



高市議會
KAOSIUNG CITY COUNCIL

online

101年9月號(第15期)

熱門話題

- 環狀輕軌捷運興建之研析



101年9月號「高市議會 Online」目錄

一、議長序

青年失業與人才斷層

二、副議長序

「鮭魚返鄉」帶給高雄更在地就業機會

三、議事紀實

高雄市議會第1屆第4次定期大會議事日程表(草案)

四、熱門話題

(一) 環狀輕軌捷運興建之研析前言

(二) 環狀輕軌建構高雄交通四象限

高雄市政府捷運工程局局長 陳存永

高雄市政府捷運工程局總工程司 施嫩嫩

高雄市政府捷運工程局正工程司 林淼基

(三) 從世界潮流透視高雄環狀輕軌

高雄市政府捷運工程局局長 陳存永

高雄市政府捷運工程局正工程司 林仁生

(四) 環狀輕軌計畫財源那裡來

高雄市政府捷運工程局局長 陳存永

高雄市政府捷運工程局副工程司 林明昌

(五) 環狀輕軌捷運興建之研析-務必避免輕軌捷運淪為市府
財政虧損無底洞的錢坑

市議員 周鍾澐

(六) 環狀輕軌捷運興建之研析

市議員 蕭永達

(七) 高雄環狀輕軌未來營運之挑戰

國立成功大學交通管理學系副教授 鄭永祥

(八) 高雄環狀輕軌建置太陽能發電系統

國立成功大學交通管理科學系副教授 林佐鼎

國立成功大學交通管理科學系碩士班 駱思斌

(九) 高雄環狀輕軌執行驗證與確認

屏東科技大學工學院院長 林秋豐

清華大學動力機械研究所 蕭永秀

(十) 輕軌運輸與公車系統之比較

高苑科技大學電機工程系教授 江瑞利

海洋大學電機工程研究所碩士 陳建池

(十一) 輕軌與傳統火車的差異

高雄應用科技大學機械工程系教授 黃世疇

(十二) 為何需要輕軌

高雄應用科技大學機械工程系副教授 康耀鴻

五、考察紀要

(一) 徐榮延議員會勘鳳山區南成里大型車輛違規情形

(二) 李雅靜議員關心大東公園使用安全

六、活動傳真

(一) 自民黨東京都連青年部及青年局訪本會

(二) 鄭新助議員募捐白米濟助泰利風災災民

(三) 蔡昌達副議長延續愛的力量促成鼓山國小網球隊出國
比賽

(四) 陸淑美議員將各界捐款轉贈原住民區學校

(五) 陳慧文議員為善最樂 發放白米 做環保更愛地球

(六) 大樹鄉親堅決反對在區內挖掘深井

(七) 「熱血相挺·88愛在高雄」許崑源議長率先捐熱血

(八) 錢聖武議員培養奪金選手從小做起

(九) 許崑源議長呼籲市民踴躍購買庇護工廠「一家工廠」幸
福蛋捲

(十) 許崑源議長暨保安委員會慰勞苓雅分局破案有功人員

七、人物側寫

(一) 許崑源議長—全天候服務市民

(二) 蔡昌達副議長—催生翁園遊樂公園「達陣」為大寮美麗
新願景圓夢

(三) 周玲奴議員—樂見公共自行車使用率提高

(四) 黃淑美議員—旅遊業首重安全

(五) 陳信瑜議員—爭取寵物結紮預算

(六) 莊啟旺議員—打造「台灣曼哈頓」成為亞洲新灣區

(七) 林富寶議員—協助花農解決火鶴花行銷問題

(八) 康裕成議員—用故事美化高雄

(九) 曾俊傑議員—提高生育補助津貼才有競爭力

(十) 陳明澤議員—興建南部國際機場

(十一) 郭建盟議員—我的爸爸是歌王

(十二) 陳政聞議員—農業局協助果農開拓市場

(十三) 張豐藤議員—和平解決文恩路巷道封閉紛爭

(十四) 林義迪議員—「五心」督政利民 「五福」開創新象

(十五) 錢聖武議員—義理兼備監督市政 義不容辭關懷弱勢

(十六) 翁瑞珠議員—因地制宜 引人入勝

(十七) 張勝富議員—萬花敢向雪中出 一樹獨先天下春

(十八) 林芳如議員—真誠珍惜所有 真正美好擁有

(十九) 鄭新助議員—樂於幫助小市民的「人間活菩薩」

(二十) 伊期坦大·貝雅夫·正福議員—重建區就醫公車

終於上路

(二十一) 黃石龍議員—揭穿假研討會之名讓中油石化敗部復活

(二十二) 陳美雅議員—戶外休閒空間安全堪虞

- (二十三) 李雅靜議員－期盼大東文化商業區成為鳳山最亮點
- (二十四) 韓賜村議員－為林園居民爭取道路行車安全
- (二十五) 黃天煌議員－加速開發高雄捷運大寮站周邊商機
- (二十六) 李順進議員－爭取大林蒲遷村
- (二十七) 李蕙蕙議員－為弱勢家庭兒童和外籍配偶打開另一扇窗
- (二十八) 鍾盛有議員－「無縫接軌」續為旗美鄉親服務催生地景橋
- (二十九) 連立堅議員－推動北鼓山滯洪池
- (三十) 李喬如議員－催生高雄市唯一一座兒童遊樂公園
- (三十一) 鄭光峰議員－開放中安路交流道
- (三十二) 蕭永達議員－公車捷運化取代環狀輕軌計畫
- (三十三) 林宛蓉議員－強化殯葬管理處各項便民設施
冷凍寄棺室應改建為納骨塔

八、公聽會

- (一) 「大眾運輸作為高雄市民通勤的另一個選項！建構高雄市 BRT 公車捷運系統」公聽會
- (二) 「高雄市十二年國民基本教育實施與因應」公聽會
- (三) 「建築作為高雄貨櫃藝術展的另一個選項！高雄市貨櫃建築展」公聽會

議 長 序

青年失業與人才斷層



上個月有兩則看了令人憂心台灣未來的新聞！

一則是，20 至 24 歲的台灣青年失業率高達 12.3%，換句話說，平均每 8 位年輕人就有一人失業。

另一則是，台灣的大學應屆畢業生為了躲避這波就業冰河期的風頭，100 學年度大專生延畢比率創下歷年的新高，達 19.1%，統計有 5 萬 4,000 多人選擇繼續窩在校園裡。

先談第一則，青年長期失業後，不但生活沒重心，智慧、精力沒出處，甚至失業久了可能落入低所得階層而難以翻身。因此青年失業率攀高對國家社會來說，將導致整個世代的貧困，年輕人也可能因失業而無心也無力成家育兒，造成人口老化，並拖垮社會活力，更讓國家流失成長動力。

至於第二則，100 學年度大專生延畢惡化的問題，根據教育部的統計數字，90 學年度延畢的大專生約 3 萬人，而 10 年來有越來越惡化的趨勢，平均每 3 到 4 年就增加一萬人，到了 100 學年度已增加到 5 萬 4,000 人。

其實這兩則令人憂心的新聞是息息相關的，青年失業率高，大專生憂心「畢業即失業」，只好選擇延畢，躲在校園裡，逃避就業。然而延畢人數一旦大量增加，投入就業人力下降，社會生產力勢必下降，經濟實力也會跟著下降，更將導致整個國家的人才斷層。

年輕世代最具朝氣、潛力，也是代表整個國家社會未來希望的人口，但他們若因失業而擱淺在人生的灘頭上，進退不得，虛擲人生中最具活力與寶貴的青春歲月，這對青年人自己與國家都是多麼的不堪，且難以彌補的浪費。

因此，面對青年失業日益嚴重與普遍低薪化的問題，政府從中央

到地方都應主動與企業合作，採取緊急措施，設法創造就業機會與改善待遇，否則一旦這個世代的年輕人虛耗青春歲月，淪為才能無法發揮的失落一代後，我們的國家也將流失了前進的動能，國家的未來更是堪慮。

副 議 長 序

「鮭魚返鄉」帶給高雄更多在地就業機會



一度沒落的大發工業區，拜台商鮭魚返鄉之賜，再度振衰起蔽，成為新產業熱點！

聽到這則好消息，捫心自問我們是否有把握住千載難逢趨勢潮流，千萬不要稍縱即逝曇花一現，寄望多用點心再為台商排除設廠瓶頸，招來更多工作機會，也為高雄起飛添加新動能。

大發工業區從盛而衰，當年很多台商因國內工資上揚紛紛關廠出走，台商當初出走，是為活下去；如今彼岸也因勞動條件大幅攀升經營不易，大發「台商漸漸回來了！」細數大發起落，「10年前的大發，大概四成都關著門，現在又統統滿了！」。

此番歸來的台商多了願景和回饋之心，如大發工業區廠商協進會理事莊義隆表示，台商們聚集在一起，除了談經營外，另一個話題便是回饋鄉土，聞之令人動容。也有老闆堅持不裁員外，更疼惜二度就業婦女，而且在下午5時前就打烩「趕」員工回家照顧家庭和子女，更讓人拍手叫好。另有寢具廠商將經營重心從大陸移回台灣，除了關懷弱勢、定期送寢具給獨居老人、贊助文化活動外，也會為無力殮葬的窮苦人家處理後事。

對照台商在大陸經營環境改變，及在大陸漸失優勢，就像「過氣的貴婦」，如今「很多台商都心繫台灣」，面對鮭魚返鄉潮一波緊接一波，台商帶回資金建廠增加更多就業機會，高雄無法與中北部相比擬，最主要是工作機會少，高雄子弟無法留在高雄工作，不得已離鄉背井到外地打拚，如果有了新工廠，就業機會跟著來，年輕人才可能留在家鄉。

高雄就業率增加才能帶動高雄繁榮和起飛，市府與中央應啟動「企業回國投資方案」，全方位提供土地、人力、租稅、金融等政策支援，以鼓勵海外台商「鮭魚」游回高雄。市府也要設單一窗口成立

專案小組與支援中心，為有意到高雄設廠的投資人，提供包括土地、人力、租稅與金融等方面服務，讓鮭魚永留高雄，衍生更多產業鏈，帶動更多就業機會，讓高雄更幸福、更好生活。

議 事 紀 實

101 年			上午	下午
月	日	星期	9:30-12:30	3:00-6:00
9	27	四	1. 報 到。 2. 預備會議。 3. 議員生活座談會。	
9	28	五	1. 主席宣布定期大會開幕。 2. 報告事項。	
9	29	六	停會。	
9	30	日		
10	1	一	市長施政報告與質詢。	
10	2	二	市長施政報告質詢。	
10	3	三	教育部門業務報告與質詢(各部門業務質詢時間:上午 9 時至 12 時 30 分;下午 2 時 30 分至 6 時): (1)教育局。(2)文化局。(3)新聞局。(4)空中大學。	
10	4	四	教育部門業務質詢。	
10	5	五	農林部門業務報告與質詢: (1)農業局。(2)水利局。(3)海洋局。	
10	6	六	停會。	
10	7	日		
10	8	一	農林部門業務質詢。	
10	9	二	交通部門業務報告與質詢: (1)觀光局。(2)交通局。(3)捷運工程局。	
10	10	三	(國慶日)停會。	
10	11	四	交通部門業務質詢。	
10	12	五	1. 高雄市公車處營運改革專案報告。 2. 其他事項。	
10	13	六	停會。	

10	14	日	
10	15	一	保安部門業務報告與質詢： (1)警察局。(2)消防局。(3)衛生局。(4)環境保護局。
10	16	二	保安部門業務質詢。
10	17	三	工務部門業務報告與質詢： (1)都市發展局。(2)工務局。(3)地政局。
10	18	四	工務部門業務質詢。
10	19	五	都市計畫委員會業務報告與質詢。
10	20	六	停會。
10	21	日	
10	22	一	民政部門業務報告與質詢： (1)秘書處。(2)民政局。(3)法制局。(4)人事處。(5)政風處。(6)研究發展考核委員會。
10	23	二	民政部門業務質詢。
10	24	三	社政部門業務報告與質詢： (1)社會局。(2)原住民事務委員會。(3)客家事務委員會。(4)兵役局。(5)勞工局。
10	25	四	社政部門業務質詢。
10	26	五	1. 專案報告或專題討論。 2. 其他事項。
10	27	六	停會。
10	28	日	
10	29	一	財經部門業務報告與質詢： (1)財政局。(2)主計處。(3)經濟發展局。
10	30	二	財經部門業務報告質詢。
10	31	三	1. 聽取報告： (1)聽取102年度市政府施政計畫與本市102年度地方總預算案暨附屬單位預算案編製經過。 (2)聽取本市100年度地方總決算暨附屬單位決算及綜計表審核報告。 2. 宣讀議案交付審查。 3. 分組審查。

11	1	四	分組審查。	
11	2	五	分組審查。	
11	3	六	停會。	
11	4	日		
11	5	一	分組審查。	
11	6	二	市政總質詢。(總質詢時間：自上午 9 時開始，每位議員質詢 60 分鐘，至中午 12 時 20 結束。)	分組審查。
11	7	三	市政總質詢。	
11	8	四	市政總質詢。	
11	9	五	市政總質詢。	
11	10	六	停會。	
11	11	日		
11	12	一	市政總質詢。	分組審查。
11	13	二	市政總質詢。	
11	14	三	市政總質詢。	
11	15	四	市政總質詢。	二、三讀會： 1. 審議本市 100 年度地方總決算案暨附屬單位決算及綜計表審核報告案。 2. 審議本市 102 年度地方總預算編列公債及賒借收入案。 3. 審議本市 102 年度地方總預算案暨附屬單位預算案。 4. 審議市政府提案。 5. 其他事項。
11	16	五	市政總質詢。	

11	17	六	停會。
11	18	日	
11	19	一	市政總質詢。
11	20	二	市政總質詢。
11	21	三	市政總質詢。
11	22	四	市政總質詢。
11	23	五	市政總質詢。
11	24	六	停會。
11	25	日	
11	26	一	市政總質詢。
11	27	二	市政總質詢。
11	28	三	市政總質詢。
11	29	四	市政總質詢。
11	30	五	市政總質詢。
12	1	六	停會。
12	2	日	
12	3	一	市政總質詢。

- 二、三讀會：
1. 審議本市100年度地方總決算暨附屬單位決算及綜計表審核報告案。
 2. 審議本市102年度地方總預算編列公債及賒借收入案。
 3. 審議本市102年度地方總預算案暨附屬單位預算案。
 4. 審議市政府提案。
 5. 其他事項。

1. 宣讀議案交付審查。
2. 分組審查。

分組審查。

- 二、三讀會：
1. 審議本市100年度地方總決算暨附屬單位決算及綜計表審核報告案。
 2. 審議本市102年度地方總預算編列公債及賒借收入案。
 3. 審議本市102年度地方總預算案暨附屬單位預算案。
 4. 審議市政府提案。
 5. 其他事項。

- 二、三讀會：
1. 審議本市102年度地方總預算案暨附屬單位預算案。
 2. 審議本市102年度地方總預算編列公債及賒借收入案。

12	4	二	市政總質詢。	<ul style="list-style-type: none"> 3. 審議本市102年度地方總預算案暨附屬單位預算案。 4. 審議市政府提案。 5. 其他事項。
12	5	三	<ul style="list-style-type: none"> 1. 討論專案調查小組報告案。 2. 報告事項。 3. 成立各種委員會。 4. 其他事項。 	

備註：本表經本會第13次程序委員會審定。

熱 門 話 題

環狀輕軌捷運興建之研析前言

都市發展與交通政策往往影響著城市永續與健康發展，而一個都市的發展有賴交通路網是否成型，及是否能帶給人民搭乘便捷、舒適、安全的交通運輸，所以大眾運輸工具是城市發展非常重要的一環。

高雄縣市合併後，幅員遼闊人口增加，因而提供大高雄地區無縫之公共運輸服務，為當務之急。據悉高雄市政府將依都市化程度、人口集中程度、土地使用性來規劃提供層級式公共運輸系統，以捷運(MRT)、輕軌(LRT)、公車捷運(BRT)、接駁公車(Bus)、撥召公車(DRT)等五大公共運輸系統來提供大高雄多元、無縫的大眾運輸服務，以改善偏遠郊區與市區交通條件之差異，達成區區有公共運輸服務之目標。而環狀輕軌之興建係為達無縫的大眾運輸服務，其主要目的為完成大眾運輸系統整合，減少大眾運輸工具轉乘時間及個人運輸間轉乘之時間、提高土地使用之可及性，促進產業發展、降低噪音量、空氣污染量、配合捷運紅、橘線與未來捷運化之台鐵，建構市區主要路網雛形。

然而檢視高雄地區之大眾運輸系統現況，由於長期以來大眾運輸設施供給及服務品質之不足，致大眾運輸使用率偏低，市民習慣以汽、機車作為代步之交通工具，因而高雄市為機車量最多、使用率最高的城市；而環狀輕軌其路線行經凱旋二～四路—成功路—海邊路—第三船渠旁計畫道路—七賢三路—臨港自行車道—西臨港線鐵路景觀用地—鐵路園道—美術館路—大順一～三路，形成一連結南、北高雄的環狀路網，因其係在地面上行駛可以看到都市景觀且需要專有路權，它必然會牽涉到其他的運具，甚至行人中間很多交織的問題。

故而環狀輕軌的興建是否真能改變高雄市民以機車、汽車等私人運具代步的習慣，轉而改搭大眾運輸，抑或者導致與民爭路權產生其他車流、人流的交通衝擊，造成交通更混亂。再者環狀輕軌所需的總建設經費概約 165 億元，在中央與地方財源短絀下，其興建是否會排擠其他的建設經費，且其營運是否會遭逢與高捷嚴重虧損情況而加重地方財政之負擔。或者有造價合理、建構快速特性、不會造成地方財政的嚴重負擔的其他運輸系統，來建構高雄「有效率」的大眾運輸路網，此都值得深思討論的問題。

時值環狀輕軌經行政院經建會同意興建之前夕，邀請產、官、學抒發其對環狀輕軌捷運興建之精闢見解，期能有適當的「大眾運輸系

統」規劃，來引導更多市民使用大眾運輸之習慣，繼而減少私人運具使用頻率，並期盼有這樣的一個概念，「人」在這個城市，可以很安全在上面行走、移動、遊玩，讓高雄可以成為一個「人」比較有尊嚴的城市。

環狀輕軌建構高雄交通四象限

高雄市政府捷運工程局局長 陳存永
高雄市政府捷運工程局總工程司 施燉燉
高雄市政府捷運工程局正工程司 林森基

一、交通新骨幹 運輸四象限

高雄市政府為強化高雄大眾運輸系統之整體路網，提升高雄市民行的品質，再造高雄成為現代化都會城市，於是積極規劃推動高雄環狀輕軌計畫以擴充大眾運輸路網。

高雄環狀輕軌加入後，高雄大眾運輸服務品質更提升，路網更健全，有公車、捷運、更有輕軌。

高雄環狀輕軌將經過流行音樂中心、旅運中心、世貿展覽中心、市立圖書館總館、軟體科學園區等。高雄環狀輕軌捷運建設將是台灣第一條輕軌，將由政府自辦，全線長度 22.1 公里，候車站共 36 處，路線將和台鐵與高雄捷運紅、橘線皆有轉運站，配合台鐵地下化工程，分二階段施工。第一階段路線長為 8.7 公里，14 個候車站，1 座維修機廠，預計 103 年底完工通車，第二階段 13.4 公里將配合台鐵地下化工程預計在 108 年 12 月完工通車，如圖一所示。

高雄環狀輕軌將環繞高雄市部分重要區域，和高雄紅、橘線結合將高雄市區劃分成四個象限，高雄市交通運輸模式面臨改變，公車路線配合調整，運用這種新交通結構的優點，來提升高雄大眾運輸的服務品質。

二、公車+捷運 輻射形路網

高雄市大眾運輸系統早期以高雄市公車為主，後來因為經濟的發達，個人所得增加，擁有私人運具的比率大幅增加，使得大眾運輸使用率降低。

民國 97 年 4 月和 9 月高雄都會區大眾捷運系統紅、橘線通車營運，橘線是東西向的路廊，紅線則是南北向的路廊，紅、橘線呈十字型的交通骨幹，加上公車，高雄市大眾運輸系統基本路網成型。

路網規劃根據美國及法國捷運工程學者的相關研究，捷運路網的發展模式可分為五種型態，分別為輻射形、橫切形、切線形、沿邊式、

環狀形等五種基本型態，和高雄市的路網型態有關的則是輻射形和環狀形。

- 輻射形：路線一端在城市核心地區，核心地區通常在市中心，持續向外發展而成，另一端則連結城市郊區。
- 環狀形：路線以環繞都市的方式發展，起迄點約在同一點，一般說來，環狀線很少單獨構成路網，均配合輻射線等共同組成。

民國 97 年高雄捷運紅、橘線十字路網通車營運之後，高雄市大眾運輸路網如同上述輻射形路網形成，以捷運為主幹，公車為枝，如圖二所示，將運輸服務擴展至鄰近區域。使高雄市大眾運輸系統成為公車將乘客從高雄市各個角落帶到捷運站，經由捷運站到達目的地附近，或再轉乘公車或接駁公車到目的地，大眾運輸系統提供無縫的服務，如此才能提高民眾使用大眾運輸的意願。

三、公車+捷運+輕軌 輻射式環狀形路網

高雄環狀輕軌加入後，高雄大眾運輸路網更健全，不但有公車、捷運更有輕軌。

高雄市大眾運輸路網是由垂直的輻射式路線捷運紅、橘十字路網，和環狀路網輕軌捷運路線組合而成輻射式環狀路網，其形狀宛如蜘蛛網，整合高雄市公車、捷運和輕軌功能。

高雄市大眾運輸輻射式環狀路網，如圖三，從圖中可以看出捷運紅、橘線是十字型路線，加上環狀輕軌之後，輕軌環繞的區域被劃分成四個象限(I, II, III, IV)，這種交通路網的形式，也是以輕軌和捷運為主幹，公車為枝的路網型式。公車路線可以徹底改變來因應這種交通新模式，運用這種新交通結構的優點，而公車可以確實發揮接駁的功能，不再是長距離、長時間等候的公車或接駁公車，也不必繞彎迂迴，公車在這四象限內，純為接駁功能，公車的起點和端點都是在捷運站和輕軌候車站，公車在各象限內成為循環公車。班距可以只有 3 分鐘，路線可以只有幾公里，提供市民更好的服務。

四、公車+捷運+輕軌+台鐵+高鐵

高鐵通車後對臺鐵系統的功能和營運帶來很大的影響，台鐵大力推動「臺鐵捷運化」，捷運化之後在都會區人口密集的路段，將增設

通勤車站，縮短班距，使民眾到站搭乘更加容易，提供更好的服務。目前輕軌和台鐵有三處的轉運站，即鼓山站、美術館站、大順路站；另外，在高雄市區內鐵路地下化之後增加三塊厝站、民族站，如圖四所示。

民眾可經由輕軌轉台鐵往北往南至其他附近縣市，將擴大市民生活圈，而其他附近縣市可以搭乘台鐵經由這些轉運站，搭乘捷運及輕軌和公車進入高雄市。

而較遠的城市也可以經由高鐵到達左營，經由捷運及輕軌和公車到高雄市各處。

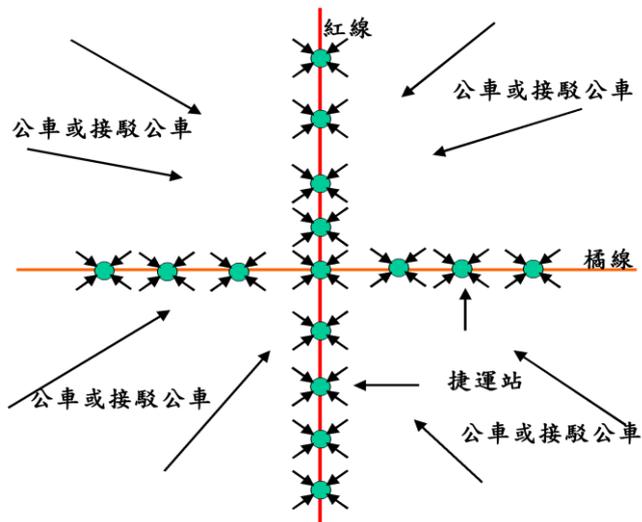
高雄環狀輕軌加入後，在此四個象限內的公車路線將可大幅減少，而這可以增加遠距離區域的公車，可以有較長的距離，提供密集的班次服務。

