

專案質詢

8-3-14-0426

## 立法院議案關係文書 中華民國 102 年 5 月 22 日印發

案由：本院魏委員明谷，鑒於基福公路將於今年全線竣工通車，惟對於北台灣交通路網未能連結為完整之路網，若能研議興建「貢寮至宜蘭大溪段快速道路」，則鄰近鄉鎮區塊，勢必因交通網脈之便捷連結吸引外來人潮，一來興盛地方，亦能作為國道五號之替代道路。爰請交通部惠予提供相關資料，及釋明相關問題，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、堪稱國際級的「雪隧」，每逢假日必塞，加以「高乘載管制」成效不彰，引發民怨且衝擊地方產業日趨嚴重！為此，地方業界一再陳情，要求交通部依權，依責釋明舉措，以解民眾之疑慮！
  1. 北宜高「高乘載管制」乃一時權宜，絕非長久之計，何時解除「管制」，地方產業，祈請交通部訂定明確時間表。
  2. 「北宜高」自民國 95 年開通，為「蘭陽平原」開啟新契機，交通部衡估至民國 105 年始會有「壅塞問題」，今交通部對「車流量」不僅預估失準，且束手無措，任由「北宜高」之窘境持續惡化！迄今未見交通部提出任何具體良策因應，諸如「替代路線」、「車輛分流」……等可行性之紓解方案，未見「未雨綢繆」研擬良善舉措，且迄今全然一片空白，交通部焉能卸責，建請交通部說明，以釋懷民怨！
- 二、「雪隧塞車」豈容漠視，此，亦非難解之習題，交通部於民國 90 年間，即有洞悉之明，考量「北宜、北濱」交通流量暴增之因應，遂未雨綢繆，提出「台 2 丙線（貢寮至大溪段）」之「重啟評估」，足見交通部對此「計劃道路」之紓解與緩衝東北角區塊之「交通流量」是肯定的，著實係屬要津之「樞紐路線」，交通部是時之努力，雖功敗垂成（詳，附件一：公路總局 102.3.20 日簡報），卻係今日「重啟」是條計劃道路之強力緣由，此映顯「公路總局」是時之先見，其明悉「重啟評估」之遠慮！於今終見分曉，足堪肯定加許先見之明。

## 立法院第 8 屆第 3 會期第 14 次會議議案關係文書

三、「雪隧通車」，卻難能發揮預期之全方位效能，應如何強化，提昇交通運輸之功能，當係交通部之責，今，攤開地圖、環視整個「東北角區塊」之交通網脈，「貢寮至大溪」，著實確係位居該區塊「交通心臟」之要衝位置，尤其是其「南北向」之貫穿，聯結東北角諸多偏鄉，快速直通「台 2 丙線—基福公路」，串聯至暖暖交流道，接上高速公路，此僅 13 公里之原有「舊鄉道」，祇要拓寬，開穿隧道，即能貫通「蘭陽平原」，日後通車，則車行時程約發 10 分鐘，此，得以省略繞行「北宜、北濱」多行數十公里之遠路，更可縮短用路人 70~80 分鐘之時程，當係紓解、緩衝東北角「車流壅塞」之最佳路線，更可直接帶動整個東北角之觀光產業，加惠當地「農特產、漁鮮產類」之快捷物流，此深具建設性之「指標路線」，交通部若捨棄「恢復闢建」，想必交通部應有更健全，更臻理想之「替代路線」，抑或有更「優質舉措」，得以解決「雪隧壅塞」之長期紛擾！亦請交通部示明，以利民眾釋懷！

四、「拼經濟、拼觀光」，落實「城鄉均衡發展」，係馬總統信誓旦旦之政策，然，究否屬實？端視「部會首長」貫徹之意志及配合施為之舉措而論斷，若上述政策，係屬馬總統「烏魯木齊」之政治口號，則交通部理應明悉，亦必當相應不理！

尤其是「本計劃道路」，在現階段，即係「貫徹政策」之指標性建設案，其肩負東北角山城及海岸線之觀光產業，農漁業之快捷物流，發揮北台灣東北角之整體經濟繁榮的帶動，實居關鍵要衝，況且「海岸線之觀光產值」皆佔「當地產值」高達 60%至 70%，此，放諸世界各地知名觀光區皆準之數據，乃無庸置疑，交通部轄屬之「觀光局」，向來積極力拼「海岸線觀光產業」，更足以證之。

