
議員質詢書面答復

一、第 2 屆第 6 次定期大會交通部門業務質詢

高雄市議會第 2 屆第 6 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (106.12.1 高市府交秘字第 10641057200 號函復)				
質詢日期	議員姓名	質詢事項	主辦機關 (協辦機關)	辦理情形
106.11.2	簡議員煥宗	未來如何使生態交通的核心精神持續發酵，並擴大至其他地區。	交通 局	本市於 2017 年 10 月在哈瑪星社區舉辦第三屆生態交通全球盛典於 10 月份共吸引超過 30 萬民衆造訪哈瑪星生態交通示範區，實際體驗生態交通生活，藉由生態交通全球盛典舉辦向國人展現生態交通生活下不同移動方式的各種可能，並找出可具體實踐的解決方向與解決方案，生態交通策略將導入成爲高雄未來城市治理重要施政方針。 生態交通示範區是透過一個月的生態交通生活體驗，使市民感受其示範效益，使社區成爲更宜居、低碳、永續之環境。示範社區改造之用意即在透過生活環境的改善，諸如停車空間闢建、人行環境改善、纜線下地、污水用戶接管、窳陋及閒置空間美化等，同時導入生態低碳運輸系統如含捷運、輕軌、渡輪、電動公車、共享電動汽車、共享電動機車、共享

106.11.2	曾議員俊傑	應多協調學校釋出校園空間做為公共停車場以解決市區停車位不足問題。	交 通 局	<p>自行車計畫等運具，鼓勵市民自然選擇步行、騎自行車、公共運輸或其他低碳運具來完成日常生活移動，實際體會生態交通的優點，進而影響未來運具選擇行為，減少私人燃油運具的使用，進一步減少空氣及噪音污染。</p> <p>為廣續推廣至全市，藉哈瑪星成功推動經驗，可配合不同社區型態量身打造合適交通管制及配套措施，與當地居民溝通，落實在地參與，以對居民生活衝擊最小的方式，規劃符合需求的生態交通方案，讓居民享受綠色運輸的便利與益處，實質改善生活環境。</p> <p>一、目前本市已有 12 所學校取得停車場登記證（如下表），計提供大型車 35 格、小型車 880 格停車位。</p> <p>二、為擴大輔導本市學校釋出校園空間作為公共停車場成效，並使更多學校知悉本項政策，交通局於 106 年（下同）9 月 1 日函請本府教育局協助詢問各校意願，該局回復計有 11 所學校表示有意願。</p> <p>三、交通局業於 10 月 24 日召開會議，向該等學校說明輔導流程。由於各校停車場狀況有別，為進一步瞭</p>
----------	-------	----------------------------------	-------	---

				解現狀及校方需求，業已排定時程逐一拜訪有需求學校，與校方共同研議可行之停車場營運模式，積極擴大校園公共停車場成效。
--	--	--	--	---

序號	學校名稱	停車種類及數量	核准日期
1	新興高中（擴大地下室部份使用範圍）	小型車 43 格 (小型車 80 格)	94/2/14 (105/8/29)
2	建國國小	小型車 60 格	96/1/11
3	瑞豐國中	小型車 48 格	96/5/30
4	鳳山國小	小型車 58 格	102/2/8
5	三民家商	小型車 59 格	102/4/12
6	中山大學（含校門口暨校內計 3 處）	小型車 44 格 大型車 35 格 小型車 45 格 小型車 26 格	103/10/27 104/2/13 104/5/21
7	高雄應用科技大學	小型車 154 格	104/2/3
8	高雄大學	小型車 205 格	104/6/9
9	鼓山國小	小型車 6 格	105/2/3
10	鼓山高中	小型車 31 格	105/3/9
11	內惟國小	小型車 19 格	105/4/13
12	樂群國小	小型車 45 格	105/10/27
	合計	大型車 35 格 小型車 880 格	

106.11.2	曾議員俊傑	鐵路地下化立體連通設施拆除順序。	交 通 局	<p>一、鐵路地下化工程（含左營計畫、高雄計畫及鳳山計畫）沿線立體連通設施包括：翠華陸橋暨左營地下道、青海陸橋、九如陸橋、中華路地下道、自立陸橋、中博高架橋、民族陸橋、大順陸橋、自強陸橋、青年路便橋及維新橋等多處立體連通設施，目前規劃除民族陸橋主橋及翠華陸橋外，其餘的立體設施包含民族陸橋的側車道，將在鐵路地下化後，辦理拆除或填平。</p> <p>二、因鐵路地下化後園道工程及立體設施拆除作業已協調由本府代辦，目前分由本府水利局（左營計畫）、工務局新工處（高雄計畫）及工務局養工處（鳳山計畫）負責代辦設計施工，並由本府工務局統籌，本府交通局已就交通維持角度提供建議立體連通設施拆除順序予本府工務局綜整各項工序、經費等多項因素評估辦理拆除。</p> <p>三、市府於鐵路下地後即進場辦理立體設施拆除或填平，其中，第一優先拆除（或填平）並恢復平面通行的立體設施包含左營地下道、青海陸橋、自立陸橋</p>
----------	-------	------------------	-------	---

106.11.2	曾議員俊傑	路邊停車收費比照六都：例假日與國定假日停收，收費時間延後開始、提早結束，計時 30 元改爲計時 20 元收費，計次取代計時等。	交 通 局	<p>、大順陸橋、青年路便橋（鐵工局辦理）及自強陸橋（需先完成青年路便橋拆除並恢復平面通行），其餘立體設施拆除作業將配合交通改道等分流措施，陸續進場施工。</p> <p>一、截至 106 年 10 月份止統計，本市路邊停車格位共設置汽車 48,483 格、機車 61,105 格，惟限於人力設備及在地民衆習性，目前本市未收費路段格位仍約有 2 成左右，其中不乏高停車需求路段，囿於停車供給有限，路邊停車格例假日與國定假日停收，收費時間延後開始、提早結束，計時 30 元改爲計時 20 元收費，計次取代計時等收費管理，將容易造成車位久占、停車周轉率下降情形，則無法適時滿足當地商業活動之停車需求，間接形成違停、繞尋車位等交通紊亂現象。</p> <p>二、另經調查，六都中台北市、新北市、桃園市及台中市雖有實施例假日不收費之經驗（台南市表示因其假日觀光人潮較多之特性暫不考慮實施），惟上開縣市均採用計時費率，本</p>
----------	-------	---	-------	---

				<p>市住宅區常見之「計次費率」反而較能節省市民停車費支出（相關費用比較詳附表），亦可兼顧假日停車格之周轉率，避免假日一位難求之窘境。爰此，為維假日停車秩序、提升停車位周轉率，合理的假日收費管理仍有必要；另本府交通局亦將就停車使用率、地區住商特性審慎評估，採取適宜的停車費率，以符合民衆期待與停車公平性。</p>
--	--	--	--	--

縣市別	住宅區主流費率	週停車費（元）	日停車費（元）
台北	20 元/時，9-17 時 週一到六	960	137
新北	20 元/時，7-20 時 週一到五	1,300	186
桃園	20 元/時，7-20 時 週一到五	1,300	186
台中	20 元/時，8-18 時 週一到六	1,200	171
台南	20 元/時，8-22 時 週一到日	1,960	280
高雄	30 元/時（6 小時乙次） 8-22 時，週一到日	630（最便宜）	90（最便宜）

106.11.2	高議員閔琳	高雄市電動汽車共享系統目前推動情形如何？請加速辦理。	交 通 局	<p>一、為因應全球暖化及能源短缺問題日益嚴重，且燃油車輛的使用是空氣污染及能源消耗的主要原因之一，本府交通局引進電動共享汽車租賃系統，藉由電動共享汽車之推動，降低環境污染，並以「共享」取代「持有」，改善都市交通與停車問題。</p> <p>二、為推動本市電動共享汽車租賃系統，初步規劃於市區重要行政中心、捷運站、購物商場、觀光景點等地建置 50 處租賃站位。前已於 106 年 5 月完成招商，預定於簽約次日起 1 年內完成至少 5 個電動共享汽車租賃站，及提供至少 9 輛電動共享汽車供營運；簽約次日起 2 年內完成所有電動共享汽車租賃站，並累計提供至少 84 輛電動共享汽車。</p> <p>三、本案配合 10 月生態交通全球盛典活動已於 106 年 10 月 1 日於哈瑪星地區設置 1 處示範展示站。刻加速陸續辦理站位會勘建置及台電用電申請作業，俾儘早提供第 1 階營運服務。</p>
106.11.2	高議員閔琳	服務偏鄉地區身心障礙民衆	交 通 局	<p>一、本市 145 輛復康巴士之營運依「高雄市復康巴士服</p>

復康巴士供不應求如何改善？

務及收費辦法」秉公平、公正及公開原則接受民衆預約申請，爲有效利用資源而依障別等級預約訂車，提供高雄市全區身障民衆交通服務，105 全年提供 319,942 趟次，總載客達 609,282 人次，每日服務雖已達 1,100 趟次，仍供不應求。爲滿足民衆用車需求，本府已持續爭取復康巴士補助經費，預計於 106 年底增加復康巴士車輛數至 150 輛，惟預算經費有限，民衆仍有訂不到車時或臨時訂車之用車需求時，由營運單位轉介至無障礙計程車。

二、本府爲建立無障礙友善運輸環境，105 年 1 月 1 日起，無障礙計程車持博愛卡乘車每段次再加碼補助 18 元，每月搭乘趟次已達 6,000 趟，因無障礙計程車具機動性，可有效解決本市復康巴士不足問題且滿足民衆臨時用車之需求，亦可活絡計程車經營環境，達成多贏目標。

三、有關偏遠地區身心障礙民衆之交通需求，除了復康巴士及無障礙計程車，本府未來將比照公車式小黃服務模式，邀集公車業者

106.11.2	高議員閔琳	有關彌陀地區搭乘無障礙計程車，司機反應太遠不願載送？	交 通 局	<p>研議將公車改裝為具輪椅昇降機之車輛，由無障礙公車接替行駛，提供偏遠地區民衆無障礙交通服務。</p> <p>一、本市無障礙計程車目前共 127 輛營運，為彌補復康巴士不足之運能及擴大營運規模，106 年度再向交通部申請 115 輛無障礙計程車補助，補助內容包含購車、教育訓練、駕駛人營運獎勵金等，另本市亦補助駕駛人裝置一卡通刷卡機，供補助博愛卡民衆部分車資使用，無障礙計程車未來將朝 294 輛營運規模邁進。</p> <p>二、現營運之無障礙計程車身障者每月搭乘達 7,000 趟次，較去年同期增加 2.2 倍，平均每輛服務行動不便趟次比率達 70%，為六都第一。</p> <p>三、有關彌陀地區身障民衆運輸服務，本府交通局將持續建構低地板及配置升降機之無障礙公車，目前已有 377 輛公車提供服務，計程車部分亦持續鼓勵車隊投資購置無障礙計程車，另未來將研議彌陀地區公車式小黃接駁服務，並</p>
----------	-------	----------------------------	-------	--

106.11.2	高議員閔琳	<p>前瞻基礎建設有停車場興建政策部分，大崗山地區規劃內容為何？</p>	交 通 局	<p>於服務車輛配置無障礙計程車，提供身障民衆搭乘使用。</p> <p>一、前瞻基礎建設之補助要項以公共運輸轉乘停車空間、觀光遊憩據點及市區商業發展較高等區域為優先補助方向，且前瞻基礎建設—城鄉建設—改善停車場問題計畫，採競爭性申請方式並分為 3 階段進行，分別如下：</p> <p>(一)第一階段：由本府先行辦理停車場整體規劃並排列優先順序提出申請，由交通部邀請專家學者參與評審。</p> <p>(二)第二階段：就優先程度較高之前 8 件案件進行可行性評估，由交通部邀請專家學者參與評審。</p> <p>(三)第三階段：獲得補助後，進行工程階段。</p> <p>二、大崗山地區，所提案件如下所示：</p> <p>(一)內門觀光休閒園區停車場興建工程。</p> <p>(二)月世界風景區停車場興建工程。</p> <p>(三)小崗山水庫路停車場興建工程。</p> <p>三、有關貴席詢問地點，大崗</p>
----------	-------	--------------------------------------	-------	---

106.11.2	高議員閔琳	<p>一、岡山第二交流道辦理進度為何。</p> <p>二、針對共享自行車規範辦理情形。</p>	交 通 局	<p>山地區為觀光遊憩據點需求之屬性，該地區之提報案件，經交通局彙整相關局（處）提報案件後，均納入整體規劃經費申請書，並於 106 年 11 月 3 日函送交通部公路總局審議中；俟交通局順利爭取整體規劃經費後，將積極辦理相關調查規劃作業，倘若上開地區經評估排序可行性高，交通局將依規定及期程提報工程案件之補助爭取。</p> <p>一、岡山第二交流道辦理進度為何：</p> <p>(一)本府交通局辦理增設國道 1 號岡山第二交流道可行性研究，並於 105 年 8 月 19 日辦理地方說明會，地方支持以方案 1「以嘉新東路為連絡道增設交流道」，總經費預估為 8.32 億元（中央負擔 6.41 億元，本市負擔 1.91 億元）。</p> <p>(二)本府交通局自 105 年 11 月 3 日起陸續已 4 次提送可行性研究報告書予交通部臺灣區國道高速公路局（以下簡稱：高公局）審議，高公局已於 106 年 10 月 11 日召</p>
----------	-------	---	-------	--

開「增設及改善交流道審議委員會」審議，本次審議未通過，委員及相關單位主要意見係針對方案評分、交流道型式與運轉情形、及部分資料仍需釐清與說明。本府已於 106 年 10 月 18 日收到會議紀錄，刻由委託顧問公司檢討修正，將針對委員會意見研擬後續議題，完成後將賡續辦理推動事宜。

二、針對共享自行車規範辦理情形：

- (一)近期因科技進步而產生新興租賃自行車模式（如 oBike 業者），該種自行車與傳統租賃方式不同，不需於定點租還車，而是使用手機 App 租借，有助於民衆使用公共運具完成第一哩路與最後一哩路。
- (二)查自行車租賃業非特許行業，不需向交通部、地方政府申請核准登記，只要有商業登記就能營業。本市原則歡迎 oBike 共享運具進入本市營運，惟該運具營運屬商業行爲，其內部成本不應外部化。
- (三)由於 oBike 系統具高度

106.11.2	蔡議員金晏	生態盛典過後可留下什麼東西？後續作業？	交 通 局	<p>彈性，民衆使用車輛後容易因貪圖方便隨意違規停放於路邊紅線及未設置停車區的人行道上，造成用路人通行權益受損及市容破壞。另於熱點等機車需求較大之區域，大量自行車停放於機車格造成民衆可使用機車停車格位減少。考量此種無人化管理之租賃方式將成未來運具發展趨勢，對於 oBike 進入本市後產生相關問題，應加強管理而非禁止。</p> <p>(四)本府交通局刻正研擬高雄市共享車輛經營業管理自治條例以規範共享車輛（含汽車、機車、自行車等）經營業者。</p> <p>本市於 2017 年 10 月在哈瑪星社區舉辦第三屆生態交通全球盛典於 10 月份共吸引超過 30 萬民衆造訪哈瑪星生態交通示範區，實際體驗生態交通生活，藉由生態交通全球盛典舉辦向國人展現生態交通生活下不同移動方式的各種可能，並找出可具體實踐的解決方向與解決方案，生態交通策略將導入成爲高雄未來城市治理重要施政方針。</p>
----------	-------	---------------------	-------	--

106.11.2	蔡議員金晏	高雄市交通事故冠全國，車禍事故如何降	交 通 局	<p>生態交通示範區是透過一個月的生態交通生活體驗，使哈瑪星社區成為更宜居、低碳、永續之環境。示範社區改造之用意即在透過生活環境的改善，諸如停車空間關建、人行環境改善、纜線下地、污水用戶接管、窳陋及閒置空間美化等，同時導入生態低碳運輸系統如捷運、輕軌、渡輪、電動公車、共享電動汽車、共享電動機車、共享自行車計畫等運具，鼓勵市民自然選擇步行、騎自行車、公共運輸或其他低碳運具來完成日常生活移動，實際體會生態交通的優點，進而影響未來運具選擇行為，減少私人燃油運具的使用，進一步減少空氣及噪音污染，相關硬體措施於盛典結束後也留在當地社區。</p> <p>為廣續推廣至全市，藉哈瑪星成功推動經驗，可配合不同社區型態量身打造合適交通管制及配套措施，與當地居民溝通，落實在地參與，以對居民生活衝擊最小的方式，規劃符合需求的生態交通方案，讓居民享受綠色運輸的便利與益處，實質改善生活環境。</p> <p>一、本市 106 年 1 至 10 月 A1 類交通事故造成 117 人死亡，較 105 年同期減少 21</p>
----------	-------	--------------------	-------	--

低？

人。

二、依交通部訂定 106 年交通事故死亡人數較 105 年下降至少 4%，即 157 人（ $164 * (1-4\%)$ ）以下，106 年度具體改善措施如下：

