

「平等對話、公民參與—北宜(直鐵)新線鐵路」公聽會 發言資料

地球公民基金會 台北辦公室主任 蔡中岳

2014.08.27

一、簡報中說明，新鐵興建主要目的為移轉國道五號車潮與提速。但卻沒有說明，想要移轉的人潮是觀光客還是在地人。自小客車發達的路網中，因宜蘭在地大眾運輸不便，大多數人以自小客車代步，故將來能移轉的在地人可能有限。但若移轉的是觀光人潮，必須先討論「宜蘭需要多少觀光人潮？」。

交通部觀光局在近年的觀光政策中，都是以旅客(尤其是陸客)倍增為第一要務，求量不求質的情況下，大量景點被消費，宜蘭有人潮但帶來的錢潮卻有限，但交通壅塞卻是事實，期待興建新鐵可以移轉觀光車潮僅是頭痛醫頭的方法，真的要處理的是觀光高質化，以及設定遊客的總量管制。土地能承擔的人潮有限，觀光景點更是，若只是無止盡的讓人來到宜蘭，交通需求只是無上限的擴增，兩條直鐵、再蓋一條高速公路都無法解決沒有盡頭的人潮。

鐵改局必須說清楚想要移轉的人潮標的是哪些人？觀光局也必須說清楚對於宜蘭的觀光運輸、旅次等政策。

二、台鐵局有說明，將來提升運能計畫中有新一代購車計畫，預計 106 年到。這幾年台鐵雖然有增加阿福號，但大多是以太魯閣、普悠瑪的購買為主，傾斜式列車因為安全問題，所以不開放站票，另也因無法加掛車廂，這導致前陣子雖然車票買不到，但搭乘時一節車廂中僅有一人的現象；而現有的自強號則可以加掛與站人，必要時帶來的運能很大，若新購車計畫也僅以提速為考量，不把運能放進去，將無法解決東部幹線的問題。建請台鐵勢必在購車計畫中考慮，才能先解決現況問題，而不僅是興建新鐵。

三、簡報提到，將來新鐵完工後，將可與在地接駁系統相輔相成，促進大眾運輸交通。但在地大眾運輸接駁其實不用動工，現在就可開始做，與新鐵完全無關。現況僅有羅東、宜蘭兩個轉運站有少數接駁公車可以通往其他地方，整體地方的公車系統班次、路線不足，也無經費汰換成綠能巴士，這點需要中央、地方交通部門先來解決，而不該僅在討論興建新鐵。先花時間與經費，釐清問題的根本與解決現況才是應該是施政重點，而非標的不明的大興土木。

四、現有的購票系統使得大多數在地人無法購得返家車票，另台鐵誤點情況在東部幹線仍然嚴重，誤點不時會有超過十五分鐘以上的情形。若新鐵興建後，北宜之間儘快 18-30 分鐘，現況的誤點改善就可以達到相同實際效果，建請台鐵必須要處理現有購票系統及誤點問題，再來談其他興建計畫。

五、相關資料中，在宜蘭縣今年撰寫區域計畫草案裡，興建北宜直鐵是地方目標，

但今日在場與會多數都不贊成，也建請內政部營建署將來在審查宜蘭縣區域計劃中，注意地方在地民眾心聲，並請在審查中開放民眾參與、表達意見，縣府也應調整該區域計劃，重新與縣民討論。

六、環保署多次提到民國 95 年曾做過北東交通政策環評，但該環評內容是在蘇花改動工、花東鐵路電氣化之前所評估，與現今的交通環境已然不同，且該計畫曾宣示北東交通應以「軌道為主、公路為輔」但第一個政策卻是興建蘇花改，險與該政策環評結論不符，建請環保署要督促目的事業主管機關，重新辦理北東交通政策環評，並確實依結論施做之。

七、水利單位在說明時僅表示，等方案確定後，會就水質水量保護區等相關議題表達意見，並給予開發單位適度建議。在此強烈建議，水利單位為主管全台各地水資源的重要機關，應在此時就告知民眾，選擇各方案將會使得不同的水質水量保護區受影響，影響的範圍也應做推估並告知，使得相關機關在選擇是否興建新鐵時有更多可考慮的數據與因子，不應只做後段處理而已。

八、本案今日討論路廊、鐵道是否東移、平原段鐵道是否高架化等問題。但在此之前應先就是否興建北宜新鐵來做討論，而不應該直接進入路廊的選擇而已。而這也關係到鐵道東移與高架等問題，若將來是要興建新鐵的，每小時在宜蘭將會有九班車次通過，那高架化是絕對必要的，但今日並未就如何東移、高架化的利弊得失做分析與簡報，實難給予是否應施做這兩項建設之建議，建議主辦單位與縣政府，應詳細說明東移與高架化的可能方案與相關利弊得失，供民眾參考並判斷是否支持。