五、蜘蛛網成形 轉乘無縫讚

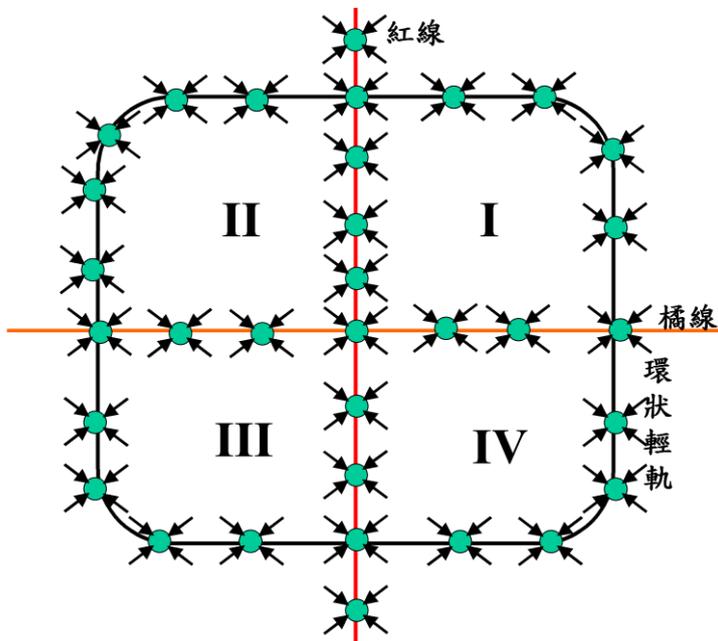
高雄市大眾運輸路網是由垂直的輻射式路線捷運紅、橘十字路網，和環狀路網輕軌捷運路線組合而成輻射式環狀路網，其形狀宛如蜘蛛網，整合高雄市公車、捷運和輕軌功能，大眾運輸的服務品質也大大的提升。公車和接駁公車可以運用十字型和環狀路網的優點，改善為真正班距短、里程短的公車和接駁公車，在四個象限內循環提供服務。輕軌和台鐵的三個轉運站和高鐵使得前往鄰近城市更方便。



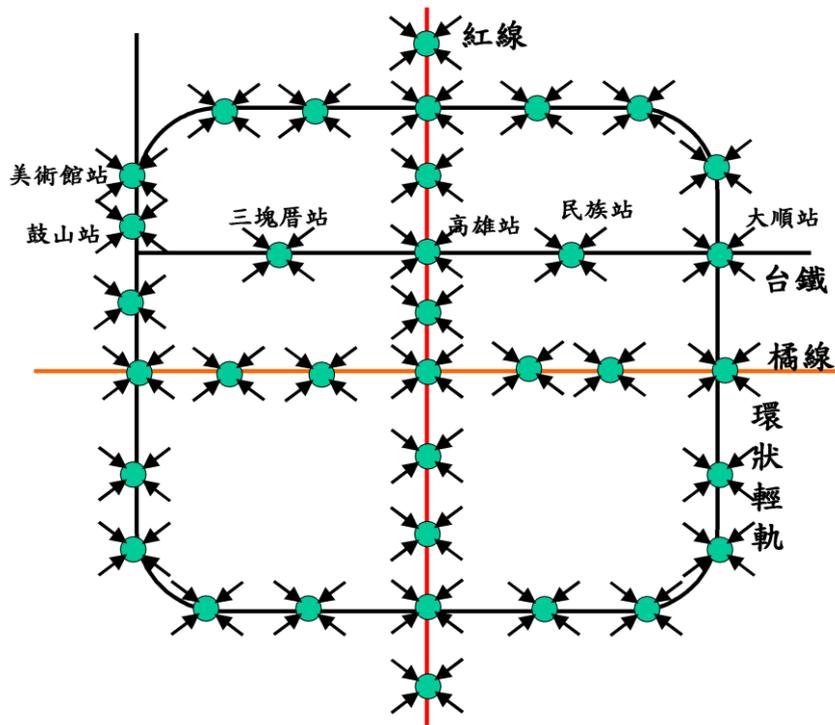
圖一 高雄環狀輕軌捷運路網圖



圖二 捷運為主幹，公車為枝之路網型式



圖三 捷運+公車+環狀輕軌之路網(示意圖)



圖四 捷運+公車+環狀輕軌+台鐵之路網(示意圖)

從世界潮流透視高雄環狀輕軌

高雄市政府捷運工程局局長 陳存永

高雄市政府捷運工程局正工程司 林仁生

一、啟動輕軌與世界接軌

目前高雄地區之大眾運輸系統主要捷運和公車系統，而捷運系統僅紅、橘兩線，無法擴大服務範圍，如果大眾運輸環境能健全發展，將提升大眾運輸服務品質，提升市民使用大眾運輸的比率，降低市民使用汽車、機車等私人運具，相對的也減少所產生的噪音振動及碳的排放量，提升市民的生活品質。



基於均衡南、北交通運輸網路，建構運輸骨幹路網，強化大眾運輸系統整體路網及其間之接駁運輸服務，提升市民生活品質，引進高品質大眾運輸系統之思維下，積極推展高雄環狀輕軌捷運建設計畫。

高雄縣市合併之後，社經環境變化快速，中央在高雄港區全力推動高雄海空經貿城計畫，港區開放市民遊憩，重大建設相繼展開。高雄環狀輕軌是國內第一條奉行政院核定之輕軌建設計畫，配合高雄港區經貿發展，串連各項重大建設，帶動沿線地區開發。

市府所規劃之高雄環狀輕軌捷運建設計畫，不只是興建輕軌系統，



而且是引進高品質符合世界潮流趨勢的新式輕軌系統，所以高雄環狀輕軌系統將採100%低地板(底盤)、無架空線系統、無障礙空間、使用台鐵的舊有路線、訂定安全和服務指標、要求節能減碳及黃金級以上綠建築標章等作為，這是世界潮流世界趨

勢。

打造高雄環狀輕軌捷運為環保節能的大眾運輸系統，採用是高科技產品，將是都市的新時尚，高雄也將與世界接軌，讓世界看見高雄。高雄環狀輕軌也將是國際標準的系統也是符合高雄市民的要求。

二、100%低地板（底盤） 一蹴可及 進出自如

舊式輕軌車輛是高地板月台高度約 100 公分，乘客必踩階梯上月台進入車廂，上下車不方便。如今科技進步，設計創新，有關輕軌車輛地板的結構設計改變了，從以往的高地板經 70%低地板，到今日的 100%低地板。在 100%低地板的車廂內行動平順，方便推嬰兒車的乘客或行動不便的乘客使用。乘客可以從月台或道路直接上車。

歐洲輕軌系統採用 100%低地板車輛是世界趨勢，中國北京西郊線也將採 100%低地板車輛。

三、無架空線 留住景觀藍天

輕軌之供電系統型式，一般係以架空線方式供電，這常見於歐洲輕軌系統，但這種系統需要在路線上空佈設電車線及路線旁設立支撐柱，這種佈設方式不但破壞都市景觀，安全上也有疑慮。因為科技快速進步，使得去除架空線這種想法得以實現。

法國波爾多輕軌系統是第一個採用無架空線的現代輕軌系統，在其路網中有一部分是無架空線供電。主要原因是波爾多城市為了保護歷史古蹟，不希望使用架空線供電系統破壞古蹟景觀。現在歐洲有些城市，也是為了景觀、現實的環境、或安全、民意的要求，在其路網的某一部分路段也採無架空線系統，如德國海德堡、西班牙塞維利亞和薩拉戈薩等城市。

根據美國大眾運輸協會 (American Public Transportation Association)2010 年 5 月 6 日 美國華盛頓 DC 無架空線討論會，由來自休士頓、波蘭和其他城市的專家組成的專題討論小組，討論無架空線。

會中美國大眾運輸協會 (American Public Transportation Association)也針對各種供電系統分析，並且得到結論：替代架空線的科技是未來的趨勢。

在 Railway Age 2009 年 9 月和 Mass Transit Magazine 2011 年 6 月 3 日均表示採用無架空線供電系統是未來的趨勢，。

北京西郊線有軌電車將採無架空線系統，台北淡水捷運延伸線輕軌系統亦將採無架空線系統。

四、無障礙空間 全方位設計好搭乘

當我們搭乘捷運、台鐵或高鐵時必須上下樓梯或搭乘電梯或電扶梯到達月台，月台也有 1 公尺的高度，如此乘客才能平順進入車廂，搭乘公車需踩階梯上車進入車廂。這些設計對某些人而言，相當不便，如推嬰兒車的乘客、行動不便之乘客等，

高雄環狀輕軌路線主要沿台鐵西臨港線多採平面方式建造，對於推嬰兒車的乘客、行動不便之乘客而言，可以免去爬上高架車站或步入地下車站，衍生上樓、下樓的不便，讓搭乘輕軌運輸的乘客更加便利。

高雄市政府因應無障礙空間需求、營造友善城市的考量，在高雄環狀輕軌的基本設計規範中，要求符合我國交通部頒訂之「大眾運輸工具無障礙設施設置辦法」外，必須符合美國無障礙法案 (Americans with Disabilities Act, ADA) 和英國、澳洲 DDA (Disability Discrimination Act) 的精神原則。歐洲對於行動不便者的重視可從其研究「歐盟行動不便和非歧視法案」(Disability and non-discrimination law in the European Union) 看出。

五、鐵道文化 保留台鐵榮光

高雄環狀輕軌系統大部分路線是運用台鐵東西臨港線路廊與穿越鐵路文化園區，這種作法除了具工程上的優點外，台鐵東西臨港線運輸功能與價值再次提升，也保留了台鐵光榮的歷史及鐵道文化價值。

運用舊有軌道興建輕軌系統的作法是世界趨勢的作法，在國外亦廣為採用，如美國、英國、蘇俄、澳洲等國家。

美國利用載貨火車使用的軌道或已廢棄的軌道，如克里夫蘭 (Cleveland)、華盛頓 (Washington) 和亞特蘭大 (Atlanta) 的新捷運線，即利用貨運火車軌道。聖地亞哥 (San Diego)、巴爾地摩 (Baltimore) 的輕

軌系統，則使用貨運火車軌道，在夜晚時，路線不使用則給貨運火車使用。

英國輕軌系統是大部分新區域大眾運輸系統的骨幹，亦是將地區的軌道路線轉成輕軌路線，或是再利用廢棄軌道興建輕軌系統，如曼徹斯特都會區輕軌捷運系統（簡稱 Metrolink）係利用舊有之通勤鐵路專用路權，另外如克羅伊登輕軌 Croydon Tramlink，雪菲爾 Sheffield 輕軌等系統。

蘇俄莫斯科也是利用環繞城市舊有的鐵路貨運線，建成環狀捷運線，連接城市幅射狀的捷運路線構成路網。

澳洲雪梨 Sydney 輕軌系統和荷巴特 Hobart 輕軌捷運線也是利用原有的貨車線。

採用貨運線或廢棄軌道興建輕軌系統是世界先進國家廣為採用世界趨勢，除此之外，也具有毋須徵收私人土地，軌道的基礎相當紮實、降低工程成本、縮短時程等優點。

六、安全與服務 歐盟品質標準

高雄環狀輕軌未來所展現的是一符合國際水準的系統。在規劃興建時，即要求在營運時系統在安全、舒適、可靠和便捷方面的表現必須達到一定國際的水準，例如



如 Recommendation on the 1st set of Common Safety Targets as referred to in Article 7 of Directive 2004/49/EC，歐盟也要求軌道系統必須遵守國際上廣為使用歐洲規範 EN50126，所興建的系統需達一定的服務水準，所以，高雄環狀輕軌訂定安全指標和服務指標，如準點率、延滯時間等，依據 EN50126，訂定系統保證計畫和安全管理計畫，依循規定的程序和作業確保這些指標的達成。根據 EN50126 要求執便證與認證確保興建完成之後滿足所訂定的品質、安全性和功能。採用歐洲標準確

保輕軌系統安全與服務品質的達成是世界的趨勢。

七、節能減碳 打造綠色都市

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

- 輕軌車輛使用電力對城市無污染。
- 車輛使用再生煞車是節能減碳的作為。
- 軌道路線將植栽綠化綠蔽率達 90% 以上（除十字路口）。
- 機廠大面積植栽綠化，建築物將採生態、節能、減廢、健康符合綠建築黃金級以上標章的設計，打造綠色機廠。
- 輕軌候車站也準備配合裝置太陽能系統。

輕軌對城市而言，是綠色交通，節能和減碳，將與太陽能結合，打造綠色機廠。

八、全球聚焦 符合市民期望

高雄環狀輕軌捷運建設計畫不只是興建輕軌系統，而是要引進高品質，符合世界潮流趨勢的輕軌系統，所以，高雄環狀輕軌系統將採 100% 低地板、無架空線、無障礙空間、使用台鐵的舊有路線、訂定安全和服務指標、要求節能減碳等作為，這是世界趨勢也是世界潮流。

未來不只是健全高雄大眾運輸路網，提升高雄市民行的品質，也帶給市民符合世界潮流的輕軌系統，相信這是符合市民的期望，也將使高雄成為世界矚目的焦點。

參考資料

1. Disability and non-discrimination law in the European Union 歐盟行動不便和非歧視法案。
2. EN50126 Railway applications-The specification and demonstration of Reliability, Availability, Maintainability and Safety (RAMS) 軌道系統之應用-可靠度、可用度、維修度、安全之規範及展現。
3. Recommendation on the 1st set of Common Safety Targets as referred to in Article 7 of Directive 2004/49/EC 依歐盟指引 2004/49/EC 第七款規定建議共同安全目標。

環狀輕軌計畫財源那裡來

高雄市政府捷運工程局局長 陳存永
高雄市政府捷運工程局副工程司 林明昌

一、台灣第一條輕軌

高雄環狀輕軌捷運是國內第一條行政院核定的輕軌建設計畫，原來辦理方式採用民間參與興建及營運（BOT）模式，計畫特許期限為38年，包括4年興建期、34年營運期。本計畫在民國97年核定後，為使台灣第一條輕軌能順利興建動工，市政府曾於高雄、台北舉辦過4場招商說明會，拜會潛在投資廠商，並且赴海外（日本）招商，但是適逢金融風暴襲擊全球，廠商投資改採謹慎保守態度，另外認為營運階段的財務風險高，也是廠商顧慮的重要因素。

儘管BOT招商並不順利，市政府仍然持續積極推動輕軌計畫，重新檢視招商條件，研議相關配套措施及獎勵辦法，檢討沿線可開發土地做為誘因，但是考量即使加入精華地段土地的開發效益，對廠商的吸引力仍然不足，再鑑於縣市合併後，高雄的社經環境快速變遷，在海空經貿城計畫推動下，高雄港區的重大建設相繼展開，海洋文化及流行音樂中心、高雄港客運中心暨港務大樓整體開發計畫、世界貿易展覽中心、市立圖書館總館、中鋼總部、DC21開發計畫等，都預訂於103年起陸續啟用，市政府也籌畫以水岸輕軌來銜接環狀輕軌，如何妥善規劃因應就成為重要課題。

為了配合高雄港區的經貿發展，串連各項重大建設，以帶動沿線地區開發，市政府於是將原核定的環狀輕軌路線微調，來連結高雄港區及水岸，而且為加速推動，辦理方式也改為政府自辦興建，如何籌措地方政府需負擔的建設經費，就成為修正後計畫推動的重要關鍵。

二、輕軌建設錢從那裡來

市政府為了推動高雄都會區大眾捷運系統及高雄市區鐵路地下化計畫，原本已成立高雄市捷運建設基金，用來籌措建設經費，但是捷運建設基金是非自償性基金，它的主要來源是各級政府編列的預算，當公務預算編列不足的時候，可以利用基金來向金融機構借款或發行公債支應，但是舉債額度必須納入公債法債務比例限制內，現在因市政府財政緊縮，已經沒有舉債空間。

依據大眾捷運法第 7 條：「為有效利用土地資源，促進地區發展，主管機關得辦理大眾捷運系統路線、場、站土地及其毗鄰地區之開發」；再依大眾捷運法第 7 之 1 條第 1 項的規定，主管機關為辦理土地開發，得設置土地開發基金。市政府早先雖曾訂有土地聯合開發基金的法源，但是因高雄捷運紅、橘線路網建設採用 BOT 方式辦理，土地開發屬於計畫自償的部分，應該由民間特許公司投資，所以沒有運作的機會。

近來中央為要求加強公共建設財務規劃，分別由交通部訂定「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」、財政部擬訂「租稅增額融資 (TIF) 機制作業流程及分工 (草案)」、內政部擬訂「以增額容積籌措重大公共建設財源運作要點(草案)」等，將 TIF 及 TOD (大眾運輸發展導向) 機制引進，報核中計畫的財務評估都需要納入土地開發、稅金增額及增額容積等外部效益，而交通建設的自償率會直接影響中央經費的補助比例，而且自償性財源部分必須由地方政府自行籌措。環狀輕軌改為自辦興建後，基於市政府舉債空間已接近上限，為籌措應負擔的自償性財源、用地費、部分工程費等，於是研議籌設「高雄市大眾捷運系統土地開發基金」。

為使土地開發基金的運用有所規範，市府特依大眾捷運法第 7 之 1 條第 2 項規定，擬訂「高雄市大眾捷運系統土地開發基金收支保管及運用自治條例」，尤其感謝議會對捷運建設的支持，這個自治條例經過市議會第 1 屆第 3 次定期大會第 35 次會議三讀通過後，市政府再以 101 年 6 月 18 日高市府捷開字第 10130600200 號令發布，使未來環狀輕軌及推動後續捷運路線的財源籌措具有法源基礎。

三、土開基金怎麼運作

「高雄市大眾捷運系統土地開發基金」是為自辦捷運建設及捷運毗鄰土地的開發業務所成立的基金，屬於自償性基金，依據自治條例第 3 條及第 4 條規定，土開基金的來源及用途分列如下表：

	來 源	用 途
	1. 因投資、開發或經營不動產之收益。 2. 本府循預算程序所投資之財產、勞務、款項。 3. 本基金利息收入。	1. 辦理土地開發業務有關土地及建物之相關投資。 2. 辦理土地開發業務有關規劃、設計、施工及其他相關費用。 3. 土地開發取得公有不動產之經營

<p>4. 金融機構融資之收入。 5. 權利金收入。 6. 其他有關收入。</p>	<p>管理費用。 4. 償還金融機構融資之本息。 5. 支付捷運工程建設款項。 6. 其他與推動土地開發業務有關之支出。</p>
---	--

為了妥善管理土開基金，市政府將依自治條例第 5 條規定，成立基金管理委員會，管理委員會的委員為 11 至 15 人，除了由市長及捷運局長擔任正、副召集人外，委員裡的專家、學者不得少於 5 人，來維持基金運作的客觀與公正。

基於籌措環狀輕軌建設經費需要，將利用土開基金向金融機構融資，再拿來支付捷運工程款項；另外為了償還融資的本金和利息，規劃將部分市有土地納入做為基金資產，再將土地開發或自然增值效益做為還款財源。

捷運建設所需資金龐大，而且融資期限長，預估貸款利率大約是 1~2%，如果藉由競標機制，可再降低融資利率。依據環狀輕軌經過行政區的近年地價趨勢，平均漲幅約 2.2~3.7%，最高漲幅則達 3.4~7.6%，而且輕軌通車後勢必將帶動沿線土地價值提升，如果撥入與融資金額相當價值的土地，預估在 10 年間土地增值的漲幅就可以翻一倍，利用自然增值的效益就足夠支應建設所需經費的本息。

規劃將市有不動產利用作價投資或其他適合方式轉列為土開基金資產，不僅可以活化運用市有財產，而且可以提供開發利用，再以基金盈餘來挹注大眾捷運建設或營運所需經費，包括對大眾捷運系統永續經營有益的捐助、補助等支出。後續捷運計畫可以比照交通部國道建設基金的運作模式，用收取營運權利金方式來挹注捷運建設，達到有效循環運用、以捷運養捷運的目標，讓高雄捷運路網能持續興建。

後續推動的交通建設計畫都需要利用自償性財源收入來挹注建設經費，土地開發基金能藉由開發計畫，創造開發效益做為還款財源，也可以靈活舉借及運用，市政府後續各條捷運建設都將運用自償性的土開基金來籌措財源，支應捷運建設所需經費，未來土開基金的運作勢必舉足輕重。

四、從環狀輕軌到海空經貿城

基於配合高雄港區的經貿發展，串連各項重大建設，市政府已經陳報「高雄環狀輕軌捷運建設修正計畫」，除微調環狀輕軌路線以外，並且改為政府自辦興建方式，以求加速推動，但是縣市合併後財政趨緊，財源籌措就成為本計畫推動的重要關鍵。

市政府原來運用的捷運建設基金，因為不是自償性基金，受到公債法限制，目前無法增加舉債，需要尋找其他財源。依據大眾捷運法第7條設立的「高雄市大眾捷運系統土地開發基金」，屬於自償性基金，除了可以活化運用市有財產，還可以利用基金盈餘來挹注大眾運輸建設或營運所需經費，對輕軌捷運系統的永續經營將具有實質助益。

「高雄市大眾捷運系統土地開發基金收支保管及運用自治條例」承蒙市議會支持，已經制定通過並且發布，期待行政院能夠儘速核定環狀輕軌修正計畫，而且落實建設高雄成為海空經貿城，來回應市民的深切期待。

環狀輕軌捷運興建之研析-務必避免輕軌捷運淪為市府財政虧損無底洞的錢坑

議員 周鍾濫

在尚未進入探討環狀輕軌捷運(以下簡稱環輕捷)興建主題之前,首先淺談目前高雄捷運(以下簡稱高捷)營運與財務的現況:先就高捷營運概況來講,可用「先天不良,後天失調」八個字來形容;因為高捷公司雖然挖空心思,竭盡所能,無所不用其極地推出各種秘方良策來經營改革,運量稍有提升,然因受限於先天地理條件,大高雄區域人口不夠眾多與集中;再加上後天人為,規劃路網設計分布不夠周密便利的雙重不利因素影響,故造成「努力十足,盈餘不足」的窘境,導致高捷公司每年的財損赤字不斷擴大地困局。再就高捷財務概況來說:也可以用「入不敷出,卯吃寅糧」八個字來描述:因為高捷每日運量不足,收支無法平衡,導致其每月虧損兩億多元,每年巨額虧損概約 20 餘億元;因此營運至今幾乎快將其原有的百億元營運準備金(也就是所謂的資本額)花費殆盡,可謂是公司財務危機重重,難怪就有「高捷即將瀕臨破產」的傳聞。

日前閱報驚聞,高捷公司曾在 101 年 6 月預估因不堪長期百億元巨額貸款的龐大利息支出壓力,最快約在 102 年 4 月間其資本額將由正轉為負。此一攸關高捷公司瀕臨破產的重大新聞,不僅是一個重大的交通議題,也是本會一直關注的重大市政問題,當然更是本席先前就提醒市府(尤其是市長)應該要及早面對、處理的頭痛、棘手、嚴峻課題。

但遺憾的是,陳市長也只能以含蓄、間接地表示:「高捷公司沒有立即的財務問題,而且市府會以市民的利益為優先考量,絕對會讓高捷永續經營;不過高捷的大股東中鋼公司要有企業責任,不能置高捷公司於不顧。」來消極應答之。更可悲與可怕的是看到市政府交通局官員所發表的意見,心中更是嚇了一大跳;因為他們「無法認同與接受高捷公司,每個月提列包括 1 億 4,000 萬元折舊費的 2 億元虧損營運成本計算方案,渠等認為如果沒有提列龐大的折舊費,就會有助於加速解決高捷的困境。」對此一論調,本人認為市府官員是在講好聽而不負責任的粉飾美麗謊言,更是報喜不報憂的官僚語言,簡直就是鴛鴦心態的表現,像極了是不知死活的痴人說夢話!僅就舉一個

「大樓管理費的收費方式標準」例子來做個簡單地比喻論述即可清楚瞭解了，凡是住過公寓大樓的諸君皆明白，為了應付與解決未來的大樓各項公共設施維護管理等折舊問題，每戶每月所繳的管理費會隨著大樓的興建年數多寡而成正比例來增加；也就是說每月所須繳的管理費額數會逐年增加到一定的程度。連最簡單的一棟公寓大廈管理費收支標準即便如此，更遑論一個設施繁複的高捷公司的營運管理了；職是之故，本席深信高捷公司就是一個有企業良知，也是一個如同陳市長所說的是有企業責任、勇於負責任的好公司，才會每個月忠實地提列陳報折舊費用，更期其能永續經營下去的正確策略與態度。