(一)工程

1. 追蹤歷年路口改善績效並針對易肇事路口研擬改善方案。
2. 針對易肇事族群－機車使用者進行使用環境改善，如檢討機車行駛空間、規劃機車優先道專用道、設置機車待轉區、檢討機車行車速率管制措施等。
3. 改善路口交通設施包含主要幹道設置左轉保護/禁止左轉、遮蔽視線樹木修剪、分隔島增設及削切、透過實體分隔或調整號誌時制實施快慢車分流。
4. 檢討路口行人專用號誌、時制、擴大街角、增設行人庇護島、人行無障礙設施、設置社區通學道。

(二)執法：加強超速、闖紅燈、酒駕、違規併排停車等易肇事行為及針對

大車未依規定右轉、未依公告路線及時段行駛加強違規取締。

(三)監理：持續辦理大型車聯合稽查及路檢、深入校園辦理交通安全宣導、輔導屆齡學生考領機車駕照，落實運具查核機制。

(四)教育

1.利用各級學校集會活動，針對學生交通意外事故主要肇因加強宣導。

2.於本市 27 所樂齡學習中心宣導高齡者交通安全觀念，加強維護自身安全及遵守相關交通規則。

3.至學校、樂齡中心宣導請民衆注意大型車內輪差及視野死角區域。

(五)宣導

1.舉辦「交通安全扎根計畫：公共運輸體驗活動」，透過實際帶領學童及高齡者體驗公共運輸工具，鼓勵民衆使用公共運輸系統，並宣導正確交通安全觀念。

2.運用公共頻道、有線電視跑馬燈、高雄不

思議臉書粉絲團、廣播電台等管道加強宣導道路交通安全及遠離大型車。

3.建置道安宣導團平台系統，整合道安宣導資源。

(六)管考：本府道安會報每月針對本市 A1 及 A2 案件肇事原因、當事人年齡、發生時段、車種等進行分析，並由本府相關單位依權責分工研擬肇事防制策進作為。

三、本府警察局邀集交通局、工務局等單位辦理 A1 事故現場會勘，針對肇事因素進行交通標誌標線號誌設施或分隔島、照明等設施改善，以避免事故再發生。

四、本府交通局針對 105 年 A2 事故進行分析，扣除現場移動、駕駛逃逸等不明因素，其餘事故駕駛人因素佔九成以上，顯示人為違規係交通事故之主要原因。未來本府除透過交通工程改善外，亦將特別針對違規行為加強取締，並致力教育及宣導用路人遵守交通安全規則及注意車前狀況，期逐步降低交通事故發生機率。

106.11.2	陳議員玫娟	<p>一、建議楠梓舊街大排加蓋，增加停車空間。</p> <p>二、微笑公園旁環保局經管閒置用地，請儘速興建停車場。</p>	交 通 局	<p>一、建議楠梓舊街大排加蓋，增加停車空間，說明如下：</p> <p>(一)楠梓天后宮後方之大排加蓋做為停車場使用，前於 104 年 7 月 29 日楠梓區公所召集相關單位及 104 年 11 月 25 日由貴席邀集會勘，經本府水利局會中表示依照高雄市公共排水管理自治條例第十三條“既有公共排水設施屬明渠者，不得加蓋”。</p> <p>(二)本案建議用地係屬本府水利局權管，且考量溪流加蓋涉及市區排水防洪設計、橋梁結構安全及後續財產維管權責，建議仍應由水利局研議加蓋可行性，再完成相關場域空間後委由本府交通局規劃做為路邊停車場進行收費管理較為可行，近期將邀集議員服務處、水利局等研商後續辦理事項。</p> <p>二、有關微笑公園旁環保局經管閒置用地闢建停車場乙案，說明如下：</p> <p>(一)查該用地為左營區新庄段三小段 283 地號土地（5,956 平方公尺），原規劃作為「二手整修傢</p>
----------	-------	---	-------	--

106.11.2	陳議員玫娟	左營東門舊城牆邊，請研議增設候車亭。	交 通 局	<p>俱展示賣場」，因該局未能籌得經費致迄今未執行。</p> <p>(二)本案用地經本府財政局106年8月31日召開「高雄市市有閒置及低度利用房地清理利用計畫－專案小組第六次會議」決議，倘環保局有意願活化利用該用地作為平面停車場，由環保局依行政程序簽府核定後辦理。交通局將待環保局簽准後，協助研議將部分用地開闢為平面收費停車場。</p> <p>(三)經洽環保局表示預定近期辦理會勘，並於11月底前陳府核示。</p> <p>一、為提供市民完善之候車環境，本府交通局研提計畫爭取交通部經費補助，逐年配合編列預算，於本市公車站位增設候車設施。</p> <p>二、為提升本市公車候車環境，本府交通局前於105年10月6日邀集相關單位會勘，預定於本市左營區城峰路公車「翠華國宅」站南向增設候車亭一座，經查預定建置處係屬文化部文化資產局管理之左營東城門範圍，前已提出用地</p>
----------	-------	--------------------	-------	---

106.11.2	陳議員玫娟	辛亥停車場促參案推動必要性，請再詳細評估。	交 通 局	<p>使用申請並於 106 年 11 月 15 日再次檢送候車亭設計圖、預定設置位置圖等資料至文化部，俟文化部文化資產審議會審議通過後，再行納入年度候車設施建置計畫辦理。</p> <p>一、考量左營凹子底地區近年蓬勃發展、人口持續增加、商店及餐廳亦大量進駐，停車需求驟增，致現有平面停車場不敷使用，使得民衆尋找停車位時間增加，為減少不必要的車輛繞行所造成空氣污染影響當地生活環境品質，本府交通局將計畫辛亥停車場土地立體化開發利用，以增加當地停車供給，紓緩周邊停車需求。</p> <p>二、本案現尙屬可行性規劃階段，前於 105 年 12 月及 106 年 3 月即與周邊住戶交換相關意見，並整合納入政策需求中，刻正辦理政策需求公告，待有民間業者提出初步規劃構想，即會舉辦地方說明會聽取當地民衆心聲及持續進行溝通，並將反映具可行之意見納入本案規劃內容，俾求維繫當地居民良好生活環境品質暨建置完善交</p>
----------	-------	-----------------------	-------	---

106.11.2	陳議員玟娟	一卡通、悠遊卡爭議？交通部願在一個月協助，讓雙方爭議儘快落幕？	交 通 局	<p>通公共建設取得平衡，並期能吸引優良業者投資以創造三贏。</p> <p>一、高捷公司配合交通部多卡通便民政策規劃建置多卡通系統，並於 104 年 6 月獲交通部分補助 8,046 萬元（多卡通系統建置總費用約 1.9 億元），惟高雄捷運電子票證增值系統建置費用非屬交通部補助範圍，費用分擔須由高捷公司透過商業模式與四家票證業者協商議定，因高捷公司與悠遊卡公司於費用分擔尚未獲得共識，爰悠遊卡公司暫未於高雄捷運站內提供增值服務。</p> <p>二、後續高捷公司受本府捷運工程局委託辦理輕軌系統多卡通整合案，基於考量使用電子票證民衆增值需求及服務品質，規定票證公司須於四大超商之一及高雄捷運站內提供增值功能方能上線，悠遊卡公司於 106 年 6 月 30 日投標，106 年 7 月 4 日決標及簽約，並繳交保證金及權利金，惟因未能符合上線條件，爰暫無法於輕軌上線。</p> <p>三、一卡通公司為進入臺北捷運市場花費成本達上億元</p>
----------	-------	---------------------------------	-------	---

106.11.2	陳議員玟娟	輕軌計畫（大順路段）交維計畫交通局要好好把關，避免造成交通黑暗期。	交 通 局	<p>，於臺北公車及捷運日平均使用量亦達 15 萬人次，若臺北停止一卡通使用，將對一卡通公司及北北基民衆造成嚴重衝擊，本府交通局將密切觀察後續發展情形，目前請雙方積極透過商業談判解決。</p> <p>一、查本府捷運局所送捷運輕軌第二階段施工交通維持報告，所需施工工期共計 806 天，內容包含美術館路（美術南二路～裕誠路）與大順路（龍勝路～覺民路）之排水箱涵改建、候車站、軌道路線等相關附屬設施之土建、軌道、機電等系統工程。</p> <p>二、考量施工工期長、封閉多數路口禁止車輛通行、塗銷路側停車格位等施工規劃，影響鄰近道路沿線居民進出、停車權益，經本府道安會報管考小組審議，決議請捷運局確實辦理地方說明會，以利民衆瞭解施工內容、交通管制等，並將民衆反映問題納入交維佈設之參考。本府捷運局業於 106 年 10 月 26、27 日分別於鼓山區公所、左營區公所及三民區公所召開施工交維地方說明</p>
----------	-------	-----------------------------------	-------	--

106.11.2	陳議員玫娟	政府強力取締未兩段式左轉，路口待轉區規劃及建置條件為何？	交 通 局	<p>會。</p> <p>三、為減少道路施工期間交通衝擊，本案交維內容依規定本府捷運局須將施工交通維持計畫提送本府道安會報審查通過後方可施作，並依核准內容於施工期間落實安全及交通維持措施。</p> <p>一、依據〈道路交通安全規則〉第 99 條第一項規定略以：「機車行駛之車道，應依標誌或標線之規定行駛；無標誌或標線者，依下列規定行駛：一、在未劃分快慢車道之道路，應在最外側二車道行駛……二、在已劃分快慢車道之道路，雙向道路應在最外側快車道及慢車道行駛……」。</p> <p>二、同條第二項規定略以：「機車行駛至交岔路口，其轉彎，應依標誌或標線之規定行駛；無標誌或標線者，應依第 102 條及下列規定行駛：一、內側車道設有禁行機車標誌或標線者，應依兩段方式進行左轉，不得由內側或其他車道左轉。二、在三快車道以上單行道道路，行駛於右側車道或慢車道者，應</p>
----------	-------	------------------------------	-------	---

				<p>以兩段方式進行左轉彎；行駛於左側車道或慢車道者，應以兩段方式進行右轉彎」。</p> <p>三、目前本府交通局設置「機慢車兩段式左轉」標誌及「機慢車左轉待轉區」標線係依「道路交通安全規則」第 99 條規定，於內側車道禁行機車之路段依規定設置，另對於 T 字路口、單向一快一慢車道或僅一快車道之路段原則上開放機慢車直接左轉，針對部分路口車流量大或左轉肇事多，方以要求機慢車應兩段式左轉，以避免機車、自行車與汽車混流速差大而致肇事情況。</p> <p>四、另考量各機車騎士駕駛習慣及行為差異，本府交通局依據〈道路交通標誌標線號誌設置規則〉第 191 條規定，於開放機車直接左轉路口依路口之幾何型式與車流特性，視需要劃設待轉區標線，保留待轉空間予無法逕行左轉之民衆，用路人可選擇逕行左轉或兩段式左轉，並無強制規定。</p>
--	--	--	--	--

高雄市議會第 2 屆第 6 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表
(106.12.1 高市府交秘字第 10641057200 號函復)

質詢日期	議員姓名	質詢事項	主辦機關 (協辦機關)	辦理情形
106.11.3	陳議員麗娜	中山路與中安路快車道限速 50 公里並不合理，請檢討。	交通 局	<p>一、依據「道路交通安全規則」第 93 條規定：「行車速度，依速限標誌或標線之規定，無速限標誌或標線者，應依下列規定：一、行車時速不得超過 50 公里。但在未劃設車道線、行車分向線或分向限制線之道路，或設有快慢車道分隔線之慢車道，時速不得超過 40 公里。……。」故本市市區道路速限規劃係以快車道 50 公里、慢車道 40 公里為原則，並依各路段之路面特性、路肩條件、道路線型、車流屬性、路側發展狀況、路邊停車、行人活動、肇事資料等因素研訂適當速限值，以符合民衆期待並兼顧行車安全。</p> <p>二、經查中山路目前新光路以南至飛機路民益路以北路段因道路線型有設置快慢分隔島（或槽化島），汽車無需在路段中變換車道行駛慢車道，故快車道速限係為 60 公里，另中山路於新光路以北路段，快慢</p>

106.11.3	陳議員麗娜	交通違規如須吊扣駕照，依違反道路交通管理事件裁決書內容，依期限第一階段吊扣，第二階段吊扣加倍，第三階段就註銷駕照，其一次裁決作業執行程序不合理。	交 通 局	<p>車道係以標線分隔且未禁止機車行駛快車道，故快車道速限為 50 公里，並依規劃速限劃設速限標示，以提醒用路人遵循，至於中安路段，因無設置快慢分隔島，故快車道限速亦為 50 公里。</p> <p>一、有關現行違反道路管理事件，依法應裁處吊扣牌照、駕照者，按「道路交通管理處罰條例」（以下簡稱處罰條例）第 65 條第 1 項第 2 款規定：「汽車所有人、駕駛人違反本條例，經主管機關裁決書送達後逾 30 日之不變期間未向管轄之地方法院行政訴訟庭提起撤銷訴訟，或其訴訟經法院裁判確定，而不繳納罰鍰或不繳送汽車牌照、駕駛執照者，依下列規定處理之：二、經處分吊扣汽車牌照或駕駛執照者，按其吊扣期間加倍處分；仍不依限期繳送汽車牌照或駕駛執照者，吊銷其汽車牌照或駕駛執照。」，並依「違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則」第 41 條 3 項規定，應以違反道路管理事件裁決書依法</p>
----------	-------	--	-------	--

裁處之。目前依全國一致之裁決書主文，係課以受處分人應依限到案執行吊扣執照之義務，倘受處分人逾期限不到案執行者，則吊扣期間加倍，如仍逾期不到者，則吊銷執照，為一次裁決作業，合先敘明。

二、爰上，各處罰機關據此依法一次裁決，針對 104 年度高等行政法院及地方法院行政訴訟庭法律座談會，討論上開裁決作業決議事項，與目前執行一次裁決作業有其不同看法，致部分違規個案於提起行政訴訟時，經法院判決處分機關敗訴。

三、另依處罰條例第 65 條第 2 項規定：「於 95 年 6 月 30 日前，10 年內，汽車所有人、駕駛人因違反前項第 3 款修正前罰鍰不繳納，經易處吊銷汽車牌照或駕駛執照者，得於 5 年內繳清罰款後，申請核發。」部分受處分人前依處罰條例修正前之規定，其執照因易處吊扣處分未到案而致易處逕行註銷者，得於 97 年 9 月 1 日至 102 年 8 月 31 日間，自願繳納違規罰款而申請恢復執照。然

106.11.3	鄭議員光峰	請與台糖公司合作，開發市區閒置土地，解決社區汽機車停車位不足問題。	交 通 局	<p>因現行法規適用期限已過，目前無法以申請繳納罰款而恢復已註銷駕駛執照資格。</p> <p>四、爰此，有關處罰條例第 65 條相關規定，因係中央權管法規，交通局依依法令規定依法執行。相關建議事項，交通局已另函請交通部釋明，以為遵循。</p> <p>一、為利用台糖公司閒置土地增加市區停車供給，本府交通局曾就小港區宏明段 482、453 及山明段 6-11、6-12 地號土地洽詢台糖公司承租土地以闢建停車場事宜，惟其回應租金率須以公告地價之 10% 並再加計營業稅計算，再經評估此方案將無法滿足交通局停車場作業基金之損益平衡。</p> <p>二、為尋求可行方式，促成台糖公司釋出閒置土地設置停車場，交通局計畫將以下列方式再洽該公司協商：</p> <p>(一)仿效與國有財產署等公部門合作闢建停車場模式，由交通局開闢停車場，再依協商比例與該公司分配日後營運收益。</p>
----------	-------	-----------------------------------	-------	---

16.11.3	鄭議員光峰	違規拖吊應確實案議會附帶	交 通 局	<p>(二)由台糖公司無償提供土地委託市府管理，供開關收費停車場使用，並由市府全額減免其地價稅。</p> <p>(三)由交通局輔導協助台糖公司自行設置停車場，若設置之土地係位於都市計畫住宅區或商業區者，該公司將可向稅捐機關申請以優惠稅率課徵地價稅。</p> <p>三、對此，交通局已先於 106 年 11 月 2 日函請台糖公司提供所管有市區內未開發或使用之土地資料，俾利後續依上述方案推動相關事宜。</p> <p>四、台糖公司並已初步回應將先就包含議員所建議位於小港區華山路沿線多筆土地（宏明段 482、453、467、530 及山明段 6-11、6-12、227 等地號），請停車場廠商評估有無經營意願，倘有，則標租供業者經營；倘無，則由該公司自行開闢路外公共停車場。交通局近日將辦理會勘，以協助其評估後續執行之可行性方案。</p> <p>一、有關違規停車取締作業，本府警察局交通勤務警察</p>
---------	-------	--------------	-------	--

