訪台灣高速鐵路股份有限公司董事長

歐晉德

談「臺北市基礎建設」

整理：吳文隆 ▫ 攝影：詹朝陽

壹、前言

歐晉德董事長，臺灣省臺東縣人，1966年成功大學土木工程學系畢業，1968年自成功大學土木工程研究所路工組畢業，之後留學美國凱斯大學(Case Western Reserve University)，1972年取得土壤力學博士學位。1973~1976年回國任職於中華顧問工程司，1976~1987年任職於亞新工程顧問股份有限公司，先後擔任經理、協理、總工程師及副總經理等職，於1989~1990年擔任交通部南港宜蘭快速公路工程籌備處處長，1990~1995年擔任交通部台灣區國道新建工程局首任局長，1995~1998年擔任行政院公共工程委員會副主任委員、主任委員，1998~2004年擔任臺北市政府(政務)副市長，2004~2006年擔任臺北智慧卡票證公司董事長，2006~2009年分別擔任台灣高速鐵路股份有限公司資深顧問、執行長，2009年迄今擔任台灣高速鐵路股份有限公司董事長。

歐晉德董事長於其工程生涯中，親身參與並主持國內現今最重要之交通動脈，包括第二高速公路系統、臺北捷運路網、以及台灣高速鐵路等，其於國內交通建設之貢獻幾無出其右者。其三十餘年來有關於大地工程之著作計八十餘篇，曾獲中國土木水利工程學會傑出論文獎、亞太營造會議傑出學術研究獎、中華民國傑出科技成就獎、地工技術論文獎及道路工程獎章。在國際工程及學術界，歐晉德博士亦享有盛名，曾任中國土木水利工程學會理事長、中華民國工程環境學會理事長、東南亞大地工程學會理事長、國際道路協會理事、中華民國道路協會理事長、國際岩石力學學會副會長、中國工程師學會理事長、財團法人臺灣營建研究院董事長、地工技術雜誌社創辦人之一，其於學術領域及工程實務上之成就實為有目共睹。

本期刊很榮幸專訪歐晉德博士，在本期專輯以「臺北市基礎建設」為主題，特別請歐晉德博士談談他過去5年又7個月的時間服務於臺北市政府，推動許多重大公共工程建設、處理921大地震震災、納莉水災及SARS事件等重大危機之經驗，以及未來臺北都會建設前瞻性看法，值得讀者細細思索。

貳、訪談紀要

問：請問您在什麼機緣下進入臺北市政府為民服務，擔任副市長？

答：我的一生都希望能貢獻所學，為大家做一些事，為大家服務。於行政院公共工程委員會擔任主任委員期間，陪同連戰副總統到中南美洲邦交國家進行友好訪問，出國訪問那一天1998年12月25日在飛機上得知馬英九先生當選臺北市第二屆市長，因馬英九先生當選臺北

市長，知道公共工程方面必須多著力，市府團隊亟需一位對工程嫻熟的幫手，以利推動市政建設。連戰先生知道我具有土木工程背景與經驗，可以協助市長做許多事的人，就推薦我至臺北市政府團隊輔弼馬市長。在任職臺北市政府之前，我與馬英九先生並不是很熟，只是同為行政院內閣閣員，馬先生擔任廉政委員會召集人，我擔任副召集人，彼此有公務上的接觸及往來。就在中南美洲訪問團返國過境美國洛杉磯，尚未踏抵國門，馬市長即打了越洋電話誠摯邀請我加入臺北市政府團隊，承蒙馬市長倚重，擔任政務副市長職位，推動臺北市公共工程基礎建設，給我一個服務臺北市民的機會。就在這樣子的機緣下，由中央部會公共工程委員會主任委員轉任來到臺北市政府服務，從1998年12月25日~2004年7月31日，市政工作繁忙，每天與時間競賽，不知不覺中服務長達5年7個月，參與多項市政建設及主導多項危機處理，感謝臺北市政府團隊的協助與情義相挺，做出一點成績來，留下了深刻的回憶。

