

## 紊亂的雅加達交通系統

鄺耀章

正在興建的 Pulogadung 工業區至 Kebayoran Lama(舊馬腰藍)的輕軌列車(LRT)一直有爭議，再次顯示出地方政府與中央政府協調不力的又一個例子。全長19.8公里的輕軌列車有可能是多餘的，因為它與中央政府的整體計劃興建中的雅加達東區至西區的大眾捷運系統(MRT)的計畫有重複的功能。

這兩個基於鐵路的大眾運輸系統的設計有問題，因為它們都將穿過相同的地段，如獨立先驅路 (Perintis Kemerdekaan)，Suprpto 中將街，農民紀念碑 (Tugu Tani)，Kebon Sirih 街和 K.S. Tubun 路，然後在雅加達中區丹拿望(Tanah Abang) 兩條線再次分開。

關於雅加達，茂物，德博，坦格朗和勿加泗交通總體規劃的

2018 年第 55 號總統條例已經闡明了首先規劃的東西走廊的捷運路線(MRT)。自 2013 年以來，雅茂德坦勿 (Jabodetabek) 城市交通政策整合部門甚至研究了從西爪哇省基卡朗 (Cikarang) 到萬丹 Batara 的捷運走廊的可行性。

這兩種大眾運輸系統規劃的重疊一定會浪費人們的血汗錢。雅加達 DKI 政府已預算 12 萬億印尼盾，用於建設 Pulogadung-Kebayoran Lama 輕軌。沿著 87 公里的東西走廊 MRT 專案中央需要約 53 萬億印尼盾的預算。與其在同一條線路上建立兩種大眾運輸模式，不如將部分預算用於發展不同地區的公共交通網絡。

如果中央政府和雅京政府自很久以前就坐在一起討論首都的捷運(MRT)和輕軌(LRT)項目，官員

之間就不會出現公開的分歧。原本對雅加達的交通發展有益的事，現在卻成為各界的爭議與浪費人民的血汗錢，中央政府和雅京政府早就應該在開始這兩個項目之前，進行可行性研究及相互進行協調。

眾所周知，在雅加達及其周邊地區建立大眾運輸系統是為了減少公路上的交通擁堵。這確實有迫切的需要。TomTom 交通指數是一家交通技術公司，總部位於荷蘭阿姆斯特丹，在 2019 年將雅加達列為全球第十大交通最擁堵城市。這意味著雅加達及其周邊城市需要一種良好的公共交通系統，以使人們擺脫使用私家車的習慣，使交通能夠順暢不再擠塞。

新冠狀病毒防疫期間  
祈願大家都平安健康

## 雅京政府應認真落實防洪計劃

人們對新交通系統的需求必須成為主要考慮因素。

Pulogadung-Kebayoran Lama 路線的輕軌列車計劃必須有助於 Velodrome-Kelapa Gading 路線的輕軌列車(LRT)的評估結果，該評估應從 2019 年 12 月 1 日開始運營，到 2020 年 1 月 31 日運行兩個月的情況，問題是該路線上的乘客數量一直沒有增加，換言之搭客數量太少。

不應忘記的是，首都所有公共交通網絡的建設必須相互融合。

輕軌列車(LRT)必須與捷運系統(MRT)相融合，專線公車(Transjakarta)和 Jabodetabek 通勤列車互相融合在一起。只有從規劃到發展，中央政府和雅京政府應該互相支持，而不是相互競爭，有效的交通一體化才能實現。我們希望中央政府與雅京政府能

夠經常一起協商，不要做出互相重疊的事或浪費人民血汗錢的事。

2019 年的最後一晚，天下大雨來迎接新的一年 2020 年。雅加達因雨量太大而造成洪水襲擊多個地區，雨量從 100 釐米到 300 公厘，多個區域因水位太高而使交通癱瘓。不僅市民的住宅被淹沒，公共設施也受到嚴重的影響，淹水地區不得不停止電流的供應，以防止市民發生觸電事件。一些地方上的村長或鄉長利用專線巴士的車站為災民的臨時避難所。

據電視新聞的報導，2020 年 1 月 1 日發生的洪水已造成 10 人死亡及多人受傷，有市民是因為觸電而死。

一些公共設施也無法倖免於洪水，數個車站被洪水淹沒，導致輕軌列車無法正常運行，其中

之一旦那阿邦(Tanah Abang)車站最嚴重。洪水還襲擊了雅京多條高速公路。包括市區收費公路，雅加達至芝甘北收費高速公路，都被洪水淹沒。

洪水也淹沒了哈林(Halim Perdanakusuma)機場，並使該機場的飛行交通癱瘓。飛行活動被轉移到蘇哈(Soekarno-Hatta)機場，直到 1 月 2 日晚仍未能確定何時可以遷回哈林機場運作。

我們對雅加達的洪災再次發生感到關切。停頓了一段時間後，襲擊首都的經典問題又回來了。儘管這不是什麼新鮮事，但 2020 年初大洪水的到來，再次喚醒了我們對首都雅加達確實無法擺脫洪水的襲擊而擔憂。這也表示政府的遷都計劃是正確的。

