

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12月號
第42期

103 年 12 月號「高市議會 Online」目錄

議 長 序

人民作主..... 2

副 議 長 序

選後新願景－攜手推倒那座重北輕南的高牆..... 6

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..... 10

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 12

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 16

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 22

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 28

高雄鐵路地下化後－地面的綠色道路建議.....
..... 議員 吳益政 33

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 36

鳳山火車站應融入地方歷史與文化特色.....
..... 議員 陳慧文 41

縝密規劃讓鐵路地下化成為高雄新亮點.....
..... 議員 黃柏霖 43

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 45

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 48

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	54
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	61
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	65
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	67
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	72
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 林捷安	80

人物側寫

林富寶議員.....	88
鍾盛有議員.....	90
劉馨正議員.....	92
李長生議員.....	93
陳明澤議員.....	94
張文瑞議員.....	95
高閔琳議員.....	96
翁瑞珠議員.....	98
陳政聞議員.....	100
方信淵議員.....	102
陸淑美議員.....	104
李柏毅議員.....	105
林瑩蓉議員.....	107

陳麗珍議員.....	109
陳攻娟議員.....	111
李眉蓁議員.....	113
張豐藤議員.....	115
黃石龍議員.....	117
周鍾濞議員.....	118
許慧玉議員.....	120
沈英章議員.....	122
邱俊憲議員.....	124
張勝富議員.....	126
林芳如議員.....	127
簡煥宗議員.....	129
李喬如議員.....	131
蔡金晏議員.....	133
陳美雅議員.....	134
黃柏霖議員.....	136
何權峰議員.....	138
康裕成議員.....	139
黃香菽議員.....	140
林武忠議員.....	142
曾俊傑議員.....	144
鄭新助議員.....	145
黃淑美議員.....	146
郭建盟議員.....	147

周玲奴議員.....	149
許崑源議員.....	150
吳益政議員.....	151
蕭永達議員.....	153
黃紹庭議員.....	155
陳慧文議員.....	157
顏曉菁議員.....	159
李雅靜議員.....	161
羅鼎城議員.....	163
劉德林議員.....	164
張漢忠議員.....	165
陳粹鑾議員.....	167
楊見福議員.....	169
吳銘賜議員.....	171
曾麗燕議員.....	173
陳麗娜議員.....	175
陳信瑜議員.....	177
林宛蓉議員.....	179
李順進議員.....	181
鄭光峰議員.....	183
王聖仁議員.....	184
王耀裕議員.....	186
蔡昌達議員.....	188
黃天煌議員.....	190

李雨庭議員.....	191
俄鄧·殷艾議員 (Eteng · Ingay)	193
林民傑議員.....	194
伊斯坦大·貝雅夫·正福議員(Istanda · Paingav).....	196
唐惠美議員.....	198



議 長 序

人民作主

這次九合一選舉，是台灣地方選舉史上規模最大、參選人數最多的一次，選舉結果總是幾家歡樂幾家愁，只是沒想到國民黨竟從北到南一路輸，被政治評論家南方朔形容是「毀滅性的挫敗」，顯然這次的選舉結果將對台灣未來政局走向，產生深遠影響。

首先，新北市、桃園與台中市，這三個藍營執政的直轄市，政績都不錯，桃園與台中雙雙慘敗；至於新北市長朱立倫雖然挾著超人氣與亮眼的建設，對上在民進黨內被指為「五府千歲」的前行政院長游錫堃，僅是險勝。這種選舉結果，顯示政績好，若選民不領情一樣要嚐敗戰。

再以高雄市為例，高雄今年不幸事件頻傳，先有釀成 32 人死亡、300 多人受傷的 731 高雄氣爆悲劇，接著又爆發台灣有史以來最大的登革熱疫情，發生一萬多起病例，17 人死亡。檢討這兩起事件，其中都有著很高的「人禍」因素，但陳菊團隊好像罩著「金鐘罩鐵布衫」般，竟然還能狂贏楊秋興 54 萬多票。

從選舉結果來看，以往所謂的藍綠鐵票，已都不是「無法撼動的鐵板」，真正影響選情的還是選民的感受，包括失業、低薪、高房價等等，當執政者無法滿足廣大中產階級的基本生活需求時，無論誰執政，鐵票都可能生鏽，甚至一夕翻盤。

歷史上，王莽篡漢到光武中興就是個最佳的鏡子。西漢末年，民不聊生，出現一位天天講仁義道德，一副「溫良恭儉讓」的王莽，於是人心歸王莽，王莽得以篡漢，但王莽當了皇帝以後，露出原來面目，最後人民受不了，轉而「人心思漢」，群起抵抗。

但抗莽義軍中的更始皇帝劉玄，進入長安後接見文武百官的第一句話竟然是「劫掠所得有多少？」，才知這位新皇帝竟然是個土匪。百姓們又



回過頭來懷念王莽，也充分反應了人民的痛苦，不過也給了光武帝劉秀的機會，就是歷史上的「光武中興」。

以史鑑今，這次九合一選舉應是台灣新時代的來臨，台灣人民以智慧、勇氣和意志為自己爭取未來，因此藍營若無法痛定思痛，徹底改革，不排除還會再敗。至於，綠營新攻下的縣市，在未來的 2 年不能改善人民的生活，給市民帶來實質經濟效益，不但無法保證 4 年後再連任，恐怕連 2016 大選兩黨版圖還會再翻轉，這就是人民的力量。

最後，恭喜所有選民及當選的候選人，也期盼落選的候選人不要喪氣，選舉永遠有輸贏，任何一個政黨都有機會風光無限，也可輸得一敗塗地，唯有勝不驕、敗不餒，才能青山長在，綠水長流。



副 議 長 序

選後新願景—攜手推倒那座重北輕南的高牆



選舉過後，高分貝搶救吶喊聲不見了，飛揚的戰旗也偃旗息鼓了，一切都恢復平靜，此刻該是藍綠擺一邊，回歸高雄市民的最大公約數，也就是以高雄市民福祉為依歸的時候，大家一起攜手共創新局！

這次選舉過程酸甜苦辣盡在不言中，各選區戰況也空前激烈，能夠經過選舉洗禮和試煉，才能被選民交付重大任務。選舉語言中的高雄，是美？是醜？施政是好？是壞？一位在高雄住了8年的外籍配偶，透過報章說了較中肯的話，她說：「近幾年來看到高雄市在改變，愛河變美了，飆車變少了，但也期

待高雄更繁榮，和世界接軌。」

選舉是一時，施政是有延續性的，務實的推動政務正要起步！選舉只是過程，關鍵在選後施政與服務。高雄市民是選舉的最大公約數，「經濟」更是所有施政的最大公約數。一位法國經濟學家皮凱提，為台灣的經濟問題把脈，提出三大重點：

- 一、是貧富差距問題，主張課徵富人稅。
- 二、是不動產稅賦問題，建議以累進稅率對抗高房價。
- 三、是受教育機會問題，強調解決社會不公平，教育是關鍵處方。

皮氏論點讓我們心有戚戚，也意涵深刻。

皮凱提認為，貧富差距和教育資源不均是台灣要推倒的「高牆」！對高雄而言，中央政府長期「重北輕南」的政策引導，造成愈來愈嚴重的南北發展失衡，卻正是高雄人亟欲推倒的「高牆」！高雄是台灣「碳排放量」最大的城市，我們犧牲環境與健康甚至生命，所堆積出來的工業城市，卻

無法換得我們與下一代的安身立命，在中央政府這道隱形的重北輕南「高牆」背後，高雄長期承受不公不義的資源分配。

如何讓高雄—這座充滿愛與關懷的城市，能夠獲得中央政府的公平對待？我們還有一條艱辛的道路要走…。選舉過後，新的民意產生了新的動力，祈盼府會未來能捐棄刻板立場，我們也相信一市議會與市政府都有足夠的智慧與勇氣，推倒這座重北輕南的「高牆」，就像努力讓氣爆災區重生一般，努力讓高雄在南台灣站起來，讓經濟再繁榮、人民富足康樂。

高雄是咱故鄉，在歷任市府首長及市議會全體議員的努力督促協助下，這座城市一直在蛻變；為了城市子民的永續與未來，讓我們放下藍綠與意識形態，再一次攜手合作，只要我們鬥志旺、毅力足、團結一致，高雄就大有可為。選舉過後，大家不分你和我，高雄一定強。

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。

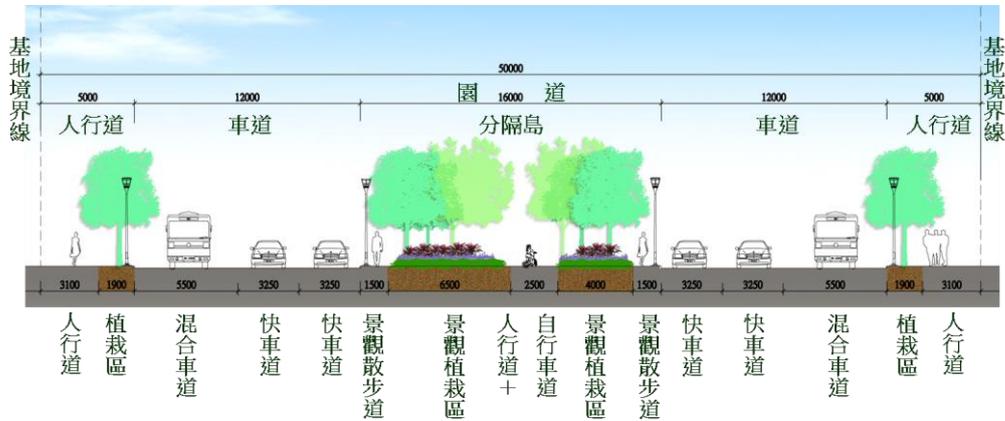
因此市府都市計畫將台鐵既有軌道與兩側道路合併規劃，變更為都市計畫園道(兼鐵路使用)用地，園道用地面積擴增為 62.25 公頃，規劃建置一長度約 15.37 公里長之園道，其園道寬度概略由左營區 90 公尺寬漸變至鳳山區 30 公尺寬之廊帶，將建設成水與綠景觀園道，此廊帶包括「路廊」、「水廊」及「綠廊」三大部分，各部分內容分述如後：

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



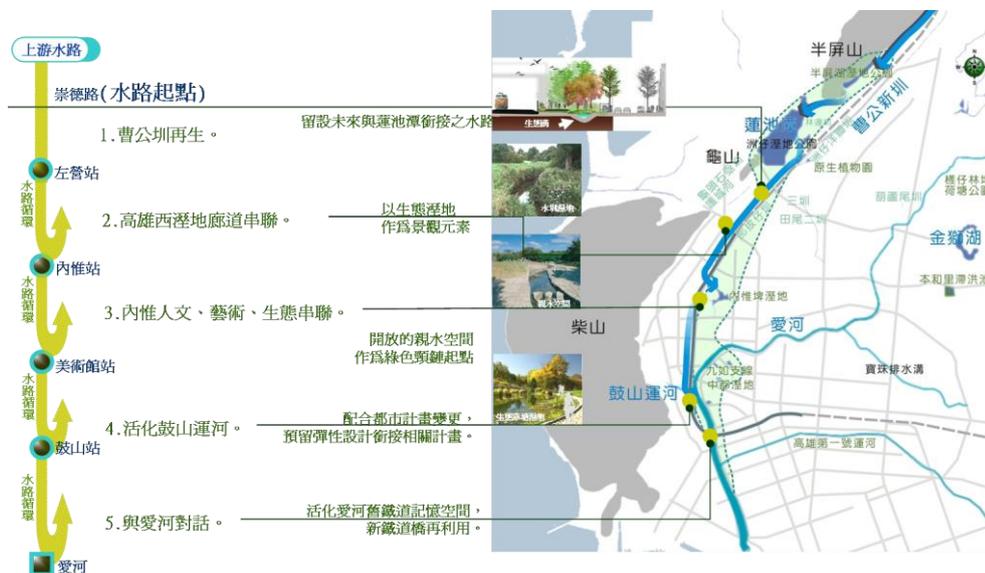
西臨港線自行車道

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

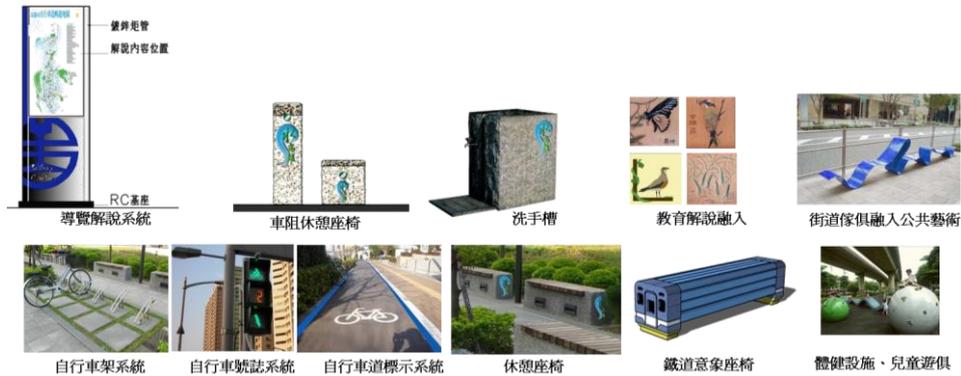
綠廊植栽樹種以園道整體規劃為原則，並配合季節變化配置；樹種部分採單純化、常年開花之樹種，並輔以生態自然、易養護為原則規劃辦理。未來綠廊建置完成後，高雄市民可增加一座綿延 15 公里長的綠色廊帶公園休憩活動，如此不但提供了市民更優質的公園綠地環境，更是本市重要地標。



綠廊規劃示意圖

四、其他

其他如夜間景觀照明、交通號誌共桿、街道家具及公共藝術設置等等設施，部分設施更結合地方特色（如原住民文化意象）展現活力。如以鐵道特色表現於鋪面、街道家具或燈具上，並結合燈光、植栽等元素，藉以創造出現代新鐵道意象之休憩空間。