		<p>決議八大項執行。</p>	<p>指揮交通局拖吊場人員機具執行停車秩序管理勤務時，均依「道路交通管理處罰條例」及相關法規與本市議會 103 年度附帶決議執行，即違停車輛取締拖吊係以除符合嚴重妨害人車通行或對公共秩序、公共安全有重大危害之虞之情形外，以 1.併排停車 2.消防栓前 3.不依順行方向、不緊靠道路右側及在顯有妨礙其他人、車通行處所停車 4.公車及大客車停靠區 5.身心障礙、警備車、汽車及機車停車格遭他種車輛占用 6.車道出入口 7.自行車道及禁停車輛之人行道、徒步區 8.以及由本府交通局劃設 logo 之紅線路段及道路交岔路口 10 公尺內紅線處實施拖吊為原則。</p> <p>二、另本府交通局與警察局亦每月召開違停車輛拖吊作業聯合場務會議，定期檢視各項拖吊作業執行事項，確保執行品質。</p> <p>三、有關本案反映事項，本府交通局已函文警察局交通警察大隊，請其提醒所屬警察人員於執行違停車輛取締勤務時，其取締拖吊作為仍應符合委外拖吊議</p>
--	--	-----------------	---

				<p>會附帶決議事項。</p> <p>四、另有關漢民路診所前違停取締拖吊事宜，查車輛係違停於人行道，故本府警察局執法員警依「道路交通管理處罰條例」第 56 條規定，依法指揮拖吊車執行拖吊，其違停拖吊處置符合委外拖吊議會附帶決議事項。</p>
106.11.3	黃議員淑美	舊城、哈瑪星、鳳山及紅毛港文化公車運量逐年減少，是否關閉無效益路線？	交 通 局	<p>一、查本市舊城、哈瑪星、鳳山及紅毛港文化公車係由本府交通局與文化局合作提供遊客深度旅遊之公共運輸服務。惟考量運輸效益，本府交通局已於 105 年度檢討各路線營運狀況，並經檢討後紅毛港文化公車平日每車次未達 2 人次，爰於 105 年 5 月 2 日停駛平日車次。</p> <p>二、為使本市公車永續經營，並使有限資源可更有效利用，本府交通局將持續與文化局共同檢討文化公車營運效益不佳之路線，並評估後續調整可行性。</p>
106.11.3	黃議員淑美	台灣好行公車路線營運情形如何？	交 通 局	<p>經查本市台灣好行共兩條公車路線（大樹祈福線與哈佛快線），分別敘述如下：</p> <p>一、哈佛快線：高鐵左營站－佛陀紀念館，單程 32 公里</p>

，票價 70 元，平日營運 0810-1735 共 10 車次，假日營運 0810-1850 共 15 車次，行車時間 38 分鐘，屬自負盈虧路線。

二、大樹祈福線 A 線：鳳山火車站－鳳山轉運站－舊鐵橋濕地－佛陀紀念館，單程 25 公里，票價 50 元，平日營運 1100-1600 共 4 車次，假日營運 0930-1730 共 10 車次，行車時間 52 分鐘，屬虧損補貼路線。

三、大樹祈福線 B 線：鳳山火車站－鳳山轉運站－龍目井－佛陀紀念館，高鐵左營站－佛陀紀念館，單程 21 公里，票價 50 元，平日營運 1000-1700 共 4 車次，假日營運 0900-1700 共 8 車次，行車時間 52 分鐘，屬虧損補貼路線。

四、105 年台灣好行路線總計搭乘人數 125,659 人次，106 年 1 至 10 月統計搭乘人數 140,440 次。

五、大樹祈福線自 102 年度起接受交通部觀光局補助行銷推廣及旅遊設施資訊相關建置費用、路線營運虧損補貼，兩年一期，明年 107 年底屆滿持續爭取補助。

六、哈佛快線自 104 年度起接

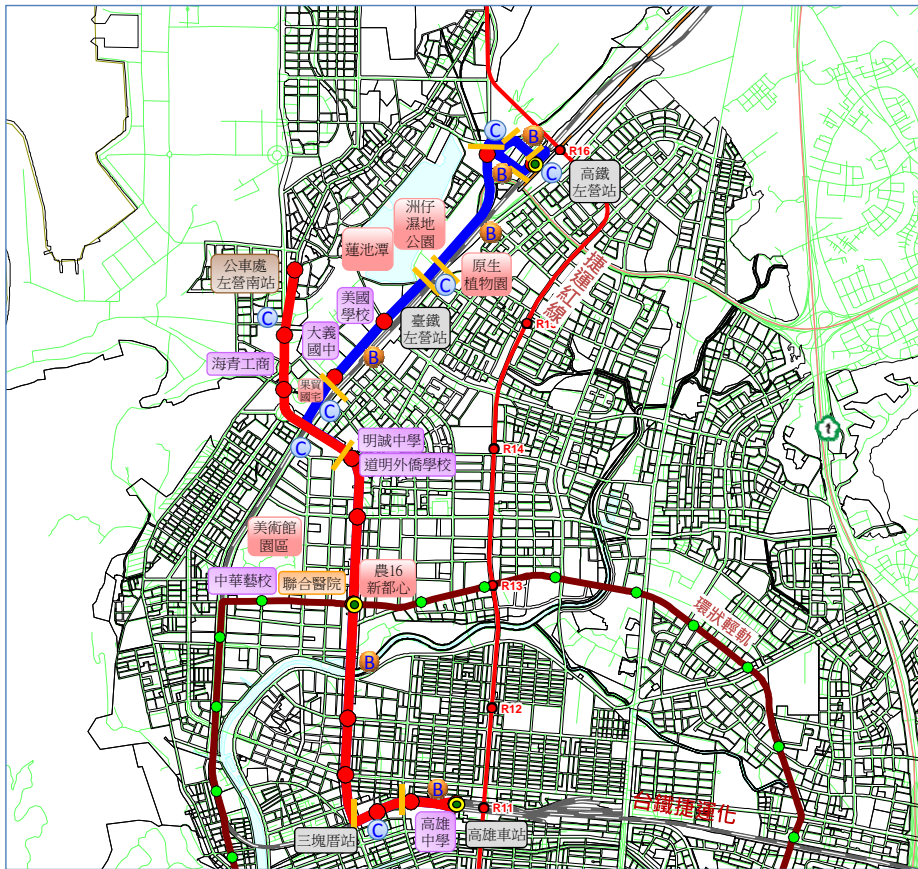
				受交通部觀光局補助行銷推廣及旅遊設施資訊相關建置費用，兩年一期，明年 107 年底屆滿持續爭取補助。
--	--	--	--	--

交通部觀光局針對台灣好行路線補助情形表

	大樹祈福線	哈佛快線	
補助項目	營運虧損補貼		行銷費用
102 年	650 萬	—	100 萬
103 年	600 萬	—	100 萬
104 年	550 萬	—	200 萬（共用）
105 年	450 萬	—	200 萬（共用）
106 年	430 萬	—	150 萬（共用）

106.11.3	周議員鍾澐	鳳山高鐵城市快線沿線站名要配合當地區位、地標及道路。	交 通 局	針對快線公車 E11 之民族路口站名更正為福山國中站或自由路口站部分，考量當初設站係利用現有站位設置，本府交通局將邀集相關單位會勘評估更正站名可行性。
106.11.3	周議員鍾澐	請加強蓮池潭附近候車亭建置。	交 通 局	<p>一、為提供市民完善之候車環境，本府交通局研提計畫爭取交通部經費補助，逐年配合編列預算，於本市公車站位增設候車設施。</p> <p>二、左營區蓮池潭為高雄市著名景點，經查湖畔公車站位計有一勝利路「蓮池潭」、新庄仔路「物產館蓮潭店」及環潭路「蓮池潭（高雄物產館）」等三站。本府交通局 105 年度已於環潭路「蓮池潭（高雄物產館）」站完成設置候車亭，另「蓮池潭」站西向已有候車亭乙座，經於 105 年 10 月 6 日邀集相關單位就東向站位候車設施改善辦理會勘，已將該站納入今年度候車設施建置計畫辦理候車亭增設工程，目前已完成設置。後續本府交通局將持續評估其餘站位增設候車亭之可行性，以提升民衆候車環境舒適性及增加城市觀光友善性。</p>

106.11.3	周議員鍾滋	規劃推動高雄第一條 BRT。	交 通 局	<p>一、為推動本市 BRT 計畫，本府交通局已完成大高雄公車捷運系統可行性研究，選定第一優先路線為左營建工線。考量鐵路地下化完工期程，優先針對左營建工線之中華路 BRT 進行推動並於 103 年 12 月底完成規劃作業。</p> <p>二、基於中華路公車運量仍有待提升，故本府交通局已規劃先行採禮讓大眾運輸輔助標線（誌）、幹線公車班次加密及建置電動公車車隊等漸進式方式推動。</p> <p>三、106 年 10 月 24 日至 31 日延續哈瑪星生態交通全球盛典於夢時代到美明路提供雙節電動公車開放民衆試乘，計發出 30 班次，總運量 1,376 人次參與，除蒐集民衆對於雙節電動公車意見外，亦可了解該路線未來行駛 BRT 公車之可行性，俾利後續推動執行 BRT 計畫。</p>
----------	-------	----------------	-------	--



106.11.3	蕭議員永達	現有鴨子船改彩繪造型及開頂方式，使成觀光亮點。	交 通 局	<p>一、本府交通局自 98 年購置 2 艘鴨子船，因受限當時法規之規定，故 2 艘鴨子船型式皆為密閉式。</p> <p>二、承商港都公司自 105 年 8 月接手營運鴨子船後，即致力於提昇鴨子船之經營績效及維護保養，並於暑假期間營收創新高，平均月營收由 24.9 萬元增加至 68 萬元，成長 273%，平均月載客量也成長 168%，已成為本市指標性觀光亮點，亦有效挹注愛河水域觀光效益。</p> <p>三、未來本府交通局將與本市相關業者洽談協助購置新型敞篷式鴨子船之可行性，並提供相關協助，以期有民間業者可購置及經營新型敞篷式鴨子船，並改變彩繪造型，以有效吸引人潮前往搭乘。</p>
106.11.3	李議員喬如	生態交通成果檢討。	交 通 局	<p>本市於 2017 年 10 月在哈瑪星社區舉辦第三屆生態交通全球盛典於 10 月份共吸引超過 30 萬民衆造訪哈瑪星生態交通示範區，實際體驗生態交通生活，藉由生態交通全球盛典舉辦向國人展現生態交通生活下不同移動方式的各種可能，並找出可具體實踐的解決方向與解決方案，生態交通策略將導入</p>

成爲高雄未來城市治理重要施政方針。

生態交通示範區是透過一個月的生態交通生活體驗，使哈瑪星社區成爲更宜居、低碳、永續之環境。示範社區改造之用意即在透過生活環境的改善，諸如停車空間關建、人行環境改善、纜線下地、污水用戶接管、窳陋及閒置空間美化等，同時導入生態低碳運輸系統如捷運、輕軌、渡輪、電動公車、共享電動汽車、共享電動機車、共享自行車計畫等運具，鼓勵市民自然選擇步行、騎自行車、公共運輸或其他低碳運具來完成日常生活移動，實際體會生態交通的優點，進而影響未來運具選擇行爲，減少私人燃油運具的使用，進一步減少空氣及噪音廢氣之污染。

本府與哈瑪星居民一年多來進行超過 70 場的地方溝通座談，地方從反對到支持，最後更有超過 1,793 位居民擔任盛典榮譽大使，協助盛典宣傳。爲賡續推廣至全市，藉哈瑪星成功推動經驗，可配合不同社區型態量身打造合適交通管制及配套措施，與當地居民溝通，落實在地參與，以對居民生活衝擊最小的方式，規劃符合需求的生態交通方案，讓居民享受綠色運輸的便利與益處，實質

106.11.3	李議員喬如	大樓車道出入口網狀線不應由私人負責劃設及維管。	交 通 局	<p>改善生活環境。</p> <p>一、依據〈道路交通標誌標線號誌設置規則〉第 173 條規定：「網狀線，用以告示車輛駕駛人禁止在設置本標線之範圍內臨時停車，防止交通阻塞。其劃設規定如左：一、設有行車管制號誌路口不予劃設。二、未設有行車管制號誌路口，視需要劃設。三、接近鐵路平交道應予劃設，但無劃設空間者不在此限。四、常受交通管制或其他原因需限制不得臨時停車之地點，視需要劃設。」故網狀線係用於防止路口車輛回堵、保持路口淨空之用，視需要劃設於未設有行車管制號誌路口。</p> <p>二、一般大樓之大門或車道出入口非屬供公眾通行之交通路口，其功能僅做為大樓住戶人車出入使用而設置，如有車輛停放妨礙通行情事，應依禁停管制概念繪設禁停紅、黃線，尚無需設置網狀線。</p> <p>三、故針對大樓大門或車道出入口設置網狀線之申請設置及維護案件，本府交通局礙難配合辦理，惟如大</p>
----------	-------	-------------------------	-------	--

樓住戶考量自身車輛出入需求，仍可向本府交通局針對車道出入口網狀線提出申請同意後，自費僱請合格標線廠商設置網狀線並負後續維護之責。本府交通局並於 106 年 1 月 18 日發函予本市各議員及各區公所敘明。

四、本府交通局將於建築物交通影響評估審查時，要求建設公司就大樓車道出入口設置反射鏡、出車警示燈等警示設施，並將車道出入口網狀線一併納入施作，日後交由大樓管理委員會自行維管；另針對未達提送交通影響評估審查標準之建案，本府交通局將另函請本府工務局協助於核發建築執照時，一併要求建商施作上開設施。

五、另依據公寓大廈管理條例第 36 條規定略以，公寓大廈及其周圍之安全及環境維護係屬該公寓大廈管理委員會權責，另依同條例第 42 條規定：「公寓大廈管理委員會、管理負責人或區分所有權人會議，得委任或僱傭領有中央主管機關核發之登記證或認可證之公寓大廈管理維護公司或管理服務人員執行管

106.11.3	李議員柏毅	博愛路左轉車道造成車子回堵，研議禁左可行性，改由P-trun 方式替代。	交 通 局	<p>理維護事務。」爰此，為提昇住戶車輛進出安全，應由公寓大廈管理委員會或委由管理維護公司指派服務人員於車道出入口處辦理安全管理維護事務。</p> <p>一、查博愛路位於左營端計有博愛一、二、三、四路，其路型為雙向 6 快 2 慢車道配置，自博愛/大順一路口到博愛/新庄仔路口為緣石式中央分隔島，其左轉車道無法以削切的方式劃設，故將內側車道規劃為左彎專用道，其餘 2 快車道供直行與直右車輛使用，博愛/文自路口以北為綠帶式中央分隔帶，則採用內削分隔島的方式增設左彎專用道，原有 3 快車道提供直行與直右車流。故本次將針對博愛/大順一路口到博愛/新庄仔路口之間各路口再次檢視左轉專用道設置之必要性。</p> <p>二、考量檢討路段中之博愛/大順一路、博愛/明誠路、博愛/裕誠路、博愛/新莊一路為東西向與南北向主要路口，考量民衆駕駛習性與轉向車流高，暫不予檢討上述路口，本次將針對博愛/至聖路口、博愛/明</p>
----------	-------	--------------------------------------	-------	--

106.11.3	陳議員麗珍	建議規劃推動楠梓轉運中心，提供左楠便利公共運輸轉乘服務。	交 通 局	<p>華路口、博愛/文信路口、博愛/新庄仔路口等四個路口之交通量、替代動線，並實地調查博愛路各路口不同車行方向之流量，藉以分析取消左彎專用道後的所增加繞路的旅行時間與延滯時間，與對周邊道路系統之交通衝擊，綜整評估實施禁左管制之可行性。</p> <p>一、為縮短民衆旅行時間與提高交通可及性，本府規劃「30分鐘轉運生活圈」的新運輸型態，建置六大轉運中心（高雄車站、高鐵左營站、鳳山站、岡山站、旗山站、小港站），其中楠梓鄰近高鐵左營站轉運中心，該轉運中心設於台鐵側轉運專區用地（約13,200m²土地），規劃設置16席月台，可提供北高雄都會核心高鐵、台鐵、捷運、公路客運及市區公車等全方位轉運服務，將由交通部高速鐵路工程局採民間參與方式辦理，該局為增加投資誘因，規劃透過都市計畫變更方式，提高允許商業使用之樓地板面積，本案都市計畫變更已於106年6月30日經</p>
----------	-------	------------------------------	-------	--

				<p>本市都委會大會審議原則通過，目前該局正辦理相關可行性評估、公聽會及研訂招商文件等作業中。</p> <p>二、另為提供左楠區民衆更優質的候車轉乘服務，本府交通局已規劃於捷運都會公園站 4 號出口處建置大型轉運候車設施，並研提計畫獲得交通部公路總局「公路公共運輸提升計畫」經費補助，是案工程業已完工，並於 106 年 11 月正式放行，至於建議推動轉運中心乙節，本府交通局將視該站旅運搭乘暨周邊經濟發展情形於適當時機予以評估可行性。</p>
106.11.3	伊斯坦大·貝雅夫·正福議員	<p>一、請交通局向公路總局確認南橫公路工程狀況（含梅蘭明隧道）、寶來到桃源段是否種植台灣欒樹。</p> <p>二、考量道路淹水問題，請將南橫公路主</p>	交 通 局	<p>查台 20 線（南橫公路）路段邊坡地質極為破碎，又常因颱風侵襲，工程復建進展緩慢，該路段維管單位交通部公路總局第三區養護工程處（以下簡稱三工處）刻正積極趕辦相關工程。另種植台灣欒樹部分，本局前於 106 年 4 月 14 日高市交運規字第 10633317400 號函請公路總局於南橫公路種植，三工處於 106 年 5 月 9 日三工養字第 1060041423 號函復南橫公路已種植原生台灣欒樹，俟後該處甲仙工務段並將持續辦理該路段綠美化事宜。有關上述</p>