其次，再論為何興建環輕捷及如何興建的問題；首先談到為何興建環輕捷的問題：由前簡述可知高捷公司營運確實很用心，無奈因先天不良與後天失調等諸多不利因素衝擊，致使原始股東全多無心繼續增資來改善財源窘境；因此高雄市政府各相關單位捷運局、交通局、地政局、都發局、工務局等及陳市長乃決心推動興建環輕捷，期能改善民眾搭乘便利，提高高捷運量，促進市民搭乘捷運意願等功效。更重要的是因最近市府在推動所謂的亞洲新灣區重大經建計畫投資新建工程案，也就是在新光碼頭、真愛碼頭與光榮碼頭等港灣水域新建港埠旅運中心、流行音樂中心、國際會議展覽中心與高雄圖書總館等四大工程開發計畫；因而將原有的環輕捷既定路網特別加上臨港線路段。是故，本人認為市府興建環輕捷案，除了具有經濟的（地方發展）、交通的（提高搭乘意願）、財政的（減少高捷虧損）、更有其政治的（宣揚政績成果等）因素考量。其次再說如何興建環輕捷問題：諸君皆知，在還沒興建環輕捷方案前，現今市府交通局早在 98 年即著手仿照環輕捷路網規劃執行 168 環狀公車替代專案，其概分東西兩線交叉對開（筆者乃是環狀 168 公車的常客，該路線公車運量很不錯，因其班次多，班距密，候時短，故載客數量頗高）。最初，市府所規劃的環輕捷興建方案是採用獎勵私人企業促進投資模式（亦即是所謂的獎參條例的 B.O.T. 概念）來發包；也就是想仿照原先高捷紅橘兩線所採行的施作方式來辦理。無奈所有國、內外廠商皆無意願來參與投標。因為有高捷嚴重虧損前例在先，所以連最合適、最有基礎的中鋼所屬的高捷公司也都沒有意願，更沒有膽量再賠下去了！即因如此，枯等了約莫一年餘在連續公告招商兩次皆流標的情況下；再行修正提出現今的 O.T. 案，亦即是所有興建經費全由政府的公務預算來負擔之，營運維修部分的費用再由政府或民間公司來管理負責之。環輕捷全案所

須的興建經費概約 122 億元，其中由中央政府補助 78% 的費用，其餘約 30 億元由市府負擔。當然，現今本案的招標行政進度尚屬於規劃設計縝密研議討論階段，還未正式實際公告招商中，故尚有許多業者與廠商之間的權利、義務等重大關鍵須知事項有待政府相關機構人員詳加務實的周密的訂定釐清執行之，絕對要避免使環輕捷（地上鐵）千萬不能再度發生像高捷（地下鐵）有關物調款、營運準備金與運量保證等事後仲裁的困擾情事；更要拒絕環輕捷興建專案使其淪為高雄市政府財政虧損無底洞的錢坑的萬劫不復淒慘情境。

最後，再來討論如何改進環輕捷的各種應該考慮、注意與建議的事項；為了清楚明白的解說，僅就必須考慮的層次面項，期望達成改進的理想目標和應該注意事項與建議等三部分以表列方式簡述如下：

一、必須考慮層面變項	二、期望達成改進的理想目標	三、應該注意事項與建議
1. 如何明確釐清業者與包商的權責	避免物調款給付等各種糾紛仲裁	招商須知契約須明確地文字化、法制化
2. 如何規劃適當理想的服務路網	適時合理的擴大延伸路線	傾聽民意、隨時檢討
3. 如何修正規設不良的多餘路段	即時能更改其他代替方案	勇於面對、即時應變，臨港段改為 B. R. T.
4. 如何修改設計不當的車站位置	隨時預留適當彈性調整空間	配合高捷，便利民眾轉乘
5. 如何改善營造優質的候車氣氛	秉持顧客導向規設原則	以客為尊，顧客至上
6. 如何提升服務，提高運量，減少財虧	研訂合理優惠的行銷票價	隨時民意調查，即時促銷服務

身為大眾運輸族（亦即是所謂公車族）的成員，每每搭乘大眾運輸工具不論是公車或捷運，看到運量不佳的情景，真的感慨良多，如何改進使其永續經營之使命感油然而生。於此謹簡單地將個人對於服務優良與否的捷運或客運公司與使用民眾的搭乘態度、理由、次數（頻率）、動機、情緒（心情）與意願等變數做一個簡表來對照描述之，

希能有助於運輸公司營運改善的參考，進而能提高其運量情況和提升其服務品質。

捷運 或公車公司	搭乘 民眾	搭乘態度	搭乘理由	搭乘頻率 次數	搭乘動機	搭乘情緒 心情	搭乘意願
服務優質的		主動的	不得不的	經常的	泛經濟的 (不懂金錢的)	愉快的高興的	很高的
服務劣質的		被動的	不得已的	偶爾的	懂金錢的	無奈不爽的	很低的

職是之故，凡我在現今的高捷或未來的環輕捷服務的相關人員皆應秉持著：「務必如何培養使市民先來提升其搭乘意願，再來提高其搭乘頻率，最後更進而養成其喜歡使用（搭乘）大眾運輸工具（捷運或公車）的優良習慣」為第一要務；俾能徹底有效地改善營運虧損，方為確保高捷或環輕捷公司避免瀕臨破產的不二法門。

最後，本人行文走筆到此，仍忍不住地苦口婆心、不厭其煩地、抱著恨鐵不成鋼的心情再度提醒市府相關官員（當然包括陳市長在內的有決策權的政務官員們），內心務必永存「錯誤的決策比貪污還要嚴重」的政治道德與良知，來確實執行推動環輕捷的各項規劃、採購與往後的營運管理事項，期能使其絕對不會淪為市府財政虧損無底洞錢坑的萬劫不復悽慘情境。

環狀輕軌捷運興建之研析

市議員 蕭永達

高雄市興建環狀輕軌的計畫，有必要再三深思熟慮！高雄市政府在規劃交通政策時，除要考慮「安全」、「迅速」、「便利」三要素以外，更應兼顧「財力」問題。到101年度為止，高雄市已舉債2,000多億元，財政捉襟見肘，甚至靠舉債挹注公共建設，這等於是寅食卯糧，凸顯其財政相當困窘。而從高雄市政府的年度預算書來看，其舉債空間已剩不多，再3年就要破表了；也就是說，法定舉債上限即將屆滿，難道興建環狀輕軌有如此迫切與必要嗎？

尤其，高雄市現在沒有塞車問題，市區道路相當寬廣，又是棋盤式規劃，且高雄市近幾年的人口成長率持平，人口密度並不高，這都一再說明興建環狀輕軌的政策，是值得檢討的。因為，這些經費都是來自納稅人的口袋，每一分錢都應花在刀口上。

依據高雄市政府的規劃，環狀輕軌部分路線將經過亞洲新灣區等臨港水岸地區，其沿線美輪美奐，有駁二藝術特區、國際會展中心、海洋文化暨流行音樂中心、高雄港埠旅運中心、高雄市立圖書總館、軟體科學園區、中鋼總部等等，但整個投資要165億元，其中高雄市政府就要負擔近100億元！

其實，交通工具有十種選擇，諸如走路、騎腳踏車、騎機車、開汽車、搭公車，或是公車捷運化，這六種選擇都叫做「路面交通工具」，是不用花太多錢的；但如果是輕軌、捷運、火車、高鐵等四種「軌道交通工具」，其投資就大了。

縣市合併後高雄市政府每年的預算是1,000多億元，而未合併前則有700多億元；以前幾年高雄市政府投資興建捷運紅、橘兩線來看，總共斥資2,000多億元，等於是將3年的年度預算都拿去做交通建設，況且捷運完工後，運量不如預期，就會有拖垮財政的危機。

如果，興建捷運會有很多人搭乘，則可以發揮疏解人潮的功能，就有其必要性，譬如東京、香港、新加坡等高人口密度城市，就需要興建軌道、捷運運具，否則這個城市的交通，馬上就面臨癱瘓，因為，只要大家把車都開出去，就會發生塞車問題，會讓這個城市沒有效率。

因此，大眾交通運輸系統非做不可的兩個前提就是：第一、塞車半個鐘頭以上時，大家就會選擇搭乘大眾運輸系統。第二、找停車位很不方便時，選擇搭捷運就會成為指標選項。放眼全台灣，符合這個條件的，目前就只有台北市，因為，台北市目前的狀況就是這樣，所以台北捷運運量充足，不會虧損。相對的，在高雄市的市民在選擇交通工具時，第一選擇就是機車、汽車、腳踏車等「路面交通工具」，因為高雄市沒有塞車問題，騎機車比搭捷運還快、又方便，也因此，捷運運量的成長率有限。

此外，未來環狀輕軌的路線與 168 公車的路線幾乎一樣，唯一不同的只有水岸線那一段不一樣而已，但水岸線此為非住宅區，目前公車 168 在行駛的路線反而是人潮比較多；如果能夠不興建環狀輕軌，其實可以多購置幾部公車補強水岸線那一段，甚且還可以加密班次，其功能與環狀輕軌並沒有兩樣，但卻可以節省很多公帑，可讓財政不吃緊。

另據公車處的資料顯示，168 公車目前平均一天的載客量大約 4,000 人，每天有 11 輛公車在線上，離峰時間每輛車的載客量是 10 幾個人。由此可見，一輛很大的公車，只有 10 幾個人搭乘，如果再興建環狀輕軌，不但「財力」是一個問題，且另一個問題是，輕軌軌道的專用路權，反而排擠公車、汽車、機車原有的行車空間，試問這是在製造交通問題？還是解決交通問題？

再者，高雄市目前的人口是 277 萬人，加上現在一對年輕夫妻平均生育不到一個孩子，又根據中央主計處的統計，10 年後高雄市的人口預測是減少的，因此，高雄市再過 10 年後，人口密度仍與現在差不多，當然也就不會有大量人潮的問題。

現在 168 公車都還在虧損狀態，平常一輛車都坐不滿，如果再興建環狀輕軌，就等於是好幾節的車箱在路上行駛，則平均每節車箱坐不到 3 個人！可是，高雄市政府卻執意投入 100 億元，這些都是高雄市民、納稅人的錢，可謂民脂民膏。

因為看不出環狀輕軌有非做不可的理由，而且高雄市政府的財政，再過 3 年就舉債破表了，尤其，捷運局一年的預算也沒多少錢？為何一定要花這 100 億元？況且，如果環狀輕軌興建完成後，載客率不如預期，就像現在還在虧損的 168 公車時，又該如何？除此之外，環狀

輕軌的後續維修費用，也是一筆可觀數字，以高雄市政府的財政來看，維持得下去嗎？

據了解，輕軌的造價大約是紅、橘線的八分之一，尤其捷運在地下的施工更貴，如果當初不興建紅、橘兩條捷運，省下來的 2,000 多億元，就可以興建 14 條輕軌捷運，但如今高雄市政府不再繼續興建捷運，其原因就是沒錢了，才會現在又要規劃環狀輕軌！

其實，環狀輕軌只是大眾運輸的一種，舉凡公車、汽車、公車捷運化、計程車，也都是大眾運輸，其差別只在於規模沒有那麼大，高雄市政府應還有其他的選項，可以更省錢的方式，以公車捷運化來補足，如此高雄市財政問題，才能得以固本。

高雄環狀輕軌未來營運之挑戰

國立成功大學交通管理學系副教授 鄭永祥

高雄環狀輕軌歷經兩次招商，原擬由民間投資興建的環狀輕軌建設，後改為政府自辦興建，完成後再委託輕軌營運公司經營；而因應港區會展中心、旅運大樓及流音中心等建設，環狀路線修正納入水岸輕軌，並優先興建。其建設總經費約 165 億 6,500 萬元，而輕軌路線經凱旋二路至四路、成功路西側台鐵路廊、三多五路、海邊路、第三船渠旁計畫道路、七賢三路、臨海二路、西臨港線鐵路景觀用地、鐵路園道、美術館路、大順一路至三路。根據高雄捷運局之資料：高雄環狀輕軌將分兩階段動工，第一階段水岸路線長 8.7 公里，已展開設計及採購等準備工作，預定 2014 年 10 月底通車；第二階段全長 13.4 公里，預計 2019 年 10 月通車。輕軌路線其候車站計有 36 座，捷運局評估，水岸路段每年將有 360 萬觀光旅次，創造 109 億元產值，輕軌通車後，捷運總運量也可增加 53%。

雖然輕軌運輸系統之營運會帶來潛在之運量，但由於輕軌會影響不同運具之道路路權運用，因此應有完善的配套措施來避免其負面之衝擊。未來高雄輕軌系統在營運之問題可能包含：路權型式的選擇對道路線形及路權的影響、兩側商家的衝擊、對道路汽、機車車流所造成的干擾及安全問題，另應考量路口號誌佈設問題，使輕軌捷運可在不使其他車流停等過久下，快速的通過各路口。此外，就收費系統而言，若採開放式收費系統如公車，則輕軌系統之收費系統並不同於捷運系統有驗票閘口之設置，民眾可於購票後自行進出輕軌車站上下車，應顧及到民眾逃票之問題，及其是否會造成輕軌營運單位之虧損。而如何降低營運時的交通衝擊為輕軌規劃的最大挑戰，故未來應加強各種隔離及警示設施維護行車安全，同時透過轉向管制及妥適的優先號誌設計來減緩輕軌所帶來之負面交通衝擊。

在輕軌之路線，輕軌路權可考量與汽、機車車道以緣石或護欄加以分隔，以確保行車安全。對於交叉路口，可思考運用優先號誌控制、行人導引設施，以及輕軌車輛加裝先進主動式偵測防撞系統等方式，來提昇行車安全，而輕軌列車通過號誌路口班次密度也應考量與路口之號誌週期加以整合，不互相衝突，避免路口因輕軌通過而產生對向車流過久之停等延誤。

輕軌有別於一般傳統軌道系統，是具低噪音、無污染、安全舒適與便捷的都市運輸系統，而未來高雄輕軌捷運可能採低底盤列車、無架空線系統，且不會像台鐵有平交道，部分路線是利用台鐵臨港線，以降低對交通的衝擊。無架空線輕軌運輸系統雖可避免架空線的設置對都市景觀的破壞，然無架空線之輕軌運輸系統，目前已有商業實績的都市並不多，且目前的系統大多為具有特定專利的系統，未來若採用這種系統，若對於技術掌握程度不如預期，就很有可能發生木柵線及文湖線營運初期之系統營運不穩定之問題，特別是應用在亞熱帶的台灣，其機電系統之適應性問題，甚至有些本土之技術能量所無法處理的，屆時營運單位所要面對的營運的停擺以及對道路交通的衝擊就會壓力很大，所以在輕軌機電系統評選時，宜審慎為之。

輕軌只是高雄市公共運輸系統之一環，輕軌僅能解決部分之交通問題，關鍵還是其票價、服務班次以及所提供之可及性是否能吸引旅客。此外，為有效刺激公共運輸之運量，高雄市政府可考量發給已儲值之定額公共運輸卡，鼓勵民眾使用公共運輸系統。再則，輕軌捷運興建完成後一定要與高雄捷運高度營運整合，包括票證整合、站體整合、轉乘資訊整合等相關服務，還要有轉乘優惠，以鼓勵搭乘。而輕軌行駛平面道路，一定會衝擊市區之地面交通，交通局、警察局、輕軌營運相關單位需要未雨綢繆，針對興建期及營運期輕軌系統所可能衍生之問題，透過交通工程如標誌、標線及號誌之改善來使其所帶來之負面衝擊減輕。

雖然輕軌的完成對於都市可帶來正面的經濟及都市意象，但是已有高捷運量不足之慮，未來預期運量所可能產生之營運及財政之負荷亦必須有所因應與思考，若是未來輕軌票價是 20 元，日運量推估 1 萬 4,275 人，估算票廂營收及附屬事業收入，年營收可達約 1 億元，但考量其營運維修成本後，第一階段營運每月平均虧損約 1,000 萬元。要等到第二階段營運現金流才可能轉為正，營運期收入才可支應營運維修及重增置成本。因此在輕軌營運初期之虧損補貼機制、營運組織之定位，輕軌與高雄捷運與市區公車之整合措施，亦應有所準備。

未來之高雄輕軌在都市運輸之功能應兼具通勤、觀光、休閒功能之路線，輕軌路線未來與高雄捷運路網交接之處可望成為路網運量之匯集點，高雄捷運及輕軌之運量可望由於此路網效果之形成，可及性之提高而使高捷與輕軌之運量都能相互拉抬、增加。而輕軌所能扮演

之都市移動地標的角色也必須與所通過之觀光及購物景點緊密結合而達到加乘之效果，如發行共同之折扣套票以及聯合促銷活動以吸引潛在之旅客需求。然輕軌之興建、營運與周遭的居民息息相關，所以與民意溝通是非常重要的。法國的城市在推動輕軌捷運時，亦是不斷與民眾溝通才得以達成共識。

高雄環狀輕軌之導入，等於是都市路權的革命，而成功與否端賴市政府的決心與民眾的認同，輕軌是邁向現代化都市的其中一環，因此許多都市運輸管理的措施亦必須推動：如推動汽、機車停車收費政策、合理的交通違規執法、方便及有效率的轉乘設施與服務、加強票證之整合、改善捷運及輕軌車站周邊人行設施、強化沿線土地使用與改良都市景觀等。而輕軌系統不僅只是一都市運輸之交通工具，其可扮演「城市遊園車」之角色，並期待其成為都市移動之地標，輕軌未來可以跟民眾的生活、都市的發展結合，搭輕軌可以舒適優閒地欣賞高雄城市之美，新的輕軌捷運系統在高雄誕生，一個新的都市意象亦可隨之導入，也希望對於高雄的都市成長與休閒觀光能帶來正面且永續之影響。

高雄環狀輕軌建置太陽能發電系統

國立成功大學交通管理科學系副教授 林佐鼎

國立成功大學交通管理科學系碩士班 駱思斌

一、節能減碳是世界趨勢

近來全球暖化及氣候變遷效應已日益明顯，聯合國「地球高峰會—里約環境與發展宣言」及「世界高峰會—約翰尼斯堡永續發展宣言」，皆明白揭示永續發展「全球考量，在地行動」的國際共識。

「節能減碳」是減緩生態環境惡化的具體作為，世界各國政府無不大力推動。高雄原本是個重工業城市，近幾年市政府將節能減碳目標落實在各項施政建設上，並已獲致豐碩成果，獲得天下雜誌「2009年、2010年縣市競爭力」評比「環境力」全國第一名。陳菊市長並宣示未來將融入人文科技、生態美學與在地的優勢，結合綠色運輸和興建指標性的建築，打造大高雄成為一座充滿「水」與「綠」、活力與幸福的綠色城市。

太陽能是目前重要的替代能源之一，是無污染的能源，來自天然取之不竭的能源，亦是世界先進國家極力推動的發電方式，而台灣南部得天獨厚，一年有2,000小時以上的日照時間，可以獲得較佳的發電效能。

高雄環狀輕軌計畫即將啟動，將連結中央的重大建設，配合港區發展，建構亞洲新灣區。輕軌對城市而言是綠色交通，標榜節能和減碳之外，也將與太陽能結合，輕軌候車站也準備配合裝置太陽能系統，機廠更將以取得綠建築標章為目標，打造綠色機廠。

本文將說明國外的作法及未來高雄環狀輕軌在這方面的作法。

二、國外的作法

太陽能是無污染的能源，利用太陽能提供交通工具驅動所需的電力，是未來交通運輸的一個重要發展方向。目前，太陽能應用在汽車是比較常見的方式，唯獨應用在軌道系統上較為少見。

比利時

利用太陽能發電提供鐵路所需部分電力在國外已有成功案例：比

利時 2011 年 6 月於安特衛普一段長約 3.3 公里的高速鐵路隧道上方，完成鋪設太陽能板，工程造價約 1,600 萬歐元 (18,222.22 萬/公里 1 歐元=41 台幣)，預估年發電量可達 330 萬度 (MWh)。

在這案例，太陽能電池板並非鋪滿了整個隧道外壁，而是鋪設在隧道的頂部，這樣不但在隧道內行駛的火車有良好的採光效果，也能運用太陽能所產生的電力。隧道頂部上的太陽能電池約有 16,000 塊，總面積將近 50,000 平方公尺，每年可產生 330 萬度電，可減少 2,400 噸的二氧化碳排放量。

這段太陽能隧道所產生的電力，尚不足以為動力系統供電，主要是提供來往列車的照明和空調系統所需的電力，這電力也能提供附近的車站照明、空調等設施所需用電。

如果要太陽能所產生的電力能驅動軌道上運行的列車，需要沿著軌道全程改成太陽能隧道，這個工程是十分浩大的，所需建設經費相當高，然而因為使用太陽能而減少了二氧化碳的排放量，為保護環境及減緩地球暖化作出相當大的貢獻，這是無法用金錢來衡量的；而且相對後期的維護成本相當低。另外。太陽能隧道還有一個額外的好處，那就是可以阻隔噪音對軌道周邊地區的影響。

美國

在美國加州、德拉威州、喬治亞州、伊利諾州等在公車維修廠或是捷運機廠也設置太陽能發電系統，產生的電力供維修廠和機廠使用，可以節省電能的成本。裝置太陽能系統不但產生電力也提供車輛遮蔽，這些電力可提供充電、清潔、空調等所需的電力。太陽能也應用在公車上，太陽能板安裝在公車車頂上，產生的電能提供公車部分電力。

2009 年美國回收再投資的法案鼓勵美國綠色大眾運輸系統，使用太陽能，2009 年 9 月聯邦政府宣布補助 43 項綠色城市公車計畫，經費高達美金 1 億元。

澳洲

阿德萊德市 (Adelaide) 有世界上第一部太陽能電動公車，其電力是來自中央巴士車站的太陽能發電系統，充電一次可行駛 200 公里。

這是很受旅客歡迎的大眾運輸工具，因為完全沒有污染。當公車

加速時電能轉換成動能，當減速時，馬達轉為發電機產生電力，所產生的電力儲存在電池內，這就是所謂的再生煞車，和捷運系統的概念相同。

太陽能公車長 10.42 公尺，寬 2.48 公尺，高 3.06 公尺，重 11,480 公斤，有 25 個座位，二個輪椅的位置，速度可達 76 公里/小時，爬坡度 12.5%。

義大利 PVTRAIN

2005 年義大利第一部 PVTRAIN，將太陽能板安裝在車頂上所產生的電力作為空調、照明和安全系統使用。

日本

日本 Auriga Leader 太陽能船長 200 公尺，排水量 6 萬噸，從 Kobe 港口出港測試，主要功能是運輸車輛，其一小部分電力約 6.9% 是由安裝在甲板上 328 塊的太陽能板提供。

三、高雄環狀輕軌捷運系統

高雄環狀輕軌計畫將結合中央建設，配合港區發展，串聯亞洲新灣區及多功能經貿園區，活化土地開發效益，帶動整體經濟發展，將振興舊市區都市更新與商業服務機能，串聯港市，打破阻隔，讓市民親近海洋。

高雄環狀輕軌將經過流行音樂中心、旅運中心、世貿展覽中心、市立圖書總館、軟體科學園區、多功能經貿園區、中鋼總部、高雄 DC21 開發計畫等。高雄環狀輕軌由政府自辦，全線長度 22.1 公里，路線和台鐵有三處的轉運，即美術館站、鼓山站、大順站，與高雄捷運紅、橘線有凹子底站、凱旋站和西子灣站三處可轉乘，配合高雄鐵路地下化工程，分二階段施工，候車站共 36 處；第一階段路線長為 8.7 公里，14 個候車站，1 座機廠，系統將採無架空線系統、100% 低底盤車輛。

高雄環狀輕軌捷運系統即為綠色運輸之一環，其車輛動力來源為電力，不像一般車輛會產生大量 NO_x 、 SO_x 、 CO_x 等廢氣，而且通車營運後將轉移部分私人運具旅次至輕軌系統，使道路交通流量減少，亦有助於減少碳排放。

機廠

機廠是輕軌車輛駐車與維修的地方。本計畫使用台鐵前鎮調車場為機廠，基地形似紡錘，機廠的配置，除了大面積植栽綠化，機廠內建築物將採生態、節能、減廢、健康符合綠建築標章的設計，此外將規劃於機廠的維修工廠、行控中心、訓練中心等大面積建築物屋頂，設置太陽能發電系統，產生的電力可以提供機廠內的照明、空調等用電需求或是出售給電力公司。目前高雄捷運公司即已在大寮機廠維修廠、訓練中心等建築物屋頂設置太陽能發電系統，並進行商業運轉。

候車站

候車站係為一供旅客上、下車，或是轉乘其它運具之地區，其基本設施包括雨棚、月台及可供行人穿越之相關設施。候車站佈置須能方便乘客使用，可迅速進出站，並具有良好之通風、照明等設備條件，以提供旅客安全和舒適之乘降環境。

候車站可規劃設置太陽能發電系統，產生電力提供候車站照明及資訊顯示板等之用。

四、結語

高雄環狀輕軌打造綠色機廠和候車站的形象，符合世界趨勢、國家和高雄市政府的政策，確實獲得節能和減碳二者的效益，使高雄環狀輕軌成為國際第一流之綠色輕軌運輸系統，為我們努力達成的目標。高雄環狀輕軌完成之後，將塑造高雄「交通新骨幹、觀光好伙伴、轉乘無縫讚、高雄宜居冠」成為名副其實的「綠色城市」。

