改善。

陳慧文議員要求教育局長鄭新輝為大高雄學校營養午餐的滿意度打分數。陳議員提出二張食物照片要求教育局長辨認，鄭局長卻無法分辨出是蘋果或水梨，陳議員則說，那是前天某學校營養午餐的水果，並且是發霉的水梨，她要求教育局要正視營養午餐的安全衛生，並質疑學校營養午餐是否使用摻有問題香豬油的半成品或加工品，也批評教育局的螺絲鬆了，要求教育局為營養午餐嚴謹把關。

童燕珍議員重視學校美語環境的提升，要求教育局提昇美語教育大環境的改善及孩子的美語能力。童議員也關切食用油品安全議題，她說，家長擔心學校營養午餐的安全，教育委員會曾於大統黑心油事件時，抽查學校用油情形，但檢查的效果有限，她肯定教育局立即清查學校是否使用強冠的全統香豬油及停用其耐炸油的作法，但希望教育局加強校園食安的把關，並參考新北市、宜蘭及桃園補助學校採用有機蔬菜的作法。童議員也建議教育局依法在 40 班以上學校採用二名校護的規定，維護學生在校園的安全。

針對營養午餐的把關，李喬如議員認為，發生食安問題才進行營養午餐的稽查，並無意義，建議市府提供教育局專業人力於平日進行營養午餐的稽查。李議員關切美術館國小建校議題，她說，美術館國小工程案已順利發包，並將於 104 年 9 月招生，上學期將借用中山國小校舍，下學期即可進駐新校園，期盼教育局為建校品質把關，如期招收新生。

大灣國中八卦校區溜冰場工程將提前 2 個月完工，許慧玉議員說，大灣國中八卦分校目前正連夜趕工，據了解是要在選舉前完工，但如因提前

完工導致建物安全的疑慮，不是市民所樂見，教育局應嚴格把關；她同時關心仁武八卦里居民要求設置里活動中心的心聲，由於當地居民期盼在大灣國中八卦校區閒置用地興建多功能綜合活動中心，許議員認為，教育局可依都市計畫公共設施用地多目標使用辦法及里活動中心設置管理辦法規定，經教育局同意即可作為民眾活動中心使用。許議員也重視受氣爆影響的孩子心理重建議題，她說，有部分孩子因氣爆案受傷或受到驚嚇，教育局應啟動災後的心理重建機制。

林宛蓉議員則肯定教育局在民調擁有全國第三，五都第二名的榮譽，但對教育局不重視並排除溜冰曲棍球隊的補助，提出批評；林議員指出，小港高中、中山國中及立德國中等三校聯合組成的球隊，在全國拿到最多的冠軍獎項，並取得國家代表隊資格，但市府教育局卻一毛錢也不補助，這支國家代表隊的配備破爛不堪，希望教育局補助 28 萬 8000 元經費，否則，根本沒有顏面代表國家出國比賽。林議員同時重視校園改建工程案，小港高中學生活動中心工程一波三折，並一度因推動國民運動中心而喊停，她要求教育局全力配合推動興建案，另光華國中和平樓改建、明正國小綜合運動場案及前鎮國中校舍工程案也都是她重視的議題。

長期重視校園安全的林瑩蓉議員表示，新莊國小校園重新改造，礙於經費有限，新莊國小晚上進入保全系統，沒有人力值班守衛，卻產生治安死角，最近有不良人士潛入校園造成安全的危害，教育局應研議兼顧安全機制且不影響社區互動之下的因應措施。林議員並要求教育局和社會局合作提供發展遲緩兒童教育的銜接，發展遲緩兒童在早療期是由社會局提供服務，但六歲以後即由教育局接手服務，社會局社工人員即放手，不管，期盼市府成立專一窗口提供發展遲緩兒童的教育銜接服務。

農林委員會委員農林部門業務質詢摘要

本會於 9 月 15 日進行農林部門業務報告及質詢，委員會議員質詢摘要如下：

原民區市民對海洋活動十分陌生，柯路加議員建議海洋局提供原民區有關海洋產品及活動資訊，尤其是向學校進行宣導；另針對大愛園區原住民關切的農保議題，柯議員表示，由於原住民離開原民區進駐大愛，擔心因離開原民區而農會的農保權益受損，期盼農業局對原鄉原住民加強宣導，尤其各區農會或區公所的資訊均應在原民區進行重點宣導。原民區每年雨水豐沛，土石流造成危害，柯議員要求水利局推動瑪雅平台至瑪雅里的馬路排水系統。

產業道路的維護是農民關心的話題，林義迪議員指出，產業道路遲遲無法改善是農民心中的痛，為讓農產品順利運出產地，市府一定要加強產業道路的維護及改善；另內門真善美火鶴花園經營遭遇瓶頸，外傳恐結束營業，林議員要求農業局用心輔導業者。香蕉乾是旗美地區的特產，但業者面臨遷廠的危機，加上屏東縣政府向業者招手，林議員要求農業局積極留住業者，不要任由香蕉乾工廠外移；並同時關切 5 號排水工程的功能發揮及旗美污水接管工程，要求水利局加強改善，以確保當地居民的生命財產安全。

食安問題嚴重，如何輔導行銷健康的農產品，成為重要議題，林富寶議員要求農業局介入輔導農民提高農產品競爭力及改善產銷失衡問題，提高農民收益問題是高雄農業的當務之急，市府應積極輔導業者進行農特產品的加工。林議員同時關切 5 號排水系統工程，建議水利局聽取地方意見，積極改善；另針對偏遠地區自來水問題，他要求市府以專案進行改善，保障偏遠地區市民使用自來水的權益。

鍾盛有議員關切美濃地區自來水管汰舊換新及杉林區自來水新設議題，要求自來水公司重視及改善；另受到氣候變遷影響，旗美地區淹水嚴重，鍾議員要求市府保障居民免於淹水的恐懼，杉林國中疏洪道的推動應儘速推動，市府要儘快和台糖、水利會溝通並取得相關用地，將疏洪道銜接至旗山溪。鍾議員主張，排水系統的建置應以改善排水的長期目標進行規劃，他建議市府爭取旗山內寮河銜接旗山溪的重新規劃，才能保障居民的生命財產安全。

長期推動鼓山滯洪池議題的連立堅議員表示，他不會計較是誰在推動滯洪池，因為大家都很清楚事情的真相。但連議員對滯洪池的蓄洪量仍有疑慮；他說，氣候變遷，動輒發生豪大雨，學者專家建議滯洪池量應加大，但市府以 20 年雨量頻率進行滯洪量的規劃，鼓山滯洪池規劃的 A 及 B 兩池分別為 3.5 及 3 萬公噸容量，兩池合計容納量僅 6.5 萬公噸，令人憂心能否發揮滯洪功能，市府應提出其他配套方案。連議員並關心 1、2 號船渠規劃遊艇碼頭的議題，要求海洋局重視及爭取。

高雄氣爆造成觀光及經濟的重創，張文瑞議員表示，黃色小鴨在高雄曾造成轟動，在當前經濟及觀光蕭條之際，各界建議黃色小鴨再來高雄展出，除撫慰民心，也能帶動產業的發展，他建議市府強力爭取黃色小鴨再來高雄，並擇於茄萣情人碼頭展出，以行銷北高雄及帶動茄萣的漁市場。

高雄農村及農民高齡化嚴重，翁瑞珠議員肯定農業局推出一日農夫及型農培訓班，吸引年輕人從事農業，她也建議市府加強協助農民提高收入及行銷農產品，才能吸引更多年輕人返鄉從事農業，同時建議型農培訓班應加強輔導農產品的加工。

翁議員也肯定水利局團隊致力排水工程及改善地方淹水情形，並期盼市府持續推動典寶溪 C、D 滯洪池的建設。

交通委員會委員交通部門業務質詢摘要

本會於 9 月 17 日進行交通部門業務報告及質詢，委員會議員質詢摘要如下：

成功爭取輕軌路線到三民區的黃淑美議員指出，輕軌原僅規劃臨港線成功路至凱旋路段，但三民區人口多又集中，卻缺乏大眾運輸的串連，經她努力向市府爭取下，輕軌終於延伸到三民區。黃議員表示，三民區未來擁有輕軌 C17 至 C32 的車站，在第二階段工程於 104 年底完工啟用後，預計可以帶動三民區的繁榮與進步。黃議員同時關切公車 BRT 的規劃及公車民營績效情形，要求交通局重視。

關切大眾運輸議題的張豐藤議員表示，交通局應審視公車民營公司是否有努力提振運量，如果民營公司採取保守的路線經營，對運量的提升將無所助益，他也建議交通局針對公車路線進行更細緻的規劃，並向中央爭取更多補助；針對高雄學園快線的建置，張議員要求交通局規劃進度要更快，串連東、西橫向的大學校園路線，包括海科大、第一科大及高雄科大，並整合學校資源與居民共享，以擴大學生的生活圈。張議員也重視無車日的環保議題，建議交通局考量將亞洲新灣區的無車日活動改為每月辦理一次，或每週辦理一次，甚或變更為徒步專區及只允許綠色運具進入，才能展現新灣區的新風貌。

市府積極規劃舊左營國中為觀光發展特定專用區，卻未能妥善賠償 47 戶牴觸戶，引發民怨，陳玫娟議員表示，府會之間曾協調以「公益回饋」方式納入左營國中觀光發展特定專用區的招商規範，要求觀光局協調開發商協助補償救濟，當時，觀光局允諾研議辦理，她希望觀光局重視。另鼎金交流道規劃案已進入施工階段，將可紓解大中路北上及南下國道 1 號塞車嚴重的情形，陳議員再要求市府和高工局研議開闢沿著高鐵路高架銜接國道 1 號北上的交流道，這將改善左營整體交通路網及達到車輛分流的效果。她同時關切崇愛公園及富國公園周邊停車空間的規劃，希望市府提供市民停放機車的足夠空間。

市府投入經費改造蓮池潭及整修孔廟，兩個觀光景點行車距離不到 10 分鐘，但兩者的參觀人氣卻有天壤之別，李眉蓁議員表示，蓮池潭在市府加強行銷下，觀光客逐年成長，2011 年有 163 萬人次，2012 年 218 萬人次，但左營孔廟人氣卻逐年下降，2011 年參觀人次為 7 萬 1,432 人，2012 年為 6 萬 9,635 人，孔廟並未因進行整修而提振觀光的績效；李議

員要求觀光局加強與文化局的橫向溝通及連繫，協助孔廟進行觀光行銷。李議員同時關心氣爆對高雄觀光產業的影響。

小港機場起降班機日夜影響附近居民，李順進議員指出，小港機場明明有宵禁規定，晚上 12 時以後就不能有班機起降，但深夜 1、2 時卻仍時常有班機抵達小港；他質疑一位曾擔任觀光局長的航空公司總經理因和市府關係良好，故能於機場宵禁時間降落小港機場，市府根本是罔顧居民權益。針對高雄交通事故一年死亡人數多達 228 人的情形，李議員說，這比氣爆死亡人數還多，但交通局卻一點也不重視，尤其中山路死亡路段最令人憂心，要求交通局致力改善交通並每年降低死亡人數至少 10 人；李議員同時重視國道 7 號、港務局 60 公尺聯外道路及南星路的議題，要求市府重視。

輕軌車廂顏色和高雄捷運一樣抉擇綠色，陸淑美議員表示，綠色環保的大地色系固然不錯，但市府應更具有創意，不要讓人質疑市府選用綠色是具有政治意識型態。陸議員說，捷運局應參考其他國家用色或卡通化的車廂設計，以符合生動、活潑的城市氣質，並帶動城市的朝氣，輕軌車廂要有高雄自己的特色，建議能否考量重新劃規顏色。陸議員同時關切氣爆後的高雄觀光產業市場變化，她建議市府除再引進黃色小鴨來高雄展示外，更要聘請專家設計具有療癒功能的高雄市吉祥物，以帶動人氣。

保安委員會委員保安部門業務質詢摘要

本會於 9 月 22 日進行保安部門業務報告及質詢，委員會議員質詢摘要如下：

中油長期污染後勁溪，中油負責人依法應接受環保教育課程，黃石龍議員要求環保局嚴格執行。日月光董事長張虔生也因污染後勁溪事件接受環保局施予的 8 小時環保教育，唯獨中油仍在抗告中。針對衛武營捷運連通道氣爆事件，黃議員認為是不應發生的憾事，並建議市府針對相關工程人員進行石化安全教育，避免類似不幸的事件發生；他並感謝環保局撥款衛生局針對左楠及仁大地區民眾進行健康風險評估，結果仍顯示鄰近工業區的民眾罹癌率偏高。

市府一名市政顧問因未依汽車左轉專用道行車遭員警制止而引發衝突，又有民眾違規停車並強行駕車離去而衝撞員警，蔡金晏議員指出，員警執行公權力一再受到少數人的藐視，警察局應予重視；他並詢問警察局長黃茂穗有否因市政顧問涉案而受到關切及壓力。

台北市發生透過網路通訊軟體糾眾殺警案，林武忠議員建議高雄市警察局針對網路通訊軟體號召犯罪，提出新思維的預防犯罪措施；林議員認為，隨著通訊軟體的風行，產生新型態的組織犯罪，歹徒使用網路通訊軟體互相連繫，以 line 及臉書號召群眾，雖然大家互相不認識，但仍前往助陣，警察局應設置專責機構進行相關犯罪的監控，避免治安事件的發生。他指出，網路黑幫的特性包括年輕化、動員性高、隱密性高、命案機率高、機動性也高，高雄一定要預防台北殺警案的發生；林議員同時要求警察局約束所有員警除非辦案需要，不要涉足八大行業。

關切餽水油事件的俄鄧·般艾議員要求環保局及衛生局善盡管理之責，維護市民健康安全；他表示，坊間專門蒐集餐飲業及夜市餽水油的小蜜蜂，市府要能掌握其流向及進行監控，尤其是具體落實相關的稽查工作，餽水油絕不能用於飲食用途。俄鄧·般艾議員也重視基層員警的配備安全議題，建議警察局加強汰換警用機車，因為工欲善其事、必先利其器，全市有 277 萬人口，但員警僅有 6,573 人，平均一名警察要照護 421 名市民，俄鄧·般艾議員期盼市府加強對員警的相關照顧。

高雄發生石化氣爆事故，人人自危，陳政聞議員說，高雄是石化的城市，地下管線長達 700 公里，市民卻無法得知管線的圖資，他認為市民有

知的權力，建議市府建立管線資訊平台提供市民參考；陳議員並建議市府考量將危險管線遷移至人煙較少的地區，確保市民的安全。針對台北夜店殺警案是透過 line 糾眾犯罪，陳議員說，有許多詐騙集團也是透過 line 行騙，高雄市今（103）年上半年的詐騙案有 1299 件，去年同期只有 813 件，詐騙成功率 60%，但去年同期破案率高達 9 成，今年破案率卻只有 66%，警方應重視網路通訊軟體的詐騙案。

陳美雅議員關切消防人員的裝備安全問題，她說，市府應從氣爆學到教訓，消防局要加強外洩氣體的儀器檢查裝備及消防人員石化救災的專業訓練。她肯定消防局人員的辛勞，但絕不能讓消防人員陷於安全的威脅；她質疑消防局長陳虹龍有關消防人員配備能否承受 1000 度的高溫，並強調市府不能只讓外界以為市府只重視人民安全，卻無法保障消防人員的安全。陳議員說，沒有人可以預知災難的發生，市府在要求消防人員救助市民時，不能不顧自身安全，市府要避免消防英雄的再度犧牲。

蘇琦莉議員也關切食安議題，面對食安問題的一再發生，除經發局要加強工廠的管理，衛生局更應定期稽查食用油的安全，以保障市民的權益。精神病患成為社區的不定時炸彈，蘇議員要求衛生局加強對精神病患的關懷服務，並確保社區的安全，避免類似台北捷運鄭捷案的發生。她同時要求消防局加強照顧消防人員的權益及保障其配備的安全。

熱 門 話 題

高雄鐵路地下化車站站體及周邊交通問題之探討前言

「台鐵捷運化—高雄市區鐵路地下化計畫」是高雄市民期盼多年的重大交通建設，可改善縱貫鐵路對本市造成的空間發展隔閡及解決市區交通困境。該項工程總經費 953 億餘元，北起新左營站大中二路附近，向南而東至鳳山區大智陸橋為止，全長約 15.37 公里。原台鐵左營、高雄、鳳山等三站改為地下化車站；新增內惟、美術館、鼓山、三塊厝、民族、科工館（大順）、正義（澄清）等七座通勤車站，整體計畫時程為 95 年 1 月至 107 年 12 月，並預定於 106 年底通車。

未來高雄鐵路軌道地下化後所騰空之廊帶土地，市府都市計畫將台鐵既有軌道與兩側道路合併規劃，變更為都市計畫園道（兼鐵路使用）用地，規劃建置之園道面積為 62.25 公頃，長度約為 15.37 公里，寬度概略由左營區 90 公尺寬，漸縮減至鳳山區 30 公尺寬之廊帶，未來將建設成水與綠景觀園道，並藉由鐵路地下化串聯本市自行車道路網、捷運紅一橘兩線，以及環狀水岸輕軌等。

交通部鐵路改建工程局提供經費委由市府辦理高雄車站周邊交通規劃，市府交通局爰委託「中華民國運輸學會」辦理該研究規劃案，經多次邀集專家學者召開會議研商，該學會建議市府高雄車站站區中山路與博愛路平面穿越方式採取「站區運輸優化方案」辦理，並於 102 年 7 月經交通部「鐵路地下化建設計畫都市發展專案小組第七次會議」確認。未來如何透過車站站區周邊道路路型之調整、大區域車流疏導計畫及公共運輸系統改善計畫等配套措施，以減少私人運具對車站站區及周邊道路之交通衝擊及降低交通負荷，為本期討論重點之一。

高雄車站站體設計部分，市府未來如何建立協商平台機制，以協助地方公民意見與中央工程單位（鐵路改建工程局）有相互溝通對話的機會，並透過前述平台及辦理高雄車站設計說明座談會的方式，由市民、專家學者、民間團體及相關政府部門代表，共同參與討論車站站區發展定位。藉此一方面可將鐵路地下化資訊公開，另一方面可凝聚具有高度共識性的公民意見訂定車站空間設計準則，作為交通部在後續高雄車站開發建設之依據，為本期討論重點之二。

本會為廣納各方意見，邀請交通部鐵路改建工程局、高雄市政府都市發展局、工務局及交通局等相關政府部門、專家學者、關注本議題之民間團體、地方民意代表及參與本計畫之設計單位等進行探討，期能透過各方

意見，創造屬於代表高雄意象與在地記憶之車站站體設計及完善之周邊交通規劃。

高雄鐵路地下化—創造城市新價值及新風貌

交通部鐵路改建工程局南部工程處處長 彭家德

歷經一兩百年快速的都市化發展，不斷膨脹的人口正不可逆的迅速消耗地球資源，污染我們所生存的環境。因此，人類城市發展至二十一世紀，開始較謙卑的反思，什麼樣的城市才是適合人們居住的環境，不再求快、求大、求效率，轉而追求永續、人文的觀念。

高雄過去匯集高污染、高耗能產業，如今亦積極尋求轉型及城市定位，已不再是重工業城市的代名詞，在政治部門有計畫的推行，文化創意產業的推波助瀾及西方城市文化的影響、市民意識的興起與廣泛的迴響下，近年來關注「城市意象」的議題，企圖營造出高雄市自己的獨特風格，設計和規劃城市的整體意象，將高雄市在城市群結構中的地位更加突顯。

最直接顯著的改變即為硬體的公共建設，包括城市光廊、中山大學西子灣、漁人碼頭、旗津海岸公園、愛河之心、大東文化藝術中心…等，仔細觀察不難發現，這幾年來已更加重視關懷人文活動，逐漸改變高雄給人們的風貌與印象。目前進行中的高雄鐵路地下化無疑是高雄市區近代規模及影響最大的公共工程，將左營至鳳山鐵路沿線作全面地景的改造。

由於高雄車站站區位在重要的地理位置，扮演著改造市中心的關鍵角色，地下化的新高雄車站規劃設計備受矚目，由舊站建築保存利用方式、門戶意象設計等，尤其是站區交通配置及車站地面建築，一再被討論、檢討，甚至工程動工後仍因政策變動而變更，如中博地下道及車站大型拱頂的取消施作。長久以來車站區南北側的中山路及博愛路皆以立體化方式連結以穿越車站，至於未來車站地下化後如何銜接應考量以永續經營觀點來規劃，站在大眾的立場來看，既然車站已地下化了，以平面道路直接穿越車站規劃，這豈不是對市區交通最便利的方式？但以交通觀點來看，更便利的道路往往吸引更多車流，以目前中博高架橋已成為市區主要幹道，車站周圍車流已多，若將中山/博愛路直接平面穿越站區，使直接穿越車流及車站停或等車各運具動線交織，加上站區商業開發吸引的人潮所帶來車流衝擊，恐怕非是最好的站區交通規劃方式，且間接造成車站因車流之阻隔而失去它的完整性，亦將失去難得的城市中心改造機會。

人人都有心中最喜歡的城市，有人會想念威尼斯的廣場人文，有的喜歡東京的六本木歡愉，但恐怕不會是道路交通最便利的城市；觀察世界先進國家主要城市近年的改變，以最繁榮的紐約為例，紐約市長彭博上任後，為改變交通的壅塞與險惡，陸續將重要的街區及廣場禁止車輛通行，包括時代廣場，先鋒廣場，布魯克林濱水區，皇后區大橋等，大量規劃為人行步道、廣場、自行車道與露天咖啡座等，使得市容大幅改變，紐約不再讓人覺得金錢經濟掛帥的形象，而感受到對人的尊重；昔日車水馬龍的景象，取而代之的是人們悠閒的散步、購物、喝咖啡等，由實際數據佐證，紐約在 2012 年移入人口超過移出，是 60 年來首見，可見其逐漸成為宜居的城市。

紐約的改變可做為高雄城市規劃的借鏡，高雄要由工業都市真正



轉型，需要的是一個契機，若未來的高雄站區不是車來人往的景象，人們到那不僅只是想要搭車，可悠閒的在廣場活動、散步、購物、喝咖啡及看表演，而吸引人潮後續可以帶動的，可想見的人文、觀光及經濟成長等無形效益，不正是長久以來港都期盼的機會！



另一方面，以人為本的理念需保留車站區域完整的區塊以供規劃，為免消耗過多民眾時間成本，繁忙的站區交通車流如何引導，則有賴市府交通政策規劃及宣導，以市區大區域車流引導，配合提升民眾行的觀念，提高公共運輸工具的便利性及使用率，鼓勵民眾自行車上下班等諸多綠色運輸政策。

高雄鐵路地下化對高雄市區另一重大影響則是高雄站區以外部分，由左營大中二路以南至鳳山大智陸橋南側間鐵路軌道及平交道將於鐵路地下化後消失，原來將城市空間分割為二的那條無形的線不見了，取而代之的是狹長廣大的隧道上方土地可利用，而騰空後因用地寬度不一，並不適合完全作為道路使用，為積極發揮此一騰空廊道的效益，不同於台北市區鐵路地下化後之市民大道設置高架道路，高雄市政府擬將現有鐵路用地、兩側公共設施用地及部分住宅區、商業區土地一併變更為園道用地，建構以綠地景觀廊帶為主，運輸機能為輔之林蔭系統，將切分高雄市區的「灰帶」變成富生命力的「綠帶」。此園道系統在鐵路改建工程局負責規劃之初，以「綠色頸鍊」(Green



Necklace)作為鐵路廊帶發展概念，運用多樣化綠帶規劃手法，結合地景設計、環境生態功能與都市活動需求，創造高雄發展生態城市最具發展潛力、高度指標性



及示範意義之場所。

鐵路地下化後配置的 8 處通勤車站及園道之交通系統，其服務特性將定位為「鄰近地區性集散道路及台鐵各車站之進出道路」，其地面下供鐵路及其相關設施使用，地面上則規劃以行人、自行車為主，車行為輔之綠帶通廊，兼具休憩及通勤（學）功能之人行與自行車林蔭大道，串連美術館文化園區－愛河藍帶－科工館－正道公園。由於鐵路、愛河切割市區道路，南北交通僅能藉由少數幾條立體穿越鐵路之幹道提供服務，車流因過度集中而造成壅塞，如中華三路地下道、中博高架橋與大順陸橋容量已達飽和。鐵路地下化後，原有鐵路藩籬消失，有機會打通兩側原本無法連通的道路，創造更多貫通市區的街道，以分散現有南北向主要幹道之車流負荷。

高雄鐵路地下化工程預定民國 106 年 12 月通車啟用，除將整合高雄都會區內台鐵、高雄捷運與鐵路地下化後之新增綠園道路等運輸系統外，亦結合市區公車、中長程客運、計程車等轉乘功能，因而大幅提昇都會區城際與短途交通服務效率，並連結站區周遭之民間大型商業開發案，將藉由改善都會區環境及生活品質等利多情形之誘導下，帶動各車站周邊之經濟活動力，使南起建國路，北至九如路，東起民族路，西至愛河濱整體區域得以重新再造，相信未來伴隨工程的完成，嶄新的高雄都市核心必將在眾人期盼中綻放光芒，且讓我們拭目以待。

高雄鐵路地下化園道規劃概要及效益

高雄市政府工務局前局長 楊明州

壹、前言

高雄市自升格為直轄市以來人口高度聚集，工商業發展迅速，已成為台灣重化工業及航運中心，再者，於縣市合併後更成為南部區域重要運輸轉運中心，即包含鐵路運輸系統、都會捷運運輸系統及高速鐵路系統等三種大眾運輸系統的重要交會地區，而「台鐵捷運化—高雄市區鐵路地下化計畫」即是一重大交通工程建設之一環。該計畫主要辦理台鐵西幹線鐵路地下化工程，鐵路地下化起點北起本市左營區新左營站大中二路附近，向南而東至鳳山區大智陸橋為止，全長約為 15.37 公里，設置單孔雙軌隧道一座；原台鐵左營、高雄、鳳山等三站改為地下化車站；新增內惟、美術館、鼓山、三塊厝、民族、科工館（大順）、正義（澄清）等七座通勤車站。其中高雄車站更建設為高雄市之門戶意象及交通轉運樞紐。整體計畫時程為 95 年 1 月至 107 年 12 月，並預訂於 106 年底通車。



高雄鐵路地下化計畫平面圖

未來高雄鐵路地下化完成後，軌道地下化後所騰空之廊帶土地，市府都市計畫將台鐵既有軌道與兩側道路合併規劃，變更為都市計畫園道（兼鐵路使用）用地，將建設成水與綠景觀園道，並可消弭鐵軌

兩側長年以來隔閡、實現縫合都市紋理冀望，提供市民煥然一新的景觀，並藉由鐵路地下化串聯大高雄交通運輸動脈，結合本市完善之自行車道路網、地下捷運紅一橘兩線以及環狀水岸輕軌，可帶動沿線都市發展並加速商業、休閒、觀光產業成長，創造高雄市成為水與綠之宜居城市。

貳、園道建置範圍、內容及效益

鐵路地下化後，未來空間規劃及都市紋理勢必重構，調整其空間發展定位及都市計畫，將現有車站及鐵路廊帶沿線地區可進行都市改造再生，以大幅提高車站地區及其周邊土地價值並促進區域發展。

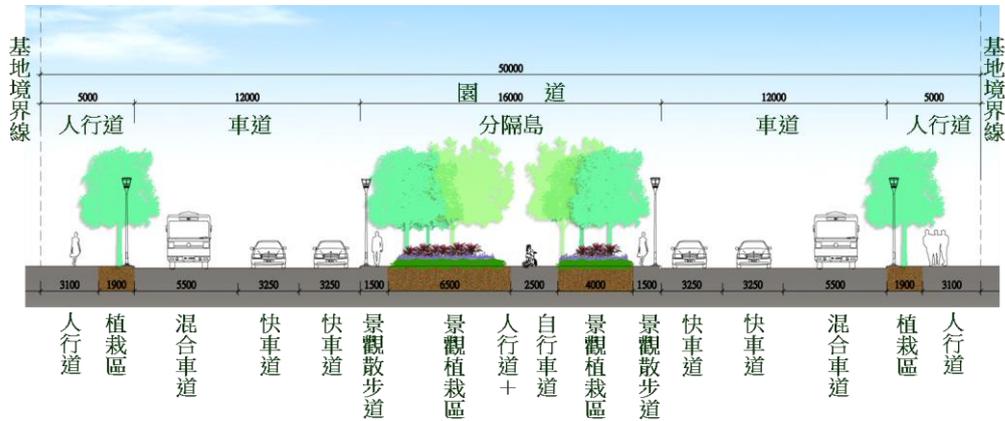
因此市府都市計畫將台鐵既有軌道與兩側道路合併規劃，變更為都市計畫園道（兼鐵路使用）用地，園道用地面積擴增為 62.25 公頃，規劃建置一長度約 15.37 公里長之園道，其園道寬度概略由左營區 90 公尺寬漸變至鳳山區 30 公尺寬之廊帶，將建設成水與綠景觀園道，此廊帶包括「路廊」、「水廊」及「綠廊」三大部分，各部分內容分述如後：

一、路廊規劃部分

考量園道周邊現況道路銜接合理性，透過適當的道路系統調整，經本市道路交通安全督導會報審議，園道範圍內路廊規劃配置快車道、慢車道（或混合車道）、橫越道路、人行步道及自行車道等項提供用路人通行之公共道路。鐵路地下化完成後將可縫合原本因鐵道所分隔的鴻溝，例如高雄車站前後驛站區域，將可利用站區道路南北貫通外，於鄰近道路規劃以自由路及復興路貫通，以便捷南北交通運輸促進鄰近商圈發展；鳳山車站部分除車站東側鳳松路與中正路為現有銜接道路外，未來鳳山地下化車站完成後，規劃文橫路及曹公路南北貫通，以解決鳳山車站周邊長期交通瓶頸問題及安全疑慮。

而鐵路沿線立體交叉設施部分，依據本府交通局初步評估結果辦理，如左營高架橋及地下道、青海路陸橋、九如橋、中華地下道、自立陸橋、臨時中博高架橋、民族陸橋、大順陸橋、自強陸橋、青年路地下道及維新陸橋等數座立體設施，將於鐵路地下化完成後，

陸續分批分次並視交通狀況檢討拆除或部分拆除，以降低對本市交通衝擊及維護市民運輸轉乘品質。



園道橫斷面配置示意圖

在人行步道部分，園道完成後可提供優質的人行步道系統，並可作為安全的通學路徑；而有關自行車道部分，更以適時納入地方民意建議，以簡要規劃、全線銜接並串聯本市各自行車道系統，如愛河連接蓮池潭自行車道、博愛世運大道自行車道、美麗島大道自行車道、西臨港線自行車道、澄清湖自行車道及鳳山自行車道等，推行結合綠色運輸及生態休閒的自行車運動，亦是高雄市邁向低碳宜居城市的必要途徑。



愛河自行車道



西臨港線自行車道

二、水廊規劃部分

水廊部分之水道規劃以簡單生態為原則，水源部分規劃引自曹公新圳，朝向與蓮池潭相互銜接之水路，其間串聯半屏湖溼地、洲仔溼地、內惟埤文化園區溼地等高雄西溼地廊道，藉由活化鼓山運河之水質，最終流入愛河，達成以藍色水路串聯園道沿線景觀之目的。

水廊主要以生態共生系統改善水質，利用人為的方式增加流水底部的接觸面積，藉由渠道底部自然生成的生物膜處理污水，以加速水質的淨化，並規劃池底鋪設卵石的蜿蜒小溝渠栽植落羽松等水質淨化植栽，有助於污染物的分解，並以水生植物去除水中的營養鹽並攔阻懸浮物，減少水體水質優養化現象，達到淨化水質的目的。

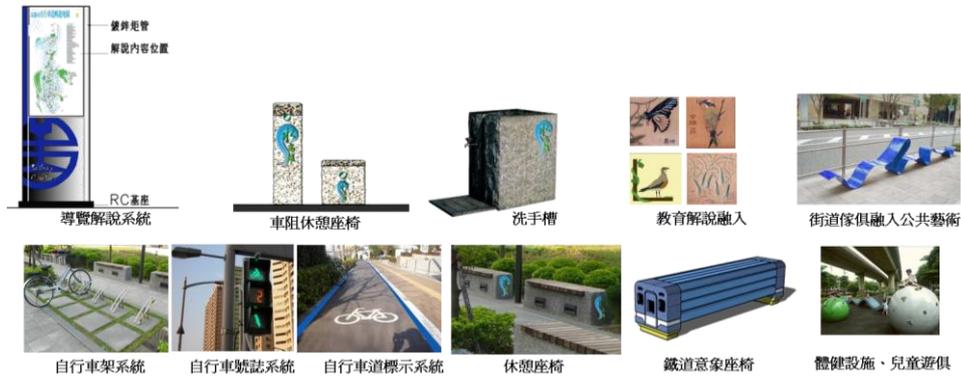
在改善都市排水及滯洪方面，水廊提供了有效滯洪空間，間接降低了都會區積水之可能性。水廊全長規劃約 4.4 公里，水路平均坡度=0.15%，平均水深採用 30 公分，兼具休憩與安全性，配合沿線綠廊植栽形成水與綠之景觀，打造親水城市之願景。



水廊規劃配置示意圖

三、綠廊規劃部分

綠廊植栽樹種以園道整體規劃為原則，並配合季節變化配置；樹種部分採單純化、常年開花之樹種，並輔以生態自然、易養護為原則規劃辦理。未來綠廊建置完成後，高雄市民可增加一座綿延 15 公里長的綠色廊帶公園休憩活動，如此不但提供了市民更優質的公園綠地環境，更是本市重要地標。



街道家具示意

參、結語

藉由高雄市區鐵路地下化之改造以促進各類商業活動及地區再發展，提升車站南北地區各種交流之運輸效能，滿足不同運具轉乘需求，同時兼顧都市發展紋理與生活環境品質，以因應未來城市發展之需要。本市鐵路地下化完成後，可望消除長久以來鐵路兩側都市隔閡，並且待未來騰空之地面建置為景觀園道後，更可獲得諸多效益，分述如下：

- (一) 可消除大高雄都會區內所有平交道之交通阻礙節點，改善道路壅塞及事故發生；並預期將沿線立體設施移除改設為平面化，藉以縫合都市紋理，還原本市都市景觀風貌。
- (二) 改善鐵路行車所產生之噪音、震動等環境公害問題，提升都會區生活環境品質，使高雄成為一更適宜居之城市。
- (三) 消除鐵路沿線兩側地區發展之阻礙，以均衡本市都市發展，提升都市土地利用價值及經濟活動力。
- (四) 原軌道地下捷運化後，配合地面上園道所建置之路廊、水廊及綠廊建設成果，將使大高雄都會區擁有更便捷、更高效及更多樣之都市綠能運輸廊帶。

鐵路地下化高雄車站與都市再發展

高雄市政府都市發展局局長 盧維屏

壹、鐵路地下化計畫總覽

高雄市區鐵路地下化從左營到鳳山長達 15.37 公里，貫穿整個都會中心區（圖 1），以往因平面鐵軌橫互而不得不存在的立體交叉交通系統如陸橋、地下道等，未來將恢復為平面。鐵軌下地後，地面將重新營造為綠色廊帶（圖 2），包括既有的高雄車站與鳳山車站將重新規劃，設計施工之執行單位為交通部鐵路改建工程局。

圖 1—高雄市區鐵路地下化



在行政院核定之高雄市區鐵路地下化計畫之初，考量高雄車站為高雄市區發展之核心，須具備良好的轉運及商業活動機能，同時順應宜居城市的目標，因此將高雄車站之再發展定位為「高雄之心」（Central Hub）。其空間規劃包括多功能交通轉運中心、經濟樞紐機能、中心商業區，以領導高雄市及南部區域發展，並達成鐵路地下化追求「大眾運輸導向」（TOD）之城市型態。



圖 2—綠廊帶園道景觀示意

綜合行政院核定的鐵路地下化計畫等其他上位計畫的策略思維指導下，現行之高雄車站都市計畫架構出下列細部構想：

- 一、市區鐵路地下化、捷運化
- 二、分層次結構化的都市空間規劃（綠廊帶、捷運化車站周邊地區、廊帶兩側整體開發區）
- 三、便捷的交通轉運樞紐
- 四、低碳的火車站規劃、新文化的體驗空間
- 五、公園化的都市綠色廊道
- 六、永續的生態建築、整合的土地開發策略

貳、高雄車站土地使用與規劃

為提供市民可使用之車站地面大型開放空間，於都市計畫訂定之車站專用區土地使用管制方面，將建蔽率適度壓低為 50%；另依循大眾運輸導向（TOD）都市發展之目標，允許較高強度之複合使用，故容積率比照第五種商業區為 840%；同時為確保市民的公共利益、考量車站專用區具有大眾運輸與轉乘服務之準公共設施機能，因此限制車站專用區內做為台鐵商業使用之總樓地板面積不超過該區總樓地板面積之 50%。

此外，在都市計畫訂定之高雄車站設計基準方面，透過都市設計手法強化全區景觀意象，配合高雄車站與其附屬設施如購物、娛樂、辦公、商務、轉運等複合機能形塑車站專區，充分留設必要之公共設施如公園、廣場等，並設置中庭、綠地、沿街綠廊及人行步道等開放空間，達到都市空間之改造與運輸建設及商業機能的整合，打造具備門戶意象、強化運輸轉運功能、融合舊車站歷史建築（圖 3）活化再利用之高雄車站特區。



圖 3—帝冠式舊高雄車站

鐵路地下化預計 106 年底完成地下結構工程及通車，舊高雄車站將移置回新高雄站區的中軸位置（106 年以後始辦理地上站區其他建築開發）。為了配合地下化通車之預定期程，並減少因工程延宕而影響市民生活之情形，市府都設會前於 100 年 1 月 18 日有條件通過鐵工局所提送之車站地下站體部分都市設計審議案，並附帶要求車站地面層以上部分如大型拱頂、廣場、植栽景觀、商業大樓、國道客運轉運站等規劃內容，續請鐵工局整合意見修正後，另提案辦理變更設計。



圖 4—高雄車站地上建築方案仍進行設計中
(九如路側模擬圖)

參、高雄車站交通運輸方案

對於多數市民關心之未來高雄車站區及周邊交通方案，經市府多次邀集專家學者研商評估後，綜合考量都市空間完整性及發展性，並因應氣候變遷暴雨防洪、捷運軌道工程風險、地下通風不良危害機車騎士健康、營造宜居城市及發展低碳運輸等因素，故有關高雄車站區中山博愛路穿越方式採取平面化，取消中博地下道施作，並可節約 17 億元工程經費。

高雄車站規劃首重各項運具轉運功能（汽、機車、捷運、鐵路、長途客運、公車等），以及塑造都市中心人行環境；平面化車行交通系統也已透過交通局委託中華民國運輸學會研究，經綜合評估站區發展、都市景觀、穿越性車流、車站轉乘、站區施工及通車期程等因素，規劃「站區運輸優化方案（類似環抱系統）」（圖 5），並且與交通部鐵工局達成共識、確認可行。

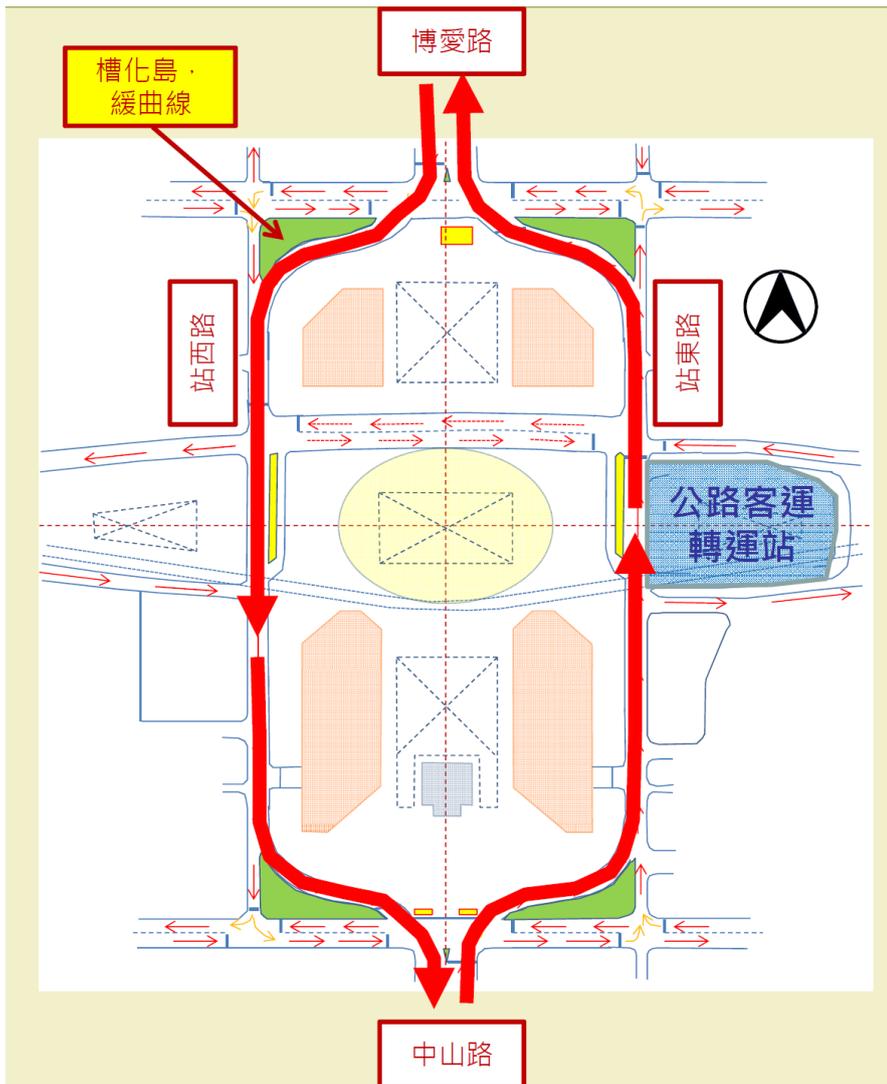


圖 5—站區運輸優化方案

依據「站區運輸優化方案」中山路、博愛路改為平面穿越高雄車站後，對南北穿越車流服務造成一定程度影響，然而這也是高雄發展綠色交通網絡的契機。市府交通局正規劃相關措施如站區周邊道路之路型調整、大區域車流疏導計畫、設置國道客運轉運中心及公車運量躍升計畫等配套措施，將透過改善大眾運輸轉運服務品質，減少私人運具總量，以降低中山路、博愛路南北向交通負荷。