		體道路路 段加高。	質詢事項交通局將函請三工處 說明及評估辦理。
--	--	--------------	---------------------------

高雄市議會第 2 屆第 6 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表
(106.12.1 高市府交秘字第 10641057200 號函復)

質詢日期	議員姓名	質詢事項	主辦機關 (協辦機關)	辦理情形
106.11.6	鄭議員新助	除重大違規停車，應回歸「舉發為主，拖吊為輔」之執法方式。	交 通 局	<p>一、有關違規停車取締作業，係由本府警察局警察人員依據「道路交通管理處罰條例」第 56 條相關規定，以開單罰鍰為主，再由本府交通局拖吊場擔任「行政助手」提供機具與人力配合執勤員警執法勤務，以拖吊手段排除妨礙交通車輛，輔助提升本府警察局執法勤務效能，恢復道路交通秩序及停車秩序。</p> <p>二、另查本府警察局暨所屬各轄區分局為避免不同影響道路交通及停車秩序的違規停車行為均採舉發拖吊方式進行道路交通管理，自 103 年度起已以「舉發為主、拖吊為輔」原則執行違停取締勤務，並於 106 年度推動「加強整理停車秩序實施計畫」，強化以勸導手段與舉發手段來改善整體停車秩序之作為。</p>
106.11.6	鄭議員新助	防滑係數檢測方式？多久重劃？建議提升本市標線抗滑	交 通 局	<p>一、本市標線繪設方式與材料係依據部頒「道路交通標誌標線號誌設置規則」及「交通工程規範」等規定</p>

		<p>能力。 （實施初期問題、因應作法及效果）</p>		<p>辦理，並納入契約規範，其中熱拌標線抗滑係數部分係規定在潮濕狀態下須達 45BPN 以上，且訂有標準取樣及試驗方式，再送請第三公證機關（構）檢驗，以確保標線施工品質。本府交通局將持續加強監工作業及落實抽料檢驗，以提昇施工品質，俾維行車安全。</p> <p>二、針對易肇事地點可採全天候成型反光標線加強辨識度，或採特殊高防滑係數標線（65BPN）劃設，以降低車輪輾壓打滑之機率。</p> <p>三、標線繪設於道路路面受車輛輾壓，其使用年限因車流量、行駛車種、路面柏油耗損及戶外自然（風、雨、日）因素影響而差異甚大，惟交通局訂有道路巡查機制，針對標線脫落模糊者作補繪，以維其常新及抗滑功能。</p>
106.11.6	蘇議員炎城	生態交通全球盛典結束後續檢討。	交 通 局	<p>本市於 2017 年 10 月在哈瑪星社區舉辦第三屆生態交通全球盛典於 10 月份共吸引超過 30 萬民衆造訪哈瑪星生態交通示範區，實際體驗生態交通生活，藉由生態交通全球盛典舉辦向國人展現生態交通生活下不同移動方式的各種可能，並找</p>

出可具體實踐的解決方向與解決方案，生態交通策略將導入成爲高雄未來城市治理重要施政方針。

生態交通示範區是透過一個月的生態交通生活體驗，使哈瑪星社區成爲更宜居、低碳、永續之環境。示範社區改造之用意即在透過生活環境的改善，諸如停車空間關建、人行環境改善、纜線下地、污水用戶接管、窳陋及閒置空間美化等，同時導入生態低碳運輸系統如捷運、輕軌、渡輪、電動公車、共享電動汽車、共享電動機車、共享自行車計畫等運具，鼓勵市民自然選擇步行、騎自行車、公共運輸或其他低碳運具來完成日常生活

移動，實際體會生態交通的優點，進而影響未來運具選擇行爲，減少私人燃油運具的使用，進一步減少空氣及噪音廢氣之污染。

本府與哈瑪星居民一年多來進行超過 70 場的地方溝通座談，地方從反對到支持，最後更有超過 1,793 位居民擔任盛典榮譽大使，協助盛典宣傳。

爲廣續推廣至全市，藉哈瑪星成功推動經驗，可配合不同社區型態量身打造合適交通管制及配套措施，與當地居民溝通，落實在地參與，以對居民生

<p>106.11.6</p>	<p>蘇議員炎城</p>	<p>一、衛武營週邊及防災型纜線下地計畫之路口優先辦理下地。 二、經武路/光遠路號誌纜線迄今未完成地下化，辦理會勘邀公路總局第三區養護工程處確認下地期程。</p>	<p>交 通 局</p>	<p>活衝擊最小的方式，規劃符合需求的生態交通方案，讓居民享受綠色運輸的便利與益處，實質改善生活環境。</p> <p>一、為維重要景點道路景觀及用路人安全，未來鳳山區預定號誌纜線地下化之路口，將以衛武營週邊道路（南京路/國興街（衛武營出入口）、新富路；輻汽路/大明路、新強路）及防災型纜線下地計畫（五福二路/漁村街）等路口為優先辦理，並納入年度號誌纜線地下化計劃中執行。</p> <p>二、另有經武路（台 25）/光遠路（台 1 戊）號誌纜線下地部分，目前尚未完成號誌纜線地下化，因該路口係省道號誌，交通局僅代為維護號誌運作及時制調整，有關涉及工程改善（含地下化工程）係屬公路總局第三區養護工程處高雄工務段之權責，交通局已於 106 年 11 月 21 日邀蘇議員炎城及公路總局第三區養護工程處等相關單位辦理現場會勘。</p> <p>三、有關 106 年 11 月 21 日會勘結論如下： （一）有關經武路（台 25）/光遠路（台 1 戊）、光</p>
-----------------	--------------	---	--------------	--

106.11.6	蘇議員炎城	<p>一、近三年本市騎士自摔案件？</p> <p>二、防滑係數檢測方式</p>	交 通 局	<p>遠路(台1戊)/大東一路二處路口號誌桿上之架空纜線，除號誌纜線外亦包括其它不明或無用之纜線，為維號誌桿件安全及進行纜線清整作業，請公路總局第三區養護工程處，後續函請各相關纜線單位於一月個內，將上開路口號誌桿上有用纜線(前、後端點處)張貼所屬纜線標籤，若逾期未貼標籤之纜線者，由公路總局第三區養護工程處一併予以剪除。</p> <p>(二)有關光遠路(台1戊)/經武路、大東一路二處路口間纜線地下化部分，因光遠路段已於近期完成路段刨鋪作業，於該路段禁挖期解除後，請公路總局第三區養護工程處，邀請相關管線單位，將該路段所屬纜線辦理纜線下地，以維路段之行車安全及美觀。</p> <p>。</p> <p>一、本府交通局近三年接獲民眾陳情標線過滑自摔案件為4件，惟自摔原因亦涉及車輛行車速度、輪胎使用年限及道路路型等因素</p>
----------	-------	---	-------	---

		<p>？多久重劃？建議提升本市標線抗滑能力。</p> <p>（實施初期問題、因應作法及效果）</p>		<p>。</p> <p>二、本市標線繪設方式與材料係依據部頒「道路交通標誌標線號誌設置規則」及「交通工程規範」等規定辦理，並納入契約規範，其中熱拌標線抗滑係數部分係規定在潮濕狀態下須達 45BPN 以上，且訂有標準取樣及試驗方式，再送請第三公證機關（構）檢驗，以確保標線施工品質。</p> <p>。本府交通局將持續加強監工作業及落實抽料檢驗，以提昇施工品質，俾維行車安全。</p> <p>三、針對易肇事地點可採全天候成型反光標線加強辨識度，或採特殊高防滑係數標線（65BPN）劃設，以降低車輪輾壓打滑之機率。</p> <p>四、標線繪設於道路路面受車輛輾壓，其使用年限因車流量、行駛車種、路面柏油耗損及戶外自然（風、雨、日）因素影響而差異甚大，惟交通局訂有道路巡查機制，針對標線脫落模糊者作補繪，以維其常新及抗滑功能。</p>
106.11.6	陳議員粹鑾	<p>市府如何解決 oBike 亂停問題。</p>	交 通 局	<p>一、近期因科技進步而產生新興租賃自行車模式（如 oBike 業者），該種自行</p>

車與傳統租賃方式不同，不需於定點租還車，而是使用手機 App 租借，有助於民衆使用公共運具完成第一哩路與最後一哩路。

二、查自行車租賃業非特許行業，不需向交通部、地方政府申請核准登記，只要有商業登記就能營業。本市原則歡迎 oBike 共享運具進入本市營運，惟該運具營運屬商業行爲，其內部成本不應外部化。

三、由於 oBike 系統具高度彈性，民衆使用車輛後容易因貪圖方便隨意違規停放於路邊紅線及未設置停車區的人行道上，造成用路人通行權益受損及市容破壞。另於熱點等機車需求較大之區域，大量自行車停放於機車格造成民衆可使用機車停車格位減少。考量此種無人化管理之租賃方式將成未來運具發展趨勢，對於 oBike 進入本市後產生相關問題，應加強管理而非禁止。

四、本府交通局刻正研擬高雄市共享車輛經營業管理自治條例以規範共享車輛（含汽車、機車、自行車等）經營業者，並修訂本市妨害交通車輛處理自治條

106.11.6	張議員豐藤	生態交通全球 盛典檢討及未 來期待。	交 通 局	<p>例以因應無樁式共享自行車違規停車問題。</p> <p>本市於 2017 年 10 月在哈瑪星社區舉辦第三屆生態交通全球盛典於 10 月份共吸引超過 30 萬民衆造訪哈瑪星生態交通示範區，實際體驗生態交通生活，藉由生態交通全球盛典舉辦向國人展現生態交通生活下不同移動方式的各種可能，並找出可具體實踐的解決方向與解決方案，生態交通策略將導入成爲高雄未來城市治理重要施政方針。</p> <p>生態交通示範區是透過一個月的生態交通生活體驗，使哈瑪星社區成爲更宜居、低碳、永續之環境。示範社區改造之用意即在透過生活環境的改善，諸如停車空間闢建、人行環境改善、纜線下地、污水用戶接管、窳陋及閒置空間美化等，同時導入生態低碳運輸系統如捷運、輕軌、渡輪、電動公車、共享電動汽車、共享電動機車、共享自行車計畫等運具，鼓勵市民自然選擇步行、騎自行車、公共運輸或其他低碳運具來完成日常生活移動，實際體會生態交通的優點，進而影響未來運具選擇行爲，減少私人燃油運具的使用，進一步減少空氣及噪音廢氣之污染。</p>
----------	-------	--------------------------	-------	--

106.11.6	邱議員俊憲	公車駕駛配置手環可偵測其健康異常，服務品質評鑑納入身體狀況檢視，業者引進虹膜辨識系統。	交 通 局	<p>本府與哈瑪星居民一年多來進行超過 70 場的地方溝通座談，地方從反對到支持，最後更有超過 1,793 位居民擔任盛典榮譽大使，協助盛典宣傳。為廣續推廣至全市，藉哈瑪星成功推動經驗，可配合不同社區型態量身打造合適交通管制及配套措施，與當地居民溝通，落實在地參與，以對居民生活衝擊最小的方式，規劃符合需求的生態交通方案，讓居民享受綠色運輸的便利與益處，實質改善生活環境。</p> <p>一、鑒於提升本市公車行駛安全性，有效監控公車駕駛長身心狀況，以降低執勤中因身體因素所造成之意外。有關駕駛長身體狀況之檢視及監控，規劃將納入本市公車服務品質評鑑項目之一。</p> <p>二、本市公車肇事型態以路段中一同向擦撞及追撞；以及路口一側撞等三種肇事型態為主，造成公車肇事包含未保持安全間隔、大行車視線死角、未注意車前狀況及車輛交織衝突等因素，目前管理方式多藉由提升車輛安全輔助系統及相關駕駛長教育訓練等方式提升公車駕駛行車安</p>
----------	-------	---	-------	---

106.11.6	邱議員俊憲	研議電動雙節公車試行本市鳳仁路的可能性。	交 通 局	<p>全。</p> <p>三、未來期透過更進一步監控關心駕駛長身體狀況，籍以提升本市公車行車安全性，除檢視各公車業者定期辦理駕駛長健康檢查，並追蹤指標異常之駕駛長，另透過科技技術之運用，加強落實並即時掌握駕駛長身體狀況。考量虹膜辨識系統之運用範圍，恐受限辨識環境光線、距離及配戴隱形等因素影響，建議未來短期不強制納入本市公車評鑑計畫項目內，待相關技術及運用層面成熟後逐漸導入應規範事項。</p> <p>一、查電動雙節公車長 18 公尺、寬 24.8 公尺、高 33.5 公尺，最高可搭載人數為 120-130 人。配合本市舉辦「2017 生態交通全球盛典」，電動雙節公車於 106 年 10 月 24 日至 10 月 31 日自夢時代發 2 班車，行駛本市中華路抵達明誠中學後返程，並停靠中華路部分公車站位，容先敘明。</p> <p>二、另查道路交通安全規則第 17 條第 2 項規定：「國產及進口之車輛均應符合交</p>
----------	-------	----------------------	-------	---

106.11.6	邱議員俊憲	<p>一、大型車輛駕駛健康風險管理（客運、遊覽車、大貨車）。</p> <p>二、平面道路</p>	交 通 局	<p>通部規定之安全檢驗標準，並應經車輛型式安全檢測及審驗合格，取得安全審驗合格證明書，始得辦理登記、檢驗、領照。」</p> <p>電動雙節公車目前僅取得試車牌，如欲納入本市公車系統，應經安全檢測及審驗合格，取得牌照後始可載客營運。</p> <p>三、本市鳳仁路目前有 5、24、紅 60、橘 16、8008、8009、8048 等 7 條公車路線行經，另電動雙節公車目前仍需經安全檢測及審驗合格，取得牌照後始可載客營運，爰本府交通局將持續觀察鳳仁路現有公車路線搭乘及潛在需求情形；如搭乘需求增加且需加密公車班次，本府交通局將依電動雙節公車通過安全檢測及審驗之作業時程，評估引進電動雙節公車之可行性。</p> <p>一、有關大型車駕駛者管理，主管機關係為交通部公路總局監理單位，依據交通部所訂「汽車運輸業管理規則」中第 19 條規定「營業大客車業者於駕駛人行車前，應對其從事酒精濃度測試，檢測不合格者，</p>
----------	-------	--	-------	---

超載車輛
如何取締
。

應禁止其駕駛；遊覽車駕駛人得由承租人或旅行業者實施酒精檢測，檢測不合格者，亦同。」及第 19-2 條規定「營業大客車業者派任駕駛人駕駛車輛營業時，除應符合勞動基準法等相關法令關於工作時間之規定外，其調派駕駛勤務並應符合下列規定：

(一)每日最多駕車時間不得超過十小時。

(二)連續駕車四小時，至少應有三十分鐘休息，休息時間如採分次實施者每次應不得少於十五分鐘。但因工作具連續性或交通壅塞者，得另行調配休息時間；其最多連續駕車時間不得超過六小時，且休息須一次休滿四十五分鐘。

(三)連續兩個工作日之間，應有連續十小時以上休息時間。但因排班需要，得調整為連續八小時以上，一週以二次為限，並不得連續為之。

(四)有關駕駛長身體狀況之檢視及掌握，已規劃將納入本市公車服務品質評鑑項目。

(五)另有關於大貨車駕駛健康風險管理部份，則依勞

動基準法規定。

二、有關砂石車超載取締程序，係警察單位依據「道路交通安全處罰條例」第 29-2 條取締，針對有嫌疑超載之砂石車進行攔查，並要求車輛提出磅單等相關文件供檢查，其違規罰則如下規定：

- (一)汽車裝載貨物超過核定之總重量、總聯結重量者，處汽車所有人罰鍰，並記汽車違規紀錄一次，其應歸責於汽車駕駛人時，除依第三項規定處汽車駕駛人罰鍰及依第六十三條第一項第二款規定記點外，並記該汽車違規紀錄一次。
- (二)汽車裝載貨物超過所行駛橋梁規定之載重限制者，處汽車駕駛人罰鍰，其應歸責於汽車所有人時，除依第三項規定處汽車所有人罰鍰及記該汽車違規紀錄一次外，汽車駕駛人仍應依第六十三條第一項第二款規定記違規點數二點。
- (三)有前二項規定之情形者，應責令改正或當場禁止通行，並處新臺幣一萬元罰鍰，超載十公噸以下者，以總超載部分