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。

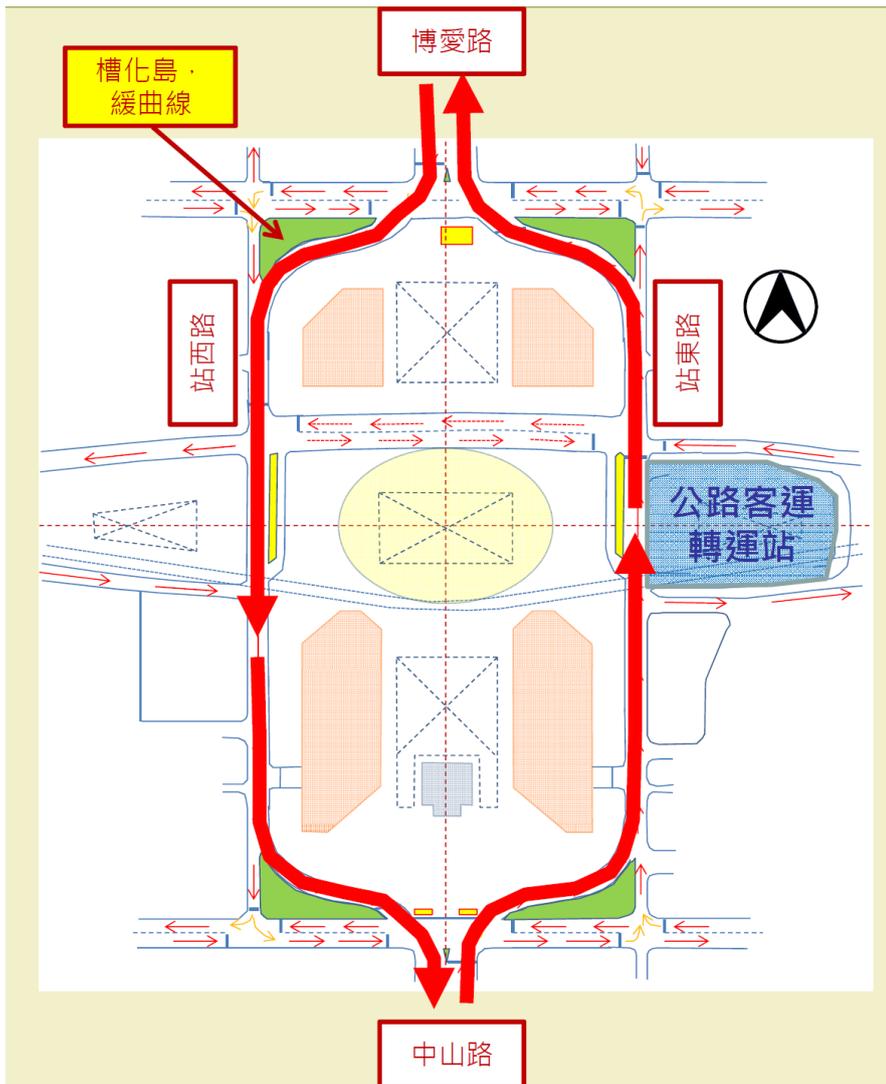


圖 5-站區運輸優化方案

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。

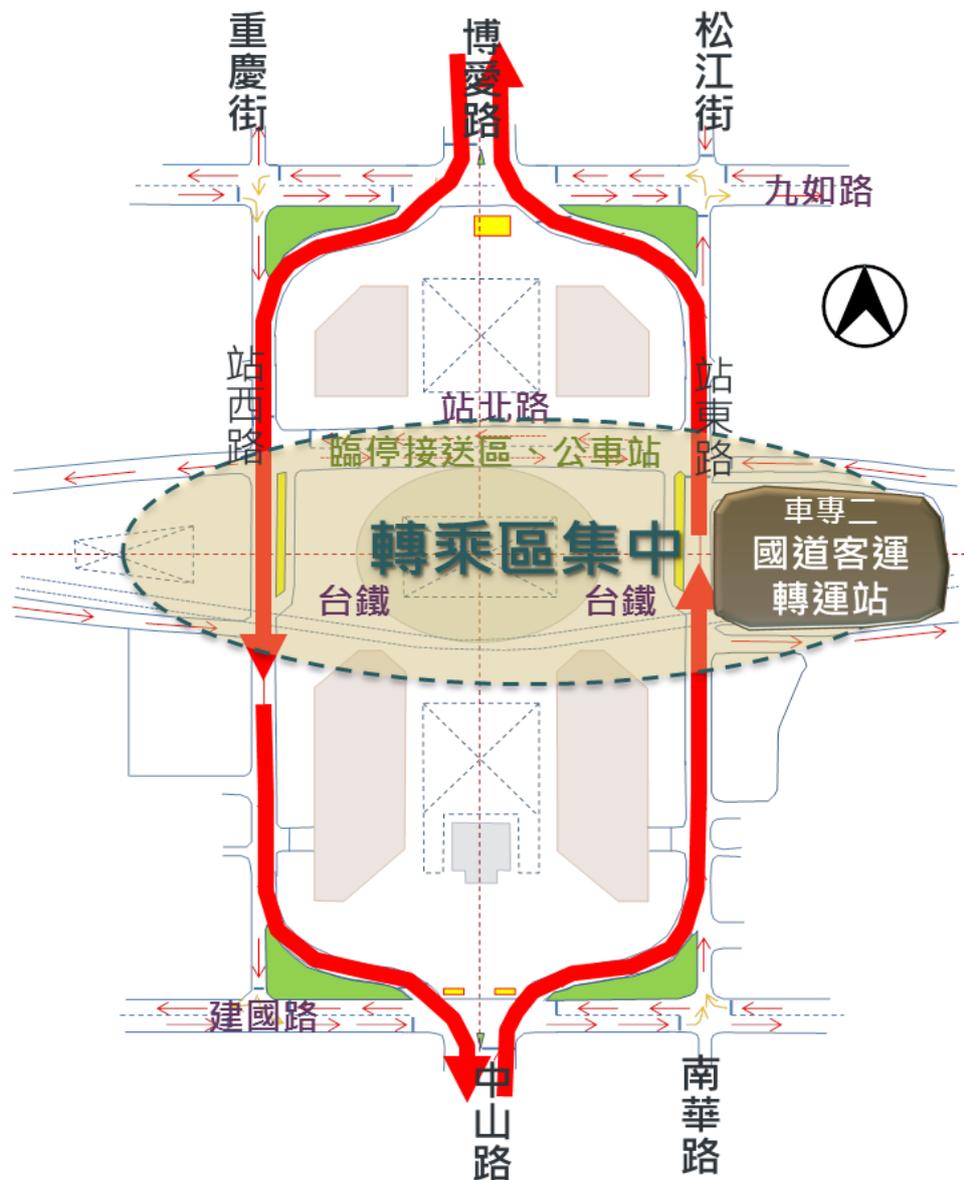


圖 2-1 站區運輸優化方案示意圖

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

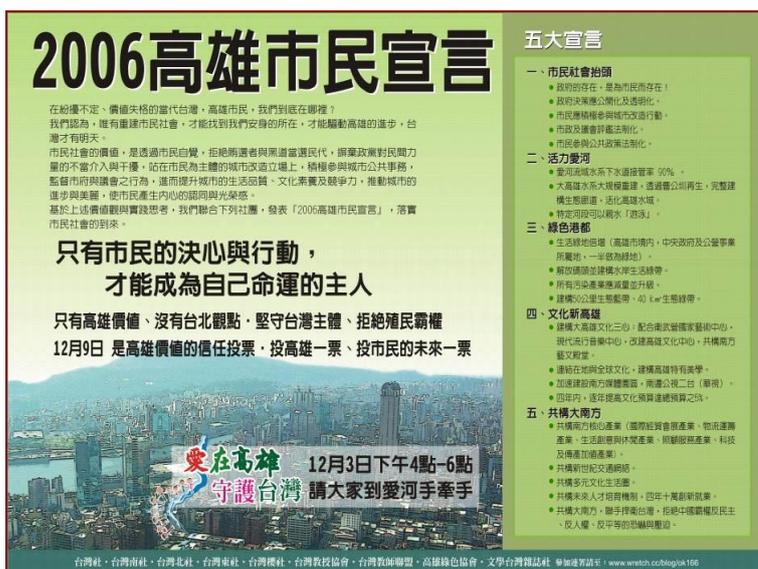
高雄市綠色協會理事長 魯台營

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%。
 - 大高雄水災大規模重建，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）。
 - 開放民間並建模式學生活綠帶。
 - 所有污染產業應減產並升級。
 - 建構水質生態廊帶，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，南島電視台（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、人權、不平等的恐嚇與壓迫。

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 舉辦電話諮詢：www.wreth.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。

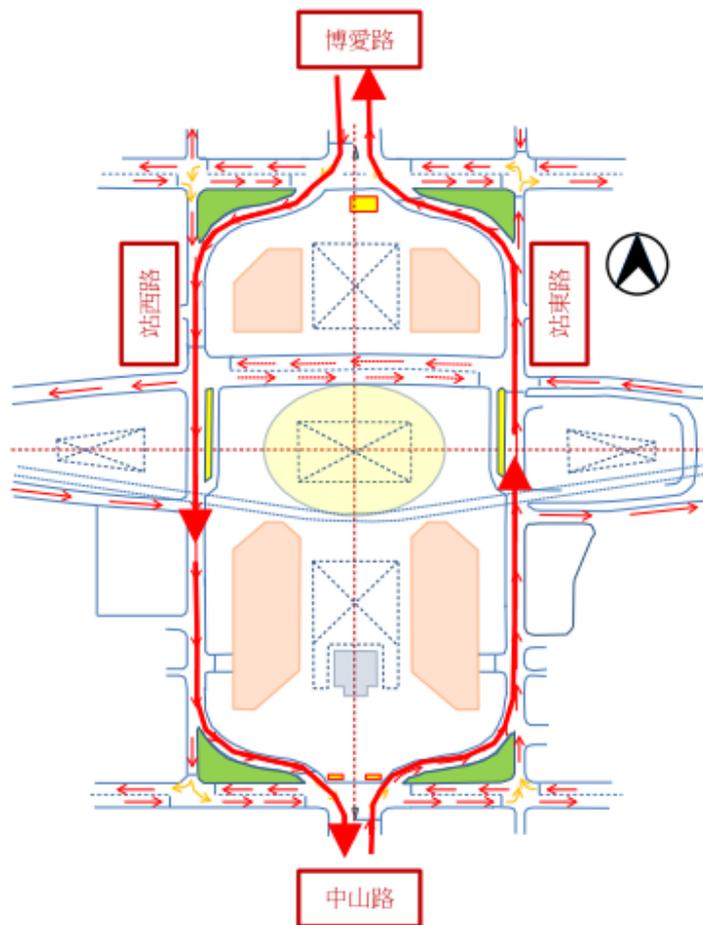
3. 綠帶通廊：配合高雄市區鐵路地下化工程，市區鐵路下地騰空後之開放空間，藉由斷面設計及綠化與槽化方式，建構以綠地景觀廊帶為主，運輸機能為輔之林蔭園道系統。

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」。



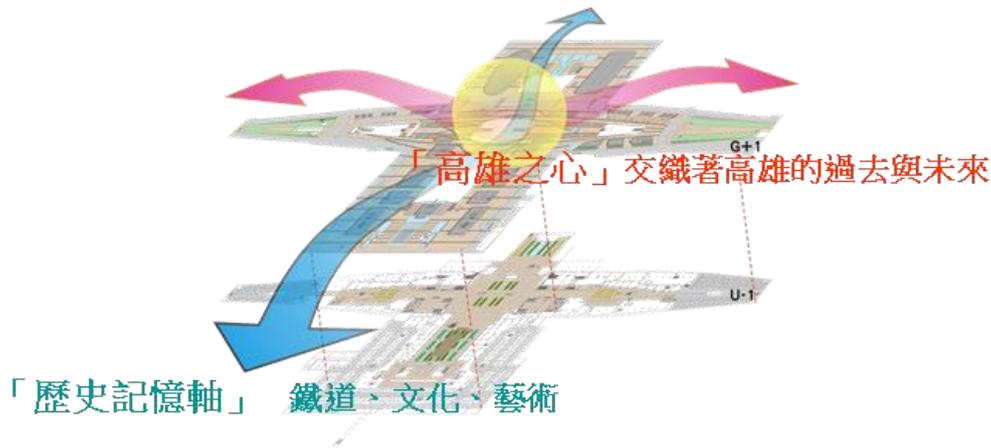
圖二 城市型態區塊示意圖

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。

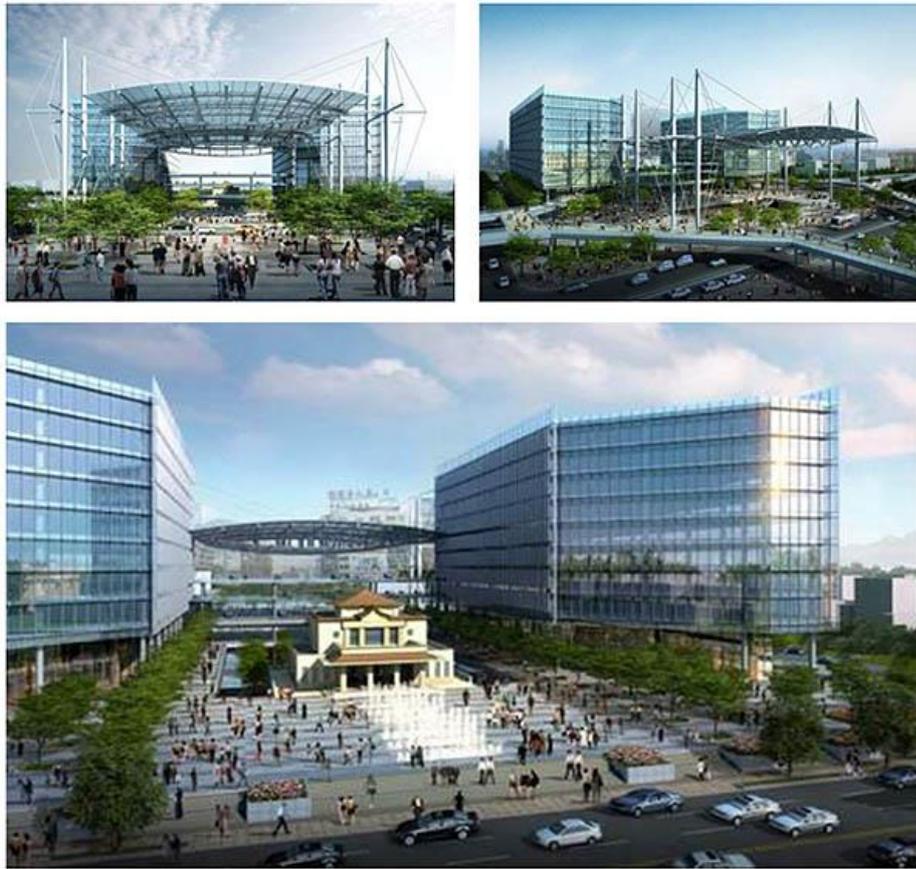


圖四 綠色軸線及歷史記憶軸線交點

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

人 物 側 寫

林富寶議員

出生年月日：44年8月2日

出生地：高雄市

政黨：民主進步黨

學歷：

- 一、鼓山國小畢業
- 二、旗山中學初中部畢業
- 三、省立高雄高工畢業
- 四、高雄市立空大法學學士畢業

經歷：

現任

- 一、高雄市議員
- 二、旗山區扶輪社社員
- 三、旗山天后宮副主任委員
- 四、余登發基金會董事

曾任

- 一、光陽工業公司從業員
- 二、高雄縣議會第十五、十六屆議員
- 三、民進黨四屆全國黨代表
- 四、旗山地區機關聯合員工消費合作社經理
- 五、高雄市議會民進黨團副總召

政見：

- 一、發展精緻農業，強化農產品競爭力，輔導農產品加工技術。
- 二、請市府提前應對人口高齡化問題實施「在地安養」政策。
- 三、本區地廣人稀，資源稀釋應以區域整合思考將資源做有效發揮。
- 四、建請完善規劃旗山、美濃水患治理，督促旗山溪疏濬加速。
- 五、建請市府爭取美濃黃蝶翠谷成為國家自然公園。
- 六、籌建旗山區殯儀館（非火化場），強化偏鄉建設，減免鄉親奔波。
- 七、建請市府爭取資源加速將市立動物園遷移內門區。
- 八、推展杉林葫蘆產業與葫蘆雕刻藝術。



九、加速南橫復建，建立台20線南橫旅遊網。

鍾盛有議員

出生年月日：41年5月3日

出生地：高雄市

政黨：無

學歷：

經歷：

- 一、澳洲國立南澳大學碩士
- 二、現任高雄市議員
- 三、高雄市議會農林委員會召集人
- 四、高雄市政府顧問
- 五、台灣省諮議會顧問
- 六、高雄縣議員
- 七、杉林鄉第十二、十三屆鄉長
- 八、台北市警員
- 九、高雄縣客家委員
- 十、和春技術學院校友會長

政見：

- 一、堅決反對興建美濃水庫，保障居民生命財產安全。
- 二、促請政府輔導提昇農產品品質，並落實產地品牌認證制度，招展產銷市場以增加農民收益。
- 三、促請政府發展文化產業觀光，配合傳統建築，文化古蹟並獎勵民間重視維護及保存。
- 四、促請政府重視土石流、水患問題，應編列足夠預算定期整理河川，保持排水系統之暢通，以保障人民生命財產之安全。
- 五、促請政府照顧弱勢族群，保障婦幼安全，重視外籍配偶之就業輔導及子女之教育，並落實政策之執行。
- 六、促請政府加強社會治安維護，杜絕毒害與竊盜，共同營造安祥家庭環境，讓人民平安過日子。
- 七、爭取規劃延伸高雄捷運與輕軌到大旗美地區，以均衡地方發展，解決塞車交通問題，並帶動觀光產業發展。



- 八、促請立委提案，將被國民黨團強行通過，屆滿 65 歲農保未達 15 年老農福利津貼刪減一半所省下來的錢，返還用於農民，即年滿 65 歲農保滿 15 年，津貼可月領 1 萬元，農保滿 30 年者可月領 1.5 萬元落實照顧弱勢老農。

劉馨正議員

出生年月日：43年1月1日

出生地：高雄市

政黨：中國國民黨

學歷：

- 一、私立輔仁大學教育心理系畢
- 二、日本國廣島大學經濟學碩士

經歷：

- 一、高雄市政府建設局長、經濟發展局長
- 二、經濟部中小企業馬上解決問題中心主任
- 三、經濟部南科育成中心主任
- 四、輔仁大學、國立空中大學兼任講師

政見：

- 一、拓展農產品外銷，建立完整產銷通路。
- 二、推動農產品加工技術研發，創造附加價值。
- 三、落實強化一鄉一特色產業，繁榮地方經濟。
- 四、協助弱勢創業，推動素人經濟。
- 五、整合區域資源，發展觀光事業。
- 六、輔導企業發展，強化競爭能力，增加就業機會。
- 七、充實醫療資源，加強老人照護。
- 八、充實鄉村教學資源，提升學童學習能力。
- 九、加強海內外招商引資，促進投資繁榮經濟，創造就業機會。
- 十、配合各地特有文化，鼓勵激發青年創意能力，發展文創事業。
- 十一、整建及開闢旗美各地區傳統市場，改善業者營業環境與消費者的消費環境。
- 十二、建立旗美各地區農魚產品銷售專區，提升農漁民收益。



李長生議員

出生年月日：45年2月11日

出生地：高雄市

政黨：中國國民黨

學歷：

- 一、省立台南高工畢業
- 二、私立南台工專二專部畢業

經歷：

- 一、高雄縣議會第13.14.15.16屆議員、救國團阿蓮團委會會長
- 二、阿蓮國小家長會長
- 三、高雄縣農會代表
- 四、阿蓮鄉農會代表

政見：

- 一、全力爭取阿蓮田寮路竹湖內茄萇地方建設及權益。
- 二、全力爭取農產品產銷市場通路照顧農民漁業生活。
- 三、爭取二仁溪全面整治減輕民眾淹水之苦。



陳明澤議員

出生年月日：52年11月9日

出生地：高雄市

政黨：民主進步黨

學歷：長榮大學經營管理研究所畢業

經歷：

- 一、現任高雄市議會第一屆議員
- 二、現任民主進步黨第十六屆中央評議委員
- 三、民主進步黨第十五屆中央評議委員
- 四、高雄縣議會第十五、十六屆議員
- 五、民主進步黨高雄縣黨部第十屆主任委員
- 六、陳定南、彭明敏競選湖內鄉後援會會長
- 七、2006年陳菊競選高雄縣後援會總幹事

政見：

- 一、縣市合併已過四年，城鄉差距仍然存在。市府應加速湖內、路竹、茄萣、阿蓮、田寮等區的基礎建設，平衡區域落差。
- 二、加強高雄科學園區招商，增加就業機會，帶動地方繁榮。
- 三、全面檢討都市計畫，對原高雄縣都會區的容積率，應給予適度調整，以利都市開發。
- 四、重新檢討12年國教政策，回歸單純入學機制。
- 五、爭取高雄市國中小學童營養午餐由政府補助。
- 六、正視青年失業問題，捍衛世代正義。



張文瑞議員

出生年月日：39年10月20日

出生地：高雄市

政黨：民主進步黨

學歷：竹林高中畢業

經歷：

- 一、高雄市第一屆市議員
- 二、高雄市議會民進黨團副總召
- 三、高雄縣第十六屆縣議員
- 四、田寮鄉代表會第十六、十七屆副主席



政見：

- 一、督促政府注重交通建設，規劃打造便捷交通網路，爭取捷運延伸至路竹，帶動地方繁榮發展。
- 二、督促政府提振觀光產業層級，加速規劃地方特色景觀，爭取壽山動物園遷建阿蓮大崗山，黃色小鴨至茄萣情人碼頭展出。
- 三、督促政府注重農業產銷問題，加速農業升級，研發高經濟農業，提高農戶收益。
- 四、督促政府加速產業升級，提升競爭力，協調南科高雄園區廠商，優先雇用鄰近市區勞工。
- 五、督促政府廣設幼托、幼教中心，減輕家庭育兒負擔，提升結婚與生育率，以平衡人口老化問題。
- 六、爭取設立公立長照中心，以嘉惠偏遠地區獨居老人或醫療照顧缺乏之民眾，提升老年人生活的尊嚴與品質。
- 七、爭取每區與鄰近醫療院所設置醫療專車，以便利民眾就醫，提升就醫意願，促進民眾健康。

