

具體事蹟

黃榮輝，於2003年由台北轉調高雄即接任高雄交通管理中心的主辦籌設，交通管理中心即為現智慧運中心的前身。2006年負責停車管理中心主任，無縫移轉委外民營拖吊工作；2007年接任運輸規劃科長，辦理2009年世界運動大會整體交通疏導及選手觀眾疏運計畫；2009年接任運輸管理科長，2011年完成高雄縣市合公車路線規劃實施及高雄市公車處民營化、公車收費制度由分段計費改為上下車刷卡里程計費；2016年任主任秘書督導辦理高雄生態交通全球盛典-哈瑪星生態交通示範計畫。2020年起擔任副局長，督導交通局各科中心業務，因為交通是民眾的日常，道路行駛車輛（行車）、公共運輸（公車）、車輛停車（停車），這三種車是民眾在交通功能的需求，只要出門即要與交通產生關係，工作除服務民眾外，也可以回饋到我的日常所需，因此交通工作讓我心懷喜悅。

一、中央地方及跨局處合作-順利完成長官交付的重要任務 提昇高雄交通安全及效能

（一）、全面總動員提昇道路交通安全，獲獎肯定成績亮眼

1. 督導辦理高雄道安工作，113、112、111年連續3年A1死亡及交通事故受傷人數雙降，在113、112、111年的A1死亡人數149人、156人、175人，相較於110年188人，113年較110年降幅20%。每年研訂交通事故減量策略。
2. 2024.11榮獲交通部113年「金安獎」精進獎、達標獎、行人安全特別獎、高齡機車交通安全特別獎、交通工程績優獎、公路監理績優獎、交通安全宣導績優獎以及綜合管考績優獎等8項獎項，為本府工務局、新聞局、警察局、交通局及監理共同努力的成果。

（二）、快速道路路網及產業園區聯外道路交通規劃

1. 2022年督導辦理「高雄市道路路網整體規劃」，為強化貨運物流，特別是各科學園區聯外機能，建構為12橫12縱快速道路路網。
2. 2022年督導辦理「橋頭科學園區聯外交通整體計畫」行政院國發會審議通過，國1橋科匝道及聯絡道、台39延伸線優先段、新增3座橋涵」等三項工程內容，由高公局、國土署及市府合作，經費共約151.55億元，工程預計於2028年陸續完工。

3. 2023年交通局為市府總窗口與高公局對口，行政院核定國道7號路線，便捷路網結合智慧運輸系統，市區交通更安全，港區貨運再升級，由高公局及市府合作，工程預定2030年完成。
4. 2023年督導辦理「新台17線南段主要計畫變更案」，內政部都委會審議通過，闢建都會外環道「新台17線濱海道路建設計畫」，感謝行政院與海軍在協調過程中的支持，由市府交通局、工務局、都發局合作，現由市府工務局施工中、目標2026年底通車，為濱海地區及楠梓產業園區交通迎來新契機。另外在翠華路配合楠梓產業園區台積電先期進駐，翠華路(明潭路-世運大道之翠華路)拓寬為40公尺，預2025年通車。
5. 2024年督導辦理「楠梓園區聯外交通整體計畫」行政院核定，預計投入約156億元建設經費，新增國道楠梓匝道、園區連絡道，以及連接台1線匝道等工程，分別由高公局、南科管理局及市府合作，預估於2028年底前順利完工，以提升楠梓園區交通效能、安全分流，健全園區整體路網。

(三). 2024年高雄環狀輕軌交維措施及全線通車配套措施

1. 協助規劃交維計畫，輕軌二階大順路沿線維持雙向各2線車道通行，提供路外替代停車場，如大順路沿線6所學校臨時並設置汽車臨停彎與公車彎，提醒民眾大範圍改道，根據監控資料顯示改道成效高，大順一路(博愛至自由)東西向晨昏峰平均車速維持在20~24公里，與施工前相同，服務水準維持在D級。
2. 2024.1月督導規劃高雄輕軌成圓通車配套措施,
 - (1). 開放10個路口左轉，其他路口禁止左轉，同時在路口增設號誌連動標誌，提醒駕駛人左轉號誌燈未亮起前，僅能直行或右轉。
 - (2). 行人安全再升級，在輕軌沿線增12處綠色行穿線，12處路口轉角的人行道、27處行人庇護島，並引進先進行人號誌，以確保行人穿越道路的安全。
 - (3). 督導辦理高雄高工立體停車場啟用，可供小型車停車格位470格，包括47席電動綠能車位，機車171格，施工期間榮獲金安獎

等多項獎項肯定，有效滿足當地輕軌停車轉乘、住宅密集區及建工商圈停車需求。

(4)依監控大順路道路使用績效，輕軌成圓通車從施工前每天16萬旅次、施工中13萬旅次，成長到通車的20萬旅次，大順路行車均速也增加18%。

(四). 智慧運輸系統應用於大型活動人車流預測及因應措施規劃

督導規劃大型活動交通管理及疏導計劃，運用大數據分析年齡層，自2021年起國慶焰火、跨年晚會、台灣燈會、黃色小鴨、世運主場館演唱會及吉伊卡娃等大型活動已透過交通局智運中心儀表板監控活動整體交通狀況，事先交通管制、專用道、徒步區、停車場、駁接車、警力安排並即時精確掌握人車與車潮進、離場狀況決策因變依據，作為交通局、警察局、高捷公司及文化局、新聞局、觀光局，甚至高鐵、台鐵公司，以提昇活動的滿意度，帶動活動場域周遭經濟效益。高雄市連續2021-2023年獲得智慧城市卓越貢獻獎的肯定。