高雄環狀輕軌執行驗證與確認

屏東科技大學工學院院長 林秋豐
清華大學動力機械研究所 蕭永秀

一、前言

為建構便捷的城市軌道運輸路網，高雄市政府捷運工程局規劃環狀輕軌系統，銜接營運中的捷運紅、橘線，並將路線拉進新灣區內，串連高雄多元化的港灣建築，為高雄城市軌道運輸服務邁向新的里程碑，這是值得期待的。

能提供具國際水準的輕軌系統，相信是高雄市民所期待，要達到此要求在規劃和興建過程應執行符合國際規範 EN50126 的驗證與確認工作，以確保高雄環狀輕軌興建完成後符合所有的要求及安全無慮。

本文說明應用驗證與確認的時機、優點、主要作業、作業標準並介紹歐盟指令(directive)中指定機構(Notified Body)的角色及工作。

二、應用驗證與確認的歷史

驗證與確認觀念之形成可回溯自西元 1970 年代，美國陸軍在發展愛國者反飛彈系統時，導入了驗證與認證的觀念與機制，並依此建立了計畫、方法、工具、技術發展及測試驗收的準則，最後獲致極佳的成果。

此後，驗證與確認的機制在軍事工業與航太工業系統中廣泛的被接納與應用，主要因為軍事與航太工業具有高失敗風險的特性，而驗證與確認可提早辨識風險的所在進而降低風險，可提高研發成功率與產品可靠度，進而增加使用者之信賴度與滿意度。現今驗證與確認已經廣泛被應用於軟體研究開發領域，而航太工業、軍事工業、造船工業、海上油田鑽探、核能電廠、環保工業等產業亦已成功應用多年。近年來大型的軌道系統工程也開始導入驗證與確認來確保系統執行品質。

三、應用驗證與確認(V&V)的優點

驗證與確認的觀念應用在軌道系統上時，從計畫開始即可以清楚瞭解未來營運所面臨的風險，經由建立管理計畫，來整合軌道系統，

確保滿足所有的要求或需求，其主要優點有：

1. 對於系統能達到預定的品質、安全、功能與性能目標，具有信心。
2. 能儘早發現問題，清楚而儘快相互溝通及早解決，經由管理系統加以追蹤。
3. 能就所預訂的系統需求，來評估所建造的系統。
4. 能看到系統發展階段的品質、安全、功能與性能和進度，而且可以確定品質與進度是具連續性。
5. 能逐步看到系統的品質、安全、功能與性能，且有機會儘早調整系統。
6. 提供作決定的準則，決定是否繼續進入下一發展階段。
7. 能就整個生命週期考量，而非單純考量興建期。
8. 在系統營運時，不會有超出預期的事

四、驗證與確認的作業標準

在現行各種驗證與確認作業標準中，歐洲軌道技術標準 EN50126 公認是軌道工程系統中最可行之標準。

為保證軌道系統的高安全、高可靠性，歐洲電子與電氣委員會 (CENELEC) 制定了專門的標準，給軌道系統的研發、設計和工程應用提供上位的指導標準。其中，EN50126 定義了系統可靠性、可用性、可維護性和安全性 (RAMS)，並且規定了系統生命週期內各個階段對 RAMS 的管理和要求。

EN50126 將軌道系統生命週期區分為十四個不同的階段各個階段的相關工作從系統需求的發展到系統被接受，每一個階段都有其相關的工作與對應驗證與確認之要求。EN50126 對驗證與確認的定義說明如下：

驗證 (verification)：經由檢查 (examination) 和佐證資料的提供，可以確定已符合指定的要求。

確認 (validation)：經由檢查 (examination) 和佐證資料的提供，

可以確定已符合某特定用途的要求。

五、指定機構 (Notified Body)

誰具資格執行驗證與確認的工作？是否需具備特定的資格？誰認定？

隨著歐盟市場的統一，貿易壁壘消除，商品、人員、服務、資金可以自由流通。歐盟理事會為了避免成員國之間的重複檢驗，制定針對一系列有關產品的 CE 指令，以確保產品符合安全和品質的標準。對進入歐盟市場的產品，規定必須通過 CE 認證，即產品必須達到和符合歐洲 EN 標準或相關國際 ISO 標準，產品加貼 CE 標誌。相反，未通過 CE 認證，未加貼 CE 標誌的產品，不能在歐盟市場銷售。

以軌道系統為例，歐盟為了使其會員國的高速火車能在各國軌道路網運行順暢，要求會員國符合指令 96/48/EC (現行 2008/57/EC 替代)，配合建立一共同運作的歐洲路網，並要求所有會員國在 2002 年 10 月底將 96/48/EC 轉成國家法令。

96/48/EC 的目的是要求軌道系統在各階段如設計、製造、逐漸進入營運都能滿足所訂的要求，這些要求包括安全、可靠度、健康、環保、技術和營運的相容性。96/48/EC 提出驗證的要求，由 Notified Body 來執行並提出驗證證書(Certificate of Verification)。

Notified Body 是由歐盟成員國向歐盟申報、由歐盟批准的機構，在指令的責任範疇內提供公正檢測服務，非歐盟成員國的認證或檢測機構是不能成為 Notified Body。

Notified Body 在審核的工作中，扮演著重要的角色，他們是由歐盟內各成員國根據本國的法令，從可持續遵守各個指令的要求以及委員會決定(93/465/EEC)中確定的原則(在技術上應有能力完成規定的合格評定程序，並能在工作中保持其獨立性、公正性及完整性)的機構中挑選出來，同時確認其可以執行合格評定的業務範圍。

Notified Body 的業務能力與工作行為將定期接受主管當局與認可組織的監督檢查，每個成員國都應將自己確定/撤銷 Notified Body 的有關信息向歐盟委員會和其餘成員國通報；委員會則在其官方公報上發布 Notified Body 目錄，並不斷地進行更新。

96/48/EC 指出 Notified Body，從設計開始，就要負責評估廠商所建造的系統是否符合要求？評估廠商並驗證系統。Notified Body 要負責蒐集廠商的技術檔案，加上所提出的驗證證書，來證明廠商的系統是符合指令所訂的要求，而執行本指令 Notified Body 的資格則訂在指令附件 VII(Annex VII)。

六、結語

依據歐洲規範 EN50126 執行驗證與確認，聘請具資格之 Notified Body 作為顧問，不但確保系統依需求與規範發展及興建，也可確保系統滿足品質、安全、功能與性能的要求，在各階段所發展的評估報告，可提供未來通車營運的依據，未來確實提供符合國際標準的輕軌系統。

交通部有鑑於軌道安全的重要，在「大眾捷運系統履勘作業要點」要求提出驗證與認證報告，在營運通車時，有一套程序、提出佐證資料來說服大眾，確保軌道系統的安全無慮，這作為是讓台灣軌道運輸安全更進一步。

輕軌運輸與公車系統之比較

高苑科技大學電機工程系教授 江瑞利

海洋大學電機工程研究所碩士 陳建池

一、前言

在油價高漲、環保意識抬頭之趨勢下，存在已久的大眾軌道運輸，近來亦成為政府與人民所企盼與倚重之明天會更好的交通方案。高雄的大眾軌道運輸將在高雄捷運紅、橘兩線的基礎路網下，進一步以輕軌方式建構一環狀線，藉以強化大眾運輸系統整體路網及接駁運輸服務功能。輕軌路線並拉進亞洲新灣區內，串連高雄多元化的港灣建築與人文景觀，打造兼具港都特色與交通便利的高雄新核心。

高雄環狀輕軌捷運為一連結南、北高雄的環狀路網，路線長約 22.1 km，設立 36 座候車站。環線路網將分二階段興建，優先路段將以 103 年底通車為目標，全線預計 108 年完工。

一項政策的推行總會有正反的意見浮現，此乃成熟民主社會的必然現象。包容與討論這些意見，並藉由對這些不同意見的研討，更能瞭解此政策之優點，也能提前發現其缺點進而採取必要的預防措施。本文將以一般民眾所質疑的：「興建輕軌捷運成本高，為何不以公車行駛或興建公車專用道？」，來說明公車與輕軌運輸之差異，探討輕軌之優點。

二、公車和軌道系統的基本差異

公車非軌道運輸，沒有專用軌道，所行進的路況不可預測；但輕軌系統則不同，因為是在專用軌道上行進，其所行進的路線固定，路況是可預測的。因此行人或車輛可以確定輕軌行進的方向和路徑。以下就兩者之差異就各面向來作分析：

(一) 速度：

公車：主要是城市內或郊區的運輸工具，行駛於路面並與其他車輛混合使用車道，速度約 50 公里/小時。

輕軌：主要是城市內或郊區的運輸工具，可在專有路權、隔離路權和共用路權行駛。高雄環狀輕軌將採隔離路權，在交叉路口會與其他交通工具混合使用道路，

所以速度不高，一般 20-30 公里/小時。

(二) 車廂長度：

公車車廂長度一般為 10 公尺。

輕軌車輛長度可分為 20 公尺、30 公尺或 40 公尺等形式。

(三) 運量：

一輛公車約可搭乘 40~50 人，而輕軌 30 公尺車輛約可載運 250 人以上，若就相同 3 分鐘班距，公車每小時運量約 1000 人，輕軌則可達 5000 人。

(四) 車門位置與寬度：

公車：在駕駛處有一車門（約 80 公分），在車輛中央也有一處車門（約 80-120 公分）。

輕軌：一節車廂有每邊二個車門。一部輕軌車輛有三節車廂，至少會有四個車門（其中一節主要目的是當關節用）供乘客上下車。輕軌車門不但比公車車門寬，車門數更多，目的是方便上下車，也減少上下車的時間。

(五) 轉彎半徑

公車最小轉彎半徑 10 公尺。但輕軌車輛長度雖為公車的 2~4 倍，但轉彎半徑僅為 15 公尺。

(六) 車窗尺寸

公車：一般尺寸，亦可配合車體造型。

輕軌：配合整體造型，經由放大的車窗尺寸，讓乘客於平穩行駛的車內座位上輕易、無遮蔽的飽覽沿路風光。

(七) 通過路口的時間

公車：車長約 10 公尺，假設速度 50 公里/小時，通過 40 公尺的路口約需 3.6 秒。

輕軌：車輛長約 30 公尺，假設速度 30 公里/小時，通過 40 公尺的路口約需 8.4 秒。

但公車的行駛行為和輕軌車輛不同，因為非聯結在一起，所以前一輛與後一輛間會有安全車距，故在相同運量的基礎上，第一輛公車到第四輛公車間的距離很長，因此通過路口所耗的時間將遠高於 9 秒，所以，即使有優先號誌，4 輛車可能也無法一次通過，而輕軌則可以。

三、輕軌的優點

(一) 載客容量大、效率高

雖然輕軌的成本比公車高，但其載容量大，生命週期長。一輛約 30 公尺長的輕軌車輛，約可搭載 250 人，載客量約等於 5 輛公車(每輛公車約 40~50 人)，僅需 1 位駕駛；反觀相同載客量之公車數量，需要 5 位公車駕駛，將造成道路雍塞、混亂、廢氣與噪音的污染。如於尖峰時刻觀察台北公車專用道，常見到數輛公車同時停在候車亭前所造成擁塞與混亂情形。

(二) 乘客上下車之便利性佳

一節輕軌車廂，每邊有二個門，就 30 公尺輕軌車輛，每邊 4 扇門，如此乘客可由多個不同點(4 扇門)同時上下車。如果是一公車候車站，可能會有好幾路公車同時停靠，乘客必須跑來跑去，尋找自己目的地的公車，這會造成延遲。如果是在尖峰時段，公車停車時間是輕軌的二倍(上下車所耗時間的差異)。

(三) 永續可靠的形象

輕軌系統的路線因為是軌道系統，所以經過的路線是長久可靠不變的，不易被取消的，相較於公車的路線之多變與彈性，讓搭乘者多了一份可靠感。

(四) 綠色交通運具

輕軌使用電力能源，為環保綠色交通運具，對街道景觀衝擊不大，也不會產生廢氣與噪音污染，是安靜的交通

運具。如果是新建道路，會衝擊到都市的自然本質，也就是需要拆除建物，使用到綠地和空曠地區，當尖峰時段，交通壅塞，公車速度降低，也表示著嚴重的空氣污染。

(五) 安全

輕軌車輛的結構與防撞設計是經過國際標準安全檢驗通過，搭乘輕軌車輛是相當安全的。如果輕軌車輛廣受歡迎，吸引人們的搭乘，則使用汽車的人將減少，使用汽車的頻率降低則事故將減少，如此輕軌路線多，事故少，使道路傷亡降到最低。

(六) 舒適

輕軌車輛噪音遠比公車低，不會受到坑洞或道路平整度的影響，所以旅程是舒適的。加上輕軌系統比公車可靠，會依時刻表營運，準點率高，輕軌車輛空間大，舒適不會有異味、煙和噪音。

(七) 輕軌營運成本低

軌道和車輛比起道路和公車的維修便宜，營運成本較低。公車購買的成本雖比輕軌便宜，但因公車壽命僅有 10-15 年，反觀輕軌車輛則有 30-40 年。又因油價高，驅動公車的能源成本高；而輕軌是藉由馬達驅動，節能與效率高，且乘載量是公車之數倍以上。

四、結論

根據國外的調查，大眾喜歡輕軌，喜歡很難量化，但主要是：

- 好的等候環境（乾淨的車站）
- 平順、快速、安靜的旅程
- 可靠
- 綠色運具

沒有污染輕軌車輛行駛於路面，它與都市景觀已漸漸融成一體，此種移動的街景，成為新興都會城市的特色，兼具現代科技與固有傳

統都會文化之結合，藉由各種造型之輕軌車廂，如：Lyon, France 法國中部蠶絲的產地，蠶寶寶的車輛造型、Marseille, France 法國南部的海岸城市，船艦的車輛造型等，讓城市的特色在國際見辨識度提昇不少。輕軌系統係採電力供電方式行駛，具有減少空氣污染及降低交通噪音之特性，且具備舒適、可靠、低污染、車輛輕量化等綠色運具之特性。而輕軌車輛行經共用路權路口或路段，其安全性是需要探討與著墨的，若其在道路範圍內之設計不當或有所不足，輕則影響都市交通及景觀環境等，嚴重的話甚至會危害其他用路人或車輛的安全，這些課題亦是需詳加規劃克服的。

輕軌與傳統火車的差異

高雄應用科技大學機械工程系教授 黃世疇

一、前言

高雄即將興建台灣第一條輕軌系統，高雄環狀輕軌系統的路線將運用目前高雄臨港貨運線，這是目前世界上常用的作法也是趨勢，這種作法也有很多好處，並且可以使台鐵軌道價值再展現。

1968 年高雄港站高雄至屏東間之客運業務停止，臨港線之功能轉為貨運功能。但隨著 20 世紀公路運輸之發達，臨港線貨運運輸量逐年降低。

因為臨港線的圍離，使得沿凱旋路兩側的居民，歷經數十年臨港鐵路阻隔造成的不便，這些將因高雄環狀輕軌的興建而有改善，圍離將被拆除東西方溝通更方便。

高雄環狀輕軌的興建引來不同的聲音，一般觀念認為輕軌就是沒有平交道的火車，輕軌如果是在路面運行，當輕軌到達十字路口，如同台鐵的火車具有平交道，火車經過放下平交道將影響交通，尤其是尖峰時段會造成阻塞。輕軌會不會有這樣的問題？安全問題值得三思，萬一有車子堵在十字路口的輕軌路面上，輕軌不就暫時停擺營運就會誤點了？

二、輕軌系統的特色

輕軌系統 1940 年代在歐洲是很盛行的交通運輸工具，後來因為汽車工業發達及汽車的便利性而沒落，但因為油價的逐漸上漲，加上科技進步，使得輕軌車輛更現代化，人們覺得搭乘輕軌是很舒適的，並且是綠色的交通工具。

輕軌是一種軌道都市公共運輸系統，因為現代化的輕軌系統是在歐洲復甦，為了能適應歐洲街道的狀況，車輛的設計是能在較小之轉彎半徑、較高坡度街道上行駛，因為是電力驅動，不排放氣體對都市而言是綠色交通運具，輕軌車輛比捷運系統重量輕(所以稱為輕軌)、興建所需成本低、短工期(一般是在平面道路興建不會有地下或高架路線或站體)；在收費系統上，歐洲輕軌系統通常採榮譽制，候車站和公車很類似，配備一位駕駛。

大或中小型的城市一般會考慮輕軌系統來解決交通壅塞問題，尤其是當都市有一或數個主要路廊，輕軌可以串聯這路廊並行成運輸路網。

目前現代輕軌系統車體採 100% 低地板，距離地面約 35 公分高，無障礙空間，方便行動不便的人使用；因為車廂配備大片的窗戶，車廂內明亮透光，空調系統提供舒適溫度，乘客座位數密度不能太高，避免擁擠的不舒適。車輛外型美觀的設計，配合現代化車廂內部設計視覺享受，因為有優先號誌，所以旅程時間可以縮短。行駛於軌道上，不同於公車，不會受一般道路坑坑洞洞的影響；車體結構設計依國際標準，具防撞設計，設置警告設備降低風險，是相當安全的交通工具。

輕軌能深入人群、融入都市建設與景觀，輕軌行駛的速度不高，產生的聲音低於市區道路背景聲音。

三、輕軌系統和台鐵系統的比較

為了澄清民眾對輕軌的誤解，底下將就輕軌系統和台鐵系統就功能、速度、轉彎半徑和運量進行比較：

輕軌系統主要是城市內或郊區的運輸工具，可以是

- (一) 和其他道路交通隔離，如地下或高架上運行如同捷運系統，在專有路權行駛速度可以高達 70-80 公里/小時。
- (二) 在市區內與其他道路交通隔離，在十字路口和其他道路交通如汽車、巴士混合使用道路，時速最高 40-50 公里/小時。
- (三) 或是和其他道路交通如汽車、巴士混合使用道路，一般 20-30 公里/小時。

在北美常見的輕軌系統，一般是隔離系統，或其他車輛混合使用車道，在郊區，速度高可達 70 公里/小時。在歐洲常見的，則是在街道上行駛，高雄環狀輕軌則和歐洲較類似，速度只有 20~30 公里/小時左右。

台鐵主要是城市間的運輸工具，專有路權，有平交道，行駛速度約 100 公里/小時，但不高於 160 公里/小時。因為速度高，所以平交道是高風險的地方。

車輛長度：

輕軌車輛長度 3 節車約 20 公尺、5 節車約 30 公尺、7 節車約 40 公尺；而重運量捷運系統每節車約 22 公尺，就高雄捷運而言，3 節車約 66 公尺，台北捷運 6 節車約 132 公尺；台鐵每節車約 20 公尺，一般 8 節，約 160 公尺，可接至 10 節或以上，貨車更長，可長至 400 公尺，澳洲更是以公里計。

軌距：

除台鐵，因為歷史悠久採用的是 1067mm 外，其餘皆為現代 1435mm 標準軌距，高雄捷運、台北捷運、高鐵、目前興建中的軌道系統等均是採用標準軌距，高雄輕軌系統也將採用 1435mm 標準軌距。

座位安排：

台鐵與高鐵因為行駛長途距離，座位安排以舒適為主，台鐵座位上方還有放置行李的架子；高鐵在車廂入口安排放置行李的地方。

巴士和輕軌則是以混合的方式安排座位，有縱向和側向，因為這二者具運輸與觀光功能。

重運量則以縱向居多，主要是方便快速上下車（高雄捷運則是以縱向排列），台鐵和高鐵則是橫向排列（台鐵區間車除外）。

轉彎半徑：

輕軌系統最小轉彎半徑 15 公尺。

火車最小轉彎半徑 850 公尺。

通過路口的時間：

輕軌車輛長 30 公尺，假設速度 30 公里/小時，通過 40 公尺的路口約需 8.4 秒。

台鐵貨車長 400 公尺（台鐵東臨港線通過五福路和中正路的交叉口是貨運線），假設速度 30 公里/小時，通過 40 公尺的路口約需 53 秒。

市民認為輕軌和台鐵一樣，經過平交道也是需要花很長的時間，這是錯誤的觀念，輕軌通過路口的時間是很短的。

將輕軌視為一般車輛通過路口，不會造成交通阻塞。通過路口時間短，藉由路口號誌電腦化設計，有優先號誌。

為何需要輕軌

高雄應用科技大學機械工程系副教授 康耀鴻

只要是進步的都市，經濟起飛繁榮，私人運具增加，就會造成交通擁塞，相對的會讓我們花更多的時間塞在道路上，當交通擁塞時，汽、機車會因排放更多的廢氣，而加劇空氣污染與破壞居住環境。要能使都市持續的進步與永續發展，我們需要有遠見，採取永續的方法來降低因為經濟成長對我們搭乘交通工具所花費的時間、空氣品質影響及對環境的衝擊。

輕軌是載著乘客(有時也載著貨物)的車輛沿著都市街道上二條鐵軌運行。所行走的路線有三種模式：一、和我們所知道的捷運相同，只有捷運可以行駛，稱專有路權；二、在都市內有專有的車道，但在路口則和其他車輛共用車道；三、其路線是和其他車輛共用車道。後兩者在歐洲國家非常常見，也即是本文所談的，而高雄環狀輕軌的路線則是採取第二種模式。

輕軌系統是一種選擇，是可靠、快捷、而且運量高的交通運具，以電力在道路上行駛，不會排放廢氣對都市造成污染，因為輕軌系統吸引人們搭乘，相對的減少道路上的車輛數，也降低車輛排放廢氣對環境的衝擊。

興建輕軌系統的另一好處是提升都市形象、復甦舊市區，輕軌和公車整合，票證也可以整合，使得乘客更方便使用。

世界各地人口稠密的都市，正興起倡導興建輕軌系統，這是世界的新趨勢，如果不這麼做，道路會因為經濟的發展持續擁塞，就會耗費市民和商家的時間和金錢，也是整個社會資源的損失。

為何不興建道路

投資興建大眾運輸系統目的，是降低道路交通流量的壓力，大眾運輸系統對汽車使用者而言，是具有吸引力的另一選項，對沒有汽、機車或交通工具的人也特別具有吸引力。

如果僅投資興建新道路來滿足市區交通流量的增加，我們可能需要拆除現有的建築物和犧牲部分人們休憩的綠色開放空間。

我們常遭遇因為道路施工造成嚴重擁塞，以致耽誤我們的旅程時

間而無法掌握既定的時程。

興建輕軌系統時，將會遷離輕軌路線原有的地下纜線和管線，這表示輕軌系統將來營運時會較為順暢，不會因為道路纜線和管線遷移、道路施工等因素而造成道路擁塞，導致行程延誤，輕軌系統是一可靠的運輸工具。

輕軌也是一較具有永久性的公共運輸，當引進輕軌之後，路線經過區域的土地和房地產都會增值。引進輕軌也會提升都市的形象，都市會較有活力，因為興建輕軌系統就是引入投資，也增加就業機會，這種輕軌系統對都市造成的正面衝擊效應，全世界都有這種經驗，並且提升都市的經濟和生活的品質。

在過去的 20 幾年，世界上不斷地有新的輕軌系統興建，傳統的輕軌系統約在 20 世紀 60 年代逐漸消失，但 80 年代左右歐盟的德國、英國和荷蘭等先進國家，已將過去的輕軌系統予以現代化更新或重建。

世界各國因為瞭解輕軌系統給都會城市帶來的優點，受惠於輕軌系統所連結的公共運輸路網，即使一開始持反對意見的大眾，後來也因直接受惠的體驗轉而成為輕軌系統的擁護者。

觀感的轉變

興建輕軌會為都市帶來新話題，帶來振奮，帶來都市的復甦氣象，也改變人們對都市區域的視野與觀感，這些好處不僅只是在其所經過的路廊附近，而是整個廣大的區域。

復甦的支持

輕軌系統對都市經濟也有貢獻，不只是改變觀感和健全交通網路，最無價的是復甦日漸沒落的都市。

根據英國的調查，所有英國建造輕軌系統的都市，在商業和住家的房地產價值均上揚，商業上的好處是：

- 顧客能很容易方便到達商家。
- 投資者能很快下決定，也對所下的決定更具信心，因為公共運輸路網更健全。

- 因為輕軌為都市帶來發展契機，帶來活力，也帶來振奮。

提升都市正面形象

輕軌系統對一都市有提升都市正面形象的作用，特別是在輕軌經過的地區，是增加街道空間吸引力和城市活力的催化劑。

促進商業經濟發展

都市的交通便利、良好的空氣品質、優美環境等因素，是創造和維持都市形象最重要的因素。便捷的輕軌路線因為連接發展中的地區，使人們上班更為方便；也因為路線連貫百貨公司、購物中心、觀光景點、公園等而形成城市的特色區帶，不僅會帶來人潮也吸引觀光客前來旅遊、購物，而良好的發展潛力也會吸引投資的資金湧入，進而促進商業經濟發展。

