

「高速中橫」和「危險中橫」之間應作選擇

話題：國道 6 號預定明年三月全線通車

作者：賀陳旦 (台北市民|台灣生態工法發展基金會 董事長) 發表於: YAHOO新聞 2008/11/17

11 月 12 日南投縣政總質詢中，李縣長和賴忠政議員分別對國道六號〈霧峰到埔里的高速公路，以下簡稱國六〉發表期待。李縣長呼籲已延遲通車的國六不要到明年三月才通車，希望明年春節前即能 38 公里暢通〈現已開放東段 7 公里〉。賴議員則擔心有了國六，台 14 線〈中潭公路〉人車減少，草屯會「變死城」。

賴議員的疑慮是有依據的。許多城鎮都因為跨區交通系統改變而或興或衰：三峽河運不及鶯歌鐵路；西螺發展被斗六後來居上如是理；甚至日月潭湖艇生意在環潭路完成後一落千丈亦即此理。國六若真如計畫所稱：台中到埔里從兩小時縮短成半小時，請問還有什麼人從台中經中二高上國六，下東草屯交流道，往回開 20 分鐘，進草屯市區去消費吃飯呢？可以想見將來多數車輛在高架橋上呼嘯而過，所謂交通帶來的發展，是屬於資本雄厚，在交流道附近，或靠近景點、大區塊的開發商，不會是原來的小吃和柑仔店。這個景象明年就會陸續呈現在台 14 線沿路了。也會發生在蘇花高、花東高走廊上。

強調給東部居民高速公路好平安回家的論者，可能得先認清當地方產業不敵挾高速車流而來的外資掠奪時，想回的家還留不留的住？引進車流的路，同樣也會把勞動力往外帶走。道路開通，來來往往，地方一定有勝算嗎？賴議員的質詢，看到了高速公路建設中比工程環保更深刻的問題——城鄉發展必然為之扭轉。配套不善，地方先受傷害。

草屯是否因國六而衰落，是交通建設的衍生效應。李縣長期望中橫高速公路早日通車，則引起我們注意交通的直接效應：「車流的路徑會改變」。國工局當初即規劃高速中橫為舊中橫〈台 8 線〉的替代道路。如今花費 350 億的高速公路即將通車，怎麼又要計畫再向天挑戰，修通中橫？前者衍生改變，或許較難逆料，後者直接影響，應該是交通人的專業，不能不作路網整體評估。

九二一後，行政院於 93 年 8 月明令不再強修通行中橫。中橫現在仍未開放的路段是谷關到德基〈25 公里長〉。仔細來看，受影響的是(1)沿線約 3000 人的生活出入，(2)六座電廠的維修，(3)佳陽一帶的果菜運送，以及〈從谷關〉(4)去合歡山的遊客。就路網來看，明年春天國六通車後，梨山水果、合歡山的遊客經台 14 轉國六去台中，將比牛步駛經台 8〈危險中橫〉脆弱路段還省時間。〈這不就是「高速中橫」建設的目的嗎？〉。另外，雪隧通車後，許多果蔬消費和旅遊

客源已經移轉到台北市場，台 7 甲〈新中橫〉自然成爲梨山地區北向的孔道。(3)(4) 兩群組並非一定要台 8 線不可。

至於第(2)類台電人進出，有它絕對的地緣關係，無法單純就車流路徑來評估。但也正因爲台電的特殊需求，就得在另一個政策層面檢討，而不是混同日常車流成就多目標方案。理由是滿足台電需求連帶的成本〈直接和間接〉太高了！四年前據說花 170 億修復六電廠，可發 110 萬千瓦，約爲總電量 2%。去年八月台電重新估計，僅修復青山電廠要 207 億，可供應出總發電量的 0.3%。益本各見消長，似乎更不經濟了。所以強修下青山線〈約 6.5 億〉，是爲了開發台灣自有能源嗎？這樣昂貴的政策可能有不得已的理由。但是 6.5 和 200 兩者太懸殊，太不成比例，難以併同衡量。在本〈修復〉計畫中，台電需求應該另案衡量，暫時放在一邊。所以，剩下來的只是第(1)種需要。

國民因天災而無法從公路出入，確屬政府責任。舊中橫也因而在九二一後兩度搶通，但又分別被 90/5/12 地震和 93/7/2 颱風所擊潰，投入的 25 億工程付諸流水，工程人員更爲之殉職。國家既已證明一再努力而未成，居民當能諒解不宜強求，就應該採其他方式來補償居民損失，或調整改善他們的生計。不必死咬搶通一途。就財源而言，也有現成機會。原由「九二一重建基金會」運用的 45 億各界捐款節餘，雖已移往政府「賑災基金會」，今若以災民生活重建目的，運用該筆款項，有計畫的協助居民漸離困境，自力營生。法理情兼顧，再適宜不過了。

地方政壇一段對話，牽涉到國家建設該思考的環境保育，城鄉發展，生活重建，以及網路整體規劃的大課題，值得大家重視。搶通中橫本來就是一個危險念頭，而且是爲了一時口頭承諾所冒的國家級風險。如今有了高速中橫，正可以就各種替案從容評析，化解通車/不通車間對立，來緩和行險的壓力。怎麼還要搶急發包，一意犯險呢？當年，350 億建 38 公里高速中橫，不能不說是大手筆。爲的是買得不與天爭路的智慧，買得不屈就少數民意的勇氣。此刻，新路將通，如何面對舊路？正是我們展現智慧和勇氣的時候，願主事單位明察！