

從區域治理的觀點規劃高市交通建設與

二、中路的陸箭：高屏間直線型「快捷線」的快速道路，可以將高雄市與屏東市連結成為「雙城結構」，而產生結構性的改變。

在高雄鐵路地下化大功告成之伊始，筆者即提出以高雄市民大道為「高屏城際交通建設」，也就是俗稱高屏快速道路高雄端的引道，促成高屏之間以最便捷、直接的快速道路連結。

高雄市與屏東市隔高屏溪為鄰，關係密切而有雙城的互補結構，但是，高雄市與屏東市的城際交通，從日據時代興建的「台一線」為主要幹道，七、八十年來幾乎沒有進步過，小幅度的拓寬改善是有的，但是，革命性的大架構革新卻付諸闕如。

現在要從高雄到屏東、或從屏東到高雄，說難聽一點，基本上是「沒有路可以走的」。傳統上直線距離的台一線沿線已經充分開發，人口密集，都市工商活動頻繁，紅綠燈超密集，平常即車滿為患，遇到上下班的尖峰時刻，更是寸步難行。

除了台一線之外，如果要找「時距」較短的快速道路，有兩條替代道路：第一條就是「高屏快速道路北迴線」從高雄出發由中山高轉國道十號，在大樹銜接國道三號，再借助省道進入屏東市區，反向亦同，等於往北繞了一大圈。

第二條就是「高屏快速道路南迴線」，從高雄出發由中山高轉 88 快速道路，再銜接國道三號北上，由西側進入屏東市區，反向亦同，等於往南繞了一大圈。

在這一南迴、一北迴之間，需要開闢一條空間距離與時間距離都大為縮減的高屏快速道路。

馬政府即規劃最便捷快速道路

在馬政府時代，時任不分區立委的蘇清泉與屏東區域立委王進士，為了紓解高屏間的往來交通，已經爭取到由大寮直達屏東市和生路，也就是傳統的台一線路廊，並由交通部第三區養護工程處辦理可行性研究招標作業。公路總局規畫從國道七號高雄大寮匝道，到屏東市的第二條快速道路，第一期工程 11.79 公里，第二期工程 5.33 公里，這條「國道七號大寮匝道——屏東市和生路台一線（11.79 公里）——國道三號（5.33 公里）」的東西向快速道路，共長 17.12 公里，也就是傳統的台一線路廊，應該是最受歡迎的終南捷徑，美中不足的是，高雄端的起點不應該始於擬議興建的國道七號高雄大寮匝道，而是應連接到中山高，方為「有始」。

後來因為政黨輪替，這條首選之路，竟然神秘消失，取而代之的是由民進黨立委提案另闢蹊徑的「高雄——屏東間東西向第二條快速公路案」。其間最主要的考量是，如果民進黨政府繼

續推動由王進士、蘇清泉等人爭取的東西向快速道路，將來功勞簿上記載的全是國民黨的功勞。因此，打掉重練，重建一條功勞全歸民進黨的東西向快速道路，於是才有今天這條嚴重偏離主幹線的「替代性東西向第二快速道路」。其中的政治操作，就如同馬政府時代已經定案的「台鐵恆春支線」，政黨輪替後，蔡政府不願功勞歸於馬政府，乃重新畫大餅，規劃為輕軌式的觀光鐵道，描繪出超乎想像的遠景，大炒一番後，最後竟然以不符合效益而取消，不但觀光鐵道不見了，連原始的台鐵支線也不見了。

民進黨規劃的快速道路一再北移

民進黨推翻前案，另闢蹊徑的高屏第二快速

線，以地下道穿越屏東軍用機場南機場與北機場之間的聯絡道路下方，避開機場跑道，但是，遭國防部堅決反對，後來調整路線北移，完全避開屏東機場才解套。

好不容易定案了，卻又傳出選定的路線為了避開高屏溪攔河堰以及大樹營區，必須再往北移，加上地方要求增加交流道及匝道等設施，經費暴增近 250 億元，經費將增加到 636 億元。

經費增加、施工期延長是一回事，更重要的是，這個「『孟』母三遷」後的新路線已經與現在大家慣於使用的「國道十號接國道三號」的「高屏快速道路北迴線」差不多了，嚴重重疊，而成了高屏快速道路北迴二線，效益大打折扣，顯有投資浪費之虞，參閱附圖。



道路下場也一樣。民進黨立委爭取的「高雄屏東間東西向第二條快速公路」，規劃路線全長 24.2 公里，西端以高雄左營高鐵路為起點，終點為國道 3 號鹽埔交流道，向東延伸設有國道 10 號仁武系統交流道、義大二路義大交流道、台 29 線大樹交流道、台 3 線九如交流道、台 27 線屏東交流道等共設置五處交流道，可串接國道十號，但並未直接以交流道連上中山高。

該計畫原本規畫的路線是較靠近屏東市區的偏南路