肆、民眾參與高雄車站都市再發展

針對高雄車站之地面以上商業大樓及交通景觀部分，市府自 100 年至今已召開數次都市設計專案會議及專家學者座談會研商；此外，市議會亦成立鐵路地下化專案小組，召開多次公聽會探討高雄車站建

築設計及交通轉運等議題，然而部分民間團體仍表達對交通部鐵工局設計方案的不滿，轉而向市府陳情抗議，認為設計過程缺乏公民參與的程序。歷來民眾及民間團體對高雄車站主要意見包括：

- (一) 舊高雄車站（歷史建築）未來應是承載高雄故事與城市願景的場所。
- (二) 新高雄車站是否該興建商業大樓？
- (三) 如何透過鐵路地下化工程建設活絡地方商圈？

對此，民間團體已於去（103）年辦理 3 場論壇，今年市府將接續辦理 12 場說明座談會（地點：舊高雄車站內；目前已辦理 2 場），邀請地區民眾、學者專家參與，一方面將鐵路地下化資訊公開，二方面參考凝聚民眾意見訂定車站空間設計準則，作為交通部在高雄車站開發建設之依據。有關 12 場說明會由都發局規劃，並配合高雄市有線電視公用頻道(CH3)專題報導及專案網頁(www.高雄車站論壇.tw，如圖 6) 等各式文宣方式放送，將後續活動資訊廣為周知，鼓勵市民參與，開啟讓高雄市區中心再次發展的重要契機。



圖 6—專案網頁 (www.高雄車站論壇.tw)

高雄車站中博平面化一站區運輸優化方案

高雄市政府交通局局长 陳勁甫

壹、前言

高雄車站係本市都心且為重要運輸節點，除承繫台鐵繁忙旅次外，亦提供高雄都會核心捷運及國道客運間之多功能轉運服務，為高雄地區最重要之大眾運輸轉運中心。因此，地下化之高雄車站除考量站區發展、都市景觀及完工通車期程外，尚需將各種交通轉乘設施與動線納入考量，聯繫南北向交通之中山路與博愛路如何穿越站區亦為一重要課題。

民國 88 年交通部鐵路改建工程局「高雄都會區鐵路地下化綜合規劃（高雄專案）」，中山路與博愛路（以下簡稱中博）穿越方式係採地下型式規劃，98 年高雄市政府基於捷運紅線軌道營運安全考量，提出「研商中博地下道取消改走平面道路後續處理報告」，及基於新中博地下道南北引道長達 500 公尺、引道出口恐無法負荷降雨頻率 200 年防洪標準，且將影響熱河街至七賢路兩側商家商機發展等疑義，此外，考量地下道深達地下 15 公尺，長度 980 公尺，長期通行對機車騎士健康恐有不良影響，發生事故亦救援不易，爰經 102 年 7 月交通部「鐵路地下化建設計畫都市發展專案小組第 7 次會議」確認中山路與博愛路南北穿越採平面化之「站區運輸優化方案」辦理。

貳、站區運輸優化方案

為辦理車站周邊交通規劃，交通部鐵路改建工程局業提供經費委由高雄市政府交通局委託中華民國運輸學會辦理研究規劃案，經多次邀集專家學者召開會議研商，並審慎評估「平面直通方案」、「平面環抱方案」等多種南北穿越方案後，結論建議高雄車站站區中山路與博愛路平面穿越方式採取「站區運輸優化方案」辦理（如圖 2-1），主要評估因素說明如下：

- 一、高雄車站站區發展：站區土地未被穿越切割，地面層可創造大型都市活動場所，且站體建築物集中配置，可形塑鮮明之車站意象。
- 二、都市計畫景觀及城市記憶：舊火車站歷史建築可遷回廣場中央，周邊腹地寬廣，形塑明顯城市地標意象。

- 三、穿越性車流服務：車站二側站東路、站西路以「反曲線」方式連接中山路、博愛路，且將站東路、站西路與建國路、九如路銜接處簡化為 2 處路口，南北向穿越性車流尚可順暢通行。
- 四、車站轉乘空間配置：轉乘區集中，台鐵、捷運、公車及公路客運旅客轉乘步行距離最短，轉乘動線及區位均為最佳配置。
- 五、車站設計施工及通車期程：該方案與鐵工局原設計方案地面層規劃相似，不影響 106 年鐵路地下化通車之進度。

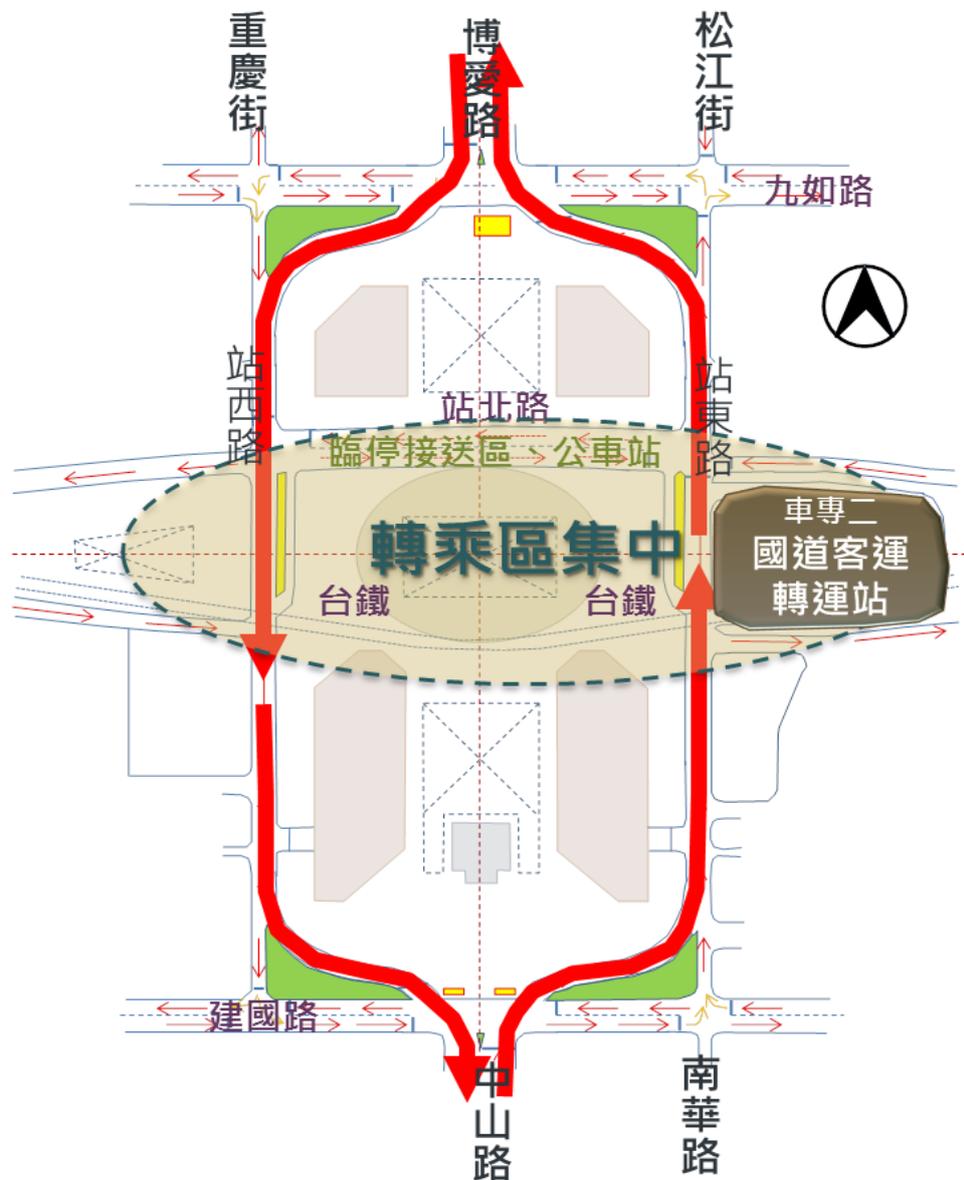


圖 2-1 站區運輸優化方案示意圖

叁、站區周邊道路及轉乘環境規劃

一、站區周邊道路交通規劃

檢視世界各大都市及台灣各主要城市之發展，增加道路、停車供給，卻未適當配套管制私人運具之下，汽機車數量將日益攀升，且增加速度遠大於道路及停車供給速度，進而衍生道路壅塞、肇事增加、停車供給不足、空氣污染等都市化問題。因此，都市內主要道路應以提供順暢通行為主，非以提供私人運具快速通行為目的，以中博運輸走廊已投資大量經費建設世界級的大眾運輸系統，應適當調節私人運具之行車速度，並結合大眾運輸為導向發展（Transit-Oriented Development, TOD）之場站規劃，以減少私人運具對高雄車站站區及周邊道路之交通衝擊。

基於高雄車站中山路、博愛路南北穿越方式將採「站區運輸優化方案」辦理，本市都會區之交通規劃亦將採取站區周邊道路調整計畫、大區域車流疏導計畫及公共運輸系統改善計畫等配套計畫因應。

（一）站區周邊道路調整計畫

以道路幾何設計及交通管理手段，調整站區鄰近道路設施之配置，減少未來進入站區內之車流，即維持所有道路雙向運行，並縮減博愛路及中山路鄰近站區之車道寬度、加寬人行道，以減少道路容量使可運行速率降低，進而使非前往高雄車站之穿越性車輛提早移轉至其他路徑，以減少站區周邊交通之負荷。

（二）大區域車流疏導計畫

藉由縮減中山路、博愛路鄰近站區之車道數，促使博愛路、中山路之穿越性車流提早改道，即站區南北兩側較遠距離欲利用中山路、博愛路穿越車站車流，可提前導引改道中華路、民族路等；較近距離車流可導引改道至自立路、自由路（復興路）。上述改道指引標誌系統規劃，將以接續性標誌系統，並輔以資訊可變標誌系統（CMS）、路況監視系統（CCTV）及車輛偵測器（VD）等交控設備，提供改道路線之引導，以導引穿越性車輛改道。

(三) 公共運輸系統改善計畫

為減少私人運具之使用率，未來本市交通規劃願景係以大眾運輸發展為主軸之永續運輸規劃，如實施中之「公車任意搭」計畫，及 103 年推動之「公車運量躍昇計畫」，均可逐年提升大眾運輸系統市佔率，同時逐步降低私人運具使用比例，除對改善都市環境、提升生活品質有直接效益外，道路系統瓶頸問題也可獲得減輕。

二、站區轉乘環境規劃

(一) 臨停接送區

由中山路、建國路前往高雄車站車輛可由站東路至站北路北側臨停區臨停上、下客；由博愛路、九如路前往車站車輛可由站西路至站北路南側臨停區臨停上、下客。

(二) 市區公車

市區公車站位規劃包含站北路、站東路、站西路，其中，主要席位設置於站北路道路二側，站東路、站西路各設置一座島式公車月台，藉此規劃可使所有轉乘大眾運輸之旅客皆集中在此區域內，增加自明性，具縮短步行距離之優點。

(三) 國道客運

鐵路地下化後高雄車站東側（車專二用地）將規劃為國道客運轉運站，旅客可透過地下層連通台鐵、捷運車站，便利且快速轉乘；地面層進、出場車行動線採順時針方向，設置月台 22 席，為上、下客共用之國道客運轉運站，且月台層規劃為具空調及遮蔽之乘客候車空間，以增進候車環境之舒適性。

(四) 計程車招呼站

為避免影響站區外部交通及提供優質之停車排班空間，計程車上客處集中設置於地下層，台鐵、捷運、國道客運旅客可透過地下層前往計程車招呼站，便利轉乘計程車，另計程車下客區規劃於站北路，與汽車臨停區共用。

(五) 汽、機車停車規劃

為提供停車轉乘台鐵、捷運及國道客運之服務，於車站東側、西側及西南側規劃地下層之機車停車場，及車專一規劃地下層之汽車停車場，惟整體站區係朝向 TOD 導向之規劃，故仍鼓勵民眾搭乘捷運、公車等大眾運輸至高雄車站轉乘或進行其他商業行為，以減輕站區周邊道路交通負荷。

肆、結語

高雄車站兼為本市都會區核心及重要運輸節點角色，站區應提供順暢，但非快捷穿越服務之功能，「站區運輸優化方案」除兼具有調節車流、管制動線等調節私人運具使用之彈性外，鐵路地下化完工後，南北向車流可經由站區二側之 15 公尺站東路及站西路連通建國路及九如路，不影響南北向車輛通行，且中華地下道、自立陸橋及大順路橋等立體連通設施將拆除，原有側車道寬度納入主線車道及自由路、復興路將南北貫通，南北向道路容量也進一步提升，整體南北道路容量增加，可分擔中博地下道取消所造成其它南北幹道交通流量之負擔。

此外，透過站區周邊道路調整計畫、大區域車流疏導計畫及公共運輸系統改善計畫等相關配套措施，亦可逐步減少私人運具之使用並提早引導南北向穿越車流改道。為本市邁向更環保、節能、友善及人本之永續交通城市，未來鐵路地下化除高雄車站外，其他左營站、內惟站及鼓山站等 9 處通勤車站之轉乘設施及周邊道路規劃，高雄市政府亦要求交通部鐵路改建工程局以大眾運輸優先及人本原則進行規劃，以期逐步減少本市私人運具使用，俾使本市邁向永續環保之綠色交通城市。

高雄鐵路地下化後—地面的綠色道路建議

議員 吳益政

高雄市鐵路地下化，即將於 106 年底全面完工，全程 18.16 公里，花費高達 953 億餘元預算，南北路障的 7 處平交道及 16 處公路立體路橋，將全部縫平，屆時高雄的前驛、後驛，將走入歷史。

鐵路地下化，是城市發展必經的歷程，早年高雄港發展，鐵路扮演了港口貿易的關鍵角色，透過鐵道運輸，將原物料運送至加工區及全國各地，而台灣生產的農產品及加工區生產成品，透過鐵路運送至港口，出口至全世界。高雄鐵道從早期的經貿功能，隨著時代遷移，轉為運輸為主，直至現今的觀光人文；鐵道幾乎是所有高雄人北上打拚，還是南下探親的重要記憶。

然而，鐵道從建國路橫越過去，往東延伸至屏東，往西向北至台南；這一段鐵道形成高雄最精華的地段，卻也將高雄切割成了南北，縱使周邊土地享有地利發展之便，但長期火車噪音和人潮車潮所形成的污染，以及放任式發展的零散聚落，該區域反成了市中心的陰暗瘤處，牽制於鐵道內嵌、無法更動的選項，都市規劃始終無法前進。現今，鐵路地下化，路面空間成了市區最大的土地開發，一股城市的新興力量蘊釀而生。

鐵路地下化後，所釋放出來的土地，連貫性佳，且位於高雄市市中心，除了具備連通的功能之外，不論在交通還是都市規劃，應以「綠色環境」為首要，在長達 15.37 公里的腹地中，應避免重蹈台北市政府於鐵路地下化後，反而利用所騰出來的路面上空間，興建高架東西向快速道路，即為人周知的「市民大道」。鐵路地下化不只減少路面鐵道所帶來的事故率，更應突顯將路面空間「歸還於民」及降低運輸工具占用馬路空間，包含視覺美感的價值取向。因此，在得知鐵路地下化工程後，便不斷爭取一個綠色永續的空間概念。

擔任議員十年來，除了推動腳踏車硬體建設外，一個城市的腳踏車精神，也不斷得和市民討論和推崇，倘若高雄為亞洲評選最佳的自行車城市之一，那再於城市內，昇華為建構一條「永續綠帶」的概念，於此區域，建構一條專門給腳踏車的高速公路，並以城市作為「滯洪納水」的海綿構想，沿線可開發為「微滯洪」的綠帶概念，栽種吸水性強在地原生種植物，擴大地下水滲透區域；減少都市逕流，因應極端氣候帶來的集中性豪大

雨，減少瞬間暴雨帶來的洪水機率，以作為高雄市下一步的都市願景典範工程，不僅有大建設的亞洲新灣區工程，象徵健康生活和永續未來的綠帶工程，更值得重視。

美國西北岸的波特蘭係高雄市的姐妹市，近幾年來，不管是政府政策上還是人民生活上的內化環保行動，均有落實的身影。

波特蘭的城市綠色概念，從開放整條馬路為公車道，並於道路建設安全的通勤自行車道。及提倡大眾運輸的建設外，約 3 年前，城市開始一個名為” Green Street” 的政策，姑且簡稱為「綠色街道」政策，這個政策來自於極端氣候的威脅，極端的大降雨，城市的下水道皆無法持續已擴充阻擋。因此，波特蘭決定取消車道，利用連續性的路面空間，作為綠帶，讓每條馬路都具備吸水的海綿功能，竭盡可能的利用公共空間，開闢成生態綠帶，綠帶不只有植栽，部分區域還可能是沼澤型空間；然而，這看似簡單的想法，有那些優點呢？

1. 減少暴雨逕流，減少下水道負荷，而引起城市路面淹水。
2. 波特蘭減少 85%暴雨高峰水流，減少 60%暴雨水面積，減少 90%暴雨逕流。
3. 潔淨地下水供應及降低熱島效應及增加空氣潔淨。
4. 美麗的綠帶空間可增加居民之間的互動，城市的活絡。

當然，這麼理想式的規劃，也許很多人不以為然，但在政策的背後，其實有著務實的想法，政府知道下水道工程無法抵擋也許再 200 年的工程，因為，可能下個星期，就會來個 300 年一次的暴雨，人工工程已無法用以前的統計數據來預估，政府的財政也不容許無限上綱持續編列預算，因此，當波特蘭推動 Green Street 政策時，最主要還是因應暴雨，減少政府硬體設施的支出。

倫敦和哥本哈根，近幾年接二連三的打造城市內的自行車高速公路，城市從推動大眾運輸，直至永續的綠色運輸層次，打造一個城市能透過自行車快速抵達各重要景點的城市環境，改變人類認知，需要搭乘有引擎的交通工具，才得以建構通勤的安全感和速度感的根深蒂固觀念，創造運用人力和無石化燃料的依賴中，成為移動的主流，兩個世界級的城市從推動自行車高速公路構想直至建設，皆獲得市民一致的歡迎，更上遍世界各大

媒體。

高雄市近年來陸續獲得聯合國頒布世界宜居城市的獎項，更於今（103）年獲得十個獎項，在欣慰之餘，不免反思，在市政府大面向的規劃城市點的改造時，更回頭思考是否具體增進市民幸福感及改變市民生活；利用鐵路地下化的契機，長遠性的規劃翻轉城市的重要一擊。

現今，列為城市古蹟，承載高雄現代化發展重要軌跡的高雄驛，帝冠式建築，是早期日式西化建築的經典之一，雖然年紀不大，但幾乎是高雄人經典的記憶，幸好前些年，高雄火車站利用移動建築的方式，移至現臨時火車站東邊，準備於鐵路地下化完成後，和周邊整體規劃，再重新開發。

然而，市政府早先委託規劃的內容，在許多高雄人的想法中，並非不夠好，而是未足夠納入市民意見，在許多公民團體發起後，市府也同意延緩半年，委託高雄大學辦理八場公民意見平台，邀請市民一起參與下一代的高雄火車站重生。高雄火車站可謂高雄最大的陸路物流中心，周邊涵蓋五個商圈，包含大連皮鞋街、安寧成衣批發街、三鳳南北貨商圈、長明衣服街，以及建國電腦商圈，從民族路以西至中華路以東，北至九如路、南至建國路，主張藉由高雄火車站改造，連結此區域為輔，打造以「人行為本」的大型零售公共空間，如同首爾東大門，結合設計、批發、工廠和零售的大型物流空間。

綿延 15.37 公里閒置土地，除了既定的交通規劃外，以波特蘭的 Green Street 為借鏡，打造城市的帶狀海綿綠帶及劃時代的自行車高速公路，此高速公路，不僅專門給行人和自行車，串連高雄市老城鳳山、苓雅區部落、科工館園區、愛河區域，以及新興的美術館園區，多變化和多元化的地景風貌，開創市中心民眾一個步行可及的休閒距離，對高雄市市民而言，興奮的讓人期待。

鐵路地下化延伸鳳山計畫之車站站體及周邊交通問題

議員 李雅靜

壹、前言

「高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫」係延續「台鐵捷運化—高雄市區鐵路地下化計畫」為辦理之主要依據。鐵路地下化後，將補強高雄市大眾捷運化路網，加強高雄市區與鳳山地區之聯繫，而騰空後之鐵路廊道不僅可縫合市區長期受鐵路分割發展之現況，亦可創造都市再發展契機，活化土地利用而提升土地價值，並創造良好生活環境及都市景觀。此外透過提供公共設施及開放空間，串連都市綠帶系統，消除市區交通之阻礙點，以延續都市的交通流暢。

根據鳳山鐵路地下化廊帶計畫，鳳山車站以西規劃為園道，除設置鐵路地下化必要的出入口、通排氣設施外，其餘空間則作綠帶、人行步道、自行車道及車道使用。鳳山車站以東規劃為公園用地，結合南側既有公園及鳳山溪周邊開放空間與綠元素，設計為水岸休閒生態公園。鳳山地區鐵路地下化計畫完成後，將可銜接原本被鐵路阻隔之都市空間，並重整鐵路運輸與都市發展關係。

長期受鐵路阻隔的鳳山南北兩側，因鐵路地下化而被打通。在審議通過鳳山鐵路地下化之廊帶計畫後，原現有鐵道自左營至鳳山之間地面，未來將規劃 15.37 公里長的林蔭大道，期待能為鳳山帶來新的商機。高雄鐵路地下化由交通部鐵工局規劃設計施工，鳳山鐵路地下化工程預計民國 106 年底完工後，原有市區的「灰地」將轉變為富有生命力的「綠廊」，帶動兩側場域革命性的變化。

貳、鳳山計畫之車站站體規劃精神與目標

雅靜這幾年來積極參與議會的鐵路地下化專案小組的運作，針對高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫預計可達成之目標，茲說明如下：

- 一、打通博愛路與鳳山車站的聯通及北門平交道瓶頸，以貫穿車站站區南北交通要道，改善地方交通，增進民眾行之便利，並消除 2 處平交道（正義路及鳳松路）、1 處地下道（青年路）及 2 處路橋（澄清路、經武路），以提升鐵路交通安全性，連帶促進地方繁榮。

- 二、以車站專用區整體規劃及開發，保留鳳山人之舊城歷史意象與在地記憶，朝向親水廣場、城市記憶及步道商圈等規劃案方向執行，並串連現有商業區之人潮及交通，方便旅客轉乘，且配合站區及聯外交通改善，加速鳳山地區發展成為一個以車站為中心之都市。
- 三、檢討與規劃沿線之廊帶新生地，地面景觀綠美化，活化兩側土地整體發展，於博愛路北側、維新路橋西側新增預留機制所需用地納入都市計畫變更，以創造最佳土地開發效益。此外，並增設通勤車站一處，方便旅客使用，增強鐵道運輸服務。
- 四、檢討台鐵現有體制與相關法規，研擬最佳之規劃內容與開發方式，使土地利用價值達到最好的分配，也使文昌一街以東至文康街之道路兼園北界之未與其北側工業區南界吻合，納入都市計畫變更。此外，並促成鐵路地下化後廊道土地無償撥用，以促進地方發展。

參、鳳山車站專區開發芻議

鳳山車站建於民國前 6 年，日據時期為輸運農產品及軍事需要，是一木造站房的車站，本站處於台糖旗山線（旗山至九曲堂）、小港線（林園至小港）間，為農產品及軍事轉運的重要車站，曾經商賈雲集、盛極一時。然而民國 79 年台鐵卻把原本的老車站夷平，但卻在沒有整體的思維規劃下重建，賠上站區的沒落破敗與邊緣化，這就是鳳山民眾親身經歷過的沉重記憶。而今適逢鐵路地下化，是城市再發展之新契機，鳳山車站站區將有脫胎換骨的絕佳機會。鳳山車站專用區的重點應該將民眾參與機制導入以下兩大軸：

- 一、擴大民眾參與鳳山車站站區的整體規劃與意象創意設計。
- 二、從整體都市發展策略，擬定將近 9 公頃站區的定位與方向。

鳳山車站專用區在公部門持有土地比例超過 8 成的情形下，原持有龐大土地因用地變更而增值之土地利益，屬政府長期投入資源之公共財產，應採公益性開發，不宜全盤化作房地產價值的操作及營運模式(如標租或標售民間企業、委外經營等)。依高雄市政府都市發展局細部計畫說明書的規劃願景是呈現超大型的街廓，如何開發並與鳳山既有都市紋理呼應、與地方文化、產業連接等資訊不公開亦不透明，

況且辦理市地重劃造成住民持有土地細分化的結果，實不利於都市空間整體再造。此外計畫區東側博愛路為配合台鐵站體位置導致規劃路型曲折，未能截彎取直連接華山街，且西側道路無規劃聯外道路，恐造成日後交通瓶頸影響住民居住品質。

肆、高速公路以東至正義路段之預期影響

本路段在土地使用情形以住宅區居多，鐵路南北沿線多設有鄰里公園及 6 米巷道。另外自然景觀資源部分，在綠資源部分有高速公路西側公園用地及原鐵路沿線既有綠化植栽。在水資源部分為水道大多已覆蓋成為停車場或居民搭建鐵皮屋。本路段主要預期的影響如下：

一、消除平交道及交叉路口，減少交通事故

高雄鐵路地下化將消除高雄市區 17 處平交道及 14 處立體交叉路口，能減輕中華地下道、自立陸橋、中博高架橋、民族陸橋、大順陸橋等處的車流量。

二、改善市容景觀，營造花園綠帶或其他景觀意象

台北市比高雄市早開始鐵路地下化，閒置空地有部分設立了高架道路，但因車流量大、交通路線繁雜，反而造成塞車，這是「前車之鑑」。

三、減少噪音、提升生活品質

鐵路地下化因不與一般道路重疊、交叉，一般道路受到的干擾變少，可以減少塞車和交通事故，也能節省行駛時間。亦可以減少地上的噪音和震動，能提升鐵道沿線居民的生活品質。

四、消除兩側地區的聯結阻礙、均衡都市發展

鐵路地下化後，原先之車站、鐵軌即將廢除，之前造成高雄市南北地區發展之差異及南北交通的阻礙而所浪費的時間，隨著這條巨大的鐵道分隔線消失，相信能均衡南、北高雄的發展。

五、增設市內車站，通勤與往來更便利

因整個鐵路地下化施工範圍長達 18.16 公里，又在市區，為讓民眾有便捷的交通路網，除了原有的高雄火車站、鳳山車站

外，沿線確定增設左營、內惟、美術館、鼓山、三塊厝、民族、科工館（大順），以及正義路與澄清路間的正義站，共計 8 處通勤車站。

伍、鐵路地下化車站站區運輸優化方案

為審慎因應處理站區周邊交通運輸規劃，交通部鐵路改建工程局已於 101 年 6 月提供規劃研究經費，就車站站區及周邊交通提出改善計畫，經綜合研析高雄鐵路地下化之車站站區發展、都市計畫景觀及城市記憶、穿越性車流服務、車站轉乘空間配置、車站設計施工及通車期程等因素，未來將採「站區運輸優化方案」辦理，各主要評估因素如下：

- 一、穿越性車流服務：車站二側之道路以「反曲線」方式連接，南北向穿越道路並簡化，使穿越性車流可順暢通行。
- 二、車站站區發展：站區土地未被穿越切割，地面層可創造大型都市活動場所，且站體建築物集中配置，可形塑鮮明之車站站體意象。
- 三、都市計畫景觀及城市記憶：各車站站區周邊腹地寬廣，亦形塑明顯城市地標意象。此外車站設計構想以簡體減量、自然節能、生態綠廊、車站新象為主。
- 四、車站設計施工及通車期程：與鐵工局原鐵路地下化設計方案之地面層規劃相似，對鐵路地下化工程影響較小，且不影響 106 年鐵路地下化通車之工程進度。
- 五、車站轉乘空間配置：轉乘區集中於車站站區道路周邊，轉運之旅客轉乘步行距離最短，且臨停接送區車輛不影響車站站區周遭之穿越車流的通行，轉乘動線及區位均為最佳配置。

陸、結語

有關鳳山火車站專用區，迄今整個車站專用區因長久鐵路營運產生的空間隔閡及其與周遭城市的紋理的錯位。鳳山車站專用區計畫應避免斷然以推土機式重劃方式拆除弭平，而將生活於本地區數十年、擁有土地及合法建物所有權之住民賴以維生之生財工具、家園及生活型態中斷導致無以維生，還得自行籌措重劃後重建家園之龐大經費。

況且如何回歸市民生活中的城市文化、共同記憶、地方產業等活

動產生聯結，甚至進一步帶動區域活化等議題，都應該被共同來公開檢視與更廣泛的討論，再者利用鐵路地下化及站區改建後騰空之土地，配合都市更新計畫，整合周邊開放空間及交通動線，並配置適當商業空間，以活化周邊都市活動，提高都市生活品質，改善交通及美化都市景觀。

總之，高雄鐵路地下化主要目標雖然是改善交通，但原有鐵道的閒置空間朝向「以人為本」及「綠色、人本」為核心價值的方向，生態自然為優先考量。原來的鐵道將由綿延的綠廊及水廊取代，融入當地景觀環境、在地自然人文特色，同時並在各車站增加新的地標建築意象，以代表高雄在地特色。從大高雄過去的歷史，我們知道城市發展與交通運輸工具的可及性及便利性有著密不可分的關係。高雄鐵路地下化為都市土地利用增加更多的可能性，帶動生活型態的變化，也讓我們對這塊土地的未來充滿期待。

鳳山火車站應融入地方歷史與文化特色

議員 陳慧文

鳳山是台灣最早發展的城市之一，從建城至今，已超過 200 年的歷史，如此一個具有悠久歷史與文化多樣性特色的城市，應該有很多動人的故事和創造的素材。

鳳山的文化多樣性，涵蓋清朝、日據、國民政府到民主化的台灣，有清朝開發的遺跡、有日據時期庶民生活的縮影、有國民政府建軍需要形成的軍事聚落，近年來更有以藝術為特色的大東文化藝術中心及衛武營藝術文化中心等建設，讓鳳山成為一個融合傳統與現代的城市。

鳳山鐵路地下化後，車站必須改建，但看到目前「交通部鐵路改建工程局」委託設計規劃單位所定的新鳳山火車站設計圖，卻令人大失所望，不但沒有一點公共藝術的美感可言，更缺乏地方文化的聯結與歷史的縱深感。

崑山科技大學空間設計系暨環境設計研究所張曦勻助理教授，在 102 年 1 月 30 日本會舉辦的「高雄市區鐵路地下化高雄車站及鳳山車站規劃設計」公聽會上，認為高雄火車站及鳳山火車站的規劃，應符合五項願景期待：

- (1) 尊重歷史記憶及文化傳承
- (2) 納入城市願景之核心價值
- (3) 整合城市資源之內涵
- (4) 回歸市民共同期待並反映社會正義
- (5) 具更多面向的參與性

撇開鳳山區選出的議員身分，單就一個土生土長的鳳山子弟而言，絕對無法接受一個醜陋而缺乏文化生命養份的空洞建築，矗立在有 200 多年歷史的土地上。

在此我舉二個宜蘭著名的公共建築為例，說明歷史文化與公共建築如何巧妙聯結與融合，形成令人驚艷的公共藝術。

一、葫蘆堵大橋：

橫跨宜蘭縣員山鄉深溝及三星鄉大洲兩地的交通橋梁，橋的兩端大都是漢人聚落。

宜蘭縣內的藝術家林正仁先生，在橋名柱及橋欄設計，採取傳統的空間觀念，以四種不同顏色的花崗石為材料，用浮雕手法呈現青龍、白虎、朱雀、玄武形體，採石鼓造形，安置成四座橋名柱，代表東、西、南、北不同方位，具有守護地方的用意。

而橋欄則選用代表傳統時間觀念十二干支的「十二生肖」為造型，分別以鏤空銅雕製成，象徵時空的交會於葫蘆堵這兒。造形活潑生動的十二生肖橋欄，在車子來往行駛時，欄中的動物似乎也跟著奔馳了起來，彷彿通過一條躍動的橋梁之上。

二、泰雅大橋：

建造於 1995 年的「泰雅大橋」，橫跨三星鄉與大同鄉之間的蘭陽溪，昔日又稱為「天崙大橋」，其中的涵意為介於三星鄉天送埤和大同鄉崙埤相互往來的主要橋梁。

泰雅大橋全長為 1,087 公尺，橋身的設計獨樹一格，橋身大膽採用泰雅族風格，路燈設計成弓箭造型並搭配菱形圖案，護欄使用了原住民織布花樣圖騰，並以紅、棕、褐三種色調為主角，充分展現了原住民文化的風貌。

這條橋梁目前已成為當地情侶約會的最佳地點，也是前往宜蘭做深度旅遊的觀光客必遊之景點。

過去公路總局在台灣各地興建的公路橋梁，幾乎都是千篇一律的混凝土橋，外形一致，沒有特色，只求可以供人車通過，從未講究藝術性與文化性。以上所舉的宜蘭縣兩座橋梁，很明顯考慮到了歷史記憶、文化傳承等因素，而且由地方公民參與意見討論，具有更多面向的參與感，所以才能建造出不同於庸俗的鋼筋水泥橋。

高雄火車站及鳳山火車站是高雄市非常重要的城市象徵，屬於全體市民的重要文化公共財，開發計畫實應廣徵各方意見，引入民眾參與的可能，並在經濟發展考量外，納入永續發展、市民生活和城市歷史的思考角度，以符合市民的期待！

縝密規劃讓鐵路地下化成為高雄新亮點

議員 黃柏霖

對於每一個城市的發展而言，地下化都是一個必然的趨勢，尤其在纜線地下化之後，鐵路地下化更成為必須要完成的工作，畢竟，在時間就是金錢的現代化城市中，因鐵路而延遲的時間如果能夠減少，對於整個城市發展絕對是一大利多。而根據研究，鐵路地下化至少有六大優點：

- 一、沿線居民生命安全及生活品質更有保障。
- 二、消除鐵路沿線兩側地區發展之阻礙，均衡都市發展。
- 三、改善鐵路行車所產生之噪音、震動等環境公害問題。
- 四、改善市容景觀，提升都會區環境生活品質。
- 五、提升都市土地利用價值，及經濟活動力。
- 六、有利於地方整體開發，提升經濟效益。

我們知道，高雄鐵路地下化計畫，起自台鐵新左營車站以南經蔴禎路迄至鳳山，施工範圍全長 18.16 公里，除原有之台鐵左營、高雄、鳳山等三站改為地下化車站，另外新增設置內惟、美術館、鼓山、三塊厝、民族、科工館（大順）、正義（澄清）等七座通勤車站，相關工程刻由交通部鐵路改建工程局持續辦理中，總經費約 953 億元，由市府與中央各負擔 296 億元及 657 億元，全線預定 106 年底完工通車。

根據高雄市政府交通局的規劃，在中博地下道取消後，經綜合研析高雄車站站區發展、都市計畫景觀及城市記憶、穿越性車流服務、車站轉乘空間配置、車站設計施工及通車期程等因素，未來高雄車站中博平面化之南北連通方式將採「站區運輸優化方案」辦理，屆時將有兩大特點：

- 一、高雄車站站區土地未被穿越切割，地面層可創造大型都市活動場所，且站體建築物集中配置，可以型塑鮮明之車站站體意象。
- 二、保存都市計畫景觀及城市記憶，舊火車站歷史建築可遷回廣場中央，周邊腹地寬廣，亦可型塑明顯城市地標意象。

當然，大家對於鐵路地下化之後的規劃是相當的期待，尤其是鐵路地下化後所騰空之地面鐵路廊帶，市府將規劃為綠色園道，將成為貫穿高雄市之重要景觀軸線，根據立委的概估，園道建設總經費不含土地取得，就要約 26 億元，因此，財源的籌措也是刻不容緩的工作。

雖然這是一筆不小的經費，不過，「高雄市區鐵路地下化計畫」係從高雄市左營區大中二路以南至鳳山區大智陸橋西側，未來鐵路地下化後騰空之鐵路廊帶，長度約為 15 公里，寬度由 90 公尺至 30 公尺不等，此廊帶範圍市府將建構以綠地景觀廊帶為主，運輸機能為輔之林蔭園道系統。未來園道用地完成開闢後，將提高沿線土地利用效益，更可串連高雄兩大會核心，提升城市整體競爭力。

因此，在整體的規劃上，不管是站體、站名，都應該符合最先進城市的需求，尤其這麼重大的開發案具有帶領大高雄往前邁進的神聖使命，更將成為大高雄的新亮點，所有的細節都必須要求到最完美。

我們相信，這對於高雄的交通將產生革命性的影響，而高雄的交通將進入另外一種嶄新的境界，整體的產業也將有正面的帶動效應，因此，我們希望，鐵路地下化的所有規劃與建設，不僅將成為一個新亮點，更可以成為帶動高雄再一次發展的新據點！

高雄鐵路地下化車站站體與周邊交通問題之探討

議員 徐榮延

高雄鐵路地下化工程已開工多時，工程涉及高雄及鳳山車站之改建及周邊交通等，影響的層面及範圍非常廣大，對高雄市未來的發展走向也有高度相關，但地方大部分民眾對整個工程並不非常瞭解，實有賴高雄市政府多加努力。

由行政院和高雄市政府共同出資的高雄鐵路地下化工程，總經費高達 953.52 億元，起自台鐵新左營車站以南經葆禎路迄至鳳山，全長 18.16 公里，除原有之高雄車站、鳳山車站（改建）外，並設置左營、內惟、美術館、鼓山、三塊厝、民族、科工館（大順）、正義/澄清等 8 座通勤車站，原本規劃分段通車，但基於台鐵整體營運考量，決定統一於民國 106 年 12 月底同步完工啟用。台鐵也將就地在 10.27 公頃的「高雄車站特定區」，規劃興建休閒廣場及 2 棟商業大樓，包括飯店和商務辦公室，計畫採取 OT（營運、移轉）模式，開放民間企業投資經營。而本次新設置的「美術館站」，除了與高雄輕軌捷運共構之外，也可以經由「美術館站」往北向高鐵左營站連結，向南接通高雄火車站，使高雄市的大眾運輸交通更為便利。

高雄鐵路地下化後，橫跨、切割高雄為南北路障的 17 處平交道及 14 處立體交叉路口，將全部撤除，可望解決原先鐵路地下化未進行前，平面道路僅能藉由高架陸橋或地下道連通南北高雄，大多數道路系統無法平順銜接，使得現有東、西向及南、北向道路系統獲得整合，建構完整交通網，並徹底消除南北高雄的分際。只是，在「中博地下道」確定因為：

- 一、都市景觀：中博地下道引道、出入口及機房等凸出物將影響站區景觀，另地下道引道合計長達約 500 公尺，將造成中山路、博愛路人行道縮減（熱河至七賢段），影響博愛世運大道、美麗島大道人行道空間。
- 二、工程風險及成本：中博地下道與營運中捷運紅線軌道過於接近，最近距離僅 2.6 公尺，施工難度、風險高；中博地下道工程經費亦高達 18.7 億元，工程成本及後續維護管理費用均高。
- 三、氣候變遷衝擊：鑑於近年來極端氣候之影響，引道出口恐無法負荷

200 年降雨頻率之防洪標準。

四、高雄市廣大機車族感受：機車須穿越長達 980 公尺地下道，空氣品質不佳，長期通行恐有害機車騎士健康；另地下道深達地下 15 公尺，大型車禍或火災救援不易，且引道坡度達 6.6%，不利機車通行安全等四大因素，而將中山路、博愛路南北穿越將以「平面化方式」規劃的情況下，如何疏導現有南北聯通量占 16%（僅次於民族路 23%、大順路 19%，排名第三）未來在高雄車站特定區啟用後可望會更攀高運輸量的平面穿越中山路、博愛路，以及兼顧整個特定區的行人穿越、計程車與公車等旅客臨時接駁及整體站區美觀，將會是交通局的一大考驗。因為固然高雄車站以台鐵、高雄捷運及高鐵三鐵共構為目標，藉由高雄市區鐵路地下化計畫之推動，搭配台鐵捷運化、高雄捷運紅橘線及輕軌系統，讓鐵路運輸、捷運系統、中長程客運運輸以及市區公眾運輸系統整合，建構一個完整的大都會捷運網路，希望能提升大眾交通工具使用率，降低市區主要平面道路的負荷，但畢竟長久的習慣不易在短時間內改變，如何利用建國二路、九如二路及未來的站東、站西等路規劃一個完善的站區周圍交通路網（例如目前規劃的穿越性車流服務：車站二側站東路、站西路以「反曲線」方式連接中山路、博愛路，南北向穿越道路簡化為中山/建國、博愛/九如二處路口），兼顧現有汽機車的駕駛人權益，相信會是市民所樂見的，因為在都會區的運輸載具，大眾運輸工具及汽機車絕不是互斥的，而是應該可以相輔相成的。

