

專案質詢

8-8-12-0512

立法院議案關係文書 中華民國 104 年 12 月 2 日印發

案由：本院許委員淑華，針對交通部正在徵求顧問團隊進行都市捷運系統技術選擇的規劃研究，希望能夠訂定客觀準則，為我國都市合理選擇「低成本、用地少、節能源、建期短」的系統技術型式。行政院應責成相關機關，考量與其他慢行交通門到門的整合，並綜合都市發展、土地使用、生命周期總成本，以及社會經濟效益所進行專業科學的評估結果來決策。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、交通部正在徵求顧問團隊進行都市捷運系統技術選擇的規劃研究，希望能夠訂定客觀準則，為我國都市合理選擇「低成本、用地少、節能源、建期短」的系統技術型式，讓全民能夠很快地享有大眾捷運的優質服務。我們認同該規劃工作的重要性，但也必須期許交通部和未來規劃團隊，能夠記取台灣過去三十年發展都市捷運的寶貴經驗和教訓，並能從專業角度出發、屏棄政客非技術性的干預系統技術選擇，創造優質的都市生活空間。
- 二、首先，我們需要了解，在近四十年前台灣就聽取西方專家的建議認為解決交通擁擠和空氣污染問題就應該發展大眾捷運系統，於是當時的經建會和交通部就推動台北、桃園、新竹、台中、嘉義、台南、高雄等地的「大眾捷運系統可行性研究」。當時可行性研究幾乎完全忽略了將公車服務品質提升、引用輕軌電車也能滿足絕大部分城鄉公共運輸需求的其他替選方案。因而這些「可行性」研究變成「必行性」研究，在刻意膨脹旅運需求與壓低建設成本下，重軌大眾捷運成為「必為可行」的系統技術。然而，重軌捷運每公里造價平均需要五十億新台幣，若放在地下更高達八十億新台幣，這也難怪台北在過去三十年投入超過六千億僅興建了一百三十多公里的捷運，而高雄錯誤仿效台北投入近二千億新台幣建設約四十三公里捷運，但每日運量不到預估的四分之一。這一盲目投入建設重軌捷運的現象，不僅是在台灣發生，在全球開發中國家都有類似情況，世界銀行調查發現上世紀八十年代以後興建設的捷運系統都有兩個共通特徵：成本低估、運量高估。這也難怪運輸經濟學

立法院第 8 屆第 8 會期第 12 次會議議案關係文書

家持續呼籲：政府若要投資捷運基礎設施，必須要有更好的方案評選機制，要基於都市發展和公共運輸的整體計畫，並透過科學化成本效益分析來決定最佳方案。

三、其次，交通部和公共工程委員會亦需要同步努力，積極培養俱有國際專業能力、了解本土需求的交通工程師，並建立工程專業的信譽，讓專業技術的評估與系統建設不再受到政客們的無知否定。近年在中央與地方首長更替後對於高鐵建設計畫的質疑、對於桃園機場捷運的負面評價、以至於對於台中公車捷運系統的全盤否定，都是新任首長基於短線政治利益的錯誤決策，這些惡鬥式的決策已經徹底賠上的專業信用和廣大民眾權益。政治人物與首長們理應將政務與事務清楚拿捏，將大眾捷運建設規劃評估交給專業發揮長才、推動執行，才是真正為民眾謀福利、追求永續發展的首長，也才有資格成為政治家。同時，我們專業技術幕僚，也應能夠基於客觀評估分析，勇敢的堅持專業決定、更能勇敢的向首長說「NO」，讓廣大社會對於工程專業重拾信心！

四、總之，交通部推動客觀的捷運系統技術選擇不能再流於為特定技術而量身訂定準則，也不能被製造商牽著鼻子走，更不能為短視政客合理化其錯誤決策。縱覽國際知名成功的大眾運輸系統，不論是重運量軌道、輕軌電車、單軌系統、公車捷運，其系統絕對考量與其他慢行交通門到門的整合，其決策也都不是單純靠單一準則來評定，而是綜合都市發展、土地使用、生命周期總成本、以及社會經濟效益所進行專業科學的評估結果。