東北角海岸線之觀光潛力，絕不亞於「南墾丁」，碧海藍天之下賞鯨豚，暢遊龜山島及多元化等夏季水域活動，刻正方興未艾，加以東北角業已探勘到「硫磺溫泉」，吸引飯店業投資，招引廣眾遊客之商機無窮，此地方業界營塑「北頭城、南墾丁」之新風華，業已積極打造，是故，該地方未來之展望，中央政府焉能漠視，更豈容扼殺其生機！

五、「本計劃道路」原係交通部所規劃之「觀光道路」（詳，公路總局檔案資料）馬總統既祭出「拼經濟，拼觀光」政策，圖積極挹注偏鄉區塊「觀光產業」之建構，交通部理應配合，視為首重之要務，然交通部對「本案」之冷漠，不為積極力爭之態度，迄今亦以「環保署」之環評—為之「打太極」！為之搪塞！為之回復本席，業已映顯交通部全然無心推動，更無「重啟」之意念，實已昭然若揭！

此事證，若政府祭起「拼經濟、拼觀光」之重要政策係屬實，則，交通部將淪為「扯馬腿」，唱反調之首要罪魁！然，反之馬總統「拼經濟、拼觀光」是屬「莊肖維」，一切攏是假！則，交通部對「本案」冷漠，視若無睹之心態！雖然可議，且亦難脫「駝鳥行徑」之

## 立法院第 8 屆第 3 會期第 14 次會議議案關係文書

舉止！地方業界質疑抑或另有「政治權謀、政治利益」之考量，遂為施展「冷處理」，是故，交通部對「本計劃道路」推展，全然激不起往昔（90 年代）之熱衷，理當有原由，亦請交通部釋明。

六、馬總統日前強烈指出「公共建設」，因「環評問題」卡住，致令工程延宕，甚或遭致「扼殺」，此「環評」衝擊經濟發展，日趨嚴重之態勢，業已引起總統高度關注！早期（80 年代）交通部與經濟部儼如「犯沖」，政策意見時而相左，且難能折衝，「本案」在民國 83 年開始辦理即遭到是時「水資源局」以「貢寮壩、大溪壩劃設為預定壩址，此「水資源局」，本末倒置之行政粗糙，未經實地探勘，即「霸王硬上弓」，將部份區塊「預為掛號」劃設為兩處水壩址，其「先斬後奏」之野蠻施為，交通部未吭聲，致令「公路總局」得再修改，變更路線，並辦理「環評」（詳，附圖一），此部會各自為政，協調不力之疏失，致令浪費行政資源，殊屬要不得！

七、「部、會」難為「公共建設」同心齊力，努力溝通協調，取得折衝之平衡點實屬行政疏失！此情節，在「本案」映顯無遺，其事實如下：

1. 民國 83 年間，交通部開始辦理本案，卻因水資源局「鴨霸獨斷，預為掛號—預定壩址」，致使「本計劃道路」遭致「暫緩辦理」而擱置！（詳，附件一：公路總局 102.3.20 日簡報第 2 頁緣起），此乃「水資源局」鴨霸、亂舞一場，而，交通部卻係折衝不力乃事實！
2. 「水資源局」未經實際探勘，即「預為掛號—水壩預定址」之蠻橫舉措，後經探勘為「斷層帶」，遂剔除「水壩規劃」（詳，附件三：經濟部 102 年 1 月 2 日之復陳情函），另則，經濟部既剔除該「水壩計劃」，其究否有知會 交通部，何以在民國 101 年間，交通部對外之復函，依然列錄「貢寮壩、大溪壩為預定壩址」，致使無法辦理（詳，附件四：101.8.1 日，路規劃字第 1010038177 號說明二，及附件五：新北市府 102.1.9 日，北府工規字第 1013060481 號函之說明二），而為搪塞，推拖之理由，此情節，究係經濟部業已「剔除水壩規劃」，卻不為知會交通部，致令遭其矇蔽！抑或交通部藉之為搪塞事由，本席將提質詢，以利探究實情。

八、「本案」之闢建雖歷經波折，今，本席「舊案重提」立案，乃綜觀「公路總局」昔日所提興建之旨義（詳，93 年 2 月 16 日交路字第 0930001639 號報院函），是時，公路總局前瞻性之規劃，深謀遠慮「本計劃道路」闢建之必要，其考量：（一）北宜高通車後之「替代路線」功能。（二）建構為北台灣旅遊道路，山、海線之環狀路網。（三）原計劃為台 2 線之「替代道路」，紓解假日濱海公路之交通量。（四）促進地方觀光產業之發展……等宏觀遠見，強調確有關建之必要性。而今，「公路總局」之見解，在「雪隧通車」後，一一應驗，