，每一公噸加罰新臺幣一千元；超載逾十公噸至二十公噸以下者，以總超載部分，每一公噸加罰新臺幣二千元；超載逾二十公噸至三十公噸以下者，以總超載部分，每一公噸加罰新臺幣三千元；超載逾三十公噸者，以總超載部分，每一公噸加罰新臺幣五千元。未滿一公噸以一公噸計算。

(四)汽車裝載貨物行經設有地磅處所五公里內路段，未依標誌、標線、號誌、指示或不服從交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員之指揮過磅者，處汽車駕駛人新臺幣九萬元罰鍰，並得強制其過磅。其應歸責於汽車所有人時，除處汽車所有人罰鍰及記該汽車違規紀錄一次外，汽車駕駛人仍應依第六十三條第一項第二款規定記違規點數二點。

(五)汽車駕駛人有第一項、第二項情形，因而致人受傷者，吊扣其駕駛執照一年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照

106.11.6	劉議員馨正	規劃杉林美濃間每日 2 車次公車。	交 通 局	<p>。</p> <p>一、經查目前杉林至旗山轉運站已有 8026 (旗山轉運站—木梓, 每日 2 車次)、8032 (甲仙站—高雄車站, 每日 15 車次)、H21 (五里埔—高醫, 每日 2 車次)、H22 (那瑪夏區—旗山南站—義大醫院—長庚醫院, 每日 2 車次) 等公車提供杉林至美 2 濃間公車轉乘接駁服務。</p> <p>二、另美濃至旗山轉運站亦有 8028 (高雄—旗山轉運站—美濃, 每日 14 車次), 因此杉林至美濃間之當地居民可利用上開路線予以轉乘利用。</p> <p>三、本府交通局未來將視旅運情況再規劃研議路線新闢及增加班次可行性。</p>
106.11.6	蔡議員金晏	應函請警局員警於現場處理時, 應注意保留影像紀錄 (如行車紀錄器、路口監視器)。	交 通 局	<p>有關函請警察局處理交通事故時特別注意影像畫面之保存 (如行車紀錄器、路口監視器), 交通局鑑定會業已於 106 年 11 月 14 日以高市車鑑字第 10670908900 號發文本府警察局、交通大隊, 並副本知會蔡金晏議員服務處。</p>
106.11.6	李議員眉秦	鴨子船維修故障頻傳, 營運	交 通 局	<p>一、查鴨子船自 98 年購置至今, 車齡已達 8 年, 因鴨子</p>

資訊未即時更新且船內清潔未確實清理？相關營運情形如何？

船係國外製造進口，相關零組件台灣不易取得，只能經由國外訂作，維修頻率過高係因機件較為老舊，且下水後再上岸易產生氧化加速損壞頻率，倘於發生故障情事，承商港都公司亦積極維修，目前港都公司每日均辦理例行性保養，並於出車前再次辦理檢點作業。

二、港都公司自 105 年 8 月接手營運鴨子船後，即致力於提昇鴨子船之經營績效及維護保養，並於暑假期間營收創新高，平均月營收由 24.9 萬元增加至 68 萬元，成長 273%，平均月載客量也成長 168%，已成為本市指標性觀光亮點，亦有效挹注愛河水域觀光效益。

三、港都公司為有效提升維修效率，已預為購置相關維修備品，俾於發生零件損壞時可立即更換，另鴨子船於每日發車前，皆作妥車輛清潔及相關檢點作業。車內倘有髒污情事，可能為港都公司維修完未清理乾淨或前班乘客所留下髒污所致，本府交通局將持續督促港都公司改善服務品質及應將營運資訊即

106.11.6	陳議員美雅	旗津第二過港 隧道辦理情形 。	交 通 局	<p>時更新。</p> <p>本府交通局為加速旗津第二過港隧道興建，於 102 年 10 月 17 日邀集相關單位召開「旗津過港隧道存廢及第二過港隧道跨港大橋設計畫研商會議」，臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司表示已於 100 年 11 月 7 日完成第二過港隧道研究報告，仍建議於現有過港隧道使用壽期屆滿前再行推動，惟基於安全及港區發展考量下，會議決議請臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司及航港局及早推動第二過港隧道興建計畫。</p> <p>一、目前過港隧道設置單向二快一慢車道，大型貨車占總流量比例達 17.2%，客貨混流情況嚴重，且車流交織影響安全。預計民國 110 年過港隧道尖峰時段道路服務水準達 F 級（3,400pcu/小時），無法應付旅運需求，推動第二過港隧道實刻不容緩。</p> <p>二、考量旗津地區及港區之整體發展與交通需求，第二過港隧道建設完成後，現有過港隧道可轉提供貨運使用，達成客貨分流且促進行車安全，本府並於 105 年 7 月中旬交通部來訪時</p>
----------	-------	-----------------------	-------	---

106.11.6	曾議員麗燕	前鎮區捷運凱旋站取消停車格位應加強宣導，並提供替代停車空間資訊。	交 通 局	<p>，建請交通部協助督促港務公司及早推動第二過港隧道，達客貨分流之目的。</p> <p>三、本府已於 106 年 3 月 2 日函請交通部航港局督促臺灣港務公司及早啓動第二過港隧道，以因應旗津地區及港區未來整體發展與交通需求。另臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司於 106 年 7 月 21 日召開「高雄港整體交通路網及運輸模式改善研究」委託技術服務第二次工作會議，本府亦建請該公司儘速推動第二過港隧道興建，分流既有過港隧道交通流量。</p> <p>捷運凱旋站原於人行道劃設有 15 格機車停車格，因該處為大眾運輸場站，為保障行人路權及維護步行安全，本府交通局於該處實施機車退出人行道措施，考量當地停車需求，塗銷人行道停車格位後，同步於路邊增設 21 格機車停車格，以提供替代停車空間，總計捷運凱旋站周邊現有 253 格機車停車格供民眾停放車輛。另為加強宣導，本府交通局已以黑漆塗銷停車格並豎立人行道禁止停車之標誌，提醒民眾勿違規停</p>
----------	-------	----------------------------------	-------	---

106.11.6	曾議員麗燕	市府如何解決 oBike 亂停問題。	交 通 局	<p>車。</p> <p>一、近期因科技進步而產生新興租賃自行車模式（如 oBike 業者），該種自行車與傳統租賃方式不同，不需於定點租還車，而是使用手機 App 租借，有助於民衆使用公共運具完成第一哩路與最後一哩路。</p> <p>二、查自行車租賃業非特許行業，不需向交通部、地方政府申請核准登記，只要有商業登記就能營業。本市原則歡迎 oBike 共享運具進入本市營運，惟該運具營運屬商業行爲，其內部成本不應外部化。</p> <p>三、由於 oBike 系統具高度彈性，民衆使用車輛後容易因貪圖方便隨意違規停放於路邊紅線及未設置停車區的人行道上，造成用路人通行權益受損及市容破壞。另於熱點等機車需求較大之區域，大量自行車停放於機車格造成民衆可使用機車停車格位減少。考量此種無人化管理之租賃方式將成未來運具發展趨勢，對於 oBike 進入本市後產生相關問題，應加強管理而非禁止。</p> <p>四、本府交通局刻正研擬高雄</p>
----------	-------	--------------------	-------	--

106.11.6	吳議員益政	輕軌通車已營運持續一段時間，檢視現行輕軌號誌時制並優化。	交 通 局	<p>市共享車輛經營業管理自治條例以規範共享車輛（令汽車、機車、自行車等）經營業者，並修訂本市妨害交通車輛處理自治條例以因應無樁式共享自行車違規停車問題。</p> <p>一、輕軌第一階段號誌建置採主動式優先號誌系統，即偵測輕軌列車位置，並調整預先設定的號誌時制，故當輕軌列車到達路口時，偵測訊號經傳路側工業電腦（IPC）計算後，並依據當下執行之時相，採取綠燈延長、紅燈截斷或插入輕軌時相等優先號誌方式，以確保輕軌列車安全且快速通過路口，交通局亦持續觀察沿線車流變化情形，並建議本府捷運工程局予以調整輕軌時制。</p> <p>二、成功新光路口與成功一路段號誌不連鎖乙事，查成功二路段（新光路至舊凱旋四路）週期為 150 秒，採輕軌優先策略係採插入時相運作，且輕軌列車行車速度及路口大小不一等因素，致使每次列車通過路口時，上、下游路口號誌無法同紅同綠；另成功一路段為配合區域路網號</p>
----------	-------	------------------------------	-------	--

106.11.6	吳議員益政	路竹至岡山、小港至林園未來輕軌或軌道建設先以電動雙節公車試運量。	交 通 局	<p>誌，週期為 120 秒，單點同綠連鎖，故成功一路與成功二路段因輕軌優先策略及週期不同，主幹道方向無法達到同紅同綠連鎖。</p> <p>三、有關輕軌夜間收班後之時制調整，交通局將與本府捷運工程局研議，配合夜間車流量較低調整各行向時比，減少用路人停等時間。</p> <p>一、查電動雙節公車長 18 公尺、寬 24.8 公尺、高 33.5 公尺，最高可搭載人數為 120-130 人。配合本市舉辦「2017 生態交通全球盛典」，電動雙節公車於 106 年 10 月 24 日至 10 月 31 日自夢時代發 2 班車，行駛本市中華路抵達明誠中學後返程，並停靠中華路部分公車站位，容先敘明。</p> <p>二、另查道路交通安全規則第 17 條第 2 項規定：「國產及進口之車輛均應符合交通部規定之安全檢驗標準，並應經車輛型式安全檢測及審驗合格，取得安全審驗合格證明書，始得辦理登記、檢驗、領照。」電動雙節公車目前僅取得</p>
----------	-------	----------------------------------	-------	---

<p>106.11.6</p>	<p>劉議員德林</p>	<p>評估電動雙節公車納入本市公車系統的可能性。</p>	<p>交 通 局</p>	<p>試車牌，如欲納入本市公車系統，應經安全檢測及審驗合格，取得牌照後始可載客營運。</p> <p>三、查本市路竹至岡山目前有紅 69、紅 71、紅 73、E08、8041 等 5 條公車路線行經，小港至林園目前有紅 3 路公車行經；另電動雙節公車目前仍需經安全檢測及審驗合格，取得牌照後始可載客營運，爰本府交通局將持續觀察上述現有公車路線搭乘及潛在需求情形；如搭乘需求增加且需加密公車班次，本府交通局將依電動雙節公車通過安全檢測及審驗之作業時程，評估引進電動雙節公車之可行性。</p> <p>一、查電動雙節公車長 18 公尺、寬 24.8 公尺、高 33.5 公尺，最高可搭載人數為 120-130 人。配合本市舉辦「2017 生態交通全球盛典」，電動雙節公車於 106 年 10 月 24 日至 10 月 31 日自夢時代發 2 班車，行駛本市中華路抵達明誠中學後返程，並停靠中華路部分公車站位，容先敘明。</p> <p>二、另查道路交通安全規則第</p>
-----------------	--------------	------------------------------	--------------	--

106.11.6	劉議員德林	電動公車增加讓本市多綠能運具。	交 通 局	<p>17 條第 2 項規定：「國產及進口之車輛均應符合交通部規定之安全檢驗標準，並應經車輛型式安全檢測及審驗合格，取得安全審驗合格證明書，始得辦理登記、檢驗、領照。」</p> <p>電動雙節公車目前僅取得試車牌，如欲納入本市公車系統，應經安全檢測及審驗合格，取得牌照後始可載客營運。</p> <p>三、目前電動雙節公車仍需經安全檢測及審驗合格，取得牌照後始可載客營運，其行駛路線亦需視道路條件（如路幅、車流量及是否有快、慢車道分隔、是否設置大眾運輸專用道等）而定，爰本府交通局將持續觀察本市現有公車路線搭乘及潛在需求情形：如搭乘需求增加、需加密公車班次且道路條件適合，本府交通局將依電動雙節公車通過安全檢測及審驗之作業時程，評估引進電動雙節公車之可行性。</p> <p>一、為響應推動低碳綠色運輸工具，本府已訂定電動公車目標總數於 107 年底達 100 輛，截至 106 年 10 月</p>
----------	-------	-----------------	-------	--

106.11.6	劉議員德林	停車費太高，是否有檢討空間。	交 通 局	<p>，已提升至 29 台電動公車於線上營運。</p> <p>二、另為鼓勵業者改採電動公車取代柴油公車，將持續協助業者辦理交通部相關購車補助，並爭取以本市空汙基金加碼每車 50 萬元，補助業者汰換老舊公車為電動公車，以提升業者購車意願。</p> <p>一、現行六都路邊停車格之停車費率如下表，整體而言，本市之收費標準並未比較高，且本市亦有計次收費方式較其他五都計時收費方式低。</p> <p>二、針對前述停車場費率訂定、調整之法令依據及原則，市議會亦於 102 年 10 月 7 日函備查本市停車費率調整，有關路邊停車格收費方式簡要說明如下： (一)計時：鄰近其他路外收費停車場、停車率逾 80% 以上或商業活動頻繁之路段。 (二)計次：停車率在 50% 以下或住宅區之路段。</p> <p>三、本府交通局均依據前述原則調整路邊停車費率，亦將就形停車使用率、地區住商特性審慎評估，採取適宜的停車費率，以符合</p>
----------	-------	----------------	-------	---

民衆期待與停車公平性。

行政區	收費標準
臺北市	計時 20 元~50 元
新北市	計時 20 元~50 元
桃園市	計時 10 元~60 元
臺中市	1.計時：每小時 20 元（一般費率）、30 元（差別費率） 2.累進費率：停車逾 2 小時，每小時 60 元 3.特定區域另訂費率
臺南市	計時 20 元
高雄市	1.計時：每半小時 15 元 2.計次：每次 30 元（6 小時 1 次） 3.風景區及特定區域另訂費率

106.11.6	劉議員德林	鳳山火車站於鐵路地下後請規劃建置轉運站提供便利轉乘服務。	交 通 局	<p>一、為提升鳳山地區大眾運輸轉乘環境與便利性，本府交通局於 102 年建置完成鳳山轉運站，並配合公車路線引進，以提供該地區捷運與公車之交通轉乘服務。</p> <p>二、配合鳳山鐵路地下化後鳳山車站周邊道路環境調整，本府交通局將依據鐵路地下化完工期程適時檢討公車路線，並爭取中央經費規劃舒適且具當地景觀特色之轉運候車設施，以營造鳳山地區鐵路、捷運及公車雙核心轉運之便利服務。</p>
106.11.6	黃議員天煌	民衆聲請覆議案件為何無法鑑定。	交 通 局	<p>一、按「無法做成決議時，得將分析意見提供囑託之司（軍）法機關或申請人參考，並副知原鑑定單位。」，車輛行車事故鑑定及覆議作業辦法第 15 條第 4 項定有明文，合先敘明。</p> <p>二、查該案覆議會委員依警方事故處理資料、囑託鑑定（覆議）之司（軍）法機關檢附之相關卷證、各當事人所提之跡證及申請書等資料，於會議前由委員各自公正、獨立研析案情，並以合議制充分討論，因一方當事人死亡而無法</p>

106.11.6	黃議員天煌	大寮區鳳林三路 301 巷現況紅線尚有疑義，請安排現勘討論。	交 通 局	製作其筆錄，且事故現場因 1、2 車未保持現場而跡證不足，因此無法做出鑑定覆議意見。 有關大寮區鳳林三路 301 巷紅線疑義案，經本府交通局 106 年 11 月 22 日邀集消防局等相關單位現勘，查該巷道路寬約 5-6 公尺，經消防局實地以消防水箱車測試結果尚可通行，爰經與會單位討論後決議，由本府交通局塗銷北側市場出入口及南側紅線，並保留路口 10 公尺法定禁停範圍之紅線。
106.11.6	黃議員天煌	一、力行路/鳳林路 596 巷/進學路建議採號誌輪放，以區隔待轉區及鳳林三路 596 巷轉向車流，避免危險。 二、鳳林三路/力行路為 T 字型路口，待轉區建議可採早開	交 通 局	有關大寮區力行路（台 25）/鳳林三路 596 巷/進學路及力行路（台 25）/鳳林三路等二處路口交通改善部分，經查二處路口均為台 25 省道，其道路主管機關為公路總局第三區養護工程處高雄工務段，因交通改善涉及省道動線（標線）調整、號誌（時制）改善等事宜，本局已訂於 106 年 11 月 16 日辦理二處路口現地會勘，並邀黃議員天煌及道路主管機關（公路總局第三區養護工程處高雄工務段）現勘確認相關交通設施及號誌時制改善方式。