而為了配合鐵路地下化後續相關交通建設工程而延後到 108 年才拆除的中博臨時高架橋，如何維持現有路段、106 年 12 月鐵路地下化完工後並存的過渡期及最後的拆除工程期間的交通品質，也是交通局要審慎規劃及確實執行的。

除了高雄車站特定區周邊的交通問題外，未來計畫興建的商業大樓，除了必須符合節能減碳的環保科技綠建築外，配合綠化的休閒廣場，如何打造出一個符合城市發展、在地文化、建築美學及歷史定位等向度上讓民眾滿意的風格，能帶來城市新風貌，成為引人注目的焦點，例如：地面層可創造大型都市活動場所，且站體建築物集中配置，可形塑鮮明之車站站體意象。車站設計涉及生活空間及都市美學，且文化與商業是可以兼容並蓄的，例如：舊火車站歷史建築可遷回廣場中央，周邊腹地寬廣，亦形塑明顯城市地標意象。最重要的是要展現地方特色，若能突破封閉式的設計，藉由公民及文史工作者一同參與並提供意見，與地方文化結合，將更臻完善。

總結來說，高雄人期待利用車站改建，邁向先進城市之林，但又希望面對城市蛻變時，能將陣痛降到最低點。如何建造一座更符合大眾滿意的車站，既能打造成為現代化城市，又能考量高雄市 200 多萬機車族的便利性及附近商圈的發展性，希望市府與運輸學會多費些心思完成該項艱鉅的工作。

鐵路地下化高雄新車站—民眾參與之啟動 市民對高雄車站的期待與想像—2030 未來高雄生活

國立高雄大學副教授 曾梓峰

高雄市一直以來是一個不斷滾動與轉變的城市，1941年高雄車站經歷過第一次大轉變，為了高雄的發展，原本的高雄車站移到了現今的位置，也因而帶動高雄市周遭的產業，在生活上成為了高雄市民與外地民眾的共同記憶。

在城市進步的過程中，高雄市與其他國際城市所面臨的困境一樣，車站基於高鐵、捷運站、台鐵車站的節點配置，需要不斷的擴張，在擴張的過程當中因此有了車站再造的議題產生。

高雄市其實已經做了一次典範，以過去的車站再造來說一定是拆除重建。然而，高雄市透過民眾的呼籲、學者專家的支持，在政府與民眾一起合作下，保存了舊有的高雄車站，也就是現今的高雄願景館，這棟「和洋混合式」建築不僅在工程技術、歷史意義上皆被證實是重要的文化遺產。這背後真正的意義是高雄市民成功的把詮釋生命中重要的元素給保留下來，將來也會是這車站重要的象徵與意義。

一、車站建設應作為展現未來高雄生活的起點

高雄車站的建設不應該是一棟(組)炫耀華麗的「建築」，而應該是能彰顯高雄對下世代表現自明性和驕傲，能與周遭都市生活及歷史紋理結合，高品質的「都市空間」。這種下時代的「都市空間」，從策略面，應該是各種高雄未來發展所需，複合生活機能、綠色環境品質、都市意象及文化意義的「門戶節點(Entrance Hub)系統」。這種節點系統應至少要綜合涵蓋下列六個面向：「日常生活系統」、「交通及生活轉運系統」、「開放空間與綠地生態系統」、「地方中心性場所精神系統」、「國際經貿門戶系統」、「文化與歷史觀光節點系統」。這些系統所整合出來的都市空間，不僅要呈現高雄下時代的空間品質，還必須在與高雄已經存在各種都市城區空間的競合關係中，建立差異性與獨特性，更重要的，是整個基地也必須是低碳高雄的展示場所，揭示了高雄人對當代低碳責任創新表現的意志與企圖。

高雄車站都市空間作為高雄市未來進出最關鍵的「門戶節點」，空間內容與品質必須是複合的表現，六個節點系統功能疊合的結果，

不會是一棟建築，而應該是一組在四度空間上，與高雄都市紋理密切結合的「都市空間系統」。這種節點空間所帶動的建設與投資，不應該只是車站站體本身的表現，而是成為帶動周遭城區復甦與富裕成長的催化劑。

(一) 作為日常生活系統

高雄車站必須要有生活碰面、集會、停留的開放空間、生活消費商場、文化設施、生活休閒設施等等。空間機能多元性的內涵，以及土地合宜混合使用，靈活務實的允許管制，因此是高雄車站空間規劃設計的關鍵主張。我們期待，至少 10 種以上不同類別形態的都市活動與機能，配合高品質優美的空間設計，應該是未來高雄車站整體空間內容最基礎的要求。

(二) 作為交通生活轉運的節點

高雄原本南北交通動脈必須被維持外，高雄車站必須在高鐵、捷運、公車、自用車、自行車以及步行系統的立體交會上，建立起最舒適，自由自在，如履平地的空間與設施系統。高雄車站的空間及設施系統除了必須提供質量符合的行車、停車、轉運設施與空間外，我們認為所有的設施與介面應該支持高雄市民有尊嚴的在 20 分鐘完成任何系統間轉換的國際標準。

(三) 作為綠地生態系統的節點

高雄車站應該創新的成為一種公園綠地系統的表現，藉著至少 30% 基地投影面積的綠化，不僅本身成為一種優質的都市綠地空間，更成為車站周遭城區開放空間以及綠地生態系統連結的節點，也成為公共建築帶動生活品質提升的示範。車站空間系統上與周遭都市已經存在之開放空間及綠地系統如何被串聯，因此應該成為高雄市民對高雄車站空間堅持的焦點。

(四) 作為地方中心性場所精神系統的節點

呈現的是整體都市空間表現的地標性，以及空間表現在都市設計上對歷史氛圍的掌握。高雄帝冠式舊火車站不容許只是博物館古物般的被放置在車站空間中，而應該成為一種重新被創新使用的空間，結合基地中各種不同形式生活文化空間的串

聯，共同呈現為具有自明性與場所精神的都市空間。為了落實這種訴求，結合周遭社區以及關切高雄都市自明性的公民團體，透過開放參與式的空間規劃，共同討論空間表現的主題與內涵，是高雄車站空間規劃最重要，也必須被堅持的目標。

(五) 作為國際經貿空間的節點

國際經貿空間節點是高雄未來城市轉型的關鍵。表現的重點除了提供經貿活動的辦公樓、中小型會展場所、會議空間、旅館、餐廳咖啡，健康休閒娛樂設施等支持國際經貿活動的空間外，更重要是國際經貿生活氛圍有關，表現大方，接待與歡迎的空間表現與關鍵的經營管理。有清楚主題與定位，市場可承載以及空間永續經營管理構想以及開發計畫，必須是高雄車站營建，都市經營與管理被要求的關鍵，沒有這種經營管理的計畫，高雄車站只會淪為傳統房地產開發的祭品。

(六) 作為文化與歷史觀光的節點

文化與歷史觀光節點所關切的，是高雄車站在高雄觀光旅遊系統中所扮演的積極角色。作為高雄未來最重要的門戶和轉運節點，高雄車站不僅只是提供諮詢和服務，其本身也應該是文化歷史觀光節點系統的一環。在這個觀念之下，高雄車站周遭已經存在，非常具有生活特色及活動的都市城區，必須透過高雄車站被串聯起來，成為整個高雄車站都市空間系統不可分割的一部分。高雄車站不可以只是一個劃定地界，單獨而自私的房地產開發，而是伴同周遭都市城區共同創造開發，共生共榮的計畫與行動。

二、當前國際車站改建之趨勢

(一) 國際趨勢

一個車站的改建不僅是建築硬體的改造，而是牽涉到整座城市空間結構的翻轉。因此，車站遷建或改建更是一個城市發展必須斤斤計較的議題，當前世界各國大都會也都面臨同樣的問題。德國生產賓士汽車的斯圖加特市，近年為了車站改建的問題，引發市民抗爭，一個準備了超過十年的計畫，在受到民

眾抗爭壓力下，被迫重新設計與佈局，為了就是車站改造對市民生活發展的關鍵性。

(二) 學習典範

透過國際經典車站改建的案例介紹，其實背後皆面臨著城市轉變的壓力，隨著社會的進步，從過去的工業城市邁向商業城市，在漸漸地邁向國際城市及更宜居的城市。早期社會發展與車站的連結是以工業、製造業為主，漸漸地演變成科技業，直至目前，越來越多城市朝向生活功能的產業，不再以傳統的生產製造技術，而是以更生活的面向作連結。因此，城市的功能改變，也使得城市的空間需求改變，間接促成車站的空間更具新意義。在帶動城市整體效能性的發展上，車站的角色及扮演著以生活為核心的不同權利展現。

透過國際車站改建的案例經驗，如日本福岡市-博多車站、大阪市-大阪車站、東京都-東京車站、德國柏林-中央車站、法國里爾-歐洲車站、亞爾薩斯-史特拉斯堡車站。可看出車站的改造不再只是一個單一的機能空間，而是一個功能性空間、都市空間，並詮釋未來下世代的生活空間，車站空間內集結了各種不同的功能用途，包含商業、辦公、居住、娛樂、休閒及轉乘用途。

三、市民參與勾勒高雄車站願景之意義與價值

高雄新車站建設過程應成為城市價值工程與市民願景工坊，「未來會議」(Future Conference)是當前國際城市車站建設推動計畫時，民眾參與為型塑地方共識極重要的工具，基本上各項計畫最後的決策是民眾來決定，並透過地方議會的公開決議作為最後的定案，完成法定程序。

「未來會議」系統的程序相當複雜，分成專家與民眾兩種不同的系統程序路線。主要的精神，對一個計畫的成案，不再是由專家做準備，再由民眾來決定喜不喜歡或者接不接受，反而是透過市民願景工坊的方式讓民眾自己面對問題，以及自行發展出合宜的最適方案。為了高雄發展的百年大計，也呼籲高雄市民站出來，大膽大方的說出對於高雄車站的想像和訴求。因此，將透過兩種規劃概念：「市民未來

會議— 群眾智慧, Wiki City」及「展望式規劃工坊—城市對話, City Dialogue」, 透過參與, 共同創造高雄市的新生活。

概念一：市民未來會議—群眾智慧, Wiki City

藉由互動平台之建立, 讓民眾有機會參與高雄車站鐵路地下化之空間設計, 帶領民眾參與並打造高雄未來的都市空間願景, 共同探索鐵路地下化即將帶來的未來生活機會, 也透過對未來生活的想像, 具體主張對高雄車站的期待。

透過這種行動模式, 公共參與從都市菁英理念構想的主張, 進一步擴大到火車站周遭地區市民未來生活展現的具體主張, 讓火車站改造的主張, 從高雄市民生活中來進行檢視與要求, 這也符合市長對於「幸福高雄、民眾參與」理想的宣誓。而「社會對話」(Social Dialogue) 將成為高雄市民參與的新模式和文化, 公共利益與公共價值可以成為大家共同的訴求。

藉由群眾的集體智慧, 將透過問題詢問的方式, 詢問民眾對於未來 2030 年高雄車站空間機能的想像, 共同型塑出 2030 年高雄車站願景藍圖。

概念二：展望式規劃工坊—城市對話, City Dialogue

藉由社會衝突的斡旋、不同利益者間對城市最佳的未來方案評估, 因車站未來將是一個重要的生活空間, 這生活空間是每位市民共同承載的, 一個城市沒有願景, 就沒有方向, 在願景的指引下, 政府各部門與民間的各種力量同心協力, 透過長時間的經營, 一個偉大的城市才得以逐步完成。在這漫長的過程中, 向前的動力常常不是每四、五年就要下台的政治人物, 而是有足夠公民意識, 持續參與公共事務的市民力量。

市民參與, 其實是政府施政的安全氣囊, 也是方向盤。將一切資訊公開, 並讓市民參與公共政策的討論, 政策錯誤的風險就會下降。政府不應該只是防衛而已, 而應該扮演主動出擊的角色。政府官員要做提出問題、引導討論的那一方, 而不是發現問題才滅火的那一方; 政治領導者要邀請人

民進來討論政策。過去政府很多決策過程的資訊不公開，直到決策頒布那一刻才提心吊膽地等待民意的檢驗。在網路時代一切都必須透明，從決策開始民眾就已要求參與。

藉由未來會議的舉辦方式，進行不同主題的規劃工坊，透過城市對話的方式，發展出未來空間藍圖的發展計畫。

公民對話系列活動規劃

透過引入 Wiki City (市民參與、公民意見彙整)、City Dialogue (專業對話、圓桌規劃會議) 兩個關鍵概念，我們將邀請民間團體、各領域專家、各區市民、未來相關權益者等，引導所有相關權益者及高雄市民參與，共同對此重要門戶即將帶來的反轉契機提出看法，本系列活動將於 5-10 月份期間辦理 12 場次，相關活動已陸續啟動，我們希望讓每一位民眾都有權利來表達自己對未來車站空間設計的看法與意見，活動詳情資訊請參考臉書粉絲團「高雄車站論壇」。

高雄鐵路地下化對高雄都會之發展契機與省思

國立高雄應用科技大學副教授 黃忠發

一、前言

高雄鐵路地下化計畫，起自台鐵新左營車站以南經葆禎路迄至鳳山，施工範圍全長 18.16 公里，由中央出資 657.67 億元，高雄市政府配合 295.85 億元，總工程費高達 953.52 億元，分為「高雄計畫」、「左營計畫」和「鳳山計畫」等三段工程。除原有之高雄車站、鳳山車站外，另設置左營、內惟、美術館、鼓山、三塊厝、民族、科工館（大順）、正義/澄清等 8 座通勤車站，相關工程刻由交通部鐵路改建工程局持續辦理中，全線預定 106 年底完工通車。高雄市政府多次表示，這項重大交通建設，將如期在民國 106 年（2017 年）完工啟用，屆時，現在的高雄火車站也將成為高雄第二個三鐵共構點。目前只有左營具有高鐵、捷運、和台鐵的三鐵共構，不過，鐵路地下化之後，現在的高雄火車站除了與高雄捷運結合之外，也已預留高鐵從左營延伸到高雄車站所需的軌道和月台空間，未來也可望在此建立高雄的第二個三鐵共構點。由於「高雄計畫」、「左營計畫」和「鳳山計畫」施工範圍總長 18.16 公里，機能形同「高雄第三條捷運」，等於新增 10 個捷運站，原本遭鐵路隔離的「南」高雄和「北」高雄，藉以連結的 10 個立體交叉和高架橋都將拆除，「這個分隔的長條缺口，將被縫合」。

台灣長久以來地區間的往來與「鐵路運輸」脫離不了關係，但後來卻也因鐵路隔閡影響了都市均衡的發展，所以「鐵路」在地方發展上扮演著舉足輕重的角色。「車站」一向被稱為進入都市的門戶，它其實潛藏著無數歷史的軌跡與文化內涵，也賦予著世代傳承與服務的延伸，為二十一世紀新的車站催生，新車站的建設應有什麼樣的「規劃設計」構想與「服務設施」思維，如何才能因應廣大社會族群的需求？

車站與都市發展往往息息相關共生共榮，從荒蕪到繁華，從「點」的周邊發展到「線」的分佈再到「面」的拓展，多面向的延伸與結合，「車站」的思維「不應只是車站」，鐵路立體化（高架化或地下化），也不應只為鐵路改善而建設，而是應以宏觀的角度看待，如何透過多樣化的利用與結合，使都市的生命力活化。

二、相關議題與討論

(一) 高雄車站之定位

依據行政院指示，由交通部鐵路改建工程局負責規劃「高雄市區鐵路地下化工程」，方案中的高雄車站是高鐵（南北高速鐵路）、台鐵（台鐵西部幹線、屏東枋寮線）以及捷運（高雄捷運紅線）「三鐵共構」之交通轉運站，未來將成為短、中、長程運輸之重要樞紐；除能發揮大量的旅客轉乘、運輸功能外，並將帶動城際間旅遊活動以及周邊消費娛樂業等蓬勃發展。

由於「高雄市區鐵路地下化計畫」案被視為高雄市未來發展及空間型態重構之契機，在執行層面，除了考量後期高鐵工程預留及興建方式，為使高雄車站之設計達到交通、城市與生態的新平衡，就必須考量轉運中心的塑造、都市涵構的重整、生態資源系統的連結三方面的議題及目標。

隨著台鐵設施的更新、高雄捷運的興建完成及未來高鐵路線的延伸，高雄車站將成為三鐵共構的交通中樞。在複雜的轉運機能要求下創造具有效率、舒適的站體設施是第一個挑戰。規劃設計目標要朝向：便捷效率的運轉系統規劃、方便條理的地面接駁系統、清晰明確的空間導引識別性。

高雄市都市發展沿著中山路、博愛路南北向開展，車站正好位於這條發展軸線的中心點。隨著鐵路的地下化，站區地面空間的開放將形成於南北聯通的契機。同時現存舊車站的保留與再利用成為重要的議題，高雄車站為市民集體記憶與歷史見證，如何讓新站的設施與站區規劃相容共處並找到新的定位，是另一挑戰。規劃設計目標必須朝向：延續接合都市發展軸線、縫合重塑都市空間脈絡、融合新舊站體設施。

(二) 站區開發問題

鐵路車站場站開發與商業設施，就應再次思維大眾運輸導向（Transit-Oriented Development, TOD）結合之都市發展模式，這是一種鼓勵使用大眾運輸系統、引導大眾運輸場站附近之發展理念，其具有提高土地使用效率、改善交通環境，引導都市土地發展及避免交通壅塞問題惡性循環等優點，不但能有效利用車站及車站周邊土地，使土地整體規劃開發更具有效益之利用，也是台灣在車

站開發法規修訂及未來規劃設計導入商業設施多元利用新思維上，應加以考量調整的方向。

將都市發展型態與大眾運輸緊密結合，調整站區土地開發模式，除可重塑都市門戶意象，提供車站景觀地標，開創老舊社區更新及新興都市發展契機，活絡都市經濟效益外，並可引導民眾之居住、商業與購物活動轉往站區進行，提高民眾對日常生活設施的可及性，降低對私人運具的依賴與使用，減少能源及資源的浪費。因此，站區土地有效利用開發，除可解決用地的取得阻力外，也可使車站周邊之土地作更有效率之利用，期能引進居住及就業人口，提升鐵路建設與土地開發整合實益之綜效，提高鐵路建設之財務自償能力，由亞洲鄰近各國車站結合商業及相關開發案例即可看出。反觀在臺灣鐵路建設如涉及「開發」，「財務自償」常變成開發的絆腳石，深怕財務自償反造成壓垮事業最後一根稻草而裹足不前，這應是當前政策及推動開發相關單位應思考克服之障礙與目標。

近年來有不少在地學者與團體曾多次對高雄站區規劃表達多元意見，認應尊重高雄市歷史記憶及文化傳承，符合市民之期待，建請相關主管機關審慎考量並予重新規劃設計車站主體及中博貫穿之方式。高雄市議會於 101 年 11 月 13 日起分別辦了五場公聽會，對交通優先（中博貫通）、重新規劃、國際競圖、民眾參與等主題分別進行討論，但仍缺乏共識。造成如此局面的主要原因之一乃市民可以參與的管道仍有限，且參與時機太晚也是主因。因為經過核定之計畫，若因民意而變更，則難免影響進度，在多數民意期許儘早通車及公務機關的預算執行壓力下，即使民間有好的構想，在決策之後，所能變動者相當有限，實為可惜。

以號稱高雄最大公共建設之執行而言，希望沒因本案造成對立而傷和氣，也期望規劃單位、市政府與民間團體能進行協商，在可能範圍內將不理想之規劃進行修正，至於尚未設計之鳳山車站，未來一定需多接受各界意見，譬如採取公開競圖、徵求民間意見、融入地方在地文物等措施，以求雙贏。

(三) 中博地下道貫穿站區問題

98 年 10 月高雄市政府交通局辦理「高雄車站站區及周邊交通改善計畫」，經綜合研析高雄車站站區發展、都市計畫景觀及城市記

憶、穿越性車流服務、車站轉乘空間配置、車站設計施工及通車期程等因素，未來高雄車站中博平面化之南北連通方式將採「站區運輸優化方案」辦理。然而部分高雄市之立委與高雄市議員在 101 年 11 月 29 日舉辦「高雄市區鐵路地下化高雄車站規劃設計」公聽會，邀請學者、專家與交通部及市府相關單位首長，針對中博地下道貫通與新高雄車站設計進行討論，認為高雄車站的新設計喪失都市的意象，也讓高雄南北幹道中山路、博愛路從中截斷，只靠地面緊臨車站兩側新增東、西十五米寬的道路通行，讓未來南北高雄無法貫通。若中博地下道不能貫通，未來大高雄交通勢必大打結外，也將嚴重影響市區和周遭之發展，不利未來經濟發展和民眾就業。因此呼籲新高雄車站之站體設計，興建單位和都發局除應傾聽學界專業意見外，也應擴大讓市民朋友參與、廣納各方意見才是，莫讓新高雄車站成為下一個蚊子館。

有學者專家提出，作為交通生活轉運的節點，高雄原本南北交通動脈必須被維持外，高雄車站必須在高鐵，捷運，公車，自用車，自行車以及步行系統的立體交會上，建立起最舒適、自由自在，如履平地的空間與設施系統。高雄車站的空間及設施系統除了必須提供質量符合的行車、停車、轉運設施與空間外，認為所有的設施與介面應該支持高雄市民有尊嚴的在 20 分鐘完成任何系統間轉換的國際標準。

(四) 鐵路立體化之省思

1. 原馬路交叉部分是否地下化或高架化，亦即，建地下道或人行天橋？
2. 鐵路騰空廊帶未來要蓋馬路、停車場或形成綠帶？
3. 車站區開發為轉運站、商業大樓或公共設施？

高雄火車站由「交通部鐵路改建工程局」委託設計規劃單位進行。新的設計方案依原先市民共識，將原帝冠式建築車站遷回地上原址，地下規劃四層，於原站體二旁規劃二棟高度 50 公尺之商辦大樓。土地開發面積達 9.8 公頃，其中可開發的商業總樓地板面積達 12 萬 5 千坪。

有民間團體提出反對聲浪，認為：高度強調商業開發且將舊車站古蹟包夾於兩棟水泥大樓間的設計方案，不但缺少對高雄在地文

化的關連性，缺少完整的交通計畫配套（原先在各公部門協商下決議將車行貫穿南北的地下道廢除），且這樣一個與市民生活息息相關的節點上，更漠視民意的參與和討論。

然而以鐵路運輸高度發展的日本之 JR 大阪車站為例，西日本旅客鐵道公司即於車站南北兩側規劃興建兩棟綜合型商業大樓，其內包含有百貨公司、旅館、餐廳、商務及休閒娛樂中心等，並分別規劃主題區，使該站除具交通功能之外，亦兼具成為觀光景點，大幅提升車站商業大樓的機能及效益。

高雄車站站區目前之開發就具有此借鏡願景，而如何讓開發後的站區建築能更柔美、更富藝術氣息，讓帝冠式老車站融入建築群中，而非突兀的像土地公廟般被奉祀擺一邊，這就有賴規劃設計之高度智慧與完善之建築手法了。

鐵路地下化後釋出的空地定位為串聯都市綠帶及親水資源網絡的主要軸帶，因此站區路廊與東西兩側生態走廊的界面是規劃重點。除了聯結生態資源外，如何在城市環境中減少站區空間的耗能，以對都市生態環境做出貢獻是另一個議題。唯火車站站體正好切斷了這個可能可以代表高雄宣誓綠色都市的新興廊帶，因此造成市府在車站東側至民族路間藉此開闢一寬 20 米之道路，其距建國路不到 80 米，是否造成另一南北阻隔？有待檢討。

三、結語

高雄鐵路地下化計畫陸續納入「高雄計畫」、「左營計畫」和「鳳山計畫」三計畫，至今已規劃超過十餘年，從原預計 96 年完成高雄計畫到目前於 106 年三大計畫一次完工，能否如期完工，乃一大挑戰。重要里程碑或標案進度一旦落後，將影響整體計畫時程管控，因此工程執行與管制機關應有鐵路工程風險識別與評估之機制，以下幾點乃對於本案之建議。

- (一) 目前整個高雄計畫之要徑為高雄車站工程，所以建議針對此標必須繪製”Master-plan”網圖，固定於市府工程會報提報進度，檢討落後項目加強督導，適時要求廠商提送趕工計畫。訂定「專案計畫期程及經費控管作業規定」，定期檢討，如確有影響整體完工時程之虞，視需要辦理計畫修正。並與各級政府及相關單位共同建立溝通

平台，以縮短重要里程碑審議時程。針對確實無法解決之問題，逐步提高層級報請上級機關協助。

- (二) 建設經費來源因素之風險：如規劃階段低估、物價指數上升致預算編列不足、地方政府配合款撥付困難因素。高雄計畫含鳳山計畫總經費達 953 億餘元，財務係中央與地方分攤，高雄市政府負擔工程四分之一經費，約 296 億元。而高雄市議會仍有議員因關注高雄市財務困境，批評市府根本不該編列數百億元工程分攤款辦理鐵路地下化，指鐵路地下化工程是中央政策，該由中央負責工程款。因此，為避免地方配合款無法依每年之分攤款編列、撥付，造成年度預算不足影響工程進行，市府承辦單位應適時編列預算送予市議會之外，更應關注與追蹤審查進度，適時提出預警，必要時邀請民代參觀工地，以爭取支持。
- (三) 鐵路地下化工程作業範圍廣，涉及與都計、都設審議及工程規範變動之風險：如規劃、設計、土建、機電、運務、用地徵收等作業均屬鐵路工程之主要範疇，而施工前置作業變動因素如都市計畫變更、用地徵收、細設變更致使進度落後；尤其都市計畫或都市設計審議與用地取得，均為市府之權責，工程單位應多思考如何與地方政府及意見領袖溝通，爭取支持，儘早完成都計與車站設計審議。
- (四) 市府與工程單位間之和諧、共體時艱：本計畫既由市府與中央共同出資，市府不宜以執政者之姿態多方做行政指導而干擾工程進行，施工單位亦應多溝通協調。例如，有民眾批評南北向中山路與博愛路的貫穿道路迂迴繞行、不夠順暢，質疑繞行結果恐造成車流在建國路或九如路打結？至於火車站站體建築要如何配置、商業大樓要如何與舊火車站帝冠建築相容？據報載市府官員並未支持已送市府審查通過之鐵工局規劃結果，致造成工程設計變更，對工期與經費之增加越多，這將是未來工程進行之風險因素。在此工程中，市府與中央應為合作伙伴，共同完成此艱鉅任務，莫讓其一成為另一方之風險。
- (五) 民間團體要求市政府擴大公民參與：地方關心此計畫人士及團體乃於 100 年間連署提請訴求，經多次溝通後未見成效，遂於 101 年 11 月透過網路連署方式，訴請擴大參與、辦理公開徵選方案，並廣納民眾意見的可能，旋即獲千人以上民眾參與連署。此除影響政府形

象外，若處理不當，恐將造成工程之延宕或停工等後遺症。鑑此，期許日後之重大作為儘量透明化，宜在政策形成或重大決議前，儘早提供公民參與管道，以集思廣益。

- (六) 工程施工影響因素，如民眾抗爭、施工造成損鄰、工安事故，天然災害等不可抗力因素，如颱風、水災、震災、政治因素，而風險管理亦不可忽略風險溝通，包括：快速反應、對媒體據實以告與媒體成伙伴關係等。

高雄市台鐵捷運化後台鐵車站之轉乘議題與策略

國立成功大學副教授 鄭永祥

高雄市台鐵捷運化後，台鐵車站將成為軌道運輸路網之重要一環，也將對現有高雄市之公共運輸路網產生延伸效果，及對使用者行為產生影響，因此未來使用者無縫之大眾運輸服務之建立便是非常重要。高雄市區鐵路地下化台鐵計畫範圍：台鐵西幹線高雄左營車站以南葆禎路至鳳山區大智陸橋西側為止，興建新左營車站（不含）至鳳山車站南方，施工路段總長度 15.26 公里的雙軌隧道。而現有台鐵左營、高雄、鳳山等三站將改為地下化車站。其中高雄車站為雙鐵共構車站（含台鐵車站和捷運車站），並為高鐵車站預留空間。地下化新增七座通勤車站：內惟、美術館、鼓山、三塊厝、民族、科工館、正義（澄清）。因為新增車站的關係，且電聯車因每站皆停，因此旅行時間預期變長，所以對旅客使用者的衝擊未來值得進一步觀察，而新增車站的旅運功能是否充份發揮，其轉乘無縫運輸服務的水準將扮演一重要之角色，因此本文將探討台鐵在高雄市區鐵路地下化後，所可能產生的問題以及可能解決方式進行探討。

台鐵在高雄市區鐵路地下化後會提供捷運化之運輸服務，但也因為其同時要提供城際運輸，如自強號、莒光號等服務。特別是在左營與鳳山 12.4 公里的距離內，總共設了 10 座車站之後，未來再加開區間車班次的機會不太大，因此不僅是旅行時間會變長，且班次可能也無法加密，其是否能達到預期之捷運化運輸服務有待商榷？台鐵也可能因增設車站提供旅客較佳之可及性與便利性，但卻導致路線容量顯著減少、列車行駛速率無法提升，最終損害的還是整體台鐵營運效率與都市公共運輸服務水準。解決之道乃是讓台鐵車站配置列車通過線及待避股道、或是積極改善公車接駁服務與轉乘措施，使得各種運具分別發揮其最適功能，整合成為最佳公共運輸系統。

未來鐵路地下化後之台鐵系統會與其他公共運輸系統形成路網，不同層次之公共運輸服務之營運整合將是重要議題，如新左營站是三鐵共構，美術館、鼓山及科工館等三站會與輕軌共站，鳳山站與捷運的轉乘，另外各車站與現有公車系統及公共自行租賃系統之整合，甚至未來的公車捷運系統之整合議題，各車站將會有不同程度之整合困難，各相關單位也應早日構思規劃，以期建立有效之公共運輸無縫之運輸服務。

審視目前高雄之公共運輸路網仍有以下的問題：

- 一、無法提供使用者滿意之無縫大眾運輸服務。
- 二、台鐵及捷運之路網涵蓋率有限，無法充分發揮軌道運輸之效能。

因此為建立一以人為本之無縫轉乘運輸服務、以力求達交通部政策所欲達到空間、時間、資訊的無縫接駁服務。有關空間的無縫接駁，應建立以人為本之中心思想，其在站區轉乘接駁設施應考量行人動線之順暢性且無障礙。時間的無縫接駁是指係透過班表整合讓不同運輸工具轉乘等候時間之極小化。資訊的無縫接駁，則是指提供準確、即時及透明的轉乘資訊服務。旅客資訊必須提供詳細輔助資訊，主要為列車到站、離站資訊、車站內訊息、轉乘、廣播資訊、各種不同的信息傳達給站內之旅客。規劃單位可透過指標系統規劃，以利乘客瞭解站區轉乘設施區位配置及動線，減少旅客之不確定性；此外，透過網路、手機、動態資訊看板、觸控式查詢導覽系統，讓旅客瞭解班次時刻及等候時間的資訊，亦是未來台鐵車站規劃極為重要的一環。

為有效因應台鐵地下化各車站所衍生之轉乘問題，本文參酌台南市轄內台鐵車站公共運輸轉運接駁整體規劃，建議可考量從下列方向進行檢討：人行空間及相關動線、自行車空間、公車停靠空間、旅客資訊系統及汽機車停車空間設計等面向。因此，有下列具體議題必須提早規劃：高雄市轄內各台鐵車站轉運接駁之公車路線的規劃與既有公車路線之調整、台鐵各車站公車停靠地點或轉運設置地點之研議、轉運接駁公車路線行銷推廣配套措施研議、台鐵各重點車站站區交通改善規劃如行人空間動線、接送車輛動線及暫停位置等及公共自行車之設站位置等。

未來台鐵車站與捷運、高鐵形成共同之轉運車站規劃設計，首要考量的是對於旅客服務的相關設施是否完善，其中包括資訊系統設施、票證系統設施、旅客動線規劃及旅客等候區設施等。設計者應設計讓旅客在一個具有人性化的空間中活動與候車。而轉乘資訊在車站大廳及必要的旅客動線，必須設有車站配置圖、旅客轉乘動線資訊、轉乘運具標示及列車班次時刻告示版等旅客資訊。特別是各種標誌的造形設計，應充分展現一致性及藝術性，利用文字、圖形及色彩等，建構清楚易懂資訊系統，營造舒適之視覺空間。為有效提供大量旅客的轉運服務，車站整體旅運設施配置的適當性，自動化設備的提供：包含自動閘門、自動售票機、自動播音等，以及明確清楚的各種引導標示系統，如各種進出車站動線、旅運設施位置、搭乘列車及月臺車廂指引，加上即時顯示的各種列車資訊系統如：最近班次、候車月臺及行車狀況等，才能提供快速、安全、有效的轉運服務。

為達成永續運輸之目標，台鐵站區改善規劃可考量下列方向：站區內私有機動車輛旅次應儘量減少、大眾運輸工具之間轉乘使用比例提高、步行、自行車轉乘率提高、高耗能車輛停車轉乘之減少。而行人之動線應以無障礙的徒步空間作為進出車站大廳主要考量，因為無論利用任何運具臨停轉乘或停車轉乘，均需利用步行進出車站，故應以站體外以人行動線及設施改善為首要考量，其基本改善作法如下：人行動線儘量平面化，避免採用天橋及地下道設施。開放空間銜接車站出入口及站區人行空間、行穿線範圍應確保行人動線之無障礙。擴大車站周邊徒步空間，以多點出入口來分離各種轉乘動線。而人行道上劃設機車停車格者，應維持符合最小寬度規定的人行淨空間。淨寬不足者，可考慮利用騎樓供行人通行；無騎樓可供行人通行之區段應取消停車格。

透過自行車道轉乘，則必須衡量站區周邊道路寬度，自行車道的劃設以人行道空間內專用或與行人共用為原則；人行道寬度不足或無人行道時，才考慮與外側車道混合使用。若與車道共用自行車道，宜增繪自行車圖示及行進方向箭頭標線。車站周邊為主要自行車集散，以及連通自行車停車區之動線平面穿越主要道路時，宜劃設彩色自行車穿越道。自行車停車架造型應兼具簡約、實用與美觀之特性，停車架之設計也必需考量可防止自行車失竊，也避免機車違規進入停車。自行車停車架宜設在路外停車區、人行道建物退縮較寬處、及開放空間不影響人車通行的地點配置。若轉乘自行車之運量需求大，其實亦可考量設置公共自行車租賃站。

至於公車之轉乘必須考量以下的問題：路外公車轉乘站候車空間，宜與車站公共開放空間整合，避免行人轉乘動線受機動車輛衝突干擾。路外公車轉乘站內各路線上下車區位預為妥善安排，使不同大客車動線不會互相干擾。此外，路外公車轉乘站應有遮風避雨之防護功能，內設板凳座椅，並留設一定無障礙空間供輪椅停放。公車停靠區位若設置候車亭，其位置必須不妨礙人行主要動線，且應內建看板告示路線及班次時刻資訊，顯示動態公車到、離時刻及等候時間資訊。而資訊的無縫必須結合網路、無線行動通訊，以及消費電子產品的普及性，建置行前、候車及旅行中即時旅行資訊查詢平臺，以利旅客行程規劃。

為有效提高轉乘公車之運輸服務，必須調整轉乘接駁公車路線及接駁班次，班距的密集程度被認為是影響民眾搭乘公車之主要因素，因此建議針對軌道運輸系統周邊之公車路線進行整併以提升營運效率。不同運具的轉乘優惠也應繼續維持，並提供地區小型公車的接駁運輸服務以銜接至台

鐵各站區，俾以輔助固定路線及班次之大眾運輸服務不具經濟效益之地區，使有限之大眾運輸資源能充分發揮其效能。

高雄市轄內台鐵地下化通車後，其所提供的運輸服務勢必會帶來公共運輸系統之路網延伸效果，亦讓乘客帶來一定使用的方便性，然台鐵車站的轉乘功能及可能之無縫運輸問題，必須提早規劃與思考，使台鐵車站及所提供之運輸服務在地下化及捷運化後，能提供更完整及更有效率之人本運輸服務。

參考文獻：

台南市轄內台鐵車站公共運輸轉運接駁整體規劃，台南市政府，易緯工程顧問股份有限公司，民國102年

臺北車站特定區內臺鐵、高鐵及捷運間相互轉乘動線之改善規劃，交通部運輸研究所，台灣莫特麥克唐納工程顧問股份有限公司，民國99年

高雄市新火車站站區再開發的願景

高雄市永續城鄉發展協會理事長 盧友義

在城市的發展過程中，交通運輸樞紐的火車站新建立時一定是位於城市邊緣區域；隨著城市的發展，人口的增加，車站周邊會成為新的發展區，然後再以車站為中心向外輻射擴充。但也因為鐵路軌道的阻隔，形成了一道鴻溝，站前站後會有截然不同的發展命運，鐵軌兩側因噪音及空氣污染，形成不適宜居住的窳陋地區。鐵路地下化正是縫合都市紋理的契機，讓已成為都市中心區域的車站周邊有了重新翻轉的機會，也因此廣大面積的鐵路及車站用地的再開發計畫，就成為高雄市都市發展最重要的課題。

未來高雄車站的再開發，除了交通經濟考量外，應該要符合永續發展的原則，尊重在地人文歷史脈絡的新高雄車站站區，也應承載市民對城市未來發展願景的場域；尤其是原有三級古蹟的帝冠式車站本體，更應是一個具備現代生活功能，在新的時代中繼續扮演積極性古蹟活化的角色。也因此高雄車站的再開發絕對不只是「交通場站+房地產開發」，它是否應有效的整合城市經濟、交通、歷史文化，社會資源等？是否能反映當代生態永續、人本互動、智慧科技、文化構涵來承載未來高雄市民的百年願景？是否能讓高雄市民有更多面向的參與及表達意見？以上種種就變成非常重要的問題，需要逐一檢視、解決。

經由民間社團的強力爭取，高雄市政府都市發展局已委託高雄大學針對高雄車站的再開發案各項議題展開一系列的公民參與活動，期望能召集市民、民間社團、學者專家來共同參與討論，提出都市紋理及大尺度的環境效應，形成政策及環境永續指標，強化計畫階段前的參與評估及論述。

都市設計委員張曦勻教授曾提出香港西九龍文化區的整體開發案，透過三階段的執行方式如下：第一階段由公民參與討論整體發展定位、訪談、網路平台等(如同市府目前進行的活動)；第二階段辦理願景工作坊，累積開發願景及定位，辦理開發設計概念的國際競圖，由市民票選及專家評審若干名作品進入第三階段的實質競圖，選出最優秀團隊，再進行公開說明會，民眾參與研討會等，逐步設計、施工完成，獲得成功的案例。而高雄車站能否依此模式進行，完全要仰賴高雄市政府的作為，陳菊市長曾在民間辦理的公民會議中贊成國際競圖的構想，就讓我們拭目以待吧！

高雄車站的再開發，扮演著城市整體發展的關鍵角色，應有前瞻性來

決定下一個百年的市民生活場域，結合經濟活動、歷史文化、都市景觀、生活休閒及市民願景等核心價值，呈現高雄都市的驕傲。高雄車站再開發的規劃願景當然是民眾共議之事，結合民意代表強力監督各級政府單位，來展現公民社會的力量吧。

鐵路地下化與愛河永續活化展望的公民連結

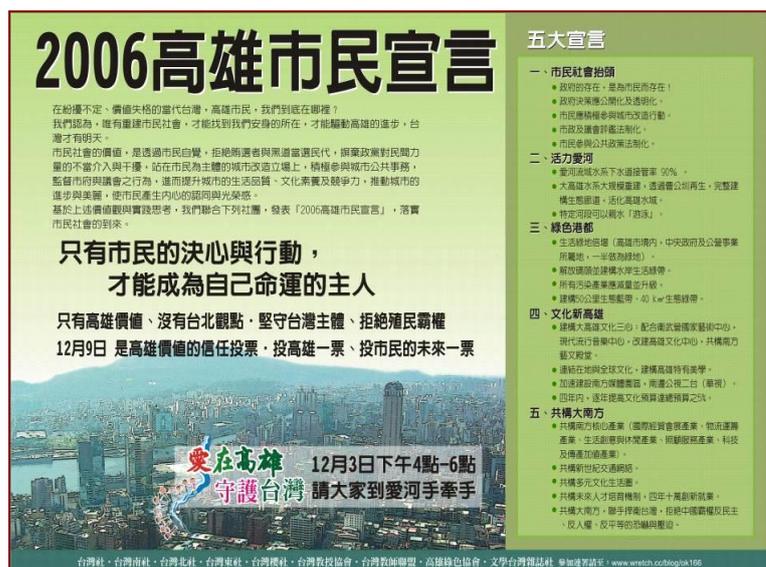
高雄市綠色協會理事長 魯台營

如果說高雄市自左營新站開始的鐵路地下化工程，也正是愛河永續的契機！很多市民會覺得疑問，因為除了在中都地區鐵路由愛河底穿過之外似乎看不出兩者的關聯。事實上，愛河下一步永續活水的計畫，正是要靠鐵路地下化釋出的「藍綠廊道」串珠完成。

