

高屏城際交通的區域運輸 (下)



「高雄屏東間東西向第二條快速公路」最終路線：為了避開高屏溪攔河堰以及大樹營區，必須再往北移，已經接近國道十號+國道三號路線。
(資料來源 / 屏東縣政府)

如此一來高屏快速道路一共有四條路線：(1) 高屏快速道路北迴一線 (也就是現行的「大『人』」字型的國道十號接國道三號線)；(2) 高屏快速道路北迴二線 (也就民進黨所提的「小『人』」字型的高屏快速道)；(3) 蘇清泉與王進士所提的直線型高屏快速道路「快捷線」；(4) 高屏快速道路南迴線 (也就是現行的 88 快速道路+國道三號路線)，其間的優劣，顯而易見，參閱下圖：



由北而南高屏快速道路比較圖：第一條為高屏快速道路北迴一線 (也就是現行的國道十號接國道三號線)；第二條為高屏快速道路北迴二線 (也就民進黨所提的高屏快速道)；第三條為高屏快速道路快捷線 (也就蘇清泉與王進士所提的直線型「快捷線」)；第四條為高屏快速道路南迴線 (也就是現行的 88 快速道路+國道三號路線)，由圖示可以很清楚看出優劣。

此外，高雄市的國道七號已核准興建，終點將於仁武銜接國道十號，屆時再加上高屏快速道路北迴二線的匯入，勢必又成為塞車的結點。

再者，當初蘇貞昌院長說高屏快速道路北迴二線完工後，搭高鐵就比較方便，如今高鐵延伸到屏東，這個效益也沒了。民進黨選定高屏第二

快速道路的說帖，一直都是以屏東連結高鐵左營站為訴求，甚至蘇貞昌院長在簡報會上公開稱許，這條路一旦完工，他搭高鐵回屏東就可以直接走這條路回屏東老家，殊不知，高鐵就要延伸到屏東，以此快速道路連接高鐵接駁，是嚴重的投資失策。

更重要的是，高屏間往返的用路人，以高鐵為終點站的終究是少數，絕大多數都是直解往返此一雙城的市中心，也就是從高雄火車站直達屏東火車站，再由此四下擴散。

以現成市民大道 嫁接快速道路

因此回到最原始的直線路線規劃，希望這條高屏間帶型的快速道路回到最受歡迎的終南捷徑，不要成為繞頸勒脖阻礙發展的臍帶。

這條「高屏快速道路快捷線」跟高雄市的市民大道有何關係？當初蘇清泉與王進士爭取的快速道路高雄端的終點只到擬建中的國道七號大寮匝道，以交流道交會，這個規劃的用意，就是國道七號以東的用地取得沒有問題，國道七號以西的用地很難取得，所以，只到國道七號。

然而，今天隨著高雄鐵路地下化所騰出的路廊，以及可能興建的市民大道，就可以直接嫁接到這條「高屏快速道路快捷線」，即使中間有些小落差，問題也不大，因為，市區精華區的用地一旦取得，越往郊區走，用地取得的問題越小。而這條快捷線快速道路可以直接串連到中山高、高雄火車站，為了避免在中山高以及高雄火車站形成堵車熱區，甚至可以利用鐵路地下化所騰出的路廊，繼續向西延伸到中華路、翠華路，直接通到高鐵左營站，如

此規劃不不仅可以大幅度紓解利用國道十號到高鐵站及左營的車流，更可以從根本紓解台積電設廠以及科學產業園區建成後的龐大車流，解決北高雄的交通，一舉多得。

過去高屏之間的交通要道，一直仰賴兩點之間呈一直線的台一線。由於過去一直沒有「前瞻」性規劃興建高屏之間的快速或高速公路，等到沿線開發完成，趨近飽和，此時再來規劃興築快速道路，已經時不我予，光是徵地拆屋費用就不得了。然而，隨著鐵路地下化取得道路用地之便，可以讓這條直線型的終南捷徑敗部復活，有賴高屏兩縣市放下成見，擱置政治的算計，以民為主，還路於民，創造高屏雙城的雙贏發展，共創美景。

如果，民進黨政府堅持北移的高屏快速道路北迴二線，將來一旦施工、完工，必然成為一條「後悔路」，因為繞太遠的路，而與現行的「國道十號接國道三號」路線相去不遠，完全不具交通效益。

三、東路的山箭：國道 10 號延伸新建工程由里港交流道經高美大橋至新威大橋，已公開招標，預計於 113 年完工通車。這條東路的山箭完工後，將銜接沿山公路 (185 線)，如果能將高樹鄉大津至枋寮鄉水底寮的沿山公路全線拓寬為 20 米以上之四線道，將與西半部的交通主幹線形成一個環狀交通網路。

沿山公路興建至今已 30 餘年，一直都是兩線道 (雖然來義至水底寮拓寬為 15 米，但還是兩線道)。此條道路是屏東縣山線主要道路，必須拓寬為 20 米以上之四線道，可帶動沿線觀光產業發展，方便居民遊客通行，並可疏解枋寮鄉水底寮的塞車問題。

國道 10 號延伸到新威大橋銜接拓寬後的沿山公路，搭配西半部的交通主幹線可形成大高屏環狀觀光交通網。遊客到熱門景點的墾丁，南下去程可以由東港、枋寮至恆春、墾丁，或走台一線、台 26 線的屏鵝公路到恆春、墾丁，回程就不用走回頭路，可岔入沿山公路轉水底寮經三地門、高樹鄉 (大津) 至美濃、旗山北上或中途回高雄，將帶動沿山公路偏鄉如枋寮、新埤、萬巒、來義、瑪家、內埔、三地門、里港、高樹、六龜、美濃、旗山等山區觀光帶的產業發展與繁榮。

這支「東路的山箭」是高樹鄉人呂濱信經過鏗而不捨爭取而得，部份已經落實，部份仍須努力，本文不敢掠美，功歸呂濱信先生。

這個高屏之間的「陸路三箭」，可以一舉打通屏東縣長期以來交通瓶頸的任督二脈，讓屏東縣能因為交通建設的均衡與平權布局，讓狹長型屏東縣的海線區、中央陸區、山區與南區都能夠受惠於便捷交通而帶動各區域的均衡發展。

上述各項交通建設，有些為初步定案，有些為「原則通過」，有些則無人提及，然而，類似影響深遠的交通大建設，必須慎之於始，若及早發現問題，即應及早修正調整，以免造成貽害人間的錯誤建設，如果是囿於政治因素，則寄希望於 2024 的大選，冀望因為政權輪替能排除政治因素，回歸交通專業思考，為國家提出可久可大又正確的交通百年大計。(記者/王精誠)