問：在臺北市政府服務期間推動那些重要的市政建設？

答：初來到臺北市政府時，為深入了解市政現況，乃進行視察工作到處走走看看，多聽取各局處同仁之工作報告，以便了解市政情況，想想看有那些可以再加強或推動的工作，並依馬市長的市政白皮書及承諾，訂定時程及具體步驟逐步推動。經過審慎的思考與討論，在此期間積極推動臺北市正氣橋拆除與新建工程、洲美快速公路工程、環東高架橋工程、洲美堤防工程、人行道改善工程、成立臺北智慧卡票證公司等工作，以改善臺北市公共建設之不足及美化市容。

另外，我利用假日時間騎著單車或開車到臺北市轄區，看看基礎建設施工品質情形，我

(左1) 吳文隆經理 (左2) 李順敏資深協理 (中) 張荻薇副董事長 (右2) 歐晉德董事長 (右1) 李元唐副總經理

就曾經看到本市人行車道改善工程，施工廠商工人在做人行道路緣石鋪設作業，沒有拉線對齊及地面未整平情形，我現場就告知施工工人要改善，因工人不認識我，他對我說：「這攏是按那做，你不懂啦！我是老師傅。」事後我請我們同仁去那一個工地，進行施工品質查核，施工廠商老闆知道做錯了，要工人改善照辦，以後我再去看其他的工地，施工品質改善了許多，並且工地打掃很清潔，也給市民一個很好印象，不到幾個月後，全部工程都大為改善了。嗣後有一次我到臺北市逸仙路人行道的一個工地看看，看到一個工頭在做水溝工程，趴在地面上，手伸得很深，將水溝壁刷得相當平順，品質優異，我就趨前問工人，為什麼要那麼認真地做，他回答說：「老闆有交待，施工不能馬虎要追求優良品質，不然副市長微服私巡看到就不好了」，我頓時自然一笑，感覺我的平日努力沒有白費了。

回想過去我擔任交通部臺灣區國道新建工程局局長時，有一次巡視工地，看到在北二高樹林收費站建築物外牆之磁磚施工情形，磁磚貼得不太好未對齊，呈波浪曲線，我就向施工廠商負責人說：「這種對齊平順是最基本之

施工品質，為什麼都做不好？」，結果包商聽了當場面紅耳赤，馬上就將外牆已貼好之磁磚全部敲除重做；另外北二高關西服務區建築物山形屋頂，因地勢高風很大，斜面屋頂防水油毛氈不好做，施工廠商做成有皺紋不平順，有突出鼓起未完全緊貼於屋頂表面之混凝土等缺失，我對施工廠商說：「這種皺紋設計圖上一定是沒有的」，結果廠商聽了滿臉通紅，感覺很丟臉，事隔一個多月後，我又去看那一個工地，結果工地主任已重新再鋪設一次，不再有皺紋。

問：您在臺北市政府服務期間有那些工作，是您認為最具意義的成就？

答：在臺北市政府服務期間感謝許多長官及同仁的指導與協助，即使面對許多棘手的困難工作，都能順利渡過，點點滴滴銘記在心頭，也是我這一生留下最美好的回憶，其中有許多工程經驗可與大家來分享。

我於1998年12月25日上任，約一個多月後，1999年2月16日凌晨就要進行本市基隆路一段與南京東路五段交叉路口上之正氣橋拆除工程，此處為本市交通量最大的地方，該橋於1974年興建完成，為一座圓環型高架橋，有

三處匝道出口，拆除工程非常困難與複雜。為不影響交通，除事先研擬周詳的交通維持計畫及拆除工程順序及動線安排施工計畫外，利用交通流量最小之農曆過年期間施工。擇定農曆正月初三凌晨開工，並採鏈鋸工法代替破碎工法，切成大塊混凝土構件，吊至他處再慢慢敲碎，減低施工噪音。施工過程工地隨時灑水，降低粉塵飛揚造成空氣污染，以快速而安靜方式施工並大量投入施工機具，將施工影響降至最低，於過年後完成拆除工作，立即恢復通行與昔日市容，以利後續新建工程施工，贏得市民之讚賞。正氣橋工程經過兩年的改建，順利