1994 年愛河的民間運動開始

愛河的整治雖是高雄 20 年來多位市長接續努力的成果，然民間始於 1994 年成立「文化愛河促進會」的倡議卻是關鍵的力量，當時南台灣在解嚴後關懷鄉土環境的綠色運動開始如雨後春筍般蓬勃興起，包括保護高屏溪、衛武營自然公園及柴山自然公園推動等，結合在地文史工作者及專業關心鄉土有志人士，積極參與社會與環境議題！而文化愛河促進會成立亦是這股公民力量其中一環，其出發點主要是 1989 年底高雄地下街大火，整個仁愛公園（民間堅持稱愛河公園）全毀且荒廢 4 年後，市府有意改建地下街；然民間主張早期地下街藏污納垢，治安不佳，愛河口一直缺少緩衝的濕地公園，故主張原址回復成重生態環保的濕地公園。再則愛河整治工程第二階段正在展開，太多水泥斷面的設計，甚至要在河岸興建如景觀怪獸之高架快速道路，讓許多擔心愛河未來之有識之士，透過讀書會結合起來，進而成立促進會與市府對話，盼以市民參與方式影響市政決策，以期能朝生態永續方向邁進。

1996 年高雄綠色協會成立與文化愛河協會（理事長亦為綠協理事）分進合擊，從愛河的人文歷史整理、兩岸環境景觀、水質改善、治理政策到都市計畫檢討，民間團體結合學者與各領域專家，多年來舉辦無數場次的公私對話，共同推動愛河願景實現！1998 年民進黨執政後，因謝長廷市長初期以「城市自治」施政，



2006高雄市民宣言

在紛擾不定、價值失格的當代台灣，高雄市民，我們到底在哪裡？我們認為，唯有重建市民社會，才能找到我們安身的所在，才能驅動高雄的進步，台灣才有明天。

市民社會的價值，是透過市民自覺，拒絕兩選會與黑道當選民代，摒棄政黨對民間力量的不當介入與干擾，站在市民為主體的市政改造立場上，積極參與城市公共事務，監督市府與議會之行為，進而提升城市的生活品質、文化素養及競爭力，推動城市的進步與美麗，使市民產生內心的認同與光榮感。

基於上述價值觀與實踐思考，我們聯合下列社團，發表「2006高雄市民宣言」，落實市民社會的到來。

**只有市民的決心與行動，
才能成為自己命運的主人**

只有高雄價值、沒有台北觀點，堅守台灣主體、拒絕殖民霸權

12月9日 是高雄價值的信任投票，投高雄一票、投市民的未來一票

愛在高雄 守護台灣 12月3日下午4點-6點 請大家到愛河手牽手

五大宣言

- 一、市民社會抬頭**
 - 政府的存在，是為市民而存在！
 - 政府決策應公開化及透明化。
 - 市民應積極參與城市改造行動。
 - 市政及議會計畫法制化。
 - 市民參與公共政策法制化。
- 二、活力愛河**
 - 愛河應成為高雄水道管理率 95%。
 - 大高雄水災災情應盡速，透過公園再生，完整建構生態廊道，活化高屏水城。
 - 特定河段可以開水「游泳」。
- 三、綠色港都**
 - 生活綠地倍增（高雄市境內，中央政府及公營事業所屬地，一半做為綠地）。
 - 開放民間並建構大學生活綠帶。
 - 所有污染產業應減產並升級。
 - 建構公民生態廊帶，40 km 生態綠帶。
- 四、文化新高雄**
 - 建構高雄文化中心，配合兩次國家藝術中心，現代流行音樂中心，改建高雄文化中心，共構南島藝文殿堂。
 - 連結在地全球文化，建構高雄特有美學。
 - 加速建設南方媒體基地，南臺公視二台（新視）。
 - 四年內，逐年提高文化預算總額預算之5%。
- 五、共構大南方**
 - 共構南島核心產業（國際社會服務產業、物流運輸產業、生活服務與休閒產業、資訊服務產業、科技及南島加工產業）。
 - 共構世紀觀光網絡。
 - 共構多元文化生活圈。
 - 共構未來人才培育機制，四年十萬創新就業。
 - 共構大南方，聯手捍衛台灣，拒絕中國霸權及民主、奴人權、奴平等的強權與壓迫。

台灣社、台灣南社、台灣北社、台灣東社、台灣僑社、台灣教授協會、台灣教師聯盟、高雄綠色協會、文學台灣雜誌社 舉辦活動請至：www.wetech.cc/blog/06168

落實市民參與，民間專業力量有一定機制參與市政討論，透過各種成立之委員會，政府結合民間力量發展一連串有關愛河意識的再復甦行動，愛河的浪漫情懷與更具體的願景更進一步提升。

雖然，愛河的景觀與淨化有了顯著的改善，然而，愛河缺乏「源水」自淨與活化，仍是需當時縣市共同攜手解決的重大議題與考驗。

愛河新願景～大高雄水系活化與生態廊道的建立

2006 年市長大選前，高雄多個專業與社運團體共同成立「南方公民社會守護聯盟」提出「2006 高雄宣言」，其中「活力愛河」的主張更為市長之承諾，即主張透過「曹公圳再生」將高屏溪與愛河連接之歷史紋理重新串聯，並透過更生態的水利用策略，讓整個大高雄市透過水系的連結完成共構合併，並且營造出有活水生命的高雄獨特都市環境！

愛河整治自 1979 年至今 30 多年，整個過程也正是考驗高雄能否成為一個具有國際視野且能有公民力量共同協力的都市。近年來，民間持續透過公民討論完成 10 項「活水愛河點睛改造計畫」，並推動加入歐盟「SWITCH」(永續城市水管理健康城市新風貌)計畫平台，將活水愛河成為國際化行動，改造愛河成為真正清晰的「高雄母親河」，讓高雄成為具有國際魅力之水岸生態永續城市！而其中(如左下表)最重要的第一步就是透過「鐵路地下化連結蓮池潭之藍綠帶水系連通計畫」使得愛河可與「曹公圳」連結獲得高屏溪源源不斷的水源！

『活水愛河點睛改造計畫』

1. 鐵路地下化連結蓮池潭之藍綠帶水系連通計畫
2. 曹公圳取水口上移，常年通水與水質提昇計畫
3. 雙埤(棧仔林埤、九番埤)再生計畫
4. 蓮池潭、曹公圳II幹線(Simle公園)連通愛河計畫
5. 舊城護城古水道回復計畫
6. 愛河後壁港出口與堀江回復計畫
7. 台泥七號運河風華再造計畫
8. 曹公新圳與社區營造藍色珠串計畫
9. 愛河七賢河口濕地公園計畫
10. 中洲污水處理廠中水回收暨清晰二號(大港)運河暨生態景觀改造計畫

民間提出愛河活水計畫
與高雄水系願景圖表。



於是在 2007 年行政院核定高雄鐵路地下化工程開始，新一波民間倡議，透過鐵路地下化上方的廊道形成一條從仁武曹公新圳沿著高鐵路經此廊道的「源水」水路，經市府、都委會及設計團隊與民間結合議會公私協力的謀合，「鐵路地下化連結蓮池潭之藍綠帶水系連通計畫」高雄市都市設計委員會已經審定落實於未來設計，且上述十項願景也一一納入市政建設並陸續實現！



2007 年民間就提出「鐵路地下化連結蓮池潭之藍綠帶水系連通計畫」願景示意圖。

高雄車站改造工程引發的新一波公民運動

雖然，民間力量積極致力於鐵路地下化後地面綠廊道水系的建構，然而，高雄車站的本體建築規劃卻在寡頭式的決策下出現了令人突兀的設計藍圖，在 2011 年鐵路改建工程局提出送交高雄市都市設計審議的規劃案中引起許多委員的質疑，也引發這新一波的「高雄車站改建公民運動」。

都市轉型是當前城市發展最重要的任務，也是每個市民都有權利甚至責任同聲關切的議題。「鐵路地下化」提供了高雄一個都市空間結構反轉的契機，除了有機會切割以往被分擴的前、後鐵路車站不同街廓。具歷史與文化意義的「高雄火車站」改建，也擁有一個可以重新塑造「高雄將成為一個怎麼樣的都市」的新轉點。然而，這個城市的交通運輸門戶，卻在粗糙且「冷漠」的規劃設計下被進行！

首先，車站規劃設計案引發多位都市計畫委員及都市設計委員的質疑，經多次都市設計審議委員會專案小組討論，意見仍然紛歧。主要問題是設計團隊對巨量樓地板建築的使用內容與設計內涵，提不出令人信服的說明，當然原因就是整個設計案表面依循「行政程序」嚴重缺乏與高雄市

民（使用者）廣泛的對話，這樣的設計當然缺乏內涵論述。因此，高雄地區五師六會（市醫師公會、縣醫師公會、律師公會、會計師公會、牙醫師公會、建築師公會）共同行文行政院院長、交通部、市長及相關局處，要求高雄車站的規劃設計，應尊重高雄市歷史記憶及文化傳承，符合市民之期待，請相關主管機關審慎考量並予重新規劃設計。2012 年初開始，高雄市議會陳慧文、黃柏霖等議員與許智傑、黃昭順立委分別舉辦了多場次公聽會，對交通優先、重新規劃、國際競圖、民眾參與等主題分別進行討論，並在 2013 年 3 月的公聽會作出「高雄車站地面之所有設計有修改之共識且要以擴大公民參與之方式進行，初著手規劃之鳳山車站更應已有公民參與之國際競圖方式推動！」之結論，並獲得陳菊市長在接受黃柏霖議員市政總質詢做出承諾（見 2013 年 5 月 7 日市政總質詢）。

即使有明確的共識結論，主管機關仍舊顯得被動躊躇！於是，以召集人為盧友義（前高雄市建築師公會理事長），結合包括建築、景觀、空間、環保、文史、教改與都市計畫等相關專業人士與團體，並由高雄市綠色協會扮演聯繫與串連平台，民間促進高雄車站實現公民參與的



「高雄車站公民參與行動聯盟」也聚集而起。除 2013 年 6 月在高雄市政府大門前「示威」表達公民參與訴求與主張，聯盟並在 9 月到 10 月假雄中演奏廳舉辦三場民間自辦的大型公聽會，總計超過 500 人次參加。也因此在陳市長親自參加第一場公聽會後指示與吳宏謀副市長（時任秘書長）協助下，透過全方位公民參與來訂定高雄車站設計準則的計畫，於是在今年初展開（當然這也凸顯原先設計案是沒有設計準則的），擔任「類中介團體」的高雄大學團隊，將透過舉辦至少 30 場，公聽會與公民會議，討論出高雄車站「具市民共識」的設計準則，作為下一階段國際競圖的依據，這也釐清許多人的疑慮—「公民參與」難道就是要讓並非全然專業的公民一起來參與設計車站嗎？而少數幾十甚至幾百人能代表 200 多萬市民嗎？事實上，專業的設計市民當然要交給專業團隊，但市民有提出需求且透過擴大參與凝聚出來的「可執行的準則」讓專業設計團隊「遵行」，這也是

普遍民主國家執行大型公共建設的「必經之路」，當然，準則出來了還是要經過至少有「市民票選」與「專家評選」兩階段的設計團隊選拔，也因為這樣擴大參與而引發市民關注的過程，也帶動市民作為「政府主人」認知感，而現在高雄車站的議題正在如此推動！當然我們期盼這是一場開端，仍需不同意見團體在旁監督與提醒，因此，部分當初共同結盟倡議高雄車站公民參與的成員，也將扮演「監督公民參與」的角色，這樣多元意見且能藉著相互辯證、公平開放的平台凝聚最大共識的社會，才是一個成熟民主的社會。

經過高雄十餘個民間團體與多位民意代表的倡議呼籲與積極行動下，陳市長已宣示高雄車站與鳳山車站的內涵與建築，將透過一系列「市民參與」的過程來決定，甚至鳳山車站亦將配合有市民參與票選之國際競圖，高雄市的公民意識也需要市民一起來凝聚與相挺，我們希望今後高雄的公共政策有更多是透過擴大公民參與的方式來決定，實現「市民能真正做主」的公民社會。

打開高雄都會商業區交通轉運中心的鑰鎖 —高雄鐵路地下化

泰興工程顧問股份有限公司經理 吳慶輝

高雄車站於日治初期所規劃西縱貫線鐵路端點站所在地，隨著高雄驛（高雄車站）東移新設，市區逐漸向東擴展及工業發展之需要而南進擴展，高雄車站即成為都市發展區域的中心，並持續向南、東、北三個方向擴張，而鐵道規劃也有別於其他城市之直驅都市核心方式有所不同，以外環式鐵道來環繞整個高雄市區，高雄車站成為大眾運輸轉乘樞紐及縱貫線與屏東線的交界站，形成為高雄市特有的都市紋理之特性，如圖一。

高雄市自升格為直轄市以來人口高度聚集，工商業發展迅速，且縣市合併後，高雄市目前正面臨傳統產業密集的都市，轉化為全方位國際化親山、親水觀光海港都市之階段，除積極推動產業升級，以因應時代潮流、提升都市生活環境品質、建構完善大眾運輸系統、更新舊市區與活化商業機能外，積極導入國家級市政建設及國際化發展策略，更是刻不容緩之市政重點。而市區鐵路長期以來與都市發展相依相存具有密切的相互影響，例如鐵道造成全市交通路網無法平順銜接，使活動系統無法連貫，亦造成鐵道及車站周邊地區多老舊、窳陋，影響都市景觀及整體發展，形成南商業、北住宅之都市發展模式。值此關鍵時刻，「高雄市區鐵路地下化計畫」此一國家級市政建設之實施，將有助於鞏固高雄市作為南臺灣都會中心城市，並進一步成為南臺灣國際門戶與區域層級全球都市之戰略目標，因為高雄市除了是南部區域重要公路運輸轉運中心外，亦為鐵路運輸系統、都會捷運運輸系統、高速鐵路系統等三種大眾運輸系統的重要交會地區，應朝運輸幹線集中的都市為發展主軸。而高雄車站因應都市發展之需求，將結合台鐵、高鐵、高捷、中長程巴士與公車等之共構工程規劃，並融入都會生活型態與商業附屬機能，將形成未來城市樞紐與交通轉運中心。



圖一 昔日高雄車站照片

高雄市區鐵路地下化計畫為臺鐵捷運化暨立體化改建計畫之一，原規劃地下化路段北起高雄市左營區新左營車站，南至高雄車站東端，後延伸至高雄市鳳山區鳳山車站東側止，施工路段總長度約 15.26 公里，造價約為新臺幣 953 億元。已於 2009 年 6 月 26 日動工興建，該計畫預訂 106 年底完工。

高雄鐵路地下化計畫將以永續生態環境發展為建設主軸。功能性的目標並非僅是改善交通，鐵路地下化之後騰空的廊道建設，以生態自然為優先考量，而在高雄站區周邊發展將朝「以人為本」及「綠色、人本」為核心價值的方向來規劃。為達成「型塑高雄市成為都會區交通轉運及商業中心」及「追求綠色運輸導向的城市型態」，高雄鐵路地下化計畫區分為：1. 站區及站東、2. 站西、及 3. 綠帶通廊三部分，如圖二。

1. 站區及站東：為高雄車站站體所在，亦是本計畫重要之發展軸心，須具備良好的轉運及商業活動機能。發展定位為「都會區交通轉運中心」及「都會區商業中心」。
2. 站西：鄰近愛河及本市中都地區，具備良好的親水環境及景觀資源，本區定位為「通河公園及住宅」，希能切合高雄市發展河岸觀光及水岸花香城市之發展願景。

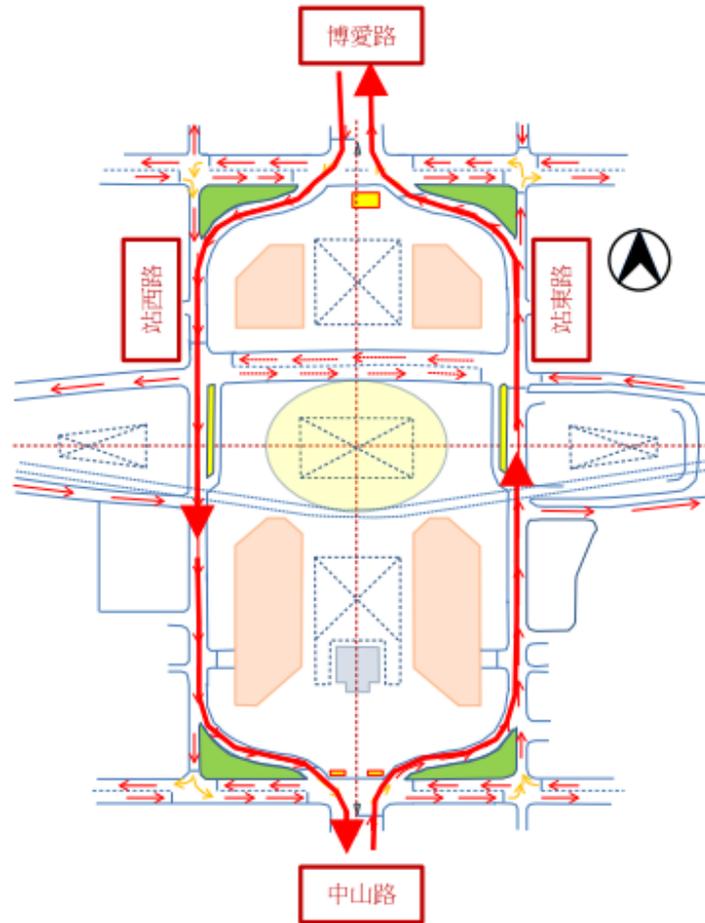
3. 綠帶通廊：配合高雄市區鐵路地下化工程，市區鐵路下地騰空後之開放空間，藉由斷面設計及綠化與槽化方式，建構以綠地景觀廊帶為主，運輸機能為輔之林蔭園道系統。

本區發展定位為「綠帶通廊」，期能結合綠美化景觀及運輸機能，將切分高雄市區的「灰帶」變成富有生命力的「綠帶」。



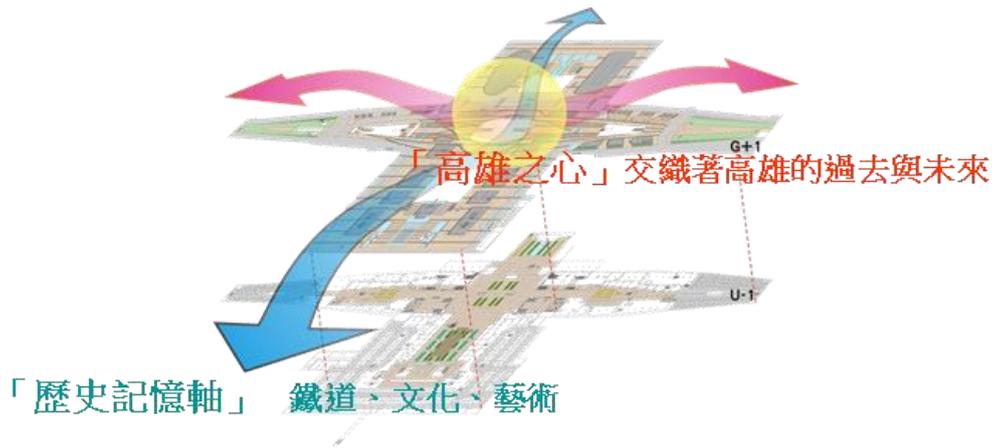
圖二 城市型態區塊示意圖

車站是都市開發的催化劑，高雄車站的設計理念及基本原則，從整合都市脈絡來看，台鐵運輸長期服務於高雄，而高鐵的延伸與成形中的捷運路網，更為高雄車站創造了一個絕佳的機會，在市區公車站與長程巴士站的設置配合之下，高雄車站的興建將成為一座世界級的轉運中心。除了這些公共運輸路線，人們也可以透過完整的道路與園道系統從四面八方抵達站區。美麗島大道及世運大道為進入站區主要的兩條幹道，也是城市的南北軸線。其各自之人流及車流從南北匯集於車站前後廣場。在高雄鐵路地下化工程完工後，原高雄車站旁中博臨時高架橋將拆除，將以平面道路分流替代，導引南北向車流，經由高雄火車站兩旁的道路通行。目前設計將採用運輸學會評估的「公共運輸優化方案」如圖三，就是維持一個平面的大型廣場和開發基地，讓車流繞著站東、站西兩條道路通過，連結博愛路及中山路。大型廣場除了可以保留舊站區歷史的記憶，並可以塑造一個偉大城市的意象，使高雄市能夠成為一個以人為本象徵的城市。



圖三 高雄站區運輸優化方案示意圖

未來規劃南北園道的景觀與植栽也將由八德路口延伸至車站，以公共藝術作為引道出入口端景象，使車站站區延伸至景觀大道，宛如巴黎香榭大道般，進而大幅提升鄰近街廓的發展潛力。延續南向美麗島大道之軸線，與北向中山路相接，在此形成生態綠色都心並與舊鐵道歷史軸交會疊合，變身美麗的市民新生活場域，也將成為這個城市最重要的識別象徵，如圖四。



圖四 綠色軸線及歷史記憶軸線交點

高雄火車站為高雄市重要門戶，其空間聚焦著市民與國內外旅客記憶，更是城市發展之時代見證。將來利用站前大樓及小頂棚設計，形成美麗島大道上的視覺焦點，並傳達高雄都會區的蓬勃氣勢與國際視野，結合地面層之入口廣場，提供一開放城市空間及各方向進入路徑供市民可自由進入停留本站區，並創造一具有國際觀的都市意象及視野。

目前正藉由高雄市政府廣邀學者專家及五師六公會之代表共同參與討論，並廣納市民意見，配合議會民意代表公聽會或說明會議廣納各界意見。另亦配合市府要求，增加國際知名建築師參與高雄車站概念設計，發展更能表現高雄市中心的新都會形象，表達高雄活潑極具生命的特性提出不同方案造型。

為呼應高雄港都造船業之在地性意象，最近期發展之小頂棚造型，選用港口船帆桅杆或造船龍骨之結構如圖五及如圖六意象，作為頂棚設計之主要概念發展車站主要入口的頂棚造型。並考量其維護性，縮小頂棚面積並降低高度以加強遮雨功能。雨棚上方怖設太陽能光電板，除提供發電，同時可強化遮陽功能。



圖五 小頂棚方案一：椽樑造型



圖六 小頂棚方案二：龍骨造型

鐵路地下化後，原來的鐵路路廊將轉變成一條可以連絡城市東西兩側的園道，透過部分架高的空中綠廊步橋，在穿越車站時保持空間的連續性，圍繞車站廣場，成為市民及車站旅客理想的匯聚場所。高雄鐵路地下化將創造 56 公頃的綠園廊道開放空間，為高雄市區重要綠軸及社區發展延伸場域，依據鐵工局提出的計畫，將依據華榮路、逢甲路與明誠四路、九如四路、中華二路、自立一路、民族一路、大順三路、正義路等主要道路分為八大發展區。愛河以西至左營舊站區段，將以結合水道元素與豐富的綠色腹地，塑造成為區域性休閒生活廊帶，規劃山水資源遊憩區、多元生活體驗區、藝術人文區，以及山水門戶區等四區；愛河以東至正義路區段，則以融合市中心各類型活動，並打造市中心東西向林蔭生活大道，規劃鐵道文化街區、CBD 複合商業區、科普樂活區及人本住宅區等四大區塊。



圖七 高雄交通系統計畫圖

一個生機蓬勃的現代都市，與大眾運輸系統的便利性都有著息息相關的連結，高雄鐵路地下化將為都市土地利用增加更多的可能性，它不僅代表空間與時間的對應調整，更將帶動高雄經濟、人文、生活型態的提升變

化，藉以創造高雄市中心的新都會形象，表達高雄活潑極具生命的特性。
高雄的未來愈來愈美麗了！

淺談高雄鐵路地下化左營地區車站建築設計構想

台灣世曦工程顧問公司工程師 林俊安

鐵道，是台灣近代史上百年以來的運輸動脈。從西元 1887 年清朝時代開始，一直到民國 67 年高速公路通車以前，鐵道是台灣交通的運輸主軸，鐵路客、貨運更是國家經濟的命脈。

計畫緣由

近年來面對全球化競爭，經濟動能不足，行政院為落實總統競選承諾，指示經建會會同相關部會進行「愛台 12 建設」之整體規劃及推動執行作業，以為持續厚實國家基礎建設，奠定未來台灣經濟加速成長與競爭力提升之立基。而「愛台 12 建設總體計畫」之「臺鐵都會區捷運化」，期讓整體高雄鐵路地下化創造高雄都會區之發展，提昇高雄鐵路沿線生活環境品質及創造就業機會，為高雄都會區之永續發展，打造美好的未來願景。

政府對於整體高雄鐵路地下化計畫總共投入近 1,000 億元預算，並由交通部鐵路改建工程局南部工程處專責推動高雄、屏東等地工程。高雄市區鐵路地下化計畫（含延伸左營及鳳山）將增設內惟、美術館、鼓山、三塊厝、民族、科工館、正義（澄清）等 7 處通勤車站，並將原有左營、高雄與鳳山車站地下化，合計有 10 個地下化車站。另於鐵路地下化後，可消除 17 處平交道，對市區交通改善效益最為顯著，包括平交道肇事減少、車輛繞路與停等平交道之油耗及旅行時間減少等效益。

建築設計構想—左營站及內惟站

交通部鐵路改建工程局對此龐大工程，需考量施工介面多寡、介面協調及系統之相容與整合等問題進行分標及發包作業。其中「左營地區鐵路地下化工程」採限制性招標以公開評選方式徵求委託台灣世曦工程顧問有限公司負責細部設計及施工監造技術服務，設計監造範圍自臺鐵新左營車站以南至葆禎路間，興建臺鐵單孔雙軌隧道長約 4.13 公里，並將現有左營站改為地下化車站及增設內惟地下通勤車站。個人有幸參與本項工程，藉此將設計團隊對於左營站及內惟站與當地文化結合之建築設計構想淺略介紹。

一、左營站

以高雄市現有的各行政區而言，左營是發展最早、歷史文化最豐

富的地區，早在今日高雄市大部分地區都是荒煙蔓草，高雄港還是小漁港的時代，左營就已經是統領高高屏地區的首府，也因此直到今日，我們還可以在左營看到許許多多歷史的遺跡。

左營站位於鐵路縱貫線 393.2 公里處，介於高雄市柴山與半屏山之間；鄰近春秋閣、蓮池潭、龍虎塔、孔子廟等名勝古蹟觀光勝地及海軍基地。

左營站創建於日據時代，高雄-臺南段鐵路於民前 12 年 11 月 29 日通車，當時之左營站初名「舊城乘降場」，為一等客貨車站。（左營舊城不是因為城池破舊才被叫做舊城，而是因為當時的鳳山縣於 1853 年在現今的鳳山市，昔稱埤頭街時又另建新城，至此左營縣城才稱為「舊城」）。

縱貫線草創時期，因舊城驛站面積狹小，於民國 24 年利用大湖站遷移地址拆卸之材料改建。其後又因面積不敷使用，於民國 39 年 1 月擴建候車室、站長室，另於民國 54 年 2 月因業務需要增建行李房，民國 57 年為因應現代人口急速膨脹需要，拆除舊站房重建，經 1 年大興土木，民國 57 年 11 月落成現今之車站，95 年 12 月 1 日配合新左營站啟用營運，左營站由一等站調降為簡易站，並指定新左營站為管理站。

配合高雄鐵路地下化工程，左營計畫範圍內現有舊左營站位於本工程隧道段路線上，因此在隧道施工前於舊左營站北側新建左營臨時站，維持原有左營車站疏運旅客之功能，再進行舊左營站拆除作業，以利後續隧道結構施工。

左營臨時站除於翠華路側維持原有旅客出入口外，並於新莊一路側新增出入口，方便民眾搭乘火車，鐵路兩側居民更可藉由臨時站作為跨站人行天橋使用。本站屬臨時營運車站，其設計材料上採輕質混凝土隔牆及可全面回收再利用之鋼構、玻璃等建材，象徵鐵路地下化工程不僅帶來嶄新的風貌，亦對周遭環境展現極度的關懷與融合。

左營站位
居高雄都會區
開拓最早的區
域，臨近左營古
城（舊鳳山縣
城），亦是高雄
鐵路地下化工
程北邊起始車
站，故左營站以
「古垣新圳」作

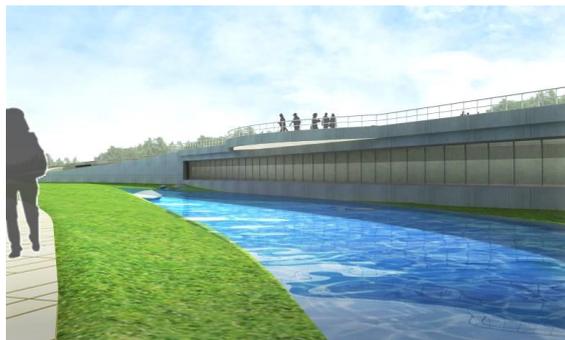


為本站之設計主題意象，塑造左營站為打開古城記憶的的珠寶盒，結合車站周邊古城垣的意象，將車站轉換成進入高雄都會區的門戶意象。

古垣磐城峰，翠堤迎新圳，運用步道、藍色水路、自行車道及廣場景觀與綠帶的交織，將人潮活動及綠意置入都市景觀，並巧妙利用地形及機能交錯形成各空間、廣場與周邊停車、轉乘設施，且讓綠帶與水路來貫穿及喚醒城市的神經系統。



左營車站 3D 透視圖



藍色水路

二、內惟站

內惟站位於鐵路縱貫線 394.8 公里處，1953 年原設有簡易站，但不久後便廢止。高雄鐵路地下化後，預定於原址附近復



設車站，介於中華一路至美術北三路間；鄰近內惟埤文化園區、內惟文化聚落、前鋒、果貿及翠華三處大型國宅。

本站鄰近內惟埤美術館園區北端，區域舊名內惟埤，因環境低窪而滿佈原始溼地與水塘，碧波、荷風、野趣意象，便成為老高雄人所懷念的記憶。內惟車站將藉由景觀與站體設計，以「荷塘新象」為設計主題意象，將內惟埤昔日景象加以傳述，開展濕地景觀之新風貌。

利用輕巧波浪懸臂造型，搭配型鋼、琺瑯板、強化玻璃、深色花崗基座等材料，並以灰色及金屬原色系為主要色調，內惟站東西銜接馬卡道路與翠華路，透明玻璃長廊延伸西向，便於旅客遮陽避雨，為車站進出門戶保留祕境，入站斜坡塑造一地景特色，且隨著新左營-美術館間路段納入鐵路地下化工程範圍後，內惟站周遭居民活動將日趨繁榮，將為地方展開一股新勢力。



內惟車站 3D 透視圖

結語

高雄市區鐵路地下化後，將消弭鐵路阻隔，高雄都會區發展模式可藉此整合，原站區及鐵路沿線土地更新再發展，使長久被鐵路切割之區域縫合，促進地區整體發展。新增的騰空廊帶園道與連通道路，改善市中心區原本不連貫的路網結構，減少車輛之繞道距離與時間，而新增的道路容量亦達到分散車流、提高車速的效果。尚有提昇周遭生活環境品質的效益，根據台北市區松山專案鐵路地下化後之噪音實測結果顯示，地下化後之列車行駛噪音較地下化前降低 10dB (A) 以上；空氣品質亦將因市區消除平交道後車速加快而減少廢氣排放、車輛臨停時怠速運轉排放之廢氣及闢建園道綠地等因素獲得改善，進而提昇鐵路沿線生活品質，創造城市節能減碳的新契機。

未來高雄鐵路地下化完工後之原鐵路廊帶將規劃為中央景觀綠廊帶及兩側之新平面道路使用。其規劃內容除各車站開發外，尚包括人行步道、自行車道連結既有自行車道系統、節點廣場、水廊等相關設施。對高雄都市意象可大幅提升；高雄車站作為南部區域交通轉換中心機能將更為強化，原鐵路廊道美化為水道綠廊，美化都市景觀，提升居住品質，塑造高雄市國際都市意象。



左營車站景觀綠廊帶意象圖



內惟車站景觀綠廊帶意象圖

考 察 紀 要

陳政聞議員會勘深水里大成路淘空情形



燕巢區深水里大成路近塔仔腳橋路旁，因被雨水沖刷而淘空，已危及道路安全，經鄉親發現後向陳政聞議員陳情，陳議員於 9 月 15 日下午立即邀請市府水利局官員進行會勘。

陳議員表示，十分感謝楊姓鄉親樂於公益之事，當他發現道路有坍塌，雖然面積不大，但基於防微杜漸的效用，能立刻進行修補，不但花費不會太大，而且較易施工，這是值得讚揚肯定的善舉。

據悉，因連續幾場大雨，深水里大成路高 44 線，近塔仔腳橋沿路兩旁的溝底層被大水沖刷，土石鬆動而流失且已擴及一段甚長的溝面。經會勘後，水利局決定動用工程款進行修補工程填實淘空地基，以免塌陷更趨擴大危及整個路面安全。

由於燕巢區鄰近山區丘陵，平時出入車輛不多，居民以種植農作物為生，但日用品及農產品均賴產業道路運送，一旦道路斷裂，交通中斷影響生活甚大，所以平時的維護十分重要。



唐惠美議員會勘茂林區 132 線道路 要求平整改善路面



鑒於位在茂林區貫串原鄉三部落與連結國家風景區，具足交通及觀光功能的高 132 線道路，竟因維修路面迭經挖補重鋪多層瀝青導致崎嶇不平；唐惠美議員除了憂心危及行車安全外，並且有損遊憩景觀，因此於 9 月 17 日邀請市府工務、交通、觀光及區公所等單位實地會

勘，要求儘速改善恢復平整路況。

唐議員出身茂林區原住民族魯凱族的萬山部落「大頭目」，熟知高 132 線道路正是貫串「下三社群」茂林、萬山、多納等三部落的主要聯外幹道，以及連結國家風景區招徠遊客的唯一通道，但因常遭山崩與土石流等災害，亟需時時刻刻用心關切是否維持安全行路實況；所以，長期監督行政權責機關對於災損與交通維護，堪稱不遺餘力。譬如在 101 年 3 月 25 日即曾專程陪同行政院「88 風災重建會」執行長陳振川等中央官員，導覽解析這條通道攸關原鄉觀光發展與原民生計的無可替代重要性，終致促成縮短修護工程期限。另外於議會第 4 次與第 5 次定期大會，針對高 132 線道路茂林至多納路段，頗多危險彎道與溝谷，尤其午後瀕臨傍晚時段經常遇雨或起霧能見度差，交通事故肇事率高，連續提案建請市府確實派員勘查，並在全線加裝路燈與反光標誌，具體保障行車安全。

經由唐議員辛勤督飭，高 132 線道路的安全通行路況確實有所提升；不過，因為山區天然災害無可避免，市府工程單位雖然盡責修護路面，但在屢次刨除渣石、重鋪瀝青流程，並未嚴謹顧及鋪設路段的齊一性與平坦性，進而造成路面起伏，同時影響道路觀瞻，頻被原住民譏諷為猶似貼上裹傷膠布的「OK 繃路段」。



面對長年關注的道路建設品質每況愈下；唐議員在會勘過程嚴正要求市府各單位，今後修護高 132 線道路甚至所有社區道路，必須彰顯平整連貫改善效率，切忌只重挖補依舊滿目瘡痍、凹凸不平路面，才可真正兼顧交通安全與維護景觀功能。

唐惠美議員會勘茂林區萬山里避難屋工程及設施

唐惠美議員長期重視原住民部落安全環境相關建設，針對努力爭取興建的茂林區萬山里多功能避難屋，唐議員於 9 月 17 日專程邀請市府原民會、工務及區公所等單位人員，實地勘察綜合施工進度。

面對先前萬山地區原住民部落，每遇豪雨風災動輒被迫疏散避難撤離危險區的窘況；促使唐議員深思熟慮，既然迭經「88 風災」等重大天災，專業機構都已評定無需遷村，那麼基於「自力救援」的原則，應該擬妥「因地制宜」的妥善避難策略，雖然無法真正釜底抽薪，至少可以適時發揮「自救」與「自給」效益。因此，在第 5 次定期大會提案，倡論恪遵原住民族「離災不離鄉」亦即「不離祖靈」的信仰，建議市府在萬山部落上方興建多功能避難中心。



事實印證，這一前瞻提案內容獲得市府正面回應，納入辦理原住民部落安全環境計畫，並編列 199 萬元經費進行「萬山里避難設施興建工程」，目前仍在施工中。



為確保市府避難屋施工品質，唐議員已在興建過程中，多次主動邀請居民前往勘察；這趟偕同市府官員的會勘行程，則是著重綜合檢查。對於主體建物結構，認定外部防熱效能尚嫌不足，建議應在屋頂加裝合適防曬設施；至於內部的各項必要設備，包括：寢室床鋪、廚房器具、空調系統、會議中心相關用具並未齊備，顯見硬體安置作業流程已經延宕，嚴格要求市府必須儘速改進力求完善。

唐議員強調，興建多功能避難中心具有維護原住民生存與鄉土永續的積極意義，市府既然順應民意就應全力以赴，假若預算短絀更需據實追加，期望務必真正達成確保原住民「避災離難」以及延續「三生」生命、生計、生態的具體機能。



翁瑞珠議員會勘東岡山滯洪池提出根除水患良策



翁瑞珠議員為求根除岡山區嘉峰里每逢豪雨遍地淹水的居住環境沈痾，再三強調徹底改善排水設施勢在必行；並於 9 月 18 日邀請市政府水利局、區公所等單位官員、當地里長及多名社區代表人士，實地會勘田厝地區及「前峰子滯洪池」現有防洪機能。針對治標方案，當

場要求市府應先設置兩部抽水機組，以備面對颱風暴雨侵襲發揮洩洪效用；治本良策則是將排水系統納入滯洪池，真正解決水患。

由於嘉峰里地勢低窪，每逢豪大雨動輒遭到附近地勢較高的大莊等里水流宣洩，加上排水系統規劃並不完善，導致遇雨必淹的居住環境沈痾始終無法根除。尤其 8 月間數波豪雨越發凸顯嚴重水患，讓翁議員信誓旦旦的表明將在最短時限之內，徹底改善當地整體排水設施，期使民眾日後生活空間真能免除淹水之苦。

大岡山地區水患頻仍眾所周知，民意代表均將治水防洪列為重要政見。翁議員長期督促市府積極治水，事實也已投注近 20 億元經費進行整治工程，其中在民國 102 年 5 月底完工的「前峰子滯洪池」，位於嘉峰里、省道台 19 甲線旁，緊鄰阿公店溪最大支流「土庫排水系統」的田厝排水渠道，面積約 15.6 公頃，滯洪量可達 38 萬公噸，預估可有效降低土庫排水洪峰水位。問題在於田厝排水渠道僅 7 公尺寬，雖曾築高堤岸還是力有未逮；而且在研擬興建滯洪池時，嘉峰里民即倡言應將當地排水系統一併納入，竟然面臨否決。先天地勢不良，外加後天規劃失當，相因相循之下，依舊無法釜底抽薪的杜絕水患，令許多居民怨聲載道。



翁議員這趟嘉峰里治水會勘行程，堅稱務必具體展現績效，務實解決民瘼；因此，審慎提出治標與治

本良策，要求市府主管單位落實執行。針對因應目前遇豪大雨避免淹水的治標措施，要求必須備妥兩部抽水機組，以供不時之需；至於長遠之計，還是強烈主張應該針對嘉峰里排水系統重行調整，納入「前峰子滯洪池」，才是克竟全功、為民造福的正確作法。

陳慧文議員會勘曹公圳木棧道木板腐爛情形

曹公圳美化工程使鳳山城市變美了，但美中不足的是木棧道木板腐爛，也有部分護欄有鬆脫現象，可能會影響民眾安全，陳慧文議員接獲民眾反映後，立即於 9 月 18 日邀請水利局、鳳山區公所等單位會勘。

陳議員表示，高雄縣市合併後曹公圳沿岸景致煥然一新，成為美麗的親水空間，污水廠處理過之回流水，也重流入曹公圳。清水流過圳渠，加上沿岸景觀設計，讓曹公圳呈現出新風貌，也改變了鳳山城市的新風貌。

陳議員指出，曹公圳逐漸成為鳳山鄉親休閒活動新去處，許多民眾看到曹公圳美化後的綠意盎然，前往圳邊散步的人也變多了。可是好景不常，沿岸的護欄鬆脫了，木棧道的地板也有部分壓壞，走在橋面上，若不小心，有掉入圳中的危險。陳議員接到民眾反映後，親自到現場查看後，認為安全第一，應優先處理護欄安全問題。

會勘後，水利局業已全面檢查曹公圳沿岸護欄，並陸續將靠近鳳山火車站之水岸護欄修復完成，改善了曹公圳公共設施安全，大家也很感謝陳議員的幫忙。

前陣子高雄地區連日豪雨，連乾涸見底的曹公圳，溪水接近滿水位的狀態，雨後的曹公圳益發顯現更清新翠麗，花木扶疏水景，洗刷了曹公圳是臭水溝的惡名。



陳慧文議員會勘鳳山火車站停車問題

鳳山鐵路地下化工程施工後，鳳山地區的交通就陷入黑暗期，市政府交通局為因應施工安全，取消鳳山火車站周邊路邊停車格，衍生停車亂象，民眾抱怨也一再陳情要求改善，陳慧文議員接到陳情後於10月4日邀請台鐵與交通局實地會勘。



陳議員支持鐵路地下化，但必須面對陣痛期，鳳山鐵路地下化計畫全長4公里多，其中鳳山火車站已完成拆除，目前進行連續壁施作工程，預計106年底完工，原本站前的停車場，劃入工區以圍籬封閉。

陳議員指出，台鐵只是站在本位立場方便施工，自行興建臨時車站，卻沒有把民眾停車問題納入考量，亦即未規劃路邊停車，且台鐵又彌補營運虧損，將現有腹地公告招租，承租業者規劃作為收費停車場，民眾購票時只能寄車，一小時要25元。民眾抱怨，只是暫停買車票，卻要多付停車費用相當不合理。

