

高雄市議會公聽會邀請書

名 稱	沿海路、中鋼路貨櫃車專用道 如何保護樹木與增進交通安全
日 期	中華民國 112 年 1 月 18 日(星期三)上午 10-12 時
地 點	山明里活動中心 高雄市小港區鳳福路 3 號
主持人	陳麗娜議員
出席單位 受邀人員	本會全體議員 吳怡玳立法委員 行政院 交通部運輸研究所 經濟部工業局 高雄市政府 交通局 新工處 養工處 社團法人森林城市協會理事長莊傑任 標線改造台灣路主編劉冠頡 台灣交通安全協會理事林詠軒 高雄市公有樹木修剪維護諮詢會委員楊吉壽 高雄市公民監督公僕行動聯盟副理事長陳銘彬 大林蒲自救會理事長黃琨育
公聽會議題 緣起及探討 議題	壹、議題緣起： 高雄連結小港林園的沿海路、中鋼路近七公里長的林蔭大道，種植約 25 年以上的歷史，每天幫市民淨化空氣、阻絕中港等鋼鐵業污染的粉塵，並提供機慢車騎士遮蔭、軟化工業區醜陋的風景。而高市府提出第七貨櫃中心貨櫃車專用道工程設計，中鋼路-沿海二路、三路，因不當的道路規劃、過度預估的客用車流，

導致 8-10 線道寬的馬路面臨不當拓寬，沿線阻擋重工業污染的林蔭綠帶遭受縮減，榕樹、樟樹、茄冬樹、中東海棗、羅比親王海棗等現有大型喬木 2772 棵，慘遭移植破壞。大樹移植非死即殘，公視報導 10 年存活率僅 11%。

同時，原本政府聲稱要設立貨車等大型車輛專用道的目的，就是要客貨分流，提升交通安全，但實際規劃我們發現發包設計圖依然是客貨車共用車道，還因為獨創的 3 車種分流+四分隔島，讓路口左右轉非常混亂而危險。

基於「交通安全」和「樹木保護」的兩大缺失，讓花費全民 14 億的工程淪為消化預算的負面工程，而且整個工程缺乏公民參與，故召開公聽會，廣大邀請高雄市民與團體參與討論，期待產出更好的設計方案。

貳、探討課題：

- 一、因應七櫃碼頭增加的貨櫃量能，中鋼路、沿海二路、沿海三路在既有的 8-10 線道，是否真的容量不足有拓寬、移樹需求？中鋼路、沿海三路的尖峰車流遠低於沿海二路，整體車流量不同之下，卻採用一致性的拓寬道路標準，請問是否恰當？請相關單位事先出示個別路段的車流量報告，以供大眾檢視、查核、討論。
- 二、本道路因國道七號故只是臨時性工程，「在 88 快速道路」、「北林路—中林路—沿海四路」、「宏平高松路—省道 25 號」這三條替代道路，是否能紓解尖峰車流，避免道路拓寬移樹。
- 三、貨櫃等大車專用道，目前依然與小客車共用車道，無法發揮工程目-客貨分流，目前的道路設計 3 車種分流，導致路口左用轉容易危險，甚至許多因為設計錯誤導致無法轉彎，應如何改善？

	<p>四、119 年國道七號完工，完工後車道配置如何避免重作？使用期限僅 7 年的專用道，未來興建時的落柱位置，為避免重複工程，檢視與目前交通分隔島位置是否一致？</p> <p>五、大樹移植如要取得較好的品質，也要每株 5 萬-10 萬以上，粗估移植 2722 棵樹要花 1.3-2.6 億，移植依照規範斷根養根，需要最多 6 個月，請問政府是否有足夠的時間和預算進行專業移植？過去大樹移植施工品質惡劣，如何改善？</p> <p>六、沿海路、中鋼路樹林綠帶有隔絕重工業污染的重要功能，若貿然破壞，是否危害民眾健康？</p> <p>七、高壓電塔如因道路拓寬失去保護緩衝綠帶，是否會引響用電安全與交通安全？</p> <p>參、議程：</p> <p>09：30—10：00 報到，領取資料</p> <p>10：00—10：10 公聽會主持人致詞</p> <p>10：10—10：25 民間訴求簡略報告</p> <p>10：25—10：50 市府/行政院各單位代表報告</p> <p>10：50—11：20 學者/專家/團體代表發言</p> <p>11：20—11：50 與會貴賓發言及來回討論</p> <p>11：50—12：00 主持人結論</p>
備註	<p>一、受邀單位請派員參加。</p> <p>二、出席人員請 貴機關准予公(差)假。</p>