臺北市基隆河上的橋梁建設

完成此處交通樞紐，交通流量高，拆除工程非同小可，是馬市長上任第一件挑戰工作，有了這一次的成功經驗，嗣後臺北市之復旦橋、光華橋拆除工程都比照辦理。

中山高速公路行經本市以北沿基隆河之士林及北投兩區域中社子島開發、關渡平原開發及臺北媒體文化園區的設計等重要社經計畫，將帶來大量的人潮出入與頻繁的社經活動，交通需求勢必大增。然因道路系統受阻於基隆河、淡水河而影響了交通之順暢。市政府有鑑於此，遂將原有之環西快速道路系統即「水源快速道路」、「環河快速道路」，向北延伸興建「洲美快速道路」，以提供臺北市中心區與士林、北投、淡水地區之間快速便捷之交通孔道。

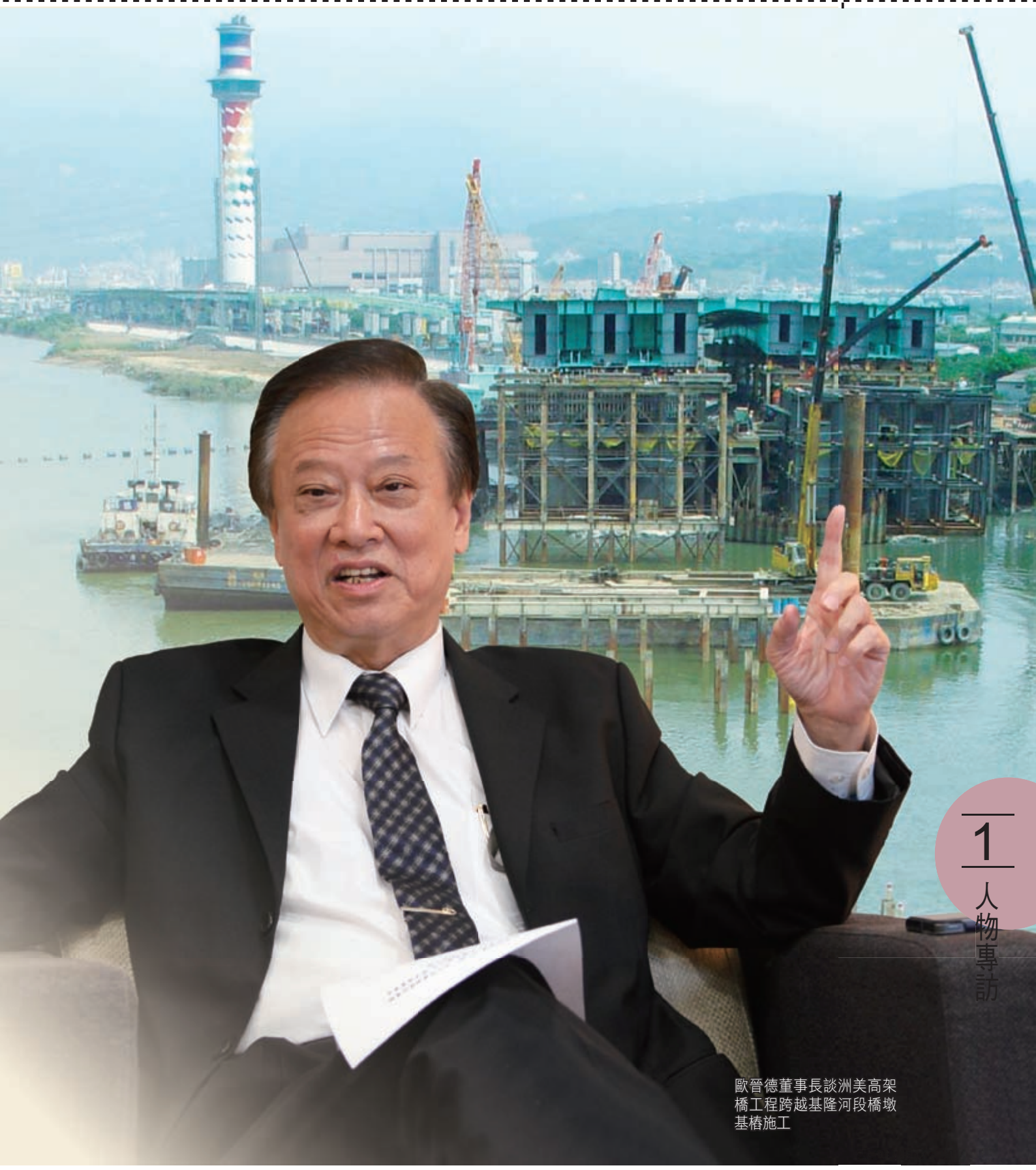
洲美快速道路新建工程分為二期興建，第一期工程於1998年11月26日開工，2003年3月1日完工。而第二期工程之「洲美快速道路工程」包括跨越基隆河段、洲美堤防段及磺港溪至大業路段，其中於洲美堤防段依先期規劃係採高架橋與堤防共構之構造型式，且堤防係以高填土路堤方式施築。當時　貴公司在初步設