		<p>方式通行，以避免鳳林三路出來轉向車輛與待轉區直行機車衝突。</p>		<p>一、本市楠梓區藍昌路為雙向各 2 快 1 慢車道配置，而橋頭區甲昌路為雙向各 1 快 1 慢車道配置，該路段北上方向自通過橋頭區隆昌巷後，道路路型由原（單向）3 車道驟減為 2 車道；考量該路段車速快，且部分路口有左轉需求，為使該路段前後街廓路型順接，及提供用路人安全漸變區間，交通局於大學南路 38 街至隆昌巷間規劃中央槽化線，以提醒該路段北上方向用路人提早變換車道，同時規劃左轉專用車道，提供左轉車輛安全停等空間，避免左轉車與後方直行車產生衝突。</p> <p>二、道路標線調整初期，因用路人使用習慣未成型，時有車輛誤入中央槽化標線之情形，交通局將持續觀察該路段車流情形，作為</p>
106.11.6	方議員信淵	<p>藍昌路道路中央槽化線規劃不當，造成用路人無所適從，請檢討恢復。</p>	交 通 局	

106.11.6	方議員信淵	請儘速取得岡山都市計畫停 11 用地，並開闢為路外停車場供市民使用。	交 通 局	<p>隨時檢討改善之參考。</p> <p>一、岡山都市計畫停 11 停車場基本資料：</p> <p>(一)地號：岡山區陽明段 565-1 地號等 17 筆土地。</p> <p>(二)面積：6,801.62 平方公尺（包含未取得私人土地，面積約 59.1 平方公尺）。</p> <p>(三)位置：岡山區空醫院路前峰國中對面。</p> <p>(四)91 年「變更岡山都市計畫（第一次通盤檢討）案」空軍 814 醫院舊址附帶修件整體開發區，應無償撥交停車場（停十一）0.71 公頃等公共設施用地，始得發照建築。</p> <p>二、用地取得協調歷程及現況權管</p> <p>(一)交通局 103 年 1 月 14 日函請財政部國有財產署儘速將停 11 國有土地所有權變更為高雄市。經該署南區分署 103 年 2 月 20 日函請依國有財產法第 38 條相關規定申請撥用。</p> <p>(二)交通局 103 年 3 月 3 日函請本府都市發展局針對財政部國有財產署南區分署前述來函釋示：</p>
----------	-------	------------------------------------	-------	---

都發局於 103 年月 15 日召開「本市岡山停十一停車場用地無償移撥交協商」會議，其結論（一）為本案國有地部分國產署與軍備局原則同意無償捐贈予高雄市政府，惟國有財產署南區分署仍需陳報予國產署後再正式函復市府及辦理捐贈事宜。惟迄今仍未接獲後續處理進度。

(三)本案用地目前軍方已依規定無償提供變更總面積之 35%公共設施作為回饋（軍備局 106.11.1 國備工營字第 10600128 77 號函），並移交國產署接管處理。惟停車場用地範圍內尚有岡山區陽明段 565-1 地號等 5 筆土地尚未取得，依都發局 106 年 4 月 24 日函意旨軍方目前尚未完成都市計畫書所規定之附帶條件。

(四)有關用地之捐贈，市府於 104 年 11 月 25 日召開「國防部軍備局經管土地合作開發第四次定期研商會議」會議紀錄議題三決議國有地部分可先捐贈給交通局，並請都發局洽法制局釐清

私有土地處理方式。

(五)交通局於 106 年 3 月 20 日開會研議將其中陽明段 1035-1 地號部分土地先行無償闢建停車場，結論除請相關機關（即都發局等）依 104 年 11 月 25 日會議決議儘速辦理釐清外，並請國防部軍備局工程營產中心及財政部國有財產署南區分署研議比照岡山平面停車場與國防部合作模式以共同合作闢建停車場可行性並儘速回復本局，俾能增加當地停車供給。

(六)都發局 106 年 4 月 24 日函復私有土地部分，建請軍備局先與土地所有權人協議價購，取得後再提供予本府，始符合附帶條件之意旨。惟如軍備局與所有權人價購不成時，建議依都市計畫法第 27 條之第 1 項規定，由軍備局負擔一定金額供依法徵收取得系爭 5 筆私有地，請協調軍備局辦理十一用地捐贈事宜。

(七)交通局再於 106 年 4 月 25 日函請軍備局及南區分署儘速完成無償捐贈

予本市，俾由本局闢建停車場，增加停車空間。經南區分署 106 年 8 月 30 日函復請本局先協調軍備局取得私有土地後，再配合辦理國有土地捐贈事宜。

(八) 交通局於 106 年 9 月 1 日函請軍備局儘速取得私有地及辦理捐贈事宜，及為增加當地停車供給，請其研議在未完成捐贈前，比照岡山平面停車場合作模式，將本市岡山區陽明段 1035-1 地號土地以共同合作闢建停車場可行性。后軍備局 106 年 11 月 1 日函詢本府都發局針對空軍 814 醫院舊址都市計畫附帶條件疑義，並表示其已依規定回饋 35% 公設用地，且陽明段 565-1 地號等 5 筆私有土地未在 91 年移交會銜清冊中，認為應由各該事業機構徵購私人土地。

三、現階段推動方向

(一) 因目前對於私有土地取得之爭議仍未釐清及共識，國產署亦表示無償提供闢建停車場之規定，爰將續請國產署及軍方研議與交通局就

<p>106.11.6</p>	<p>張議員漢忠</p>	<p>一、路口行穿線下雨易造成打滑摔車，建議材質提昇，寬度縮短。</p> <p>二、施工標線未刨除，黑漆脫落又浮現。 (實施初期問題、因應作法及效果)</p> <p>三、機車兩段式左轉標</p>	<p>交 通 局</p>	<p>屬國有部分合作關建之可行性。</p> <p>(二)另該區域道路路邊停車均尚未收費管理，為避免路邊停車空間遭長期占用周轉率過低而引起爭搶停車位之衝突，以及促進停車空間開闢更能具有效益，故現階段建議先行評估該區域周邊道路規劃路邊停車位並納入收費管理，俾利本局與軍備局及國產署研議合作關建停車場模式，及吸引民間投資開發停車場意願。</p> <p>一、本市標線繪設方式與材料係依據部頒「道路交通標誌標線號誌設置規則」及「交通工程規範」等規定辦理，並納入契約規範，其中熱拌標線抗滑係數部分條規定在潮濕狀態下須達 45BPN 以上，且訂有標準取樣及試驗方式，再送請第三公證機關(構)檢驗，以確保標線施工品質。本府交通局將持續加強監工作業及落實抽料檢驗，以提昇施工品質，俾維行車安全。</p> <p>二、本市為維護本市道路鋪面品質，本局施工規範規定</p>
-----------------	--------------	---	--------------	--

誌不足。

標線磨除（刨除）之厚度，以舊有標線磨除（刨除）乾淨至 AC 面層，並與原有道路 AC 平順銜接，且不破壞路面品質為原則，倘原路面品質不佳，致標線無法磨除（刨除）乾淨時，則以黑色油漆標線處理之。惟黑色油漆受車輛壓覆行駛、路面柏油耗損及戶外自然（風、雨、日）因素影響，會逐漸脫落導致舊有標線浮現，本局將定期巡查，針對黑漆脫落者作補繪，以維其功能。

三、至有關機車兩段式左轉標誌乙節，依據〈道路交通安全規則〉第 99 條第一項規定略以：「機車行駛之車道，應依標誌或標線之規定行駛；無標誌或標線者，依下列規定行駛：一、在未劃分快慢車道之道路，應在最外側二車道行駛……二、在已劃分快慢車道之道路，雙向道路應在最外側快車道及慢車道行駛……」。同條第二項規定略以：「機車行駛至交岔路口，其轉彎，應依標誌或標線之規定行駛；無標誌或標線者，應依第 102 條及下列規定行駛：一、內側車道設有禁行機

<p>106.11.6</p>	<p>張議員漢忠</p>	<p>一、標線模糊，既有標線浮現、致影響標線品質問題，應加強施工管理及通報改善機制。 二、紅線不筆直。</p>	<p>交 通 局</p>	<p>車標誌或標線者，應依兩段方式進行左轉，不得由內側或其他車道左轉。二、在三快車道以上單行道道路，行駛於右側車道或慢車道者，應以兩段方式進行左轉彎；行駛於左側車道或慢車道者，應以兩段方式進行右轉彎」。</p> <p>一、有關「標線模糊既有標線浮現涉及標線品質及施工管理」乙節，本市舊有標線剷除時，係以不破壞路面品質為原則，倘原路面品質不佳，致標線無法磨除（剷除）乾淨時，則以黑色油漆標線處理，惟黑色油漆受車輛壓覆行駛、路面柏油耗損及戶外自然因素（風、雨、日）等影響，會逐漸脫落導致舊有標線浮現，因此，除民衆通報有類似情況需補繪者外，交通局已派員定期巡查，針對黑漆脫落者補繪，以維其功能。</p> <p>二、另有關「紅線不筆直」乙節，由於紅線劃設係沿 AC 鋪面劃設，惟若原 AC 鋪面本身已歪斜，其所劃設之紅線將受影響。</p> <p>三、至於本市鳳山區北昌三街標線模糊既有標線浮現部</p>
-----------------	--------------	---	--------------	---

106.11.6	張議員漢忠	研議開放機車紅燈右轉。	交 通 局	<p>份，交通局已請施工廠商前往補繪，並於本（106）年 11 月 15 日完工。</p> <p>有關市區道路開放機車紅燈右轉將面臨以下難題：</p> <p>一、違反行人優先路權理念：各先進都會交通規劃皆回歸以人為本之目標努力，將行人視為應最受尊重的交通主體，本市現況雖「道路交通安全規則」訂有行人優先條款規範用路人，惟駕駛人卻未必能真正禮讓行人通行，當開放機車紅燈右轉，將直接危及橫交道路行人通行權利，且國內駕駛人普遍欠缺禮讓習慣，故紅燈右轉車輛與行人通行方向產生交織衝突法，將無法給予橫交道路行人有足夠時間安全通過馬路。</p> <p>二、增加直、橫車流衝突：紅燈右轉燈號設置之主要目的，在於增加右轉行車效率，惟因右轉機車車流係於橫向車道綠燈時相進行紅燈右轉，當紅燈右轉機車車流匯入橫向綠燈通行車流時，大幅增加直、橫車流衝突交織情況，大大升高交通事故之機會。</p> <p>三、慢車道無法有效區分機車</p>
----------	-------	-------------	-------	--

				<p>車流行向：目前囿於既有路型條件，慢車道普通路幅僅 3-4 米，故無法同汽車車道可規劃左、直或右轉車道，且機車行進屬紊流型態，與汽車車流排列整齊行進型態不同，故當直行機車停等於前方停止線，阻擋後方需紅燈右轉之機車，恐頻致生民衆行車糾紛案件。</p> <p>四、綜上，經權衡安全與效率之權重，本市為邁向安全永續交通政策等目標，針對各路口獨特條件，包括車流量、路幅、道路幾何及路口號誌連鎖條件等交通特性，再開放機車紅燈右轉專用時相為妥適，以進一步保障行人安全，避免威脅弱勢行人，並減少右轉機車與橫向直行車輛之擦撞交織機會。</p>
106.11.6	陳議員慧文	橋 12 公里延伸五甲進度。	交 通 局	<p>一、本府交通局將另案邀集相關單位評估橋 12 部分班次延駛五甲社區可行性。</p> <p>二、為提供五甲地區至長庚醫院公車路線，本府交通局規劃於捷運黃線通車前，於該路線平面道路闢駛捷運黃線先導公車（黃 1、黃 2）以培養公共運輸運量。本案已於 106 年 11 月</p>

				<p>13日公告釋出捷運黃線先導公車路線，預計於12月中旬進行路線評選，俟得標客運業者籌備完成後即可立即營運。</p> <p>三、各路線營運資料及服務水準如下所示：</p> <p>(一)捷運黃線先導公車（黃1）</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.起迄點：捷運三多商圈站－澄清湖棒球場。 2.行駛里程：25.4公里。 3.服務水準：平假日64車次。 <p>(二)捷運黃線先導公車（黃2）</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.起迄點：前鎮高中－澄清湖棒球場。 2.行駛里程：22.4公里。 3.服務水準：平假日64次。
106.11.6	陳議員慧文	一、中正路與大順路口左轉機車方式如果效益不錯，建議推廣至其他路口（實施初期間	交 通 局	一、查旨揭地點為五叉路口且車流複雜，中正一路左轉大順三路的機車量非常龐大，加上河北路口機車待轉區空間有限，無法完全容納待轉之機車，致於停等於待轉區的機車，易與中正一路東向之直行車流產生衝突。為提升該路口

題、因應作法及效果)。

二、新設號誌由民間捐贈協助加速進度。

行車安全，中正一路機車採直接左轉大順三路方式，左轉機車先在最外側的左轉機車專用車道停等，俟左轉綠色箭頭燈亮時，可直接左轉大順三路。

其中最外側的左轉機車專用車道係取消原有路邊停車位空間劃設，未使用既有行車空間，考量機車駕駛人停等習慣靠右的特性，並參考其他縣市左轉機車專用道之作法，將左轉機車專用道設置於道路右側，並劃設醒目的藍色鋪面標線，於進入端設置有「左轉機車專用道」標誌，路口設置有「機車請依號誌直接左轉」標誌，並劃設機車左彎導引線，以導引車輛依相關標誌標線行駛，同時透過交通局網站及新聞媒體宣導，以提供行駛車輛充分行車資訊。另為調整用路人行車習慣，實施初期，已請本府警察局於尖峰時段派員協助維持路口行車秩序，近日觀察使用左轉機車專用道比例已逐步提高。

後續將持續觀察改善之成效，作為其他路口檢討改善之依據。

二、有關現行民間捐贈交通號

106.11.6	童議員燕珍	33 路公車式小黃司機態度不佳，備用車輛太少？	交 通 局	<p>誌部分，大部分係私人機構為提升公司員工自身安全，進而向交通局申請自費於出入口設置交通號誌完成後捐贈予市府維管，至今僅有一處係建設公司因建案預計遷入人口提升影響周邊交通，經交通局交通影響評估會議建議請建設公司協助於一般供公眾通行之交叉路口設置交通號誌並捐贈予市府維管，合先敘明；因年度增設交通號誌工程經費有限，交通局目前均優先於車流量較大、交通事故數較多等重要路口設置交通號誌，針對非優先建置之路口，倘民間單位有捐贈之意願，交通局亦將全力配合協助相關捐贈作業。</p> <p>一、本市全國首創公車式小黃服務，達成二量一質效益，106 年擴大推動夜間安心搭乘服務，目前已有 12 條公車式小黃服務路線，至年底將有 14 條服務路線，提供特定區域民眾便利及戶性服務。</p> <p>二、查公車式小黃 33 線提供 1 輛支援車輛，統計自 106 年 8 月 7 日上路服務迄今，每日平均搭乘人數僅約</p>
----------	-------	-------------------------	-------	---

				<p>1 人，爰尚無須派遣支援車輛服務。</p> <p>三、另查公車式小黃服務計畫由皇冠大車隊提供服務，該車隊係通過本府計程車客運業經營派遣及共乘業務審查會審議評選，為本市優質計程車車隊，惟本府交通局仍持續定期查核監督以維護其服務品質。</p>
106.11.6	童議員燕珍	<p>高雄市公車部分站牌夜間不夠明亮，交通局曾表示將預計進行全面清查，是否有編列預算？進程如何？</p>	交 通 局	<p>有關反映本市部分站牌照明故障之情事，本府交通局業已責請廠商修復完成。另針對已有照明功能之站牌，已於每年編列預算辦理開口契約維護本市候車環境及相關設施例行性巡查檢修，以提升候車環境品質。</p>
106.11.6	何議員權峰	<p>輕軌第二階段因大順路沿線路邊停車位取消大幅減少停車供給，有何因應措施。</p>	交 通 局	<p>一、輕軌捷運第二階段路線中美術館路及大順路段（C21-C32）施工後將取消小型車 420 格及機車 573 格之路邊停車格。取消之機車格部分，捷運局已承諾完工後，於沿線橫交道路增設 923 格補足。</p> <p>二、小型車格位部分，本府交通局自 105 年起，即開始進行前揭路段輕軌沿線 300 公尺範圍內之公有及民營停車場尖峰剩餘小型車停車格位之調查，並規</p>

106.11.6	何議員權峰	捷運黃線以公	交 通 局	<p>劃透過闢建公有平面停車場、BOT 將公有停車場立體化多目標使用、輔導業者於私人空地設置停車場、協調商辦大樓及學校釋出停車空間等方式增加沿線替代停車供給。</p> <p>三、經 1 年餘努力，截至 106 年 10 月底，已完成闢建同慶公有停車場及新增 16 處民營停車場（合計增加 1,635 席小型車位）。目前輕軌沿線 300 公尺範圍內，計有 11 處公有停車場及 36 處民營停車場（尖峰時段餘裕估計 1,211 席），可供作替代停車使用。</p> <p>四、另位於神農路與南屏路口之凹子底公有停車場刻正推動 BOT 作業（即將於 107 年初簽訂投資契約），預計於完成立體化使用後，將可增加 489 席小型車位。</p> <p>一、本市捷運黃線業由行政院納入前瞻基礎建設計畫，該路線經過本市三民、鳳山、烏松等人口稠密行政區，可連結民族路、建工商圈、本館路、澄清路、長庚醫院、鳳山行政中心、衛武營、五甲商圈等地點。捷運黃線區分為北線</p>
----------	-------	--------	-------	--

