

專案質詢

8-8-1-0035

立法院議案關係文書 中華民國104年9月10日印發

案由：本院許委員淑華，鑒於交通部在檢討端午節連續假期國道五號嚴重堵車原因指出，雪山隧道入口的車流量累積仍是主因，如何增加雪隧內的容量，將是未來檢討的重點。交通部當思考妥善運用整合的公共運輸策略以及高效的小汽車管理措施，讓既有的高快速道路空間發揮最大「人旅次」疏運功能。交通壅堵有其尖峰特性，交通擁擠對於時間損失、能源消耗及空氣污染都造成社會巨大損失。因而當務之急應制定國道五號交通擁擠與污染費徵收措施，並完善路網各類運具交通資訊收集和發布平台，提供動態空間和時間資訊以及應付行車擁擠與污染費，讓小汽車使用者能聰明的選擇出發時間、使用路徑，而更多旅客也願意選擇公共運輸通勤和進行旅遊活動。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、交通部在檢討端午節連續假期國道五號嚴重堵車原因指出，雪山隧道入口的車流量累積仍是主因，如何增加雪隧內的容量，將是未來檢討的重點。同時，交通部路政司提及「用路人進入雪隧後，通常都會保持車間距五十公尺，但車流增加、速度降低後，反而是後方車輛不斷向後堆疊的主因，未來科技執法將先以車速與變換車道為主，間距的標準還會在安全和效率間進行檢討，並期能在年底前會有答案」。交通部的檢討不僅令人錯愕，也讓此中央部會淪為地方交通控制中心。主要因為國道五號堵車的關鍵根本不在雪隧行車間距，而且掌管全國公路、鐵路、國道客運以及公路客運的部會，有太多整合型的政策方案可以推動。
- 二、首先，行車速度與間距的要求就是權衡交通安全和通行效率的結果，由於雪隧超過十二公里的長度，交通控制與執法的設計就是要確保安全，因而每小時通過車輛的「通行效率」

立法院第8屆第8會期第1次會議議案關係文書

就必須有所犧牲，雖然在實務上可進行微調來提高通行車輛數量而在安全上有所妥協，但其所增加的效果將是非常有限。換言之，國道五號在假日已超過最大可通行容量，即使速限稍作放寬、行車間距縮小，堵車情況仍無法有效改善。因此，我們應從「車」本位的思維回到「人」本位的思維，讓隧道在安全的前提下通過的「人旅次量」最大，而不是「車旅次量」最大。目前國道客運在上下匝道有優先通過的措施，就是讓通過匝道進入高速公路的人旅次增加，這是「以人為本」的具體作為。若能進一步於特定時段在雪隧內也推動大客車與四人以上高承載車輛的專用車道，將會使公共運輸行車時間和服務可靠度顯著提升，不僅讓有限道路資源發揮更大的疏運效率，也會吸引更多旅客願意使用公共運輸。

三、其次，在公共運輸整合策略及小汽車管理作為方面，仍有許多改善空間。這次端午連假期間交通部推出郵輪式專車，並和宜蘭縣政府合作，在各轉運站設有每十五分鐘一班的接駁車，結合景點優惠措施，讓國道客運量由原本預期的兩成五提升至三成，顯示民眾出行運具選擇已有轉變。交通部可以再細緻了解連續假期家庭出行的旅運特性，讓公共運輸費率及旅遊套票有更大優惠。此外，台北宜蘭走廊的公共運輸除了國道客運還有台鐵，整合鐵路運輸聯票及旅遊套票亦需考量旅客特性來做合理規劃。再者，公共運輸無法提供及門服務，這也是絕大用路人在沒有完整接駁與轉乘資訊下，仍然甘願冒著堵車風險而選擇自行開車的主要原因之一。因此，交通部應和國道、台鐵兩端的宜蘭、台北及新北等地方政府在費率、網路、場站、資訊方面共同合作，提供無縫的公共運輸服務。

四、國道五號的堵車現象，在以車為本的高快速道路建設思維下早已種下禍根。如今之計，交通部當思考妥善運用整合的公共運輸策略以及高效的小汽車管理措施，讓既有的高快速道路空間發揮最大「人旅次」疏運功能。交通壅堵有其尖峰特性，交通擁擠對於時間損失、能源消耗及空氣污染都造成社會巨大損失。因而當務之急應制定國道五號交通擁擠與污染費徵收措施，並完善路網各類運具交通資訊收集和發布平台，提供動態空間和時間資訊以及應付行車擁擠與污染費，讓小汽車使用者能聰明的選擇出發時間、使用路徑，而更多旅客也願意選擇公共運輸通勤和進行旅遊活動。