## 立法院第 8 屆第 3 會期第 14 次會議議案關係文書

衡估正確！如今「北宜高」功能折損，詬病持續延燒！試問交通部此時不依責支持「公路總局」之原先規劃，且持冷漠態度，莫非交通部算計神準，有更好良策解決「雪隧弊病」，亦請交通部速以提出，以利早日解決「北宜高問題」。

九、「本案」於民國 90 年「重啟」，93 年 4 月 16 日行政院秘書長函核「剔除計劃」，然，道路之關建與否？當以民眾之福祉，國家整體利益為決策考量，「本案」經「經建會」審議（詳，93.4.8 日，經字第 0930001656 號函），是時，參與審議之權責單位，持反對者，其之短視！咸認「北宜高」通車在即，「本案」之關建，顯沒必要，今，反觀其論述，理應各個「雞嘴變鴨嘴」！綜觀「本案」，經建會之「審議」，致令行政院做出錯誤之裁決，加以環保署補一記「馬後砲」，水利署（水資源局）又桶上一刀「水源保護區」，鋪天蓋地之「封殺本案」，實可謂「烏魯木齊，亂舞一場」！致令東北角區域民眾反彈，一再陳情，經本席深入瞭解，實屬多有違誤，其情節提述如下，期與交通部共同探討！

1. 行政院於 93.4.16 日「剔除計劃」，乃係依「經建會」審議之決議，遂致做出錯誤之裁核，今證之「公路總局」是時之宏觀規劃，立論正確，今，本席於（102.4.30 日）院會，通過臨時提案，「公路總局」之原規劃及局部修改之路線，交通部究否支持，續依「舊案」報呈，請交通部釋明。
2. 「水資源局」行政權無限大，不先探勘，即預為掛號「水壩預定址」，此「霸王硬上弓」，儼如公然強奸交通部，而，交通部竟也孝順至極，聽其令，修改路線，此，交通部是時之「軟叭叭」，不據理力爭，溝通協調，不僅浪費行政資源，且又遭以「暫緩辦理」擱置，亦顯疏失！而，此「暫緩辦理」之原兇，乃「水資源局」野蠻行徑所致，此行政粗糙，理當追究！
3. 「水源保護區」全省到處都是，其「包山包海」之無限上綱，負面影響甚鉅，過往係中央集權，箝制地方之手段，今，執政者，自食惡果，馬總統日前已強烈指出，此「環評問題」乃是阻礙「公共建設」，甚或扼殺「經濟發展」之殺手鐮！

民國 93 年 12 月 17 日環保署以「環署字第 0930093360B 號函，認定「本案」不應開發，此，在行政院「93.4.16 日，剔除計劃」之事後，再補上「馬後砲」，顯係為行政院之「剔除計劃」補強理由及背書。而其所持之理由乃「自來水、飲用水、地下水」之保護及管制區，但，殊屬可議且難為廣眾專家學者及地方民眾所認同，乃其理由一之（一）文未水資源涵養影響大」，究係影響大到那裡！大到有何禍害！未見有任何專業論述，抑或實際探勘之錄案資料等具體說明！再者，所謂「效益低」，究係對「水質影響」之效益低，或是指「本案」開發之效益低！令人難解？此，「環保署」93 年 12 月 17 日之環評結論，究否有實際行事，有否符合實際、實質面之所謂「影響大」，抑或玩文字遊戲之