與南線路段，北線路段行經三多路、民權路、民族路、建工路、本館路、大埤路；南線路段行經五甲路、南京路、澄清路、大埤路。

二、本府交通局規劃於捷運黃線通車前，於該路線平面道路闢駛捷運黃線先導公車（黃 1、黃 2）以培養公共運輸運量。本案已於 106 年 11 月 13 日公告釋出捷運黃線先導公車路線，預計於 12 月中旬進行路線評選，俟得標客運業者籌備完成後即可立即營運。

三、各路線營運資料及服務水準如下所示：

(一)捷運黃線先導公車（黃 1）

1.起迄點：捷運三多商圈站－澄清湖棒球場。

2.行駛里程：25.4 公里。

3.服務水準：平假日 64 車次。

(二)捷運黃線先導公車（黃 2）

1.起迄點：前鎮高中－澄清湖棒球場。

2.行駛里程：22.4 公里。

3.服務水準：平假日 64

106.11.6	何議員權峰	如何告訴市民輕軌建設願景？如何度過交通黑暗期？多辦幾場說明會。	交 通 局	<p>次。</p> <p>一、高雄輕軌行經高雄展覽館、市立總圖大樓、海洋文化及流行音樂中心、港埤旅運中心等，沿線亦有大型商場（如夢時代、家樂福、好市多及義大購物中心等）並可串聯本市亞洲新灣區、觀光景點及學校醫院等地區，大幅帶動地方發展及縮短旅運時間、健全本市大眾運輸服務路網。</p> <p>二、因應輕軌建設第二階段工程，預計取消美術館路及大順路段（C21~C32）沿線路邊停車格共計 333 格，本府交通局自 105 年 1 月起調查並積極增加替代停車供給，查近 300 公尺內公有平面停車場（已闢建完成）提供 1,199 席汽車停車格位及 471 席機車格位、民營平面停車場（已輔導領證）可提供汽車停車格位 2,417 席，將持續積極輔導民間設置民營公共停車場、學校及大型量販店釋出停車空間等方式，以期減輕所造成之停車衝擊。</p> <p>三、輕軌第二階段施工交維已由本府捷運局提送 106 年</p>
----------	-------	---------------------------------	-------	---

106.11.6	林議員宛蓉	新建前鎮輪渡站改建進度？	交 通 局	<p>9月28日本府道安會報綜合管考小組審查，施工工期共計806天，為減少道路施工期間交通衝擊，會議決議包含（一）請工程主辦單位（捷運局）辦理地方說明會，以利民眾瞭解施工內容、交通管制等；（二）因應施工沿線路邊停車題；（三）加強工區周邊替代道路之引導；（四）施工沿線聯合醫院、中華藝校及大樓停車場、大型商場等進出動線影響提出相關配套措施及施工前進行溝通協調。查本府捷運局已於106年10月26日、27日分別於鼓山區公所、左營區公所及三民區公所召開施工交維地方說明會，本案依規定須將施工交通維持計畫提送本府道安會報審查通過後方可施作。</p> <p>一、本工程為進行基地基礎穩定工程，工程經費由662萬元追加至總工程經費為1,274萬元，全部工程款經貴席及本府交通局強力爭取，而獲航港局全額負擔支應。</p> <p>二、查本工程之拆除執照、使照作廢及「臨時建築物設</p>
----------	-------	--------------	-------	---

106.11.6	林議員宛蓉	前鎮區翠亨北路與翠福街口經常發生車禍，建議設置紅綠燈號誌。	交 通 局	<p>置許可」掛號審查及修正部分，本府交通局業已積極協助國工局辦理，並於106年9月15日前皆辦理完成，目前本工程正辦理招標作業中。</p> <p>三、本案招標內容經國工局檢討後，工程造價仍優於市場行情，爰經費維持不變，且資格已為丙級以上即可，因第4次招標廠商資料提供不足而廢標，後續將於11月17日辦理第5次開標作業。如何來決標，本府交通局除將持續協請國局檢討施工工項外，並將協助邀約工程施工業者參與投標，以利本案決標並適時完工。</p> <p>一、經查該處交岔路口業已設置「停止線」、「停」與「慢」標字、及「網狀線」等交通設施，用以「警示路口」並區分路權，提醒用路人「停車再開」或「減速慢行」，保障用路人行車安全</p> <p>二、至有關反映該路口經常發生車禍乙節，據交通局易肇事地點分析系統資料所示，該路口105年行車事故計4件，均屬用路人違規行為，與未設置行車管</p>
----------	-------	-------------------------------	-------	---

制號誌無因果關係。(如表一)

三、交通局 105 年 11 月 15 日會同林宛蓉議員服務處就該路口進行尖峰小時汽車交通量調查，並未符合「道路交通標誌標線號誌設置規則」第 226 條設置號誌最低標準，且該路口東側 60 公尺處(翠亨北路/翠禮街口)及西側 220 公尺處(翠亨北路/翠村街口)皆設有行車管制號誌，囿於相關條件不足，爰評估暫維現況。(如表二)

四、經交通局再於 105 年 11 月 25 日至服務處向議員說明，並於翠亨北路 470 巷口處增設反射鏡與太陽能閃光「慢」標誌，以提高用路人行車警示度。經調閱易肇事地點分析系統資料，該路口 106 年(截至 9 月底)行車事故 3 件，本府交通局除持續觀察翠亨北路與翠福街口車流特性檢討調整各項交通管制設施外，並將研議評估設太陽能閃光標誌可行性。

表一

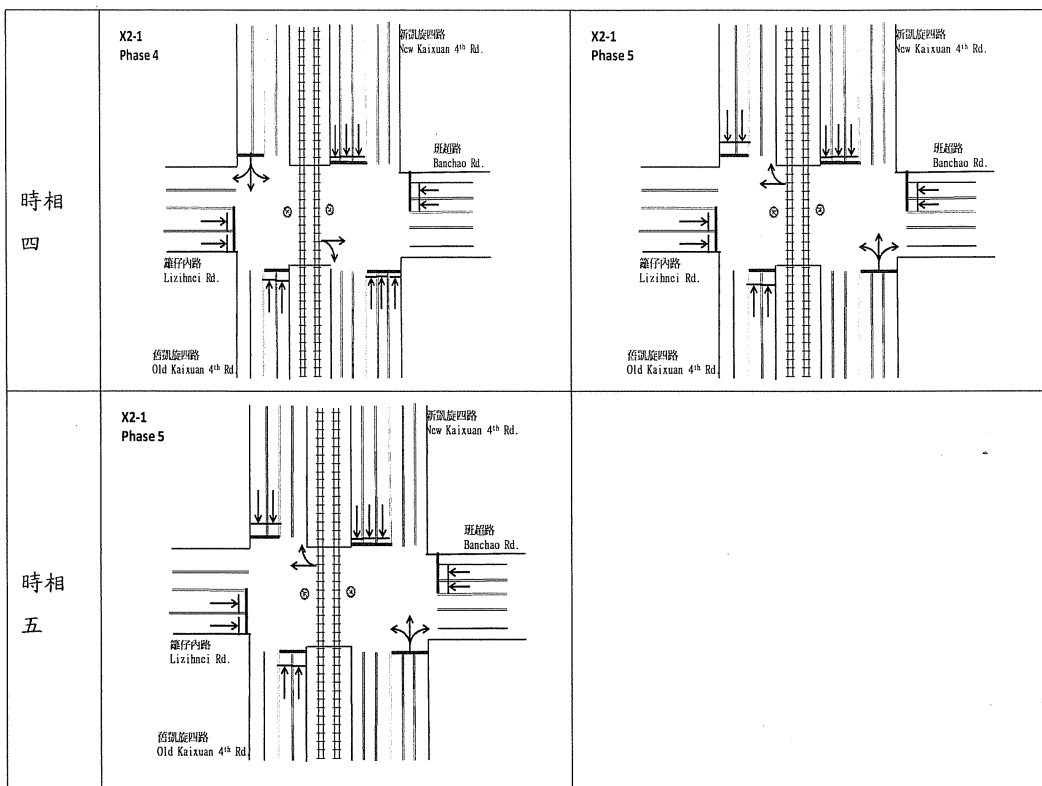
年度	A2	A3	時間	肇事車種	事故類型
105	3	1	01/20 17:20	機車&行人	倒車未依規定
			04/30 08:45	機車&機車	違規超車
			08/12 19:00	機車&自行車	逆向酒駕
			10/30 02:20	汽車&汽車	未注意車前狀況

表二

幹支道	車道數	法規條件	調查結果
翠亨北路(幹道)	1快1慢	600(PCU)	649(PCU)
翠福街(支道)	1混合	470(PCU)	63(PCU)

106.11.3	林議員宛蓉	<p>目前凱旋四路與籬仔內路為輕軌路口系統，由舊凱旋四路北向右轉班超路，同時與籬仔內路直行往班超路車流同步，兩股車流容易造成衝突，建請交通局調整號誌時制，改善路口安全。</p>	交 通 局	<p>一、為避免舊凱旋路北向右轉班超路與輕軌列車於共用時相發生衝突，路口之時相設計爰搭配橫交道路籬仔內路通行，開放舊凱旋四路北向紅燈右轉，以維輕軌通行安全並兼顧轉向需求。</p> <p>二、為解決第一時相開放舊凱旋四路北向紅燈右轉後，與籬仔內路南向左轉車流較低，同時開放舊凱旋北向右轉匯入班超路之衝突較小，故經捷運局與交通局評估後，將舊凱旋四路紅燈右轉調整至第三時相，以維用路人安全。</p>
----------	-------	--	-------	--

	改善前	改善後
時相一	<p>X2-1 Phase 1</p> <p>新凱旋四路 New Kaixuan 4th Rd.</p> <p>班超路 Ban Zhao Rd.</p> <p>羅仔內路 Lizihnei Rd.</p> <p>舊凱旋四路 Old Kaixuan 4th Rd.</p>	<p>X2-1 Phase 2</p> <p>新凱旋四路 New Kaixuan 4th Rd.</p> <p>班超路 Ban Zhao Rd.</p> <p>羅仔內路 Lizihnei Rd.</p> <p>舊凱旋四路 Old Kaixuan 4th Rd.</p>
時相二	<p>X2-1 Phase 2</p> <p>新凱旋四路 New Kaixuan 4th Rd.</p> <p>班超路 Ban Zhao Rd.</p> <p>羅仔內路 Lizihnei Rd.</p> <p>舊凱旋四路 Old Kaixuan 4th Rd.</p>	<p>X2-1 Phase 3</p> <p>新凱旋四路 New Kaixuan 4th Rd.</p> <p>班超路 Ban Zhao Rd.</p> <p>羅仔內路 Lizihnei Rd.</p> <p>舊凱旋四路 Old Kaixuan 4th Rd.</p>
時相三	<p>X2-1 Phase 3</p> <p>新凱旋四路 New Kaixuan 4th Rd.</p> <p>班超路 Ban Zhao Rd.</p> <p>羅仔內路 Lizihnei Rd.</p> <p>舊凱旋四路 Old Kaixuan 4th Rd.</p>	<p>X2-1 Phase 4</p> <p>新凱旋四路 New Kaixuan 4th Rd.</p> <p>班超路 Ban Zhao Rd.</p> <p>羅仔內路 Lizihnei Rd.</p> <p>舊凱旋四路 Old Kaixuan 4th Rd.</p>



106.11.6	沈議員英章	<p>一、請高公局加強鼎力路匝道指標。</p> <p>二、八德二路仁武交流道應積極推動。</p> <p>三、高屏第二快速公路應積極推動。</p> <p>四、國道七號應積極推動。</p>	交 通 局	<p>一、請高公局加強鼎力路匝道指標</p> <p>本府交通局已於 106 年 11 月 13 日函請交通部臺灣區國道高速公路局檢視及研議相關改善措施，以供用路人遵行使用。</p> <p>二、八德二路仁武交流道應積極推動</p> <p>(一)本府交通局因應本市左營、仁武地區之未來發展與交通需求，及分流改善鼎金系統交流道交通壅塞問題，辦理增設國道 1 號仁武八德二路交流道可行性研究，初步將以方案一「以八德二路為連絡道設置南下北上均可進出之完整鑽石型交流道」為建議方案，進出日均交通量 69,546pcu，總經費暫估 10 億元(中央 4.81 億元、本市 5.18 億元)，益本比 2.14。</p> <p>(二)本府交通局於 106 年 5 月完成可行性研究報告書，後續因查交通部公路總局刻正辦理「高雄屏東間第二條東西向快速道路」可行性研究，其計畫與本局推動之增設國道 1 號仁武八德二路交流道有計畫整合之</p>
----------	-------	--	-------	---

可能，故仍尋求兩計畫之整合可行性，惟為爭取時效，本府交通局將儘速依相關程序提送國道高速公路局審議。

三、高屏第二快速公路應積極推動

(一)高屏往來唯一的東西向快速公路台 88 線交通流量飽和，經常塞車，屏東積極爭取高屏第二條東西向快速道路，爰交通部公路總局辦理「高雄－屏東間東西向第二條快速公路可行性研究」，規劃路線全長 24.2 公里，以西端高雄左營高鐵路為起點，向東延伸設有國道 10 號系統交流道、義大二路交流道、台 29 交流道、台 3 線交流道、台 27 交流道，終點為屏東鹽埔國道 3 號，共設置 5 處交流道。

(二)規劃路線可行性研究報告交通部公路總局於 106 年 8 月 9 日審查通過，並於 106 年 9 月 29 日送交通部，俟交通部彙整各單位意見後，預計今（106）年 11 月底前提報行政院核定及公布施工工期。行政院核定

後將辦理綜合規劃、環評作業、預算編列等相關作業。

四、國道七號應積極推動

(一)國道 7 號路線全長 23 公里，沿線設置南星端、林園交流道、臨海交流道、大坪頂交流道、小港交流道、大寮系統交流道、鳳寮交流道、鳥松交流道、仁武系統交流道等 9 處匝道或系統交流道（如附圖）。環保署於 102 年 8 月 30 日召開環境影響評估審查委員會審查本計畫環境影響說明書，決議進入第二階段環評。

(二)環保署於 103 年 10 月至 106 年 10 月間已召開 13 次二階環評範疇界定會議，會議條針對評選方案「主方案－國 7 原規劃路線」、「零方案－國 7 不開發」、「替代方案－修正國 7 規劃路線」進行環境影響項目範疇界定作業，惟第 13 次延續會議蔡副議長昌達及林園區 24 個里里長建議採原規劃路線之主方案，反對「光明路案」、「高屏溪西側案」2 個替代方案，爰該次會

議決議撤回 2 個替代方案。後續國工局將賡續辦理環評作業。

(三)國 7 計畫後續需俟環評審議通過，將建設計畫報奉行政院核定，始展開工程設計、用地取得及施工。

(四)市府一直與交通部密切配合，持續協助提供相關資料與建議予國道新建工程局參考，並將影響社區居住安全環境、生態環境及工業區廠房運作衝擊降至最低為目標，持續努力推動計畫進行。



編號	交流道名稱(暫定)	功能
1	林園交流道(北向)	以台17及沿海四路為連絡道，提供大林浦、臨海工業區及林園地區北向聯外服務
2	臨海交流道(北向)	以台17及上林路為連絡道，提供臨海工業區北向聯外服務
3	大坪頂交流道(北向)	以高坪二十二路為連絡道，提供臨海工業區、大坪頂地區北向聯外服務
4	小港交流道	以高松路為連絡道，提供高松、小港地區聯外服務，並預留聯絡道拓建銜接。
5	大寮系統交流道	銜接台88，提供台88車流轉換服務
6	鳳寮交流道(分離式)	鳳寮交流道南向匝道，以台25(鳳林四路)為連絡道，提供大寮及鳳山南向服務
		鳳寮交流道北向匝道，以台1(大漢路)為連絡道，提供大寮及鳳山北向服務
7	鳥松交流道	以神農路為連絡道，提供鳥松、183縣道及183乙縣道沿線聯外服務
8	仁武系統交流道	銜接國10，提供國10車流轉換服務



106.11.6	陳議員信瑜	如何提升民衆使用公共運輸。	交 通 局	<p>一、本市因地理環境因素，人口密集度差異大，有 95% 的人口集中在僅佔全高雄市土地面積 25% 的都會區中，因此對於大眾運輸系統的配置，需考量都市化程度以及土地使用強度規劃層級式公共運輸（如下圖），例如在人口密集的都會區建構完善的捷運系統，都會區外圍則以輕軌、公車捷運串聯，再來依強度建置公車、撥召公車等運具完善整體公共運輸路網。</p> <p>二、目前執行成果：</p> <p>(一)路網規劃：</p> <p> 構建 2 主（高雄火車站、左營高鐵站）、4 次轉運中心，配合軌道、國道、公路及一般公車等層級式公共運輸系統，快速連結各分區之轉運中心，提供不同運輸系統間便捷之轉乘服務，達成 30 分鐘生活圈目標；並全面加密幹線公車路線班次及增加轉乘站位。</p> <p>(二)提供公車優惠票價：</p> <p> 1. 103 年推動刷一卡通市區公車免費搭計畫。</p> <p> 2. 104 年、105 年推動「</p>
----------	-------	---------------	-------	---