安全的提升

輕軌是安全的交通工具，搭乘輕軌比駕駛汽車或機車都來得安全，根據國外道路交通事故統計資料顯示，搭乘輕軌而受傷的比率比其他交通運具低很多。在繁忙的都市行人步道區，輕軌也能夠和行人和平相處，路面上明顯的軌道，使得輕軌路徑清楚可視。

方便使用

輕軌系統車輛是在道路上行駛，和捷運系統不同，所以不需進入地下或爬上高架車站搭乘，現代新的輕軌車輛是採低地板設計，地板在軌道面上30-36公分，這使得乘客上下車非常快速方便，包含老年或殘障人士使用輪椅，因為可輕易從路面斜坡推上月台，直接進入車內。使用輕軌能使行動不便者不需依靠昂貴的輪椅舉昇器協助也能輕易上下車；有的系統甚至在街道上乘客就可以直接上下車。

綠色交通運具

輕軌是一綠色交通運具，可以降低交通擁塞，都市更環保更健康。

空氣品質

當引進輕軌時，對於都市空氣品質有直接正面的影響。

輕軌是電力驅動，對都市街道沒有碳排放，世界上很多先進都市，為了空氣品質與環保，市民寧捨自用交通工具，而選擇便捷的輕軌系統。

土地使用

發展輕軌表示會變更土地的利用，實際上輕軌都是使用目前的路廊，所以對土地的衝擊相對很小，尤其高雄環狀輕軌規劃使用台鐵的路線。

降低噪音

輕軌一般比其他交通運具更為安靜，因為其使用電力而非石油，環境影響評估及對噪音的要求，都已納入車輛和軌道的設計規範中。

興建現代化世界級的輕軌系統，根據世界的發展經驗，將會為我們高雄帶來許多益處，提升高雄在國際上的進步形象與地位。

考 察 紀 要

徐榮延議員會勘鳳山區南成里大型車輛違規情形



鳳山區的南成里有很多空地、道路兩旁及學校的預定地等都淪為大型車輛的停車場。議員徐榮延於 7 月 20 日會同市政府交通局長王國材、教育局秘書室主任楊見成共同會勘，發現到處都是違規停放的貨櫃車，這些車

輛未依規定行駛專用道路，嚴重影響里民的生活環境品質與生命安全，徐議員要求警方加強取締外，也要求市府設法改善。

徐議員說，南成里長劉世賢與里民陳情，88 快速道路以北的很多空地，都變成了貨櫃場，堆放的貨櫃好幾層樓高，險象環生，還有空地成了吊車、聯結車及遊覽車停車場，有些車輛甚至就違規停放在道路兩旁，未見警方取締。

「抄近路、走捷徑」。徐議員表示，有些道路禁止貨櫃車進入，但司機為了節省時間及油錢，逕行住宅區的道路，除噪音與污染外，這些大型車輛橫衝直撞，也危及居民的生命安全。



徐議員說，鳳山南華段 42-1 地號文小 10 是國小的預定地，教育局竟然出租給運輸業者作為停車場，雖學校還未設立，但不應為了一點錢，影響四周居民的生活品質，里民都希望這塊空地能先綠美化成為公園。



會勘人員發現違規情況嚴重，希望嚴加取締。但教育局對學校預定地出租案無法立即解約收回。

徐議員表示，此問題於第 3 次定期大會市政總質詢已提出，但市府好像只是應付而已，沒有積極處

理。現在里長及里民再次陳情，經實地會勘後發現問題真的很嚴重，希望交通局、教育局好好處理，不要俟發生重大意外事故時，里民群起抗爭才要解決。

李雅靜議員關心大東公園使用安全



配合大東文化藝術中心啟用後的整體景觀，由市府養護工程處進行整修的大東公園，其內公共設施遭破壞已危及遊客安全，遊客屢向李雅靜議員反映，李議員特別邀請養護工程處長趙建喬，於7月24日下午前往會勘，希望針對公園內的缺失即刻進行改善。

李議員表示，大東公園座落在國父紀念館東側，稱為「百榕園」，內有兒童、老人活動中心，槌球、羽毛球運動場所，音樂大草原等休憩運動場所，更是展覽盆栽、辦理園遊會的場地，人潮洶湧，乃鳳山人人不可或缺的休憩場所，但因年久失修，部分公共設施破舊無法使用。



大東公園前的大東文化藝術中心，在6月開始使用後，吸引不少遊客前往觀賞。大東公園更是人山人海，充滿觀賞的遊客，但最近發現不少椅子搖晃不穩，地面鋪設的地磚、石材壓損造成地面不平，遊客行走會絆腳，而部分草皮也破損未補植。李議員發現更嚴重情形，就是公園內電源線外漏，若下雨不慎觸摸就有被電擊的危險。對於上述各項缺失，李雅靜議員要求養工



處必須立刻改善以免發生意外，以維鳳山區民及遊客之安全，和遊憩之享受悠閒的生活樂趣。

趙處長會勘時對上述各項缺失等問題，同意立即著手改善。

活 動 傳 真

自民黨東京都連青年部及青年局訪本會

自民黨東京都連青年部暨青年局海外研修視察團於7月24日下午3時拜訪本會，



獲得本會國民外交促進會長陳麗娜議員及議員徐榮延、李雅靜等熱烈歡迎及接待。訪問團長山崎一輝表示，期盼東京能和高雄較年輕的民意代表有更多的接觸，以促進雙方城市的進步；另

晚間也由副議長蔡昌達主持歡迎晚宴，與來自大東京最具潛力的菁英議員進行交流。

研修視察團由東京都議會議員山崎一輝擔任團長、高木啟議員擔任副團長，一行25人包含有東京都、狛江市、港區、板橋區、江東區、八王子市、練馬區、東久留米市、目黑區、清瀨市、江戶川區及中央區等議會議員，均是東京地區最具潛力的青壯輩議員。



陳議員在會中代表議長許崑源歡迎來自東京都最具潛力的政治明星，她表示，台灣和日本近年來透過民間的交流展現雙方的善意和友好的互動，包括橫濱市、大阪市議會都是本會的姐妹議會，每年都進行友好的互訪與交流，維持彼此的情誼。

陳議員強調，自民黨是日本舉足輕重的政黨，訪問團的成員都是來自東京地區的菁英議員，期盼透過此次的研修活動可以增進本會與大東京都內議會的互動及交流。她也希望高雄與東京能有更進一步的接觸與交流，尤其是透過年輕議員的交流做起。



擔任團長的山崎議員則感謝台灣在日本 311 大地震提供的賑災資源與關懷。他表示，日本取得 2020 奧林匹克運動會主辦權，歡迎高雄能組團前往參觀。山崎議員也回應陳議員的談話，希望有機會和台灣尤其是高雄的年輕議員有進一步接觸與認識，以增進彼此城市的進步。

鄭新助議員募捐白米濟助泰利風災災民



「政府做不到的我來做」。議員鄭新助關心泰利颱風的受災戶，運送白米等愛心物資到高雄市杉林區，救助受災戶，以實際行動把愛心送到偏遠的山區，讓社會每個角落充滿著愛。

鄭議員說，泰利颱風於6

月20日侵襲台灣，並給南台灣高雄地區帶來大豪雨，造成甲仙五里埔成為土石流危險區域，部分居民撤離。另杉林、甲仙的木梓、集來村落部分居民約100人，也紛紛撤離到小份尾新和社區的鎮安宮，甚至國軍也進駐救災。

「政府救助都是慢半拍」！鄭議員表示，泰利颱風已遠離，但杉林、甲仙地區仍有很多災區未修復，災民亟需救助，但政府相關單位卻不管，災民紛紛向他陳情反映，他因而決定籌措民生物資濟助災區的災民。



鄭議員於7月21日出動服務處大批工作人員，將2,500台斤的白米及30箱的米糕粥等民生物資，運送到杉林區公所，由區長鍾炳光代為接受，並代表災民向鄭議員表達感謝之意。

鄭議員說，他的力量還是有限，最近油電雙漲，物價齊揚，一般民眾生活都叫苦連天了，更何況這些住在偏遠山區的災民，他們生活更苦，政府的救助也多遠水救不了近火，他只希望藉這項公益活動，拋磚引玉喚起社會大眾與企業界的共襄盛舉，一起來幫助這些災民。



杉林區泰利颱風災民代表，感謝鄭議員的愛心；鄭議員則表示，他助人不分地區，這些杉林區的災民並不是他的選民，他也不是為了爭取選票，只是一個出家人應有的慈悲心，做應該做的事，只要他有能力都會持續做下去。



蔡昌達副議長延續愛的力量 促成鼓山國小網球隊出國比賽

本會副議長蔡昌達發揮愛心的「臨門一腳」，終於讓偏遠的旗山



區鼓山國小男女網球隊，於 8 月 14 日到日本，參加第 24 屆日本山中湖國際青少年軟式網球錦標賽，首次出國比賽的穆筠總感動說：「會把各界愛心化為最佳戰力拿回好成績」。

鼓山國小青少年網球隊在國內南征北討打出優異成績，於 101 年獲得全國青年盃軟式網球錦標賽國小女童乙組冠軍，代表台灣赴日參加國際青少年軟式網球錦標賽，但想到出國經費高達 79 萬元，校長王宗坤一度很挫折，不知費用從那裡籌措，他看到這群表現優異選手渴望出國比賽的熱情，再重燃希望，到處籌款，但距離出國夢，仍遙不可及，他請校友林富寶議員協助，再轉請向蔡副議長求援，蔡副議長立即伸出援手湊足 10 萬元讓球隊得以成行，王校長表示「感謝大家，讓我們順利圓夢！」。

王校長至本會接受蔡副議長捐贈 10 萬元，他說這是「及時雨」總算可以出國了。鼓山國小自 76 年起大力推廣軟式網球，其中有位幕後功臣是 71 歲的李春澤老師，雖已退休，但他仍在學校擔任志工帶著這群熱愛網球的學生南征北討打出優異成績，其中女網連續 2 次獲得全國錦標賽冠軍男網也獲得 3 次全國冠軍，這份成績得來不易。

一向熱心公益的蔡副議長，為圓偏遠地區孩子出國夢，他除了自掏腰包外，也請大隆保麗龍公司和資源回收公會理事長楊慶德等人共襄盛舉籌措 10 萬元，讓鼓山國小男女網球隊得以成行。蔡副議長說鼓山國小能夠成行，也要感謝很多幕後善心人士，也祝福鼓山國小能到日本，爭取好成績為國爭光。

另學生自費 1 萬元部分，還是有學生繳不起，希望能分期付款，王校長有點心酸的說，為不影響學生情緒，他告訴學生努力再努力，

才對得起資助他們出國的善心人士。

小球員穆筠總的阿嬤最興奮了，她一輩子沒有出國，眼看孫女為了出國比賽曬的黝黑，確實有點心疼。穆筠總感受到能出國幕後有太多人給的愛心，也感受到愛的力量化為必勝決心，她向阿嬤許下諾言要拿獎牌回來。

陸淑美議員將各界捐款轉贈原住民區學校



「將小愛再化為大愛」。議員陸淑美在3年前莫拉克颱風後，發起捐款救災義舉，共募得1,218萬6,568元，捐給災民後還剩餘136萬1,780元，於8月6日在災害屆滿3週年之際，全數剩餘款再轉贈給高雄市桃源、茂林、那瑪夏等區的12所國中、國小，議員柯路加、唐惠美、吳利成也都列席，一致表示會全力爭取經費繼續協助災區的學校。

議會國民黨總召集人陸議員說，3年前高雄縣市尚未合併時，她當時擔任高雄縣議會副議長一職，莫拉克颱風侵台，造成台灣近年來最慘重的災情，她發起募款活動，獲得海內外善心人士大力相助。



陸議員表示，大陸地區各界得知後，更是基於同胞愛熱烈響應，由福州、江蘇、佛山等地企業、社團及台商共同捐助，將募得的賑災善款，分別以匯款或專人送交等方式，存入高雄縣議會帳戶。

她指出，這些賑災的捐款從民國98年9月起至99年3月間，已分批交給災區災民及罹難者的家屬，共支出1,082萬4,788元，剩餘



款全數都存放在議會的帳戶內，為了不辜負各界的愛心，在災害屆滿3週年前夕，再全部轉贈給災區12所國中、國小。

捐贈儀式由茂林國中校長黃怡雯代表接受，桃源國小洪英雄校長則代表致贈感謝狀，

出席的那瑪夏國中、民權國小、茂林國小、多納國小、桃源國中、建山國小、興中國小、寶山國小及樟山國小等校長們一致感謝陸議員的義舉。

校長洪英雄說，山區學校平日獲得教育資源就比平地的學校少，受到災害的機會卻比平地多，莫拉克風災後至今仍未完全復原，日前蘇拉颱風來襲更是雪上加霜，所幸這筆款項對學校有很大助益。

多納國小校長黃英凡表示，學校經費拮据，山區的校舍老舊，設備簡陋，破損後無預算可修復，所幸陸議員將這筆款項捐給學校，支應營養午餐及修繕設備費，讓山區學子獲益良多。



陳慧文議員為善最樂 發放白米 做環保更愛地球

「為善最樂」，議員陳慧文關懷高雄市「鳳山區低收入戶」，結合善心團體一起發放白米和民生物資，她也大力提倡中元普渡減少焚燒金紙活動，號召大家一起來愛地球。



陳議員和財團法人高雄明燈慈善會的慈善義工於7月30日發起白米愛心捐贈活動，凡住在鳳山區中、低收入戶都是發放對象，領到愛心白米的鳳山市民，倍覺窩心

也感受到人情溫暖，他們露出真情微笑，感謝幕後很多善心人士的愛心。

陳議員將千台斤白米及愛心物資送給鳳山區低收入戶，她表示這些白米及愛心物資是很多善心人士所捐贈的，在油、電雙漲及物價飆漲的環境下，很多弱勢家庭都感受到生活壓力大，這項愛心活動更讓弱勢家庭感受到社會溫暖，陳議員特別拋磚引玉呼籲社會大眾共襄盛舉。

陳議員也在公益活動中表示，中元節即將到來，而中元普渡燒紙錢，容易造成環境空氣污染，故環保局推動集中焚燒紙錢或「以功代金」活動，用功德狀來取代傳統焚燒金、銀紙錢的方式，一起發揮愛心做環保、愛地球！



「普渡也可以行善」，她指出以功代金的意義，就是希望民眾藉由買紙錢改用「以功代金」的方式，捐款至社福及環保團體，除可實質助益之慈善活動外，同時可避免焚燒紙錢所造成的空氣污染。

陳議員表示在農曆 7 月中元普渡活動期間，參加「以功代金」的民眾將獲得經宗教儀式加持的功德狀乙紙，民眾除可利用功德狀來祭祀外，捐款名單亦由佛光山普賢寺法師於農曆 7 月底進行功德總迴向，所以民眾選擇功德狀來普渡祭祀迴向給祖先及好兄弟們，更能幫助他們脫離苦海，一舉數得。



大樹鄉親堅決反對在區內挖掘深井



深水井開挖造成大樹水資源及農業影響甚鉅，大樹居民近 200 人於 8 月 9 日由吳利成議員及興田、統嶺、溪埔等 3 位里長陪同至本會陳情，他們堅決反對水公司在他們境內開鑿水井。許崑源議長接受陳情書後，表示將向有關單位作適切的反映，以免

影響地方民眾生計。

吳議員指出，水公司每天供應大高雄 160 萬公噸的自來水，其中從大樹抽取 110 萬公噸，幾乎完全仰賴大樹供應水源，如今將在大樹再挖 10 口深水井，無異是殺雞取卵令人無法接受。



3 位里長強調，水公司早期在大樹掘井、興建攔河堰工程，對地方水文、生態造成破壞，多次協商均置之不理。如今又要開挖深水井，對農業灌溉用水的取得將受到重大影響，直接讓農民的未來生計產生憂慮。

大樹區興田里長曾金益、溪埔里長王永裕、統嶺里長許明鎮、大坑里長吳進雄、三和里長林天賞、姑山里長賴志文、久堂里長張勝鋒及吳利成、林芳如議員共同連署陳情書，送交許議長希望反映水公司勿再一意孤行。

居民莊進雄等 3 人在陳情會中指出，目前大樹地區農民大部分靠著種植鳳梨、荔枝維生，近因高屏溪上游生態遭破壞，河水混濁取水困難，水資源局準備開



鑿深水井，勢必造成興田等 7 里地區，原是擁有最好水質的地方，卻因開挖水井抽掉地下水源，甚至會地層下陷，而讓當地 10 萬多人生命、財產受到威脅，茲事體大絕不能任其開挖。

「熱血相挺·88 愛在高雄」許崑源議長率先捐熱血

高雄市議會議長許崑源於8月8日父親節對全體市民發起「挽起衣袖，奉獻熱血」的呼籲，約400人熱烈響應，計捐出10萬CC以上的熱血。

為慶祝父親節，本會結合高雄捐血中心、高雄市婦聯會、國軍高雄總醫院、高雄市後備憲兵荷松協會、憲兵204指揮部、高雄憲兵隊及青年志工中心等，在本會前庭共同舉行「熱血相挺，88 愛在高雄」捐血活動，高雄市各界及市民熱情響應，紛紛到本會參加捐血活動。



許議長在活動中指出，高雄捐血中心平日最大的固定捐血來源是學生，學生捐血量約占總捐血量的2成，因此，每年長達2個月的暑假對捐血中心是一個嚴峻的挑戰。



許議長表示，提供大高屏及澎湖地區醫療院所用血的捐血中心，平日的備血安全庫存約有10天，維持近1萬袋的庫存血量，但在暑假期間則因固定血源的

學生放暑假而稍有降低，約降到4-7天的安全量，為提高安全血量，並提醒市民在暑假期間踴躍捐血，本會特別舉行捐血活動，以穩定大高屏地區的用血安全庫存。



他同時呼籲市民培養定點及定期捐血的習慣，因為，捐血除



可救人一命，更可促進身體的新陳代謝，讓人感覺更年輕、更有活力，對身體健康大有助益，助人又利己。許議長在夫人林絲瑜的陪同下，率先帶領議員登上捐血車，捐出熱血，大家紛紛豎起大拇指宣導捐血的好處。



捐血活動現場同時安排高雄市按摩工會提供免費按摩服務及國軍高雄總醫院提供免費防癌健康檢查，健檢項目包含有心電圖、血液、尿液、乳癌、子宮頸癌、大腸癌、口腔癌等相關檢查，也大受市民的歡迎，大排長龍接受免費按摩及防癌健檢。

錢聖武議員培養奪金選手從小做起

旅美職棒投手陳偉殷旋風再度擦亮高雄市仁武區「體育大區」的招牌，議員錢聖武認為培養運動人才應該從小做起，建構符合國際比賽標準場地設施是第一步，2015年「世界盃」競速溜冰將在高雄舉行，是一個相當好的機會，錢議員將積極爭取第一座國際比賽標準場地落腳仁武區，他強調，培養高雄在地奪金好手，從仁武開始。



仁武區長久以來積極推展體育活動，轄區內仁武高中體育班一直是國內田徑好手的搖籃，體壇優秀人才輩出，包括游泳好手楊金桂、



棒球國手陳偉殷、世運競速三金國手黃郁婷、世界青少年田徑錦標賽標槍金牌得主黃士峰等皆為仁武子弟，在原高雄縣時代，仁武鄉就有「體育大鄉」美譽，仁武人傑出表現還讓當時的鄉長沈英章自詡是「金牌工廠，冠軍搖籃」。

軍搖籃」。

「殷仔」在美國職棒優異表現，再度擦亮「體育大鄉」的招牌，縣市合併後更升格為「體育大區」，因而在錢議員、現任本洲工業區主任沈英章及仁武區長呂世榮等所帶領的行政團隊共同成立「高雄之光、仁武殷雄」陳偉殷加油會，做為陳偉殷進軍國際，打響台灣名號的後盾，錢議員希望透過大家的力量，培養鼓勵更多的在地選手，為高雄爭光，讓世界看見台灣。

2015 年競速溜冰「世界盃」將在高雄舉行，而競速溜冰金牌好手黃郁婷在仁武成長、啟蒙、訓練，也在高雄世界運動會中奪金，未來她在世界盃中奪金的呼聲最高，錢議員說，仁武有足夠的腹地容納一座競速溜冰國際比賽標準場地，再加上黃郁婷奪金的實力，爭取該場地落腳仁武相當有意義。



錢議員指出，好選手至少都要經過 8 至 10 年的培訓才能在國際運動場上嶄露頭角，具備奪金實力，台灣選手在競速溜冰項目奪金非常有潛力，在現有基礎的優勢下，配置一座國際比賽標準場地，對仁武或是高雄在地好手都是利多，更是代表台灣揚名國際最重要的基地。

許崑源議長呼籲市民踴躍購買庇護工廠 「一家工廠」幸福蛋捲



「心路一家工廠」的「580，我幫你」幸福蛋捲中秋禮盒紀念款在8月15日上市，本會以實際行動支持庇護員工用心製作的幸福蛋捲，議長許崑源率先購買200盒幸福蛋捲響應活動並親身體驗蛋捲製作過程，他開心的說：「議會今年中秋不吃月餅，改吃蛋捲囉！」，並呼籲市民踴躍購買「心路一家工廠」的幸福蛋捲中秋禮盒，大家一起幫助身心障礙市民。

本會奉獻愛心不落人後，許議長繼去年購買喜憨兒中秋月餅禮盒應節，今年在中秋節之前再度以實際行動支持弱勢團體，購買由心路基金會承辦庇護工廠的中秋限量紀念禮盒，熱烈支持用心製作幸福蛋捲的庇護員工。

中秋節即將到來，由心路基金會承辦的身心障礙庇護工場「一家工廠」也搶先推出中秋禮盒紀念款「580，我幫你」幸福蛋捲，每盒580元，並且限量5,000份，包括許議長及陳麗娜議員都參加這場美味蛋捲的上市活動。



許議長在「580，我幫你」幸福蛋捲上市活動中表示，議會將不同於以往，今年中秋節不吃月餅，改吃蛋捲，以實際行動支持「一家工廠」所有的庇護成員，也希望市民踴躍訂購。

許議長同時肯定心路長期對身心障礙同胞的照顧及付出的愛心，並代表市民向心路致謝；許議長當場向心路訂購200盒幸福蛋捲，並



對參加活動的副市長陳啟昱「喊話」，他說，議會和市府對推動市政或有不同的意見，但相信對扶助弱勢及照顧身心障礙市民的心意一定相同，希望市府加碼跟進購買幸福蛋捲。

許議長、陳議員、陳副市長、鍾孔炤局長也和幸福蛋捲代言人的藝人郭彥均、郭彥甫，一起親身體驗製作幸福蛋捲，並且現學現賣，分組競賽製作蛋捲，在競賽過程中，笑聲不斷，也充滿溫馨。

許崑源議長暨保安委員會慰勞苓雅分局破案有功人員



高雄市警察局苓雅分局日前破獲武廟廣場集體械鬥命案，本會為勉勵專案小組辛勞，議長許崑源於8月16日率議會保安委員會議員前往分局嘉勉及表揚破案有功人員，許議長指出，重大刑案並不好破，苓雅分局偵查隊卻在18天內偵破命案，顯示治安單位的用心。

苓雅區武廟廣場日前發生賭債談判互嗆引發械鬥造成二死命案，警察局立即組成專案小組進行偵辦及查緝，並在18天內偵破這起二條寶貴人命的兇殺命案，許議長為獎勵苓雅分局偵查隊的辦案績效，特地偕同議會保安委員會議員包括召集人黃石龍議員及藍星木、林武忠及陳慧文等議員，前往苓雅分局慰勞，並頒發加菜金6萬元。

許議長指出，偵查隊長劉博升上任5天就發生這起重大的二死命案，令人捏把冷汗，但強將手下無弱兵，分局長林金郎帶領著劉隊長及偵查隊員日以繼夜進行偵查，並在最短時間內偵破這起重大命案，值得嘉許。

許議長暨保安委員會議員們表示，現今的重大刑案很難偵破，苓雅分局偵查隊在18天破案，顯示基層員警的用心及努力，並對穩定社會治安及遏止不法有重大的意義。

人 物 側 寫

許崑源議長—全天候服務市民



「傾聽民意」。許崑源議長經常是全天行程滿滿，但他最在意的是探訪基層，只要有機會他就走入基層傾聽鄉親反映問題或陳情案件，可以立即處理的馬上交給相關單位辦理，他認為民意機關和行政機關都要講求效率。