陳議員認為停車位嚴重不足，造成民眾搶停車位，若有要事處理只能違規停車，但馬上會以違規停車遭拖吊，這就是不教而殺，讓人難以心服，也難怪有人會說拖吊業者生意興隆，圖利業者，卻瘦了平民老百姓的荷包。

經現場會勘後決議，將火車站前圍籬往後退縮，規劃臨時停車區，公車站、計程車排班區改到對面，並在協和、曹公路增加更多停車格，以解決民眾困擾的停車問題。

施工交通黑暗期，陳議員說大家都能共體時艱，但台鐵也不要便宜行事，廢掉停車格了事，應多考量搭車民眾之便利性，多設臨時停車格，才能避免違停，維持交通順暢，改善都市景觀。

亂貼廣告 河水汙染 陳玫娟議員把脈尋求解決之道

安吉街、自由二路六巷、至聖路底沿愛河河堤一帶，亂貼廣告、河水汙濁已嚴重影響居民生活品質。陳玫娟議員接獲民眾陳情後，於9月19日邀請水利局及環保局會勘。



亂貼廣告影響市容觀瞻問題存在已久，雖然市府大力宣導並加強取締，同時也派出清潔隊員沿著大街小巷清除，但是，許多電線桿或路燈桿上，到處都是便利貼及廣告留下的雙面膠痕，很難清除。

而不肖業者更與公權力玩起捉迷藏，「你拆，我就再貼」，清潔隊員不勝其擾，民眾也抱怨不已。



陳議員認為，與其我拆你貼，耗費大批人力清潔取締，不如在適當地點設置公布欄，業者把廣告貼於公布欄，有需求的民眾自然就會到公布欄尋找，讓供需雙方找到平衡點，才是根本解決之道。

在會勘中另有里民向陳議員陳情河水汙染問題，結果令她大吃一驚，發現河水顏色汙濁，變化多端，有時是米白色、黃紅色或是暗灰色等。居民擔心水質遭汙染還可能滲入土壤裡，而且水質不佳也可能成為登革熱病媒蚊的溫床，爆發大疫情。

陳議員說，曾與黃昭順立法委員會勘河堤水質的問題，當時懷疑汙染源是來自愛河上游的工廠，她當場打電話要求水利局到現場會勘採證，分析汙染源的成分，再據此追查上游工廠，揪出偷排汙染源的不肖業者，予以重罰，甚至勒令停工、吊銷執照。

陳議員說，水利局在天祥路設置清淨池淨化水質，但汙染一直發生，且每回汙染的顏色不同，顯見有不同的汙染源存在，將會持續緊盯著水利局、環保局等單位，直到揪出凶手，根本解決問題為止。

曾麗燕議員心急草衙里未設置停車場居民如何安居



頗具歷史的草衙里因位置適中，人口快速增長，可惜里內公共設施闕如，連最迫切需求的停車格也一位難求，居民近來飽受拖吊之苦，特向曾麗燕議員陳情。曾議員於9月22日邀請市政府交通局官員前往會勘，可惜空地難覓又缺經費，陷入兩難。

市府5年前先後於鎮賢路及興化路段，利用閒置空地興建「鎮賢公有停車場」及「興化停車場」，但車位有限，無濟於解決停車問題。前鎮區居民多，加上工廠林立，白天大量就業人口湧入，停車位更不敷所需；另前鎮區捷運站所設置的停車格更有限，市府既鼓勵市民多搭乘大眾運輸，但連基本的停車配套措施也無法配合，令駕駛人左右為難怨聲載道。

居民發現橋下空地，建議可以規劃機車停格，供機車停放，並希望覓地闢建汽車停車場，以免違規停車而遭拖吊。

曾議員指出，交通問題牽涉都市發展及市民便捷性，必須要有周全的規劃，不能頭疼醫頭式的處理，若無規劃就因小失大，反而引人話柄。為了解決當地居民免於拖吊之恐懼，但市府又無法提供停車場所，居民的車子要停在那裡呢？所以當務之急就是積極規劃停車場，才是為民眾解決停車問題之道。



翁瑞珠議員會勘梓官掩埋場解決民地遭致污損問題



用心關懷與維護市民權益的翁瑞珠議員，鑒於毗連公有「梓官區垃圾衛生掩埋場」的私有土地遭致污損與險遭掏空地基問題，翁議員於9月25日邀請市政府環保局與區公所官員偕同地主實地會勘，獲主管機關允諾興

建擋土牆杜絕後患。

「梓官區垃圾衛生掩埋場」位於梓官區梓義段 712 及 713 地號，民國 90 年 7 月 14 日完工，面積 1.084 公頃，屬於區域性垃圾及不可燃廢棄物掩埋場。雖然行政院環保署已有復育綠化與森林公園設置計畫，但因長年使用難免因為排水、天候、廢棄物處理等諸多因素影響，進而污損相鄰私有土地，危害民利。

翁議員先前即曾接獲毗連掩埋場民地的陳姓地主請願，經由實地勘查發現私有土地的土質屢遭污染，已要求環保局與區公所人員確實協助清除污土。不過，面對 8 月以來連續幾波豪大雨沖蝕之後，竟然地基有被掏空險象；為了維護地主權益，所以再度邀集相關單位官員進行會勘，協調具備實效的解決方法。

事實上，對於垃圾掩埋場的工程與運作流程，翁議員始終極為用心，發揮周詳宏觀的問政內涵；從工程的規劃、整地與擋土結構興建，以至排水與阻水設施、滲出水收集系統、防塵隔離及綠帶設置、廢水處理、地下水監測、道路設計、管理營運等環節，一直緊密相扣的務實監督市府整體施作效率，能否達到完備層次。

因此，翁議員處理這宗陳情案件，完全憑藉細心態度與專業素養，立刻要求主管機關應先興建擋土牆、防止地基逐漸崩塌，已經當場獲得允諾儘速施工杜絕後患，確實衛護地主權益。至於力求維持後續更為周延的整體環保功能，強調堅決避免再有類似擾民情事發生，監管過程將會依照垃圾掩埋場施作的各項應具準則，嚴格加以督導，讓「梓官區垃圾衛生掩埋場」日後真正別開生面，媲美西青埔掩埋場蛻變為高雄都會公園之般的煥然一新。

陳粹鑾議員守護在地居民居住安全



鳳山區文衡路近建國路二段紅磚道上的台電變電箱及文山天母大樓地下停車場一樓出口處電線桿等，嚴重影響用路人及居民安全，深耕基層的陳粹鑾議員接受當地居民陳情後，立即於 10 月 1 日上午 10 時邀請工務局養護工程處、台灣電力公司鳳山營業處、里長及鄰近居

民至現場會勘。

平時勤走基層的陳議員強調，遷移變電箱、電線桿，係為維護居民及用路人之安全，強烈要求有關單位，務必於期限內遷移完成。會勘相關單位當場承諾將儘速遷移變電箱及電線桿，還給居民安心的居住環境。

大家的好朋友陳議員表示，必定竭盡全力守護居民安全，讓居民擁有安全的居住空間。



國泰與南京路口交通改善措施 李雅靜議員三度會勘定案

鳳山國泰、南京及議會路口車道太過寬敞，共有 14 個出入口之多，每天上、下班時段，汽、機車爭道，雖近日已加派交警指揮交通，但撤哨後交通紊亂依舊。市議員李雅靜於 10 月 2 日下午 2 時 30 分邀請交通局、警察局前往現場進行第三度會勘。



陳菊市長設於議會路的競選總部於 9 月 28 日成立啟用，已有工作人員進駐，尤其下班之後，不少市府局處官員均會前往總部，出入的車輛明顯增加，若選戰進入最後階段，人車必然更多，若是未儘速設法解決路口交通問題，屆時恐引起無謂的困擾。

國泰自辦重劃區目前尚未正式開放，但隨著使用頻率增加，交通秩序將是一大難題。李雅靜議員擔心一旦交通流量增加，市民生命及行車安全將受到威脅，屆時再進行檢討為時已晚。

李雅靜議員為求具體改善交通，經與交通局及警察局代表協商後，決定機車兩段式左轉，並劃設機車專用車道供騎士自南京路左轉澄清路時，不要與汽車混雜在一起，並在兩週內完成全部交通標誌及標線的設置，若觀察一段時間後仍未改善，將進行硬體分隔島的規劃措施，務必做到讓市民生命安全有保障。

李雅靜議員會勘橋 10B 公車延至鳳山區中正里



鳳山工協、海光眷村改建後，住戶陸續進住，但由於橋 10B 線公車自建軍站發車後，經大東捷運站，向東行駛至瑞興國小及博愛路轉入工協新村口就折回大東站，因公車未駛進新村內造成居民無車可搭。

市議員李雅靜獲悉後，於 10 月 6 日下午邀請市府交通局、統聯客運及新城管委會代表前往鳳山新城會勘，最後交通局決定將「橋 10B」路線延伸至鳳山新城，並在瑞興市場、協和街口及中正國小等處設立站牌，並先試辦 3 個月視搭乘狀況後再議。

「橋 10B」公車將自 103 年 10 月 15 日起，平日每天上午 9 時 58 分發車，全天共 4 個班次往返（假日停駛）供民眾搭乘。李雅靜議員指出，有關公車延駛試辦情形，若成效良好，就會考慮將 88 路公車行駛至鳳山國中後，延長至中正國小，可以增加公車進入中正里的班次，達到居民們就近搭車的便利性，而且居民們也可就近搭乘公車至大東文化藝術中心觀賞節目，學生們則可前往大東圖書館閱讀自己喜愛的書籍，充分享受藝術美好的生活。另外，若是居民想到市區，也可搭車至大東轉運站轉搭捷運到市區各百貨公司或西子灣欣賞美景，便捷的交通路線必能成為最佳的高雄一日遊交通工具。



交通動線暗藏危機 陳政娟議員親自勘查

楠梓加工區四號出口處的德民路與德惠路口發生母子遭酒駕貨車司機撞死慘劇，除酒駕因素外，路口視線不良、交通動線設計規劃不佳，亦是潛藏的致命凶器，因而經常發生交通事故。陳政娟議員接獲陳情，立即於10月8日邀請交通局、警察局現勘，發現雙向共四線快車道，另有兩線機車道，且又有分隔島，無法應付龐大的車流量。

陳議員舉巨蛋前的博愛路段為例，博愛路是南北交通要道，車流量大，以前有分隔島，道路限縮，用路人飽受塞車之苦。經她力爭下，拆除分隔島，讓



博愛路變寬，紓解車流量，塞車情形獲得改善。但交通局表示，德民路若比照博愛路，拆除分隔島有實際困難，陳議員立即要求另尋解決之道，於是當場要求警察局、交通局協調出德民路與德惠路口紅綠燈號誌增設左右轉專用時相號誌

燈，但是礙於兩線車道無法規劃待轉區，故不能增設左右轉專用時相號誌燈，而改以秒數管制來規範。

但陳議員不以此滿足，還仔細從十字路口的四個方向觀察車流動線，發現還應納入汽車與機車分流的概念，避免再發生汽車因視線死角危及機車騎士安全情形。

另發現加工區四號出口處的警衛室是造成視線死角的因素之一，以及加工區機車出口處太少的問題。加工區屬中央單位，陳議員並未因而氣餒，馬上連絡立法委員黃昭



順，設法解決相關問題。

另外，民族路左轉重愛路時，不少機車騎士待轉時會將機車騎上人行道，而轉彎處大樓的地下停車場出入口也在附近，所以經常發生交通事故，危及大樓住戶安全。

陳議員於 10 月 2 日邀請交通局、養工處會勘後，認為該處又不便設置路障，也無法調派警力長駐取締，最後協調出在該處設立告示牌，提醒騎士將機車騎上人行道是違法行為；有告示牌後，大樓或住戶都可自行拍照舉發，以收嚇阻效果。

陸淑美議員為梓官蚵仔寮漁港碼頭設施老舊鳴不平

梓官區蚵仔寮漁港經政府投入鉅資修建後，成為全國最美麗的漁港之一，每逢假日，各地旅客蜂湧而至，將漁市場擠得水洩不通，但該漁港的碼頭設施，卻已有幾十年未更新，老舊破損，漁船停泊卸漁獲及補給作業都大感不便。陸淑美議員於 10 月 8 日邀請海洋局等相關單位會勘，要求海洋局編列預算早日改善，以提供漁民一個安全卸魚貨的碼頭。



陸議員指出，蚵仔寮漁港的漁船卸漁碼頭起貨場，因防舷材及繫船柱之設備都超過 10 年以上，年久失修，又經年累月被海水浸蝕多已腐蝕損壞。碼頭也因年代久遠，路面坑坑洞洞，加上地面斜坡過大，漁船在卸漁作業過程中，船身易受損及漁貨也容易滑落港中造成無謂的損失。漁民向她多次反映，希望市府能編列預算改善，提供漁民更現代化與更安全的作業碼頭。這幾年，政府在重視漁港休閒功能時，希望也能兼顧漁民的需求。

海洋局人員表示，很多漁港興建都超過 20 年，部分碼頭設施的確需要改善，甚至拆除重建，但市府預算有限，必須逐年編列，也需要向中央爭取更多的經費，以提供漁民更安全的設施。漁民朋友出海捕魚非常辛苦，這些送到漁市場交易的魚貨都是他們的血汗錢，海洋局瞭解漁民朋友的需求，會盡力協助改善。

陸議員說，梓官區蚵仔寮漁港新建的魚貨交易市場風光落成啟用，是北高雄最具規模的魚貨交易市場，也是全台首座 HACCP（食品安全管制）的魚貨拍賣中心，將成為全台漁港的新榜樣，但希望市府也能重視漁港的碼頭設施，重視漁民的權益，提供漁民更現代化、安全、便利及衛生的設備。



陳玫娟議員為舊部落接管問題馬不停蹄奔波



污水管線接管率是進步城市的重要指標之一，但對街道巷弄狹窄的舊部落而言，期盼有高品質的生活，卻又面臨先天條件不足以致陷入施工困難的兩難窘境。左營區廊南里陳里長美惠陳情，廊後街住戶防火巷狹窄，致使水利局施作污水管線時，覺得麻煩而放棄，陳玫娟議員於10月13日邀請水利局、陳里長會勘。

陳議員認為事情只做一半等於沒有做，有違高雄市拚接管率的政策，更失去改善市民生活品質、降低環境汙染的美意。

陳議員發現問題癥結在於廊後街是舊部落，巷弄太狹窄，且居民因現實居住需求有將房屋增建或改建情形，或將抽水馬達、洗衣機等器具移至屋後防火巷擺放，以致接管施工空間不足，而令施工單位打退堂鼓，甚至要求拆除違建才要施工。

楠梓區青埔街也出現類似情形，而且許多民宅將冷氣機放在防火巷及窗口加裝防盜鐵窗，使得施工不易。

舊部落類似情形不斷，陳議員都耐心傾聽民眾的心聲，也聽取施工單位的苦水，居間協調出可以創造雙贏的辦法。

協調結果，有些請里長逐戶溝通，請住戶暫時先將防火巷的物品遷移，挪出空間供工程施作；另有些是請里長協調里民簽同意書，讓工人可以施工，俟工程完工後，再將抽水機遷回。

陳議員說，舊部落都是昔日城市最熱鬧繁華的市中心區，隨著城市快速發展，昔日寬闊的街道巷弄，如今都變得狹窄而顯得落後。但城市區域發展應均衡，不能因淪為舊部落而被忽視，施



工單位也應體諒居民無法改變的事實。她說，日後將要求市府，以更大的用心、耐心進行接管施工。

陸淑美議員會勘設立客運站

高雄縣市合併後但市民卻未享有同等的福利！北高雄的公共建設與發展一直遲緩，岡山區俗稱「岡山市」的協德街地區，有 1,000 多戶居民，至今無任何大眾運輸工具可供搭乘，陸淑美議員接獲地方的陳情，於 10 月 14 日邀請高雄市政府交通局、客運公司業者等共同會勘。

陸議員指出，高雄市中心客運班車密集且四通八達，但反觀原高雄縣轄區的鄉鎮，因為地處較偏遠，旅客也少，客運業者在考量營運成本下多不願闢路線行駛，讓這些地區的居民對外交通非常不方便。現今同是高雄市民，繳相同的稅，卻沒有同樣的福利，實在很不公平，「岡山市」社區十幾年來大樓林立，是居民集中的住宅區，且附近還有航空技術學院、三指部及空軍官校等學生軍人進出，理應有客運行駛，但目前行駛這地區的港都客運「紅 73 線」，並沒有繞進社區內。



陸議員與交通局、港都客運人員沿著目前客運行駛的路線會勘，港都

客運人員表示，「紅 73 線」客運班車是以岡山火車站作為轉運站，經過大義路空軍醫院、再左轉向柳橋西路、經通校路往阿蓮區，站牌設置主要目的是方便通勤的學生及上班族，如果要再繞行協德街，恐會增加行車時間影響通勤族，因此當時規劃路線沒有繞行也沒有設停靠站。

經陸議員一再爭取與說明，認為社區居民也有搭乘大眾公共運輸工具的權利，而且在不增開路線與增加班車下應該有折衷辦法，客運業者可以提供更完善的交通服務。



最後決議，交通局認為在不影響學生及上班族，「紅 73 線」經空軍醫院後，順路行駛，在協德街與柳橋西路上再增設一個停靠站，方便附近與社區居民搭乘。

「岡山市」社區居民獲悉都大為高興，非常感謝並肯定陸議員為地方爭取大眾交通運輸工具的努力。

方信淵議員力催嘉興橋拓寬工程如期如質完工

高雄市岡山區嘉興里嘉興橋橋樑道路拓寬及架高整建工程一再延宕，造成交通阻塞越來越嚴重惹來民怨，方信淵議員10月15日邀請行政院南部服務中心、公路總局高雄工務段、中油公司、岡山區公所及岡山分局等相關單位現場會勘，他要求在明(104)年6月之前務必完成施工，確保市民行車安全。



銜接岡山市區至嘉興里之嘉興橋因橋面老舊及道路狹窄，為改善來往交通便利，遂於去年開始執行嘉興橋橋樑道路拓寬及架高整建工程，工期預定於今(103)年9月7日完工，但遲至10月中旬仍未達全期工程二分之一，另因橋面工程施工導致道路縮減一半，且附近設有紅綠燈，行經該路段市民常須忍受塞車之苦，尤其上下班時刻，因汽、機車來往通行，會車壅擠而更加激起民怨，且附近交通意外事件頻傳，整建工程現場亦未見營建單位派遣任何交通指揮，執行交通疏導作業。



方議員請公路局高雄工務段林段長蒞臨現場，針對嘉興橋橋樑整建工程為何嚴重延宕一事予以解釋，也期望市政府工務單位能承諾明確交代完工日期。

方議員建議在施工期間對市民行的安全應再加強，加派警察或義交(警)至工程現場指揮交通，除了保證橋樑改建工程可如期如質完工外，亦能保障市民在整建工程期間行經該路段都能出入平安。

吉泰營造公司梁姓包商表示，原定於9月完工的拓寬工程，經施工後才發現橋下還有中油，燁聯及聯華氣體等三家公司的石化管線，都必須知

會移除，工程才能順利進行。只是該包商之說明讓現場民眾難以接受，質疑難道整整一年多時間管線也遷移不了嗎？

方議員與施工單位經過會勘做出三點結論：

- 一、請公路局要求包商，在施工期間，上下班尖峰時間，派人指揮交通維護交通順暢。
- 二、工地安全圍籬加寬，確保來往人車安全。
- 三、工期設定 8 個月，要如期完工，最好提前完工。8 個月施工計畫，請公路局高雄工務段月底前完成，並呈報行政院南部服務中心以便監督。

方信淵議員會勘危險交通號誌桿

岡山區聖森路三叉路口裝設的紅綠燈交通號誌桿基座不穩「隨風搖擺」，看了心驚膽跳，方信淵議員路過發現後，立即於10月15日邀請市政府交通局和養工處等相關單位會勘，決定穩固交通號誌基座免得發生意外，否則後果不堪設想。



岡山區大莊里建設突飛猛進，從岡山區嘉新東路往東直行，是通往大莊里要道，右轉即是聖森路的三叉路，聖森路有數家工廠林立及肉品市場，都靠此一條小路通行，駕駛人行經三叉路時，若未能減速慢行，加上當地交通流量大，汽機車、大卡車爭道而行，極易發生交通事故，曾發生多起死亡車禍，因此被列為危險路口。

為解決此一危險路口，方議員及前岡山鎮長吳森發多次邀請交通局及相關單位會勘研擬改善之道。

方議員全力爭取也克服沒有經費困境，他絞盡腦汁把別人解決不了的難題迎刃而解。有了預算，就在三叉路口的道路設置分隔島，將機車與汽車分道而行，以避免轉彎爭道而發生的交通事故。

他發現這座爭來不易的交通號誌，在沒有地震情況下，竟然會隨風晃動，經下車查看發現紅綠燈底座出現嚴重龜裂情況，只要遭受外力或大型車擦撞，隨時有倒塌危險，也會造成更大傷害。

方議員要求交通局相關單位派員先做固本措施，也請施工單位加強施工品質，不要掉以輕心危害用路人安全。

翁瑞珠議員會勘養豬場污染 道路交通號誌與社區活動中心實況

雖然忙於出席市議會定期大會與投身力爭蟬聯競選活動；翁瑞珠議員依然不忘勤走基層解決民瘼，連續奔赴彌陀、永安、燕巢、梓官等區，面對彌陀區鹽埕里當地民眾連署陳情，期望儘速改善養豬場長年製造空氣與廢水污染問題；翁議員於 10 月 1 日邀請市政府農業局、區公所及里民代表等進行實地會勘。



翁議員要求相關單位應該比照今 (103) 年 6 月 17 日市政會議中，研討彌陀國中附近養殖場造成空氣污染並孳生蚊蠅，擬具短程與長程防治污染措施，立即展開「加強輔導暨約束業者自律」與「完善執行防治方案」等雙贏策略。再三強調，必須落實檢測畜牧排放水質與排泄物管理、加強除臭、廢水循環再生及沼氣利用等。



另外，翁議員關注位在永安區鹽田里興達路 6 號與茄萣區交界的台電興達發電廠，儲煤場大門口平時車流頻繁，已成交通事故容易肇生路段；迭經自行前往勘查之後，認為確有必要增設交通號誌緩衝人、車通行，藉以抑低車禍發生。



因此，翁議員於 10 月 3 日邀請市政府交通局、區公所、當地里長、里民與立委邱志偉服務處助理等多人齊赴現場會勘，確認應即設置交通號誌務實維護交通安全。

翁議員重視道路安全、暢通的範疇，堪稱無處不達，於 10 月 8 日也

邀請市政府交通局、水利局及區公所官員，針對燕巢區中安路一帶增設交通號誌、援巢中段水土保持等問題進行會勘，當場凝聚儘快完成相關具體改善共識。而對隸屬都市計畫區計畫道路、寬 30 公尺、長約 910 公尺的「燕巢 1 號道路」開闢工程進度，包括中安路以南已於今年 4 月開工，預定明年 2 月完工；中安路以北則在今年 7 月完成設計規劃，將配合都市計畫變更期程辦理；鑒於裨益都會繁榮，同樣甚表關切。當天翁議員的會勘行程，還涉足梓官區梓平等多處社區活動中心，偕同市府民政局、區公所等單位，逐一檢視實際修繕內容，期使居民更能充分有效利用。

儘管面對煩瑣議事與激烈選情業已忙得不可開交；翁議員一週之內卻仍為了盡力維護環保防治、交通安全、道路工程、社群互動的正向機能，不辭辛勞四處奔波。所以，許多市民認同「瑞珠用心，您放心」這句服務標語，讚不絕口。

活 動 傳 真

照護人力嚴重不足 長照機構協會向議會陳情



高雄市長期照護機構聯合協會理事長吳明樹率領業者在李順進議員的陪同下於 9 月 24 日向許崑源議長陳情，要求本會督促市府解決業界照服員人力不足問題。

吳理事長表示，市府為提高就業率而辦理公費照服員訓練，但照服員取得證照後即至醫院或居家護理發

展，很少進入長照中心服務。市府強制規範公費受訓照服員完成受訓後至合法長照機構服務一段時間，不僅達到 100% 就業，更有回饋社會的意涵，同時解決長照機構人力嚴重不足的問題；另他也提出比照就業希望工程就業方式進行補助，在上課前先行至長照機構服務。

許議長說，長照機構是協助政府安置老人或需要安養的市民，市府有義務為業者解決問題，期盼社會局及衛生局等單位全力協助業者。

針對肺結核個案處理問題，長照機構業者指出，肺結核是法定傳染疾病，其認定應更為嚴謹，建議在檢測為疑似感染時即送醫院隔離治療，並延長住院期，以保障其他安置住民的安全。有部分醫院的急診醫師「時常或蓄意」將感冒誤診為疑似肺結核，使得照護機構忙得人仰馬翻，包括工作人員及安置住民全部都要接受 X 光的檢測，建議衛生局增購行動 X 光機提供機構使用。

吳理事長指出，疑似肺結核的確診率幾乎不到 5%，建議衛生局應要求再透過胸腔科或感染科醫師確認病例，並針對時常誤判或蓄意誤判肺結核病的醫師，給予再教育或罰款，並對該醫療院所進行適當處分。

長照機構業者並提出公費安置費不敷成本、評鑑指標濫權浮評、聯合稽查擾民及放寬設置標準等問題，希望市府協助解決，才能並提供市民更好的服務品質。

童燕珍議員舉辦 2014 感恩祈福音樂會

為打造新中都美好的觀光勝景，童燕珍議員於 9 月 28 日下午在同盟路及十全三路溼地公園旁，舉辦 2014 感恩祈福音樂會，與中都居民們同樂，獲得在場民眾叫好聲不斷。



4 年前市府利用中都唐榮磚窯廠區，以及 11.6 公頃公園用地開闢中都溼地公園，曾在 2012 年奪得全球卓越建設獎。無奈得獎後，市府就未予以重視，公園內水質欠佳屢遭遊客詬病。童議員知悉後，就率先提出改善公園內水質之議，並向參加音樂會的民眾宣告此事。

童議員向全體鄉親們說明他本人多年在議會為全市教育、幼教及地方建設而發聲，建立專業清新的問政形象。同時對社會公益向來不餘遺力的貢獻己力，尤其對軍警家屬更是關心，由他本人每年在文化中心至德堂親自登台獻唱，表達感謝。

在感恩祈福音樂會中，他高唱我是隻畫眉鳥、愛的路上千萬里及牽阮的手…等等多首閩南語及國語歌曲，吸引不少路過的民眾駐足欣賞。另有吳語辰以古箏演奏一首邊疆舞曲，更令人聽得如同置身邊陲享受歌舞之樂。董彥伶以中國笛吹出大家的感恩之心，最後童議員以祈禱及感恩的心等兩首歌，為音樂會劃下休止符。



由於中都公園位在同盟三路、十全三路及九如三路的交叉口，且正逢星期例假日，不少民眾在專用車道騎自行車，有的前來踏青觀賞大自然美景，全聚集到演唱會場，將整個會場擠得水瀉不通，臨時又加放椅子，讓大家聆聽美妙歌聲，又有可口點心品嚐，度過一個十分

充實的下午。

許崑源議長呼籲市府尊重氣爆災民 對國賠或代位求償的選擇



高雄市政府「借用」氣爆善款墊支代位求償的賠償經費，同時要求災民讓與賠償請求權並放棄國賠的作法，引發災民的質疑，並強烈批評市府借用善款的作為是球員兼裁判，有失客觀。許崑源議長於 9 月 29 日邀請市府及災區自救會、罹難者家屬自救會、凱旋路受災戶自救會、三多營業戶自救會、災區代表、法律學者、律師等與會討論 氣爆賠償。

社會局表示，各界捐助 43 億 6,000 多萬元善款，善款管理委員會已核定動支 40 件計畫案計 36 億 1,800 多萬元。

許議長表示，各界善款不是捐給市府，而是捐助災民及災區使用，市府應具體落實，並釐清善款用途。許議長同時要求市府開誠佈公向災區說明清楚代位求償及國賠的不同，並尊重災民的請求方式。他說，市府要求災民讓與賠償請求權的策略猶如要求災民簽下賣身契，並讓市府從氣爆案脫責，災民如輕易簽下賣身契，恐將嚴重損害自己的權益。

與會的律師也要求市府釐清災民讓與賠償請求權與放棄國賠之間的法源基礎，並認為市府身為涉及氣爆事件的責任角色卻要求災民放棄國賠，不是市府協助災民應有的立場，令人質疑是否透過契約簽訂想減輕或免除市府氣爆的責任。

氣爆自救會則以聯合聲明提出二項訴求，包括要求華運、中油、市府及李長榮公司等共同承擔氣爆責任，以及要求市府尊重災民對國賠或代位求償的選擇。自救會批評市府亂花善款，包括借用善款進行代位求償、支應律師相關費用及補助款發放不一等，均讓災民感受到市府的不公平對待；也有災民代表質疑善款基金管理委員會成員由市府指派，並未邀請災區代表參加，對災區有失公允。

許議長表示，無論災民選擇代位求償或國賠，市府有責任向災民說清楚，不能愚弄及誤導災民，更不能剝削災民的權益。許議長強調，市府要公開、公平及合法的將善款運用在災民身上，議會一旦發現有違法之處，一定會移送法辦。

另為迅速解決災民的問題，許議長建議由市府官員、災民代表與議員代表組成「異議處理小組」，針對災民有關賠償爭議及法律疑慮，即時進行溝通、協調及解決。

路竹阿蓮及湖內居民抗議 台糖新園與九鬮產業園區開發案

市府通過台糖新園與九鬮農場開發案環境影響評估，恐引進具酸洗污染性的金屬產業，造成路竹、阿蓮及湖內農漁業者的恐慌，並引發民怨；議員李長生於 9 月 29 日陪同路竹及阿蓮的里長及里民代表向議會陳情。

由於市府已核准台糖新園與九鬮農場開發案環評，預計有六家金屬相關產業進駐新園農場的產業開發區，其中的震南鐵線股份有限公司因涉有酸洗製程，引發地方居民的疑慮，李議員要求市府針對此一民間報編的產業園區喊停。

陳情的路竹及阿蓮里長表示，台糖新園與九鬮產業園區開發案是不公不義的產業開發，包括 300 公頃路竹的蕃茄及蔬菜農地，以及 1,200 公頃湖內水產養殖均恐將遭受重金屬污染，同時可能加劇土庫排水及二仁溪下游淹水情形。

居民代表向許崑源議長陳情說，市府同意危害地方農漁業的開發案，但地方里長及居民未事先獲得說明，嚴重損害地方居民的權益，市府如不妥善處理，地方居民一定向市府進行強力抗爭。

許議長則說，新園產業園區開發案是將農場改為產業園區，其模式如同是誠毅紙器開發案的翻版，期盼市府尊重地方民意，在土地開發許可證發放之前，充分和地方溝通，並召開大型說明會聽取居民心聲。

許議長也建議市府，拿出行政程序應有的作為，要求震南公司排除酸洗製程才准予設廠，積極維護地方居民權益，並為環保把關。

高雄市議會永遠和市民站在一起

高雄市議會本會第 1 屆第 8 次定期大會於 10 月 29 日圓滿結束，許崑源議長在閉幕時表示，高雄市議會永遠和市民站在一起。他再次提醒市府應以「市民第一」為考量，把心放在市民身上，專心拼市政及拼經濟，不要日日夜夜只想著拼選舉。



本會第 1 屆最後一次定期大會劃下句點，許議長說，縣市合併後的第 1 屆即將圓滿結束，這 4 年來，議會也戰戰兢兢的達成監督市政、為民喉舌的市民託負。本會並播放「承先啟後，繼往開來」簡報檔，向市民傳達 4 年為民喉舌及服務市民的種種事績。

在簡報影片中，分別以「圓融合併，服務接軌」、「為民發聲，匡督市政」、「城市交流，拓展視野」、「推動公益，凝聚大愛」、「行政創新，貼近民意」等五大項議題進行闡述，展現這 4 年來的努力。

許議長強調，議會永永遠遠和高雄市民站在一起，他要再次提醒市府應以「市民第一」為施政重點，不要日日夜夜只想著選舉，把心放在市民身上，才有利於市政的推動，期盼大家加油。

人 物 側 寫

郭建盟議員市政總質詢摘要

日期：103 年 09 月 26 日

時間：上午 08 時 59 分



郭建盟議員針對陳菊市長因氣爆案出庭應訊及遭前高雄縣長楊秋興批評為 65 歲老太婆、老態龍鍾等表達不捨，並提及多年前陳市長在獲得市民提供的治療大腸癌秘方時立即轉交楊前縣長參考的往事，要求陳市長說明其看法。

郭議員沈痛要求楊前縣長向女性及老人道歉，特別是要向關心他身體健康的陳市長慎重道歉，並強調政治是一時的，做人則是永遠。

針對氣爆案，郭議員提出重建的相關建議，包括屋損鑑定爭議、釐清善款慰助及肇禍賠償的界線等，他特別說，盼在議會的下一個會期能在不阻礙市政建設的原預算規模外，編列追加預算，返還「高雄市 81 石化氣爆災害受災者求償救助計畫」9.32 億元善款。他同時要求市府確保「賠償金額」貼近「受災戶損失」，以受災戶求償金額作為市府「代位求償起訴金額」，並振興一心、凱旋及三多等商圈，加速輕軌延伸與台鐵高雄機廠再利用。

郭議員並提出改善財政的精闢建言，他期許高雄市在未來 15 年的建設應是能讓子孫安身立命的經濟環境。

洪平朗議員市政總質詢摘要

日期：103 年 09 月 26 日

時間：上午 10 時 12 分

洪平朗議員首先針對氣爆事件指出，無論外界如何扭曲及顛倒是非，市府應不予理會，並且認真把災區重建做好，因為市民看得見市府的努力。他要求市府把外面的批評放一邊，儘快讓痛苦的災民恢復正常生活。

洪議員並以「六都合併後最大型的公共建設-高雄城市之肺」為市政總質詢議題。他表示，六都合併以前，因為人口數、土地面積等限制，一直缺乏世界級的公共規劃；合併以後，高雄的第一步，就是要以「綠實力」站上世界舞台。

翻開縣市合併後的高雄地圖，洪議員指出，城市邊緣的覆鼎金公墓，與相鄰的金獅湖、澄清湖及高爾夫球場等區域，將因為公墓的遷移計畫，在 107 年會展現出全新風貌，搖身一變成為占地廣達 505 公頃的世界級綠地公園，這將會是六都合併後最令民眾有感公共建設。

洪議員表示，都市公園未來將可結合高爾夫球場，吸引鄰近國家如中國、東北亞等貴客來高雄度假兼打球，帶動觀光與活絡經濟。

他認為，身為台灣第二個直轄市的高雄市，擁有一流的港口與國際機場，金融、物流及產業能量等條件均已齊備，縣市合併後得利於腹地、人口規模大幅增加，晉升亞洲國際級城市，但國際大城有一不可或缺的特質，城市內擁有公園，如倫敦海德公園、紐約中央公園；所以覆鼎金、金獅湖、澄清湖一旦合體成都市公園，將立刻媲美國際大城的規格，提供市民一個城市之肺、活動樂園。

洪議員表示，覆鼎金周邊的國際城市公園計畫是六都合併後最具規模的公共建設，展現高雄的企圖心與國際觀；同時也不忘與鐵路地下化時程接軌，攜手要在 107 年將高雄改造成最宜居住的國際大城，屆時，一定會吸引更多國人定居在這綠意盎然、生氣蓬勃的城市。



另針對虐狗事件，洪議員強調他是應警方所託協調虐狗人士到案說明，卻受到有心人士操弄，在網路抹黑造謠，希望能還他公道。

黃柏霖議員市政總質詢摘要

日期：103 年 09 月 26 日

時間：上午 11 時 23 分



黃柏霖議員為中都文史保存區的私人地主請命，要求陳菊市長和中央建立溝通平台，保護地主應有的權益；他向陳市長遞交陳情書，要求市府積極面對，並處理其他類似的案件。

長期關切市府財政議題的黃議員，針對市府債務還本提出質詢，他說，市府需要負擔利息的債務包含 2,469 億元一般債務及 470 億元的基金，只要利息調高，債務總數也隨之增加，城市經營者應有風險概念，否則資本支出恐將持續減少，影響城市建設。

黃議員要求市府減赤及減債並行，並且合理償還公共債務，他強調，市府應遵守對議會的誠信，實質進行公共債務的償還，而不是將平均地權基金盈餘拿來償還勞健保欠款，高雄市絕不能破產成為底特律第二，他一定會持續監督市府財務問題。

有關市民關切的公共設施保留地解編議題，黃議員說，他長期推動公共設施保留地的解編，市府經檢討後也將未徵收的公設經費由 4,400 億元調減至 3,600 億元，期盼市府儘快推動，尤其是三民區的解編案件。

談到水資源治理三部曲，黃議員說，包括保水共生、滯洪再生及防洪樂生等是水資源重要的課題，期盼市府能具體落實；他同時關切 12 年國教推動情形指出，高雄市是推動 12 年國教被批評最少的城市，應予肯定，但希望市府持續積極面對家長的不滿，透過公平、透明及合理等方式讓家長有所適從。

有關氣爆究責，黃議員強調，市府不能動用善款來 cover 肇事者的責任，也不能用納稅人的錢來 cover 肇事者的責任，如果市府對氣爆有責任，並有公務人員一審被判有罪，市府應儘早進入國家賠償的機制。

周鍾濛議員市政總質詢摘要

日期：103 年 09 月 29 日

時間：上午 09 時 00 分

周鍾濛議員強調透過市政總質詢監督市政，期盼市府以市民權益為重，把心放在市政，不要只會拼選舉。長期關切地方建設議題的周議員提出高雄大學特區內大學 15 街 87 巷 6 公尺計畫道路拓寬及大學 20 街 168 巷 10 公尺巷道打通案，大學特區符合平均地權基金動用的條件，希望陳菊市長同意動工。

右昌街和美昌街抽水站工程經費達 6000 萬元，並於今(103)年 8 月第一次使用，但效果不如預期。他表示，抽水站使用後發現仍有部分地方積水，依據地方居民反映及建議，要求調整操作水位高度標準。

他同時要求市府更改右昌街、美昌街抽水站進水口垃圾阻撈作業方式，將人工阻撈改為機械方式，以保障作業人員的安全及城市形象。

針對大中及鼎金交流道附近交通嚴重阻塞情形，周議員提出左營高鐵路高架道路穿越省道台 1 線北上接國道 1 號匝道工程的建議，以進行車輛的分流並解除民怨及民怒。

周議員同時要求市府儘速推動延宕許久的左營海軍軍區旁合群新城社區新台 17 線重大交通道路工程，期盼市府顧及市民權益，持續和軍方進行溝通及爭取。

另周議員也要求市府針對包括定期疏通後勁溪中下游淤積泥沙整治工程、規劃設計軍校路左營段截分流及導洪流進海軍南海大溝整治工程、規劃擴增左營富民長青活動中心活動空間新建工程、規劃惠豐里捷運高架橋下籃球場增設防護新建工程、推動旗楠路北國麗景大樓外牆拉皮工程、整體規劃旗楠路土庫橋旁帶狀綠地老舊公園新建工程、施做清豐里立民路、立仁街與清成街等路面刨除封層改善工程、重新規劃莒光里納編為中山大學附中之國中部學區修正案等案，進行推動及改善。



陳美雅議員市政總質詢摘要

日期：103 年 09 月 29 日

時間：上午 10 時 17 分



市府編列幸福城市津貼，針對外地人才移居高雄給予每月 6,000 元至 1 萬元的補助，陳美雅議員質詢認為這是市府歧視高雄在地子弟的政策，市府只編列移居津貼補助外地移居高雄的人才，卻忽略對在地高雄年輕人的培育及補助，當然留不住在地人才。

陳議員說，高雄市近三年來，20 至 45 歲流失人口嚴重，市府團隊為何留不住年輕人，應徹底檢討，她期盼陳市長全力拼經濟留住高雄市的年輕市民。

針對市府用人政策，陳議員批評陳市長用人不看能力，只看是否會拍馬屁、抱大腿。她說，陳市長任用沒有公務人員資格的機要人員佔用文職高官，打擊市府戮力從公的公務人員；陳議員並以市府機要人員涉刑案為例，批評陳市長的不當用人，並破壞文官體制。

有關石化管線安全的管理，陳議員說，如果沒有發生重大傷亡的氣爆事件，市府不會投入管線的管理，陳市長只想當太平官，只會在發生氣爆後才向市民道歉，讓無辜生命犧牲。

市府財政惡化，卻以租售土地解決財務危機，陳議員說，高雄市市民的人均負債已達 11 萬 9,000 元，市府卻一籌莫展，所提的振興經濟方案只有土地的處分及炒作地皮，而北鼓山地區卻找不到用地來興建活動中心及運動公園，嚴重影響市民權益。

她同時關心單身及未生育女性公務人員的權益，要求陳市長針對綠營議員有關不婚、不生的女性公務員考績丙等的言論，提出信心喊話。

勞工局職訓中心被趕出小港原址而到處流浪，陳議員說，市府以職訓中心利用率太低為由，而將土地標租給李長榮公司，讓人質疑陳市長和李長榮公司關係匪淺。

林芳如議員市政總質詢摘要

日期：103年09月29日

時間：上午11時33分

林芳如議員市政總質詢時特別針對陳菊市長為市民打拼市政，加油打氣，並期盼她繼續帶領高雄再創高峰。

關心地方建設的林議員要求市府研議大樹區高保廠空地設置下午市場及興建停車場的可行性。她說，大樹區的大樹菜市場及久堂菜市場都是早市，但大樹居民的生活作息是早上忙於農作，多數民眾於中午休息後才採買，地方居民要求市府研議向國防部協調租借大樹高保廠部分空地作為黃昏市場；另外針對該地區人口激增，也建議撥用部分空地作為停車場用途，解決停車位不足的困擾。