## 立法院第 8 屆第 3 會期第 14 次會議議案關係文書

操弄伎倆，本席當詳以質詢，洞悉事實真相！

4. 「水源保護區」大帽子，扣上「本案」，封殺其開闢，當應詳為查究，其三項保護及管制，本席據悉，自來水保護區劃設範圍相當廣泛，含蓋「本案」所規劃之路線，而「飲用水保護區」方面，僅波及到「本案路線」之邊緣，應較無影響，至於「地下水管制區」，則，「本案」之路線，全未經過其劃設之管制區塊上，此，本席所悉之情節，究否屬實？建請「公路總局」再套上原規劃路線圖，詳為比對正確位置，並請交通部提供完整「示意圖」，以利本席與「環保署」詳為計較及折衝。
  5. 「本案一貢寮至大溪段」，乃「台 2 丙線延伸線」，係民國 82 年核定，依法無涉「環評問題」，經查目前施工中之「台 2 丙線－基福公路」係「免實施環評」，其路線，亦皆係在「自來水保護區」之劃設範圍，當初「本案」之辦理，係受「水資源局」預為掛號，劃設「水壩預定址」，今，業已排除「水壩規劃」，若回歸「原規劃路線」，抑或在「頭城鎮大溪」之出口方面，略做小局部之修改，皆應符合「免環評」之規範！本席之見解，亦請交通部指正，並請提高見。
- 十、「本案」之辦理，於民國 85 年間，即「徵收用地」，位於貢寮鄉「貢寮段內寮小段」，據悉徵收不少民地，請交通部提供「表列明細」，徵收用地之情事，法定期限五年，今「本案」遭致「剔除計劃」，針對「徵收用地」情節，迄今業已十七年，交通部將如何處置，以平息民怨，亦請說明。
- 十一、北宜高「塞車癥結」難解，例假日「高乘載管制」、加上勞師動眾之警力支援，交通部迄今提不出良策，即顯現「雪隧」病入膏肓之徵兆，將日趨惡化乃無庸置疑！而交通部（公路總局），先前之「規劃路線」，刻正是「北宜高」之救命仙丹，交通部焉能漠視！焉能輕易捨棄！此外，近年來，東北角民眾反彈聲浪洶湧澎湃，將箭頭指向交通部，一再陳情，地方民意串聯之聲勢高漲，基隆市議會卅名議員連署，新北市金山、萬里區之里長，農、漁會等理、監事及頭城鎮等計 304 名連署推動，在本席於 102 年 4 月 30 日臨時提案後，宜蘭縣議會於 5 月 2 日開議第一天，即有 27 名議員連署，通過成立「跨府會推動小組」，將向中央政府全力爭取，本席關切，也為此深入瞭解，答案很清楚，也很簡單，乃在地人，瞭解當地之地理環境，今，「台 2 丙線－基福公路」即將竣工通車，而此「台 2 丙線延伸線」竟遭捨棄剔除，此儼如切斷「交通心臟」之動脈，致令東北角區塊之民眾群情激憤！當可理解，眾多陳情人指出，「交通流量」之疏導，乃在於「集流與分流」之分際，「北宜高」通車，快速、便捷之強烈主觀，趨使廣眾用路人蜂湧而上，此乃導致「車輛集流」之負面，而今，「本案」確係位居東北角之「交通心臟」，僅需拓寬「舊鄉道及貫穿隧道」即能直通「蘭陽平原」，既闢建「台 2 丙線」，何以捨棄此關鍵性之「心臟動脈線

## 立法院第 8 屆第 3 會期第 14 次會議議案關係文書

」，群眾殊難理解，「基福公路」通車後，暖暖地區係「起點」，而暖暖交流道，即成為東北角整個環狀區塊之「樞紐要津」，以「暖暖交流道」為「要衝之中心點」向四面八方幅射之交通網脈，含蓋面之廣泛，包含金山、萬里、汐止、南港、暖暖、瑞芳、基隆、七堵、平溪、雙溪、貢寮，皆能連結此「快速公路」，直接貫通至宜蘭頭城鎮，而宜蘭地區民眾往返基隆及新北市地區，亦復如是，地方人士指出，祇要此「延伸線」一開通，其「車行時程」將比走「北宜高」更快速，不僅是縮短時程，更減少里程數，在地人當不至於笨到再走「北宜高」，飽受「塞車之苦」，此乃「北宜高車流量」得以「分流」，得能疏解之上策，中央政府竟然漠視至此，也難怪地方群情激怒！

十二、就「本案」之行政院單位函文，諸如：(一)交通部 93.2.16 日交路字第 0930001639 號報院函(二)政院秘書長函 93.4.16 日院臺交字第 0930017881 號之函核(三)經建會函 93.4.8 日經字第 0930001656 號函(四)環保署 93.12.17 日環署綜字第 0930093360B 號函等，或與「本案」相關之行政函文，亦併請交通部提供，俾資參考，以利探討。

十三、綜上所述，相關恢復闢建「本案」之見解，請交通部指正，有關質詢問題及建請交通部惠予提供資料部份，亦敬請交通部速以回復，爰此，特向行政院提出書面質詢。