高閔琳議員

出生年月日：71年8月3日

出生地：臺北市

政黨：民主進步黨

學歷：

- 一、台大昆蟲學系畢業，農學學士
- 二、台大國家發展研究所畢業，法學碩士

經歷：

- 一、台大學生會長
- 二、台大學生代表大會議長
- 三、青年國是會議全國代表
- 四、行政院青少年諮詢小組召集人
- 五、「逆風行腳」共同發起人(走完全程511公里)
- 六、陳菊市長競選總部秘書(2010,縣市合併年)
- 七、鄭麗君立法委員國會辦公室研究員
- 八、財團法人青平台基金會會務總監

政見：

- 一、台灣未來自己決定：台灣前途由全體台灣人共同決定。努力實現公義社會，為幸福高雄骨力打拚。
- 二、提昇居住安全：監督中油定期檢測汰換本地區油氣管線。督促政府持續興建滯洪池，整治土庫大排、阿公店溪、典寶溪，杜絕淹水問題。
- 三、交通運輸更便利：督促政府延伸捷運至路竹、興建輕軌串聯燕巢大學城，取岡山公車轉運站增加鄰近區域路線及班次；督促興建阿蓮經岡山至仁武高鐵橋下之聯絡道路，成為「第三條縱貫線」。
- 四、讓青年看見未來：督促政府增加青年就業、創業機會，提高基本工資；加速岡山大鵬九村都更計劃，興建青年住宅。
- 五、照顧嬰幼兒與銀髮族：督促政府增設公共托育中心、老人日托中心，並建立老人長照機制；讓為人父母子女者無後顧之憂。
- 六、弱勢關懷與照顧：督促政府健全社會福利政策，扶助身心障礙、高



- 風險家庭、獨居長者及中低收入者之關懷照顧措施。
- 七、保障農漁民權益：爭取放寬農漁天然災害補助標準，降低農漁民損失。
 - 八、提昇教育品質：與教育團體合作，維護學生受教權、保障教師工作權。
 - 九、促進文化發展：督促政府推展文創及社會創新產業，扶助在地文史團體，活化歷史建築與閒置空間。
 - 十、闢建運動空間：督促政府編列預算興建多功能運動場域，滿足市民休閒運動之需求。
 - 十一、平衡城鄉差距：督促政府調整預算資源配置，有效縮減城鄉差距；積極開發橋頭新市鎮。
 - 十二、促進產業升級：督促政府輔助螺絲扣件產業升級，形成國家級產業聚落。
 - 十三、重現富麗漁鄉：爭取經費改善梓官、彌陀、永安地區海岸侵蝕問題；推動蚵仔寮、南寮及永新漁港發展為多功能觀光漁港。
 - 十四、自然景觀納國家公園：爭取大小崗山、潔底山、雞冠山等自然景觀，納入大高雄國家自然公園。

翁瑞珠議員

出生年月日：39年11月12日

出生地：臺灣省嘉義縣

政黨：民主進步黨

學歷：

- 一、嘉義縣義竹國中
- 二、大榮高工畢

經歷：

- 一、蔡英文競選總統高雄市競選總部副總幹事
- 二、高雄市議會第一屆市議員
- 三、高雄市體育會巧固球委員會顧問
- 四、高雄縣藥劑生公會榮譽顧問
- 五、黃萬全田寮鄉長縣議員服務處主任
- 六、高雄市北高雄溜冰協會理事長
- 七、高雄市潛水救難協會榮譽理事
- 八、國際青年商會岡山分會婦女聯誼會主任委員
- 九、高雄前鎮加工區作業員班長

政見：

- 一、打造宜居城市，優化生活環境
 1. 爭取岡山地區興建【兒童美術館】並充實現有公園之設備，增加利用價值。
 2. 建請市府規畫閒置公有地，增設停車場。
 3. 美化市容建請加速【電線桿全面地下化】；並有效管理地下管線並督促定期公布檢測結果。
 4. 督促統籌管理水、電、煤氣、電信等單位地下管線工程，避免重複挖掘施工及浪費公帑。
 5. 建請於公車候車亭增設【免費Wi-Fi網路】熱點。

二、完善交通建設，發達地方觀光

1. 督促【岡山捷運站】儘速完工，並爭取【延伸至高雄科學園區】；【北



高雄輕軌捷運】應速規劃且公車服務應到達各里。

2. 建請完善梓官、彌陀及永安等區之沿海道路交通網；加強【沿海緊急救難設備及人力】，防範溺水事件，俾利觀光休閒。
3. 爭取深化【小崗山、潔底山、雞冠山、阿公店水庫…等】休閒景點建設，如【吊橋、棧道、腳踏車道】。
4. 爭取觀光遊艇由高雄真愛碼頭復駛至梓官蚵仔寮並延伸至南寮漁港、永安漁港。
5. 建請續予建設滯洪池、增建抽水站之排水機、各溪及大排之整治工程。

三、守護社福權益，促進社會和諧

1. 爭取【巡守隊、義消、義警、民防及學校、社區志工】等之誤餐費及補助經費應酌予提高，增加民眾參與意願。
2. 因物價膨脹應提高各類弱勢族群之福利與補助金額。
3. 督促燕巢區【動物保護關愛園區】儘速完工，並定期舉辦免費動物結紮活動。

四、縮小城鄉差距，提升經濟就業

1. 平衡發展，爭取【跨年演唱會】在岡山地區舉辦。
2. 督促市府協助廠商產業升級以增加就業機會，並擴大辦理各類謀職活動。
3. 建請優先興建維修農漁道路俾利農作並推展地方農漁特產，創造農漁民經濟效益及吸引青年投入。
4. 加強土地開發如【橋頭新市鎮第二期】、【岡山青年合宜住宅】，藉以繁榮地方。

陳政聞議員

出生年月日：66年6月5日

出生地：高雄市

政黨：民主進步黨

學歷：

- 一、岡山國小
- 二、前峰國中
- 三、道明中學
- 四、文化大學理學與法學雙學士
- 五、中山大學政治學研究所碩士

經歷：

- 一、總統府副秘書長辦公室主任
- 二、民進黨高雄市黨部主委
- 三、高雄市第1屆市議員
- 四、高雄市立空中大學講師
- 五、美國國務院IVLP計畫
- 六、2010年台灣政治人物代表

政見：

- 一、主張「台灣中國、一邊一國」。
- 二、「扁案」是政治事件，應予平反。
- 三、爭取高雄捷運儘速由南岡山延伸至岡山火車站，並建構岡山、燕巢、橋頭、梓官、彌陀、永安等行政區便捷公車網路和捷運、接駁系統，完善岡山地區大眾運輸服務網。
- 四、由高雄大學十七線、貫穿橋頭新市鎮至燕巢大學城的輕軌捷運系統，爭取早日規劃實現。
- 五、加速橋頭新市鎮和燕巢大學城的繁榮發展，打造北高雄新都心。
- 六、督促盡速完成岡山魚市場、果菜市場之遷移，並加速大鵬九村都更進程。
- 七、推動蚵仔寮觀光魚市繁榮，帶動地方經濟活絡；並規劃增設遊艇碼頭，讓藍色公路之旅成為高雄市最具特色的海洋休閒活動。



- 八、推動岡山地區自行車之旅。從阿公店溪水岸河廊、永安、彌陀、南寮、赤崁、蚵仔寮蔚藍海岸線，建構具有山海河魅力風光的自行車道。
- 九、結合永安鹽田溼地、蚵仔寮典寶溪海口溼地，以及援中港溼地，打造成為北高雄的生態廊道，推動生態城市深度旅遊。
- 十、主張岡山地區規劃螺絲產業發展專區，協助促進產業升級解決環保問題；促進產學合一解決螺絲業缺工問題，提升就業率，創造勞資雙贏。
- 十一、爭取高婦女生育津貼；並廣設公托中心。

方信淵議員

出生年月日：54年2月21日

出生地：高雄市

政黨：中國國民黨

學歷：

- 一、國立中山大學高階公共政策碩士
- 二、聯合工專畢業
- 三、市立高雄高工畢業
- 四、右昌國中
- 五、甲園國小

經歷：

曾任：

- 一、高雄縣第15、16屆縣議員
- 二、救國團橋頭鄉團委會會長
- 三、高雄縣青工總會會長
- 四、橋頭青商會2000年會長

現任：

- 一、高雄市議會市議員
- 二、高雄市農會理事
- 三、高雄市義消總隊橋頭中隊顧問
- 四、高雄家扶中心扶幼委員

政見：

- 一、整合大岡山地區觀光資源，加速開發橋頭新市鎮，繁榮國家與地方經濟。
- 二、關懷民瘼，照顧弱勢，積極爭取勞工權益，調升勞工保險投保薪資級距。
- 三、推動加速開發海洋科技園區，促進高雄藍色旅遊事業，改善漁村居住環境，提升漁民生活品質。
- 四、積極結合大高雄區內各所大專院校，推廣進修教育，為國家培育優



秀人才。

- 五、戮力於農民事務，提高農民福祉，協助農產品的產銷合作，創造農民商機，增加農民收益。
- 六、監督警政單位，全面加裝監視系統，落實改善社會治安工作，確保百姓生命及財產安全。
- 七、堅定支持政府改革政策；捍衛軍公教、婦幼、老年……等各項福利措施。
- 八、繼續投入公益活動，服務鄉梓，及時反映百姓心聲，監督市政府，提升施政效能。
- 九、全面檢討防洪治水計畫，落實防災功能，避免低窪地區發生再淹水情形。
- 十、督促市政府相關單位，針對地下管線公共安全方面，全面清查來源與管控，增加救災設備及防災演練。

陸淑美議員

出生年月日：51年11月25日

出生地：高雄市

政黨：中國國民黨

學歷：

- 一、橋頭仕隆國小
- 二、橋頭國中
- 三、省立台南家齊女中
- 四、和春技術學(二專部)
- 五、國立高雄師範大學碩士



經歷：

- 一、岡山鎮第13、14屆鎮民代表
- 二、岡山鎮調解會委員
- 三、岡山鎮婦女會理事長
- 四、高雄縣議會第13~16屆縣議員及第15~16屆副議長
- 五、高雄市議會第一屆議員兼任中國國民黨團總召集人

政見：

- 一、專職民代，專業問政、專心服務、造福市民。
- 二、嚴審市府預算、改善財政赤字。
- 三、爭取勞工權益，關心失業問題。
- 四、主張男女工作平權，提高婦女社會地位。
- 五、因應經濟政策，反應農民心聲，爭取農業轉型政策輔導。
- 六、監督工業區、垃圾焚化廠、科學園區及阿公店溪之環境污染及水質污染。
- 七、建議市府加速開發興達漁港以及積極規劃永安、彌陀、梓官等沿海地區發展休閒觀光漁業，改善城鄉差距。
- 八、促請市府儘速完成燕巢大學城特定區計畫，配合未來大高雄城市發展。
- 九、建請檢討橋頭新市鎮綜合開發計畫案，以利未來大都會區之發展。
- 十、爭取高雄捷運紅線延伸至路竹，改善大眾運輸。

李柏毅議員

出生年月日：66年4月8日

出生地：高雄市

政黨：民主進步黨

學歷：

- 一、國立高雄大學高階經營管理碩士
- 二、私立東海大學社會科學院政治學系學士

經歷：

- 一、陳菊市長辦公室主任
- 二、立法院國會助理

政見：

- 一、公民新力量，左楠新選擇。
- 二、落實新世代參選，創造優質新議會。
- 三、嚴格監督市政府，恪守高雄市議員職責。
- 四、本著財稅正義、居住正義、賦稅公平的原則下，我來推動以下公共建設：

(一) 建構左營、楠梓區社會安全福利網：

整合老年、婦幼、教育、勞動者、弱勢等福利措施，本著【看得見差異，看得見福利】的精神，推動廣設公共托育中心、幼兒教育券向下延伸、無障礙交通建設、長青、婦幼設施結合，導入社區資源中心。

(二) 打造交通、環境安全生態網：

1. 不論是後勁石化業，或者是楠梓科學園區，都以生命安全、環境安全優先。推動創造綠色環境、清澈水道，以利土地復甦與市民健康為優先考量。
2. 交通以大眾運輸和社區小巴為核心，連接到家的最後一哩路；順暢便利的人行通道；串連藍色廊帶和綠色廊帶，結合小型公園，並強化滯洪功能和穿透式景觀。
3. 興建左營區明誠、自由、榮總、新莊等地下停車場。

(三) 推動產業轉型、活絡經濟生活安全網：



1. 淘汰高污染、低價值的產業聚落，積極吸引海外零污染的公司進駐。
2. 推動鐵路以東的左營商圈發展和蓮池潭的觀光服務轉型。

林瑩蓉議員

出生年月日：54年9月24日

出生地：臺南市

政黨：民主進步黨

學歷：

- 一、道明中學
- 二、高雄女中
- 三、台灣大學法學士
- 四、中山大學傳播管理碩士

經歷：

- 一、高雄市司法改革協會理事長
- 二、高雄地方法院民事調解委員
- 三、高雄律師公會理、監事
- 四、高雄市家暴中心法律諮詢委員
- 五、高雄市勞資爭議調解委員
- 六、博正兒童發展中心暨鹽埕早療中心權益會主委
- 五、國際特赦組織律師小組

政見：

- 一、高雄市地下管線及地下水層總清查、住宅區商業區地下管線重配置、屋內外自來瓦斯管線總安檢。
- 二、建構城市安全維護的標準機制。
- 三、建構智慧型城市，帶動經濟轉型與增值。
- 四、十二年國教完全免試一次到位。
- 五、全面實施小學雙語(中英)教學。
- 六、落實公共區域完善設施無障礙空間。
- 七、縮短復康巴士叫車流程、增加夜間服務便利性。
- 八、發展銀髮產業，興設老人福利及社區照顧服務。
- 九、楠梓鐵路地下化。
- 十、興建右昌捷運線或輕軌。
- 十一、左營眷村、楠梓中油社區劃設文化保留專區。



- 十二、楠梓中油遷廠區汙染場址劃設復育專區、引進國際企業投資遷廠區。
- 十三、與美國學校合作，打造蓮池潭為國際觀光園區。
- 十四、促楠梓加工區速設工業汙水處理廠，防治後勁溪及海洋汙染。
- 十五、左營凹子底商業區獎勵興建立體停車塔、增加停車位專區。
- 十六、爭取電影文化事業進駐左楠區。

陳麗珍議員

出生年月日：55年3月23日

出生地：高雄市

政黨：中國國民黨

學歷：

- 一、義守大學管理學學士
- 二、國立高雄師範大學教育學碩士

經歷：

- 一、高雄市議員
- 二、婦聯會楠梓區支會主委
- 三、高市龍舟委員會主委
- 四、自由車委員會副主委
- 五、高雄市嘉義同鄉會顧問
- 六、雲林同鄉會顧問
- 七、海軍官校、海軍士校校友會顧問
- 八、救國團左營區團委會會長
- 九、博仁慈善會顧問
- 十、國際佛光會左營分會顧問
- 十一、慈濟會員

政見：

- 一、督促市府推動城市行銷，發展經濟，積極招商，為市民創造更多就業機會。
- 二、多年爭取設北高雄長青中心於左營已定案，並繼續監督興建，為銀髮長輩提供休憩，多功能場所；增設學校球場，運動場夜間照明，整建楠梓運動場，開放市民更多運動空間。
- 三、已成功爭取新設文府國中，解決新莊，福山地區國中新生總量管制，並繼續監督學校設施多功能化，提供社區利用，督促閒置教室改建為托嬰照護中心，協助年輕父母安心拚事業。
- 四、督促教育局儘速運用網路雲端科技，規劃課後補救學習網，協助弱勢家庭，學習落後學生提供再學習管道。



- 五、要求市府發展網路雲端圖書館，讓市民可隨時下載電子圖書，享有方便閱讀學習資源。
- 六、要求市府對地下管線立法，擬訂定期，隨機雙重檢測機制嚴格檢測，管線使用單位應負擔管線安全管理監測費用。
- 七、繼續督促市府爭取蓮潭文化觀光園區，帶動周邊商業，觀光發展。爭取國家圖書館南部分館設在左楠，帶動地方文化產業；加強楠梓河川整治監控，杜絕污染，創造左楠美好生活。
- 八、爭取建設楠梓交通轉運站發展為北高雄新交通中心；儘快解決右昌交通壅塞問題，讓楠梓，右昌地區成為大學文化，海洋特產，海岸風情休憩特色區。
- 九、繼續爭取合群新社區更多公共設施，公車接駁，並協助改善果貿、翠華國宅各大樓管線、消防、公安、綠地及外牆美化。
- 十、要求警察局繼續在重要路口增設及維護監視系統以防範犯罪；爭取紅綠燈加裝倒數計時器，以利判斷穿越道路時間。

陳玫娟議員

出生年月日：51年12月14日

出生地：高雄市

政黨：中國國民黨

學歷：

- 一、舊城國小
- 二、大義國中
- 三、道明高中
- 四、美國威斯頓大學企業管理碩士

經歷：

- 一、日本東洋大學
- 二、日本亞細亞航空公司
- 三、立委黃昭順服務處特別助理
- 四、高雄市千禧國際同濟會創會長
- 五、高雄市清玉文教發展協會理事長
- 六、高雄市2003~04欣欣獅子會會長
- 七、高雄市2007女青商會特友會主席
- 八、高雄市體育會滑水委員會主委
- 九、海青工商家長會副會長
- 十、婦聯會高雄分會常務委員

政見：

玫娟長期致力守護左楠文史、觀光教育、地方建設，在議會理性而強力監督市政，面臨再強大壓力也無所畏懼。未來，陳玫娟依然秉持勇往直前、理性監督、努力爭取、維護高雄市民權益、促進地方發展：

一、繼成功爭取左新圖書館及楠仔坑圖書館、北區長青活動中心、文府國中建校、左營分局遷建、道路平整工程、候車亭改善、路外停車場增設、左楠老舊公園更新、眷村文化保存、後勁溪整治、老舊校舍改建、多處公共自行車租賃站…後，持續爭取北區幼兒館、國民運動中心等建設。