路燈修繕及路樹修剪問題困擾地方，林議員要求市府將路燈、路樹維護業務回歸區公所，以便區公所能在第一時間進行維護；她說，縣市合併前，這些基層事務原本就是區公所的業務，但合併後市府將其業務收回，經常在通報數天後才會有人前來處理，造成地方的困擾，希望市府研議將業務回歸區公所，以解決民眾燃眉之急。

林議員同時建議市府將道路修繕權責統一，她說，時常接獲民眾陳情要求修繕道路，但辦理會勘後總是無法釐清權責，市府應研議將道路維護管理由工務局養工處全權負責。

針對燕巢就醫、就學專車的議題，林議員要求市府延伸專車路線至九曲堂公車轉運站。她表示，燕巢有許多大學，但接駁公車班次較少，且無法連結每個大學，另大樹的長輩有到義大醫院就醫看診的需求，期盼市府交通局研議增設路線。

林議員同時關心大樹溪埔派出所、大樹圖書三館未來發展議題及建議市府研議將市籍警消人員調回高雄服務等，要求市府重視及改善。

劉德林議員市政總質詢摘要

日期：103 年 09 月 30 日

時間：上午 09 時 00 分

高雄氣爆發生迄今已逾 2 個月，劉德林議員嚴肅質詢陳菊市長「妳替災區做過什麼？」，277 萬市民都想知道市府在氣爆關鍵 3 小時的處理作為，包括陳菊市長在第一時間有否妥善處置或怠忽職守，除議會要追查真相外，也透過司法調查，釐清行政官員有否瀆職及怠忽職守。劉議員並批評陳市長在接到偵訊傳票時竟以政治迫害及司法迫害回應。



劉議員要求陳市長說明氣爆發生當晚有否請按摩師到官邸進行按摩，但陳市長以偵訊不公開為由拒絕答詢；她說，檢察官已針對議會提告的每一項進行偵訊，她也據實以答，並交出氣爆發生時的通聯紀錄，檢察官要求偵訊不公開。劉議員說，在民進黨議會黨團記者會中，已有議員證實陳市長接受按摩，市民無法接受市長按摩奢華的生活。

劉議員也批評陳市長對 32 條人命的輕忽態度，並質疑身為高雄大家長的陳市長如何面對市民，他說，議員質詢是提供澄清及說明的機會，陳市長身為父母官卻在氣爆第一時間按摩，又將如何心繫 277 萬市民。劉議員強調，市府應負的第一責任是保障人民生命及財產的安全。

針對氣爆善款的運用，劉議員質疑 40 多億元的善款運用，並要求市府不能當散財童子，但他也說，有災民向市府申請補助卻彷彿被看成乞丐，不受尊重，更因為發放慰助金而被質疑為選舉綁樁。

他同時肯定台積電為高雄氣爆災區的貢獻，包括完成道路鋼板樁施作 570 公尺、臨時道路鋪設 4,576 公尺、民宅修繕 361 戶、搭建圍籬 4,858 公尺及搭建臨時便橋 5 座等。但他也質疑陳市長除了對災區發錢外，還為災區做了什麼？面對災民的包容，難道陳市長不慚愧嗎？

周玲奴議員市政總質詢摘要

日期：103 年 09 月 30 日

時間：上午 10 時 18 分



高雄市石化業該何去何從？周玲奴議員於 9 月 30 日市政總質詢時指出，不管是設置專區或是遷離，都應該要透過公民會議來決定。

高雄市公民監督公僕聯盟針對年底選舉提出包括端正選風、議會問政資訊透明化、議員操守、市府財政、公民參與市政、高雄石化業轉型、兩岸服務貿易協議、自由經濟示範區等議題要求參選人表態，周議員針對題目與市府相關首長交換意見。

周議員說，高雄氣爆滿 2 個月，石化業要何去何從令人矚目，她認為要優先解決石化業的安全及污染管理，至於最後是要設置專區或是要石化業離開高雄，都應該透過公民會議來決定。

針對主張議員要公開相關費用的議員操守與公民參與市政議題，周議員完全認同，不過也強調，像參與相關團體不插旗、不掛選舉布條、放棄議員建議費等簽署其實不難，但要實際力行會遭遇很多困難，不是每個人都可以說到做到，有的人是簽過就忘了。例如她認同選舉不插旗、不掛布條，就面臨很多批評與負面攻擊，落實得很辛苦。她認為參選人本身要互相監督，也可以透過公民參與市政來全面監督。

此外，對於香港人這幾天爭取民主抗爭上街頭一事，周議員表示，民主一直是這幾年香港人希望來台定居的誘因之一，她肯定港人對於民主的追求，也認為高雄市各項條件優異，可以積極爭取港人移居高雄。

韓賜村議員書面市政總質詢摘要

日期：103 年 09 月 30 日

時間：上午 11 時 30 分



一、落實高雄石化管線檢測機制

高雄市管線長達 12 萬 3,000 多公里，分隸 40 幾個單位，其中石化業管線遍佈楠梓、大社、仁武、大寮、林園、小港、及前鎮，經過市區重要道路，緊鄰民宅。在氣爆發生後，市政府按照手邊不完整的圖資與市府的排水箱涵路線套圖，發現有 140 處可能有重疊現象，經進一步現場調查後赫然發現，竟然有 38 處的石化管線位於排水箱涵內，市府立即找來這些石化管線的業者並要求限期遷管。

二、林園區五福里遷村土地價格協議

綜觀過去台灣遷村，屬於自願或被迫離開原居住地，移往相同或不相同生活圈之另一個居住地之遷徙。102 年 8 月 25 日經濟部工業局開會結論：本次說明會係將本局委託 3 家估價公司針對本案範圍土地及建物價格之初步查估結果，對相關所有權人說明及聽取意見，並非協議價購法定程序會議。未來實際協議價購之價格係以高雄市政府地價評議委員會評定之價格為準，且後續將逐戶向所有權人作價格及搬遷意願之調查。

三、都會區大眾捷運系統林園延伸線

目前民政局年統計全市人口 277 萬 7,318 人，小港區與林園區為高雄市最南邊之行政區，人口分別為 15 萬 5,900 人及 7 萬 400 人，占全市人口總數之 8.11%。98 年至 102 年 R3 捷運站旅運量逐年成長，未來面對周邊產業發展成熟後，勢必將衝擊現有的交通網，故高捷應延伸至林園。

四、明年傳統龍舟賽繼續舉辦

已經舉辦 23 屆的中芸傳統龍舟，活動期間有包粽子、鬥船、版畫、燈光秀及煙火秀等活動，可為林園地區帶來約 750 萬元經濟效益，尤其競賽水道位於出海口，水流朝夕差異，夜間龍舟競賽更為在地的

特色讓比賽更具挑戰性。

五、汕尾漁港中導流堤修復

汕尾漁港建於民國 62 年，計修建碼頭 127 公尺，泊地 6,000 平方公尺。63 年再清除航道及修建護岸 130 公尺，67 年至 73 年，修建防波堤 179 公尺，碼頭 691 公尺。建議再修建 120 公尺中導流堤。

六、加速開闢相關道路並改善現有道路。

林園區和平路南段拓寬工程、田厝路 100 巷打通工程、王公國小北側道路拓寬工程等要求市府重視及改善。

黃淑美議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 01 日

時間：上午 08 時 59 分



黃淑美議員在市政總質詢前，先獻花給陳菊市長並說一句「您受委屈」了！

針對財政議題，黃議員說，歷經愛台 12 大建設及 88 風災造成中央政府的財政困窘，中央財政困難的程度比地方更為嚴重，中央債務未償餘額為 5 兆 2,152 億元，104 年舉債餘額度卻僅剩 2,789 億元，以近 6 年年平均新增債務 2,219 億元推估，中央債務即將破表，105 年即將面臨編不出預算的窘境。

黃議員認為，國民黨議員不理性的刪減預算無法解決財政問題，並且是不理智的打壓高雄。

黃議員提及開源節流的重要，她表示，開源包括經濟成長、提升國有資產效能及增加稅收等三要素，但高雄工業用地很少，早期利用農業用地變更為工業用地的情形很多，經發局應想辦法解決工業用地不足的問題。

關於高雄市土地出租及占用情形，黃議員指出，高雄有 1 萬 1,000 多筆非公用土地，但只有 1,687 件土地出租，租金收入每年約 1、2 億元，被占用土地有 600 多筆，財政局應致力於追討土地使用補償金。

由於市府市有地應收租金及應收使用補償金滿 5 年以上的收回率非常低，占用土地卻不繳租金及使用補償金，財政局應積極處理，維護社會的公平正義，應以強制手段追回土地或租金及補償金。

她並拋出以主權基金創造公共財富、招商獎勵民間投資及文創以轉型高雄等新想法，建議市府規劃高雄新產業。

黃議員指出，高雄應極力爭取更公平的中央統籌分配稅款，以平衡收支，除經發局應努力招商，財政局也要努力督促各單位催收欠款及改善土地占用情形，以解財政困難之燃眉之急。她提醒市府別讓高雄輕軌捷運、

鐵路地下化及亞洲新灣區的開發等重大工程，拖垮高雄經濟或影響財政，並強調這些建設都需要龐大資金做後盾，消極的縮編預算無法改善財政問題，唯有積極的開源節流才是改善財政的正道。

張漢忠議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 01 日

時間：上午 10 時 13 分



關切誠義路道路開闢案的張漢忠議員於市政總質詢表示，誠義路開闢案經多年努力，原訂於今(103)年6月採購發包，但因路旁某三角窗建築物所有人的陳情，使得工程無法順利動工；他表示，誠義路開闢案是考量道路交通的安全，誠義路銜接光華路平行道路工程如能順利推動，將可減少許多交通事故，且取得國防部同意無償撥用土地，得來不易，期盼市府考量其急迫性，儘速推動開闢工程。

張議員也要求市府加強整治鳳山溪，鳳山溪全長近20公里，經多年整治，雖然比較乾淨，但是跟其他河川比起來，污染情形仍十分嚴重。鳳山溪的污染源主要是來自家庭與工業污水，從去年8月迄今，至少有6家業者被查獲違法排放廢水，並處以停工處分。張議員表示，市府除加強追查違法排放廢水外，更要積極改善水質。市府努力整治鳳山溪的作為已獲市民肯定，但希望市府務必再寬列整治經費，持續推動整治工程。

鳳山區已成為高雄第一大行政區，擁有35萬3,294人，更有縣城、砲臺、鳳儀書院及曹公圳等古蹟，及大東文化藝術中心、打鐵街、傢俱街、鳳凌廣場等休閒景點。張議員指出，第二大行政區的三民區擁有19個自行車租賃站，鳳山卻只有9個，明顯不公平，建議市府大幅增加鳳山自行車租賃站的設置。

鳳山有陸軍官校、步兵學校、中正預校等三所軍事院校，張議員說，陸軍官校腹地約173公頃，鳳山步校80公頃，中正預校面積也達80公頃，三校擁有的運動設施計有籃球場32座、4座標準游泳池、一座400公尺標準綜合田徑場，以及體育館、技擊館及體操館等各1座，建議市府協調這軍事三校合併，並釋出土地，提供鳳山區未來的發展腹地之用。

張議員表示，衛武營藝文中心建設經費達百億元，啟用後勢將成為高雄地標之一，但衛武營周邊的南京路、輜汽路及六塊厝等地區都是老社區，顯得很不協調，期盼市府加速衛武營周邊建設，促進地方繁榮與發展。他並提出鳳山醫院升格為區域教學醫院的建議，以維護地方居民健康。

林武忠議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 01 日

時間：上午 11 時 11 分



針對氣爆案，林武忠議員說，陳菊市長受委屈了，市府對氣爆案該做都做了，但各界仍有不同的意見，為保存氣爆歷史及真相，避免人云亦云，他建議市府在氣爆災區設立露天博物館，保存市府所有救災的事實，並由世人評判，避免事實失真。

林議員指出，氣爆災區在陳市長、市府官員及市民共同努力下，正慢慢邁向重建之路，希望災民可以從傷痛中走出來，但是在重建的過程中，應考慮將危機化為轉機，為讓氣爆事件不會被抹滅，建議市府採取黑暗觀光策略。

黑暗觀光又稱黑色旅遊 (black tourism) 或悲情旅遊 (grief tourism)，意指參訪的地點曾經發生過死亡、災難、邪惡、殘暴及屠殺等黑暗事件的旅遊，林議員例舉台灣 921 地震教育館、鄧麗君紀念園區 (筠園)、小林村紀念公園及美國的 911 國家紀念博物館等，如將氣爆災區的一部分現地作為博物館之用，以建築手法搭建強化帆布或應用建築補強措施來保護遺址，不但可保留現址，也可作為教育用途及促進觀光發展。

有關氣爆露天博物館地點的選擇，林議員建議在三多一路、體育場路的交叉口處，選擇氣爆現場及周邊的建物，將約 30~50 公尺的建物保留起來，規劃成為露天博物館，使災區永久被保存下來，作為未來環境教育的場址。

他說，此一地點位於氣爆點的邊緣處，不影響重建工作，鄰近有體育場、技擊館及衛武營都會公園，可串聯成一個觀光旅遊景點，並且接近三多路交流道，未來還能搭配輕軌，有交通便利與車流順暢的便利性。

另高雄市缺乏觀光景點地標，林議員說，市府挹注經費打造觀光景點，但美中不足，卻未能在各景點設置亮眼的地標，建議市府在觀光景點入口

處或明顯處設立地標，一來讓遊客能夠清楚了解景點，二來可以加深遊客對景點的印象，尤其是三民區的景點要加強設置。

他同時針對肉品市場遷移案、果菜市場改建為觀光果菜市場、開闢高醫商圈地下停車場、拆除民族陸橋、爭取設立三民區國民運動中心、身心障礙運動中心、增設三民第二公共托嬰中心、舉辦「傳統市場節」活動、推動排水溝內管線「纜線標章制度」、爭取低收入戶每年免費健檢一次及推動高雄市民可免費參觀市定古蹟及提供市民無線上網服務等議案，要求市府加強推動及重視。

鍾盛有議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 02 日

時間：上午 09 時 00 分



鍾盛有議員代表市民為陳菊市長加油打氣，也為陳市長遭傳訊抱屈。他說，全體市民都是陳市長的後盾，期盼市府團隊全力做好氣爆重建工作。

針對台灣最近面臨食安問題的毒澱粉事件及餿水油風暴，他要求衛生局向衛福部反映加強把關，並重新檢討稽查制度，包括加強原料管理及加重食品廠商法律責任，以維護國人健康及食品商譽。

鍾議員關切市府衛生局規劃新建六龜區衛生所的進度。他同時重視強化偏遠地區緊急醫療救護、加強推動長期照護計畫等醫衛議題；另由於高雄市登革熱恐破 5,000 例，全市 38 區有 28 區出現病例，旗山也出現病例，鍾議員特別要求衛生局加強防疫，避免疫情擴散。

針對市府為創造杉林大愛園區商機，砸下 5,000 萬元興建商業中心，鍾議員說，商業中心含有商店街、特色市集、餐飲中心及日常用品販售中心等四棟建築，提供居民承租攤位販賣農產品或紀念品，但去（102）年 12 月開幕迄今，卻經常休業，經發局應輔導業者儘快改善，以活絡商業中心及促進商機。

鍾議員同時建議市府增設美濃中正湖周邊停車場，也要求交通局協調高雄客運行駛縣道 181 線，途經杉林國中、大愛商業中心、小愛小林、日光小林等，以利學生及民眾搭乘；另要求將義大客運 261 線的醫療快捷專車延駛至美濃站，途經署立旗山醫院、手巾寮、和興庄、吉洋水利工作站、南隆國中、美濃中壇農會、自來水廠、美濃區公所、高雄客運美濃站，便利南隆地區居民對外交通。

他同時關切拓寬高 129 線蜈蚣潭段銜接甲仙台 21 線道路、六龜區高 133 線通往寶來路段的復原工程、加強內寮河整治、杉林區易淹水地區改善計畫及美濃中正湖周邊環境的維護與管理，要求市府重視及加強推動。

黃天煌議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 02 日

時間：上午 10 時 10 分

大寮區行政機關老舊又狹小，不僅影響公部門辦公，也不利於服務市民，黃天煌議員市政總質詢時以大寮戶政事務所為例，大寮戶政事務所為日據時代建物，只有 360 平方公尺，大門僅能停放三輛車，卻要服務 10 幾萬人口，市府有必要進行遷移及擴大服務空間，以利市民洽公。

緊鄰大寮戶政事務所的大寮分駐所及消防隊，同樣面臨面積狹小的問題，加上鐵皮屋搭建的空間環境不佳。黃議員表示，這些都是服務市民的行政機關，老舊建築早已不符時宜，建議市府考量一併遷移。

黃議員並提及面積 5,469 平方公尺的大寮區公所，平時車滿為患，同樣無法提供洽公市民停車空間，如能將大寮戶政事務所、大寮分駐所、消防隊及區公所等四個公務機關遷移至重劃區，或與台糖以地易地方式，取得用地，將有利於改善市民洽公的環境。

他強調，大寮地政事務所即位於重劃區，具有腹地大的優點，建議市府將區公所、地政事務所、戶政事務所、消防隊及分駐所等集中上班；黃議員說，市府也可進行都計變更，將市中心的機關用地變更地目及出售，再至重劃區購置較大面積的用地，提供行政機關合署辦公。

黃議員建議市府成立專責單位進行規劃，並強調大寮在縣市合併後已成為重要的衛星城市，期盼市府用心辦理大寮聯合行政及服務中心大樓規劃。

由於新北市已爭取到 11 座國民運動中心，台中市也有 5 座，桃園 3 座，但縣市合併迄今，高雄市連爭取到 1 座都沒有。黃議員批評教育局不用心推動國民體育健康活動，高雄市應感汗顏。



黃議員認為大寮及林園工業區污染嚴重，市府應為地方爭取國民運動中心的建設，黃議員要求教育局合併大寮及林園二區向中央爭取設置。

黃議員同時關切未辦保存登記既有建築物申請接用水電、開闢大寮里大仁街 12 公尺道路、路燈修繕權責歸屬及車輛拖吊等議題，要求市府重視及改善。

陳明澤議員書面市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 02 日

時間：上午 11 時 20 分

都發局在高雄銀行公庫部成立容積銀行專戶，長期關注容積移轉新制及採折繳代金制度的陳明澤議員說，依都市計畫容積移轉實施辦法第 9 條之 1 規定，接受基地得以折繳代金方式移入容積，市府目前也成立有折繳代金的容積銀行專戶，他要求都發局除具體落實代金專款專用的規範，更要追蹤其執行成效，建立良好的折繳代金制度。

縣市合併將近 4 年，但建築容積率仍未進行修正及整併，尤其原縣的建築容積率仍偏低，陳議員建議市府儘速進行調整原縣各行政區的建築容積率；他以湖內都市計畫建築容積率為例指出，依現行規定建地可用建築高度僅有二層樓高，致使土地利用率低，阻礙地方發展。

陳議員說，大湖住宅區容積率為 180%，湖內都市計畫第二種住宅容積率更為 200%，為求都市景觀一致，避免產生一條路南北景觀不同的情形，建議將湖內都市計畫第一種住宅區的容積率自現行 120% 適度調高為 200%。

針對高雄氣爆案，陳議員肯定市府各局處為救災及災區復建與服務災民的辛勞，他特別指出，基層警察默默維護災區的治安及服務災民，更應獲得肯定與鼓勵。

長期推動茄荳 1-4 號道路開闢案的陳議員繼續緊盯市府具體落實推動。他表示，茄荳 1-4 號道路開發案已通過環評，工務局應儘速動工，並在兼顧居民通行及濕地環保之下，開闢 1-4 號 900 公尺的道路，以回應地方的心聲及保障當地居民交通往來的權益。

有鑑於台南科學園區發展有成，陳議員要求市府重視路竹科學園區周邊建設，以利路科的發展迅速趕上南科；他建議市府推動路科銜接湖內東方路開闢工程。



工程北段約 640 公尺為都市計畫區的農業區，南段約 410 公尺為非都市計畫區，道路寬度 6 公尺，總長度為 1,050 公尺。陳議員說，工程北段目前非屬都市計畫道路劃設範圍，地方民意要求開闢道路並納入都市計畫通盤檢討，劃設為都市計畫道路。他強調，此一道路開闢工程除有利路科發展，更能促進地方繁榮，期盼市府加速推動。

許慧玉議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 03 日

時間：上午 09 時 00 分



氣候變遷嚴重，過去大社區會淹水的地區不會淹了，但不淹水地區反而淹了，許慧玉議員以今（103）年 8 月 12 日豪雨造成觀音山下淹水情形為例，仁武區雖設有滯洪池，但觀音山上沒有滯洪設施，因而造成淹水有半個輪胎高，建議水利局以更嚴格標準處理排水問題，包括瞭解大社水路分佈、箱涵管徑大小，並在觀音山設置滯洪池，以保障山下居民的生命財產安全。

長期關切大社回饋金運用的許議員說，前鄉長張勝富在縣市合併前私設大社回饋金福利協進會，並擔任理事長一職，規避市府監督，成為高雄市 38 個行政區中唯一不受市府監督的回饋金，地方人士擔心帳目未公開及質疑黑箱作業，經她遞補議員並質詢此案，市府成立回饋金審議小組進行監督。

許議員強調，由於居民擔憂回饋金成為選舉綁樁工具，她依照居民提案將回饋金執行三大福利補助後的結餘款，以現金方式平均發放給大社市民，並於今年 3 月經回饋金審議小組審議通過，未料，今年 9 月的審議小組會議，大社區長竟以不到 2 分鐘時間推翻上述的決議，令人質疑區長的背後是否有民政局長或市長在挺他。

她表示，許多地方都有回饋金機制，並且發放現金多年，但大社區長竟曲解經濟部工業局的說明，以不符法令規定而否決發放現金的決議。許議員說，大社區長後來又以民意代表不能擔任審議小組委員為由將她排除於小組委員之外，她雖列席要求發言卻不被接受。

許議員並質疑張勝富在擔任議員時為何可以擔任大社回饋金福利協進會理事長，現今拒絕她擔任回饋金審議小組委員。她說，大社區長一人獨大，藐視民意，這不是鴨霸，什麼才是鴨霸？竟不顧民意把大社 3 萬多

人的權益踩在腳下。她並要求陳菊市長不要包庇大社區長，大社人認為區長已經不適任，要求區長下台。

許議員則要求陳市長與她一起到議事廳外接受大社鄉親的陳情，但遭陳市長拒絕；許議員質疑陳市長不傾聽人民心聲如何當高雄的市長。許議員批評陳市長心中沒有百姓，大社人只是要陳情，又不是暴民，陳市長如不接受陳情就不配當高雄大家長。稍後，許議員借用蔡金晏議員質詢時間表示，陳市長原不接受陳情，後來態度軟化並接受陳情。

林瑩蓉議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 03 日

時間：上午 10 時 17 分



林瑩蓉議員關切香港占中活動，並肯定香港大規模爭取普選的作為。她說，民主政治的真諦是要透過選舉產生為民服務代議士及行政首長，這已成為世界的普世價值，曾參選台北市長的趙先生竟在廣播節目中以占中行動如同年輕人談戀愛及結婚找對象來做比喻，負面且嘲諷，比喻不當，更是對民主的羞辱。

針對 731 氣爆，林議員說，氣爆是高雄的沈痾，市府團隊在救災過程中已盡力，但市府對未來的城市安全應全新的思考，因為高雄市承受重工業的原罪，稅收和經濟成果均由北部獨享，後遺症與爛攤子全

留在高雄。經過氣爆，也未見中央成立化學災害應變中心，根本沒有把高雄當做自己的城市。

她並提出氣爆後應做好的幾件事，包括清查公布所有地下管線配置圖資、成立國家級化學爆炸救災單位、建立完整物質安全資料表、培養消防隊化學救災種籽部隊、全面修法制定地下共同管溝、明訂監督與權責單位及嚴訂檢測規範等。

林議員建議市府借鏡國外的相關經驗，如德國的巴登訓練中心有石化廠救災模擬基地及化學災害模擬訓練設施，日本有共同管溝的規範，共同管溝需高度 231 公分及寬度 297 公分，每區塊均要以鋼筋水泥牆隔離石化和民生管線。

林議員同時關切楠梓的區域發展，要求中央正視楠梓鐵路地下化的重要及急迫性，並取消複雜高架橋，以利地方交通的發展；她同時建議市府協調台糖公司充分進行土地開發及投資，以繁榮地方。有關鐵路地下化議題，林議員說，高雄市分攤鐵路地下化的經費比例負擔較大，中央獨厚台

北，使得高雄財政困難是雪上加霜，赤字擴大，若中央能減輕高雄地方重大建設的經費分攤比例，高雄財政應可獲得改善。

有關文府路部分路段破損卻無法維修的情形，林議員說，由於市府沒有徵收私人土地，導致無法鋪設柏油路面，建議市府考量以認定既成道路方式解決問題，絕不能因此形成公共通行的危害。

林議員同時重視中油遷廠後的土地使用規劃，建議將中油污染場址劃為復育專區，並引進國際企業投資開發，中油部分社區則可劃為文化保留專區。

蔡金晏議員市政總質詢摘要

日期：103年10月03日

時間：上午11時30分



蔡金晏議員關心氣爆復建議題，他說，三多路災區因有民間的資源協助重建，讓市民十分感謝，但在救災及慰助的過程中，市府確有一些疏失，部分災區在氣爆發生一個月後仍無人聞問，經過反映，市府才予以協助，期盼市府加強彼此的相關聯繫，做好服務災民的工作。

針對防洪議題，蔡議員再提微滯洪的觀念，他說，利用學校或公共設施推動微滯洪設施，迅速又有效，最重要的是減輕市府的預算負擔，更能直接降低洪峰負擔及解緩水患的壓力。

大眾運輸系統在交通局逐步規劃下，市民已慢慢接受轉乘的觀念。蔡議員指出，但市府卻沒有相對改善候車的環境，高雄市的公車候車環境仍然不佳，無法遮日避雨，影響市民轉乘的意願，建議市政府交通局針對重要的轉乘點進行候車空間的改善。

市府對道路禁停有紅、黃線與路邊停車格劃設、塗銷原則，但又有路邊停車場特別管理辦法的規範，蔡議員說，兩者是否有收費的衝突，希望市府能對外說明清楚，解除市民疑慮。

網拍風氣盛行，許多國外的藥妝品在網路拍賣，蔡議員說，很多年輕人出國旅遊帶回許多藥妝品，因用不完而上網進行少量的拍賣，例如感冒藥、OK繃、藥膏…等等，卻不知可能因違反藥事法而遭重罰。蔡議員說，民眾是在不知違法下進行藥妝品網拍而受罰，針對非大量藥品網拍的個案，建議衛生局能在不影響藥商、藥師權益及國人健康安全等前提之下，採取較輕的懲罰，並加強相關教育與宣導。

陳麗娜議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 06 日

時間：上午 09 時 02 分

陳麗娜議員抨擊環保局怠忽職守，害全國人民多喝 5 個月的餿水油，她說，強冠油品公司數度污染鳳山溪，環保局稽查鳳山溪流域非法排污時查獲強冠違規排放廢水，開單重罰，並於 4 月 18 日勒令停工，但強冠並沒有真的停工，仍持續製油及賣油。

陳議員說，環保局在 100 年就發現強冠排放水不符標準，卻未能發揮市府橫向連繫功能通知衛生局查明，錯失揭發餿水油事件的機會。

她認為，市府勒令強冠停工的命令根本是玩假的，市府不僅無法在 3 小時果斷處理氣爆事件，更未能在 3 年內發現強冠違法使用餿水油煉製食用油的違法情形，市府根本沒有保護人民的能力。

針對大林蒲遷村案，陳議員說，無論是市府計畫設置遊艇專區或中央欲規劃石化專區，大林蒲一定要遷村，且居民遷村的意願也高達 75%，但過去市府一直沒有遷村的動作。目前，地方民意提出「開發許可制」新主張，想跳過市府直接和需地機關進行協商，居民可以把房地產賣給需地的企業或國營單位，並以協議價購土地及建物方式辦理。

陳議員批評市府對大林蒲遷村案遲遲沒有行動，對地方居民更是幫不上忙。她說，大林蒲居民可以直接和經濟部洽談開發許可制的主張，但市府配合的腳步應該要跟上，大林蒲絕不能再成為第二個紅毛港。

陳菊市長曾針對氣爆的管線問題公開表示「沒有安全就沒有回填」，陳議員說，市府仍允許天然氣管線在災區進行回填，過去天然氣管線深埋約 5 公尺，現在卻只埋 1.2 公尺，讓災區居民擔心不已，並與陳市長的承諾相悖，天然氣管線重埋災區的安全由誰負責？



陳議員並現場調查列席官員有誰能保證天然氣埋管的安全，列席官員沒有人敢舉手保證，陳議員則向市民道歉說「擋不住市府重埋天然氣管線了」，但她仍主張天然氣管線應遷出人口密集地區。

陳議員並比較台中市政府當年啟動阿拉夜店模式的代位求償和高雄市卸責式代位求償的不同，她說，台中市提出負責式的代位求償，承認市府消防管理沒做好，並儘速進行國賠，再向阿拉夜店求償，整個事件一年內落幕，所有家屬都拿到國賠金額，但高雄市卻提出卸責式的代位求償。

高雄市政府向善款墊借代位求償金額 9 億 3,200 萬元，陳議員質疑市府動用善款幫李長榮化工賠償災民的作法，並詢問市府有否徵求捐款人的同意，另針對市府動用善款支應代位求償律師酬金 3,056 萬元及法律扶助計畫的 3,500 萬元，她更抨擊市府將愛心律師污名化，並把律師當成法律推銷員，限定律師接案資格如同排除異己。

柯路加議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 06 日

時間：上午 10 時 23 分



柯路加議員針對中央、地方及各界對 88 風災重建的協助表示感謝，並利用這 1 屆議會的最後一次市政總質詢，與市府進行分享與建議。有關那瑪夏區瑪雅道路通往民權平台道路路面改善及水土保持案，柯議員說，瑪雅道路是原鄉重要交通道路，但他質詢已近 4 年，市府仍紋風未動，施工進度等於零，市府明顯不照顧原住民同胞。

他說，瑪雅路段有兩處路段未施作排水設施，其中一段道路竟有數公尺高度落差且未設置防護措施，恐造成用路人跌入山谷的危險，並影響交通的安全，萬一用路人、學生或救護車在此路段發生意外，誰該負責，市府應儘速進行道路防護設施；另柯議員也要求水利局針對瑪雅道路的排水設施儘速改善。

有關瑪雅道路連接民權國小鋪設瀝青工程案，柯議員表示，民權平台目前有派出所及衛生所進駐，但通往民權平台的瑪雅道路都是鋪設水泥，凹凸不平，尤其救護車行經時非常顛簸，地方居民希望養工處協助將原有水泥路面加鋪 AC，以利通行的平穩。

柯議員說，瑪雅道路是聯接民權國小及當地民眾通行的主要道路，應列為市府維護的道路，由市府養工處直接負責瑪雅道路的維護。

88 風災自力造屋第 1、2 期已近竣工，但紅十字會之經費只補助住宅結構體，其他基礎設施如排水溝、擋土牆、私設巷道路面等工程，並沒有提供相關經費，而無法施作，柯議員說，自力造屋就連簡易自來水管線都未設置，里民如果入住恐將面臨無水可用的窘境。

另包括自力造屋的私設巷道的位置地點規劃、道路改善的工程規劃、電力及電話線桿的遷移地下化及住戶污水排放工程規劃等，柯議員強調，這都有待市府協助解決。

市府的產業道路鋪設經費有限，但那瑪夏區公所鋪設產業道路卻出現不公平的現象，柯議員質疑區公所刻意集中於某一地段約 5 公里的產業道路鋪設，並質疑有特權介入，他說，地方的小型工程都需部落會議通過，為何產業道路的鋪設在未經地方民意同意，即可進行鋪設。柯議員也批評那瑪夏區長以特權違法占用國有土地及興建活人墓，要求市府撤查及懲處相關人員。

陳慧文議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 07 日

時間：上午 09 時 01 分

陳慧文議員關切台電南部火力發電廠瓦斯管線回埋議題，要求市府進行說明。陳議員抨擊中央，經濟部想管就管，不想管就推給地方，針對管線的管理，中央和地方的立場應該是一致，並共同維護市民安全。另有關災區代位求償及國賠的優劣，陳議員指出，由於地方眾說紛云，市府應說明白講清楚，以提供災民最有利決定的參考。

鳳山五甲地區人口稠密，長期缺乏綜合性社會福利設施，市府為回應社區與居民的需求，提供當地民眾更完善的社會福利服務，耗資 1 億 6,800 萬元開闢近 9 公頃公園綠地及運動多功能民眾活動中心，陳議員對市府的用心規劃表示感謝。

關注文化保留議題的陳議員說，黃埔新村是台灣第一眷村，但目前的黃埔新村殘破又髒亂不堪，文化局雖計畫透過「以住代護」概念維護現有空間，並提供 18 戶房舍預計明（104）年執行入住活動，但似乎仍無法解決黃埔新村目前的問題，讓關心地方文化的人士及居民十分憂心，希望市府文化局加強黃埔新村文化的管理維護。

陳議員也關心「鳳翔公園」缺乏管理的情形，她說，鳳翔公園公共設施多遭破壞，夜間也無照明，淪為治安死角，鳳翔公園位於鳳山溪的美麗廊帶，市府千萬不要辜負這麼好的地理位置，希望市府加強維護。



陳信瑜議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 07 日

時間：上午 10 時 08 分



陳信瑜議員市政總質詢要求市府重視高雄氣爆的補償和紀念，她說，氣爆災區路邊第一排住家受損最嚴重，受到重建工程的影響也最大，每天面對重建工程的噪音、灰塵、交通及民生等問題，從上午 7 時到晚上 10 時，連續 15 個小時，基於公平正義原則，市府應該為災區第一排住戶爭取較高的補償。

陳議員說，如果在代位求償結束後再提高第一排住家的賠償金額，將緩不濟急，建議市府優先處理第一排住家的賠償問題。

有關台電南部火力發電廠的天然氣管線回埋，陳議員說，經濟部恐嚇市府務必回埋管線，但有議員打壓市府並誤導民眾。天然氣是屬民生管線並受到法令保障，市府的石化管線不回埋政策，並沒有跳票，而氣爆求償不論是採代位求償或國賠，檢察官都會追查氣爆案，市府如何卸責？

為讓下一代永遠記得氣爆的教訓，陳議員建議市府在產業林立的前鎮、小港地區擇一處所成立工業博物館，市府可在工業博物館附設氣爆紀念區，期盼中央能還給高雄一個正義。

長期關心體育發展及建設的陳議員也為楠梓自由車場的重生請命，楠梓自由車場是訓練台灣自由車選手的重要場地，但圍牆幾已傾倒，車道也不平，如果只是以 4,000 萬元進行縫補式的整修，市府不如再籌措多一點的經費，並要求中央共同分攤，重建國際級的自由車場。

她同時要求市府於明（104）年舉行全運會時比照國際賽事的毒物檢測標準，讓高雄成為執行毒物檢測最高標準的開創城市。

許福森議員書面市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 07 日

時間：上午 11 時 10 分

杉林大愛園區目前有機農作物種植面積有多少？成效如何？補助休耕總面積多少？經費多少？

明知噴灑農藥有毒，為何仍繼續使用，是否可用經費補助方式鼓勵農民從事有機耕種？

高雄市是否能成為無毒之都？讓市民在食安方面能無恐懼的安心食用。



陳麗珍議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 08 日

時間：上午 09 時 00 分



陳麗珍議員感謝許崑源議長大力協助她爭取地方重大建設，並對市府團隊採納她的建言，也表示肯定。

陳議員以「優質左楠·美好生活」為題提出市政總質詢，高雄市 15 至 24 歲人口的失業率高達 13.25%，高雄市應發展觀光產業以提升年輕人的就業率，並以產業、人才及行銷等三大要素進行產業規劃。

陳議員指出，左營的孔廟雖已進行整頓，卻缺乏拓展觀光景點的有效規劃，加上蓮池潭風景園區也沒有進行妥適行銷宣傳，讓左營的觀光景點大為失色。

陳議員要求市府結合人才和產業，整合資源，積極招商，建立左營的觀光平台。她提出具體建言，包括加速規劃舊左營國中發展觀光、推動美食老街、舊城古蹟景點及水上活動等提供市民及觀光客好玩、好吃的行程，規劃孔廟咖啡美食、圖書館設施，提供遊客休憩之用，不要讓觀光客成為左營的過路財神。

位於莒光及光輝里的世運主場館旁的生態園區，風景十分美麗，陳議員建議市府妥善規劃為觀光景點，以吸引市民及觀光客的青睞；她並要求市府結合三鐵共站，強化觀光套裝行程，以期能與流行音樂中心和亞洲新灣區相互輝映。

關心青少年運動休閒議題的陳議員表示，網球及羽球是有利於亞洲人的運動項目，我國在仁川亞運中也有亮眼的表現，建議市府在楠梓區尋找妥適地點興建室內外的球場，尤其是提供青少年運動的球場。

針對楠梓運動園區的改造，陳議員要求教育局活化楠梓運動園區的使用機能，以符合現代的需要及方便居民使用；她表示，楠梓運動園區環境凌亂，如不進行整建將會浪費 1 萬 2,000 坪的運動園區資源。

陳議員同時關心弱勢及偏遠地區的網路課後輔導教育、文府國中興建進度及紓解左營地區就學壓力、警察局左營分局新建工程及充裕警力、加強詐欺犯罪的預防、學生專車、楠梓交通轉運站、規劃新創意的傳統市場等議題，要求市府重視及改善。

曾麗燕議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 08 日

時間：上午 10 時 15 分



重視地方建設的曾麗燕議員說，優質的道路與交通可以帶動基層的繁榮，期盼市府能予以重視。針對爭取近 4 年的前鎮區凱得街西側 8 公尺道路開闢工程，曾議員表示，市府於 99 年已協調土地所有權人同意先行提供土地供道路使用，並分 3 年發放土地補償費，但迄今仍未執行，當地居民的期待一再落空，期盼市府儘快進行土地徵收及展開道路開闢工程。

有關小港區松美路打通至高坪 7 路的開闢工程，曾議員說，松美路原屬區段徵收的整體開發土地，今(103)年是否已完成變更為一般徵收，當地居民均期盼能早日打通；她強調，松美路打通至高坪 7 路雖只有 713 公尺，卻延宕甚久，希望市府對地方百姓所關心的建設能早日推動。曾議員指出，松美路開闢工程是高坪新社區與舊部落之間的重要交通聯絡道路，她建議逐年編列預算進行打通。

由於國內運動風氣漸盛，私人健身中心林立，曾議員說，透過運動可以增加自信與力量，市民期盼市府多多規劃運動中心，培養市民喜愛運動的人口及習慣。目前，台北市已在 12 個行政區設置運動中心，新北市也有 12 座運動中心，台中市則規劃 9 座運動中心，唯獨高雄市沒有。曾議員要求市府努力向中央爭取設置國民運動中心，透過運動中心的設置不僅能照顧市民的健康，也能促進地方的繁榮。

歷經 731 氣爆的傷痛，曾議員要求市府建置高雄「氣爆 731 紀念碑」。她說，紀念碑設立的意義是多元的，包含居安思危、對工業安全的重視與提醒、對肇事者及管理者的道德提醒、罹難者與家屬的撫慰等。她並向市府傳達市民的建議，把肇事的「致命箱涵」剖成兩半做為氣爆紀念碑，一半放在市府廣場前，一半放在李長榮公司前，凸顯不讓市府巧立名目，挪用善款設碑，以及保留肇事物件讓應負責的兩造牢記教訓，同時提供高雄

民眾有悼念罹難者的空間等三項意義。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 08 日

時間：上午 11 時 30 分

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員針對已完成的¹地方建設提出說明，並感謝陳菊市長及市府團隊對原鄉建設的推動。伊斯坦大·貝雅夫·正福議員強調，他在本屆議員任期內努力為原鄉爭取建設、福利及尊嚴等，主要是為族人樹立一個良好模範，讓下一代的原住民同胞知道如何擔任稱職的民意代表。

他特別感謝陳市長協助兌現他的競選政見，並強調會努力競選連任，並請原鄉支持陳市長連任市長。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員說，他對原鄉水土保持的議題特別重視，縣市合併前有 200 多件水保區超建的案件，在市府協助下，由水利局和農業局重新進行會勘，解決原鄉的最大困擾；此外，南 20 線南橫公路的重建終於要在年底啟動了，無論在任何時間及地點，只要有機會他就一定會爭取南橫的重建，包括寶來至勤和路段及勤和至復興路段的打通。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員指出，勤和至復興里之間的中期道路如興建完成，原鄉將可遠離每逢豪大雨後的路斷痛苦，而永久路廊復建計畫也進入期中報告，他要以堅強的意志及信念，找回族人回家的路，也讓台灣 2,300 萬人重返南橫找回記憶。

611 水災造成復興里受創嚴重，伊斯坦大·貝雅夫·正福議員肯定陳市長完成堤防工程及清水吊橋等建設，以保障部落的安全，並讓復興里的安置計畫具體落實。他強調，市府團隊在桃源區的建設相當多，例如過去原鄉的路燈不是不通電，就是故障，現在則是每盞路燈都會亮，另原鄉產業道路也在市府協調下編列預算推動，並完成 110 條產業道路的水泥鋪設。



