

## 亞太城市高峰會

曹國隆 | 高雄市民

高雄市政府爭取舉辦亞太城市高峰會，將於九月九日盛大登場，預計將有上百位城市治理者與上千位專業菁英共襄盛舉，參與的貴賓都是金字塔頂端的人物，就觀光而言，所帶來的經濟效益將遠超過一般觀光客所能帶來的效益，若這群貴賓能對高雄留下美好的印象，未來再次與家人及朋友造訪的機會也能提高，對高雄的觀光就產生滾雪球效益。其次，辦理一場重要的會展，可節省龐大的廣告宣傳經費，不花大錢就可讓許多國家認識高雄這座美麗之都。再者，許多參與貴賓皆具備專業領域的知識，對於會議中所探討的議題，能提出獨到且具有建樹的看法，高雄即可在第一時間取得最新的資訊，藉此領先發展，因為交流，和世界不同國度的人才交友，加強城市間彼此的認識，提升自我的格局，贏得的友誼，才是最大的收穫。

城市的發展需要市民的參與，政策的制定更不可悖離市民的需求，許多人常有一種經驗，購物台與廣告商都知道大家的需求，但政府就是不懂人民要的是什麼，許多商人與企業都懂得以微妙的心理學來掌控我們消費的模式與習慣，而政府每每制定的政策就是找人民的麻煩，讓人民摸不著頭緒，其中問題就在於市民參與市政的幅度不夠，無法讓政府深入瞭解市民的需求。例如政府常使用的政策工具是輔導，作法就是補助經費，但相較於產業的專業性，外行的政府怎麼「輔導」專業的廠商呢？因此補助的經費往往不能夠用於真正的刀口上，或許有天補助消失，企業反而還因為沒有了競爭力而倒閉。實際上，高雄引以為傲的 1999 專線，就是最好的擴大市民參與方案，因為發生在生活周遭的事件，反而讓人民有動力向政府反映需求，提高政治效能感，讓你我不再為公共事務冷漠，才

能確實提高市民參與市政。

全世界皆面臨許多社會與經濟的問題，高雄亦是如此，舉凡階級的對立與青年失業的問題，都是治理者面臨的燙手山芋。貧富的差距導致階級的對立，勞動階級仇恨資本階級，連軍公教穩定的工作，都變成了不公平的代表。另青年人是國家發展的命脈，就業後若僅能領取二十幾 K 的薪水，生活費與固定支出佔了薪資的全部，沒有多餘的存款，導致沒有機會投資，缺少投資便減少創造更大的財富的機會，各種機會越來越少，一座城市的發展就會停滯不前，高雄能否透過城市高峰會的交流解決現在正面臨的問題呢？我們將拭目以待？

有句話說，「方向對了，距離目標就不遠了」。如果高雄能夠藉著此次與不同國家的交流，擬定發展的新思維，解決現有的問題，對於高雄想要成為幸福城市的理想，應更能接近目標。

## 高雄捷運線—城市文化新軸線

林顯明 | 高雄市民

放眼國際間有捷運或地鐵系統的城市，捷運不只扮演交通工具的功能，同時因為捷運系統進一步改變市民的生活習慣，並且建立城市的「捷運文化」。

在英國倫敦，擁有世界上最老的地鐵系統俗稱「管子」，在熙來攘往的捷運車站裡，倫敦人總是西裝筆挺，一手拿個咖啡、另一手看著報紙，享受著搭乘捷運往來城市各地的時光，也充分展現倫敦的英倫風情。在法國巴黎，法國品牌淡淡的香水味，標示著巴黎這座浪漫且美麗的都市，搭乘地鐵的市民總習慣在出地鐵站前購買一束鮮花或一籃水果，悠閒漫步的前往下一個目的地。

台北是台灣第一個擁有捷運系統的城市，不同於歐洲地鐵系統的悠閒與慢步，台北展現不同的捷運風貌。除了腳步快之外，台北捷運也滿足都市人不同的生活需求，各式各樣的地下街，販賣著多樣的產品，而捷運地下街文化，也成為新的城市亮點。除了商業活動，台北捷運也發展出令其他國家讚賞的「捷運禮貌文化」，例如：搭乘手扶梯時靠右站立、博愛坐讓位的習慣建立，在在都建立起屬於台北的城市捷運文化。

高雄捷運在 2008 年通車之後，以紅橘兩線十字路網建構起大眾運輸的骨幹，捷運所提供的服務也愈來愈多樣化，現在搭乘高雄捷運，不只是城市內的通勤工具，更是一種城市生活的選擇。

高雄捷運就像是一條會動的文化軸線，紅線從南岡山站出發，沿線經過日據時期留下來的橋頭糖廠、日本建築大師伊東豐雄設計的世運主場館、世界最美和最大的圓形地下車站美麗島及亞洲最大雨庇車站中央公園。橘線從西子灣出發，沿線經過浪漫的西子灣、高雄最夯的駁二特區鹽程埔、環境優美的文化中心、荷蘭建築師