二、爭取設置蓮池潭觀光文化園區、舊城古蹟公園、眷村文化園區、整



體規劃左營舊城文化資產及古蹟保存工作，讓左營文化獲得最好保存維護、擴大觀光效益。

- 三、爭取新左營站及楠梓車站設置轉運中心、建構便利的接駁路網。健全左楠交通路網、爭取應打通、擴寬、新建之一般道路提早動工。
- 四、鐵路地下化將在107年全面完工啟用、左營火車站及平交道清除、縫平後之再生土地應及早規劃、加強鐵路沿線及高鐵商圈等周邊建設、創造地方繁榮、帶動區域經濟發展。
- 五、中油五輕如期關廠，關廠前仍應全面檢修管線設備、百分百做好工安維護工作。市府應與中央、中油立即擬具產業銜接計畫，引進高價值、低汙染之環保綠能產業，輔導產業進駐，創造就業機會，以避免地方經濟產生空窗期。
- 六、反對大量變賣市有土地財產，監督市府合理、覈實使用預算，削減非必要支出，並擬定債務平衡計畫、開源節流、逐年降低累積負債，避免債留子孫。

李眉蓁議員

出生年月日：68年3月21日

出生地：高雄市

政黨：中國國民黨

學歷：

- 一、國立中山大學社會科學院大陸研究所碩士
- 二、正修技術學院附設專科部五年制化學工程科畢業

經歷：

- 一、中國國民黨十八全中央委員
- 二、中國國民黨高雄市黨部副主委
- 三、中國國民黨高雄市青工總會總會長
- 四、300E1區正友獅子會會長
- 五、高雄市希望弱勢關懷協會顧問
- 六、婦聯會高雄市左營支會主委
- 七、左營舊城鳳邑城隍廟顧問
- 八、中山大學亞太所所友會會長
- 九、正修校友會化工系會長

政見：

- 一、檢討12年國教入學方案，修正規定。拒絕學生當教育實驗品，減少學生與家長憂心。
- 二、要求市政府在左營、楠梓區設置青少年活動中心，有室內與室外運動區、科技運用、才藝表演區提供青少年多樣化用途。
- 三、籲請市政府建立「青年展翅高飛平台」，專門提供24—50歲青年就業、創業投資等資訊與協助；補助懷孕、生育、幼兒教育津貼；補貼租屋、修屋、購屋資金。
- 四、要求市政府打造「左營金三角」（蓮池潭、世運主場館、眷村文化園區）帶動觀光產業、刺激經濟景氣。
- 五、重視後勁五輕遷移後地方發展；廠區原址設立遺址公園、文創產業



基地、石油污染復育教育區。

- 六、加強學校通學步道與校區、校園內教學環境安全。防止黑幫、毒品進入校園，影響學生受教與安全。
- 七、重視長青族群需求，加速進行「北高雄長青中心」建設，提供鄉親長輩一般休憩娛樂、才藝學習與發表等多功能場所。
- 八、關心「新住民」，要求市政府常態性舉辦新住民關懷活動，讓新住民融入地區和社區。
- 九、增加楠梓地區、高雄大學一帶公車班次，減少上下學(班)的不便。
- 十、文府國中增設高中部，成為「完全中學」落實左楠地區12年國教。
- 十一、籲請政府設立左楠地區3萬個免費機車停放空間，紓解停車不易問題。
- 十二、搬遷民族路、大中路口「瀝青工廠」，改建成為長青照護中心與游泳池。
- 十三、打通博愛路底華夏公園，銜接高鐵路，串連民族路成為「高雄新都心」帶動左楠區域發展。

張豐藤議員

出生年月日：50年4月18日

出生地：臺灣省新竹市

政黨：民主進步黨

學歷：

- 一、美國加州大學洛杉磯分校UCLA機械博士、
機械碩士
- 二、國立台灣大學機械系

經歷：

- 一、高雄市政府環保局局長
- 二、行政院環保署副署長
- 三、台灣環境教育協會創會理事長
- 四、中山大學公共事務管理研究所兼任助理教授
- 五、大高雄市第一屆市議員
- 六、高雄市議會氣候變遷小組召集人

政見：

一、綠色便捷交通：

1. 催生高雄快捷公車(BRT)，整合捷運、輕軌、BRT、棋盤式公車、公共自行車。
2. 打造8-80歲宜居城市。

二、綠能低碳經濟：

1. 推動綠建築、高雄厝、總合治水，打造太陽能光電城市、安全防災型海綿城市。
2. 空污總量管制搶救健康，產業轉型拚經濟不犧牲環境。

三、文化保存再興：

1. 守護文化資產，搶救城市記憶。
2. 活化再興文化資產，再創文化觀光熱潮。

四、文化「新左營」：

1. 打造舊城文化園區，重現雙城古道，建立新文化認同。
2. 保存明德、建業眷村及中油宏南新村，打造文創產業基地及里山社



區。

五、生態「美楠梓」：借鏡德國魯爾工業區，中油遷廠後推動後勁產業轉型與生態社區再造。

六、社區再造：保育援中港濕地，整治後勁溪生態，形塑楠梓優質河畔社區及生態廊道。

黃石龍議員

出生年月日：43 年 6 月 30 日

出生地：高雄市

政黨：無黨團結聯盟

學歷：國立高雄師範大學教育學碩士

經歷：

- 一、中鋼技術員
- 二、後勁國中、國小家長會長
- 三、新莊英雄慈善會理事
- 四、高雄市射箭委員會主任委員
- 五、楠梓分局民防中隊長
- 六、高雄市議會第五、六屆議員
- 七、高雄市議會第七屆副議長
- 八、現任高雄市第一屆議員



政見：

- 一、教育為百年大計，敦促政府逐年增加教育經費，加速各級學校軟、硬體設備更新，提高教學環境與品質。
- 二、促請政府加強宣導全民注重環保，污染必減少，監督政府嚴加取締排放污染之工廠，給市民一個乾淨又安全的居住環境。
- 三、具危險性之地下輸送管線，督促政府即刻全面清查並嚴加管理，將其管線位置公布，請廠商全部遷移，遠離人口稠密處與交通要道，甚至全面封管停止使用。
- 四、敦促政府確實詳盡規劃投資環境，強力宣傳國內、外招商，加速經濟繁榮，創造更多就業機會，嘉惠市民朋友。
- 五、老人社會即將來臨，為讓年輕人能安心工作，敦促政府儘速嚴加規劃老人照顧問題，讓年輕人無後顧之憂。
- 六、推動節能減碳，促請政府全面檢視自行車道之安全性及騎乘舒適感。繼續增闢公園綠地，提供更多休閒場地讓市民使用。

周鍾濞議員

出生年月日：44年7月23日

出生地：高雄市

政黨：中國國民黨

學歷：國立政治大學教育學碩士

經歷：

- 一、空軍通信電子學校教官
- 二、高雄市政府教育局科員
- 三、高雄市議會現任議員
- 四、藍約翰文教基金會董事
- 五、港都圍棋、蘭友發展協會理事長
- 六、救國團楠梓區團委會會長
- 七、楠梓區後備軍人輔導中心主任
- 八、高雄市青少年服務協會名譽理事長
- 九、教育行政高考、中醫師檢考及格



政見：

- 一、積極監督市府即刻全面清查本市民生與工業地下管線；並迅速建立電腦管理系統，長期嚴密追蹤控管，隨時稽核巡查，確保市民安全、安心與安適的生活環境。
- 二、繼續力爭高雄新（副）都心規建在左楠鄰近地區。
- 三、督促市政府儘速興建本市第一條中華線公車捷運系統（BRT）計畫工程。
- 四、積極爭取即刻規建燕巢線輕軌與高雄大學特區支線的捷運工程。
- 五、全力爭取左楠區電線電纜地下化工程儘早全面完工。
- 六、督促市府繼續整治清疏後勁溪、典寶溪各支流溝渠流域，務期杜絕水患。
- 七、繼續推動左營新社區興建地下停車場（包括：福山廣場、微笑公園等地段），俾利當地民眾停車。
- 八、嚴格督促市府儘速繼續規劃新台17線重大計畫道路新建工程。
- 九、積極督促市府繼續廣設社區圖書分館（包括：福山社區學園圖書分

館)，期能提升市民良好閱讀風氣。

- 十、全力督促市府儘早整體規劃左楠區適當的場所（包括：鳳邑舊城、蓮池潭、半屏山、煉油廠與眷村等），進行全方位系統性設計優質的休閒文化創意產業空間，確實有效提升本市國際水準的觀光休閒文化園區。

許慧玉議員

出生年月日：56年2月22日

出生地：高雄市

政黨：中國國民黨

學歷：

- 一、國立中山大學高階公共政策碩士
- 二、輔英護專
- 三、育英護校

經歷：

- 一、國民黨高雄市黨部副主委
- 二、第15、16屆高雄縣議員，高雄縣議會國民黨團執行長、副書記長
- 三、大社區婦聯會主委
- 四、國際佛光會大社分會顧問

政見：

- 一、縮短原高雄縣與高雄市之城鄉差距，積極推動公共設施（柏油、監視器）消弭二等公民之不平等待遇。
- 二、推動（仁武、鳥松、大社、大樹）一區一個旅遊景點，並結合農特產品帶動觀光人潮刺激地方經濟。
- 三、推動每里各有里民活動中心及公園，讓里民有集會與休閒活動之空間，並建議市府公園由社區認養。
- 四、嚴格督促政府公開地下管線路徑圖，建置完整的檢修制度與維護管理，並定期在市府網站公開資訊。
- 五、極力要求市府提高編列消防人員預算，訓練專業救災人員，擴充高危險地區（仁武、大社工業區）化學災害防災設備及演練，以確保民眾生命財產之安全。
- 六、督促市府全面檢視排水系統，提升排水防洪規格與容量，避免暴雨導致雨水無法宣洩造成災情。
- 七、督促政府應全面宣導推動十二年國教的真正目的，並對十二年國教所產生的不公平現象應儘速修改，避免學生成為教育改革下的犧牲品。



- 八、鼓勵企業主動進駐校園進行產學合作，減少畢業即失業之危機；且重視技術職業教育，培育各行各業人才，讓年輕人定居高雄，減少人口外流。
- 九、加強兒童少年保護及家庭暴力受害者服務並推廣家暴防治觀念，共同營造祥和的家庭環境，避免婦幼受虐事件一再發生。
- 十、積極督促市府建構托嬰、保姆管理系統，協助家長獲得完整的托育資訊，讓家長可放心托育、安心就業。

沈英章議員

出生年月日：43年3月6日

出生地：高雄市

政黨：民主進步黨

學歷：

- 一、仁武國小畢
- 二、高雄市第七中學畢
- 三、省立體育專科學校畢業(三專)
(現改制為國立台灣體育大學)

經歷：

- 一、高英工商教師
- 二、高雄市海青工商體育組長
- 三、高雄縣政府機要秘書、高雄縣體育會總幹事
- 四、高雄縣仁武鄉第(14-15屆)鄉長
- 五、高雄縣鄉鎮市長聯誼會會長
- 六、民進黨第3、4、5、6、7屆全國黨代表
- 七、高雄縣岡山本洲產業園區服務中心主任
- 八、政治大學地方研究班結業
- 九、凱達格蘭學校畢業

政見：

- 一、爭取仁武設立灣內派出所。
- 二、爭取灣內國小遷校，灣北重劃區學校預定地(設立雙語學校)
- 三、建議增設八卦國中，京富路學校預定地。
- 四、爭取八德二路國道一交流道(紓解鼎金交流系統)。
- 五、爭取觀音湖風景區開發。
- 六、爭取仁心路拓寬十五米。
- 七、建議烏林、考潭都市計畫通盤檢討，(包含十九灣營區、美國學校、台糖土地，以利地方發展。
- 八、爭取愛河源頭整治(八卦北屋社區旁)。
- 九、爭取北屋社區十公頃公園預定地減半徵收，(拖三、四十年，沒錢



徵收)創造雙贏。

十、中山大學仁武校區大學城，積極設校。

十一、建議大社林邊段99公頃重劃。

十二、爭取鳳山、鳥松、仁武、大社闢建鳳山→楠梓捷運路線。

十三、建設縮短覆鼎金公墓遷墓時程，加速地方發展。

十四、建議四區義大世界、佛光山、澄清湖、觀音湖觀音山風景區觀光連線。

十五、建設大社蜜棗、芭樂，大樹荔枝、鳳梨，行銷發展，提升農民收益。

十六、建議各區多增設托嬰托老地點。

十七、建議推動成立舊鐵橋周邊土地，善加利用塑造地方繁榮。

邱俊憲議員

出生年月日：71年2月26日

出生地：臺南市

政黨：民主進步黨

學歷：

- 一、國立中山大學海洋事務研究所管理碩士
- 二、國立中山大學海洋環境及工程學系工學學士

經歷：

- 一、陳菊機要秘書
- 二、李昆澤立委國會辦公室執行長
- 三、蔡英文總統三民東區競選總部執行總幹事
- 四、陳菊市長競選總部青年部執行長
- 五、全國大專院校優秀青年代表
- 六、行政院青年國是會議全國代表
- 七、青年返鄉公投發起人
- 八、國立中山大學學生活動中心總幹事

政見：

- 一、陳菊幕僚青年參選，力拼新人增加一席。
- 二、堅持專業清廉參政，拒絕紅包樁腳文化。
- 三、跳脫地方派系把持，再造公民參政價值。
- 四、捍衛受薪階級權益，確保勞工職場安全。
- 五、爭設青年發展基金，鼓勵子弟返鄉就業。
- 六、挹注農業發展基金，保障農民生產收益。
- 七、打造友善親子空間，健全多元育嬰環境。
- 八、強化社區總體營造，看顧長輩照護安全。
- 九、堅守居住環境正義，守護家園永續安全。
- 十、爭取輕軌交通建設，健全大眾運輸發展。
- 十一、促進產業升級轉型，提升在地就業機會。



十二、打造全齡健康園區，發展綠色智慧新鎮。

張勝富議員

出生年月日：61年10月7日

出生地：高雄市

政黨：民主進步黨

學歷：和春技術學院

經歷：

- 一、大社鄉鄉民代表
- 二、大社鄉鄉長
- 三、民進黨全國黨代表、民進黨黨部評委
召集人
- 四、觀音國小家長會長
- 五、大社國中家長會長
- 六、大高雄市第一屆市議員
- 七、消防局義消第四大隊大隊長

政見：

- 一、監督大社工業區於民國107年前完成遷廠，變更為乙種工業區。
- 二、監督大社工業區，仁武工業區地下管線透明化，做好環境保護，落實工安防護。
- 三、提昇大社、仁武、大樹及鳥松四區環境品質，實現綠色生活，促進環境永續經營。



林芳如議員

出生年月日：57年1月11日

出生地：臺灣省南投縣

政黨：民主進步黨

學歷：

- 一、高雄市立空中大學法學學士畢業
- 二、育達高職

經歷：

- 一、高雄市議會第一屆第5選區市議員
- 二、第一聯合律師事務所助理
- 三、國際通商法律事務所助理

政見：

高雄市榮獲國際宜居城市獎，為確保高雄市永續幸福宜居，芳如將全力督促市府各項政見實現完成。

- 一、便捷交通：整合公車接駁系統，連結高鐵、捷運及台鐵大眾運輸，成為高雄共同生活圈。
- 二、生根教育：推動技職學校與產業界建教合作，落實培育技職專才。
- 三、推展觀光：推動觀光新廊帶，促進觀光產業發展。
- 四、保障勞工：鼓勵勞工進修，提升就業能力，積極協助勞資爭議調解，保障勞工權益。
- 五、振興農業：發展精緻新農業，推動產業升級、農產加工及加強海外行銷，增進農民收益。
- 六、發展農村：發展休閒產業，推動農村產業轉型，活絡農村經濟。
- 七、確保公安：致力地下化學、民生管線總體檢，確保人民身家生命財產安全。
- 八、都市更新：推動九曲堂火車站前後，設施、觀光改造、帶動九曲堂風華再現。
- 九、水利整治：督促完成大樹堤防工程及高屏溪疏濬並加強各區易淹水地區的改善。
- 十、特色文化：透過各區特色活動辦理、推動保存並發揚在地文化。



- 十一、老人福利：充分利用各學校閒置空間，引進老人學堂，提供長輩快樂學習活動環境。
- 十二、回饋鄉里：主張各區回饋金，繼續保留供地方興辦公建設與文化福利事業。

簡煥宗議員

出生年月日：62年9月19日

出生地：臺北市

政黨：民主進步黨

學歷：中山大學人力資源管理研究所碩士

經歷：

- 一、立法委員邱太三國會辦公室主任
- 二、行政院勞工委員會陳菊主委辦公室秘書
- 三、高雄市長陳菊辦公室秘書
- 四、高雄市政府民政局主任秘書



政見：

- 一、老高雄城市再興：
旗鼓鹽三區是高雄發源地，豐富的歷史資產，將成為百年風華再現的熱點。透過更新活化或調整機能，賦予老舊閒置建物新生命，並引進新興產業，帶動歷史街區繁榮。
- 二、老中青代代宜居：
善用校園閒置空間創辦樂齡學堂，祖孫一同上學，養老生活最充實；增加公共托育中心，降低養育負擔，家庭生活更輕鬆；加強美術館功能，推廣藝文體驗，讓孩子創意無限發揮。
- 三、旗津好觀光：
自然的人文景觀優勢結合產業新發展，串聯紅毛港、英國領事館及旗津燈塔等週邊觀光景點，規劃深度旅遊，讓旗津邁向國際觀光大島。
- 四、鼓山好樂活：
以永續發展為遠景融合週邊環境，考量整體排水系統，改善淹水問題，並提升全區保護標準。活化舊部落迎接鐵路地下化新時代，利用文化藝術與國際接軌，維護壽山自然生態，營造優質生活環境，讓鼓山成為高雄宜居指標。
- 五、鹽埕好文創：
水岸輕軌及捷運銜接亞洲新灣區與駁二特區，以活化場域吸引文創

產業進駐，建立高雄獨有的文創品牌，讓鹽埕成為亞太區域藝文創新基地。

李喬如議員

出生年月日：46年6月24日

出生地：臺灣省屏東縣

政黨：民主進步黨

學歷：國立中山大學高階公共政策研究所碩士

經歷：

- 一、高雄市議會民進黨團總召集人
- 二、高雄市議會教育小組召集人
- 三、高雄市議會法規委員
- 四、高雄市地價評議委員
- 五、高雄市兒童福利協會創辦人
- 六、高雄市社區文化發展協會創辦人
- 七、高雄市美術館特區自治協會創辦人