蔡昌達副議長市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 09 日

時間：上午 09 時 31 分



蔡昌達副議長重申「賦稅正義」的重要，他說，產業在台北繳稅，卻在高雄造成污染，中央對北、高長期的不公平對待，讓高雄市民承受石化業所造成的空氣污染、道路破損及水源污染等等，建議市府成立「賦稅正義督導小組」，推動石化產業將企業總部遷到高雄。蔡副議長舉中船公司在 85 年南遷高雄繳稅為例，期盼市府推動其他產業及石化產業在高雄繳稅，以符合賦稅正義原則。

大寮到底有沒有都市計畫？蔡副議長說，高雄捷運公司想錢想瘋了嗎？今(103)年 6 月 27 日，高捷搶送『變更使用分區管制計畫書』要求允許增列「住宅」，但都委會要求補件，高捷竟想變更土地以搶建「捷運住宅」，不僅擾亂市府的施政計畫，更是與民爭利。蔡副議長說，大寮人不是三等公民，堅決反對捷運公司變更土地為住宅區。

有關大寮捷運主機廠 30 公尺道路，蔡副議長要求市府針對重點路段進行優先開闢，這條 30 公尺道路的原始計畫包括東側、南側、北側三條計畫道路，工程費達 8 億 768 萬元，地方居民建議以東側南段及南側為優先施工路段，不僅工程減半，經費也只需 4 億 3,000 萬元，市府可以儘速逐年編列工程預算。

和發產業園區包圍著大寮區琉球里 28 鄰，使其成為遺世獨立之鄰，蔡副議長指出，郭秀品里長及黃輝林鄰長也帶領鄉親到議會陳情，關心自己庄頭的未來。

蔡副議長向經發局提出建議方案，包括將 28 鄰規劃為第二期園區擴編範圍，並給予地主補償或協調台糖公司另擇土地遷村。

關心和發產業園區聯外道路開闢的蔡副議長指出，和發產業園區對外的 30 公尺聯外道路應與區內的 30 公尺道路，同步推動，上寮路工程經費

7 億 3,400 萬元，104 年編列設計監造費 1,600 萬元，希望逐年編列預算並同步開闢園區內、外的道路。

國道 7 號道路是大寮、林園的新幹線，但在環保團體及地主爭議之下，延宕 2 年，蔡副議長認為，國 7 如能順利開闢，將對林園、大寮、烏松等地區有正面幫助，而國 7 途經的拷潭里的民意則要求以聯外道路取代橋墩的規劃。

洪秀錦議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 09 日

時間：上午 10 時 15 分

翁園國小每逢大雨淹水嚴重，洪秀錦議員播放 101 年 6 月 12 日翁園國小淹水情形的影片，水淹及膝，連校門旁的台電變電箱都被積水淹沒。洪議員說，家長到處陳情要求解決問題，教育局竟表示要爭取中央補助解決淹水問題，市府應保障學生免於涉水上學的權益。

洪議員說，最令人擔憂的是學校旁的變電箱如果因淹水漏電而造成學童的傷害，意外事故責任由誰負。她認為市府無論花多少錢都應該立即解決這個問題，保障孩童就學的安全，否則，家長與學童將情何以堪。



洪議員並建議市府進行大寮運動公園的整體開發，運動公園約有 4.6 公頃，並有 1 公頃多的土地屬私人用地，如果市府能採取整體開發並規劃為開放性的運動公園，不僅鄰近的多所學校可加以運用，附近居民也能使用，希望市府提供當地更優質的體育休閒設施。

針對埋設有 15 條石化管線的水管路 5 座橋梁拓寬工程，洪議員再度提出嚴正的質詢，她要求市府不要把錯誤的建設當成政績，否則將會嚴重危害當地居民的生命安全。

她說，水管路的 5 座橋梁過去在原縣府時代被視為危險橋梁，並禁止 5 公噸以上車輛進入，若一旦有車輛闖入管制橋梁，警察一定會開罰單取締，以維護百姓的安全，但市府竟然要進行橋面拓寬，勢必會引進大型車輛行駛橋梁，令人擔憂。洪議員要求市府立即停工，以免埋下日後的禍端。

洪議員並詢問消防局長陳虹龍有關擁有 15 條石化管線的橋梁是否有其危險性，但陳局長竟回應表示「管線不是他埋的，不知道會不會危險」，引發洪議員的批評。

吳利成議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 09 日

時間：上午 11 時 27 分



吳利成議員關切學校毒品、霸凌及食安等議題，要求教育局研擬預防措施，以避免危害校園安全。他同時針對 12 年國教的成效提出質疑說，推行 12 年國教過程中，市府應協助偏遠地區的高中職學校提升教學品質、硬體設備等，以破除明星高中的迷失，並吸引學生就近入學及照顧弱勢學生。

面對少子化和高齡化的議題，尤其老人長期照護議題，吳議員也提出「高雄準備好了嗎？」的疑問。他說，高雄市的社會福利如同是樂透式的社福，以推動公托中心為例，由於資源有限，申請不易，需以抽籤方式取得資格，才會被稱為樂透式的社會福利，尤其社福機構大多集中在市區，社福服務有嚴重的城鄉差距。

其社福機構大多集中在市區，社福服務有嚴重的城鄉差距。

吳議員指出，公托中心既能同時照顧「幼兒和長輩」，也能活化閒置空間、創造就業機會，希望市府加強推動。他建議市府採行公辦民營方式推動長期照護中心，既能照顧更多高齡者，也能增加更多就業人口，及相對減少財政負擔。

吳議員說，市府如能利用舊有閒置空間或學校進行活化改建為長照中心的場地，善用廢棄教室或蚊子館，成立招募義工的平台，訓練新的人力資源及運用退休軍公教人員為義工，一定能發揮相乘效益，並有效解決人事負擔。

他強調，理想的公托中心應能兼顧祖孫，因為偏遠地區都是隔代教養，建議市府規劃設立公共親子中心，成立高齡俱樂部、公共托老中心等，讓長者能帶著孫子活動，並且在地安養。

他同時關心教育局所屬學校預定地在未使用前的維護及管理、私立幼兒園學費調整應兼顧幼兒園經營和家長權益、減少學校評鑑次數與項目、簡化社會局社福作業流程等議題，要求教育局及社會局重視及改善。

李雅靜議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 13 日

時間：上午 09 時 00 分

李雅靜議員於市政總質詢時再為文山圖書館請命，邀請陳菊市長於本月底前實地會勘，除聽取在地基層心聲外，也認真評估在大貝湖段 37 地號上推動以高雄厝綠建築蓋一座圖書館的可能性。李議員已接連 2 次定期大會市政總質詢為文山圖書館發聲，堪稱該項建設議題最佳代言人。

針對教育局長鄭新輝答詢「文山地區發展尚未飽和，文中小用地有繼續保留之必要」，李議員駁斥指出，大貝湖段 37 地號附近學校林立，包括 4 所國小、2 所國中、還有文山高中，且因少子化後大學校多將面對新生減班趨勢，短、中期內實難新設中小學之必要性與可能性。

李議員對教育局長高分貝喊話，若真正用心教育工作，應優先提出周邊學校軟硬體設施改善計畫，而不是以遙遙無期的「新設學校」為藉口，來搪塞興建文山圖書館的基層心聲。李議員認為，教育局長提不出具有說服力的科學數據，卻一再假借「專業權威」來否決基層民眾需求，實有欺騙市民之嫌！

李議員並肯定陳市長是「最愛蓋圖書館的市長」，認為廣建圖書館符合基層需要，也對提升市民文化素養很有助益。李議員舉出具體數據，在中央公園方圓 2 公里內共有 7 座圖書館，而北鳳山大赤山地區有近 18 萬人口卻沒有一座像樣的圖書館，對鳳山人非常不公平。因此，李議員呼籲陳市長，千萬不要因政黨不同就「因人廢言」，導致人民權益受損。

此外，針對登革熱疫情失控，全市已有 4,400 多病例，鳳山也創下 700 多病例的新高，李議員持續緊盯疫情發展，並深入基層舉辦了 10 場防治登革熱宣講活動。她認為，陳市長及市府團隊應該向市民道歉，並立即向登革熱宣戰，提出具體辦法、行動，動員一切人力及資源來對抗登革



熱，而非眼中只有選舉，棄市民健康安全於不顧！

李順進議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 13 日

時間：上午 10 時 33 分



長期關注新草衙案的李順進議員說，新草衙地區是全國最大的違建集中區，市府應加速推動新草衙的住宅安置、都市更新及自治條例的立法，尤其是儘速制定合理的「新草衙自治條例」，以利市府能依法行政並打通新草衙地區的任督二脈，同時選定都更示範區，開創新草衙成為南高雄亞洲新灣區的契機。

陳菊市長表示新草衙自治條例草案已遭議會退回；但許崑源議長強調，議會退回新草衙案是期盼市府再檢討及修正自治條例，並提出對弱勢市民最有利的方案，市府不要把新草衙自治條例立法的延宕責任推給議會。

任推給議會。

李議員說，新草衙案有 7,000 多違建戶，目前只有 2,000 多戶購買土地，如強制拆除將會製造更多社會問題，市府應提出更合理、有利及合法的自治條例草案，徹底解決新草衙的問題。

堅決反對設置石化專區的李議員表示，前鎮、小港不是石化專區的白老鼠，不能因為氣爆事件而將石化專區引進大林蒲地區，小港人非常擔心原本的污染將更為嚴重；他表示如果大林蒲地區再引入石化專區，小港及前鎮的鄉親何辜？當地已無法再承受石化專區的衝擊，地方也不歡迎污染的產業，希望市府慎重考量。

他說，高雄石化產業在 35 年內發生 13 次重大工安死傷案件，平均每 2-3 年就發生一起，設置石化專區不符轉型正義與道理。

高雄市民每年因交通事故傷亡的人數不比氣爆少，但誰來關心交通事故傷亡的家屬？李議員表示，高雄 10 大肇事路口中，前鎮及小港就有 6 處，肇事車種以機車為主，貨車類居次，60 歲以上的高齡者也占了 1/3 以上，加上氣爆後改用槽車運送石化原料，槽車更是橫行小港、前鎮地區，

市府應加強交通安全的改善。

關心弱勢市民營生的李議員，要求市府協助社區型資源回收場的合法化，並在完成立法之前，以輔導代替取締，以保護資源回收業的環保尖兵，不要讓業者孤軍奮戰。李議員同時催生大桂林花海自行車步道及飛機咖啡花海節，希望市府重視及加強推動。

康裕成議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 13 日

時間：上午 11 時 50 分

康裕成議員於市政總質詢指出，市府挹注近 800 億元經費在三民區推動各項建設，包括鐵路地下化、愛河水質改善、微笑公園、中都溼地及寶業、本安里滯洪池等建設，以提升三民區市民的居住環境品質。她同時強調，市府針對覆鼎金公墓遷移已有遷移計畫的腹案，並將連結金獅湖、澄清湖進行改造，可為三民區帶來全新的風貌。

長期主張中區垃圾焚化爐停止運轉的康議員說，期盼市府能儘速提出相關規劃。針對中央對南北補助不公的議題，康議員指出，中央補助台北市花博修繕經費高達 4 億 5,000 元，卻吝於全額補助高雄氣爆災區重建經費 19 億元，還和市府討價還價只同意補助 16 億元，對北高兩市的補助明顯不公。

康議員又以勞健保補助為例說，99 年至 102 年中央對高雄的勞健保補助經費計 30 億元，但中央對台北市的補助卻高達 284 億元，兩市的補助相差 254 億元，差距有 9 倍之多。她說，中央對高雄的不公平對待，讓高雄人看在眼底是「火冒三丈」及「憤恨難平」。

針對氣爆求償的方式，康議員表示，市府有責任向市民提供最有利求償方案建議，並尊重災民的選擇，以 88 年 921 地震台中市聯合大市場求償案件為例，受災戶當時選擇國賠方式，但遲至 97 年才判賠 102 萬元，拖延近 10 年才拿到賠償，台中市政府又於 99 年向建商及建築師提告，請求 102 萬元賠償，但法院在 100 年 9 月 21 日判決台中市政府敗訴。

康議員說，台中市政府在國賠後再向肇事者求償官司是敗訴的，造成政府以納稅人的錢賠償災民，形同國賠將使財團免責，而目前高雄市政府提出的代位求償救助計畫絕不會發生類似台中市的情形，代位求償可讓法院釐清責任的歸屬及分配，讓真正該負責任者無法規避，並迅速完成求償



及進行公平正義的責任追究。

吳益政議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 14 日

時間：上午 09 時 00 分

吳益政議員關切 731 氣爆災後處理情形，受災民眾最關心的問題，包括法律、鑑價爭議、重建想像、災民賦權等等。以法律及鑑價來說，市府也是應負責的當事人之一，如果災民對市府所提的鑑定報告和賠償金額無法接受，或對法律有所疑慮時，市府有責任協助災民獲得善款的補助，另行聘請公正的第三方鑑定師或律師給予協助。

吳議員說，災民有權利聘請自己的鑑定師或律師進行協助災損鑑價及賠償，不全由市府指定鑑定師及律師。因為氣爆的災損及營業損失可能超乎想像。他說，有可能在重建完成後的 4、5 個月都無法恢復過去的營業水平，應儘可能的進行精準鑑定，災民是無過失者，如何填補損失應有更為公平、客觀的機制。

針對華運公司的責任，吳議員以身為議會「高雄市氣爆事件調查監督小組」成員的瞭解表示，華運公司和李長榮石化公司的責任至少應該是一樣的，在石化原料輸送過程中，李長榮石化公司和華運公司雙方都要負責任，市府應對華運公司的責任有所宣示。

吳議員指出，期盼氣爆悲劇能轉化城市為更利於人居的契機，包括巷道重新規劃，加入藝術元素更新社區意象，運用善款進行社區硬體改造，例如市場更新或興建共有停車場。他以停 8 停車場用地為例指出，面積約 700 坪，建議規劃為多功能停車場，包括商用開發停車場、「輕軌出入口」概念停車場、供租車業和附近民眾使用的停車場，並藉由災區重建一次處理完成，採取收費及回復善款的機制。

吳議員同時建議市府將英明臨時停車場的市場用地變更為多功能停車場用地，包括作為市場或商場用途的多功能使用。針對旗山爐渣傾倒在旗山水源地，吳議員要求市府全面清查遭違法盜採之農地，並予以列管，



對任何回填行為均採取申請許可制，維護地方及水源的安全。

唐惠美議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 14 日

時間：上午 10 時 17 分



萬山避難屋造價不到 200 萬元，不僅結構簡陋，設備更是闕如，引發唐惠美議員的強烈抨擊，光是燕巢開闢一個公園的經費就達 6500 萬元，攸關原住民生命安全的避難屋竟只有 200 萬元造價，根本沒有把原住民當人看待。

唐議員質問興建一座可容納 300 人的露營場所需要多少經費？新工處表示，約需要 5,000 萬元預算。唐議員說，萬山避難屋是為因應颱風和超大豪雨的避難屋，但興建經費卻少得可憐。

唐議員指出，萬山避難屋有 5 間安置房間，2 間廁所及 1 間衛浴，沒有床及生活的基本設施，成為原鄉最大的笑話。

唐議員表示，每逢颱風及豪雨，市府立即針對原鄉進行強制撤村，自 88 水災迄今，原民區至少撤村 10 次以上，原民區居民所期待的長久避難屋竟如此簡陋，外露的鋼筋細小，品質又差，令人心寒，也令人質疑，包括陳菊市長和局處首長是否敢在颱風天住避難屋？而市府竟如此對待原住民。

燕巢公園工程經費高達 6,500 萬元，平均 1 坪造價約 13 萬元，唐議員說，萬山避難屋連一個公園都不如，讓原住民情何以堪，市府沒有把原住民當人看，請陳市長用心照顧原鄉。

針對原民會編列 5,000 萬元預算辦理部落安全環境建設計畫，唐議員批評市府亂花錢，並強調原民區需要的是產業及觀光建設，市府應傾聽原民區的心聲及瞭解原住民的需求，她並要求市府明年編列 500 萬元加強避難屋的設施及結構，營造一個多功能避難屋。

得樂日嘎大橋於去 (102) 年 4 月 20 日風光通車，唐議員說，這座橋

號稱全國第三高，但通車不久即發現橋梁設計不當，橋面接縫約有一個打火機大，可以輕易卡住自行車輪胎，成為自行車的陷阱，去年導致一位車友摔傷左手骨折，市府卻未積極進行改善，今年 9 月 28 日又有一位車友卡住輪胎摔倒送醫急救不治，市府如何善了。

唐議員同時關切原民區護欄不當、高 132 線道路縫縫補補性的修護、中華五路原住民特色商圈、103 年公益彩券盈餘補助大量用於不合理的聘用人員等等議題，要求市府重視及改善。

林義迪議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 14 日

時間：上午 11 時 35 分



旗山地區擁有好山及好水的絕佳地理環境，林義迪議員指出，旗山是最宜居的好地方，建議市府在旗山一處 4 公頃的國宅用地規劃興建售價便宜的住宅，提供買不起市區住宅的市民另一個居住的選擇，尤其旗山往市區的車程僅 30 分鐘，交通便利，期盼市府研議辦理。

重視地方歷史文化傳承的林議員，也質詢要求市府重視旗山火車站兩旁的角樓及石拱迴廊等歷史建築的維護，以發展旗山文化及再現山城繁華。他以角樓為例，角樓文化目前被列為國小教材，但破損不堪，高雄縣市合併已 4 年，但市府迄今尚未進行整修。

未進行整修。

林議員又以台中宮原眼科整修為例，宮原眼科經整修完成，明顯帶動觀光產業，文化局應參考宮原案進行旗山火車站、角樓和迴廊的整修，以文化帶動觀光。

林議員同時為旗山地區爭取興建殯儀館，旗美地區市民辦理喪事要遠赴仁武或三民區第一殯儀館，十分不便，期盼市府瞭解旗美地區市民的需求，積極規劃興建殯儀館。另六龜慈恩堂的道路狹小，每逢清明或中元節，造成嚴重塞車，林議員也建議市府遷葬附近的墓地，以利市民進出慈恩堂。

市府原規劃在內門興建 150 公頃的動物園，林義迪議員質疑市府為何縮水為 9 公頃。林議員說，旗山、內門歡迎市府興建動物園，但強烈拒絕設置廢棄物掩埋場，大林里農地回填廢爐渣致使附近水源呈現碧藍色，引發當地居民人心惶惶，擔憂水質遭受污染，期盼市府不要同意核准大林里掩埋場。

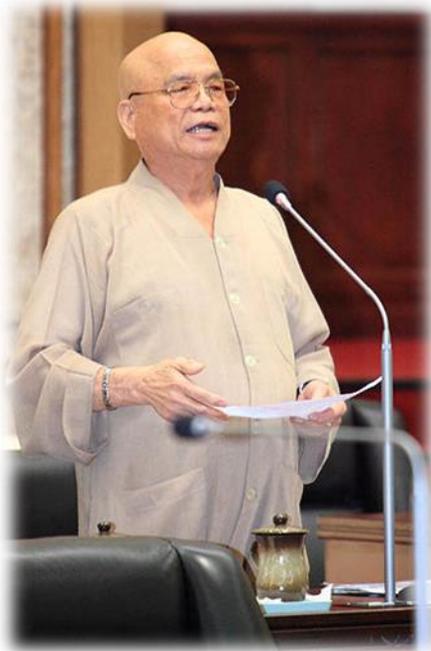
關切六龜溫泉區發展的林議員說，六龜區寶來溫泉失去風光已久，業

者叫苦連天，觀光局應儘速恢復過去的榮景，協助業者重新再站起來。針對打通台 20 線南橫公路、拓寬台 21 線、興建旗山高灘地停車場及加強旗山區登革熱疫情防治等議題，林議員要求市府重視及推動。

鄭新助議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 15 日

時間：上午 09 時 03 分



一則報紙廣告批評高雄酒駕死亡車禍件數偏高，造成家庭悲劇，又指高雄公共運輸系統的建設是全國最落後，鄭新助議員要求市長陳菊說明事實。鄭議員語重心長的說，他是對事不對人，市府面對批評要「有則改之，無則勉勵」。

針對國保保費明(104)年將再調漲，鄭議員抨擊政府搶錢，他說，國保明年調漲，每月保費漲 100 元，漲幅 12.85%，如同政府搶錢，如果年滿 65 歲只領一個月年金即死亡，就無法領取喪葬補助費，他的家屬如果沒有保險也無法支領他的其他給付，棺材本全部都沒了，十分不合理。

鄭議員同時關切市民因失業而停繳國健保的情形，並批評中央對陸籍學生以第六類保險方式處理的不公平。

全國有 4 萬多人的健保卡被鎖卡，高雄市也有近千人鎖卡，鄭議員要求社會局積極協助弱勢邊緣族群的市民，他說，高雄市的中低收入戶及 65 歲以上老人受到市府的照顧，沒有鎖卡的問題，但市府對市民應一視同仁，對弱勢邊緣族群的市民也應施予援手。

鄭議員同時關切閩南語的推廣，他說，香港雖被英國統治百年及回歸中國 10 餘年，但仍能維持廣東話為官方語言，市府更應大力推廣閩南語；他同時重視黑心油的問題，要求市府加強廢油回收管理。

蕭永達議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 15 日

時間：上午 10 時 17 分



政治師承林義雄的蕭永達議員表示，他從政治啟蒙老師林義雄身上學習「非武力抗爭」，並把議會當成學校繼續學習，街頭和議會運動併行，他在升學與就業方面都是人生勝利組，但辭職參選後，曾落選 4 次，當選 2 次，卻成為失敗組。

但當選議員從政後，蕭議員認為自己稍有成就，他運用從政所學對氣爆案的李長榮化工公司先圍廠再按鈴控告，再動用議會路線要求董事長到會列席說明，也對雄檢提出批判。

蕭議員說，2010 年正副議長選舉時，兩黨都在拼過半，但有人跑票，造成正副議長由不同政黨議員當選，請陳菊市長說明民進黨在議長選舉中是否有人跑票。

他以黑心油為例表示，飼料油是被允許的，但不能把飼料油混食用油，如果混油就要下架及開罰，頂新正義油品就遭下架及開罰，相對的，民進黨和國民黨不能混淆，不能違背政黨政治的精神，如果縱容政治的餽水油，民進黨就會成為政界的頂新集團，黑心油要下架，跑票者也要下架。

蕭議員說，2010 年 12 月 25 日有人跑票，成為政治餽水油，民進黨如果不處理，就會淪為政界的頂新集團，對不起高雄人對民進黨的支持，油不能混，政黨也不能混。針對議長亮票案判決無罪，蕭議員認為這是民主政治的勝利，希望民進黨在議會拼過半，選舉採亮票，他並提出亮票承諾書，如當選議員一定遵照民進黨決議投票並公開亮票，否則辭去議員。

有關 32 家石化工廠的繳稅情形，蕭議員詢問如果石化產業都在高雄繳稅將可增加多少稅收？他強調石化產業在高雄造成嚴重污染及氣爆事故，理應在高雄繳稅。財政局則初估可以增加 27 億元財政收入。蕭議員同時關心預算編列方式、228 雄中自衛隊史實、柯 P 新政等議題。

黃石龍議員市政總質詢摘要

日期：103年10月15日

時間：上午11時29分

向來關心地方環保及基層建設的黃石龍議員，要求市府具體落實他對攸關左楠各項建設的問政議題。

黃議員持續關切楠梓區青埔溪北側慈雲寺旁增闢從楠梓新路銜接惠心路的道路案。他表示，從楠梓區公所經惠民里到都會公園捷運站有一條青埔溪南側的惠民捷道機車專用道，上下班時間，楠梓部落前往捷運都會公園站的機車流量非常大，如能自青埔溪北側慈雲寺旁開闢楠梓新路銜接惠心路的道路，並擴建為汽機車同時可通行的道路，不僅能促進交通順暢，也可免除市民繞道之苦。



此外，黃議員也建議市府增闢芎林路跨越典寶溪至清豐六路的芎蕉社區第二座聯外橋梁。他指出，國立高雄第一科技大學旁的芎蕉社區，被典寶溪環抱，卻只有一座創新路橋梁對外交通，每當颱風豪雨來襲，典寶溪水暴漲，時常會淹沒創新路橋梁，芎蕉社區居民及高雄第一科大師生就有被圍困在社區之虞，嚴重威脅當地居民的生命財產安全。

他要求市府為芎蕉社區開闢第二條安全回家的路，儘速增闢芎林路跨越典寶溪至清豐六路的芎蕉社區第二座聯外橋梁。

以維護環境生態平衡、尊重生命、促進社會正義為問政信念的黃議員說，日月光污染後勁溪事件使得日月光董座親自率領主管接受環保局8個小時的環境教育講習。黃議員指出，環保局除向中油進行污染的裁罰外，更要執行中油負責人接受環境教育講習。環保局長陳金德則表示，目前中油提起的行政訴訟已遭駁回，包括罰款及接受環境教育講習都已確認，環保局將會排定適當時間要求中油負責人接受教育講習。

黃議員同時抨擊過去市府因公權力怠惰，無視石化潛藏危機，才會造成環境污染及危害市民健康；他強調，高雄氣爆事件讓市民震驚並覺醒，

也深深體會石化潛藏危機的可怕，更驗證他長年追蹤中油污染及監督市府重視環保的重要性。

他說，中油長年污染高雄的土地，嚴重威脅市民生命安全，追根究底是曾擔任長達 9 年的環保局長姑息所造成，包括污染源送檢不實、延誤公告污染場址等等，使污染事態擴大，更讓人質疑曾擔任 9 年的環保局長對高雄環保帶來的莫大傷害。

陳粹鑾議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 16 日

時間：上午 09 時 02 分



文化局規劃「以住代護」活化「黃埔新村」，並解決治安死角問題，陳粹鑾議員要求市府再行思考。她說，讓眷村的「使命」再生，才有眷村存在的意義，但髒亂和治安問題使黃埔新村的「文化景觀」變調，「以住代護」看似很好的方法，但對具有歷史意義的村落，不能以奇奇怪怪的「創意」破壞其過去的價值和意義。

陳議員認為，藝術、文創一定要結合建築價值才是「文化創意」，她曾建議讓社福團體、公益團體進駐，發展自己的文創，成為「公益村」，期盼陳市長考慮，如配合中央發展「社會企業」策略，應可發展高

雄新一代的文創產業。

文化局規劃 18 個單位進駐黃埔新村，陳議員質疑有治安虞慮之下，進駐者恐有安全的危險，她並表示外界傳言文化局對進駐單位已有內定，市府應以公開、透明的方式遴選進駐單位。

陳議員接受黃埔新村原住戶陳情表示，原住戶願看守老家及推動眷村文化，期盼文化局將 18 個進駐單位提供 9 個單位讓原住戶申請使用。

配合鐵路地下化工程，將封閉北門平交道一半的車道，陳議員要求交通局擬訂相關配套措施，預防交通混亂及危險。另過雄街東西向道路自過昌路往東至過勇路段為瓶頸路段，長約 172 公尺，道路寬度為 12 公尺，但僅有 6 公尺完成徵收，尚有 6 公尺未徵收，形成奇怪的道路景觀；龍成路 87 巷為 8 公尺都市計畫道路也有安全的問題，陳議員建議市府評估及研議，儘速完成土地徵收及開闢工程。

台灣發生嚴重黑心油問題，恐將引發高雄產業失業問題，陳議員說，強冠油品惡性裁員 85 名員工，根本不怕勞工局的懲罰，再加上頂新和正義油廠的關廠，恐又會惡性裁員，估計兩廠有 200 多名員工，勞工局要加

強因應。

陳議員並擔憂受黑心油衝擊導致高雄糕餅及夜市生意大受影響，她以鳳山市兵仔市場人潮減少一半為例，要求市府提振糕餅和攤商的景氣，並協助業者和消費者求償。

鄭光峰議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 16 日

時間：上午 10 時 15 分



長期推動新草衙自治條例立法的鄭光峰議員表示，市府提出的新草衙自治條例草案內容周延，卻仍有反對的聲浪，進而阻礙新草衙地區的發展，令人遺憾，有關唯恐有圖利財團之虞更是毫無根據，因採取市場自由買賣機制，與財團無關。

以期待「新草衙、新未來」為質詢主題的鄭議員說，有關新草衙地區安置住宅議題，絕不能讓合宜住宅成為「貧民窟」的代名詞，安置住宅的品質也不要淪為過去的國民住宅，並應配合亞洲新灣區的發展，打造新草衙地區未來5至10年的發展。

鄭議員期盼議會不要辜負市府制定新草衙自治條例的苦心，也不要抹煞市府解決新草衙問題的良方，呼籲大家為高雄的城市發展和解決新草衙問題而共同努力。他強調，高雄地區應均衡發展，新草衙案已延宕多年，應以理性態度討論城市發展的公共議題。

他以新草衙建物圖片凸顯落後景像，包括參差不齊、巷弄如同一線天、超薄型四樓透天及「三角六尖」的鐵皮透天厝等建築，要求大家一起推動新草衙的翻轉。

針對馬總統有關高雄人壽命比台北人少4歲的說法，鄭議員批評是重北輕南的心態，如高雄的煙囪比台北大，台北的水又比高雄好喝乾淨。

鄭議員說，台北稅收比高雄多，台北收稅，高雄卻受罪，台北肥滋滋，高雄只剩皮包骨，比較103年歲入，台北市為1,726億元，高雄市1,299億元，高雄比台北少427億元，更比新北市少了345億元。

有關氣爆事件的善款運用，鄭議員說，英明黃昏市場和憲德市場受影響的程度相當，憲德市場在氣爆後的營業額大幅減少有5成之多，憲德市場離災區近並受到嚴重的經濟損失，期盼陳市長能予以關注；另災區範圍

發放善款 6,000 元慰問金，但漏掉崗山仔的瑞崗里，鄭議員表示，如果沒有所謂的期約賄選的疑慮，建議市府給予瑞崗里民相同的補助。

俄鄧·般艾議員書面市政總質詢摘要

日期：103年10月16日

時間：上午11時20分

- 一、提高原住民生育津貼。
- 二、爭取北區原住民傳統聚會所。
- 三、爭取舊原民會館改造為原住民社會福利服務中心。
- 四、創造中高齡工作舞台，改造都會農園為有機農場，並與學校合作收購為學生營養午餐食材。
- 五、爭取國、高中生學生補救教學補助金。
- 六、爭取原住民大專生實習及暑期工讀機會，提早適應與累積工作經驗。
- 七、敦促市政府於大高雄地區大專院校開設原住民專班，增加原住民學生入學機會。
- 八、推動原住民部落大學與市立空中大學合作，供原住民修業取得空大學分及學位，逐步落實建構在地原住民族知識體系。
- 九、爭取高雄銀行成立信貸基金，以專案辦理原住民貸款。
- 十、爭取設置原住民秀場及文化產業中心，成為大高雄地區觀光資源新亮點。



童燕珍議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 17 日

時間：上午 09 時 02 分



童燕珍議員指出，食品安全層出不窮，衛生品質倒退嚕，讓市民擔心及氣憤，過去有人譏笑大陸黑心食品，但台灣近一年陸續發生的食安問題，不僅造成人心不安，更嚴重衝擊台灣的經濟。她呼籲市府官員要拿出良心為市民的健康嚴格把關。

她說，食安議題攸關衛生局、教育局、農業局、環保局及經發局等機關業務，各局處環環相扣，市府應加強橫向聯繫為市民建構食品安全的防護網絡。日本於 2005 年通過《食育基本法》，把食育視為義務教育，期望政府各部門也能一起推動，包括推廣學校使用在地食材、學生參訪農園、

鼓勵地產地消等方式。針對校園食安，童議員要求市府以更嚴格的規範為校園把關。

市政府養工處對公園使用沒有一致性規範，未核准「2014 感恩祈福暨慰勞國軍及後備救災音樂會」在中都濕地公園舉行，童議員表示，祈福活動公私部門都有舉行，養工處長依高雄市公園管理自治條例，擴大行政權嚴重損害市民權益。

童議員批評養工處的行政權無限上綱，公園自治條例既沒有規範限制，中都濕地公園亦非所謂的重點公園，行政單位應依法行政，不能無限上綱的擴權，市府要信賴人民，不能自己編個理由就阻止民眾使用公園。

高雄市身障市民有 13 萬 2,000 人，收容機關有 24 所，核定收容人數 1,572 人，托育養護補助 3,153 人。童議員說，在五都之中，高雄核定收容人數最少，托育養護補助人數比例亦偏低，但收容機構的數量卻是足夠，建議市府加強對身心障礙市民的協助及補助，以減輕身障家庭的負擔。

另高雄有 13 萬 2,000 名身障市民，卻沒有大型復康巴士的服務，為鼓勵身障市民走到戶外及參加戶外或團體活動，童議員建議市府增設大型

復康巴士。童議員同時關心氣爆後三民區管線議題，期盼市府重視中油後勁廠關閉後的民族路石化管線處理議題。

莊啟旺議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 17 日

時間：上午 10 時 21 分



財政赤字擴大是高雄最大的危機，莊啟旺議員說，截至今(103)年8月底止，高雄市1年以上債務未償餘額2,208.38億元、短期債務未償餘額240.02億元，合計2,448.4億元，平均每位市民負債8.82萬元，顯示高雄市的負債仍持續為全國之冠，若再加計潛藏性債務約870億元，實質負債已超過3,000億元，高雄市的債限已經破表，也是五都負債最高的城市。

莊議員數度總質詢均提出改善財政、發展觀光及產業升級的訴求。他再度提出改善財政的7項建言，包括「依污染性工業產值比例計算統籌分配稅款」、「爭取高雄海港、空港回饋金」、「開徵『都市建設捐』，解決都市建設經費不足問題」、「市府所屬公共事業體，除具『社會責任』外，其餘均應民營化，避免負債的雪球愈滾愈大」、「軍方完全退出柴山，將柴山作為自然觀光休憩景點增加觀光收益」、「開發新市政中心，爭取在橋頭的台糖土地規劃興建新市政中心」、「積極推動產業發展繁榮經濟及充裕稅收」。

在傳統產業方面，莊議員認為，發展高附加價值的遊艇產業及興建國際級遊艇觀光休憩碼頭；觀光產業則要求拼經濟發展觀光產業，推動「台灣曼哈頓」就是現在的「亞洲新灣區」，市府要興建空中纜車、印發旅遊消費券。

莊議員也關注服貿議題，認為唯有通過服貿，高雄經濟才有發展的機會，他並憂心一旦韓國搶簽FTA，加上貨貿再延宕將會拖垮台灣經濟。

針對石化專區議題，莊議員說，中央主動提出石化專區構想，包括所有經費及規劃就應由中央負擔，建議政府參考新加坡裕廊島模式儘速成立石化專區，將高雄石化廠全部集中在小港大林蒲高雄港洲際貨櫃中心第二期計畫，設置「石化專區」，以填海造陸方式打造「石化島」，讓高雄真正

成為一個宜居健康的城市。

為保障高雄人有喝好水的權力，莊議員再度催生美濃水庫，他強調，只要克服「環境影響評估」，在「環境保育」的前提下，興建「美濃水庫」確實可以解決高雄地區長期供水不足的問題，甚至可以在美濃的丘陵地先行興建小型的水庫。

蘇琦莉議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 17 日

時間：上午 11 時 36 分



市府推動舊建築活化及再利用的進度慢半拍，蘇琦莉議員指出，民政局允諾針對舊路竹鄉公所進行活化再造，並規劃公立托育中心，原訂今(103)年8月完成再造，但迄今仍未完成，引發地方居民的關切。蘇議員說，舊的路竹鄉公所位於精華地段，市府規劃多元使用，其中推出公立托育中心的規劃，她非常期待市府落實對地方的承諾，以減輕家長的負擔及提升市民生育率。蘇議員要求社會局先將托育中心的前置作業規劃完成，以利加速托育中心的成立。

針對興達港情人碼頭的觀光行銷，蘇議員指出，市府雖挹注經費在地方舉行活動，但納稅錢要花在人民需要的地方，市府將五月天的「未來巨象」放置情人碼頭，但只公布在觀光局網站，缺乏行銷，且在10月國慶3天連假未能聚集人潮。她支持市府花預算在地方，但要花得有價值，如不能提振地方的經濟和觀光效益，也是浪費公帑。

蘇議員以桃園地景藝術節為例，地景藝術節為桃園帶來可觀的經濟和觀光效益，展出霍夫曼的月兔、洪易系列作品、U2 黑貓造型公仔，成功帶來觀光人潮，也對桃園城市的行銷產生很大的效益。

她表示，霍夫曼的黃色小鴨在高雄還有二次展出的機會，為平衡南北高雄的展出機會，建議黃色小鴨有機會到北高雄的情人碼頭展出。蘇議員說，情人碼頭離交流道近，停車也便利，只要市府妥善規劃接駁車輛，一定能吸引人潮到情人碼頭，同時也能促銷地方的農漁產品。

蘇議員強調除黃色小鴨外，建議市府引進藝術作品設置在城市角落，以促進市民參與藝術文化的活動及建立城市正面的形象。

徐榮延議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 20 日

時間：上午 09 時 01 分



徐榮延議員關切鐵路地下化帶來的交通黑暗期問題，鳳山鐵路地下化工程封閉青年路地下道，交通陷入黑暗期，市府卻事不關己，因為欠缺有效的配套措施，鐵路沿線連救護車與垃圾車都無法通行，惹惱居民舉牌抗議。

鐵路地下化施工期間將曹公路 129、133 巷封閉，徐議員說，被封閉的巷弄間約 50 多戶居民進出迂迴困難，居民不滿鐵工局違法施工、草菅人命，更憂心一旦火警，恐逃生無門，居住 129 巷的居民更控訴鐵工局逕將居民進出的巷道封死，導致日前救護車無法進入救助病患，險釀人

命。

封閉青年路地下道後，車輛要繞道而行，市府沒有提出有效配套措施，徐議員建議鐵路地下化施工期間，受影響住戶應減免房屋稅及設置子母垃圾車。

新北市有「三橫三縱」快速路網成形，連台中市也利用鐵路地下化後，環狀山手線和 BRT 整合台鐵路線、捷運綠線等，唯高雄市内快速道路未見有動靜，徐議員建議，在台鐵地下化後興建一條市區高架快速道路，沿著左營到鳳山形成東西向高架橋貫穿大高雄。

高雄縣市合併後，各局處安置一團亂，徐議員說，以教育局的辦公室搬遷流浪最為離奇，教育局從四維行政中心搬遷到舊市議會，花費 1,782 萬多元全新裝潢，但在市府一個命令下，又從舊市議會搬到鳳山行政中心，再花了 1,000 多萬元全新裝潢，兩年來花掉 3,000 多萬元，學校缺經費向教育局要求經費，教育局一毛也不給，自己卻浪費 3,000 多萬元搬遷辦公室，把人民血汗公帑當草紙用，不知民間疾苦，如將 3,000 多萬元運用於學校營養午餐，不知可以照顧多少學生。

徐議員要求市府全面清查閒置的學校用地，並列舉 10 筆學校用地，如不使用，市府應比照內政部公共設施解編計畫，交由地主收回。

徐議員說，海洋局在 86 年進駐漁民服務中心，花費 3 億 2,800 萬元興建辦公室，目前仍在保固期間，卻又搬到鳳山行政中心，雖然只花 200 多萬元整修，但都是納稅人的錢，也造成漁民及洽公市民的不便。

另南成派出所自去(102)年 1 月以每月 5 萬 4,800 元租用和成路 37、39 號現址辦公，樓地板面積僅 120 坪，辦公廳舍空間狹小，不敷使用，造成民眾洽公及停車不易，徐議員建議市府選定鳳山區三甲段 55、56 地號其中一塊地作為派出所興建用地。

連立堅議員市政總質詢摘要

日期：103年10月20日

時間：上午10時20分



食安問題層出不窮，最近兩次的食安風波更是經由民眾檢舉才得以發現的重大事件，中央雖有制定食品安全衛生管理法，但民眾對其效力產生疑慮，高雄市率先制定食品安全衛生管理自治條例草案，並經議會一讀通過，連立堅議員於市政總質詢指出，為防範不肖廠商的有效方法是嚴刑峻罰，罰到倒、關到老。連議員並建議市府積極推動窩裡反條款，鼓勵內部員工勇於檢舉不法，並提高法律位階及法制化。

近年多次爆發食安問題，市府為加強食品管理，制定「高雄市食品安全衛生管理自治條例」草案，於第8次定期大會送審，為表重視，議會法規委員會也優先審查此項法案，並於9月30日第一次審查會議中通過。連議員表示，該重要法規包括：1. 要求食品業者必須明顯區分食品貯存區、待報廢區及退貨區，如兼營化工原料買賣者也必須將食品添加物及化工原料貯存區予以區隔，避免混淆。2. 食品製造業者發現食品有危害之虞，除應通報主管機關外，也必須主動對外說明及提出消費者補償方案。3. 零售市場、攤販臨時集中場之管理組織必須將進駐的食品業者列冊管理。4. 為預防及處理食安問題，市府得召開食品安全專家會議及成立食品安全專案小組，以積極處理食品安全相關事宜。5. 以往須建立食品來源與流向追溯或追蹤系統及生產履歷的食品業者是由中央公告規範，此次修法後，高雄市政府將能要求本地某些特殊產品之業者，也必須提供上述資料，以落實食品管理。

連議員質詢時稱許市府解決食安問題的用心，杜絕黑心商品及防範不肖廠商最重要的是嚴刑峻罰，並且要罰到倒、關到老，讓廠商不敢再犯，此外則是推動窩裡反條款，鼓勵內部員工勇於檢舉不法，中央食安法規已欲調高罰鍰，因此地方政府能做的就是積極推動窩裡反條款。