許議長說，議會是民意機關，議員反映問題，反映民意，民意代表接受市民請託案件，他都視情況或輕重緩急親自處理。

「議長，請幫我們爭取經費」，許議長表示，這是他最常遇到的請託案件，但議會是審議機關，不是行政機關可以編列預算來支應，長久以來這也是最困擾許議長的問題。



「開會不一定就能解決問題」。許議長率直的個性，從里長處獲知施政上的缺失或民情，即實地瞭解，絕不會等議會開議再討論，由於他相當平易近人和親和力，讓里長們都敬佩。



例如，本會於101年父親節舉辦「熱血相挺」捐血活動，有前來捐血的市民就當場向許議長反映，捐血中心各種血型庫存量，其實可以透過戶外的電子看板對外公布，讓民眾視庫存量隨時可以捐血，而目前電子看板只報導氣象與時間，許議長聽了認為可行，立即交辦於本會電子看板播放相關訊息。

「要改變民眾對民意代表的觀感」。許議長語重心長地說，長久以來，民意代表負面的新聞不少，其實絕大部分的民意代表都努力為民喉舌，監督政府施政，善盡職責，也許還需要拿出更多的「成績」，相信是每位民意代表應努力的目標。



蔡昌達副議長一催生翁園遊樂公園「達陣」 為大寮美麗新願景圓夢



高雄市大寮區擁有11萬人口數，全區卻沒有一座完善的公園綠地，副議長蔡昌達就任以來，鏗而不捨爭取翁園兒童遊樂場順利「達陣」，市府將在101年年底完成翁園公園開發，為翁園社區增添新景，也為大寮美麗新建設的願景圓夢。

「兒3-2」公園也就是翁園兒童遊樂場，面積約0.2公頃，總經費3,100萬元，預計101年底完工啟用，市長陳菊親率市府工務團隊，慎重其事到公園預定地舉行動土典禮，蔡副議長、副市長陳啟昱、工務局長楊明州、大寮區長王宏榮，及多位地方人士到場見證、分享喜悅。

住在翁園社區居民很感謝蔡副議長昌達過去一年來的努力，這座公園緊鄰翁園國小，原是蚊蚋、雜草叢生荒蕪之地，入夜後也易成為治安死角。經過蔡副議長和幕僚團隊的努力，從「無中生有」到化腐朽為神奇，不辭辛苦從地籍圖找到基地圖號，再協助市府籌措財源，並舉辦多次現場會勘和審查會議，辛苦過程中，讓地方人士都「足感心」。

工務團隊規劃翁園兒童公園美景，將以綠化植栽，營造穿透性空間為主，大部分園區保留為透水環境，有草坪區及兒童遊憩區，並連結周邊步道設施，串連翁園國小場域，延伸綠地空間，成為社區居民日常休憩運動的最佳場所，大



幅提升整體生活環境的質感，及社區綠美化休閒機能。蔡副議長很認同市府擴大翁園國小開放空間，結合鄰旁的閒置用地新建遊戲場，是打造地方休閒遊憩空間的雙贏作法。

蔡副議長表示，大寮區都市計畫有公園綠地 52 處，目前只闢建 6 處，開闢率僅有 29%，不到三成，大寮長期以來缺乏公園綠地，影響生活環境品質，未來還有很大努力空間。他向鄉親承諾合併後首座公園竣工後，將針對山頂公園等老舊公園，繼續積極爭取經費整修，營造舒適現代的休閒環境，必可縮短城鄉差距，讓大寮脫胎換骨。



蔡副議長並向鄉親宣布，今年已向市府爭取到開發大寮的 15 億元預算，投入地方建設！他表示，大寮是紅豆的故鄉，也是工業發展重鎮，基礎建設卻不甚完善，有待時間一一改善。他的大聲疾呼，獲得陳市長的大力支持，市府將逐年加強地方公共建設，包括老人文康活動中心、中庄圖書館、人行景觀工程，及中正路、八德路、鳳林路、溪洲路、高 68 線與 79 線等道路拓寬，他都會全力督促，為大寮區美麗新建設的願景圓夢。

周玲玟議員－樂見公共自行車使用率提高

高雄市公共腳踏車使用率越來越高，議員周玲玟表示高度肯定，但也期望相關配套措施能更加周延，讓民眾在使用時更加方便，並透過公共腳踏車與捷運等大眾運輸系統結合，成為民眾上下班、學生上下課的代步交通工具。

周議員表示，高雄市正努力建構自行車道，預估 103 年達到全長 700 公里規模，而成為一個自行車友善城市，也被美國 CNN 評鑑為亞洲五大單車城市之一。



市府統計，101 年 5 月份公共腳踏車使用人數近 7 萬人次，6 月份雖然受到梅雨季節與颱風影響，但也有 6 萬 2,000 多人次，使用率明顯上揚。

周議員指出，統計前五名熱門腳踏車租賃站是中央公園站、文化師大站、巨蛋站、凹子底站、西子灣站。這些熱門站在尖峰時段，腳踏車很搶手，幾乎都是無車可租。

結合自行車道及公共腳踏車租賃系統，周議員說，高雄市公共腳踏車租賃站預計 101 年底達到 100 座經濟規模，而「高雄市公共腳踏車 EASY GO」App 行動軟體也已上線，提供智慧型手機用戶快速、即時查詢所在位置公共腳踏車租賃站及車輛數服務，展現高雄市轉型成低碳城市企圖與決心。

周議員說，以往公共腳踏車被民眾定位在遊憩觀光功能上，例假日使用率高，但平常日比較少人租用，如今雖已慢慢轉型，但數量上還是有很大進步空間。期盼公共腳踏車能透過更方便、周延的規劃，搭配捷運、公車等大眾運輸系統，成功轉型成為民眾的主要交通工具。

黃淑美議員—旅遊業首重安全



大高雄合併之後，觀光資源如何有效運用成為黃淑美議員非常重視的議題之一。有鑑於本市近年積極推展都市觀光，黃議員指出，高雄幅員遼闊，每個景點之間的距離可能都很遠，必須靠便捷與密集的交通網絡，來連結整個大高雄的觀光景點。此外，由於現代人工作繁忙，且大高雄交通網絡尚未密集發展完成，因此較適合發展深度旅遊，可讓觀光客更進一步認識高雄。

黃議員表示，我們經常看到新聞，當其他國家發生重大疫情或動亂時，交通部觀光局都會發布旅遊警訊提醒國人暫時不要前往該國，其中又以紅色警示的情況最為嚴重，可見出國觀光旅遊首重安全。

黃議員期盼有關單位能重視觀光飯店、旅館、民宿的管理，如發生於 1990 年震驚國際的日本女大學生井口真理子的命案，當時重創台灣的國際形象及旅遊市場，有關單位不得輕忽旅客安全。

在行的安全部分，黃議員認為雖然目前計程車管理規定嚴格，運輸公司也成立安全計程車隊，但有許多個人營業計程車司機則容易被輕忽。另在遊覽車事故頻傳之際，如最近國內更發生哈爾濱陸客團遊覽車的翻車意外，故遊覽車司機疲勞駕駛、車輛保養、維修…等等問題，應儘可能加強管理。黃議員也呼籲交通局一定要重視此一問題，不要讓憾事一再發生。

陳信瑜議員一爭取寵物結紮預算

長期關心流浪動物的陳信瑜議員，於 101 年 5 月 9 日市政總質詢



時，提出動物保護議題，獲市長陳菊承諾補助寵物結紮預算，從五都最低的 260 萬元，提高到 500 萬元以上。

陳議員說，從動物保護團體獲悉，收容所處理一隻流浪動物安樂死的成本約 5,000 元，都由全

民買單，如果做好動物的絕育工作，等於是節省公帑，為全民省錢。

101 年 7 月 12 日，陳議員主持本會主辦的「動物保護」公聽會，具體要求農業局、動物保護處及警察局等單位要嚴格執行「動物保護法」，落實寵物的登記（植入晶片）和絕育。

此外，針對未登記的飼主開出勸導單，若逾期不改善則開罰單，同時對棄養民眾，應課以處理費用，例如，目前台北市的處理費用為 2,400 元。

陳議員表示，她接到許多愛護動物人士的投訴，本市在流浪動物的處理上，有不少缺失，希望相關局處能儘速處理。她要求農業局強化宣導寵物的登記和結紮，並於週六晚間和她一起到愛河電影圖書館旁的動物認養點進行宣導。

陳議員也要求動物保護相關局處，每 3 個月定期與民間團體召開會議，共同檢討動物保護的成效，以利追蹤管理，調整策略。她並強調，「高雄市動物保護自治條例」應儘速立法，以領養取代撲殺流浪動物，或是考量 TNR (Trap-Neuter-Release, 誘捕、結紮、釋放) 處理流浪動物等方式。

莊啟旺議員一打造「台灣曼哈頓」成為亞洲新灣區



「打造高雄港成為台灣曼哈頓」。議員莊啟旺深耕基層，以在地人的角度，用長遠的眼光，提出把高雄市「苓雅寮部落」打造成為「台灣曼哈頓」的政策，進而成為亞洲的新灣區，讓高雄港不再只是一個商港，有朝一日成為台灣最繁華、美麗、耀眼的一個海灣。

「準備興建多達 48 座的水泥儲槽」。莊議員指出，民國 82 年間，高雄港務局為配合中央的「東泥西運」政策，在高雄港緊鄰苓雅區的 13 號至 20 號碼頭，計畫興建水泥儲槽，以方便儲存與裝卸，對發展經濟是利多，但對在地的居民來說卻是一場惡夢。

莊議員說，消息傳出後，他就在民國 82 年發起成立「反水泥儲槽污染苓雅寮自救會」，當時他擔任苓雅區博仁里的里長，聯合苓雅寮 15 位里長，並號召里民加入，他被推為自救會總召集人，經過多年來不斷的陳情、奔走，最後抗爭成功。

莊議員說，他建議將這些碼頭擘劃為觀光、文化、休閒的遊艇碼頭，而高雄港務局之後也規劃為「苓雅親水遊憩商業區」，他從民國 87 年擔任議員及議長後，更不斷向中央建議開發成為「台灣的曼哈頓」。

他在擔任議長期間，兩度邀請「亞太營運中心」規劃者，也是全球趨勢策略大師大前研一博士來高雄，以「高雄，國際港市明日之星-優勢與商機」及「創造城市新品牌，打造港灣新商機」為演講主題，闡述高雄港市的未來願景，更獲得企業界廣大迴響。



莊議員認為，高雄市擁有絕佳的山、海、河、港天然地理環境，高雄港區碼頭開發，再加上愛河，可以讓高雄港灣成為「台灣的曼哈頓」，如今，他一再堅持的市政願景也逐一實現，過去所談及的「台灣曼哈頓」就是現在「亞洲新灣區」的實現。

林富寶議員一協助花農解決火鶴花行銷問題

「火鶴花一支才 5、6 元，花農血本無歸」！議員林富寶說，內門區花農種植的火鶴花，約有七成銷往日本，但日本大地震後，這兩年嚴重滯銷，而國內的市場已達飽和，由於種植面積太大，花農一時也不知如何解決該問題，林議員建議政府應該協助花農另闢其他的市場。



林議員指出，內門區是台灣最大的火鶴花產地，已成為內門區最具代表性的農作物，種植面積廣達 80 公頃，一公頃產量約 30 萬支，過去年產量約 700 萬支，因開放外國種苗進口，加上農民技術精進，產量倍增，現在已增加到 2,400 萬支。如此大的產量，卻在日本發生大地震後，需求萎縮，致使價格下滑，最慘時一支只能賣到 5、6 元，血本無歸，政府應該積極協助開發新的市場才能突破目前的困境。

「產銷問題要好好檢討」。林議員說，農產品產銷一直是農民最關心的事，過去不少農產品也都曾發生過生產過剩，造成價格下滑，如今內門地區種植火鶴花也重蹈覆轍。

林議員指出，台灣生產的花卉世界有名，像蘭花就能行銷到很多國家，受到消費者的喜愛，火鶴花是高雄市内門地區最重要的農特產品，產量占全國第一，市府應舉辦花卉競賽或展覽，協助花農行銷，不必只依賴日本單一市場，甚至可以進軍歐美市場，也是一條生路。

林議員表示，101 年母親節，高雄市政府改送母親們火鶴花，並由農業局採購內門地區種植的火鶴花，由市長陳菊在母親節發放，雖然在採購上有些爭議，數量有限，但他還是很肯定市府的作法，些微解決花農滯銷問題，也可協助花農行銷，希望市民於母親節多多購買



火鶴花贈送母親。

林議員認為火鶴花的花期長，花朵鮮艷美麗，也很適合婚禮慶典活動等場合使用，只是缺乏行銷，農會也可以輔導花農開發網路等多元性的行銷手法，農業局更應責無旁貸的協助，減少花農的損失。



康裕成議員一用故事美化高雄



各縣市莫不卯足勁拚觀光、爭取陸客及國際觀光客，但開埠僅百餘年的高雄該如何脫穎而出，爭取觀光客青睞？議員康裕成建議市府團隊應用故事來美化高雄，讓高雄美麗的故事吸引觀光客，也讓觀光客帶回記憶變成行銷高雄的口碑。

康議員說，高雄其實是個充滿故事的城市，有神話故事、歷史故事，但許多高雄人都說不出高雄的故事。

康議員表示，信手捻來，俯拾間都是高雄的故事。例如「半屏山的由來」、「半屏山的另一半是什麼呢？」、「柴山和旗后山之間如何被港口隔開？」、「失落的十八籃半寶藏」、「寶劍傳奇」…等等。

還有台灣首位傳教士馬雅克醫生在旗津行醫及英國領事館的歷史故事等，都非常值得記載、流傳和傳頌。如果，將這些歷史及流傳的故事與古蹟結合，讓硬梆梆的古蹟賦予了靈魂，不但增加城市的文化意涵及趣味性，觀光客更會以不一樣的眼光看待古蹟，留下深刻回味無窮的印象。

康議員表示，城市就像是一個漂亮的小姐，有美麗的硬體建設外，也要有內涵，否則就是虛有其表。可惜，能說出高雄美麗故事的高雄人太少了，康議員認為，如果每個市民都能侃侃而談高雄的美麗故事，那麼，每位市民都是高雄的導覽員，也是城市行銷代言人，而且市民也會因美麗的建設與動人的故事而有榮譽感。

康議員主張，要豐富高雄的故事可多管齊下。例如教育局豐富鄉土教學內容，讓孩子們從小就對高雄的故事耳熟能詳；新聞局及觀光局的觀光文宣不只是景點與美食，還要融入故事性以吸引觀光；文化局也應多發掘埋沒在歷史灰燼裡的故事。

康議員還提醒市府不要忽略城市行銷、推展觀光的靈魂人物「導

覽員」，應有計畫的培訓導覽員，不但要豐富他們的人文內涵，還要訓練機智反應及口才，透過活潑的口語傳播，讓觀光客聽得津津有味，而非沒有高低起伏，彷彿播放錄音帶般的索然無味。

曾俊傑議員一提高生育補助津貼才有競爭力



「高雄市社會福利差」。議員曾俊傑說，經濟不景氣，就業不易，時下很多的年輕人傾向不婚主義，即使結了婚也不生兒育女，勉強或意外有了孩子，也幾乎都只生一胎，市府應該積極提出對策，鼓勵年輕人結婚、生子，以提升國家競爭力。

曾議員說，高雄市的人口成長緩慢，民國68年人口突破100萬人而升格為直轄市，在縣市合併前也只增加到150幾萬人，合併後為277萬餘人，人口成長率低，而且這幾年人口還不斷外流，有些人戶籍

雖設在高雄市，但平常住北部，或遠赴他鄉就業，為什麼會這樣？主因是高雄市就業困難，生活條件及社會福利差。

「高雄市是舉債王」。曾議員痛批指出，根據財政部國庫署公布的數據發現，截至101年6月底止，高雄市負債2,129億4,200萬元，排名全國第一，比較居民平均債務，高雄市民最痛苦，平均每人負債7萬6,700元，他質疑市府，高雄市舉債那麼高，錢都用到那裡去了？市民有享受到更好的福利嗎？曾議員舉一個例子說，高雄市生育津貼補助是五都之末，市民繳納同樣的稅，得到的照顧或福利卻比其他縣市差，他更想問高雄人，你幸福嗎？

曾議員表示，最近是結婚的旺季，處處可看到新人拍攝婚紗照，他更經常要「跑攤」為新人福證或道賀，總是不忘「早生貴子」的吉祥話，雖然結婚的佳偶不少，但很多新人結婚後計畫不生育子女，讓人擔憂，現在公園或街上，不但孕婦越來越少，連孩童也很不容易看到。

曾議員說，新人結婚不會因為生育

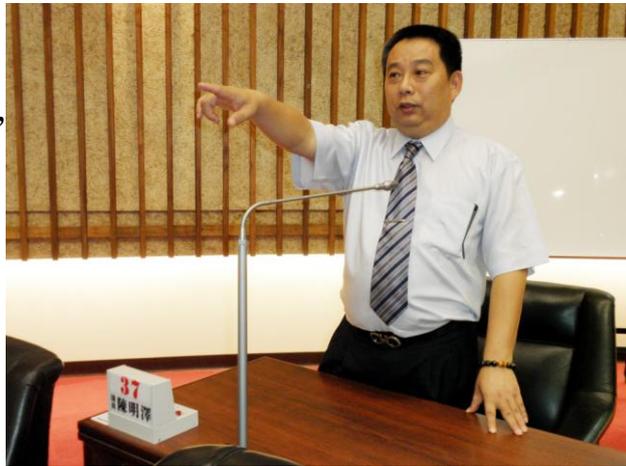


津貼而多生幾個孩子，但至少是一種鼓勵，也是一種福利，市府應該重視，他很擔憂高雄市生育率低外，人口還不斷外流，如再不鼓勵市民提高生育率，城市競爭力將會衰退，高雄市再過幾年，恐怕會看不到年輕人，而成為一個高齡都市。



陳明澤議員－興建南部國際機場

高雄縣市合併後，帶領大高雄全面起飛的發動機在哪裡？議員陳明澤以新加坡為鏡，認為擁有一流的國際機場吸引旅客進出是經濟起飛的關鍵之一，他主張，市府應積極向中央爭取興建南部國際機場，而彌陀海岸應是高雄國際機場最佳遷建地點。



陳議員指出，想要與世界接軌，就要有國際級機場，並配合周邊規劃開發商業區及住宅區以促進地方繁榮。

高雄國際機場雖然已擴建並擴充功能，但仍無法滿足貨運需求，難與桃園國際機場及松山機場匹敵，也令市港合一計畫無法發揮相乘效應。

陳議員認為，機場屬於國際運輸系統，不能從狹隘的國內交通網絡的思維來看待，以為高鐵通車取代了高雄國際機場的國內運輸意義而已，而南部國際機場應被定位為帶動經濟發展效益的火車頭角色，以更高的策略及宏觀角度來思考、規劃。

陳議員說，南部國際機場所涵蓋影響範圍甚廣，配合路網，不但可以與高雄港串聯成與國際接軌的空港，觸角還可擴及屏東縣、高雄市、台南市、雲林縣及嘉義縣市，南部縣市都受惠。

而新的南部國際機場該設於何處呢？依據國際知名大機場建置為例，臨近海邊，以海作為無限延伸、未來擴建腹地的概念來看，臨海是首要條件。因而填海造陸的南星計畫、台南縣七股潟湖及高雄彌陀海岸都是熱門地點。

綜觀三處優劣，南星場址太小，七股是保育類黑面琵鷺棲息地，興建機場會影響生態環境。而彌陀海岸位置適中，北上台南市的新營約70公里，南下屏東也僅30餘公里，可說是南部國際機場的最佳場址。

陳議員指出，國際機場從選址、規劃設計、動工到啟用，需要漫長時間，新加坡樟宜機場最快僅6年，日本關西機場要20年。他語重心長的說：「要快，高雄不能再等了」，否則，競爭力會隨著時間流逝。

郭建盟議員—燒肉粽的滋味

如果有一首歌，不分族群、年齡、性別、職業都能朗朗上口，「燒肉粽」絕對當之無愧，那是另類的國歌，是台灣社會最溫暖的聲音與滋味。



然而「我的爸爸是歌星」這個印記，是郭建盟議員成長歲月的驕傲，卻也曾經是沈重的負擔。直到年紀漸長，才體會到

「歌王爸爸」不但是社會心聲的傳遞者，更是他的生活老師，他的後盾。

童年，爸爸郭金發忙碌在各地登台作秀，媽媽常在週末帶郭議員搭遊覽車探視爸爸兼旅遊。他在舞台後看著藝人阿姨叔叔化妝、排練，在舞台前看他們說學逗唱，到了舞台外，他不吝與同學分享「藝人舞台上光鮮亮麗」與「舞台下平凡如常」的種種。但高中時期，同學一句：「你以為你爸爸是誰！」，讓「歌王爸爸」開始成為壓力，郭議員變得內斂，也鮮少再提及爸爸。

但爸爸的身影早已悄悄融入他的生命。郭議員慢慢體會到，「歌王」這個頭銜其實是來自「台上1分鐘，台下10年功」的努力，而爸爸一貫堅持的「一切靠自己」、「不能迷失於掌聲與喝彩聲」、「囂張沒有落魄的久」等信念，是爸爸成功的關鍵，也是留給郭議員的最佳資產。

就因為「一切靠自己」的信念，郭金發並未以寶島歌王數十年不墜的聲勢安排兒子繼承衣鉢，他讓兒子依興趣發展，郭議員則承襲了爸爸「親切、客氣、沒有架子」的特性，走向「燒肉粽」所描繪的台灣基層，展開政治服務工作。迄今，郭議員開車、市民服務都不假手他人，他「不迷失於掌聲與喝彩聲」經常一個人跑遍街頭巷尾，在市民有需求時，見義勇為、適時伸出援手。

從政，也讓郭議員更瞭解「爸爸歌王」的可貴。起初，郭金發不瞭解立委法案助理是什麼？經郭議員耐心解說，才知立法是攸關人民權益的大事，雖不忍兒子整日埋首案牘，卻已轉為支持。



後來台聯徵召他參選高雄市議員，主席黃崑輝特別交待：「一定要你爸爸同意，否則選不上。」回家轉述參選一事，不懂選舉為何物的郭金發還一臉狐疑：「你說什麼？」。獲得爸爸首肯後，郭議員不動家裡半毛錢，靠著小額捐款，一步一腳印拜票，但選民一句句：「你是郭金發的後生！」卻比任何金錢都珍貴、幫助更大。至此，他恍然大悟，爸爸傳唱逾一甲子的歌聲，是他個人，更是台灣社會寶貴的共同資產。

71歲的郭金發歌聲依然渾厚嘹亮，未因歲月而褪色。父親節前夕，郭議員為爸爸舉辦演唱會，留下美好歌聲傳唱子孫，以及社會。

陳政聞議員－農業局協助果農開拓市場

高雄燕巢芭樂品質最優，產量居全國之冠！但因今年氣候炎熱，導致產量暴增，產地價格跌到每斤只剩4、5元左右，創價格新低，議員陳政聞關心果農生計，呼籲農業局應開拓多元行銷管道，協助農民度過難關。



燕巢芭樂一年收成四次，目前台灣栽培面積約6000公頃，生產地以彰化、南投、嘉義、台南、高雄、宜蘭為主，平均每公頃產量達25至30噸，以燕巢產量占全國最大宗。

燕巢在地選出的陳議員，日前聽聞芭樂價格慘跌，需等一個多月才會回穩上揚的訊息後，立即要求農業局應儘速因應，同時提出因應對策，協助農民解決問題。

他表示，每年的此時都是芭樂價格較為疲軟的時期，農業局應未雨綢繆，擬訂行銷計畫，協助農民解套。

尤其這段期間，正逢學校放暑假，農業局亦可幫助農民開拓軍方副食站及企業行號等行銷管道，甚至開闢國際市場、引進國際通路，讓市場的供需面達到平衡。

陳議員強調，除了開拓行銷通路與策略外，推動芭樂加工食品的多元化，也是強化芭樂商品化的方法之一，例如，製成「冷凍芭樂乾」，就是一道讓人懷念的鄉土冰品，很適合夏季食用，又如，搾成芭樂汁清涼又退火，也是最天然的健康飲品，可吸引消費者採購，勿讓農民於每年的此刻，總是為農產品的價格而憂心。

張豐藤議員-和平解決文恩路巷道封閉紛爭



左營區福山里文恩路124巷道路是社區居民出入民族路的要道，地主於101年4月初架設圍籬，將巷道封堵起來，引起社區居民爭議連連，因而向議員張豐藤陳情，希望能協助解決。

張議員陪同陳情民眾，並會同里長、區長、工務局拆除大隊及警察局等相關單位，於7月16日上午拆除左營區福山里福濱社區內文恩路124巷道路障，恢復通行，為鄰近居民解決紛爭，締造福音。