政見：

- 一、爭取國小國中高中營養午餐由政府每月補助一半午餐費。
- 二、加強國小英語課程必修實施由一年級開始實施。
- 三、爭取鼓勵高雄青年返鄉就業補助津貼提高至一萬元，並推動政府鼓勵民間企業配合青年返鄉就業政策並保證時薪160元之行動者，政府給予企業減稅獎勵。
- 四、提高銀髮族居家照顧喘息服務補助。
- 五、推動鼓山區七賢國中（龍鎂分校）正名運動，並經（龍水里）美術館社區公民投票同意更名為美術館國中。
- 六、嚴格監督成功爭取的美術館社區國小校舍興建完成後命名為美術館國小，並於104年度招生。
- 八、推動鼓山區鹽埕區老舊大樓簡易都更，並推動老舊社區特色營造，帶動老舊社區活化，改善社區環境並提升老舊社區特色活化後之觀光價值，例如：鹽埕、哈瑪星。
- 九、打造旗津、鼓山、鹽埕區文化走廊及腳踏車道沿線建築藝術彩繪。
- 十、督促台鐵地下化107年如期完工，要求台鐵地下化後將原軌道綠美化並規劃人行步道、腳踏車道區。



- 十一、督促市府與台泥公司為台泥開發案通過之附帶要件約定依約撤廠。
。
- 十二、爭取旗津鼓山輪渡站擴建增設旗津區居民及在旗津區工作之高雄市民專用通行出入口。
- 十三、提案修訂「高雄市建築管理自治條例第65條增訂高雄市都市計畫公布實施合法建築為民國53年前興建之建築得依民國44年5月19日都市計畫公告發布實施前之舊有合法建築規範及得依合法之原面積、原材質、原高度重建，不受現實施建築法規之限制（本案修正適用六十年以上舊合法建築）。

蔡金晏議員

出生年月日：67年3月25日

出生地：高雄市

政黨：中國國民黨

學歷：

- 一、國立成功大學水利及海洋工程工學博士
- 二、私立道明中學

經歷：

- 一、正修科技大學助理教授
- 二、高雄市體育會第1屆理事
- 三、高雄市柯蔡宗親會第12屆顧問
- 四、高雄市議會前副議長蔡松雄服務處助理
- 五、國民黨第18屆中央委員
- 六、國民黨高雄市青年工作會98、99年度青工會長

政見：

- 一、推動文創觀光特區，旗鼓鹽展商機
- 二、提升高雄防洪功能，打造海綿城市
- 三、優化大眾運輸建設，建構綠能生活
- 四、善用都市更新方式，活化老舊社區
- 五、監督政府都市規劃，落實居住正義
- 六、發掘城市角落文化，重現歷史脈絡
- 七、推廣校園倫理教育，反制校園霸凌
- 八、健全社區托育計畫，保障婦幼權利
- 九、營造青年創業環境，創造在地就業
- 十、全面檢視社福政策，完善弱勢照顧
- 十一、升級智慧警政科技，加強社區治安
- 十二、加速石化產業轉型，建立安全家園



陳美雅議員

出生年月日：59年11月12日

出生地：高雄市

政黨：中國國民黨

學歷：

- 一、道明幼稚園
- 二、中山國小
- 三、大義國中
- 四、高雄高商
- 五、日本明治大學法律學士
- 六、日本早稻田大學法律碩士
- 七、日本早稻田大學法學博士



經歷：

- 一、高雄市第七屆議員
- 二、合併後高雄市第一屆議員
- 三、高雄市立空中大學法政系講師
- 四、文藻外語大學推廣教育中心日文講師
- 五、長青學苑日文講座、高雄市體育會理事
- 八、高雄市婦女會理事
- 九、台灣高等法院高雄分院法官助理

政見：

美雅宣言：國際視野專業問政，捍衛婦幼安全，保障學童教育環境，打造高雄海空經貿國際城，增加就業機會，爭取國家圖書館南部分館在美術館區，爭取大型體育賽事在高雄，提高高雄能見度。

一、「左岸鼓山風雲再起、塑造高雄巴黎」：優質生活新概念，成功設立農十六凹子底森林公園、凹子底停車場、社區長青學苑、廣設公園兒童遊戲區及健身器材、推動鐵路地下化、帶動內惟整體發展，哈瑪星文化再造。

二、「鹽埕變新東京城、風華再現」：成功拆除大公路陸橋、興建鹽埕綜合社會福利館、推動駁二文化產業發展。

- 三、「旗津變身為高雄夏威夷」：旗津渡輪民營化後，讓旗津居民免費搭渡輪。興建「新旗津醫院」、「新行政中心」、海岸線保護工程、推動國際觀光飯店、打造國際級觀光旗津新樂園。
- 四、建構安全社區，塑造安心環境：爭取社區監視器（鼓山區現有1454支、鹽埕現有545支、旗津區現有235支）及全面汙水下水道整治。
- 五、新設「美術館小學」，爭取美術館在地小學生優先入學，並於104年能順利招生。
- 六、整治淹水問題：成功推動台泥遷廠、都市更新、興建「滯洪池」，強化愛河流域防洪工程。
- 七、成功爭取生育津貼、免費坐月子到宅服務、公立托嬰中心、兒童托育津貼補助。
- 八、尊榮長輩，爭取過年敬老津貼、增設樂齡學習中心並強化公車網，連結捷運、醫院、學校。
- 九、要求市府針對全市埋設地下管線全面檢修。
- 十、美雅是在地高雄出生長大，誓言活用留學經驗以「國際觀」創造美麗新高雄。

黃柏霖議員

出生年月日：56年10月31日

出生地：高雄市

政黨：中國國民黨

學歷：

- 一、正興國小
- 二、道明中學
- 三、正修工專五專部土木工程科
- 四、國立中山大學人力資源管理研究所碩士
- 五、國立中山大學公共事務管理研究所博士生

經歷：

- 一、高雄市市議員
- 二、正修科技大學校友會總會長
- 三、經營管理顧問師
- 四、高雄市正忠文教協會理事長
- 五、高雄市議會國民黨團書記長
- 六、自我超越成功學作者
- 七、高雄市政府公務人力發展中心講師

政見：

- 一、財政健全工程：逐年降低市府舉債，從每年舉債120億逐年減少赤字直到零舉債。平均地權基金每年繳庫20%。
- 二、公益高雄：已與愛心企業合作招待6600位弱勢孩童參觀紙風車創意展；募得800萬元購買消防人員衣、帽、褲；每年舉辦100多場公益講座…等。
- 三、生態高雄：爭取4.2公頃樣仔林埤公園改建；爭取體二用地規劃為河堤文化園區；爭取擴建中都溼地…等。
- 四、文教高雄：印製「牧愛生命卡」連續三年共90萬張，發給全市國中小學子，防範意外、守護生命；協助三民國小及河濱國小校地取回，建設優質就學環境…等。



- 五、樂活高雄：成功推動澄清湖免費入園；推動「壽山國家自然公園」；發揚柴山奉茶文化…等。
- 六、健康高雄：募集500萬公益款購置AED心臟電擊器，及時搶救寶貴生命；積極推動市立醫院民營化政策…等。
- 七、活力社區：協助各里社區爭取經費，尤其寶國、正興、港新、本和…等里，完成翻修老舊公園、廣場、更新設施，提升生活品質。
- 八、便捷交通：推動公車民營化及168環狀公車線，打造便捷交通網；推動興建國道末端貨櫃車專用道，改善交通、降低意外事故…等。
- 九、地盡其利：「高雄市公共設施保留地解編」政策，推動關注三民區屠宰場、果菜市場…等重劃，提高土地價值；推動公設地通盤檢討、解編，解決民怨、創造官民雙贏。
- 十、高雄競爭力：舉辦上百場公聽會及演講，汲取國內外成功經驗，全方位促進大高雄競爭力提升。

何權峰議員

出生年月日：69年4月1日

出生地：高雄市

政黨：民主進步黨

學歷：

- 一、高雄市三民區莊敬國小
- 二、陽明國中
- 三、高雄市立新莊高中
- 四、東海大學政治學、法學學士

經歷：

- 一、東海大學政治研究所
- 二、立法委員蔡其昌辦公室主任
- 三、高雄市政府教育局機要秘書
- 四、高雄市政府陳菊市長秘書
- 五、高雄市政府環保局專門委員

政見：

打造「新左岸、好三民」，讓市民居住在更生活、更休閒、更舒適、更便捷的環境。

更生活：推動愛河左岸工業區轉型發展，優先啟動老舊社區更新發展，並加速推動覆鼎金公墓換公園，創造優質的生活空間。

更休閒：推動愛河沿岸滯洪池綠地開闢與自行車道往上游關鍵，延伸愛河整治成果，結合生活打造水岸遊憩空間。

更舒適：沿鐵路地下化廊道，建立人車友善的林蔭散步園道，並拆除原鐵道沿線老舊立體交叉陸橋，增加停車空間，讓生活空間無縫接軌。

更便捷：推動新設鐵路捷運化車站成為區域發展新核心，並連結輕軌建立大眾運輸網點，打造三民綠色環狀運輸網。



康裕成議員

出生年月日：45年3月4日

出生地：臺北市

政黨：民主進步黨

學歷：

- 一、北一女中畢業
- 二、台灣大學法律系畢業
- 三、中山大學政治學碩士

經歷：

- 一、律師
- 二、高雄市議會第6、7、1屆市議員
- 三、高雄縣議會第14屆縣議員

政見：

- 一、讓高雄市成為實現夢想的城市，氣爆給了高雄重重一擊，我會很努力督促下列事項：
 1. 具體要求石化業總部南遷
 2. 要求統籌分配稅法要符合居住正義及環境正義
 3. 打造宜居城市，治理城市要納入工業化的風險
 4. 加速產業轉型，讓高雄擺脫工業城市的宿命
- 二、讓三民區成為宜居的都市核心
 1. 三民區的任何地方都不再淹水
 2. 覆鼎金公墓遷走，中區焚化爐不再燒垃圾，趕走污染
- 三、讓議會成為高雄市進步的力量，而非絆腳石



黃香菽議員

年齡：70年10月23日

出生地：高雄市

政黨：中國國民黨

學歷：

- 一、正興國小
- 二、道明中學國中部
- 三、台南女子技術學院五專部室內設計科

經歷：

- 一、財團法人大揚文教基金會執行長
- 二、國民黨高雄市青年工作會總會會長
- 三、國民黨第17、18、19全國黨代表
- 四、高雄市青年服務協會理事長
- 五、市議會議長黃啟川服務處助理
- 六、立法委員侯彩鳳服務處主任

政見：

點亮三合一、創新行銷新三民

一、主張公車候車亭，分區分路段，租與優質形象企業：

- (一) 幫助優質企業行銷。
- (二) 幫助高雄行銷，美化活潑市容。
- (三) 增加市府財庫收入。

二、推動一鐵路地下化沿線，成為「高雄綠色親子休閒長廊」。

三、主張一高速公路以東，增設「澄清三民消防分隊」。

四、主張一寶珠溝覺民路路段加蓋，並開通至民族路，以利市民交通。

五、主張一因應少子化，活化閒置校舍及其他閒置空間改設為下列之基地：

- (一) 公立幼托中心。
- (二) 青年文創、產學培訓中心。
- (三) 長青休閒、安養中心。

六、打響三民客家幸福聚落特色，以義民廟為主題宣揚義民精神，推動



三民客家新價值。

七、主張-打造青年藝文創業園區：

- (一) 輔導青年創業貸款。
- (二) 給予租稅優惠。
- (三) 創造文創商機。
- (四) 增加市庫財政收入。
- (五) 留住在地青年文創人才。

八、主張-規劃「三民新生活運動」

- (一) 推動『新三民百大美食暨觀光』地圖，營造新商圈與創造城市觀光價值。
- (二) 舉辦『新三民嘉年華會』，連結區內各宗教慶典活動，點亮新三民特點，吸引觀光人潮。
- (三) 推動每季的『三民環狀運動圈』地圖，利用「綠能減碳」的觀念，帶動市民一起參與、健康又快樂的親子休閒活。

林武忠議員

出生年月日：44年7月18日

出生地：高雄市

政黨：民主進步黨

學歷：

- 一、六龜國小
- 二、六龜初中
- 三、國立旗美高中
- 四、國立高雄工專
- 五、高應大觀光研究所碩士

經歷：

- 一、高雄市議會第六屆、第七屆議員，改制後第一屆大高雄市議員
- 二、民進黨高雄市議會黨團總召集人、副總召集人、幹事長
- 三、民進黨第十五屆、第十六屆中央執行委員
- 四、民進黨高雄市黨部執行長
- 五、南臺灣觀光產業聯盟秘書長
- 六、高應大觀光研究所博士生

政見：

- 一、民意最優先、服務最快樂。
- 二、後驛應爭取把三民公園或博愛國小操場開發為地下停車場以紓解交通及解決停車問題。
- 三、三民區因人口多應設立多所托兒中心及公立幼稚園以解決貧困母親之苦。
- 四、關懷弱勢！用心關懷協助中低收入戶清寒家庭、身心障礙人士、獨居老人、街友等弱勢族群，遇到重大事故，發揮愛心急難救助。
- 五、嚴格監督政府，全面防杜毒品、幫派入侵校園，積極輔導中輟生重回校園升學。
- 六、現有果菜運銷中心轉型成為大高雄市「果菜觀光運銷服務中心」，使大高雄市有「水果之都」美譽。
- 七、比照巴黎鐵塔，在金獅湖風景區興建一座象徵高雄特色，具有指標



- 性的「高雄鐵塔」，促進觀光商機，提升高雄市在世界的能見度。
- 八、要求市府每年編列預算，補助各區里社區發展協會，推動社區總體營造。
- 九、消防人員應加強化學災害應變能力，以減少傷亡。
- 十、E化安全社區！要求在街巷增設彩色、解析度高之全新數位警民聯防監視器系統，防止竊盜發生，保障人民生命財產安全。

曾俊傑議員

出生年月日：65 年 4 月 9 日

出生地：高雄市

政黨：中國國民黨

學歷：

- 一、高雄市立十全國小畢業
- 二、高雄市立七賢國中畢業
- 三、屏東永達技術學院五專部畢業
- 四、澳洲昆士蘭中央大學IT系畢

經歷：

- 一、高雄市第七屆議員
- 二、高雄縣市合併第一屆議員
- 三、高雄市攤販協會理事長

政見：

- 一、三民鐵路地下化，規劃特色商圈
- 二、中都濕地再進化，結合生態保育
- 三、中都磚窯廠轉型，傳承在地文化
- 四、河堤國小續擴建，推動社區再造
- 五、金獅湖風景再造，結合禮讚宗教
- 六、民族路橋要拆除，打通南北交通
- 七、捷運輕軌要結合，推廣大眾運輸
- 八、高雄產業大招商，增加就業機會



鄭新助議員

年齡：30 年 2 月 21 日

出生地：高雄市

政黨：無

學歷：高雄縣鳥松國民小學

經歷：

- 一、民進黨第四、五、六、九屆中央評議委員
- 二、第三屆國大代表
- 三、快樂廣播網主持人
- 四、行政院顧問
- 五、第六、七屆市議員
- 六、高雄縣市合併後第一屆市議員

政見：

- 一、主張「台灣中國，一邊一國」。
- 二、「扁案」是政治事件，應予平反。
- 三、如獲當選，循例將議員公費所得全部投入社會公益服務。
- 四、爭取提高處於經濟弱勢的不孕夫妻接受人工生殖補助費用。
- 五、提高第一胎與第二胎的生育津貼。
- 六、落實十二年國教「免試」升學方案。
- 七、降低中、低收入戶，老人安養中心補助門檻。
- 八、續督促政府修改積欠工資墊償基金制度，並針對資遣費和退休金的
部分能增設法令保護，使勞工權益不受損。
- 九、續督促高雄市「實物銀行」的設置。



黃淑美議員

出生年月日：48年1月28日

出生地：高雄市

政黨：台灣團結聯盟

學歷：國立中山大學碩士

經歷：

- 一、改制後第一屆高雄市議員
- 二、改制前第六、七屆高雄市議員
- 三、高雄市選舉委員會委員
- 四、高雄市人道關懷協會理事長
- 五、鼓山國中校友會理事長
- 六、高雄高商校友會理事
- 七、國立中山大學校友會

政見：

- 一、身心無礙，校園有愛。
- 二、無菸無毒，健康富足。
- 三、浴火鳳凰，即刻重生。
- 四、就業保障，友善職場。
- 五、安心哺乳，親善市府。
- 六、安心服役，平安退伍。
- 七、推展文化，發揚客家。
- 八、廚餘回收，資源再生。
- 九、美化民族路，三民亮起來。



郭建盟議員

出生年月日：59年7月20日

出生地：臺北市

政黨：民主進步黨

學歷：

- 一、私立輔仁大學經濟系
- 二、國立高雄大學高階經營管理碩士

經歷：

- 一、高雄市第一屆市議員
- 二、高雄市政府陳菊市長辦公室副主任
- 三、高雄市政府民政局主任秘書
- 四、關懷生命協會副執行長
- 五、第六屆高雄市議員
- 六、立法院專職法案助理12年

政見：

一、打造青年宜居城市

1. 50歲前無住屋青年享12年只租不售高質青年社會住宅權。
2. 將少子化騰空之小學教室改為價廉質優公辦托嬰或銀髮日托中心，兼顧新生兒托育與銀髮父母照護，減少青年負擔。

二、推動魅力新觀光

1. 興建能飽覽亞洲新灣區各地標建築之跨港纜車。
2. 重點推動會展旅遊。
3. 針對大陸沿海及東南亞鄰近城市，推動如「船進機回」之渡輪型態觀光旅遊，擴大觀光價值。

三、發展高值化經濟

1. 鋼鐵、造船、石化朝高值化工業轉型，市府自辦工業區發展城市級工業經濟。
2. 發展郵輪母港經濟，如郵輪之運補、維修等。
3. 結合亞洲新灣區建設，將城市經濟轉型為高值服務業。

四、文化創新機



1. 文化部南遷衛武營文化園區。
2. 文化行政管理與文化事業推展輔導二元化。
3. 逐年提高自償性文化政策比例。

五、重建財政體質

1. 成立資本建設自償基金，將500平方米以上市有地納入資產，以出售地上權、土地出租、重劃抵費地收益等充作基金收入，籌措自償而永續之資本建設財源。
2. 以自治社會福利排富、專案售地、合理提高公告地價、解決縣市合併遺留約僱人員問題，改善財政僵化結構。

