

- 二、高捷路竹延伸線自民國 90 年起迄今，送審十四次，均被退回。101 年 2 月 29 日新修正之「可行性評估變更及新設湖內站計畫」，交通部表示本次計畫已符合興建效益，既然如此便應積極協助，讓地方政府能儘速完成相關規劃，早日開工。
- 三、本案各站周邊各產業園區眾多，閒置與可重新規劃開發之腹地廣大，本席認為中央應負起主導的責任，整合及協助高雄市整體發展規劃沿線相關各園區與周邊土地開發計畫，完整新市鎮開發地周延及前瞻性，使高捷路竹延伸線的興建效益得以提升，期符地方發展及全民利益。

（四十四）本院黃委員昭順，針對高雄鼎金系統周邊交通壅塞問題由來已久，但相關改善計畫持續延宕，籲請政府加速各項鼎金系統交流道改善工程之進度。癥結在於國道 1 號南下相關分流匝道不足、國道 10 號沒有銜接國道 1 號北上的匝道、仁武車流必須於鼎金系統上下高速公路加重鼎金系統交通量。相關的改善計劃諸如「國 1 南下增設鼎力路出口匝道」、「國 10 增設八卦寮交流道」、「大中路快速道路設置銜接鼎金系統交流道北上國道 1 號匝道」進度都持續延宕，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、鼎金系統交流道交通壅塞問題由來已久，一直無法有效解決。國道 10 號興建後與國道 1 號相交會於鼎金系統，因匝道不足，更加重鼎金系統整體壅塞程度，困擾高雄人甚久，附近居民更是怨聲載道。
- 二、本席數次主辦考察與現場會勘，邀請有關單位研商解決之道，陸續規劃「國 1 南下增設鼎力路出口匝道」、「國 10 增設八卦寮交流道」、「大中路快速道路設置銜接鼎金系統交流道北上國道 1 號匝道」等改善計畫，但進度都持續延宕。本席要求相關單位儘速提出上述三項計畫之相關進度與未來進程規劃。
- 三、本席認為鼎金系統交流道除了上述三項改善計畫，有關單位更應積極研擬其他交流道或匝道設立之可能，以分擔鼎金系統之車流量，改善壅塞問題。本席建議交通部研擬於高鐵路與高楠公路交叉路口及八德二路與國道一號交叉路段，新設國道 1 號分流匝道，並儘速提出規劃報告，俾利早日解決鼎金系統壅塞夢魘。

（四十五）本院黃委員昭順，針對國道 10 號大中路段沿線噪音問題擾民，相關改善措施不足，導致民怨，籲請有關單位儘速提出符合改善計畫。國道 10 號大中路段由翠華路、高鐵路起，途經

高雄榮總，迄於鼎金系統交流道。周邊區域為高雄市移入人口發展最快速區域，未來配合高雄市整體經濟發展，本區運輸量必將再次增加，國道 10 號大中路段車流量也勢必提升。因此改善噪音問題，平息民怨已是刻不容緩的當務之急，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、國道 10 號大中路段沿線為高雄市人口最稠密的區域之一，新建住宅大樓林立，但高架路面距兩旁大樓甚近，且隔音牆效果明顯不足，噪音擾民問題嚴重，亟待改善。
- 二、本席數次邀請各有關單位現場會勘研商解決之道，相關噪音測試雖然均超過標準值甚多，但高公局針對測量超標卻持續提出訴願，認為測量結果沒有分離平面道路與高架道路噪音。惟據環保單位表示：噪音分離測量有其困難性，且測出之噪音 90 餘 dB，超出高速公路噪音管制標準 67-76dB 甚多，以此理由搪塞實難以服眾。
- 三、本區域人口稠密且住宅大樓林立，噪音問題一日不能改善，居住品質就嚴重受到影響，不但怨聲迭起，更已成居民之鎮日夢魘。本席認為有關單位應儘速研擬解決之道，加高隔音牆並持續研擬降低該路段噪音方式，以還給居民正常生活空間與品質。

（四十六）本院黃委員昭順，針對國道 7 號未與國道 1 號、國道 3 號、國道 10 號進行整體規劃，衍生國 7 車流將導致鼎金系統交流道更為壅塞之疑慮，籲請有關單位儘速提出說明。國道 7 號當初為因應高雄港洲際貨櫃中心、南星計畫等高雄新規劃的重大建設之車流量成長而規劃，預計能有效舒緩未來國道 1 號因重大建設而成長的交通量。但是綜觀國道 7 號現行規劃路線，僅於北端於仁武銜接國道 10 號，相關車流是否會影響原已壅塞至極的鼎金系統交流道，完全無評估報告，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、國道 7 號為解決南高雄新規劃的各項重大建設，尤其是高雄港洲際貨櫃中心與南星計畫，所衍生出的交通需求量而規劃，同時也肩負解決未來高雄都會區交通壅塞、國道 1 號負荷過重等問題。
- 二、國道 7 號從 95 年規劃至今，歷經近 20 次中央及地方政府與各民間團體舉辦的協調會與公聽會，本席也曾於 99 年兩度召開協調會反應沿線居民心聲，近日相關計畫與路線日益明朗，但明顯仍有不足與說明不清之處。國道 7 號整體計畫不能自外於高雄市整體國道交通系