新年的洪水也證實了雅加達作為下游地區緩解高長期降雨的基礎設施準備不足。也就是說，

如果雨量超過正常水準，則水溝或灌溉管道尚未準備就緒。結果，借用了雅加達省政府一詞，雅加達的排水系統或進入下水道的水受到了阻礙。

新年的洪災，也預示雅加達市政府的清理河道工作失敗。也沒有看到吸收雨水的水井有何作用。同樣，芝裡翁河的清理工程也遠未實現。堅決說，雅加達省政府在預防洪水時結結巴巴、馬馬虎虎，勉強湊合。因此，如果降雨持續多時，雅加達居民必須繼續保持警惕，並隨時注意即將來臨的災難。

為了減少災情的影響，在雅加達進入雨季之前應加強排水工程的處理與維修工作。雅京省政府必須確保抽水機與和救援小組保持警惕，時刻警惕遍佈首都的脆弱點。此外，根據氣候和地球物理氣象局的預測，未來幾天還將出現高降雨量。從中長期來看，

政府必須在上游地區進行解決。在這種情況下，我們同意中央和省級政府共同努力，以確保防洪工作的準備完善。

眾所周知，上游地區的解決方案，除了必須進行自然保護外，在茂物攝政區建設兩個水庫，即蘇卡馬希(Sukamahi)水庫和賈維(Ciwati)水庫，興建這兩座水庫的工程不能再拖延。倘若建成這兩個水庫，可以肯定的是，雅加達的洪水量將減少30%。

同樣重要的是，西爪哇省本紮(Puncak)地區作為集水區的源頭。政府應停止本紮旅遊地區用作商業用途，以解決下游問題。這些計劃都尚未看到它的實現。防範雅加達不發生水災，不是只靠嘴巴說說而已，而是需要認真的落實防洪計劃。（文／鄺耀章）

## 放棄自我意識 攜手同心解決洪災

有關印尼的水災問題，好像永無止境的談論不完。每到一個晚上的滂沱大雨，第二天很多地區都會淹水。這好像已是雅京特區的例行災難。

政府理應檢討這樣的例行災難，制定有效的防洪政策，而是官員互推責任，實際上這已顯示政府無能力全面克服洪水問題。

首都應該成為克服洪水的晴雨錶，如果在首都仍然容易出現洪水氾濫，那麼在其他地區發生類似的事情當然也就不足為奇了。雖然我們認識到，克服洪水氾濫的問題並不容易。但關鍵是需要認真持續的落實防洪政策。

一項主要計畫是首都雅加達特區及其周圍地區的河流必須經常清理使其流量正常化。需要拓寬和加深河流以增加其流量，同時也促進水的流動。在數條河岸地區修建檢查站，以便更容易觀察河水動向，與處理和維護河水流動的順暢。

不幸的是，該計畫在 2012 年山洪暴發之後，這項中央政府、雅加達特區省政府和西瓜哇省政府之間的合作項目，兩年前已停滯不前。對於芝裡翁河，僅清理與規劃了 33 公里的一半即約 16 公里，另一半沒有繼續下去。

公共工程部與雅京省政府之間，對克服洪水的不同觀點，阻礙了河流的清理工程。首都雅加達專區省政府不願遷移居民的住處。實際上，河流正常化不可避免的需要佔用到部分居民的土地。

征地沒有繼續下去，毫不奇怪，自 2011 年以來，防洪預算的吸收被歸類為最低的一項。然後，由於吸收率低的原故，預算繼續被削減。

雅加達特區省政府傾向于未明確定義的清理河道計畫。即不需要遷移居民的住處。實際上，真正需要的是制定適當的補償方案，而不是不遷移住處。如果目標是；避免驅逐民眾的定居點，使居民不受到遷居的影響，這是不可能解決洪災問題的，因此拓寬河流計畫不可停止。

是的，洪水問題不僅可以通過拓寬河流與清理河流來解決，河流的上游也必須處理。兩者不可缺一。雅京政府屬意依靠兩個新的水庫，Ciamis 水庫和 Sukamahi 水庫其實是不夠的。首都還必須修復排水網路，以縮短雨水排入河流的時間。

自 2011 年以來，由雅加達特區省政府推動的吸收井方案應繼續進行下去。社區的廣泛參與將使吸收井計畫在減少旱季洪水和缺水的可能性方面增加效率。伴隨著激發公民意識的教育，以避免公民亂丟垃圾。

好的計劃可以繼續下去，壞的計劃停止實行。不要因為政治因素，領導者不願意繼續原來已有的良好計畫。

應該放下或擺脫自我的意識與觀點。為了應付首都及其周邊地區的洪水，中央政府、雅加達特區省政府和西瓜哇省政府以及勿加西市和茂物市，必須繼續協調解決洪災的觀點和政策，且有必要取得共識，共同努力落實已有的共識，而不是因為意見不同，而停止首都的防洪計畫。應該為人民著想，共同出力解決洪水災難。

（文／鄭耀章）