六、捍衛勞工權益

1. 堅決反對派遣法，藉鬆綁勞動基準法第九條提高季節臨時短期之聘僱彈性因應即可。

七、活絡都市發展

1. 10年遷移高雄港中島工業區，轉型為高值休閒觀光商業複合區。
2. 施展城市魄力要求中央加速205兵工廠遷廠。
3. 以換地、徵收取得亞洲新灣區周邊國營事業土地，納入資本建設自償基金。
4. 於81氣爆重建完成前，公布台鐵高雄機廠再利用計畫，並將輕軌延伸至凱旋中正路口，串連捷運，打造凱旋三多生活圈，加速災區走出陰霾。

周玲奴議員

出生年月日：56年12月16日

出生地：高雄市

政黨：民主進步黨

學歷：

- 一、大同國小
- 二、新興國中
- 三、五福國中
- 四、道明中學
- 五、世界新專廣電科
- 六、淡江大學畢業



經歷：

- 一、高雄縣市合併前高雄市議會第6屆、第7屆市議員。
- 二、縣市合併後大高雄市議會第1屆市議員。

政見：

- 一、推動高雄市成為友善居住城市，吸引外地人與外國人移居高雄。
- 二、建構美麗島大道成為高雄的巴黎香榭大道。
- 三、因應老年化與少子化時代來臨，善用閒置公地並透過市區小校整併取得用地，並以地上權設定招商，興建公共托育與老人養護機構。
- 四、提倡用簡易型都市更新方式改造老舊社區。
- 五、透過輕軌捷運串連亞洲新灣區，增加經濟與觀光發展。
- 六、以房屋挽面修繕、都市更新方式，創意重建八一氣爆災區。
- 七、推廣電子輓聯與環埋葬法，節能減碳為環保盡力。
- 八、針對實際就業需求舉辦職訓，達成結業及就業目標。
- 九、加強監視系統設置與維修，確保市民生命財產安全。
- 十、打造婦女友善職場，提高婦女就業率，重視夜歸職業婦女安全。
- 十一、推動建物屋頂綠化，營造高雄成為亞洲花園城市。
- 十二、持續推動選舉不插旗、不掛布條，為地球環保、城市美學盡一份心力。

許崑源議員

出生年月日：46年5月1日

出生地：高雄市

政黨：中國國民黨

學歷：高雄市三信高級商業職業學校

經歷：

- 一、高雄市第4、5、6、7屆市議員
- 二、大高雄市第1屆市議員（議長）

政見：

- 一、搶救經濟危機，整合社區資源，擴大就業機會，提振都會商機，開發經貿園區，招商重大投資，開創社區繁榮。
- 二、促進族群融合，消弭族群對立，平息政爭惡鬥，深耕族群和諧，引領政治清流，淨化社會風氣，再造高雄團結。
- 三、保障勞工權益，促進勞資和諧，改善勞保政策，加強勞資協調，充實職訓教育，預防工安事故，健全福利制度。
- 四、關懷弱勢團體，扶助弱勢族群，落實社會救助，善督婦幼安全，廣置殘障設施，協助就業服務，提昇人性尊嚴。
- 五、研議交通對策，宣導大眾運輸，宏規都會運輸，擴建大停車場，拓展捷運商機，提升交通效率，保障交通安全。
- 六、改善社會治安，強化警民聯防，廣設監視系統，宣導里鄰互助，增添警力裝備，加強社區巡守，宣導法律常識。
- 七、健全教育制度，根除教育亂象，推動外語教學，維護校區安全，充實教學設備，獎勵師資研修，改善教育環境。
- 八、拓展觀光產業，開發觀光資源，增建主體公園，導覽文物古蹟，強化景觀特色，擴建休閒設施，發展社區觀光。
- 九、貫徹環保政策，改善環境汙染，加強資源回收，全面綠化環境，淨化空氣水質，宣導環保教育，落實社區環保。
- 十、開創高雄願景，凝聚族群共識，貫徹民主政治，全民參與決策，邁向多元發展，促進國際交流，致力革新願景。



吳益政議員

出生年月日：52年4月4日

出生地：臺灣省屏東縣

政黨：親民黨

學歷：

- 一、美國哥倫比亞大學國際政治經濟碩士
- 二、台灣大學政治系
- 三、台北商專財稅科
- 四、高雄工專建圖科

經歷：

- 一、第六、七屆高雄市議員
- 二、正修科技大學講師
- 三、文藻外語學院講師

政見：

- 一、氣爆後再生：進行生態城市改造，做為高雄環保社區典範。
- 二、亞洲新灣區、苓仔寮社區應對地質、水紋進行全面調查，就土壤特性訂立施工規範。
- 三、石化產業應考量市民健康安全、在地稅籍、環保永續三者平衡。
- 四、實踐非核家園：鼓勵設置太陽能電力公司，舊五輕設新能源研究中心。
- 五、左營眷村改為文創設計基地，協助傳統產業提高附加價值。
- 六、臺鐵高雄機廠開發時，應同時保留老樹與廠房。
- 七、鼓勵綠能高雄厝，實現節能宜居的城市生活。
- 八、老舊公寓加裝電梯，鼓勵三代同堂。
- 九、建構只租不賣的環保社會住宅，提供不買房者、新移民、外籍人士、弱勢者居住選擇。
- 十、六米巷社區及輕軌沿線引進改良式停獎，重塑街道空間。
- 十一、鼓勵校園設置屋頂農場，降低室溫，提供營養午餐有機蔬菜。
- 十二、改造傳統市場，改善採光、排水、衛生，引進小農、有機農。
- 十三、保護在地老店及柑仔店，減免租稅，堆積城市歷史。



- 十四、十二年國教一半名額採會考入學，一半開放社區及特殊專長多元入學。
- 十五、強化技職教育，學習德國師徒制度，厚實技術基礎。
- 十六、正式教師甄選應具備代課、代理一至三年經驗。
- 十七、建議李科永捐贈圖書館應利用舊總圖改建，使舊建築擁有新生命。
- 十八、協助新住民就業與創業。
- 十九、公務員應與畢爾包、阿姆斯特丹、柏林、波特蘭進行互換學習。
- 二十、公共腳踏車租借系統全面改革。

蕭永達議員

出生年月日：54年6月23日

出生地：臺灣省基隆市

政黨：民主進步黨

學歷：

- 一、國立台灣工業技術學院（現改名國立台灣科技大學）電子工程技術碩士
- 二、國立台北工專電子科畢業

經歷：

- 一、國立高雄應用科技大學講師
- 二、正修科技大學講師
- 三、高雄公督盟議員評鑑，同時獲得「問政最認真」與「問政品質最佳」

政見：

- 一、擔任「公民運動代言人」：公民運動是高雄進步的力量，但好的理念要變成政策，在議會需要有可靠的代言人，願意具備良心勇往直前。

我在第一屆議員任期內的公民運動履歷～

1. 帶領氣爆災民包圍李長榮化工廠，要求立即停工。
 2. 為基層勞工爭取權益，揭發日月光是血汗工廠。
 3. 推動高雄中學在「二二八」事件的歷史改寫。
 4. 堅持正副議長選舉應該亮票。獲無罪定讞。
 5. 為阿扁保外就醫案，率先在議會提臨時動議。
- 二、主張「公辦都市更新，災區煥然一新」：

目前市政府正在加緊腳步進行公共設施復原工程，讓災區恢復正常通行與生活機能，但真正要讓整個災區復原的最正確方式，應該是透過都市更新的手段，並且由市政府來主導推動執行「公辦都市更新」，除了擁有公信力、公權力，更擁有豐富的公共資源可以運用。災區需要的不是只有恢復通車及街景而已，而是要一個可以帶來「新機能」、「新希望」的「新街景」，唯有透過都市更新手段才能帶來全新的造街運動。



我相信，以一心、二聖、三多與凱旋等道路為主的更新區域，在全新的綠建築、新風格的都更推動下，將會是台灣最成功的都市更新案！

黃紹庭議員

出生年月日：59年1月11日

出生地：高雄市

政黨：中國國民黨

學歷：

- 一、美國加州南加大電機碩士
- 二、東海大學
- 三、道明高中
- 四、七賢國中
- 五、苓洲國小

經歷：

- 一、高雄市議員
- 二、高雄市議會國民黨團書記長
- 三、高雄市議會建設小組召集人
- 四、台積電駐美國技術經理
- 五、美國加州矽谷工作經驗十二年
- 六、旅高麻豆文化促進會理事長
- 七、高雄市義警大隊新興分局中隊長
- 八、高雄市議員黃芳仁服務處主任

政見：

壹、高雄新經濟篇

高雄生產力衰退，公司工廠外移，市區裡的「售」、「租」店面林立；就業不易，高雄人就得離鄉背井到外地工作，城市越來越蕭條，景氣越來越低迷。

高雄，一定要發展「新經濟」，引進經濟活水，創造就業機會，才能將高雄帶回昔日榮景。

貳、市民樂活篇

- 一、嚴格監督市政團隊，確保市民生命財產安全。
- 二、全力發展高雄經濟，重振港都就業景氣榮景。
- 三、引進新型科學園區，積極推動「高雄新經濟」。



四、提供市民便捷交通，規劃網狀交通運輸系統。

五、善用高雄山海河港，發展成為國際觀光亮點。

參、市民樂活篇

一、關心弱勢勞工老人，立法建構安心保障權益。

二、減輕雙薪家庭負擔，實施免費兒童學前照護。

三、興建公營出租住宅，解決青年族群有屋好住。

四、充實警消人員設備，保障值勤護衛市民安全。

五、確保婦女性別權益，工作醫療教育免受歧視。

陳慧文議員

出生年月日：63年7月28日

出生地：高雄市

政黨：民主進步黨

學歷：

- 一、國立高雄應用科技大學工管碩士
- 二、高雄工專電子科
- 三、瑞祥國中
- 四、五甲國小

經歷：

- 一、現任高雄市議員
- 二、第八屆鳳山市民代表
- 三、第15、16屆高雄縣議員
- 四、高雄市新都慢速壘球協會理事長
- 五、高雄縣日用雜貨商業公會顧問
- 六、高雄市洗衣商業公會顧問
- 七、高雄市真善美中小企業跨業交流協會顧問
- 八、高應大校友會理事

政見：

- 一、爭取經費優先開闢鳳山消防救災不易之計畫道路。
- 二、爭取經費裝設監視器，以保障市民生命財產安全。
- 三、促進產業升級轉型、發展具有地方特色、企業結合觀光產業、增加就業機會。
- 四、督促高雄市第77期市地重劃區儘速完成，興建公園綠地道路等公共設施，強化其生活機能。
- 五、督促高雄市鳳山區五甲路東側區段徵收進度，爭取公共設施用地興建多功能活動中心，提升社區生活品質，鄰近5里有集會空間。
- 六、加強高雄市文化藝文活動，提升人民心靈知識。
- 七、落實婦幼政策，保障婦女權利。
- 八、加強社會福利，照顧弱勢團體。



- 九、鳳山溪沿岸及曹公圳整治美化，並加強管理維護。
- 十、主張「台灣中國，一邊一國」。
- 十一、「扁案」是政治事件，應予平反。
- 十二、傾聽民意，為民服務。

顏曉菁議員

出生年月日：63年2月3日

出生地：高雄市

政黨：民主進步黨

學歷：

- 一、中正國小
- 二、鳳西國中
- 三、高雄女中
- 四、國立中正大學法律學系
- 五、國立中正大學政治學研究所

經歷：

- 一、國立高雄師範大學科教所博士班
- 二、第十六屆高雄縣議員
- 三、第一屆高雄市議員
- 四、民進黨議會黨團副總召
- 五、立委顏文章國會辦公室主任
- 六、民進黨第十二屆中執委
- 七、民進黨第十三屆中評委
- 八、民進黨第十四、十五屆中常委

政見：

建立南方品牌，說高雄的故事

「鳳山新價值，高雄新都心」督促鳳山溪、曹公圳沿岸景觀工程，加速鐵路地下化，翻轉城市軸心，建構綠色廊道，監督衛武營兩廳院進度，結合觀光、人文、藝術，形塑高品質生活圈。

「老舊城市再更新」爭取將鳳山列為示範區，以提升容積率為政策工具，引入民間資金，獎勵公共建設投資，延續城市記憶，帶動老部落發展。

「愛是擁抱，不是口號」推廣居家照護智慧化，提升幼兒托育品質，健全無礙生活環境，照顧弱勢團體，整合民間資源社區參與，讓高雄成為友善的志工城市。



「市政溝通，已讀必回」市民為尊，建立即時陳情軟體、市政資訊整合系統，評比各局處施政滿意度，公開監督機制，要政府「已讀必回」。

「無線港都，指尖世界」建構友善資訊空間，推動無線網路普及化，打造無國界的數位城市。

「石化重鎮，智慧管理」要求建立資訊公開平台，以智慧科技管理民生、石化管線系統建立安全都市空間。

「傳統 2.0 再升級」獎勵在地傳產升級，商請銀行低利融資，鼓勵投入研發、打造特色品牌、建立行銷管道，提高產值、降低污染。

「低碳高雄小清新」建構完善路網，增加大眾運輸使用率，推廣電動汽、機車，減少碳排放，要求綠色交通優質化；持續推廣綠色建築，落實環保，追求永續的綠色港都。

「培育設計人才，打造文創舞台」定位主力文創產業，促進產官學合作，建立台灣品牌，引領產業改革，邁向國際文創之都。

「平等人權，彩虹港都」爭取同志法律人權，督促建構專屬窗口，多面向推廣性別議題，認同多元成家，共築彩虹高雄。

「當改革成為事實，參與就是義務」正視公民意識崛起，爭取城市空間設置公民論壇，定期與年輕人對話，要求市政顧問團增加青年比例，重視新世代聲音，鼓勵參與公共事務。

李雅靜議員

出生年月日：66年12月24日

出生地：高雄市

政黨：中國國民黨

學歷：

- 一、中山大學公共事務管理研究所碩士
- 二、輔英科大環工系
- 三、大仁藥專工安科
- 四、鳳西國中
- 五、鳳山國小

經歷：

- 一、中山大學環工所博士班
- 二、高雄縣政府環保局、勞工局
- 三、國民黨第19屆中央委員
- 四、輔英科大第五屆校友總會常務理事
- 五、正修科大校友會諮詢顧問
- 六、國際獅子會300D2區婦女委員會主席
- 七、金蘭同濟會
- 八、鳳山西區扶輪社
- 九、2013高雄青商會會長
- 十、過埤派出所警友團長

政見：

- 一、魅力鳳山：
積極推動鳳山古蹟寺廟維護，規劃形象商圈，行銷特色美食，吸引觀光客人潮，帶動活絡商機。
- 二、安心鳳山：
主動推動社區登革熱宣講，鼓勵民眾整潔家園，杜絕登革熱，守護鄉親健康，推動鳳山地下管線通盤檢修，打造安全城市。
- 三、文教鳳山：
善用衛武營及大東園區軟硬園區資源，全力扶植藝文表演團體，形



成文創聚落，打造鳳山文化新核心；注重校園安全，守護學子權益，協助鳳山各級學校爭取建設經費。

四、幸福鳳山：

大力爭取社區基礎建設，繼成功完成中崙圖書館後，再推動文山圖書館建設，積極推動廣設公立托嬰、幼兒中心，妥善照顧幼童，讓上班父母安心。

五、光榮鳳山：

致力保存黃埔新村，闢建成眷村文物園區，行銷眷村特色文化及美食，保存眷村光榮傳統；推動新住民及客家文化社區學習活動，舉辦有關母語推廣、風俗、服飾、美食交流活動，呈現鳳山多元文化之美。

六、樂活鳳山：

完整保存鳳山體育館，催生國民運動中心，積極培訓優秀體育選手推廣民眾運動風氣，力爭鳳山體育場地下停車場興建，改善民眾停車問題；落實U-BIKE腳踏車租賃站規劃，便利民眾以自行車做為短程交通工具，改善交通流量。

七、監督市政：

善盡為市民看緊荷包職責，持續監控高雄財政赤字，力促市府提出開源節流辦法，拒絕債留子孫，實現世代正義；關心產業經濟發展議題，提升高雄競爭力。

八、守護鳳山：

積極為鳳山發聲，全力守護鄉親權益。

羅鼎城議員

出生年月日：65年8月5日

出生地：高雄市

政黨：民主進步黨

學歷：國立高雄大學法律學系碩士

經歷：

- 一、執業律師。
- 二、財團法人法律扶助基金會高雄及屏東分會扶助律師。
- 三、國立中山大學政治學研究所博士班。
- 四、國立台北大學法律學系司法組。



政見：

- 一、公義鳳山：落實弱勢民眾的保障，社會補助改採實質審查制度，開闢多元法律扶助制度。
- 二、好行鳳山：改善不平道路與危險路口，增加市區與住宅周邊公有停車位，保障行的便利與權益。增加大眾運輸路線，出入安全又方便。
- 三、安全鳳山：全面巡檢及改善監視器，維護居民安全。加強取締飆車、噪音，維護生活環境。
- 四、建設鳳山：爭取舉辦社區特色文化活動與市民活動，增加觀光人潮並保存在地特色。次階段整治鳳山溪，改善周邊居民生活環境品質。
- 五、樂活鳳山：爭取就業博覽會並嚴加篩選職缺，提供更好、更多就業機會。嚴審預算，善加管理，創設獎勵制度，提升人才回流。爭取國際級藝文展演活動，打造鳳山為文化與教育兼並之區。

劉德林議員

出生年月日：50 年 11 月 7 日

出生地：高雄市

政黨：中國國民黨

學歷：和春技術學院附設進修學院

經歷：

- 一、高雄市高縣退伍軍人協會理事長
- 二、高雄市高縣眷村文化發展協會榮譽理事長
- 三、高雄市高縣山東同鄉會榮譽理事長
- 四、高雄市關懷公教退休人員協會顧問
- 五、高雄市黃國山黨部委員
- 六、高雄市黃山埔黨部常委

政見：

- 一、誓願成為本黨政策辯護，推動及開展之基層代言急先鋒。
- 二、全心全力監督市政，讓地方百姓繳納的稅款真正做到取之於民，用之於民。
- 三、維護公益，照顧弱勢，扮演官與民之間的橋樑，盡全力消弭兩造之間因認知誤差所產生的不公不義之情事。
- 四、監督平衡城鄉之總體發展，督促市政單位用心經營各城鄉之地方特色，促銷觀光文化以推動地方之經濟。
- 五、重視環境保護及水資源的利用，縣市合併後，大高雄的水質問題及鳳山溪的整治已不再有跨縣市之問題，一定要徹底解決，還百姓一個潔淨清澈的家園。