計階段研究發現，高架橋與高填土土堤採共構方式存在許多缺點，以目前工程技術實難以克服，堤防安全無法掌握。

故研擬建議洲美快速道路堤防段工程採用EPS(Expanded Poly-Styrene)輕質填土之工法，克服(1)基隆河、淡水河沿岸軟弱地層填土施工產生壓密沉陷、(2)洲美高架橋與高填土土堤共構將使二者界面產生不均勻沉陷容易造成堤防受損，甚或影響防洪功能、(3)高填土使地層沉陷對橋梁基礎之基樁長度受到不平衡側向土壓力及基樁之負摩擦力等問題。我們市政府同仁及　貴公司引進新材料、新工法，最後建議堤防改採RC防洪牆並與高架橋共構之替代方案，以有效解決高填土土堤引發之上述各項問題；為減輕地表載重及降低摩擦力之影響，合宜的中空RC防洪牆(河川側)及EPS輕質材料填築(地區道路側)之構造型式，使不失親水性之功能。本市府工務局對於　貴公司所研提之創新替代方案均表示可行並可接受，且親水性不減、經費節省及不影響工期，而原則同意採用，為EPS工法在我國首次真正大規模實施之工程案例，總體積約12,000m^3，由於EPS具有優良的材料特性，又合乎我國地形、地質及施工環境之需求，完工至今成效良好，沒有過去國內中山高速公路洩洪橋下方，因二重疏洪道採用高填土土堤施築，導致與其共構之橋梁產生結構損壞事件再度發生，為工程界立下良好的典範。

洲美高架橋工程跨越基隆河段由於橋墩基樁施工於河床下67~72m遭遇安山岩問題，及上層黏土層坍孔困難，所以施工進度落後，為了讓大橋能如期完工，我則傾聽工程人員之建議，上部結構先施工，再做下部結構之逆打方法，可謂是我國橋梁工程施工採用逆打工法之首創。當時我的靈感來自2002年5月25日澎湖馬公外海中華航空一架波音747-200型班機空難事件，進行飛機殘骸打撈工作，所用之平台船為運輸工具，利用平台船來運輸及吊裝橋梁，於平台船上安裝吊車，進行橋梁組裝上去，完成橋梁工程，在工作團隊的努力之下，終如期完工，值得大家慶賀的一件了不起的工程。

另外，臺北市危險山坡地及老舊社區聚落安全評估工作，我也積極地推動，從地質調查分析、地質安全評估、建立坡地災害潛勢分析之圖資工作著手，對有問題的地方，積極地辦理拆除及補償安置工作，及減少坡地災害之發生，解決不少老舊社區聚落安全的問題。本市位於山坡地之所有公園也依危險等級，依優先順序辦理整治規劃設計分析，進行整治工程，讓山坡地之公園更安全，提供市民遊憩場所；在道路維護方面，推動路平專案，平日加強維護與巡視，發現路面有問題，要立即維護，



歐晉德董事長談洲美高架橋工程跨越基隆河段橋墩基樁施工

不能有坑坑洞洞，街道要保持乾淨；颱風過後滿街之落葉殘枝要立即清理，儘速恢復平日原貌，同仁們都養成良好的勇於任事的文化，實踐「路要平、公園要美、燈要亮、水溝要通」的目標。