他說，雖然中央及部分地方政府已有制定檢舉獎勵辦法，但都只是行

政命令，建議趁此次新制定食管自治條例時，將窩裡反條款納入法規，正式法制化，將有助於鼓勵民眾檢舉。

此外，連議員也批評即使藍營議員對於明年度預算有異議，但如食管自治條例這樣重要的法規則應儘速審議，並認為議會應就事論事，至少先將無異議的部分先處理，才能對高雄市民有所交代。

李眉蓁議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 20 日

時間：上午 11 時 34 分



黑心油、飼料油混充食用油的風波不斷，李眉蓁議員表示，高雄無法置身事外，建議市府針對涉及食品安全的廠商在法院判刑確定後，將其列為投資或設廠的不歡迎對象。她表示，在不違反憲法精神之下，市府應考量以地方自治條例進行規範，杜絕不法業者再傷害高雄人或國人的健康，並把黑心廠商趕出高雄。

102 年觀光問卷調查顯示，購物、逛夜市、參觀古蹟及遊湖等最受觀光客歡迎，李議員建議文化局加強古蹟的行銷，並對社區文化透過因地制宜的輔導，有系統營造都會及農村社區的多元文化生活方式。

李議員要求文化局設計文化地圖，串連左營古蹟及蓮池潭，帶動地方的經濟產值。

去(102)年高雄市每 10 部監視器就有 3 部故障，李議員指出審計部針對警察局管理情形提出四大缺失：

- 一、包括錄影監視系統建置案驗收後承包商未於保固期履行保固責任，部分錄影監視系統損壞多時仍未能修復。
- 二、部分分局妥善率未達標準，減損預防、偵防犯罪及服務民眾之功能。
- 三、錄影監視系統之維護保養出現空窗期，未能妥為維護。
- 四、錄影監視系統帳列數與實際數未符等缺失。

她強調，市府架設監視器卻沒有維修的配套措施，系統損壞卻無法維修，妥善率未達標準，遭市民批評是「裝假的」。

李議員同時關心路不平的問題，路不平則人心不平，市府應針對楠梓高雄大學特區的交通道路進行路面的重鋪；她並提出包括常德路(旗楠路至常勝街)、清安街(旗楠路至清平街)、清平街(常盛街至旗楠路 386 巷)、

土庫路(清豐一路至青豐路)、土庫六路(土庫八街至創新路)、大學南路、清成街(旗楠路 524 巷至清安街)、立安路及後昌路等路段的道路重鋪，以避免民怨。

顏曉菁議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 21 日

時間：上午 09 時 00 分



顏曉菁議員關切環保局清潔隊員執行拆除競選旗幟公務卻遭警方帶走事件，並表示為女性清潔隊員叫屈；要求警察局釐清執行公權力的認知，尤其選舉期間非常敏感，期盼不要再發生類似的情形，確保公務員執勤的人身安全，以免其他公務員對執行公權力產生畏懼。

日月光屢次偷排廢水，嚴重傷害高雄人，顏議員說，市民期待看到公權力的伸張，但法官的判決竟是輕判，嚴重悖離人民的感情；她認為，日月光排放含有致癌的廢水，如同對市民慢性謀財害命，輕判的原因是稽查蒐證不足。

伊波拉疫情已成為國際關注的焦點，伊波拉病毒是否會入侵台灣？顏議員要求衛生局重視此國際問題。

針對正副議長選舉議題，顏議員說，民進黨已規定不能跑票，她並詢問身為民進黨中常委的陳菊市長看法；陳市長指出，民進黨對政黨政治及議長選舉的立場很清楚，中評會已規範任何跑票行為一律開除黨籍，賄選及跑票均已違反政黨政治精神，民進黨除對跑票者開除黨籍，還會發動應有的罷免，以蕭永達議員亮票案判例而言，亮票無罪，她支持所有議員在議長選舉時亮票，以接受選民的公開監督。

陳政娟議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 21 日

時間：上午 11 時 23 分



高雄鐵路地下化即將在 106 年完成，城市景觀將會大幅改變，陳政娟議員要求市府配合改善高鐵站周邊的交通動線，左營區市民對鐵路地下化有很大的期待，尤其是新庄仔路打通翠華路銜接勝利路，同時配合翠華中華陸橋的拆除，重塑左營的交通新風貌。

針對高鐵站周邊的開發，陳議員指出，高鐵站如同高雄的門面，但高鐵站連接蓮池潭的沿路荒廢頹敗景象，嚴重影響觀光客對高雄的印象，尤其高雄市登革熱疫情發燒，空地雜草恐助長疫情，建議市府洽請高鐵局加強開發，提高使用率。

陳議員並針對「洲仔路和環潭路危險路口」、「大中、翠華路口的交通動線」及「原眷村用地之環境治安」等進行探討，要求市府重視及改善。有關海青工商及左營大路通學地下道，地下道塗鴨髒亂，養工處應進行整頓，提供學生安全乾淨的通學空間。

菜公里擁有 3 萬多居民、福山里也有 4 萬多居民，欠缺市場設施，生活機能嚴重不足。陳議員說，灣市 2 的 BOT 案將可解決高鐵附近的生活機能問題，而重愛公園旁的文慈路流動攤販多，正可提供附近住戶的生活需求，但警察時常取締攤販，形成居民的困擾，建議市府興建臨時市場，滿足地方居民需求。

由於榮總對面市場用地現已改為停車場用地，因應附近區域停車需求，陳議員認為，此一市場用地如僅作為停車場專用，十分可惜，建議市府比照灣市 2 的規劃，採多功能的用途，結合市場及停車場的綜合用途。經發局則同意朝多功能用途進行規劃。

陳議員針對壽民路水溝蓋缺失要求市府全面進行檢討，壽民路水溝蓋間隔為順向設計，市府雖在路面設有警語，但自行車友根本來不及看到即

卡輪摔倒受傷，她要求市府更換為逆向間隔的水溝蓋，但市府竟以沒有經費為由表示無法更換。

陳玫娟議員認為，市民的安全不能以沒有經費就一語帶過，得樂日嘎橋日前也因卡住鐵馬造成車友摔死，市府應記取教訓，檢視全市的水溝蓋，並針對危險水溝蓋進行更換，也希望陳市長予以支持。

有關青埔街 50 巷開闢工程，陳議員說，由於道路未打通，致使救護車無法入內，已有 3 名市民因延誤救治而失去生命，地主表示願意以 70 萬元賣給市府，但工務局卻認為土地非公共設施用地，不能依法徵收，期盼市府協助解決。

曾俊傑議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 21 日

時間：上午 10 時 11 分

登革熱大爆發，高雄市民挫裡等，曾俊傑議員抨擊衛生局防治登革熱的作法只能治標，無法治本，且今(103)年病例已打破 91 年 5,300 多例的紀錄，市民擔憂今年登革熱病例恐會破萬例，造成人心惶惶，市府團隊要擔負起防治不力的責任；曾議員要求市府應加強三民區登革熱疫情的防治工作，尤其針對苦等病床的登革熱患者，衛生局更要加強因應。曾議員也質疑今年登革熱疫情為何會升高，並要求衛生局加強控制疫情，千萬不能讓登革熱疫情失控。



針對三民地主停止出租停車場的議題，曾議員說，由於中央取消地主的獎勵措施，造成三民區前後驛的地主停租停車場，使得遊覽車及一般汽車無處停車，衍生嚴重的停車問題。

曾議員除建議交通局和地主協調溝通，也要求市府開放學校夜間停車，他說，新興國中開放停車，每年增加 400 多萬元的收入，市府應鼓勵學校開放停車，除可增加學校收入，也能解決市民停車問題。

曾議員表示，後驛為舊社區，停車問題更為嚴重，加上拖吊業者加強執行違規拖吊，居民叫苦連天，期盼市府協助地方解決停車位不足的困擾。

由於警察局及派出所有限電、限油的規定，造成基層派出所不敢開放冷氣，辦公空間悶熱，員警士氣低落，曾議員說，市府少辦一些活動就足夠支應警察機關的水電費用，陳市長應該要力挺基層員警。

曾議員同時重視監視器的落實巡檢維修機制議題，監視器的正常運作對犯罪有示警作用，警察局應提高監視器妥善率，不能讓市民抱怨監視器是裝假的。

他並關切水溝附掛電纜影響清淤排水、加強公園設施巡檢並適時汰換

更新及愛河水質不佳等議題，要求市府重視及改善。

林富寶議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 22 日

時間：上午 09 時 30 分

林富寶議員針對市府在縣市合併後的施政成果進行說明，包括興建旗山交通轉運站、改建旗山地景橋、改建旗山鼓山公園、整建美濃區中正湖、整建旗山武德殿、興建旗山五號排水抽水站…等等建設。

林議員說，市府在旗山設置交通轉運站，為地方帶來交通的便利，但仍有很多家長反映在外地就學的學生自高鐵站搭乘客運的不便，時常在高鐵站擠不上客運，回不了旗山的家，希望交通局協調客運公司在特定日期增派車輛輸送旅客。

旗山地景橋改建案經市府向中央爭取經費改建完成，煥然一新，林議員說，旗山地景橋不僅白天亮麗，夜間照明投射更顯美麗，這是在縣市合併前不可能達成的建設，當地居民非常感謝市府的用心。

林議員也提到美濃中正湖的整建，他說，以前中正湖周邊垃圾充斥，當地居民都很擔心環境被破壞的問題，非常感謝市府整建美濃的觀光地景，同時也期盼市府能重視內門、旗山等地的區域發展。

旗山五號排水抽水站以 5,000 萬元進行整修，林議員說，抽水站的設施是備而不用，但抽水站僅能治標，無法治本，如何疏浚河川才是重點，旗山地區的市民都很感謝市府對旗山建設的支持。

林議員同時提出陳菊市長的政見參選，期盼市府能一一具體落實。他說，中央承諾旗山溪洲抽水站的興建經費，地方也應大力配合，相信未來完工可以改善溪洲的水患問題。

針對動物園遷移內門的議題，林議員表示，陳市長已承諾動物園遷建至內門，建議市府思考配合內門的地方整體發展，協助內門進行平衡性的建設，希望內門能獲得具體的實利。



林議員同時關注設置旗山殯儀館及美濃幼兒園議題，要求市府重視及推動。

方信淵議員市政總質詢摘要

日期：103年10月22日

時間：上午10時09分



方信淵議員持續關切養殖登記證的議題，縣市合併前，永安核准的養殖面積有4,000多公頃，但縣市合併後，養殖登記證期滿，經換證或變更登記，使得養殖面積大幅縮減，養殖業者認為市府故意刁難換證。方議員說，養殖業者是希望獲得市府的輔導，而不是刁難。

他再以永安設置誠毅紙器案為例，誠毅紙器開發案對業者毫無公平正義可言，因為紙器廠建廠工程將魚塭的水抽光，導致無法養殖，市府卻對養殖業者不聞不問。

高雄市的石化氣爆造成人心惶惶，方議員要求市府針對公共管線進行建檔並提供施工單位參考。他強調，市府不能只是完成管線資料的建檔，更要確定管線圖資的正確性，避免日後再發生工安事件。

由於藍色公路辦理失敗而無法促進梓官、彌陀及永安等地區的觀光產值，方議員指出，真愛碼頭至蚵仔寮航線於101年4月1日推出假日航線，但在同年10月31日停駛，市府配合海洋節也在彌陀有包船活動，都因客源數量不穩及不符經濟效益導致業者經營意願不高。

方議員說，在航行時間過長、民眾容易暈船、船艙設備老舊，以及梓官區欠缺便捷的交通規劃與觀光景點的配合，無法只靠蚵仔寮漁港的海產吸引更多的遊客。

他向市府提出跨產業整合計畫的建議，包括

1. 積極推動興達港整體發展規劃。
2. 恢復蚵仔寮、彌陀觀光遊艇航線。
3. 建構從旗津至茄萣情人碼頭地區便捷的海上交通網絡。

4. 增強梓官、彌陀、永安、茄萣等碼頭文藝創作展示、特產展售及活動等，並連結當地景點的交通工具。

藍星木議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 22 日

時間：上午 11 時 22 分

右昌舊部落淹水問題遲遲無法徹底解決，藍星木議員為地方居民發聲，要求市府找出解決水患的治本辦法；他說，今（103）年 6 月 28 日晚上一場豪大雨，造成軍校路等道路的嚴重積水，水是由半屏山排放過來，加上海軍官校比軍校路高出有二層樓高，如遇豪大雨立即會造成積水。

藍議員建議市府進行分洪的措施，徹底解決右昌水患問題，由左營軍區的中海路、新兵訓練中心、中正北路、長壽路等進行分洪，才能有效處理淹水，保障居民生命及財產的安全。

針對右昌段一小段 2、4 地號土地糾紛案，藍議員指出，市府財政局未會同地政局進行清查，即將該土地售出，並於今年 9 月 12 日完成產權移轉登記，造成既成道路的土地糾紛，並產生有人的土地可以賣、也有人不能賣的不公平現象。藍議員表示，該筆土地在當地是使用數十年的既成道路，財政局應會同地政局進行瞭解。

藍議員同時關切海科大旁後勁公園規劃機車停車場、瓦斯桶過期爭議、李長榮化工員工生計問題、右昌段一小段 1 地號紅磚拆除及氣爆致命 3 小時錯失先機等議題，要求市府用心檢討及改善。



陳政聞議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 23 日

時間：上午 09 時 00 分



偉大的城市都有動人的故事，陳政聞議員強調，今年是「岡山大轟炸」70 週年，有導演表態要將這段歷史拍成電影，要求市府全力協助，營造高雄市成為電影首都，透過鏡頭行銷高雄。

陳議員表示，岡山有一段可歌可泣的歷史，卻鮮少為外人所知道，這段歷史就是發生於 1944 年 10 月 14 日的「岡山大轟炸」，迄今剛好滿 70 週年。1940 年代太平洋戰爭時，岡山是台灣航空重鎮，岡山機場是當時最大的機場，鄰近的海軍 61 航空廠則是最大的飛機維修基地，根據統計，當年美軍空襲台灣至少 25 次，超過一半轟

炸高雄，因為高雄是日本「南進基地」。在空襲中，又以 1944 年 10 月 14 日「岡山大轟炸」最嚴重。

KANO 導演馬志翔就有意以這個歷史籌拍電影，陳議員表示將全力支持，並希望透過感動人心的戰爭影片，讓世界看見高雄，因為近年來國際間有關戰爭史事的電影巨作不斷，像是「諾曼地大登陸」、「搶救雷恩大兵」及「珍珠港」等等，可見以戰爭史實為題材的電影是相當有意義並有票房保證。

陳議員說，近年來高雄的電影文創產業發展快速，許多家喻戶曉的電影都到高雄取景拍攝，甚至得獎，影視界就曾流傳「要得獎，到高雄！」可見高雄的電影文化產業已備受肯定。例如「不能沒有你」、「痞子英雄」及「KANO」等片都取景高雄，也獲獎連連。

陳議員表示，早在民國 96 年，行政院新聞局即決議以中央出資方式，興建「台灣電影文化中心」南北兩館，南館就在高雄，不過新聞局併入文化部後，因為財政困難表示不排除朝興建單一館區方向進行。而去年三月，新北市政府卻表示與文化部達成共識，將以 50 億元經費在新莊興建

台灣電影文化中心。

陳議員認為，重北輕南已經嚴重阻礙高雄電影產業發展，對於設立台灣電影文化中心南館的計畫，高雄不應放棄希望，要繼續力爭，而岡山地區腹地廣闊，可以結合岡山舊眷地、橋仔頭糖廠、橋頭新市鎮、或是燕巢大學城等，就是設置南館的最佳地點。

此外，第 14 屆高雄電影節即將舉辦，陳議員說，今年高雄電影節所放映的電影，其中一部片名「猜螺絲」是以岡山螺絲業為題材所拍攝而成的，他認為這部影片如能在岡山放映，將更具意義，因此建議明年高雄電影節考慮移師岡山文化中心舉辦，讓岡山地區鄉親也能就近欣賞高雄電影節。

張豐藤議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 23 日

時間：上午 10 時 10 分



張豐藤議員關心食品衛生議題，他說，針對學校營養午餐食材的選擇應更為嚴謹，建議營養午餐勿採用基因改造食物，目前，高雄市各校已有部分或全面使用非基因改造豆製品，將近七成、共 223 所學校，也是全國比例最高的城市。

張議員期勉高雄市成為全國第一個 100% 校園午餐零基改的城市，並建議市府推動一週一次有機飲食，找出土地自己種黃豆，提供市民選擇非基因改造食品的機會；他同時要求陳菊市長簽署校園午餐採用非基改食品承諾書，保障學童營養午餐的安全。

氣爆造成高雄最大的災害，張議員說，他看到市府對重建及撫慰傷亡者的用心與努力，但高雄所有的石化管線都是由中油配置，中油有能力監測管線壓力的變化，中油卻在氣爆發生前對市府的請求沒有反應，失去寶貴黃金 3 小時，中油卻沒有被起訴，也沒有受到應有的譴責。張議員表示，中油一年營業額高達 1 兆，卻把污染和管線危險留給高雄，令高雄人忍無可忍，中油要為高雄氣爆負起責任及賠償損失。

張議員同時關切高雄仁大工業區的去留，並期盼仁大工業區未來可以朝高值化的石化產業發展；有關高雄煉油廠遷廠後再造，他說，高雄煉油廠遷廠後再造關鍵議題有產業轉型、帶入新產業，生態社區再造，提升居住環境品質及工業遺址文史保存與活化等，建議市府以進步的思維考量中油高雄廠遷廠後的再造。

李長生議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 23 日

時間：上午 11 時 25 分

田寮、阿蓮區有關水利及農田災害復原工程仍有 6,800 萬元經費的需求，但市府 103 年災害準備金業已用罄，李長生議員抨擊市府亂花災準金。他說，市府在 103 年原僅編列災害準備金 6 億 5,000 萬元預算，與法定的總預算 1% 的額度差距甚遠，嚴重影響地方災害的復建，經他嚴正抗議，市府才追加預算 6 億 1,000 萬元災準金預算，以因應各地區災損復建工程之需求，災準金預算計為 12 億 6,000 萬元。

李議員說，原高雄縣的民眾非常期盼縣市合併後帶動地方建設，但事與願違，又惡夢連連，加上市府不了解地方災害的因應，讓地方百姓十分失望，沒想到面對田寮及阿蓮的 6,800 多萬元災害復建需求，市府竟以預算用罄作為回應，地方民眾質疑市府的災準金是花到哪裡去。

田寮區包括新興里、南安里、古亭里及大同里等四里，向社會局申請補助設備及修繕費，李議員表示，社會局已派員勘查通過，並以議員建議經費辦理，但市府公文遲遲未核准；他表示，不要讓市民質疑市府是詐騙集團或金光黨。

針對前公車處的「流浪駕駛」，李議員說，公車處於 100 年 4 月辦理「儲備大客車駕駛長」甄試，共錄取 155 名，目前尚有 34 名未晉用，交通局同意未晉用的儲備駕駛長轉為環保局清潔車儲備駕駛，但環保局卻說沒有缺額，並要求儲備駕駛長先以清潔隊員任用，但儲備駕駛意願不高而成為流浪駕駛，期盼市府加速儲備駕駛長的任用。

李議員同時關心茄苳 1-4 號道路何時興建、清潔隊自強活動福利的辦法、湖內蘇式宗親、太爺-歸仁-六甲段聯外道路工程補徵收、二仁溪疏浚牛步化等議題，要求市府重視及改善。



陸淑美議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 24 日

時間：上午 09 時 01 分



陸淑美議員抨擊市府諸多市政建設缺失，施政效能不彰。她說，岡山本洲工業園區污水處理及廠區道路狀況頻傳，彌陀區舊港屢受淹水之苦，市府官員不能再視若無睹，任憑市民苦不堪言。

陸議員質詢指出，岡山本洲工業園區自 80 年間啟用，其內設施已十分老舊，需進行修繕，但本工六路才剛完工不久，就出現波浪型的路面，市府捨近求遠，找北部的工程設計廠商，因規劃設計人員不瞭解地方需求，以致完工就不堪使用，建議市府委託在地廠商設計、規劃，避免浪費民脂民膏，節省公帑。

本洲工業園區的污水處理也問題頻傳，陸議員表示，廠區污水處理廠已無法擔負清污能力，新污水處理設備尚未完工使用，目前還是繼續使用老舊管線，以致廢水滲入地下造成二度污染，市府視而未見，卻對螺絲產業排污設備特別嚴加檢驗，對這些要根留台灣的產業極盡「糟蹋」，打壓在地產業。

陸議員再舉例指出，彌陀海岸線自行車道，建造得十分完善，但接近阿公店溪畔，卻有短短幾十公尺未開闢，雜草荒蕪未清除，車輛經過十分危險，更屢屢造成車友摔倒事故。

此外，舊港的養殖業每逢颱風來襲時就擔心受怕，因為被淹得不能安心睡覺，稍有疏失養殖池就全部泡水，而市府在三號及五號水門雖設有抽水站，卻無法發揮抽水功能。

張文瑞議員市政總質詢摘要

日期：103年10月24日

時間：上午10時14分



張文瑞議員表示，第1屆議員任期即將屆滿，期盼市府針對他所提的市政建議案及人民陳情案，能一一落實，向市民明確交代。

張議員表示，陳菊市長的4年政績受到市民高度的認同，各媒體的民調也顯示市民對陳市長的信心，陳市長連任的機率很大，這就是民意的趨勢，人民的力量無法阻擋，期盼陳市長繼續承擔帶領高雄起飛的責任。

張議員並肯定市府各局處的施政作為，在工務、交通、教育、民政、社政…等等整體建設，均獲得市民高度認同。氣爆之後，張議員指出，社會出現兩種不同的聲音，他建議陳市長不要因反對的聲音而擾亂建設的腳步，市府團隊更要勇敢面對氣爆帶來的挑戰。市府妥善處理災民賠償事宜，並積極進行災後重建，建議市府要緊盯災區道路復建工程進度，儘速讓災區早日恢復正常的生活。

關心地方建設的張議員向陳市長提出建言，月世界在縣市合併後挹注經費進行改善，帶來觀光人潮，但美中不足的是停車場設施無法滿足觀光人潮的需求，建議市府未來要以更人性化的考量，推動月世界第三期規劃。

茄萣海岸在市府努力整頓後，呈現長達6公里的美麗海岸線，張議員建議市府規劃完善的海水浴場提供市民夏天安全嬉水的地方，若經費不足，可向中央爭取補助經費或要求台電回饋地方建設費。

情人碼頭觀光市場欲振乏力，張議員表示，情人碼頭雖舉辦過許多活動，但仍無法吸引人潮，地方期盼黃色小鴨能到情人碼頭來展示，帶動地方的商機。

翁瑞珠議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 24 日

時間：上午 10 時 34 分

翁瑞珠議員肯定陳菊市長 4 年任期的政績，尤其是公墓遷移及綠美化工程，對地方發展有很大助益。

高雄捷運紅線延伸至岡山是地方最關心的議題，翁議員指出，捷運紅線離岡山市中心仍有一段距離，希望市府向中央爭取加速動工。

連結北高雄七所大學及義大醫院的交通動線，成為地方居民重視的議題，翁議員表示，由於大學生主要交通工具為機車，致使交通事故頻傳，為保障學生安全，並利於地方繁榮與發展，請市府先針對輕軌燕巢線進行規劃，因為有規劃就有機會。

關切地方建設的翁議員表示，燕巢區中安路延伸至中民路開闢工程計畫雖有地主反彈，但地方民意代表可以協助化解，希望市府以生活圈的開發為由，向中央申請補助經費。

翁議員要求加速岡山區漁市場及果菜市場遷移案、大岡山滯洪池後續的興建及推動岡山及橋頭區污水下水道工程案等，請市府儘速推動。



林宛蓉議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 28 日

時間：上午 09 時 0 分

高雄氣爆災區重建接近尾聲，災區道路將於 11 月 20 日全面通車。林宛蓉議員利用市政總質詢再度向陳菊市長提出「危機就是轉機」建言，期盼重建後的凱旋路結合即將上路的輕軌成為未來高雄的新亮點。林議員表示，有心人士指稱市府在氣爆善款的處理有問題是栽贓與抹黑的行為很不足取，她列舉善款的金額與運用情形，為市府叫屈，並強調善款的運用都很透明且公開，不容有心人士造謠。

針對明年上路的輕軌剛好位處重災區凱旋路，林議員說，全國第一條輕軌在高雄，相信有許多外縣市遊客會到高雄搭乘輕軌、體驗輕軌帶來的便利，希望在體驗輕軌之餘，也能看到災區的復原面貌，重建後的三多、一心路，尤其是凱旋路，在輕軌啟用後將會是另一個新景點，務必要比重建之前還要好，這也是宣揚市府團隊的能力。

她建議，災區重建後應取消凱旋三路西側停車格位，暫時將停車格位移置靠輕軌線的東側，待賢明路口前鎮 8 號停車場保留地徵收後興建立體停車場，再取消凱旋路東側停車格位，以解決當地停車需求，同時恢復輕軌沿線的景觀。林議員說，瑞北路、瑞和街口的輕軌車站，為方便西側的民眾到達該車站，可比照「前鎮之星」模式興建一座斜坡式天橋，以利兩邊居民彼此連繫，不再因為鐵道的影響造成隔閡。

林議員說，凱旋路西側商家應全部統一施做斜坡道，避免造成騎樓高低不一，輕軌機廠應儘量綠美化、減少水泥圍牆，並記取捷運美麗島站玻璃帷幕光害教訓，選用反射力低的玻璃，就不會造成光害；她建議市府針對氣爆道路沿線建築物的挽面、拉皮計畫應全額補助，凱旋路店家營業損失補助應從 4 個月延長到 6 個月，重建後停車格位收費仍採災前的計次收費，同時在道路重建完成後辦理通車典禮，向國人宣示氣爆災區已恢復各項功能，景觀也更漂亮，藉以帶動商圈買氣。



另外，林議員再度提及少康營區開發案，強調原公園綠地規劃僅有 6.32 公頃經她強力爭取擴大為 10 公頃面積，而為因應未來台糖大型商業區的開發，她也建議把與少康營區一牆之隔的華山街 200 巷 6 公尺巷道擴大為 10 公尺。

蘇炎城議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 28 日

時間：上午 10 時 22 分



關切大鳳山建設議題的蘇炎城議員說，鳳山市在縣市合併後有明顯的躍進，以鳳山溪整治議題為例，污染情形已大幅改善，期盼市府持續進行整治，相信鳳山溪未來一定可以清澈又美麗；除鳳山溪的整治績效外，道路開闢也讓鳳山展現新風貌，蘇議員指出，過去鳳山市要開闢一條道路是困難重重，但縣市合併後已打通二十幾條馬路的瓶頸，未來還有二十多條馬路進行規劃中，市府團隊的努力，受到鳳山市民的高度肯定。

蘇議員同時強調，市府團隊大力整理公園及全面清除公園違規使用情形，提升居民生活品質，公園綠美化工程呈現清潔又美觀，又陸續興建滯洪池，明顯改善鳳山積水現象。

針對治安議題，蘇議員指出，警察局對治安的改善著力甚深，早期中崙社區搶案頻傳，現在已很少聽到有搶案發生，警察局長黃茂穗對治安的改善貢獻良多；新聞局在丁允恭局長到任後，宣導市政重點也受到肯定；水利局對區域防洪排水建設的努力，也受到市民的肯定，鳳山市民看得見城市的改變。

蘇議員也關心老人福利議題，他說，台灣失智症協會調查發現 65 歲以上老年人失智症盛行率為 4.97%，依據人口數推估，103 年 6 月底的高雄失智老人的人口數高達 1 萬 6,087 人，市府應加強輔導老人日間照顧中心及提高服務人數。

月世界於今年 9 月至 11 月間舉行 2014 奇幻月世界活動，共計有 5 場主活動及 11 場投影光雕秀。蘇議員說，自中秋連假及每週六夜晚舉辦精彩活動以來，已成功吸引數萬名遊客造訪、拍照留念，惡地光雕投影及幻彩山壁倒影更讓田寮月世界的夜晚別有一番風味，附近土雞城、農特產業

者之生意明顯增加，他肯定市府成功活絡地方觀光經濟。

蘇議員同時關切「鳳山區五甲路東側農業區區段徵收」案，抗議市府對同一地區地主二次剝削，並建議將工程受益費退還給地主或提高「區段徵收分配比例」，還給地主一個公道。

他同時重視有關本洲工業區開發土地變更商業區案執行進度，要求市府加速推動及辦理；針對三僕行貨櫃運輸在鳳山區建軍段 165、165-4 地號土地未依申請目的（停車場），違規作為貨櫃堆置場使用，要求市府儘速處理，以保障附近居民的權益。

李喬如議員市政總質詢摘要

日期：103 年 10 月 28 日

時間：上午 11 時 34 分



李喬如議員質詢強調，從初選到大選，選情緊繃，基層員警也忙得天翻地覆，警察局長黃茂穗及鼓山分局十分辛苦，她期盼檢察官針對相關訴訟可以速審速決，釐清真相；李議員並請列席官員為警察同仁的辛苦，熱烈鼓掌。

李議員向市民報告說，議員向市府所提出質詢及建言，都是在陳菊市長及市府團隊努力配合下，才有亮眼的成果，她的每一項建設成果都有陳市長及市府團隊努力不懈的影子，也是陳市長的政績。

她細數成功爭取的地方建設，包括成功爭取大公路橋拆除後還路權於民，改變當地景觀；針對台鐵西臨港線，要求都發局規劃設置自行車道及人行步道綠廊，營造慢活氛圍，提高居民的生活品質；也成功爭取鐵道文化館前廣場綠地建設，連結鹽埕及哈瑪星進行開發，受到居民的肯定。

李議員指出美術館 44 期重劃案因為高興昌廠房不願拆除而受到阻礙，在李議員抗議之下終於順利拆除，市容也大幅改變；李議員同時向陳菊市長爭取在凹仔底森林公園規劃花海，成為市民最愛的休閒景點。

在教育議題方面，李議員說，她於 102 年 3 月 11 日在議事廳針對中央 12 年國教政策舉牌抗議，並要求教育局在地方基層召開說明會及修正國教計分內容，使得高雄成為實施 12 年國教唯一免於被批判的城市，高雄市的孩子進行最公平的競賽。

李議員說，她所有爭取的建設都是陳市長及市府團隊的政績，才得以完成的歷史責任，並要特別感謝養工處在森林公園及兒童公園的建設，並應給予陳市長及養工處熱烈掌聲。

針對台泥開發案，李議員表示，台泥開發案歷經民進黨執政第 15 年才核准通過，過去在蕭裕正及張豐藤擔任環保局長時，台泥案就有沉沙池的規劃，沉沙池即所謂的滯洪池，當時的沉沙池設計規模被批評為太小，但在陳市長及劉世芳副市長的推動下，擴大滯洪池的規模，解除居民的疑慮，她佩服陳市長勇於挑戰與突破。

李議員說，由於台泥耍賴，遲遲不肯拆除廠房，在她召開記者會強烈要求拆除廠房之下，這件堅持 15 年的台泥開發案終於成功，市民應給予陳市長、都發局及水利局熱情的掌聲。

李議員同時為旗津居民醫療權益把關，成功推動旗津醫院夜間急診，醫療服務 24 小時不打烊。李議員強調，選民知道她自己有沒有做事，她把 11 月 29 日的選舉交由鼓山、鹽埕及旗津的選民決定。

公 聽 會

「修正『高雄市建築管理自治條例』第 65 條條文」 公聽會



針對高雄市建築管理自治條例第 65 條內文，增列舊有房屋修建時，排除現有建築法規的適用，以免造成房屋空間縮小而影響起居生活。本會於 9 月 26 日召開「修正『高雄市建築管理自治條例』第 65 條文」公聽會，由李喬如、陳慧文及林瑩蓉議員共同主持，邀請建築師、

住戶代表、工務局、經發局及法制局等與會。

李喬如議員強調，這些老舊房屋大部分建於日據時代，以兩層洋樓居多，是當時頗具代表性建築物，大部分座落在鹽埕、鼓山、鳳山及左營老部落，地方希望能保留這些歷史性建築物，但受制都市計畫而陷入困境。曾拜訪房屋所有權人，希望保留原貌不要拆除，讓它們仍能展現過去繁華榮貌。



蘇榮宗建築師表示，鹽埕、鼓山及旗津區，均是高雄市最早發跡的地方，早期所興建的店舖及住屋，就是最佳代表，當時繁華榮景的建物，受到時間、風雨無情考驗，大部分已老舊破損無法住居，他們被迫搬遷以致日漸沒落，這些房屋需要迎合保持原風貌的需求，但基於現有建築法規限制，不能重新申請合法建築執照，因此必須修正不適用的法條，才能讓這些老房子擁有新生命，藉以改善屋主的生活品質。

張文昌建築師指出，他曾參與 921 重建工作，知道當時重建時也



是受到建築法規的限制，必須另訂新辦法才能跳脫舊有規章。主因就是現有建築法規對建蔽率、容積率、畸零地等諸多條件的限制，不可能申請建築執照。所以建議這些在 44 年前興建的老舊房子未取得執照時，可憑著稅單及相關文件，甚至委託建築師進行現測為憑申請建照，或是本著立法精神將 44 年 5 月 19 日都計法未實施前，認定上不合法舊有建築，可以將已被白蟻啃蝕的建築物，不堪支撐時可以改建，不受建蔽率的約束，甚至提出設計圖增建三樓，但需送都委會審查。



李永祺建築師建議，為維護建築法規精神，高雄市為舊有房屋改建時能鬆綁，訂定「高雄市高雄厝設計及鼓勵回饋辦法」尚待內政部核定，改建時限 8 公尺以下巷道未在此內，往往會造成遺珠之憾，希能在辦法內予以補強。因為全市的舊有房屋，在年限劃定上各有不同，為保留舊有建築風貌及求完整周

延，他建議在建築法修正前，應全面調查，並予以整合，以免產生修正後不周全，反而不能執行之憾。

黃文彬先生表示，他在鹽埕出生，這些房子大部分在日據時代興建，如今已是危樓也不能修繕，腐蝕的樓板，動了一邊房屋就會坍塌，希望能就地進行重建，以保障他們的生命財產安全。

陳慧文議員表示，本公聽會就是期望建築師建議，能依舊有建物原貌原地重建，以符合歷史文化特色，若是高雄市逕行修正高雄市建築管理自治條例，仍需受都市計畫法規範，可以達到大家的期待嗎？

林瑩蓉議員表示，左營舊部落散居在蓮池潭四周，要配合人行步道設置，同時將舊有建築物進行改建，可能受建蔽率、容積率限制，希望在建築法令上能設法解套。為求免受內政部報備時的掣肘，可否在蓮潭路擴大為觀光造街，增列特色風貌不受建蔽率的限制。

李喬如議員最後依建築師建議，先將高雄市建築管理自治條例第 65 條內文，增列「高雄市都市計畫公告執行前已建築完成之舊有合法建築物，得依原有合法建築物各層樓地板面積與高度申請建築執照於原基地重建。」供市府修法參考。

「中央公園設置李科永紀念圖書館之合宜性」公聽會

中央公園已是都市之肺，再興建一座紀念性圖書館適當嗎？引起各界廣泛的討論。本會於 9 月 29 日舉辦「中央公園設置李科永紀念圖書館之合宜性」公聽會，由蕭永達、連立堅及張豐藤議員共同主持，邀請專家、學者及公民團體與會。



台灣消費者保護協會監事長陳啟中指出，為配合中央公園係自然森林的條件，市府一直對外宣稱，規劃李科永紀念圖書館為綠建築，但執行時，卻先砍掉公園內 22 棵老樹，然後整體建築設計卻是鋼筋水泥，樓高三層有 18 公尺，如何與森林相容。

高雄市公民監督公僕聯盟理事長陳銘彬表示，這是民進黨成為退步黨的典型案例，曾多次與館長協商，但他未具決策權。陳菊市長對外標榜公民參與，在執行過程中卻背離民意，從火車站改建等公共議題開始，公民團體試圖與決策者對話，將該紀念圖書館建在七賢國中或建國國小校園內，但史哲局長及劉世芳副市長卻置若罔聞。

高雄大學副教授劉安平表示，他自幼在前金出生，長大後到外地求學，如今已住在這裡，與中央公園有著深厚的感情，卻被太多的圖書館建築物所佔據，連市民想活動、呼吸一下清新的空氣也受限，而居民們想與決策者對話，也不得其門而入，豈不令人百思不解。



中央公園護樹護地聯盟召集人張丞賢表示，市府不重視自然生態保育，從茄萣濕地開闢 1-4 號道路及中央公園設置圖書館來看，就十分明

白市長團隊的心態。他們不是反對地方建設，但要選擇適當地點以免弄巧成拙反而引起無謂的抗爭。

中央公園護樹聯盟代表吳冠諸、蔡幸娥及茄荳生態文化協會代表鄭和泰，在會中提出替代方案及興設公共工程的合宜性，希望市府團隊能懸崖勒馬不能違背民意。

蕭永達議員表示，李科永紀念圖書館設立，他著力不深，主因當時因氣爆及餓水油事件相繼爆發，他全力追究企業抹殺良心，殘害大家生命及健康，但他本著民意代表監督政府的立場，是不容置疑的。

連立堅議員強調，縱使承受不少壓力，已被某些單位劃為異議分子，但自感驕傲。文化局砲轟民意反對興建圖書館，但鄰近已有 6、7 間的圖書館了，還要增建 1 座圖書館，大家為維護一塊碑石，未必要花那麼多力量。他要公開譴責史局長是民賊、敗類，竟在氣爆衝突時砍樹，真是無恥、可惡的官僚，辦了十多場說明會，他連一場也未到，不敢聽取民眾的聲音，還放話說這些反對者未必代表多數民意，只是偏激分子。連李科永代表也不出來說明，縱使要立碑也應說明，全是文化局處理不當所致。

張豐藤議員表示，茄荳開闢 1—4 道路有礙黑面琵鷺生存，竟連一場公聽會也未曾辦過。謝前院長重視中央公園綠色原貌保存，列為自然生態公園，若是大家不堅守就無意義，是不是會失去初衷價值？為政者曾宣示要重視與公民團體對話，要將大家意見累積起來成為政策，如今投票後卻發現走樣了，無法與公民團體及第一線市民溝通，了解他們的需求。

「提升高雄觀光產業策略」公聽會



受到氣爆影響，高雄市觀光遊客銳減，有的親友竟打電話詢問可以前來一遊嗎？本會於 9 月 30 日舉辦「提升高雄觀光產業策略」公聽會，由黃柏霖及陳麗珍議員共同主持，邀請學者、專家與會。

樹德科技大學副教授盧圓華表示，藉由召開公聽

會，出席的市府相關局處十分完整，深信對促成高雄觀光發展將有莫大助益，但市府各單位是否設有平台及窗口，因為觀光產業不能僅靠一個單位就能成事，必須營造優質的整體環境才有好的條件，所以推動觀光產業需要「跨單位協力推動」。

市立空中大學助理教授胡以祥指出，觀光發展主要需由便捷交通來支撐。如美國洛杉磯機場每 20 分鐘有一班機，轉往舊金山、拉斯維加斯。所以高雄也應與廈門建立捷點，每天可以飛往 48 個機場，成為區域航空機場。至於高鐵設在左營，希望成為前往墾丁、澎湖旅遊的轉運站，不要成為過路



客，能讓遊客駐足品嚐美食，並購買便宜的水果帶回北部。他引用柯特勒行銷大師對 iPhone 的認定為科技典範一樣，要將高雄的觀光打造成典範之地，讓遊客不來會有失落及缺憾的感受。

義守大學副教授李樑堅表示，高雄受到氣爆及餽水油影響，主因就是媒體過度渲染所致，首先要瞭解遊客不敢來的原因，是他們擔心被災難煞住，其實不然，所以要加強對外宣導進而扭轉形象。尤其高雄的打鼓餅、吳記糕餅店均是知名的商店，如何重塑新形象，加強新式包裝及舉辦特色

活動，市府應主動出面為食品安全認證標章保證。尤其陸客十一長假，市府如何迎接這個遊客潮，更應及早規劃接客措施。

高雄餐飲大學副教授劉維群強調，面對十一長假的威脅十分強大，在



週六要找人就不容易。不知市府前一陣子到北京促銷觀光效益如何？面對觀光處處存在、處處是機會不知掌握了嗎？由於觀光不分黨派需要更大包容，且類似公聽會能整合性的觀光會議，究竟多久開一次？希望市府早日建立機制，讓外界看見整合的動作。目前有關氣爆重建速度太慢，從美國 911 及日

本 311 災難來看，他們已相繼站起來，不知高雄何時可以？他與校內年輕學生座談，他們不知高雄的意象是什麼？靠五月天嗎？還是馬來貘？希望能慎重考慮一下。他建議旅遊動線規劃，必須重新檢討。

屏東大學副教授李銘義表示，打造觀光產業先從 4P 開始，就是從產品 (Product)、價格 (price)、通路 (place) 及推廣 (promotion) 等方面著手，市府要重建安全、美麗城市概念，如何構造落實先從具體旅遊行程規劃下手，並可藉由一日遊、三天二夜的行程，將人潮帶來。藉由輕軌通車辦理試乘，讓遊客體驗臨港線文化觀光的新路線。

黃議員指出，觀光產業受氣爆影響，在 8 月 17 日座談會中，旅館業者向江院長訴苦後，立刻獲得善意回應進行補貼行動。所以觀光產業就是中央及地方一條心推動，讓高雄觀光帶動周邊經濟一起繁榮起來。

陳議員強調，左營擁有蓮池潭、眷村文化及孔廟等資源，且高雄的左營夕陽海景不輸台南安平，只要大家用心積極發展觀光，就可讓高雄青年人回來就業。尤其相關旅遊套裝行程的安排更重要，可吸引有錢且忙碌的消費者前來一遊。