(五). 高雄火車站中博高架橋拆除及環抱道路通車、東西向綠園道全線通車，相關交通維持及路型規劃

1. 2021.2協助辦理高雄火車站中博高架橋拆除，原拆除工程規劃需6個月，市府經與交通部、鐵道局商議後，縮短為2個月（含中間主橋體），並針對兩側引道（建國路及九如路端）拆除期程減少為9天，替代其原有功能的站西路已於2021年3月8日通車使用，經交通局、警察局、鐵道局南部工程處搭配諸多改道配套與宣導方案，有效移轉15-20%流量仍改利用中華路、自由路替代通行，全面減緩車流與周遭社區的衝擊。

2. 2022.10.29協助完成高雄車站環抱道路全面暢通，交通局、警察局、鐵道局南部工程處分工合作九如/博愛路口及建國/中山路口封閉，先前規劃大範圍改道計畫及警力配置，並徹夜施工14小時北向兩路口號誌、標線、標誌工程，當日開放站東路通車，完成站東路及站西路環抱單行通車。

3. 2025. 1. 24交通局與鐵道局南工處合作完成高雄火車站周邊道路最後一哩路-東西向園道啟用，

二. 一直跑在民眾的前面-與時俱進提出交通創新措施, 落實執行具有績效

(一). 2023. 7接受「下一代學生行人路權聯盟」遊行陳情書，強化行人路權-下了車每個人都是行人！持續改善行人安全環境

執行人行道環境改善、通學步道建置、行人庇護島、標線型人行道、放大型行人號誌、擴大街角等硬體建設，再配合友善措施如：延長行人秒數、早開或專用時相號誌、機車退出人行道等，讓道路友善地回歸行人使用。行人事故傷亡113年較112年減少17%。

1. 完成行人專用/早開時相692處路口、放大型行人燈311處路口

2. 標線型人行道105處

(二)、標誌及標線改善易肇事路口(段)

依肇事資料顯示, 路口肇事比率約為60%，其中發生側撞占18%，督導以標誌及標線即時改善高肇事型態的交通事故，如下

1. 2024年設置左轉附加車道-為提供車輛轉向各行其道，除右轉設置分流標線外，於中正路、中山路、七賢路、九如路等主次要幹道大都已設置左轉附加車道路口車道對齊、加設路面邊線、左轉車不影響直行車流、減少直行車閃避左轉車變換車道之事故約46.6%。

2. 2024. 9首創全國標線型圓環-圓環可減少路口碰撞交織點，將潛在的對向衝突，轉變為車輛匯流，事故風險大幅降低；車輛遵循逆時針方向行駛，動線單純化，車流降速持續前進，免去號誌管制帶來的延誤。第二個標線型圓環瑞福路、崗山南街路誕生。

三、提昇交通局推動業務的基本功成效顯著

(一) 2015年督導高屏區域交控整合計畫，成立全國第一個跨高雄、屏東、公路局及高公局組織合作交通控制平台，實兵演練增加操作熟悉性，並獲2015年 ITS 協會「智慧運輸應用獎」及2017年 TCA SCSE「智慧城市創新應用獎」。

(二). 2021年督導辦理緊急車輛優先通行號誌及防碰撞警示系統，提供消防車、救護車優先在號誌綠燈帶快速通過路口，縮短行駛時間，安全地到達目的地，以本府消防局鳳祥分隊車輛為對象，利用車聯網技術，

在隊部出發路口鳳頂/過埤等4處路口試辦建置緊急車輛優先通行號誌系統，獲2022年 ITS 協會「智慧運輸應用獎」。

(三). 2021年督導推動「高雄港聯外交通-AI 智慧號誌計畫」，國7興建前先因應高雄港第6、7貨櫃中心啟用時，於沿海路建置 AI 人工智慧號誌系統，全線長約3.7公里，總計有16處號誌控制系統。計畫執行成果被 IDC Government Insights 獲選為 IDC 2022 年亞太智慧城市獎 (SCAPA)交通基礎設施類之最佳亞太智慧城市項目，亦獲2022年 ITS 協會「智慧運輸應用獎」肯定。

四、積極工作、廉潔自持，足為模範

2022.4.1下午近16:00位於高鐵左營站旁的的東南水泥塔在拆除時，意外壓毀高壓電塔，癱瘓了高鐵左營站，因正值連假前夕，返鄉人潮塞爆車站。奉派至左營站疏運人潮至台南站，即刻與市府秘書長於現場安排人力，包括接駁車調度組、現場人員疏導組、道路管制組，並與台電、高鐵公司、台南市政府對接，減少民眾的不便，同時掌握高鐵及台電復原的狀況及接駁車來回的狀況、安撫民眾的情緒，當日約調派約100輛接駁車完成疏運，直至24:00前高鐵復駛第一輛列車，如得化解本次的工安事件。

公務人員的首要服務對象即為民眾，而且交通更是民眾的日常，以高雄的人口數273萬人，推算每日交通總旅次約為670萬人次，合理有效的規劃民眾關心的三車種車（行車、公車、停車）是一件快樂的事，也可以依據中央及市長推動的安全交通、智慧生活、永續產業相互呼應。正是身在公門好修行的最佳現表，並與同仁延續著交通經驗的傳承。