

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。

(十一) 本院許委員淑華，鑒於蘇花公路改善工程將從一〇六年起，逐年分段完工通車。這條帶給東台灣人民安全返家的道路，鄉親們日夜冀盼早日全線通車，然而我們也必須提醒，如果相關交通網絡疏運連結等配套工程建設無法到位，蘇花改通車後引進的大量車流，恐將帶給民眾新的困擾。建請行政院責成所屬機關及早因應蘇花改通車後所需的交通配套，並事先完成各項疏運交通建設，日後將能與蘇花改連結成完善的交通網，帶給民眾行的便利，也能大幅提升花東兩縣競爭力。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、蘇花公路改善工程將從一〇六年起，逐年分段完工通車。這條帶給東台灣人民安全返家的道路，鄉親們日夜冀盼早日全線通車，然而我們也必須提醒，如果相關交通網絡疏運連結等配套工程建設無法到位，蘇花改通車後引進的大量車流，恐將帶給民眾新的困擾。
- 二、凡事「豫則立，不豫則廢」，及早因應蘇花改通車後所需的交通配套，這必然是當前主政者絕對不容輕忽的重要任務。如果中央及地方政府，能趕在蘇花改通車之前，事先完成各項疏運交通建設，日後將能與蘇花改連結成完善的交通網，帶給民眾行的便利，也能大幅提升花東兩縣競爭力。相對地，如果主政者苟且敷衍，缺乏應有的前瞻性遠見，那麼以眼前交通條件而言，蘇花改通車後花蓮恐將陷入可怕的交通混亂局面。
- 三、就整體交通疏運策略言之，交通部核定之一九三縣道拓寬工程，確實有助於紓解台九線交通乘載量，同時可以提升海岸風景區的觀光價值。近期有來自宜蘭的立法委員以環保為由，頻頻動員特定社團意圖阻撓一九三道路拓寬工程。由於其主張過於空泛，缺乏足以說服社會大眾的理由，反而令地方人士質疑其背後濃濃的政治炒作動機。
- 四、一九三縣道拓寬工程，將可有效地引導車流，在不影響在地民眾生活動線情況下，沿著城鎮生活圈外圍，從三棧橋銜接至花蓮大橋，連結台十一線，形成非常順暢的外環交通動脈。除此之外，花蓮縣長傅崐萁於日前巡視吉安一號道工程時，指示建設處立即規劃吉安一

號道第二期工程，將可預先消弭這條要道未來可能出現的交通大瓶頸。

五、貫穿花蓮市與吉安鄉的中央路，進入吉安鄉後被稱為吉安一號道，目前已然成為花蓮交通流量最大的主要交通動脈。預計未來蘇花改通車之後，吉安一號道必然成為花蓮南來北往最重要的路廊，也將是全線交通流量最大的道路。嚴格來說，將在今年底完工通車的吉安一號道，其實際發揮交通流量紓解的功能仍然非常有限。由於吉安一號道設計之動線，與原路並無差異，南下車流仍然必須在南華二街左轉穿越平交通，受到火車往來之影響，且也影響行車安全。

六、吉安一號道第二期工程，預計將由目前行抵南華二街之道路，繼續向南延伸至干城。未來可以同時開闢一條支線，連結干城立體交流道，至於吉安一號道主線，則在干城設高架橋跨越鐵軌，連結跨越木瓜溪之台九線橋體。這項工程設計具備多重優點，一方面中央路可一路暢通連結台九線與吉安路，不再受到鐵路平交道阻隔，消弭日後必將形成的重大交通瓶頸，另方面也不必擔心未來鐵路若推動高架化時可能出現的建設衝突。過去吉安一號道跨越鐵軌高架工程，受到吉安鄉公所反對，其主要原因便是鄉親們力主鐵路從花蓮站到干城高架化，而不是公路高架化。吉安一號道二期工程，將高架橋址南移至干城，位於鐵路高架工程的終點處，不論未來鐵路高架化能否成真，都不致出現公路高架橋及鐵路高架相互衝突的問題。拓寬一九三縣道與加速推動吉安一號道第二期工程，不但可以有效紓解蘇花改完工通車後增加的車流，同時也是奠定花東地區完善交通網絡的重要工程建設。

(十二) 本院許委員淑華，針對環保署日前提出「**2030 年達成減少碳排 50%目標**」的承諾，絕對讓國際社會眼睛一亮，尤其向國際宣揚 **INDC 減碳目標「進場式」**亦採「**至尊**」規格。環保署提出再生能源、碳交易等減碳作法，理論上可行，但絕非一蹴可幾；要怎麼在極有限的時間做出成績，必須要有詳實的實施計畫，且法制基礎、社會認知都得夠成熟。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、聯合國氣候峰會在伊斯蘭血腥恐怖攻擊陰影下，即將於巴黎登場，全球將有 **4 萬人**與會。台灣非締約國、非聯合國成員，仍然展現共襄盛舉的誠意，發布「**2030 年減少碳排 50%**」的高標「**自主減排貢獻承諾 (INDC)**」。但標準太高，又未見可信服的執行計畫，讓國人心虛之餘，更擔心空有不能兌現的承諾，反遭國際社會羞辱與制裁。
- 二、環保署這份「**2030 年達成減少碳排 50%目標**」的承諾，絕對讓國際社會眼睛一亮，尤其向國際宣揚 **INDC 減碳目標「進場式」**亦採「**至尊**」規格。趁德國氣候專家、**2007 年諾貝爾和平獎共同得獎人宣胡博 9 月來台時機首度公開**；**10 月 17 日毛揆再度公開宣示**；**11 月 17**