問：臺北市政府服務期間，於1999年921大地震造成臺北市東興大樓倒塌，您如何快速有效指揮救災及復建工作？

答：回憶1995年1月17日發生於日本關西地方的兵庫縣神戶市、淡路島之阪神大地震，地震規模為芮氏7.3(地震矩規模6.9)，該地震由野島斷層地殼活動引起，屬於上下震動型的強烈地震。依據日本官方統計約有6,000人死亡，43,000人受傷，房屋受創必須住進組合屋的有32萬人。當時我是擔任行政院公共工程委員會副主任委員之職務，在到任第二天，當時的行政院長連戰就指示行政院內幾個相關部會首長，立即組成一個考察團，要去日本考察救災工作，我國救災考察團於地震後五天內，即1月21日到達日本阪神市災區，帶著乾糧及飲水於地震災區住了一個星期，到處看看他們如何救災工作，包括救災器具如何放置，如何動用機具救援被困在房子裏的人，我發現地震後因引致火災之二次災害，造成許多人被燒死，而不是被倒塌的房子壓死的。有了這次考察經驗後，萬萬沒有想到，四年後於1999年9月21日夜裏臺灣發生百年以來最大之集集大地震，臺北市東興大樓倒塌，當時臺北市緊急投入救災工作，許多民間營造廠也自動調派救災之重型機具、車輛協助救災，工作人員不眠不休，像消防局局長十天沒有回家睡覺休息，僅在現場搭起臨時帳棚內休息而已，大家很疲憊，但工作態度很認真，令人非常感動。我親赴現場指揮搶救工作，要求救災人員把大樓瓦斯及電力切斷，絕不能產生火災之二次災害，所以請救災人員挖掘及不斷地對倒塌建物進行灑水。現場有民眾、家屬抗議與抱怨不斷，說房子倒塌了許多受困災民可能因灑水而被水淹死，但我堅持信念，繼續澆水，共救出災民107人，但仍有87人不幸罹難。最令人振奮的是災後第六天孫啟先與孫啟峰兩兄弟被救出來，他們說還好有天天下雨，他們是靠那些水撐過了這六天，驗證我當初的決定。

問：臺北市2001年納莉颱風淹水，您如何輔佐馬市長帶領市府團隊進行重建工作？

答：說起來不幸也許是幸運，在還沒有納莉颱風淹水災害之前，於2000年10月30日左右象神颱風帶來超級雨量，累積雨量達750mm，那時候基隆市約三分之二面積淹水、臺北縣汐

止市、瑞芳、三芝、石門、萬里等地區都淹水，尤其以汐止最為嚴重。而臺北市南港、內湖、松山區這些地區淹水很嚴重，每一棟建築物地下室都淹水，車子泡水了，住戶都停水、停電，市民生活亂了步調，苦不堪言。每一棟住戶都在抱怨臺北市政府搶救抽水作業太慢，因沒有電力供應，明明有許多抽水機，但是卻無用武之地，加上供電系統不知從何處優先抽水，以致抽水作業停擺，那時我發現問題所在，我就請他們優先抽有變電站或配電室之積水建物，以利早日恢復電力供應，讓後續抽水工作才能展開，最後完成災害搶修。有了這次慘痛經驗，我後來就去拜託台灣電力公司總經理林清吉先生提供本市區配電系統路網，請本市同仁繪製電力防災圖，標註平面位置，那些大樓有重要電力設施，淹水時必須優先處理，及每一區成立救災指揮系統機制，每一區由區長擔任指揮官，市警察局各區分局長擔任副指揮官，下設各個作業小組，分別負責交通、搶救、醫療、後勤…等等工作，讓每一個單位及人員知道災害來時，自己所負責之工作，如何分工合作，平日加以演練。另在市府內成立防災辦公室，借用城中消防分隊辦公室辦公，人員有20人左右，制訂防災救災標準作業程序，建立臺北市淹水潛勢圖、土石流災害潛勢圖、山崩潛勢圖、地震災害潛勢圖、土壤液化潛勢圖、洪水預報系統及各種災害疏散路線圖，及監測系統。每逢中央氣象局發布颱風警報前，我們就成立颱風防災中心，並與國科會國家災害防救科技中心合作人員全部進駐。除此之外，市府工務局於年度開始就與施工廠商簽妥開口合約，隨時可投入搶救災工作。颱風來襲之前，市府同仁先至山坡地山崩潛勢高的地點先進行巡視檢查，為保險起見有崩塌之虞者，請居民先疏散至安全收容所，施工機具、油料先運至該地點準備，所以每次有狀況時我們市府同仁都能立刻緊急妥善處理，動作比新聞媒體記者快，比議員動作還快，所以他們給予正面報導與