張漢忠議員

出生年月日：42年10月28日

出生地：高雄市

政黨：民主進步黨

學歷：

- 一、梓官國小
- 二、忠孝國中
- 三、中正高工
- 四、三信家商

經歷：

- 一、第一屆高雄市議員
- 二、高雄市議會農林小組召集人
- 三、高雄市民防總隊交通義勇警察副大隊長
- 四、高雄市羽球委員會主任委員
- 五、鳳山區保興宮管委會常務監事
- 六、鳳山慈福宮副主任委員
- 七、高市鳳山滑輪溜冰推廣協會理事長
- 八、慶忠機車行負責人
- 九、高縣機動車修理工會理事長
- 十、和春技術學院

政見：

張漢忠是基層黑手出身，以服務市民為使命，替鳳山爭取建設為己任，未來仍將以「忠於所託」的精神全力打拼，實現繁榮地方造福民眾的願望：

- 一、以府會同步配合市府團隊施政，打造宜居城市，並以大高雄都會新中心之思維經營鳳山，推動老舊社區建設更新。
- 二、督促市府要求中央政府必須在高雄市民權益優先原則下，重新調整高雄產業結構，高汙染、高危險之石化工業遷出市區，引進綠能高附加價值產業，讓高雄安全又繁榮。
- 三、爭取鳳山線輕軌，興建從五甲班超路經保泰路、南京路、澄清路、



長庚醫院、棒球場到烏松中正路之鳳山線輕軌，與高雄捷運、環狀輕軌連結成完整之大眾運輸網。

- 四、落實節能減碳，廣設與捷運站、火車站、公車站、大東文化藝術中心、觀光休憩點連結之自行車租賃站，搭建完整的公共運輸體系。
- 五、因應鐵路地下化完成後，爭取政府儘速將鳳山區境內高架路橋及地下道拆除填平建設為平面道路。
- 六、強化行銷大東文化藝術中心、鳳儀書院、平成砲臺、曹公圳、兵仔市、鳳山各大廟宇等景點、特色街，爭取影視節目到鳳山取景拍攝，推廣中華街夜市、自強夜市、鳳凌廣場等夜市及各地特色美食。

陳粹鑾議員

出生年月日：55年12月1日

出生地：高雄市

政黨：中國國民黨

學歷：

- 一、義守大學管理研究所碩士
- 二、國際商業專科學校(五專部)畢(現改制高雄應用科技大學)
- 三、鳳西國中
- 四、中山國小



經歷：

- 一、高雄市議員
- 二、高雄市議會國民黨團副書記長
- 三、國民黨第十九屆中央委員、國民黨十九全黨代表
- 四、婦聯青溪分會高雄縣支會主任委員
- 五、鳳山開漳聖王廟管理委員會常務委員
- 六、鳳山區農會第十七屆理事
- 七、義守大學校友總會理事

政見：

- 一、爭取增加公立幼兒園班級數，減輕家長經濟負擔，讓孩子們能得到更優質的教育環境。
- 二、建請市府提高生育補助到每胎5萬元，0到5歲育兒津貼提高到每個月5仟元，讓家庭與學校無縫接軌，讓幼兒教育更臻完善。
- 三、廣設新移民連絡平台，主動輔導並協助新移民融入當地環境。
- 四、加強產學合作，讓未升大學高中職畢業生，在高雄在地就業。
- 五、串聯衛武營藝術文化中心以及大東文化園區，培養在地藝文特色表演團體，打造高雄藝文表演創意基地。
- 六、成立眷村文化園區落實珍貴眷村文化的保存與活化。
- 七、爭取國道7號高速公路，增設鳳屏路交流道，以利鳳山東區與大寮中庄地區民眾，經由此銜接國3、國1等高速公路網，減少輸運成本，

促進經濟繁榮。

- 八、全力爭取環狀輕軌完工後，立即啟動五甲至烏松的鳳山線，帶動鳳山交通運輸，以利經濟繁榮。
- 九、爭取土地取得設置南成派出所，保障居民治安品質。
- 十、強烈要求拆除前鎮河高公截流站，讓鳳山溪與前鎮河水流通暢，避免登革熱病媒蚊孳生，以杜絕五甲、前鎮登革熱疫情重災區。
- 十一、要求市府全面性檢查鳳山地下管線，隨時更新資料，及定期檢查維修，守護民眾居住安全。
- 十二、監督市府開源節流減少財政赤字，避免「債留子孫」，並創造青年就業機會，留住青年人口。

楊見福議員

出生年月日：41年12月2日

出生地：高雄市

政黨：無

學歷：

經歷：

- 一、高雄市第一屆市議員
- 二、高雄縣鳳山市民代表會第七、八、九、十屆主席
- 三、高雄直轄市商業會顧問
- 四、鳳山區北門萬福廟副主任委員
- 五、鳳山區婦女安康協會顧問
- 六、鳳山區忠孝社區發展協會理事

政見：

- 一、督促市政府立即全面清查在本市各重要道路所埋設管線，市政府應不定期查驗，並成立聯合稽查組織定期向議會報告，以保障市民生命財產安全。
- 二、督促市政府於鳳山市區中心內興建立體停車場，讓市民停車方便，帶動並繁榮市區商機。
- 三、督促市政府應更積極加強登革熱宣導及防治措施，讓高雄成為宜居城市。
- 四、督促市政府改善治安、改革警政，設置在各里重要路口監視器應加強維護，避免浪費公帑。
- 五、積極爭取衛武營國家藝術中心早日竣工，提升本市人文素養與藝術風氣，成為文化界重要基地。
- 六、督促市政府積極改善雨水下水道清濬或新建，避免遇雨成災，造成市民財產遭受損失。
- 七、督促市政府企業化經營，開源節流，改善財政惡化造成市民負債。
- 八、重視勞工權益，解決中高齡失業問題，督促市政府提出具體招商目標，振興經濟景氣繁榮高雄。



- 九、督促市政府積極落實社會福利、優先照顧老人福利、推廣兒少福利及廣設老人安養照護據點。
- 十、建議市政府衛生單位加強抽查市面食品、飲料、蔬果等食物，是否符合安全標準，為人民健康嚴格把關。
- 十一、督促市政府因應鐵路地下化鳳山火車站改至地下後，曹公路可接文衡路，未來該地區繁榮可期，市政府要妥善規劃各項重要設施，成為鳳山新地標

吳銘賜議員

出生年月日：54年12月2日

出生地：高雄市

政黨：民主進步黨

學歷：和春技術學院附設進修學院畢業

經歷：

- 一、前鎮區振興里第五至七屆里長
- 二、前鎮區里長聯誼會主席
- 三、民主進步黨市黨部執行委員
- 四、高雄市議會第七屆議員
- 五、財團法人高雄市廣濟宮董事長91年至103年
- 六、凱達格蘭學校國家策略領導班11期

政見：

- 一、督促205兵工廠遷移
主張積極督促市政府與中央政府的開發許可，儘速落成搬遷事宜，使高雄經貿園區土地獲得更有效益的利用。
- 二、石化安全政策診斷
全面徹查前鎮、小港及高雄各區域地下之油管、高壓管，加強油氣管線之安全管理，改善管線亂象。
- 三、社福服務零距離
監督與清查市府執行各項福利方案之效能，建立親善的城市文化。
- 四、監督市府資源分配重整
極力監督市府資源分配，改善前鎮、小港較落後區域之發展。
- 五、建立優質就業環境
強化都市產業發展，鼓勵高雄企業優先僱用高雄市民，提高就業率。
- 六、水綠大高雄
營造高雄水與綠的宜居環境，推動以人為本，以生活為主體思考的社區建設。
- 七、優質醫療城市



建構大高雄醫療中心資訊統合系統，讓都市醫療系統更加便捷與友善。

八、為民發聲

積極爭取市民權益，傾聽市民心聲，為民喉舌。

曾麗燕議員

出生年月日：42年2月20日

出生地：高雄市

政黨：中國國民黨

學歷：

- 一、國立高雄應用科技大學觀光與餐旅管理研究所碩士
- 二、國立高雄應用科技大學(二年制)觀光系
- 三、正修工專二技國貿科

經歷：

- 一、國民黨十七全中央委員
- 二、立委林宏宗服務處特助
- 三、國民黨高雄小港、前金婦女會顧問
- 四、國際同濟會高雄港分會會長
- 五、國際蘭馨交流協會高雄分會會長
- 六、國立高雄應用科技大學觀光系系友會會長

政見：

- 一、誓為專職、專業、專責民意代表，監督市政，為民喉舌。
- 二、嚴格監督市府針對731前鎮大氣爆的善後工作及未來高雄地區石化工業地下管線管理做法。
- 三、嚴審市府預算，改善財政赤字。
- 四、充分反映民意，爭取市民權益，尤其對弱勢團體、新住民的照顧，更加不遺餘力。
- 五、提升市民生育補助，每胎至少2萬元津貼。
- 六、要求中油高雄後勁廠不得遷至南星計劃用地。
- 七、搶救高雄市居高不下的失業率，促使國營事業盡量僱用當地的居民。
- 八、利用高雄港的優渥條件與天然資源，再結合地方區域的特色，發展出帶狀觀光景觀，開發高雄地區的觀光事業。
- 九、嚴格監督捷運，除加速建立網狀系統外，另還要建立方便的轉乘系



統。

十、打破市府長期重「北區」、輕「南區」的資源預算分配，以補強前鎮、小港長期落後發展的現象。

陳麗娜議員

出生年月日：59年3月10日

出生地：臺灣省宜蘭縣

政黨：中國國民黨

學歷：私立中國文化大學

經歷：

- 一、復興航空公司空服員
- 二、宜蘭縣旅高同鄉會理事
- 三、高雄仁愛扶輪社社長
- 四、高雄市紅毛港文化協會顧問
- 五、社教館小港社教工作站召集人
- 六、救國團小港區團務委員會委員
- 七、高雄市小港區婦女會理事長
- 八、中華民國婦女聯合會高雄市前鎮區支會主任委員



政見：

扮演好人生每一個角色，無愧於自己，有利於眾人，這是陳麗娜對自我的一貫要求。因此，擔任市議員以來，陳麗娜始終以「對自己良心與市民信賴負責」的信念，為所當為、問所當問、爭所當爭，堅持發出理性的聲音、展現監督的力量。如今，陳麗娜為公眾利益而尋求連任，將以追求高雄市民最大公益、爭取地方民眾最大權益為目標，奮勇進前：

- 一、嚴正要求市政府改善財政、控管財務，於短期內達成負債零成長，進而逐年降低累積負債餘額，切不可債留子孫，更不能讓高雄發生氣爆等市政急要時無舉債空間應急。
- 二、監督市府有效運用預算推動城市建設，莫將經費大量投注於電視廣告、花草、煙火、活動等「看得見的表面建設」，而應加強地下管線、工安維護、治安改善、道路拓寬、路面平整、校舍改建、污染防治等基礎建設。
- 三、爭取安全、健康的居住環境，小港、前鎮工業區定期實施安檢以降低工安事件，強化對石化原料、事業廢棄物、空氣排放物之管理，讓居民免於生活恐懼。

- 四、要求市府展現施政能力，與中央密切合作、辦理205兵工廠搬遷事宜，並有效整合公民營地主意見、加速開發多功能經貿園區內閒置土地，讓本區展現類似台北信義計劃區的時尚與繁榮。
- 五、要求市府順應民意、啟動大林蒲、鳳鼻頭遷村，提供多元遷村地點供村民選擇，遷村補償從優從寬。

陳信瑜議員

出生年月日：57年11月4日

出生地：高雄市

政黨：民主進步黨

學歷：

- 一、國立中山大學高階經營管理研究所碩士
- 二、國立高雄應用科技大學觀光與餐旅管理研究所碩士
- 三、中國文化大學學士

經歷：

- 一、高雄市第一屆市議員
- 二、高雄市第六、七屆市議員
- 三、高雄市市長陳菊資深幕僚
- 四、凱達格蘭學校第一期結業
- 五、高市府都市發展局長吳孟德機要秘書
- 六、高市府工務局長林欽榮機要秘書
- 七、高市府社會局長陳菊、蘇麗瓊機要秘書

政見：

「真·相信」是信瑜當選議員十年來的座右銘，「真」：真切反映民意、政見說到做到；讓人民「相信」政治有最純真的感動。信瑜念茲在茲的是反映民意，用政見政策找回人民對公共事務的關心。感謝市民督促，信瑜榮獲公民評鑑「高雄市十大優質議員」，是前鎮小港唯一的一位優質議員。

信瑜將繼續以「本區第一名優質議員」的精神，若再次當選後，下一任期致力推動下列政策：

一、營造安全健康都會

一年內建置高雄安全地圖，包括石化管線、治安熱點、天災潛勢；兩年內全面啟動工業健康風險評估，包括延續性的小港林園與新的大林蒲等；四年內參考世界衛生組織的健康風險指標，制定與落實高雄指標。



二、落實發展轉型正義

高雄人要靠自己扭轉重北輕南。兩年內讓國營企業總部南遷，提高高雄銷售額一兆元，增加25億稅收；兩年內召集市民論壇，凝聚集體意志，擘劃高雄轉型正義的願景地圖。

三、型塑優質教育政策

教育是百年大計，必須時時刻刻緊盯。每年檢核事項：

1. 十二年國教精神與制度。
2. 優質合宜的教師員額與教育現場。
3. 不適任教師的處理機制。
4. 充足的各級教育經費，包括幼兒園、體育、特殊教育等。

四、打造弱勢優先環境

進步城市必須弱勢優先。

1. 經濟弱勢：保障受自由經濟貿易衝擊的市民，強化中低收入、單親、失親兒與銀髮族福利。
2. 居住弱勢：推動大林蒲和鳳鼻頭遷村、新草衙都市發展、檢討大坪頂都市計畫。
3. 環境弱勢：完成高松森林公園、前鎮小港鐵馬綠廊道。
4. 生命弱勢：積極保護毛孩子。

林宛蓉議員

出生年月日：49年8月31日

出生地：臺灣省屏東縣

政黨：民主進步黨

學歷：國立高雄應用科技大學商務經營研究所碩士

經歷：

- 一、市議會議員（現任）
- 二、民進黨黨團前總召
- 三、教育委員會召集人
- 四、前立委郭玫成國會辦公室主任
- 五、慈元宮管理委員會主委
- 六、太極八卦掌委員會主委
- 七、關懷地球協會榮譽理事長
- 八、港都直排輪協會名譽理事長
- 九、林氏宗親會副理事長
- 十、屏東同鄉會常務理事
- 十一、高市嘉義同鄉會顧問
- 十二、高市慈善團體聯合會、各級學校、愛教育家長會長協會顧問



政見：

三屆議員任內政績看得見，二〇五兵工廠遷移、爭取少康營區10公頃公園綠地、協助市府完成氣爆災區重建，各級學校老舊校舍改建、公園改建，爭取興建市立圖書總館及草衙分館、童愛館等，危險橋樑重建（例：興仁橋、明鳳橋、媽祖港橋自行車橋），前鎮之星自行車天橋興建等…用心打造大高雄。全方位服務團隊以真誠、行動力、優質服務，讓前鎮、小港成為生活好所在！

- 一、阻止政治與經濟立場傾中，確保台灣主權獨立，促進台灣經濟發展。
- 二、配合陳菊市府團隊發展『亞洲新灣區』，再創台灣經濟新奇蹟。
- 三、成功爭取二〇五兵工廠遷移大樹，催生多功能經貿園區開發案，創造就業機會、帶動商機，繁榮南高雄。

- 四、成功爭取少康營區公園綠地由6.32公頃增加到10公頃，提早規劃多功能活動中心興建。
- 五、全面推動高中職、國中小通學步道，校園裝設監視系統，保障學童安全。
- 六、爭取市府增加教育預算，讓每所學校都有體育館或活動中心，雨天時學生也能在室內運動。
- 七、成功爭取校舍改建：前鎮高中1、2期，獅甲、前鎮國中1～3期，仁愛、樂群、獅甲、坪頂、鳳陽、明義國小，瑞豐國小發包中，光華國中規劃中。
- 八、嚴格監督市府妥善利用氣爆善款全力照顧災民，儘速完成重建；並落實石化管線管理，確保市民安全。
- 九、持續推動健康新生活、環保顧地球，響應週一無肉日。
- 十、持續力爭國中小全面實施免費營養午餐。
- 十一、全力配合輕軌建設，力爭在瑞北路、瑞和街口增設輕軌車站，方便崗山仔民眾搭乘。
- 十二、持續解決小港、前鎮積水問題；持續推動大坪頂建設成為優質社區。
- 十三、鼓勵草衙舊部落都市更新，以最優惠誘因嘉惠地方。
- 十四、堅決反對國道七號高速公路之三五櫃專用道經過宏平路、高松路。

李順進議員

出生年月日：47年10月27日

出生地：高雄市

政黨：無黨團結聯盟

學歷：

- 一、小港國中小學
- 二、東方工業專科學校
- 三、國立中山大學社會科學院高階公共政策碩士

經歷：

- 一、第六、七暨合併後第一屆高雄市議員
- 二、高雄市議會保安小組召集人、農林水利海洋小組副召集人、環保督導專案小組委員
- 三、濟南里第五、六屆里長
- 四、高雄市不動產評價委員
- 五、地價及標準地價評鑑委員會委員
- 六、高雄市地政士會會務顧問
- 七、逢甲大學土地管理人員進修班第八期結業

政見：

- 一、加強爭取小港前鎮兩區各國中小學教育軟硬體、校舍整新重建。
- 二、嚴管小港前鎮空污、海污、噪音之取締防治與監控。
- 三、力爭新草衙都市更新美化與購地優惠方案、權益維護。
- 四、賡續推動前鎮河、鳳山溪疏浚、整治、防洪、綠美化。
- 五、催生推動大桂林飛機咖啡花海節、咖啡花海自行車步道。
- 六、力促中央與地方積極面對大林蒲沿海「是遷污染工廠？或遷村？」
- 七、加速都更，復原重建氣爆災區建設與優惠公平賠償案。
- 八、禁止、拒絕小港沿海石化專區、台耀化工暨各污染工廠新設立。
- 九、李順進力阻南星遊艇（塑鋼纖維）產業製造專區，成功刪除7億5千萬預算，並續禁止該案二期環評之審查。
- 十、改善解決小港前鎮地區（沿海3、4路）高雄十大死亡路口交通瓶頸



