

蘇花高之評議

會員：陳武正

劉揆在花蓮視察時宣佈要興建蘇花高政策，引發媒體炒作「府院口徑不一致」，「環保團體赴行政院抗爭之行動」等，成為每天新聞媒體熱門話題，交通部及行政院一再開記者會說明，其實，蘇花高係屬於基礎建設政策，由劉揆做政策性宣佈是合理也沒有錯，至於執行面問題就由行政部門如交通部、國工局、環保署、工程會等合法合情合理去執行，執行不力則由相關單位首長去負全責。一般而言，從政策到實質工程建設需要很多作業程序及作業時間。所以大家不應在「蘇花高」、「蘇花公路」、「一條公路」等名詞上炒作，這個問題就留給公路規劃、工程與環保等專業人士去研究分析，並完成一切法定程序再進行建設。

蘇花高建設之需要性是無庸置疑，每年颱風季節及地震造成蘇花公路坍方、土石流、崩石，造成用路人生命財產損失甚鉅，且將坍方土石推入沿岸海域也造成污染海洋，這是環保問題，為何環保人士不深入探究，且每年公路總局花費約億元經費在修復蘇花公路坍方路段，形成長期重複浪費納稅人的錢。另外，解決東西部交通不能僅靠航空及鐵路，公路也是一個很重要途徑，給花東民眾一條 24 小時通行無阻且安全的公路，是花東民眾很謙卑的訴求，同時也是政府不可逃避的責任。劉揆及毛部長應該面對全國民眾堅定地扛起推動蘇花高建設的責任。

公路建設如同其他任何建設一樣，多少都會帶給環境的破壞，如果處理得當，可使衝擊降到最低程度，也可使效益達到最高。筆者曾到福州參加兩岸學術研討會，會後參觀福州到廈門高速公路，經過崇山峻嶺、橋高數十公尺、隧道無數，又如台灣北宜高速公路完工後，兩岸環境優美，無坍方疑慮，成為全天候北宜間孔道，世外桃源的瑞士阿爾卑斯山高速公路亦復如此，都證明高速公路才是解決山區公路坍方崩石環境問題最佳手段，當然每項建設總有人贊成、有人反對，蘇花高曾通過環評及環評差異分析，依法需要再做如何處理，交通相關單位一定會配合辦理，交通部也應繼續跟反對人士溝通，但是一定要全力推動蘇花高建設，滿足花東地區 100 萬民眾的需求，同時，各界應相信政府及專業能力可依法妥善處理。（作者為中華民國運輸學會理事長、中華大學管理學院院長）