

造成嚴重衝擊。爰建請行政院全面協調相關機關，儘速於本會期內提出辦法並施行上路，以達汰換功效並利車市發展，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、台灣高齡車比例逐年提高，逾十年之汽車過半、機車達八成，造成之汙染與空汙問題日益嚴重；又因當前景氣復甦未明，除了造成車市買氣持續低落，更連帶影響到汽機車製造業及廣大周邊協力廠商之勞工工作權。
- 二、本席針對此問題提出臨時提案，建請政府就降稅或補貼提出相關補助辦法；並獲大院善意回應。然消息一出引發市場強烈預期心理，有意購車之民眾為爭取補助，遂延後汰換期程，致使車市雪上加霜。
- 三、為落實政府照顧民眾、節能減碳，振興車市下連帶保障汽車上下游相關產業廣大勞工工作權等諸多美意，建請政府全面協調相關機關，儘速於本會期內提出辦法並施行上路，以達汰換功效並利車市發展。
- 四、上述質詢 敬請答覆

(十三) 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。

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「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「鴛鴦行徑」之舉止！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」之關建雖歷經波折，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」關建之必要，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，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—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」，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。

(十四) 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。爰請行政院責成經濟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、「水壩預定地」及其規劃，應否循正規程序，先行踏勘，循序做測量、探勘……等先期作業，始能做出「完整規劃」，方屬正辦。民國 83 年間「交通部」辦理「台 2 丙線（貢寮至大溪段）」之道路工程正式啟動，是時，經濟部旋即以「貢寮壩、大溪壩址」為由，建議「交通部」避開水壩預定地及修改路線，此，是時，經濟部（水資源局），未做先期作業，未做地質探勘，即強行「預為掛號」，劃設兩處水壩預定址！也因「水資源局」粗暴野蠻之行政舉措，迫令該「計劃道路」為之夭折！為之「暫緩辦理」！此波折阻礙「計劃道路」之興建，摧毀「交通部」建構完整性之「交通網脈」，亦係「橫刀」切割斷「交通動脈」之罪魁！此事實，經濟部經探勘是段「預定壩址」係為「斷層帶」，遂剔除規劃！而今，印證「交通部」是時之未雨綢繆，考量「北宜、北濱」交通量日增之因應，及禍延現階段「北宜高」塞車窘境之難解！經濟部是時「烏魯木齊，亂舞一場」之橫加阻礙，實難脫行政疏失之嫌，此情節，請經濟部釋明。
- 二、「部、會」各自為政，自行其是，難能溝通及折衝，皆係政策推展之弊害，針對經濟部是時探勘上述預定壩址為「斷層帶」、「剔除規劃」後，究否有知會「交通部」，若有！亦請經濟部提示相關函文。
- 三、「權責單位」之舉措施為，當秉持國家公義，利民福祉為決策考量，利弊得失，「先顧飽肚，才顧佛祖」，乃善政者，權衡之宜，日前馬總統已強烈指出，「環評」，水資源保護……等問題，時而係延宕公共建設，甚或阻絕工程之絆腳石，亦係阻礙「經濟推展」之緣由。東北角區塊，整體經建，觀光產業之發展，當急需「交通建設」來帶動，而經濟部（水利署），在時空背景轉換下，經建掛帥，強國富民之前題下，就水源保護區，其「實際、實質面」重為規範之劃設，實有待專業公評！