易車禍傷亡案。

- 十一、繼續督促教育局結合警政單位將毒品趕出校園、社區。
- 十二、完成開闢區內消防民生必要巷道之剷除、開闢與打通。
- 十三、推動改善勞動條件、勞安、勞資關係維護與爭取。
- 十四、繼續辦理市政府局處、首長與鄉親面對面陳情與溝通。
- 十五、監督輕軌捷運興建之環保抗震減噪、綠美化、公益與繁榮。
- 十六、爭取新建有效維護大坪頂活動中心、小港圖書館、孔宅綠園、少康營區公園、捷運輕軌之完成。
- 十七、繼續督促台電電線桿地下化事宜。
- 十八、賡續解決制止大貨卡車，違規停放擾民噪音危害案。
- 十九、誓當環安、工安、婦幼教育、弱勢團體代言人。

鄭光峰議員

出生年月日：55年2月4日

出生地：臺灣省嘉義縣

政黨：民主進步黨

學歷：高雄醫學大學醫學研究所畢業

經歷：

- 一、民進黨高雄市黨部第八屆主委
- 二、嘉義同鄉會顧問
- 三、高雄市太極拳協會理事長
- 四、南區家扶中心委員
- 五、現任高雄市議員



政見：

- 一、推動監督高雄市工業管線法制化、安全化。
- 二、持續推動社區健康：推動社區健康操、定期社區健康檢查。
- 三、監督食品衛生，爭取合理食品衛生預算，保障市民健康。
- 四、推動國中小小班教學，每班降為25人目標，提升教學品質。
- 五、推動綠色城市，增設捷運站附近學校之高雄「City Bike」，提供學生便捷的通學環境。
- 六、請市府監督企業，確實撥足額勞工退休準備金。
- 七、監督市府落實勞動檢查，以維護勞工身心健康及生命財產安全。

王聖仁議員

出生年月日：49年4月18日

出生地：臺灣省雲林縣

政黨：民主進步黨

學歷：高雄市高英工商畢業

經歷：

- 一、高雄市前鎮區瑞崗里第六、七屆及縣市合併後第一屆里長。
- 二、高雄市縣市合併後第一、二屆民主進步黨市黨部主任委員。
- 三、高雄市立空中大學



政見：

- 一、推動前鎮、小港區公民參與，擴大公共議題決策機制。
- 二、嚴格監督高雄市政府，恪守高雄市議員職責。
- 三、改變高雄市議會結構，力求優質之間政文化。
- 四、透過亞洲新灣區的建設，推動產業轉型，重建經濟安全生活體：
 1. 在市民生命安全的原則下，淘汰高汙染、低價值的產業結構，逐步推動高價值、零汙染的會展產業進駐。
 2. 推動現有工業區、住宅區、商業區，所有地下管線資訊，公開透明，並在一定期限內，完全撤離，讓市民遠離生活的恐懼。
 3. 推動成立海、陸、空倉儲物流園區，吸引外資企業投資。
- 五、改善交通道路安全、打造永續生態環境景觀：
 1. 推動捷運、輕軌、公車、自行車等多功能交通道路，分道分流，並完成各項道路開闢銜接上的完整性，以利市民交通便利與安全。
 2. 推動綠色環境、清澈水道，結合人行道環境改善工程，提供市民社區小型公園，更可連接鄰近大型公共空間之遊憩。
 3. 推動E化建構模式，連結高雄市立圖書總館與各項展演資訊，以提供市民更便捷的知識通路與藝文生活品質。
- 六、建構社會安全福利生活共同體：

整合老年、婦幼、教育、勞動者、弱勢等福利措施，推動廣設公共

托育中心、幼兒教育券向下延伸，長青、婦幼設施結合，導入社區資源，讓單一機構，不同族群使用，服務極大化，以減少資源重複和浪費。

王耀裕議員

出生年月日：50年7月14日

出生地：高雄市

政黨：中國國民黨

學歷：

- 一、國立高雄工專
- 二、國立高雄師範大學成人教育研究所碩士

經歷：

- 一、高雄縣議員
- 二、林園鄉民代表會副主席
- 三、高雄縣青溪協會理事長
- 四、林園高中家長會長
- 五、高雄市水上安全救生協會理事長
- 六、林園區東林社區發展協會理事長
- 七、林園民防中隊長
- 八、林園健康營造協會理事長
- 九、高雄市林園體育會理事長

政見：

- 一、全力爭取高雄捷運延伸至林園，並連結大寮成環狀交通網，便利發展南高雄交通經濟，方便區民、學子、行旅。
- 二、嚴密監控林園石化及大發工業區之污染防治，提升工安及環保確保居民生命財產安全。
- 三、監督市府做好地下管線管控，並將不合法之管線控除，定期維護及汰舊換新以免發生氣爆意外。
- 四、爭取三輕擴建六輕生產回饋金，全數用於區民社會福利金、獎助學金、區民健康檢查及保險金，回饋區民犧牲生活環境品質、生命財產安全之代價。
- 五、爭取保障林園子弟進入林園高中石化班就讀，並擴及台塑等其他廠商，促進區民就學並提升就業率。
- 六、提升治安工作，確保林園、大寮環境生活之安全。



- 七、爭取治水經費改善林園、大寮地區排水，讓居民免於淹水之苦，保障生活財產安全。
- 八、擴建中芸漁港現有港域面積，延長東堤長度，保障漁船進出作業安全；徹底改善汕尾漁港淤砂，便利漁民出海營生，紓解中芸漁港擁塞情況。
- 九、於中芸漁港構築觀光魚市場，發展漁民經濟，並帶動林園沿海觀光；藉此發展大寮、林園生態濕地休憩教育系列活動，親水愛鄉，永續經營，促進繁榮富裕。
- 十、大寮紅豆、林園洋蔥等各項農作生產，應專案輔導補助契作面積，協助農民保證最優價格收購，確保農民收益。
- 十一、廣設勞工團體服務平台，為勞工爭取應有福利，保障勞工生存權。
- 十二、爭取大寮眷村改建土地，儘速開闢，以帶動大寮都市發展促進繁榮。
- 十三、健全老人、婦幼及身心障礙者福利救助並落實弱勢團體之照顧。
- 十四、提昇教育品質，重視倫理教育工作。

蔡昌達議員

出生年月日：59年5月29日

出生地：高雄市

政黨：民主進步黨

學歷：

- 一、翁園國小
- 二、大寮國中
- 三、樂育高中
- 四、和春技術學院企管系
- 五、國立中山大學公共政策碩士

經歷：

- 一、高雄市議會副議長
- 二、中央黨部評議委員
- 三、第16屆高雄縣議員
- 四、第17屆大寮鄉民代表
- 五、高雄市體育會棒球委員會主任委員

政見：

在綠色執政努力之下，高雄城市面貌與文化內涵正逐漸蛻變。蔡昌達希望在「綠色執政、品質保證」的用心下，落實府會合作，強力為大寮林園爭取更多的建設，堅持每年都有進步，為市民守護健康幸福，朝真正的宜居、綠城的幸福城市邁進。

- 一、堅定反汙染，強力監督企業不得製造任何形式的汙染，要求市府嚴查廢棄物汙染物、落實百分百工安，讓民眾活得安心、安全、健康。
- 二、在和發產業園區於無汙染、高附加價值原則下進行開發的同時，市府應強化林園、大發與萬大等工業區的轉型和升級，使大寮和林園產業往優質化、高質化發展。
- 三、加強行銷高雄稻米、水果等農特產品，打響大寮經典好米、紅晶鑽紅豆等優質品牌口碑，落實產銷履歷、食品安全認證，讓高雄農產精緻化、優質化、高質化。
- 四、爭取市府預算優先推動原高雄縣各行政區之雨水下水道、農水路、



一般道路、路燈等基礎建設，督促市府推展非都會型旅遊活動、推銷原高縣觀光景點，拉近城鄉差距，實現宜居幸福的高雄生活。

五、加速大寮眷村改建腳步、捷運主機場周邊土地開發進度，活化土地及閒置空間之利用，帶動住商經濟活動與地方發展。

六、持續爭取道路拓寬、打通、新建、改善經費，確保鄉親行車的安全與便利；要求市府力求大排、幹管、溝渠等排水系統完善，防制水患發生；編列經費興建公園。

黃天煌議員

出生年月日：51年9月15日

出生地：高雄市

政黨：中國國民黨

學歷：

- 一、潮寮國小
- 二、鳳西國中
- 三、中山工商
- 四、和春技術學院畢業(二專部)

經歷：

- 一、大寮鄉第十四屆鄉民代表副主席
- 二、大寮鄉第十五屆鄉民代表
- 三、高雄縣第十四屆縣議員
- 四、大寮鄉第十四屆、第十五屆鄉長
- 五、高雄市第一屆議員

政見：

- 一、推動捷運大寮站週邊道路及商圈的開發。
- 二、爭取捷運到林園區。
- 三、爭取一里一公園。
- 四、爭取大寮大坪頂特定區的開發。
- 五、推動林園中芸漁港拓寬及規劃觀光魚市場。
- 六、爭取開闢大寮區三隆路拓寬。
- 七、爭取設立大寮區上寮里、中興里多功能活動中心。



李雨庭議員

出生年月日：62年9月30日

出生地：臺灣省屏東縣

政黨：民主進步黨

學歷：

- 一、屏東市唐榮國小
- 二、屏東市大同國中
- 三、高雄市普門高級中學

經歷：

- 一、凱達格蘭學校第13期國家領導與發展策略班
- 二、林園環保促進會理事長
- 三、林園頂厝社區發展協會理事長
- 四、林園婦女會理事長。
- 五、林園分局警友站副站長。
- 六、林園分局港埔志工小隊小隊長
- 七、林園國小家長會副會長
- 八、澳洲國際商業學院。

政見：

- 一、全力配合陳菊市長推動「幸福高雄」施政藍圖。
- 二、全面推動綠能減碳，促進大寮、林園傳統產業轉型，減少廢棄物、空氣污染，再造河濱新市鎮。
- 三、蓬勃交通動脈，全力爭取捷運、輕軌、公車接駁至林園，加速林園大寮發展。
- 四、堅決反對經濟部「石化專區」設在林園，並要求全面清查石化管線，督促政府確實執行取締污染，把乾淨的居住環境還給市民。
- 五、落實老人、婦幼、身心障礙、特殊境遇家庭、勞工等弱勢團體照顧，並加強職訓與生活補助。
- 六、消弭治安死角、提高警民聯防，引介良善團體援助，降低市民生活痛苦指數。



- 七、廣設文化窗口，提升市民藝術展演空間品質，保障教育、兒福、托育相關經費，發揮預算最大效益。
- 八、爭取設立養殖海水共同管線，成立林園養殖專區，並提供養殖業者低利貸款。
- 九、爭取林園中芸漁港防波堤延伸及改善汕尾漁港淤積問題，讓漁民生計有所保障。

俄鄧·般艾議員 (Eteng·Ingay)

出生年月日：54年2月24日

出生地：臺灣省花蓮縣

政黨：民主進步黨

學歷：高雄市立空中大學法政學系法律組畢業

經歷：

- 一、現任高雄市議員
- 二、高雄市議會社政、民政委員會召集人
- 三、第六屆高雄市議員
- 四、美港長老教會牧師
- 五、高雄市原民會主任委員
- 六、台北市原民會委員
- 七、行政院原住民族委員會委員
- 八、教育部原住民族教育政策委員會委員



政見：

- 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用菜。
- 五、爭取國、高中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大合作，修業取得市立空大大學學分及大學學位，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。

林民傑議員

出生年月日：46年5月17日

出生地：高雄市

政黨：無

學歷：

- 一、高雄縣三民鄉民權國小畢業
- 二、高雄縣立甲仙國民中學畢業
- 三、省立內埔農工畢業

經歷：

- 一、高雄縣議會第15屆議員
- 二、特種作戰部隊31總隊副區隊長
- 三、高雄縣三民鄉公所觀光課長
- 四、六龜鄉公所課員
- 五、樟山國小幹事
- 六、那瑪夏三民國中事務組長
- 七、杉林國中事務組長
- 八、旗山戶政所課員
- 九、高雄市民權長老教會小會書記
- 十、陸軍官校專修班第36期畢業

政見：

- 一、促請市府重視原鄉社區住宅問題，要求市府編列經費補助就地合法取得建照執照，請市府逐步開放農地讓無住屋者能自建住屋。
- 二、爭取原鄉地區設置老人赴大醫院就診專車，照顧長輩健康復健服務。
- 三、爭取經費興建青少年活動中心，提供青少年健康休閒的活動空間。
- 四、建議籌建身心障礙團體廣設庇護工廠，落實社會福利照顧弱勢族群政策。
- 五、爭取經費補助並輔導原鄉各產業產銷班，以增加農民收益提升生活品質。
- 六、促請市府重視農民災害損失賠償制度，農業生產階級為平衡生產成本要求市府降低肥料價格。



- 七、建議市府設置原鄉及都會經典農產宅配平台，並興建產地集散中心統一行銷，全省宅配到府保障及提升農民收益。
- 八、要求市府重視與關心偏遠地區產業道路之路面及排水重建及養護工程機制。
- 九、爭取經費籌設都市原住民活動中心及都會原住民生態公園以維護及復育珍稀動植物。
- 十、促請市府興建原鄉及都會原住民托老文康中心，提供銀髮族休閒活動，讓長輩們擁有健康安全的生活環境。
- 十一、要求市府將原鄉納入陽光高雄遊學趣優惠護照旅程動線之一，以帶動原鄉各項產業發展。
- 十二、爭取將原住民預算增加一倍全面提升原住民社會及經濟地位。
- 十三、爭取補助全市原住民每人每年往返原鄉文化傳承之交通津貼2000元，以鼓勵參與並培育文化素養。
- 十四、促請市府充實原住民弱勢家庭資訊設備補助購置電腦，提升其資訊教育。
- 十五、爭取補助原住民學生生活津貼，提高補助金額以解決原住民生活問題使其安心就學順利完成學業。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員(Istanda·Paingav)

出生年月日：45年10月1日

出生地：高雄市

政黨：無

學歷：

- 一、國立台灣師範大學畢業
- 二、屏東師專畢業

經歷：

- 一、桃源國中主任、寶來國中主任、美濃國中教師
- 二、貫通南橫台20線勤和至台東道路復建聯盟執行長
- 三、大高雄原住民族權益共識革新聯盟總召集人
- 四、新時代新桃源愛鄉權益推動聯盟總幹事
- 五、台灣首府大學教育研究所教育領導學分班
- 六、高雄市第一屆市議員社政召集人

政見：

- 一、路斷苦難日，台灣人能重返南橫找回美麗記憶，活絡區域產業。
- 二、力保回饋金電費、學子營養費、空污費、意外險、敬老津貼、結婚補助、社團與教會活動補助、高中職大專院校新生獎助學金，農路水泥路面，導正回饋資源不再淪為往年不當資源運用。
- 三、上任四年破二十年記錄完成規格正常農路水泥路面案76件，設計案16件，陳情在案15件，破除官商集團謊言不能鋪水泥詐術，玩農路搶修詐騙農路資源，新四年鄉親陳情農路水泥路面案一定辦，馬力山四號農路，梅秀台六戶對岸農路，梅山對岸農路復建完比照辦理鋪水泥。
- 四、社往梅秀台農路全長優先完成鋪水泥。
- 五、定案計畫的建國橋，清水吊橋督促政府104年動工，龍橋、舊社吊橋，美濃竹子門橋梁104年爭取定案計畫辦理復建。
- 六、建山里、寶山舊部落，滕枝新部落整建部落內擋土牆及圖騰浮雕美化部落。



- 七、強化高中里拉阿魯娃族祭典文化場所設施並在高中里也興建具有布農族特色祭典文化場所。
- 八、已爭取整建桃源里梅蘭里籃球場外二集團及各里風雨運動場所將爭取改善擋風雨設施。
- 九、培訓鄉親農民農產管理農產行銷網知識管理。
- 十、爭取完成的整建雅尼運動場，重新辦理全區運動會外二年辦一次大高雄市都會原鄉聯合運動大會。
- 十一、向中央爭取比照原鄉偏遠地區、都會區原住民、弱勢團體、低收入戶享有瓦斯補助福利。
- 十二、貫徹督導都會區公所原民會承辦權益福利事項人員，落實服務都會原住民鄉親。
- 十三、貫徹服務陳情時間原鄉星期三都會星期四在議會。

唐惠美議員

出生年月日：47年1月1日

出生地：高雄市

政黨：中國國民黨

學歷：

- 一、仁愛國小
- 二、明正國中
- 三、國立內埔農工
- 四、國立空中大學肄業

經歷：

- 一、中國國民黨十八、十九屆黨代表
- 二、中國國民黨茂林、茄荳、六龜、瑪家、霧台、三地門鄉黨部主任
- 三、茂林國家風景區管理處行政助理
- 四、南和、茂林國小代理教師
- 五、革命實踐研究院菁英班結業
- 六、榮獲中央力行 華夏獎章 婦聯楷模

政見：

- 一、落實原住民基本法，推動建構高雄市原住民政策基礎，保障高雄市原住民各項福利與權益。
- 二、落實服務工作，積極推展原住民相關業務。
- 三、整合各單位資源，結合各社團、協會、教會、同鄉會等團體共同發展，建立夥伴關係。
- 四、協助原區公所及代表會訂定各項執行要點，以利推動原區的事務進行，確保區民之權益。
- 五、爭取地方建設，延續八八重建、復建工作未盡事宜，落實城鄉均衡發展。
- 六、爭取原住民地區公墓重整規畫，推動公墓更新興建納骨牆。
- 七、發展原住民文化特色，強化母語教育，倡導優質文化傳承，加強培育、訓練各項技能。
- 八、爭取原住民預算寬列，公益彩券分配數增加，以利各項事務推動與



發展。

九、推動原住民各項產業計畫：

1. 農業再生精緻計畫。
2. 文化觀光產業計畫。
3. 傳統工藝特色計畫。
4. 溫泉開發計畫。
5. 餐飲、民宿推廣計畫等。

十、爭取都會區，規劃各區或併區成立原住民老人關懷站。

十一、督促原民會擬訂都會區教會處所租賃補助管理辦法，提供教友優質環境，強化教會宣教功能。

十二、落實服務機制，強化監督功能，力求市民各項權力與福利，為百姓守住最後一道牆。