

發行人兼社長：劉家裕
台灣多媒體股份有限公司
電話：+886-7-251 2667
高雄市前金區自強一路 22 號 4F-1(B)
澳門：公論傳媒有限公司
電話：+853- 2883 8394
澳門新口岸孫逸仙大馬路帝景苑 4 座 4J
中華郵政高雄雜字第 223 號
執照登記為雜誌交寄

臺灣公論報

第 311 期



Email: news.tprn@gmail.com

高雄新火車站獨缺福國利民的站中路

高雄市鐵路地下化的最後一哩路，在高雄新火車站周邊的連絡道路完工，於十月廿九日中午開放通車後大功告成。高雄火車站的地理位置，正巧位於高雄市中心的中軸線上，更重要的是它的交通樞紐位置，正是連通南北交通大動脈的「中博大道」，也就是銜接南端中山路與北端博愛路的「接頭」，重要無比。

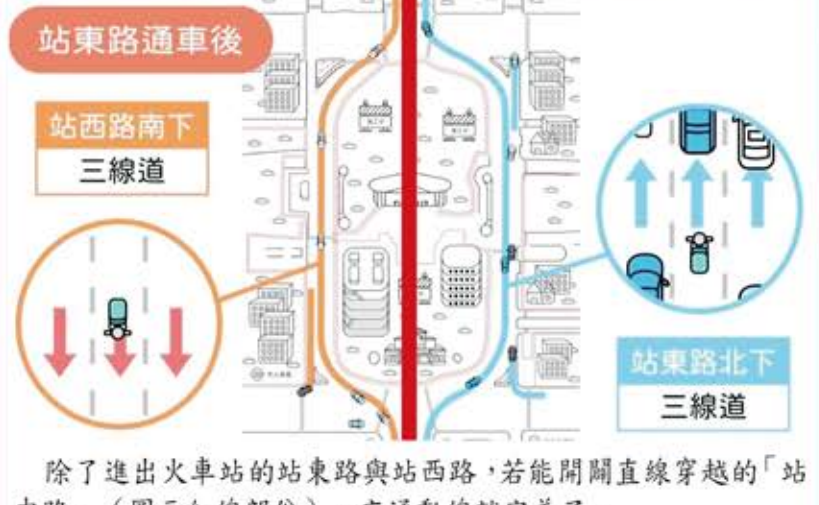
鐵路地下化之前南北車輛以中博地下道直通，地下化施工期間，以中博高架橋通行，南來北往車輛



車輛穿越火車站「亞」字型路網，必須如圖示大幅度的「四拐二彎」。(資料來源/高雄市政府交通局)

都能暢通無阻。無奈的是，鐵路地下化後「中博大道」不見了，被拆解為穿越車站的站東路與站西路，這段高雄市最重要要衝的交通並沒有因為鐵路地下化而優化，反而是嚴重劣化。而造成這種違反所有交通設計教科書理念的唯一原因，就是為了把日據時代興建的舊火車站落放於這條中軸線的正中央，供南來北往用路人繞路憑吊。

之前中博地下道與中博高架橋之所以暢通無阻，最主要的原因是區隔並分流要進站與不進站的車流



與人流。要走這條「中博大道」的駕駛人有兩大類，一種只是借道行駛，利用地下道或高架橋呼嘯而過，繼續向南往北；另外一種則是要到火車站搭車或出站者，利用平面道路進出，兩者分流而行，井水不犯河水。如今地下道與高架橋全部拆除，要進站與不進站的人車全部改走平面道路的站東路與站西路，使用道路目的不一樣的車流全部集中在一條混用的道路上，加上高雄車站車流量大，勢必打結。

個原因，除了沒有分流之外，就是為了規避那座日據時代興建的線被規劃為全球僅見的「亞」字型路網，所有經過火車站的車輛都必須四拐二彎。北上的車輛在經過建國路時，先來個向右轉四十五度大轉彎，轉到站東路，再馬上來一個向左轉四十五度大轉彎，這是第一個向右轉四十五度大轉彎，過了九個再銜接博愛路北，這是第二

除了進出火車站的站東路與站西路，若能開闢直線穿越的「站中路」(圖示紅線部份)，交通動線就完美了。(資料來源/高雄市政府交通局影片截圖)

彎，一共是「四拐二彎」。南下的車輛走站西路，同樣要先後來四個四十五度大轉彎的「四拐二彎」，這樣的設計到底是想要幹甚麼？考駕照嗎？

屏鵝公路植樹百里，所造成的民怨，超乎想像，甚至可能影響這次屏東縣長的選舉，但是，他的陣痛期只有半年。而「高雄新火車站之亂」卻是與高雄市民天長地久的長相左右，會變成怎樣的民怨製造機？且拭目以待。

如果，帝冠式車站沒有攔腰斬頭截路，進出火車站的人車，利用站東路與站西路，而中間可以打通，開闢直線穿越的「站中路」，豈不是兩全其美？

這種「亞」字型交通動線的設計，有四個後遺症，第一是行車速度龜速化，開放通車後，根據交通單位的測速，站東路及站西路的車行速度為時速廿五至三十公里；第二是容易肇事，要進站載客的大型公車、遊覽車與直行的小客車、機車、自行車搶道，極易肇事；第三是任何一起小擦撞，在等待交通大隊處理善後的過程中，必然造成回堵；第四是為了維持交通順暢，必然長期加派必須支付鐘點費的交管指揮，既浪費人力也浪費公帑。這些都是看得見與看不見的社會成本。

內文提要

2 版 評論	確診者等同被褫奪公權	7 版 廣告	高雄市政府廣告	12 版 人物	陳秀鳳悠遊繪畫投身慈善
3 版 要聞	蘇清泉的長期照護有牛肉	8 版 兩岸	上海啟動未來科學家培養	13 版 澳門	發現疫情啟動全民核檢
4 版 廣告	吉壹禾蟲草純粉	9 版 兩岸	大陸夢天實驗艙發射成功	14 版 澳門	宣傳澳門攝影比賽作品展
5 版 要聞	選情預測順綠者昌逆綠者亡	10 版 地方	台中逸春珍藏老茶開箱會	15 版 澳門	宣傳澳門攝影比賽作品展
6 版 地方	高市成立半導體廊帶大聯盟	11 版 地方誌	鳳儀宮主祀陪祀先後進廟	16 版 澳門	獲准填海擴建澳門機場