1 日 2 段吃到飽優惠措施」、「捷運公車轉乘優惠措施」及「公路客運路線票價優惠措施」。

3. 106 年實施里程段次計費，推動上車刷卡下車刷卡制度，利用刷卡機及 GPS 定位技術以 8 公里作為分段依據，就民衆搭乘里程收取一段或二段費用，並搭配原有之一日二段吃到飽措施，不僅未提高民衆乘車成本，反而減少以往發放段號證之繁瑣程序，以及藉以蒐集民衆旅運資訊，作為後續路線規劃、調整之客觀數據分析依據。

(三)提高可靠度：擴建智慧型站亭，提供正確到站資訊。

(四)提高便捷性：發送公車路線手冊、開發手機 APP「iBus-高雄」、公車動態資訊 QR code 及查詢網頁等，便利民衆查詢公車路線及班次資訊；並辦理多卡通電子票證整合計畫。

(五)服務品質控管：持續辦理公車服務品質評鑑及

公車稽查，維護及提升公車服務品質，提升民衆搭乘滿意度。

(六)推動公車式小黃（DRTS）：在偏遠地區以計程車替代公車行駛，解決市區公車承載率不高問題，深入服務公車較難到達的區域，同時節省政府補助經費。

三、新闢路線規劃：

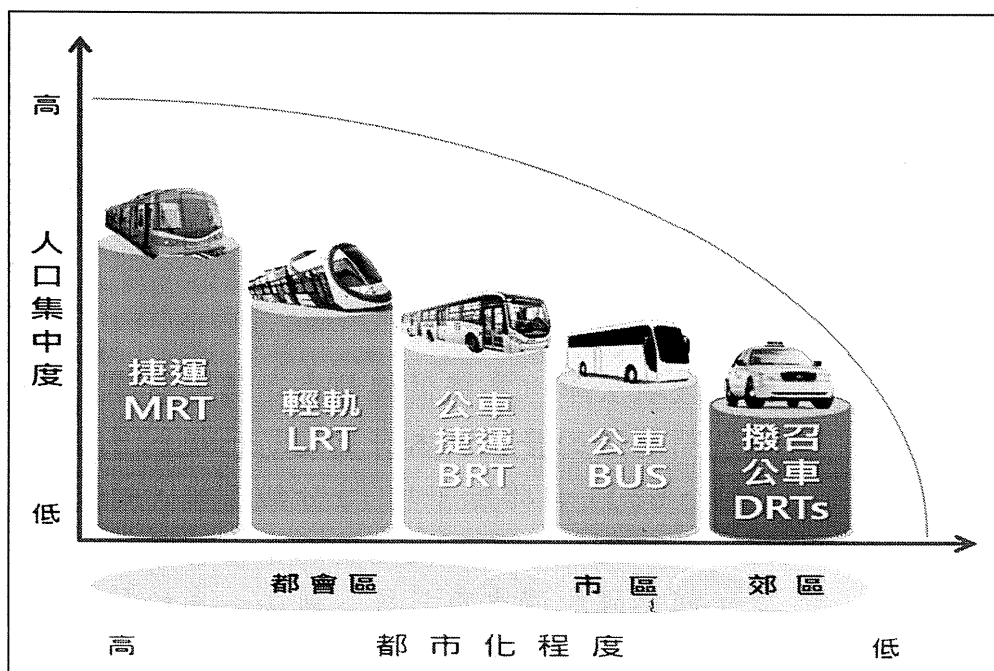
(一)輕軌接駁公車：為提供輕軌串連週邊商圈之運輸接駁服務，帶動亞洲新灣區的發展，本府交通局已規劃 2 條輕軌接駁公車路線（G1、G2）：車路線平均 15 分鐘 1 班，每日 48 車次。

(二)捷運黃線先導公車：捷運黃線業由行政院納入前瞻基礎建設計畫，該路線經過本市三民、鳳山、鳥松等人口稠密行政區，為培養公共運輸運量，本府交通局已規劃於捷運黃線通車前，於該路線平面道路闢駛捷運黃線先導公車（黃 1、黃 2），公車路線平均 15 分鐘 1 班，每日 64 車次。

四、提高公車全面服務品質：

106 年度將以「高雄市智慧

			<p>友善公共運輸計畫」為主軸，建構「搭乘者友善」、「高齡及身障朋友友善」、「生態環境友善」及「智慧運輸科技的友善應用」之公共運輸環境，並提供多元低污染型態的公共運具滿足民衆不同的交通需求，透過行動載具之多元資訊服務、里程段次計費搜集之大數據資料，運用科技發展帶來新的思維與契機，提升公共運輸之競爭力，突破公共運輸成長瓶頸，提昇高雄市公共運輸系統整體環境。</p>
--	--	--	--



106.11.6	陳議員信瑜	輪船公司已調整渡輪票價，為何考核績效仍列乙等（研考會 105 年度經營績效考核報告），仍然年年虧損？	交 通 局	<p>一、依據本府研考會「高雄市政府所屬事業機構 105 年度經營績效考核報告」所揭（如下，於 106.07.24 執行考核），輪船公司為滿足旗津、中洲地區市民交通需求、照顧大眾運輸社會福祉，並予特定對象優待或免費搭乘之優惠，導致票價未能反應成本，加上尖離峰搭乘需求差別明顯，人事費用負擔沉重，復因民營觀光遊輪的競爭，導致運量無法有效提升，致使虧損逐年擴大，每年營運虧損金額約 3 千萬至 1 億元，累積虧損已逾 8.47 億元，在營運資金短絀下借貸營運，以債養債，營運陷入惡性循環，財務更形惡化。</p> <p>二、另就本府研考會「高雄市政府所屬事業機構 105 年度經營績效考核報告」第 17 頁所揭考評成績而論，輪船公司以業務經營項目獲分較高，而財務管理分數低下，顯示在現今旅遊環境不佳之狀況下，仍能採取多項營運改革策略及開源節流措施等作為，實已勉力而為。惟財務管理方面，因虧損逐年擴大，再加上償債能力不佳，致</p>
----------	-------	--	-------	--

使需以借貸來支應公司營運。

三、旗津居民免費乘船統計，係依據旗津卡刷卡次數計算金額，平均每年短收金額高達約 6 千萬元左右，尤其在 104 年 6 月 1 日調整渡輪票價後，短收金額更高達 9 千萬元。如將旗津居民免費乘船短收金額列入營收，虧損將會大幅減少。105 年營收加入旗津居民免費乘船金額呈現盈餘 6 千 3 百餘萬元。

四、轉虧為盈之努力：

(一)於 105 年 6 月 1 日將太陽能愛之船委由大鵬灣遊艇公司經營管理，每年可收取權利金 1,500 萬元。

(二)以愛之船成功委外之經驗規劃將遊港航線委外經營（真愛輪、光榮輪、高雄輪），以借重民間活絡之廣宣手法與管道提升經營績效，並收取權利金俾以期轉虧為盈。

(三)於 105 年 11 月訂定「年度船員調度計畫」與「年度船舶維修計畫」，以擷節人事成本（加班費）及船舶維修成本。

(四)於 106 年 1 月完成旗津

				<p>第三躉船之建造啓用，改善旅客乘船動線，加速通關速度，提升服務品質。</p> <p>(五)於 106 年 1 月完成「快樂號」渡輪之電力推進系統改造並規劃於 106 年底及 107 年底各建造一艘全新電力推動渡輪，以引進綠能環保運輸，以供更高等級之綠色運輸服務。</p>
--	--	--	--	---

肆、高雄市政府考核小組複評結果

一、考評成績

經各專家、學者與本府主計處、財政局、人事處及研考會主管人員組成之複評委員參酌各受考核事業機構自評檢討報告、各事業機構主管機關初核報告及分數，續於 106 年 7 月 24 日、26 日親赴各事業機構實地查訪瞭解實況，並就各受考核機構所提書面資料交換意見後，完成本市各所屬事業機構 105 年度經營績效複評，考評成績與評定等第如下：

考評項目	輪船公司	動產質借所
業務經營	36.79	33.86
財務管理	23.21	32.86
人事管理	6.57	5.14
企劃管理	7.69	7.86
研究發展	4.60	6.43
合計	78.86	86.15
評定等第	乙	甲

106.11.6	黃議員柏霖	如何提升民衆使用公共運輸。	交 通 局	<p>一、本市因地理環境因素，人口密集度差異大，有 95% 的人口集中在僅佔全高雄市土地面積 25% 的都會區中，因此對於大眾運輸系統的配置，需考量都市化程度以及土地使用強度規劃層級式公共運輸（如下圖），例如在人口密集的都會區建構完善的捷運系統，都會區外圍則以輕軌、公車捷運串聯，再來依強度建置公車、撥召公車等運具完善整體公共運輸路網。</p> <p>二、目前執行成果：</p> <p>(一)路網規劃：</p> <p> 構建 2 主（高雄火車站、左營高鐵站）、4 次轉運中心，配合軌道、國道、公路及一般公車等層級式公共運輸系統，快速連結各分區之轉運中心，提供不同運輸系統間便捷之轉乘服務，達成 30 分鐘生活圈目標；並全面加密幹線公車路線班次及增加轉乘站位。</p> <p>(二)提供公車優惠票價：</p> <p> 1. 103 年推動刷一卡通市區公車免費搭計畫。</p> <p> 2. 104 年、105 年推動「</p>
----------	-------	---------------	-------	---

1 日 2 段吃到飽優惠措施」、「捷運公車轉乘優惠措施」及「公路客運路線票價優惠措施」。

3. 106 年實施里程段次計費，推動上車刷卡下車刷卡制度，利用刷卡機及 GPS 定位技術以 8 公里作為分段依據，就民衆搭乘里程收取一段或二段費用，並搭配原有之一日二段吃到飽措施，不僅未提高民衆乘車成本，反而減少以往發放段號證之繁瑣程序，以及藉以蒐集民衆旅運資訊，作為後續路線規劃、調整之客觀數據分析依據。

(三)提高可靠度：擴建智慧型站亭，提供正確到站資訊。

(四)提高便捷性：發送公車路線手冊、開發手機 APP「iBus-高雄」、公車動態資訊 QR code 及查詢網頁等，便利民衆查詢公車路線及班次資訊；並辦理多卡通電子票證整合計畫。

(五)服務品質控管：持續辦理公車服務品質評鑑及

公車稽查，維護及提升公車服務品質，提升民衆搭乘滿意度。

(六)推動公車式小黃（DRTS）：在偏遠地區以計程車替代公車行駛，解決市區公車承載率不高問題，深入服務公車較難到達的區域，同時節省政府補助經費。

三、新闢路線規劃：

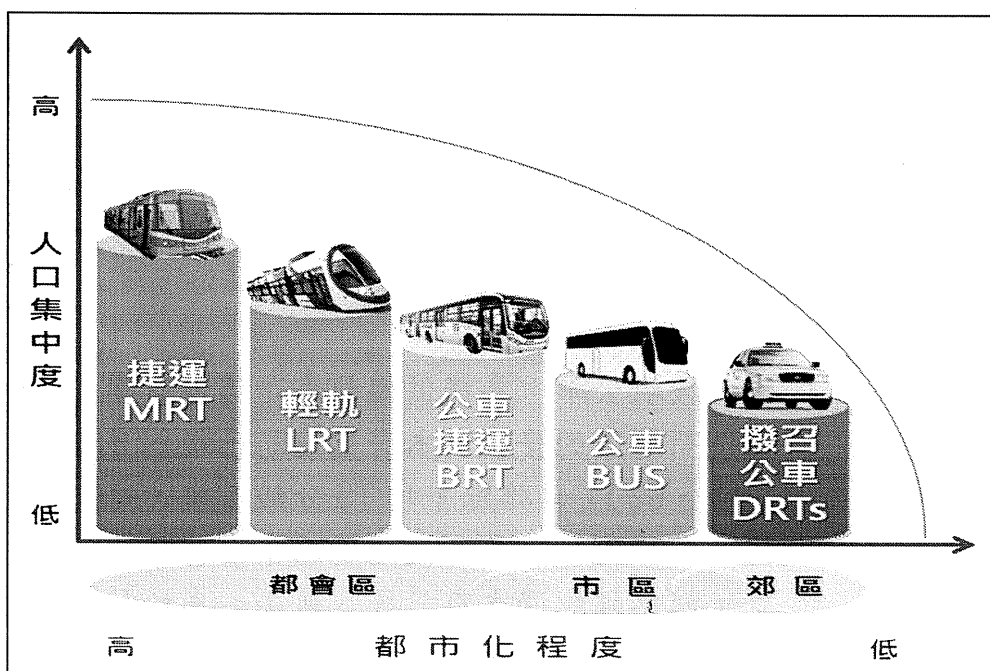
(一)輕軌接駁公車：為提供輕軌串連週邊商圈之運輸接駁服務，帶動亞洲新灣區的發展，本府交通局已規劃 2 條輕軌接駁公車路線（G1、G2）：車路線平均 15 分鐘 1 班，每日 48 車次。

(二)捷運黃線先導公車：捷運黃線業由行政院納入前瞻基礎建設計畫，該路線經過本市三民、鳳山、鳥松等人口稠密行政區，為培養公共運輸運量，本府交通局已規劃於捷運黃線通車前，於該路線平面道路闢駛捷運黃線先導公車（黃 1、黃 2），公車路線平均 15 分鐘 1 班，每日 64 車次。

四、提高公車全面服務品質：

106 年度將以「高雄市智慧

			<p>友善公共運輸計畫」為主軸，建構「搭乘者友善」、「高齡及身障朋友友善」、「生態環境友善」及「智慧運輸科技的友善應用」之公共運輸環境，並提供多元低污染型態的公共運具滿足民衆不同的交通需求，透過行動載具之多元資訊服務、里程段次計費搜集之大數據資料，運用科技發展帶來新的思維與契機，提升公共運輸之競爭力，突破公共運輸成長瓶頸，提昇高雄市公共運輸系統整體環境。</p>
--	--	--	--



高雄市議會第 2 屆第 6 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表
(106.12.13 高市府交運規字第 10641813000 號函復)

質詢日期	議員姓名	質詢事項	主辦機關 (協辦機關)	辦理情形
106.11.6	王議員耀裕	國道七號高雄路段計畫目前辦理進度？會不會又納入二撤案之替代方案？	交通 局	<p>一、國道 7 號路線全長 23 公里，沿線設置南星端、林園交流道、臨海交流道、大坪頂交流道、小港交流道、大寮系統交流道、鳳寮交流道、烏松交流道、仁武系統交流道等 9 處匝道或系統交流道（如附圖）。環保署於 102 年 8 月 30 日召開環境影響評估審查委員會審查本計畫環境影響說明書，決議進入第二階段環評。</p> <p>二、環保署於 103 年 10 月至 106 年 10 月間已召開 13 次二階環評範疇界定會議，會議係針對評選方案「主方案－國 7 原規劃路線」、「零方案－國 7 不開發」、「替代方案－修正國 7 規劃路線」進行環境影響項目範疇界定作業，惟第 13 次延續會議王議員耀裕、蔡副議長昌達、林園里務推展聯合促進會及林園區各里里長堅決反對「光明路案」、「高屏溪西側案」2 個替代方案應予撤銷，爰該次會議決</p>

				<p>議撤回 2 個替代方案。後續國工局將賡續辦理環評作業。</p> <p>三、國 7 計畫後續需俟環評審議通過，將建設計畫報奉行政院核定，始展開工程設計、用地取得及施工。</p> <p>四、市府一直與交通部密切配合，持續協助提供相關資料與建議予國道新建工程局參考，並將影響社區居住安全環境、生態環境及工業區廠房運作衝擊降至最低為目標，持續努力推動計畫進行。</p>
--	--	--	--	---

編號	交流道名稱(暫定)	功能
1	林園交流道(北向)	以台17及沿海四路為連絡道，提供大林浦、臨海工業區及林園地區北向聯外服務
2	臨海交流道(北向)	以台17及上林路為連絡道，提供臨海工業區北向聯外服務
3	大坪頂交流道(北向)	以高坪二十二路為連絡道，提供臨海工業區、大坪頂地區北向聯外服務
4	小港交流道	以高松路為連絡道，提供高松、小港地區聯外服務，並預留聯絡道拓建銜接。
5	大寮系統交流道	銜接台88，提供台88車流轉換服務
6	鳳寮交流道(分離式)	鳳寮交流道南向匝道，以台25(鳳林四路)為連絡道，提供大寮及鳳山南向服務
		鳳寮交流道北向匝道，以台1(大漢路)為連絡道，提供大寮及鳳山北向服務
7	鳥松交流道	以神農路為連絡道，提供鳥松、183縣道及183乙縣道沿線聯外服務
8	仁武系統交流道	銜接國10，提供國10車流轉換服務