張議員指出，文恩路124巷道路已通行近40年，於101年4月間，地主無預警的將原銜接民族路的重要6米巷道兩端，私架圍籬封閉起來，讓社區居民無法通行，造成不便。

依據85年4月12日大法官釋字第400號解釋文「既成道路，為不特定之公眾通行所必要，而非僅為通行之便利或省時；其次，於公眾通行之初，土地所有權人並無阻止之情事。」。

張議員說，由於文恩路124巷已通行近40年之久，依法不應擅自架設圍籬封閉。他即邀請相關單位，經多次協調會勘後，由主管單位建管處依大法官釋憲文，裁定為既成道路，拆除路霸，還路於民！

福濱社區幾百戶的居民感謝張議員引用相關法令為民眾解決困境，以和平溝通方式為民服務，大大提升服務民眾的品質，也減少了社區居民間的抗爭、對立等等火爆場面。



林義迪議員—「五心」督政利民 「五福」開創新象



揮別旗山區長的官銜，戴上民意代表的冠冕；林義迪議員擁有豐富的政治、人文閱歷：曾經擔任大高雄市合併前的旗山鎮三屆里長、一屆鎮長，並與中央暨地方各級民代、社團頻繁互動。因此，儘管從政過程與角色有所轉變，但是深信「主敬存誠」的義理永遠不變，必定懷持著「措足踐坦道，悅心有妙理」的超卓智慧，勉力塑造政通、人和形象，期許繼續跨出穩健足跡。

所以，林議員在宣誓就職之後，旋即公開標榜必將恪守「『五心』級問政準則」，內涵綜括：「用心勤走基層」、「貼心服務市民」、「關心地方產業」、「耐心傾聽民意」、「盡心監督市政」；具體展現督政、利民的奉獻良知以及實踐決心，既顯真誠兼融莊嚴，市民當真多所期待，當然更會嚴加檢視。

所幸，林議員始終秉持積極追求為民服務理想的堅韌風骨；尤其在歷經現實政壇的重重競爭與考驗後，如今難得圓償躋身議場的宿願，勢必更加珍惜未來的問政實績，無畏面對任何嚴厲的檢驗、評鑑。

「五福臨門」，可以視為林議員用心提出精闢興革政見、開創市政新象的最佳註解。首先，全力開發農產品行銷通路，建立多元「產」、「展」、「運」、「銷」直營中心，務實提高農民收益、增加利潤。其次，重視旗美好山好水自然景觀資源，結合地方文化特色，透過觀光產業動線整合及策略聯盟，發展大高雄國際觀光路線，並鼓勵青年返鄉服務，振興地方經濟。第三，發揮有效防洪措施，增設大型抽水站與整合區域排水，積極疏浚旗山溪沿線及河川整治工程。第四，落實「幼吾幼以及人之幼，老吾老以及人之老」的仁愛精神，從生育、保育、教育、教養、就學、就業以迄老人與弱勢照護，整體推展「全方位社會福利政策」。第五，規劃旗美地區設立「環保暨高科技產業園區」，同步力爭經費強化社區環境改造與文化營造，提升居住品質與生活機能，減少人口外流與縮短城鄉差距，確實建造嶄新樂活都會區。

林議員已從風塵僕僕的政途之中再次脫穎而出，並且揭示篤實的

「五心」問政標竿；應該不是刻意立異鳴高，而是立志把握良機、適時一展才情。既然如此，理性市民諒必將心比心，也以「五心」良善回應，殷盼林議員的一切表現讓全民：「心甘情願」、「心安理得」、「心曠神怡」、「心領神會」、「心滿意足」！

錢聖武議員—義理兼備監督市政 義不容辭關懷弱勢

如何善盡監督市政建設的「見證人」與伸張市民權益的「代議士」職責？錢聖武議員長期屹立政壇展現「義理兼備」、「義不容辭」的俠骨仁心言行典範，充分證明優秀政治人物毋需媚世市儈，只要建構寬宏的胸襟與視野，能在政策預算的審議與陳情案的調解之中，嚴謹、公正、祥和的達到預期目標；隨勢所趨，一切榮辱與得失，理性市民自然會有客觀、公允的論斷。



正因錢議員挺著俠骨問政，所以監督市政義理兼備，拋開不當的權力傲慢，堅守「實大於名」的參政節操，盡力興利除弊、為民紓困。例證之一，財經提案要求市府應依目前市場需求，規劃適合年輕創業者及小型企業工廠所需的小面積產業園區，輔導位在農業用地的非法工廠遷移進駐，以利未來大高雄市產經繁榮發展；用心之精與見識之明，確實不同凡響。

其他實證包括：在農林提案中，錢議員力倡拓寬仁武區高楠里高楠一街至八街路段，闢建高楠五街至八街下水道，改善聯外通車及雨季排水功能；建言在仁武區仁慈、仁和、灣內、赤山、大灣等里之間，通盤考量設置一處滯洪池，避免瞬間豪雨造成淹水；顯示平日勤於考察而且擅長解決民瘼。另外，持續針對烏松區東側大竹里長春路靠山窄隘險徑坡段，順利爭取 1,000 萬元拓寬經費；並且已向內政部營建署及市府，成功力爭總計 2 億元的仁武區八德二路 800 多公尺拓寬工程徵收補償費，以及 8,000 餘萬元工程費；則是彰顯因應公共建設的明快處理態度，尤其遇到瓶頸更能積極理性完成任務。

但是，誠如「道德經」第二章所提：「生而不有，為而不恃，功成而弗居。」錢議員只求實際造福民眾從不沽名釣譽，雖然許多市民不知督政利民斡旋過程的辛勞始末，卻仍甘之如飴，因為自始認定務實才是樹立公信力的正確作法。

至於秉持仁心、義不容辭關懷弱勢，錢議員的仁者形象，市民其實早就有目共睹，讚譽有口皆碑。每年中元普渡之後啟動「愛心宅急便行動列車」賑濟貧戶，已經馳騁善行大道；如今熱忱響應募款購置先進救護車，加上義無反顧為仁武區罹患精神障礙疾病婦人籌募骨折醫療費用…等等諸般竭盡心力結合慈善團體、寺廟、企業，發揮「人飢己飢」的大愛精神，融貫踏實、磊落的無私奉獻服務舉動，更添佳話。

總之，錢議員問政的訣竅在於：「順勢而為」與「以誠相待」，成績斐然堪稱理所當然！

翁瑞珠議員—造福桑梓 因地制宜 引人入勝

秉議事良心、獻興革良策、做市民良伴；正是翁瑞珠議員肩扛監督市政、解決民瘼重責，盡職問政始終貫徹的奉行標竿。因此，儘管屬於一介政壇新人，卻能展示為民服務的強烈責任感與因地制宜的建設企圖心，步步為營、引人入勝，促使市民刮目相看。



翁議員向來極為重視海洋生態環境保護政策，除了嚴謹要求市府海洋局必須落實推動災害污染防治宣導，針對市轄海域 36 個水質監測站，每 3 個月監測一次，更應提供漁民正確資訊，如果漁民任何時段發現異狀主動通報，也需立即處理監測。至於加強海洋資源保育開發利用、養護與管理，建請持

續沿海魚、貝類種苗放流，確保永續經營實力。此外，一貫推展「海上藍色公路航線」，以及協助推動環港觀光船，務實帶動旗津、鼓山、蚵仔寮、彌陀及興達漁港，闢建成為「海洋休閒漁港」，同步促進與海洋休閒相關產業得以蓬勃發展。而對漁港景觀再造，力倡加強漁船停泊秩序及清潔管理、維護，配合漁村開發建設，應在漁港增置休閒設施，發揮多元化的漁港利用功能。

關心大高雄都會區大眾捷運系統整體路網規劃，也是翁議員至表熱衷的重要議題；包括：捷運紅線 R22—R24 車站周邊土地整體規劃以及開發細節、R24 南岡山車站興工、岡山延伸路竹後續作業進度…等等內容，時時縝密監督。而對競選政見精心宣達的運用「月世界風景區」獨特地質，開闢別具自然與人文景象的觀光地景公園，則是一再催促市府儘早完成，發揮獨樹一幟的觀光魅力。

認真檢視翁議員的問政格局，其實多元豐富、超越選區、具體實惠。譬如：再三強調應該增設「招商局」，為振興市政經濟與財源提供良策；頻頻呼籲充實及整合山地醫療資源，衛生所醫師下鄉服務，

建立「因地制宜」的完善醫護體系，強化原住民健康照護環境、提升生活品質；鑑於岡山「本洲產業園區」設備及管線陸續損壞，為求符合衛生署105年污水處理流放標準，並因應廠商需求擴大工業區之後，監督市府推動修復計劃，確保優質永續經營環境。均可印證議事內涵綱舉目張、切中時弊。

既然堅守「政治良心」，翁議員一切義利之辨完全築基於民有、民享、民益之上，尤其孜孜不倦的奉獻理智改革良策；那麼，市民樂於視為陳情意願的可靠付託良伴，可謂人之常情。套句台灣俚語：「大石，也要石仔撐。」畢竟，難得互惠互信，絕對引人入勝！

張勝富議員一萬花敢向雪中出 一樹獨先天下春

政治立場標榜「非常自由」，凸顯豪情義氣；畢生興趣強調「為民謀福」，展現無私志業。這是問政風格向來豁達的張勝富議員，別出心裁藉由個人「臉書」，揭示參政的寬容胸襟與奉獻旨趣；立意巧思別開生面，確實已經引起市民注目，但也進一步面臨認真檢視，到底躋身大高雄市議壇的一切表現，是否言行一致？普遍的答案則是：言必成理別具一格、行動付託不遺餘力。



或許，張議員登臨議場將近兩年以來，汲汲監督市政的紛雜過程，因為頻頻聲嘶力竭撻伐包括：「大社石化工業區」遷廠案，要求市府務必嚴格把關，不能放任廠家藉由汰舊換新遂行擴廠…等等攸關工安環保弊端；嚴肅的議題加上懾人的身段，看在許多長期關切支持的市民眼中，難免造就剽悍、嚴厲的陽剛形象。

其實，「剛柔並濟」才是張議員問政的正確註釋。選擇嚴陣以待的動機與對象，當然是為剷除非法、抗拒惡行、衛護權益，恪守盡責民意代表的本份。至於發揮「以柔克剛」的創意良策進而身體力行，也是提昇生活素質、恢宏市政願景的絕佳助力。譬如針對眾所稱讚的競選政見：「整合『一溪』（高屏溪河濱公園）、『二湖』（觀音湖生態公園）（澄清湖風景區）、『双山』（觀音山風景區）（佛光山宗教文化區）」，建立融合湖光山色、自然生態、農林休閒、文化宗教的觀光帶。」迄今督飭市府建設進度的作法，完全不見犀利機鋒，而是身先士卒不斷履勘、不辭辛勞，完全依循同心協力、互惠互動的模式，秉持圓融態度步步為營，更能彰顯曾經擔任大社鄉長、具有以身作則的行政領導辨識長才。

張議員問政的謙柔面向不勝枚舉，基於自我堅持「以服務弱勢族群為己任」的兼愛理想，信手拈來就有關心老人日託、專心社區營造、

用心街景再造、全心推展「棗子故鄉在大社」精緻農產行銷、悉心保存「宋江陣」與「皮影戲」傳統文化技藝及精心宣揚「神農文化季」等，諸多琳瑯滿目的實證；處處見得施展抱負與為民前鋒的誠心誠意，尤其「隨心所欲，不踰矩」，更加難能可貴。

「盡其在我」，正是張議員從政歷程勇於任事的一貫風範；儘管角色定位有所轉換、議事型態有剛有柔，猶如梅花雖有多種各具高雅芳華，但是耐寒、貞潔的風骨則無二致。所以，對於張議員最貼切的評語，應是元朝詩人楊維禎稱道梅花所言：萬花敢向雪中出，一樹獨先天下春！

林芳如議員—真誠珍惜所有 真正美好擁有

「愚昧，將人從幸福牽引到大不幸的境界；睿智，將人從危險中拯救出來，安置在穩健的境域中。」語出義大利文豪薄伽丘的曠世鉅著「十日談」；應用在政壇衡量議事優劣、得失，當真是一句針砭醒語，饒富警示意義。林芳如議員深明其中大義，進而推衍出理性改革的問政智慧：「真誠珍惜所有，真正美好擁有。」



身為議壇新秀，綜觀林議員將近兩年以來的精湛表現，已經確立宏觀論政形象。本質上，一切議事主題與服務主軸，充分彰顯知所珍惜的精緻內涵；但是，可以認定絕非刻意著眼或是自負於標榜一枝獨秀的個人名位，而是真心誠意的全神貫注力求全民福利、督飭全面建設，期待大高雄整體市政發展，真正能在既有的施政方案、民生需求、興利基礎之上，務實擁有美好前瞻願景、開創嶄新格局。

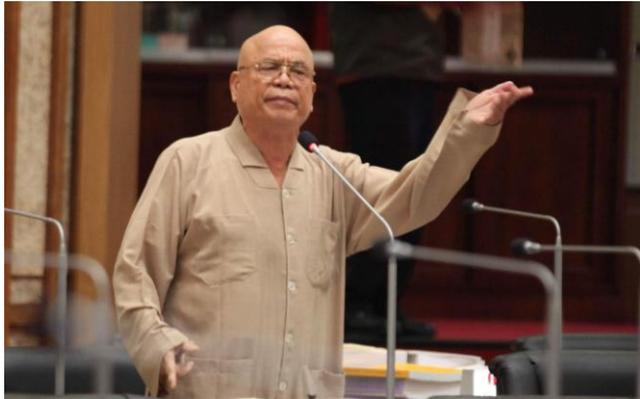
重大實證顯示，林議員熟知高屏溪正是民生用水的重要來源，大樹區的三分之二人口居住在南端緊臨「九曲取水口」，長期已遭對岸的台糖養豬場所飄惡臭薰襲造成嚴重空氣污染，如今因為屏東縣政府執意在高屏溪畔籌建火葬場，水質恐將遭致污染，貽禍居民飲水安全。另外，鑑於高屏溪也是高雄市、屏東縣長久連袂努力營造的親水公園，舊鐵橋更是許多居民永難忘懷的珍貴成長記憶，畢具人文價值。為了積極衛護乾淨水源以及保護人文景觀，林議員曾數度親赴屏東縣政府關切火葬場設置問題，同時陳述弊端與轉達民意，雖然頻受抵制仍不氣餒，特別匯聚民意舉辦公聽會，邀請專家、學者表達「正本清源」高見。可貴之處在於自始保持冷靜客觀及嚴肅立場，精確無疑的面對事實癥結提出理性諫諍。

另一例證，林議員針對烏松區育才段原中山大學預定地未來使用案件，經由深入了解當地社區住戶意願，多數認為中山大學分校既將轉移設在仁武區，應該重新妥善規劃；因此，慎重提案建請市府都市

發展局必須納入「澄清湖特定區」計畫第三次通盤檢討案，並建議規劃為「濕地公園」。顯見平素與民互動毫無間距，凡所訴求、議論真諦，完全洞察原即所有與美好擁有的攸關民利真實定律。

力求精進，正是林議員引領市民繼續邁向穩健境域的最佳保證。尤其，「小手拉大手，鄉村向前走」；這句市民迄今耳熟能詳的充滿感性與理性競選口號，同樣包融「珍惜所有，美好擁有」的樸實風範，塑造真、善、美問政新猷，必定與時俱進！

鄭新助議員—樂於幫助小市民的「人間活菩薩」



「只要是健保的問題我一定設法解決」，議員鄭新助說，民意代表為市民服務，接受鄉親的請託，只要不違法的事，他都會盡力去幫忙，民眾未繳健保費，不能就診是他最重視的服務案。

「我服務選民不分區域」。鄭議員說，選區在三民區，服務處就設在該區的九如一路上，因為服務市民的工作範圍很廣，加上他每天下午都要在電台主持節目，有時分身乏術，請了 11 位助理，但他只要有空上午一定在服務處親自為民服務。

鄭議員指出，服務市民是很累的，鄉親請託的事千奇百怪，他們總以為民意代表「萬能」，什麼事都可以解決，但他都會婉轉說明，違法的事他絕不關說，現在最讓人痛恨的「酒駕」，他也都不會去幫忙處理，鄉親違規違法，該罰就罰，該送法辦就法辦，他也無可奈何，身為民意代表更應該守法。

鄭議員說，他每天中午免費發送素食便當，市民沒飯吃，只要登記就可領取。晚上沒有地方住，他也有一家特約的飯店提供住宿，並視情況協助，如果真的有困難，符合救濟等規定，也會請社會局處理。

鄭議員表示，也有鄉親找工作找到他服務處，只要徵人的公司行號沒有資格限制或公家機關不需要考試者，他也都儘力協助，市政府勞工局、環保局等單位有臨時工的缺，有時會幫他保留，他也可以推荐，一天 3、400 元都有人做，也是一種服務工作。

他說，只要是與健保有關的問題，他更會設法幫忙解決，因為人命關天，他身



為出家人，絕不容許發生。有些市民因為沒有錢繳健保費被健保局鎖卡，為此他在議會市政總質詢時也提過，政府救助弱勢不應該如此嚴苛，因為健保的繳費標準原本就不公平，家境清寒沒有收入的民眾應該全由政府補助才對。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員—重建區就醫公車終於上路

「這是重建區市民的權益」。議員伊斯坦大·貝雅夫·正福說，高雄最偏遠的那瑪夏、茂林、桃源、甲仙、六龜、杉林等6個區，均屬88風災重建區，但最主要的交通要道台20線、21線道路，至今仍未完全修復，每逢豪雨道路即中斷，政府其他的美意也大打折扣。



伊斯坦大·貝雅夫·正福議員說，那瑪夏等6個偏遠山區，主要為原住民部落，過去交通就不方便，88風災後，道路更嚴重受創，原行駛山區的客運班車很多路線都已停駛，在他不斷反映與極力的爭取下，最近市府宣布開闢重建區五條就醫接駁公車，立意不錯，但如果道路不通，政府的德政卻仍無法落實。



「希望能救治更多的寶貴生命」。伊斯坦大·貝雅夫·正福議員說，原住民不喜歡到醫院就診，因為路途實在太遙遠，往往都俟病重或病危時才想就醫，原因就是交通不便，他的胞兄曾任縣議員的謝貴來，月前就在復興往勤和的路段中發生車禍，因為道路狀況欠佳，救護車無法到達，在延遲送醫下而傷重不治。



伊斯坦大·貝雅夫·正福議員指出，南橫公路至今仍無法全線通車，桃源區有3個里必須繞經崎嶇的產業道路下山，真是情何以堪，現在有了免費的五條就

醫接駁公車可以提供區民到義大、長庚、高醫、榮總等醫院就醫，可以改善市民就醫問題，但最終還是希望道路早日修復。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員表示，除了交通上的不便，「610」水災後，桃源區桃源里、拉芙蘭里、梅山里，約1,500位居民竟無電可用，好像回到50年代的日子，讓區民非常憤怒，他為此還帶領族人到台電的鳳山營業處抗議，結果也是因為道路不通，才導致台電無法搶修被洪水沖走的電線桿，因而證明一旦交通受阻，影響市民生活甚鉅。



黃石龍議員一揭穿假研討會之名不讓中油石化敗部復活

議員黃石龍素有中油剋星之稱，為讓中油高雄煉油廠如期遷廠，他和後勁居民共同奮戰不懈，再度瓦解中油企圖死灰復燃計謀，贏得後勁居民的稱讚。

致力推動中油高雄煉油廠遷廠的黃議員，發現台灣綜合研究院在高雄不尋常的舉辦「大高雄石化產業未來發展趨勢」研討會，他認為事有蹊蹺，並發動後勁地區眾多居民前往了解和抗議，果真揭穿了中油別具用心的陰謀，並當場表達嚴正抗議。

黃議員批判許多學者、專家都站



在中油立場發聲，根本不瞭解後勁污染之苦，令左楠民眾無法認同。黃議員說，後勁居民真是受夠了，許多教授20多年來未曾研究與關心後勁，現今在中油的協助下提供假資料，心態可議，希望這些人不要再次強行傷害後勁人。



黃議員以後勁居民身分參加研討會，在會中氣得跳起來，大罵「要發展高值化，早就該提出來，為何20多年後，已近高雄廠遷廠時，才來說這些事」，他並指責學者只會為石化業者「背書」。

「政府不要失信於民」，黃議員生氣的拿出79年政府的承諾公文影本，指中央既訂政策高雄五輕廠遷廠計畫，是政府重大政策計畫。

黃議員堅持高雄煉油廠非遷不可這是毫無妥協空間，他要求的原則是高雄廠如期在 104 年遷廠，市府也要持續監控污染並要加強整治，未來改變生態公園充份溝通。



陳美雅議員一戶外休閒空間安全堪虞

面對全市綠地面積明顯不足的環境下，陳美雅議員擔心市民居家



周邊的休閒空間，若是公共設施又有安全問題的顧慮，豈不剝削納稅人應有的權益，更加令人痛心。

靖娟基金會於 101 年 2 月 8 日對外公佈 100 年兒童十大票選新聞，計有 192 則兒童事故傷害新聞，共導致 51 名 12 歲以下兒童死亡、336 名

兒童輕、重傷，探究兒童發生事故原因，環境不安全仍是讓兒童身陷危險的主因。

陳議員針對鼓山、左營地區周邊的公園、學校等公共設施安全問題提出檢討，尤其開闢完成後就缺乏管理的疏失，而導致休閒遊憩的品質降低，更令人不解是，身為五都的高雄市，竟然設置在公園內的兒童遊樂器材不安全，被靖娟基金會發現。

市府花了鉅資開闢公園後，被查出遊樂場設施不符標準，真是有虧職守。陳議員針對農 16 森林公園及篤敬公園內的公廁清潔、燈光亮度、車輛管制及老鼠蚊蟲肆虐等問題，將在本會質詢中提出檢討。

經常遭致外界詬病的設施安全設施，陳議員指出，最大癥結就是欠缺專家的意見，任由承包商施作完成後，但不符合安全標準，一般遊樂器材地板上應裝置護墊，廠商依規定完成鋪設時，但地墊厚度未隨使用的高度而加厚，讓不慎跌落的兒童受傷。

尤其相關遊樂器材，不是安裝後就結束，管理單位必須指派專人進行維護及檢修，若有損壞、螺絲脫落時就要搶修，以免讓不知情的兒童使用時發生意外。

李雅靜議員一期盼大東文化商業區成為鳳山最亮點



具有 329 多年歷史的鳳山，一直是台灣地區名聞遐邇的軍事重鎮，自高雄縣市合併後，如何迎頭趕上成為直轄市最具亮點的觀光區，這是李雅靜議員就任以來，視為最重要的議題。

鳳山區光遠路上大東文化園區的規劃，包含大東文化園區藝術中心、大東公園及文化商業城三大區塊，其推行能使鳳山古城蛻變為高品質的、現代化的、健康的花園城市，故李雅靜議員平時即向工務局、文化局、交通局

等，提出各項建議，對大東文藝中心的設置，周邊景觀交通路線規劃，大東公園之休閒設施，場地維護等均隨時提出改善修正意見，更於議會開會期間一再提出，籲請市長重視鳳山大東文化園區的開發，以期提昇鳳山文化氣息，美化鳳山區民的遊憩場所。

如今大東文化藝術園區業已啟用，但周邊相關設施仍令人感慨良多，不但交通動線規劃、公園的整建、商圈的重整及休閒活動等措施，尚無具體的展開建設，李議員對此心急不已，除再繼續推動外，並將在各種場所呼籲，請市府以積極態度快速實施，以使鳳山早日成為健康的花園城。

近日市府養工處在李議員的建議下將進行改善大東公園工程，對於公園內草皮破損、地磚破裂、人行道及自行車道設計錯誤、電線外露等諸多缺失，立即進行整修，期使大東公園成為理想的休閒場所。

李議員主張，在大東文化園區的通盤規劃下，大東公園的改善工程，是配合大東文化藝術中心啟用的措施，但周邊的交通車輛管制、市容整理及商業區的籌設等各方面問題，應由市府協調交通局、觀光局、警察局、新聞局、區公所等單位進行全面檢討規劃，讓大東地區周邊的商店也能更新商業形態，以帶動觀光讓鳳山真正熱絡起來，成為美麗的、溫馨的、高品質的花園城，才是市民之福。

韓賜村議員一為林園居民爭取道路行車安全



「一條巷道竟是三種樣？」議員韓賜村說，林園區林園國中後方的王公路58巷一旁是一條農田水利溝渠，單單護欄就分三種，有用水泥板全部蓋起來，有設置水泥護塊，還有用欄桿圍的，但都不到半公尺高，夜間沒有足夠的照明，視線不佳，汽、機車很容易發生交通事故，請市府相關單位重視檢討改善。

