

專案質詢

8-3-14-0427

立法院議案關係文書 中華民國 102 年 5 月 22 日印發

案由：本院魏委員明谷，鑒於基福公路將於今年全線竣工通車，惟對於北台灣交通路網未能連結為完整之路網，若能研議興建「貢寮至宜蘭大溪段快速道路」，則鄰近鄉鎮區塊，勢必因交通網脈之便捷連結吸引外來人潮，一來興盛地方，亦能作為國道五號之替代道路。爰請行政院責成經濟部惠予提供相關資料，及釋明相關問題，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、「水壩預定地」及其規劃，應否循正規程序，先行踏勘，循序做測量、探勘……等先期作業，始能做出「完整規劃」，方屬正辦。民國 83 年間「交通部」辦理「台 2 丙線（貢寮至大溪段）」之道路工程正式啟動，是時，經濟部旋即以「貢寮壩、大溪壩址」為由，建議「交通部」避開水壩預定地及修改路線，此，是時，經濟部（水資源局），未做先期作業，未做地質探勘，即強行「預為掛號」，劃設兩處水壩預定址！也因「水資源局」粗暴野蠻之行政舉措，迫令該「計劃道路」為之夭折！為之「暫緩辦理」！此波折阻礙「計劃道路」之興建，摧毀「交通部」建構完整性之「交通網脈」，亦係「橫刀」切割斷「交通動脈」之罪魁！此事實，經濟部經探勘是段「預定壩址」係為「斷層帶」，遂剔除規劃！而今，印證「交通部」是時之未雨綢繆，考量「北宜、北濱」交通量日增之因應，及禍延現階段「北宜高」塞車窘境之難解！經濟部是時「烏魯木齊，亂舞一場」之橫加阻礙，實難脫行政疏失之嫌，此情節，請經濟部釋明。
- 二、「部、會」各自為政，自行其是，難能溝通及折衝，皆係政策推展之弊害，針對經濟部是時探勘上述預定壩址為「斷層帶」、「剔除規劃」後，究否有知會「交通部」，若有！亦請經濟部提示相關函文。
- 三、「權責單位」之舉措施為，當秉持國家公義，利民福祉為決策考量，利弊得失，「先顧飽肚，才顧佛祖」，乃善政者，權衡之宜，日前馬總統已強烈指出，「環評」，水資源保護……等問題，時而係延宕公共建設，甚或阻絕工程之絆腳石，亦係阻礙「經濟推展」之緣

立法院第 8 屆第 3 會期第 14 次會議議案關係文書

由。東北角區塊，整體經建，觀光產業之發展，當急需「交通建設」來帶動，而經濟部（水利署），在時空背景轉換下，經建掛帥，強國富民之前題下，就水源保護區，其「實際、實質面」重為規範之劃設，實有待專業公評！

本席就「本案－貢寮至大溪段」計劃道路（詳，附件一之圖示）與經濟部「水源保護區」所劃設之區塊，有所衝突之區域，請經濟部惠予明確之示意圖，以利參酌。

四、「本案」因經濟部「預為掛號－預定壩址」而遭致「暫緩辦理」，是時，並未見經濟部有提出「水源保護區」之問題，民國 90 年間「交通部」重啟本案，即卡到「水源保護區」問題，致令「環保署」以此為由，認定不應開發，此「水源保護區」之劃設，源起於何時，含蓋「本計劃道路」之情況及具體之危害數據！建請經濟部詳為釋明。

五、民國 93 年 12 月 17 日環保署以「環保綜字第 0930093360B 號函」，認定本案不應開發之理由，其函文一之(一)文末「……其開發對水源涵養影響大且效益低。」，此「對水源涵養影響大」，究係影響大到那裡？大到有何禍害？可有確切數據及專業論述等具體說明，另則，就是所謂「效益低」，此，究係指對水源涵養「效益低」，抑或直指「本案」之開發效益低！亦請經濟部惠予示明，以解疑惑！

六、綜上所述，攸關「本案」恢復闢建，與經濟部執掌舉措有所衝擊等問題，建請經濟部釋明，爰此，特向行政院提書面質詢。