

- (一)車速。雪隧有其便利性，但車速由駕駛人所操控，理應有一定限制。經過這次案例，是否應該針對雪隧的行車速限作調整，應深入研究。
- (二)行車距離。如果這也是這次車禍的原因，那麼執法單位，也應認真思考，在這部分加強執法。
- (三)濃煙排除。這次車禍導致濃煙密布，直接與間接造成搶救與疏散的困難，因此，應進一步思考或檢測，雪隧的排煙系統是否發揮應有之成效，並作後續的改善。
- (四)搶救。因雪隧空間狹小，加上前述濃煙因素，難免造成搶救的困難，這對用路人生命財產的保護，有不利的影響。當然，消防單位是否能在最短時間獲知車禍訊息，以及在接獲訊息後，是否能在最短時間抵達現場，以及能否不受（交通）阻礙在最短時間抵達車禍現場，都是該案例深入檢討的範圍。
- (五)疏散。一旦發生車禍，用路人關心的是，能否在最短時間疏散，或讓其他用路人盡早知道車禍訊息，以避免車輛快速集中，造成搶救困難或嚴重塞車的情形。
- (六)交通管制。這牽涉到相關交通工程設計與交通警察的資訊系統是否健全，能在最短時間發出訊息，且能讓交通警察作有效的交通管制。擁有良好的交通管制系統，對於（受傷）人員搶救與疏散，才会有正面助益。

二、國內目前的護士人員明顯不足，這樣的情況下，緊急醫療體系又是十分的急迫，醫護荒如何因應亟需的看護？緊急醫療救護法已於八十四年七月通過立法，該法明確規定從事第一線緊急醫療救護服務者為消防人員，依法全省可以補充約 2,700 位人力，但由於受到地方財政的限制，目前消防局尚未成立以及補足所需的消防人力，影響地方緊急救護服務的時效及品質。這樣的問題如何解決呢？

三、養兵千日用在一時，沒有人期待戰爭的肇生，但若沒有「勿恃敵之不來，恃吾有以待之的」準備，當戰爭真的發生，沒有任何國家敢誇口可以承受，從國內 921 大地震、88 水災；中國大陸唐山、汶川大地震暨最近的日本核災，無一不驗證緊急應援的重要，消防人力、設施暨專業看護都是第一線緊急救援的先鋒部隊，如果連最起碼最基本的應援準備都不能完備，遑論有能力有績效的緊急應援整備。

(七十二) 本院楊委員麗環，針對雪山隧道爆發自通車以來最嚴重的火燒車意外，民間質疑交通部高工局未能在黃金時間內做好緊急應變措失，導致嚴重傷亡。本席要求行政院應成立專案調查小組，對於搶救過程中因而暴露出演習環境與現實的落差，提出檢討與改進方案。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

一、通車近六年的雪山隧道，發生嚴重的車禍火警，使這條台灣最長的公路隧道，一時間變成一座「橫躺的煙囪」；幸而，因過去的災難演練及臨場應變尚稱得宜，得以將災害降低，

但也暴露出許多火場實境超出演練課目的缺失。雪隧雖在起火十七小時後恢復全線通車，但檢討防災應對才是最重要的工作。

- 二、起火點距頭城端出口僅兩公里，卻造成了三十餘人吸入性嗆傷，顯示雪隧的排煙設計不足以因應火場實況；排煙 SOP 作業模擬情境與現實狀況脫節。
- 三、逃生訊息不足也是大問題。長隧道火災發生時，最迫切需要的是明確的逃生指引，但從歷劫歸來的民眾還原現場情況，卻是濃煙、漆黑、高溫、沒有及時訊息廣播、甚至緊急避難方向指示燈也看不到。
- 四、雪隧原設計東西出口都有柴油發電機，可持續供電二十四小時；兩端的不斷電系統也有十五分鐘供電能量；但火災發生後，防災逃生指示系統卻完全停擺；不斷電系統該上陣時卻未發揮作用，不斷電設計在這場火似也失靈。
- 五、雪隧的防災設計是以小型車事故為設想模組，完全不符合開放大型車行駛後的現況；大型車的用路面積、排熱是小型車六倍以上的「當量」，若計算釀災能力的「衝量（質量乘以速度）」，恐怕是小型車的不止十倍，因此，雪隧的流量統計不能是大車小車都算一車，必須要有更精確的計算。
- 六、雪隧速限，這其實與流量多寡緊緊相扣，現況是周休、連假雪隧流量早已過飽和。流量與行車風險息息相關，因而一成不變的速限並不合宜；這可以參酌國一、國三作法，若霧區能見度不佳，則機動降低速限，國五則視車流量，過於飽和時機動降低速限。
- 七、本席要求行政院應成立專案調查小組，對於搶救過程中因而暴露出演習環境與現實的落差，重新檢視雪隧的安全設備與行車規範，加強災防應變，提出檢討與改進方案。