韓議員表示，王公路58巷兩旁與附近地區，因大樓住戶、學校、社區及運動的居民眾多，汽、機車出入非常頻繁，且巷道狹窄，經常有車輛為了閃避而發生交通事故，居民多次反映要求改善，希望巷道旁的水利溝渠全部都能加蓋。

韓議員說，不少居民向他陳情，進出這條巷道的，有不少是林園國中的學生，以及附近國小的學童，道路設施不安全，市府應該責無旁貸的改善，若該溝渠主管機關是農田水利會，也可以要求水利會改善，以維護用路人及學童上下學的安全。

韓議員表示，這條巷道不需要再拓寬，只要在靠近水利溝渠的這一邊鋪設更安全的水泥護塊，再增設照明設備，就能改善以確保用路人的安全，不要等發生重大的意外事件後才來亡羊補牢，屆時就太遲了。

「這是公共安全的問題為什麼不重視」？韓議員指出，政府對於迫切急需的交通道路安全缺失應給予重視，尤其交通公共建設更直接攸關百姓生命安全。他在市政總質詢提出，期盼政府檢討



該地段、完整規劃，讓用路人自身安全受到更多保障。

黃天煌議員一加速開發高雄捷運大寮站周邊商機



「高雄捷運大寮站四周前景發展看好」。議員黃天煌說，高雄縣市合併後整個大高雄的商圈與生活圈都擴大，大寮區緊鄰鳳山區及高雄都會區，未來高雄捷運大寮站將成為一個重要的交通轉運站，可以帶動捷運站四周的發展，是鄉親非常期待的榮景。

「大寮為什麼這幾年都發展不起來」？黃議員不滿的說，「政府的腳步太慢了」！政府相關單位行政效率差，很多計畫延宕太久，好幾年才付諸行動，而計畫往往又趕不上變化，地方急，政府卻拖泥帶水，捷運大寮站就

是一個最佳例子，40公尺的大道早已開闢完成了，但下一步呢？如果能加速發展，帶來商機，不僅政府有更多的財源收入，地方鄉親及業者都受惠。

黃議員表示，高雄市政府計畫將高雄捷運大寮站西側大片農地，以變更都市計畫方式進行區段徵收，預計取得建地34公頃，另有26公頃的公共設施用地，是近年來最大的一項都市計畫。

「只要捷運運量提高，絕對可以帶來人潮」。黃議員說，該項計畫因為基地範圍很大，區塊又可以完整規劃，前景看好是鄉親所樂見的。

黃議員指出，市府地政局選定的範圍，東臨鳳捷路、西至鳳林三路與鳳林四路，南至萬丹路128巷，北至



鳳東七街，都緊鄰高雄捷運的大寮站，交通非常便利，據他瞭解，程序需完成都市計畫變更，以及國道7號規劃後才能進行，如果一切都順利，最快3年後可以動工。

黃議員表示，大寮區長久以來一直都是以「鳳林路」及台1線沿線的中庄地區為發展主軸，由點至帶狀，無法全面性的發展，以致公共設施相對較不完善，生活品質無法提昇，發展當然受限，就連房價也與緊鄰的鳳山區差一大截。

李順進議員—小港沿海遷村或者污染工廠限期遷廠 政府應表態、定調

「政府到底進行到什麼階段」？議員李順進關心大林蒲遷村的問題，緊盯著地方與中央對這項議題的處理態度與進度，即使市府研考會認為遷村案所需費用高達500億元以上，市府有責任但沒有財力與能力，但他堅持不放棄，認為遷村是唯一的選擇，將為鄉親繼續爭取到底。

「大林蒲將禁止所有污染的公共建設」。李議員說，小港區大林蒲地區的生活環境品質一直在持續惡化，政府如果沒有明確的保證，並允諾在一年內將遷村定案，大林蒲居民組成的自救會將發動抗爭，禁止所有沿海地區污染的經建計畫，以確保居民的生命安全與健康。



李議員指出，大林蒲沿海地區的6個里必須遷村或者污染工廠、



限期遷廠，中央與地方應速定案與定調，他根據居民反映與建議，提供3個遷村的選擇地點，一是楠梓區中油未受污染的土地，二是鳳山區中崙國宅南側空地，以及小港區高松少康營區，

遷村對象限擁有土地所有權和房屋權者，希望一年內能定案，4年內完成遷村。

李議員說，小港區大林蒲四周被高雄臨海工業區數百家的重工業層層包圍，民宅與工業區



只是一條馬路之隔，有如浮沉在工業區中的孤島，幾十年來飽受環境污染之苦，早已不適合居住，生活在這裡的居民也好像已被政府所遺忘。



他指出，高雄市政府針對大林蒲 6 個里的居民所做的民調，有 71% 的居民同意集體遷村，但市府做完民調後就把所有責任推給中央，一年來始終沒有見到政府進行遷村的相關作業，詢問地方政府，地方政府推給中央，洽詢中央又踢回地方，居民始終沒有得到明確的答案。

李議員說，為了避免大林蒲遷村步上紅毛港遷村的後塵，針對遷村的安置地點與條件，必須進行普查，並且務必排除「幽靈居民」，才能真正照顧到大林蒲 6 里的里民。

李蕙蕙議員一為弱勢家庭兒童和外籍配偶打開另一扇窗

議員李蕙蕙很關心孩童放暑假何處去?她鼓勵地方社團多參與公益活動,如高雄市阿公店扶輪社關懷弱勢兒童與新住民,舉辦弱勢兒童與新住民暑期免費輔導班,讓弱勢家庭學童和30名外籍配偶,在扶輪社及熱心人士贊助下,在暑假享有六週的免費課業、生活輔導及營養午餐。

李議員結合地方善心人士共同參與公益活動,她也參加岡山區最老字號的小樽日本料理店開幕典禮,同時出席捐贈愛心給弱勢團體的感恩音樂會。長年關懷弱勢的李議員逗陣響應,一同和店方把愛心禮金捐贈給心橋勵友協會等三個弱勢團體,讓弱勢朋友「足感心」。



岡山小樽料理店原址位於柳橋西路,開業已10多年,以精緻料理和平價消費深受岡山人喜愛,儘管岡山的餐飲業是一項挑戰,但是小樽卻能屹立不搖,更擴大事業版圖,喬遷新店至大德一路,別開生面舉行開幕慶和關懷弱勢團體的感恩音樂會。李議員致詞時肯定小樽負責人林坤山有著鄉土心、鄉土情,關心弱勢不落人後。

此外李議員也參加阿公店扶輪社為協助岡山區家庭貧困、隔代教養、身心障礙、家庭失能及單親家庭等弱勢國小學童及外籍配偶活動,她表示,暑假期間不少學童因家庭經濟,無法參加安親班或課輔,這段期間苦無正常學習管道,而愈來愈多的新住民,在生活適應、文化融合、親子教育、家庭溝通上也比在地人困難,因此籌辦這次輔導活動,並以火金姑即螢火蟲為名,希望集社會愛心力量及螢火蟲微弱光亮,照亮社會角落。

暑假期間課輔活動由岡山大專青年協會的熱心大專學子規劃及帶領,學童方面依年級編班,以加強暑期課業輔導為主,輔以品格教

育、藝術活動及團康活動；新住民課程則以台灣生活、文化為主，讓他們儘快融入台灣社會。在社員及熱心人士贊助下，課輔班每天還供應午餐，讓貧困兒童暑假期間不致因學校放假，擔心午餐問題。

鍾盛有議員－「無縫接軌」續為旗美鄉親服務 催生地景橋

客家籍議員鍾盛有就任後就先在客家大鎮美濃成立服務處，鍾議員珍惜市民所託客家鄉親事務，堅持無縫接軌。他認為橫跨旗山溪上的地景橋重建工程是非常急迫的事，更重要是喚起沿岸鄉親的集體記憶。



曾是旗美地區指標的地景橋面臨存廢爭議，經過市府邀集產、官、學者和地方文史工作人員研商後，決定要保留。鍾議員贊同市府改建工程基於安全考量，縮減過密橋墩，並尊重歷史文化，保留部分日據時代橋墩，預訂於 102 年 1 月底前完工，未來民眾可以在地景橋欣賞旗山層疊的山巒美景，也是休閒、騎單車的好去處。



橋卻屹立不搖，顯現地景橋有存在價值。

旗山地景橋是利用台糖小火車鐵橋橋墩打造而成，專供行人及單車之用。地景橋於 88 水災時，因攔截大量漂流木，因此被冠上旗山淹水的禍首成為代罪羔羊，封橋

世居杉林的鍾議員認為旗山溪連結旗美等 9 個區，而地景橋是日治時代糖廠小火車的鐵橋，是旗山、美濃人的共同生活記憶，5 年前才重建，是全國首創 Z 字形折板結構，3 年前 88 風災，旗尾、新旗山橋都斷裂，而地景



後一度要拆除，經地方藝文人士奔走搶救才得以保留。

鍾議員期待完工後的地景橋能融合地方文化及自然生態，兼具避災、防洪及耐震等功能，也能喚起很多人共同回憶。

連立堅議員一推動北鼓山滯洪池

內惟地區鼓山路至九如四路地區，幾乎遇雨必淹，且因氣候異常，已使柴山山洪威脅當地居民安全。



長期關心台泥開發案的議員連立堅，於101年3月將服務處遷移到鼓山台泥廠旁，目的就是為了就近督促台泥開發案加速進行，以及推動北鼓山滯洪池，進而降低對環境的衝擊。

101年5月11日，連議員邀請相關單位於鼓山區公所開會，會中台泥與市府達成共識，願無條件配合讓市府使用該廠區開發案中的土地面積、範圍、位置。

不過，對於台泥廠區開發計畫滯洪池的規劃，連議員認為「台泥規劃不當，根本無意開發、敷衍了事，明顯違背專業」。他指出，台泥將滯洪池規劃於高海拔地區，無法產生集水效果，根本無助滯洪。

因此，他建議北鼓山滯洪池應設置於低海拔的抽水站附近，才能避免對環境的衝擊。同時，他也要求市府應立即介入，強制徵收台泥土地，以保障民眾生命財產安全。

此外，連議員也認為，鼓山區台泥預拌混凝土廠與鄰近壽山和美術館特區形成強烈景觀對比，且因粉塵作業，污染當地環境，希望市府協調台泥儘速遷廠。

據了解，台泥公司已提出「遷廠計畫書」，預定於105年底將鼓山廠設備遷往台泥仁武廠，可望於107年底完成遷廠。

連議員表示，在台泥尚未完成遷廠前，將不定期要求環保局監測空污，並請交通大隊舉發台泥大型車輛未依規定時間行駛的違法行為。

李喬如議員—催生高雄市唯一一座兒童遊樂公園



高雄市唯一一座兒童遊樂公園於101年7月13日誕生了！這座占地0.2公頃的兒樂公園一啟用，立即吸引社區小朋友青睞，每天傍晚或是例假日，都有許多小朋友排隊使用公園裡的遊樂設施，因為人氣十足，使用率甚高，甚至有學童因排隊太久而哭

鬧。

這座位於美術東二路、美術館路口的「美術館兒 A7」兒童遊樂公園，是議員李喬如於100年度以議員建議案經費500萬元，由養工處著手規劃、採購，並於101年初動工，至7月13日完工啟用。

李議員說，該公園用地地主是教育部中部學產管理處，應由市府依行政程序辦理徵收，但徵收款需2億元；由於美術館社區有許多年輕家庭，對遊憩場所需求若渴，因此，她於100年向教育部爭取，並由市府工務局養工處進行先期綠美化，再透過認養方式無償借用。

李議員並於7月20日下午與養工處至該公園進行會勘，除肯定該公園夜照充足，可提供美術館社區親子夜間休憩，但遊樂設施不足，應再補強，她當下建議養工處增設兒童遊樂設施，以舒緩學童排隊之苦，至於相關經費，她願意以101年度的議員建議案經費支應，盼市府團隊配合改善。

李議員對於該公園的兒童遊樂設施，要求應比照台北市採購高規格器材，並建議在維持六成綠覆率的情況下，善用空間增設小型攀岩、新型盪鞦韆、汽車跳動式搖搖車、蹺蹺板…等等。



鄭光峰議員一開放中安路交流道

關心高雄地方建設與發展，在歷經半年積極爭取後，議員鄭光峰日前邀請國道單位及市府交通局長王國材、工務局新工處長蘇志勳等人，一起會勘「中安路交流道」後，交通局已允諾在近期開放中安路北上交流道車輛行駛國道1號高速公路，可省去繞道的麻煩。



這處新增的交流道，是當初在興建貨櫃車專用道時就預留的設施，但因顧及到中安路機車行駛安全而遲未開放。



於「同意開放」。

鄭議員接獲當地中厝里長尤三旺及民意反映後，積極透過市府交通局向國道單位爭取，並經各單位現場會勘後，交通局終於

這處交流道，位於中安路紅毛港國小與高雄捷運公司的中間，開放通車後，中山路以東的小港桂林、中大厝、孔宅等地區及前鎮區明正里這一帶的汽車駕駛人，如果要北上可直接行駛中安路，經紅毛港國小前右轉就可銜接國道1號高速公路，不必再繞到鳳頂路口先上「88快速道路交流道後再轉入國道1號高速公路」，既省時又方便。



鄭議員指出，為確保中安路由東向西行駛的機車行車安全，交通局特別在紅毛港國小前增設一處交通號誌，讓「汽、機車分流」，避免汽車在路口右轉上高速公路時，影響由東向西直行機車的安全。機車騎士在行經中安路與明鳳七街口，必須切入右側行駛慢車道，避免

與上高速公路的汽車爭道行駛。

他說，目前交通局正進行標示牌改善作業，近期內就開放通行。



蕭永達議員—公車捷運化取代環狀輕軌計畫



102年度地方總預算，中央政府預計刪減1,000億元的經常門，將排擠各縣市政府的統籌分配款；尤其，高雄市政府歲出、歲入預算短絀100多億元，且縣市合併後的總預算資本門只占14%，顯示市府的建設經費捉襟見肘。

議員蕭永達在議會問政時，多次主張高雄市興建環狀輕軌的計畫，應納入財政思維。他說，至101年度為止，高雄市已舉債2,000多億元，目前是靠舉債挹注公共建設，等於是寅食卯糧；加上法定舉債上限已逼近警戒線，興建環狀輕軌可能拖垮市府財政。

例如，縣市合併後，高雄市政府每年總預算1,000多億元，而未合併前原高雄市則有700多億元預算；前幾年市府興建捷運紅、橘兩線，共斥資2,000多億元，如同將3年的預算全拿去做交通建設，但捷運完工後，運量不如預期。

蕭議員說，高雄市市區道路寬廣，人口成長率持平，沒有塞車問題，而且未來環狀輕軌與168公車路線幾乎一樣，如果能夠將公車捷運化作為興建環狀輕軌的替代方案，將可節省很多公帑，讓高雄市財政不致吃緊。

他指出，環狀輕軌計畫總經費165億元，其中高雄市政府就要負擔約1,00億元，這剛好是高雄市102年度預算歲出與歲入的短絀金額，市府可考慮不興建環狀輕軌，改以公車捷運化及計程車公車化為替代方案，則可解決現階段財政窘境，讓後代子孫減輕揹債壓力。

林宛蓉議員一強化殯葬管理處各項便民設施 冷凍寄棺室應改建為納骨塔



覆鼎金的殯葬管理處是民眾弔慰往生者重要場所，議員林宛蓉長期關注各項殯葬設施，認為應加強改善，使其更具人性化，冷凍寄棺室應改建為納骨塔，林議員的建言獲得市府的重視，將逐步改善。

勤跑基層的林議員發現殯葬管理處停車場管理鬆散、罵聲連連，實施收費後引來民眾反彈，如同「一隻牛剝三層皮」，喪家寄放大體要錢、租用禮堂要錢，連停放車輛也要錢，難怪會引來反彈。

在民眾反彈下停車場已不收費，但取票亭標示「免取票卡」，柵欄表卻明示「入口車道、停車繳費」，停車場內還設有「自動繳費機」，旁邊還有「暫停收費」，讓駕駛人「霧剎剎」。

林議員也發現冷凍寄棺室往入殮室的路徑設計欠缺考量，有許多弱勢家庭沒有錢租借禮堂，就在入殮室一併舉行告別式，喪家親屬都聚集在入殮室前哀悼，但是從冷凍寄棺室卻不斷推出一具具的大體，這些大體穿梭在現場，導致這些哀悼親友不斷目睹一具具不相干的大體，是相當忌諱的，對大體也相當不敬。

另外，入殮室男女有別，但都沒有標示往生者身分，前往致哀親友必須一間間去尋找、查詢，大家心裡都毛毛的。

林議員建議，冷凍室大樓2樓及3樓寄棺室整體現況老舊且生硬，而人、棺動線也未明確區分，常使民眾目睹大體運送過程，非常有礙觀瞻，另外冷凍室的設備老舊，處理廢水設備不良，加上鼎金塔及安樂堂納骨櫃空間不足，應將冷凍寄棺大樓改建為納骨塔，將原來的冷凍寄棺功能整合至新建的4合1綜合大樓。

林議員認為三層建築的4合1綜合大樓經費約2億元。1樓可設服務專區、辦公室、檢察官辦公室、偵訊室、簡易告別室及廁所；2

樓有寄棺室、神主牌室、佛堂、廁所；3樓往生室、冷凍室、化妝入殮室、解剖室。

林議員的建言獲得市府重視，除了停車場柵欄拆掉外，入殮室也都標示清楚，不需再逐一尋找，4合1綜合大樓也將積極籌措經費，在林議員的建議監督下，殯葬管理處的動線將更具人性化，讓往生者走的更有尊嚴。

公 聽 會

「大眾運輸作為高雄市民通勤的另一個選項！ 建構高雄市 BRT 公車捷運系統」公聽會



高雄市財政困窘問題已日益嚴重，長期編列預算補貼大眾運輸，將會拖累日後市政建設。為配合市府將推動公車捷運系統政策，本會於8月9日舉辦「大眾運輸作為高雄市民通勤的另一個選項！建構高雄市 BOT 公車捷運系統」公聽會，由吳益政議員及陳粹鑾議員共同主持，邀請專家、學者與市府官員共商大計，以謀解決之道。

在會中，首先由市府交通局黃榮輝科長，簡報巴西庫里提巴市的公車捷運系統，並將交通局計畫推出的「高雄市捷運(BRT)發展」作說明，獲得與會議員們及專家、官員支持。

吳議員指出，該案涉及社會需求而建構，為避免日後發生阻力及窒礙難行的情況，所以本著「專業」及「需求」兩大方面考量，必須廣徵民意以期日後減少問題產生。

曾麗燕議員建議，若在沿海路上規劃行駛公車捷運，必須考量自大林蒲、林園方向至市區，大部分用路人騎機車或駕駛小客車，他們的用路權必須要維護，尤其是在沿海路上行駛的貨櫃車，橫行霸道令人生畏，是否可修法限定他們的專屬車道。

張豐藤議員指出，參訪庫里提巴市的公車捷運後，一改過去錯誤觀念，公車若規劃得當也會賺錢，一旦公車捷運實施後，如何將人、車合理獲得路權使用要先取得共識。

陳粹鑾議員表示，實施公車捷運後有關專用車道、交通號誌優先問題，比較容易解決，她會支持公車捷運，讓交通更加便利，並將藉由專家寶貴意見，可以滿足大眾需求。

蔡金晏議員表示，公車捷運是在沒有經費興建捷運下想出的方法，

他建議公車捷運路權問題，不能影響既有的交通。

林瑩蓉議員建議，有關公車捷運她一向十分支持，但有關路線規劃、營運成本方面務必先要作妥適考量。



文藻外語學院賴文泰副教授建議，要做對的事就要先選取合適的路線去規劃，資源分配及馬路使用要先建立共識，民間業者不會做賠本的生意，事先規劃要完備才易奏效。

浩通公司濮大威董事長認為，政府的施政要向民眾說實話，而選擇爭取該做的事，若不提出就不能讓民眾選擇對的事。

力行里長李水池建議，日後不論輕軌的規劃或公車捷運行駛，希望不要再將中都地區遺忘，以免當地擁有世界知名的溼地公園、文化古蹟，却讓前來觀賞的遊客無車可搭之憾。

「高雄市 12 年國民基本教育實施與因應」公聽會

自 103 學年度起，政府實施 12 年國民基本教育，將帶動我國教育邁向新世紀的火車頭，事關國民基礎教育品質的提升，本會於 8 月 13 日召開「高雄市 12 年國民基本教育實施與因應」公聽會，由李雅靜議員主持，特邀學者、教師社團與市府相關局處官員，共同探討五大課題，以期推動更順利，符合社會期待。



李議員眼見國中即將開學，這批國中新生就是首先適用者，但是相關課綱、課程架構及師資尚未到位，令她心急如焚，但問及教育局官員，也沒有明確的答案，希望藉由公聽會聽取專家、學者高見。

台東大學劉麗娟助理教授建議，參與執行 12 年國教，各級政府權責、財源分配上應劃分清楚，並加強宣導讓外界了解。有關免試入學超額比序項目積分表，建議可成為公共議題形成共識後，執行者不必承擔太多責任。



高師大譚大純教授表示，12 年國教政策應予以肯定，不必太多顧慮，政府應有更詳細的規範，所幸上有政策下有對策，如今國教尚未實施但坊間已有工具書、教戰手冊。



屏東教育大學李銘義副教授指出，眼見 12 年國教即將上路，但題綱迄今仍未定論，招生範圍未公布令學生如何準備？今天所探討的五大議題，他認為均無解。

高師大蔡天助教授指出，教育

係百年大計，在經費拮据時，不能窮在孩子教育上，尤其偏遠地區、單親家庭的孩子，應給他們多一點關懷，讓他們更具備競爭能力。

高師大黃有志主任卻持悲觀看法，擔心12年國教在先天不良、後天失調情況下，推行不易，不如強化多元入學方案，改善青年就業問題，才是根本之道。

林義迪議員表示，偏遠地區的教育經費仍是困窘，憂心預算被挪用，不少單親家庭繳不起營養午餐費、學費，希望教育局能多加關注，以免他們無法享受國民教育權利。

曾麗燕議員表示，市府每年編列預算，就靠「借」來支撐，財政困窘日益嚴重，101年預算已編不出來。如在103年實施12年國教，如何籌措經費令人擔心，不能完全靠中央補助，一旦籌措困難勢必產生排擠效應，所以希望教育局能增加與會人員，才能促成這樁美事。

「建築作為高雄貨櫃藝術展的另一個選項！」 高雄市貨櫃建築展」公聽會

本會於8月15日舉行「建築作為高雄貨櫃藝術展的另一個選項！高雄市貨櫃建築展」公聽會，由議員吳益政與蔡金晏共同主持，邀請學者、市府官員與會。

吳議員表示，十年來高雄舉辦了五屆貨櫃節，留下很多貨櫃藝術的巧思和優異作品，展現了高雄特有人文藝術氣息，然而熱鬧過後又歸於平靜，大部分作品只是曇花一現而已，這對藝術創作者的心血結晶未能更進一步融入城市與生活殊為可惜。



市府美術館長謝佩霓希望，明年舉辦的「高雄國際貨櫃藝術節」能集思廣益把貨櫃節辦的更出色。

成大建築系講師趙建銘廣泛蒐集很多有創意變形金鋼的貨櫃屋作品，他表示貨櫃具有經濟、移動和美學等特性，有些貨櫃屋如變形金鋼也可以轉換變為廠辦或展演舞台等。

高苑科大建築系副教授林煒俊指出，貨櫃節不要流於形式，應留下更多美好的回憶，最好能比照奧運模式，廣邀各國設計好手，舉辦不同風情設計展示館，互為觀摩形成類似博覽會，順便行銷高雄市。

面對氣候異常變遷，南華大學建築景觀學系講師商毓芳觀摩日本「311」災變，日本大量引進貨櫃屋作為臨時避難場所，供給災民有個安身立命的地方，發揮很大撫慰力量。



高雄市建築師公會理事長楊欽富指出，貨櫃屋朝綠建築邁進，早期高雄農業地區的老舊農舍破舊不堪只能儲放農具，若能

引進綠色建築貨櫃屋可望大幅度改善鄉間視覺景觀，讓人耳目一新，也顯示農業科技在高雄生根。

吳議員說，近年來也掀起一股貨櫃熱，除了藝術作品、表演舞台及道具更以貨櫃作為建築材料。無論是暫時搭蓋展演空間或大型企業的機動銷售據點，或是辦公中心、學生宿舍都可以看出貨櫃的應用，這些貨櫃的應用想像提昇了生活品質和趣味性。

吳議員表示，應善用貨櫃易搬動、低成本、可堆疊和方便改造等特性將高雄在地文化融入貨櫃中，如少子化遇到龍年暫時性學生大增，也可以蓋貨櫃教室因應，節省興建大樓浪費龐大教育經費。