馬英九前市長(左)與歐晉德前副市長(右)，於納莉颱風過後勘察堤防修復情形（相片來源：中央通訊社）

評價。很不巧於2001年9月15日行徑特殊的中度颱風納莉再度登陸北台灣，帶來豐沛雨量，臺北市區單日降雨量達425mm，刷新歷史紀錄，基隆河洪水暴漲，洪水由堤防施工所造成的缺口灌入臺北市，造成市區嚴重水患，淹水達數週，臺北市捷運淡水線、板南線也因一處施工而造成防堵失效，洪水倒灌入捷運路線及臺北車站，捷運停擺一個月，臺北市區忠孝東路、內湖、南港等地區低窪嚴重水患，交通陷入混亂，災情相當慘重。

回憶當時我在防災指揮中心，眼看著洪水就要灌入臺北市，水位節節高漲，而玉成抽水站發電機快被水淹掉了，當下痛苦下了關機決定，否則損失更慘重，因無法抽水，另外通知捷運公司交九行控中心在地下室，趕快搶救電腦設備，一個小時內立刻搬到高處，保存了部份軟體與硬體以利復駛工作之用。當洪水從忠孝東路七段那邊之捷運隧道沖進來時，整體重運量捷運系統就停擺了，那時心裏的悲傷是無法形容的，記者們追問我，捷運何時能修復完成恢復營運，我回答說：「一般起碼要六個月以上的時間，不過我將全力以赴希望儘速恢復營運，解決市民交通之苦。」首先必須趕快抽水搶救，卻發現捷運車站、隧道位置很深達30幾公尺，一般抽水機之揚程不足，無法抽水，我趕快商請水利、國軍等相關單位協助，他們都全心全力無私投入，讓我銘感於心。

另外我也請捷運公司立即邀請美國栢誠顧問公司(Parsons Brinckerhoff)公司派出電力、系統、結構專家來臺提供檢查及修復指導；在停駛路段請市府公車處規劃做好接駁公車措施，其餘高架之木柵線及淡水線(淡水~圓山段)則儘量維持營運。由於行控中心淹水，所以系統信號不通，就以人工駕駛方式，利用早期火車行駛之閉鎖區作法，以避免列車追撞事故。由於水抽乾後電力要恢復，結構設施要檢查，螢幕已泡水損毀，那時捷運公司行控中心張煥光先生想一個很好的作法，我對他印象很深刻。他以許多PC電腦螢幕並排成一個大型螢幕，用人工方式輸入行車各項資訊，成為一個臨時行控中心，利用電話來聯絡駕駛員，以最原始方式維持運轉，所以一個禮拜就恢復初期通車，經3個月後淡水線、板南線全部修復完成。

另外，納莉颱風過後，天氣放晴，基隆河水位漸漸消退，此時市區積水因抽水站無法抽水，堤防水門又關閉，所以無法重力排水，積水難退。我巡視基隆河發現河水面較堤防內之陸地積水水位低很多，加上基隆河上游集水區也沒有下雨，所以當時就請陳威仁局長下令打開所有堤防之水門讓市區積水向外排，所以市區積水一下就消退了。有此慘痛教訓，後來也加強市區防洪分析與檢討，將捷運系統防洪加強，玉成抽水站之抽水量184CMS擴建至234CMS，為東南亞最大之抽水站。

納莉颱風過後，臺北市區部分垃圾被運送到原市立棒球場暫時堆積，市政府宣佈六天內把暫時堆積在原市立棒球場的一萬公噸垃圾優先清運完畢，還給市民一個潔淨的生活空間（相片來源：中央通訊社）

至於淹水後市區到處堆置雜物與垃圾，如何展開清運工作，又是棘手的問題。初期清理後，民眾馬上又丟，好像清不完，不知如何清理？愈清愈多速率很慢，市民除了將淹水損壞之傢俱、物品亂丟外，另外沒有淹水之傢俱及垃圾也乘機亂丟，所以垃圾愈清愈多，以及交通到處打結，垃圾車無法運出，加上垃圾統一運送至南港山豬窟垃圾掩埋場距離市區太遠，一部垃圾車一天最多僅能跑4~5趟，效率奇差。我發現此問題後，立刻決定於市中心設置二處臨時垃圾轉運站，一處設於目前南港展覽館位置，另一處設於南京東路4段市立棒球場改建之小巨蛋新建工地，能就近堆放垃圾暫置。清運由區長指揮，每三輛卡車配一台堆土機(小山貓)清運垃圾，由警察分局長負責交通指揮。由於南港展覽館較遠，為提高效率，我看到當時環東高架快速公路結構體都已做好，惟橋梁伸縮縫尚未施做，我就請廠商先於伸縮縫處鋪設鋼板，讓垃圾車能行駛於高架橋上，結果清運速度馬上大為提升。經過三天後，市區垃圾已清除完畢，派人進行消毒，電力也恢復了，交通與市容也逐漸恢復昔日車水馬龍繁榮景象，馬市長的民調滿意度也上升了。

問：2003年SARS事件您是如何在短時間內，將整個和平醫院之疫情控制下來，渡過難關，贏得「救難英雄」之美名？

答：2003年4月23日臺北市和平醫院發生嚴重急性呼吸系統綜合症(SARS)，千餘人遭無預警封院，是本府很大的危機處理的第一步考驗。

我於爆發SARS事件後，經過4天的了解SARS傳染方式及如何防止其擴散整理出一大本書，首先將國軍松山醫院，設置篩檢站，進行裝修設置隔離病房、負壓病房，為SARS專責醫院，將和平醫院部分醫事人員及未感染病患移至松山醫院。另外於圓山橋下之舊永春游泳池附近之舊房屋，請市府工務局、衛生局進行消毒、打掃清潔及粉刷，設置組合屋，成立臨時收容所，並可提供人員吃、住及簡易娛樂設施，將臺北市之遊民予以短期收容集中於此管理，避免遊民到處遊蕩而傳染SARS，讓疫情擴大。

記得臺大醫院因醫院感染而封院，某日晚上十點多打電話請我去開會，會議決議，他們希望臺北市政府能幫忙在停車場上，加蓋臨時篩檢站及15個隔離病房，我們市府花了二個禮拜時間就完成了。萬芳醫院院長邱文達也要求市府能協助，那時我們白天開會，晚上就開始施工了，整個市府同仁都動了起來，全力以赴，大家互信，分層授權，每個市立學校都分配溫度計，進行學生體溫篩檢。值得一提的是，有一天晚上十點左右市立和平醫院來電說：「要120瓶消毒水、120個水桶及120只大型電風扇，希望當天晚上十二點以前送達醫院」，我接到電話心想這麼晚了，我如何去籌湊這些東西，我太太對我說：「你若是能完成這項任務，從今以後，對我豎起大拇指稱讚…」，那時，我沒有想那麼多了，我只有往前衝，請同仁至各個賣場、超商收購消毒水、水桶、大型電風扇等物品，但同仁回報只有大型電風扇無法買到，我突然想起好友尹衍樑先生請他協助，他立即回電說，今晚十二點以前無法送達，但明日早上八點以前可以送達，問我可以不可以，我與和平醫院聯絡後，確認可行，就圓滿達成他們的需求。

那時臺北市政府同仁幾乎都動起來，當然民眾也因SARS很驚慌，對本府團隊的要求也比較高，難免有所指責，最後我也身兼衛生局長，逐漸在社會熱心人士及市府同仁不眠不休的努力下，經過半年後，疫情慢慢控制下來，終於渡過SARS事件之危機。

問：未來臺北市基礎建設還有那些值得我們努力去做的工作？

答：都市建設的腳步不能停止，國家建設是百年大計，要高瞻遠矚，有宏觀的思維。臺北市建設不能侷限於臺北市幅員，要以大臺北都會區包括新北市、基隆市，甚至桃園縣範圍的大

格局胸襟。有了這種宏觀的角度，推動市政建設的方向才有具體成效，譬如道路系統路網規劃(快速公路、地下、高架、平面道路)完善，交通順暢，才能四通八達，消除瓶頸，避免交通擁擠塞車。

臺北市目前有許多低矮老舊的社區及住宅，其房屋結構老舊耐震能力差，且空間狹小、衛生條件差，居住環境品質不佳，與周邊美侖美奐之現代化大樓，形成強烈對比，儼然像是一個城市兩個世界，亟需工程師以城市發展之大街廓規劃思維，高樓化增加綠地面積，進行老舊社區之更新計畫，並適度給予容積率之獎勵，提高民眾參與更新之誘因，減少反對的阻力，讓臺北市越來越美麗、越進步，有新的容貌。

工程師要有宏觀思維、縝密的規劃，只要有好的建設藍圖，就不怕政府官員不採用您的計畫，等到那一天時機成熟了，政治人物認為這個計畫不錯，就可能會採用並加以執行的。

我到過世界上許多國家遊覽或考察，發現世界上有許多美麗而浪漫都市中心都有一條河流流過，如法國巴黎的塞納河、德國科隆的萊茵河、英國倫敦的泰晤士河、美國紐約的哈德遜河、奧地利維也納的多瑙河、加拿大魁北克的聖勞倫斯河…等。這些都市都將河流視為中心，為城市的一部分，納入規劃，形成親水親土的美麗城市。

反觀我們劃地自限，以淡水河為界，視河岸為邊疆地區，並在河岸自築高聳的鋼筋混凝土防洪堤防，阻隔城市人民與河流之對話，缺乏親水空間，也阻隔臺北市與新北市城市整體的發展，形成各自為政的建設，而缺乏長遠發展的藍圖。我們必須打破此藩籬，大臺北都會區才能邁入世界先進都市之行列。

我去加拿大國家公園旅遊，車子沿著一條冰河河畔之道路行駛，風景非常秀麗，景色怡人，沿路視野開闊穿越性良好，但我發現道路設計係以低路堤方式設計，我就問他們，這樣子設計道路不會淹水嗎？他們回答：「每年僅約有1個月時間，因冰雪融化，河水暴漲而道路淹水，就必須封閉道路，改走其他道路，其餘11個月都可以使用，當然是相當划算的設計」，這些觀念值得我們深思與借鏡。

貴公司人才濟濟，擁有近二千人的專業技術人才，為國家重要資產，是過去長期為國家建設規劃設計之尖兵，累積豐富的經驗，以前瞻性的規劃，在這全球極端氣候及變遷之下，我們目前遭遇許多的自然災害，付出了相當代價。檢討過去及策劃未來，過去國家建設尚有許多地方仍待推動，這些工作，也期許　貴公

司能秉持專業精神與態度去進行。

後記

承蒙歐晉德董事長於百忙之中撥冗接受本次專訪，並說明其在臺北市府任職期間的人生歷練及對未來臺北市基礎建設勾勒努力的方向與發展，綜合本次訪談要義，概為：

臺北市的基礎建設不斷地進行著，無論是道路、橋梁、捷運、下水道、學校、公園、公共建築、排水工程、景觀工程…等等，這些都與民眾生活息息相關。由於建設之後讓臺北市民生活更加舒適且便利之外，並避免天然災害的產生，藉由工程人員之默默地付出，造就成一個快樂城市，讓臺北市邁向世界級都市之列。此外，我們應該以更宏觀的思維，考量將來大臺北都會的長期發展策略，並提出更前瞻性的建設藍圖。

(左1) 李順敏資深協理 (左2) 張荻薇副董事長 (中) 歐晉德董事長 (右2) 李元唐副總經理 (右1) 吳文隆經理