

羅東社區大學．第一場

《宜蘭建高鐵》對蘭陽平原交通是願景？是負擔？

日 期｜110年05月10日（星期一）

地 點｜宜蘭縣立東光國中體育館

主 持 人｜陳賡堯（前中國時報副總編輯）

與 談 人｜黃志良（宜蘭縣政府交通處處長）

　　　 ｜鍾慧諭（逢甲大學智慧運輸與物流創新中心副主任）

　　　 ｜蔡尚勳（經濟日報科技產業組記者）

文字整理｜黃麗惠

**《宜蘭建高鐵》對蘭陽平原交通是願景？是負擔？**

**前言｜吳國維（羅東社區大學校長）**

　　各位老師、同學以及前來參加的好朋友們，大家晚安！大家好！

　　今天很高興是第21年辦社區大學的公民素養週活動，從羅東社大開辦以來，公民素養週就是十八堂課程裡的一堂正課，由老師帶著班上同學一起來參與，討論的議題都是跟大家有切近性，並關心的議題，像今天要討論的高鐵延伸到宜蘭的方案，一定也會有很多人關心：是否定案了？宜蘭是主線還是支線？如果是支線，到臺北是否還要換車？或是現階段宜蘭並不需要高鐵？房價是否漲得更快？農地是否會消失得更快？地景地貌會否改變得和現在不一樣？年青人的看法如何呢？所以今天特別邀請縣府主管機關、專家學者、年輕人一起來與談，聽聽他們的看法。在分享與談後，會留一點時間讓老師、同學們來發表看法，因為我們覺得國家重大措施要實行之前，應該要有全民的充分討論，把大家的意見做為決策的參考。

　　公民素養週五天各有主題，明天會針對登山經濟來討論，因為抹茶山現在爆紅，連平日都非常的多人。宜蘭到臺北的淡蘭古道，政府要將之規劃為國家級的步道，讓更多人可以做登山的休閒旅遊，但能否如同韓國的濟州島般，步道成為國際級的休閒運動。第三天會先播放短片《宜蘭在遠方》，來談青年返鄉及在宜蘭的就業議題，與談人邀請短片導演、主角等人來和大家討論。第四天、第五天討論十二年國教108課綱等等的問題。

　　今天非常高興東華大學的學生做了相關的問卷，請大家填寫，在結束後門口有學生會收集起來，再做統計分析。歡迎高雄旗美社大的夥伴們來參與，和大家互相交流，並把我們辦理公民素養的經驗帶回去做參考。

　　歡迎三位與談人：宜蘭縣政府交通處黃志良處長、逢甲大學智慧運輸與物流創新中心鍾慧諭副主任、經濟日報科技產業組蔡尚勳記者，並且邀請到前中國時報副總編輯，同時是宜蘭、羅東社大課程發展委員會委員陳賡堯先生擔任主持人，掌聲歡迎。

**主持人｜陳賡堯（前中國時報副總編輯）**

　　大家晚安！

　　最近有個熱門議題：高鐵是否延伸到宜蘭？引起大家的關注，也是我們今天聚集在這裡要一起討論的。

　　二百多年前，吳沙入墾蘭陽，翻山越嶺，是冒著生命的危險才能到宜蘭，古時候的文人雅士，對宜蘭的稱呼：別有天，所以宜蘭人對這塊土地相當的重視和珍惜。雖說別有天是別有洞天，但對外交通不便，早前要來宜蘭走淡蘭古道，是非常的辛苦，一直到日治時期才有公路、鐵路的開通。宜蘭線鐵路於1917年動工興建，分為南、北兩端進行，1919年南端的蘇澳至礁溪段以及北端的八堵至瑞芳段通車，1920年，南、北兩端分別延伸至大里與猴硐，1923年10月北端再延伸至雙溪，原本順利進行的工程，後來因為經費不足的原因而暫緩施工，一直到1924年12月1日才全線通車，這對宜蘭縣民來說是件非常大的事，當時人們都爭相看火車奔馳過蘭陽平原的景況。

　　2006年6月16日北宜高速公路（國道五號）通車，離鐵路全線通車的八十年間，只有在1979年通車的濱海公路（臺2線），這段時期臺北要到宜蘭，不是要走暈頭轉向的北宜公路，就是要搭臺鐵，這樣的聯外交通，政府花了許多的心力、財力改善，對宜蘭縣民是相當的不方便，雖然是住在別有洞天的地方，但也會嚮往大都市，事實上這幾十年間，臺鐵車票一票難求，尤其是在過年過節的時候，甚至曾經一度是家裡的長輩到火車站排隊買預售票，為的只是冀望出外的家人能夠回家。

　　宜蘭位在臺灣的東北角，宜蘭人常自嘲說是不東不西不是東西，直到北宜高速公路開通，縮短城鄉距離，但也致使農舍增建速度增加，假日時遊客塞到爆，國道五號塞車狀況難紓解，聯外交通問題再度呈現，因此有了爭取高鐵延伸到宜蘭，但是這樣就能滿足宜蘭人聯外交通的期待嗎？還是只是創造一些人發財的機會？這些就有待今天的分享討論交流。

　　首先歡迎宜蘭縣政府交通處黃志良處長來和大家分享！

**與談人｜黃志良（宜蘭縣政府交通處處長）**

　　大家好！

　　高鐵會不會來宜蘭？有的人贊成，有的人擔心，站在政府的立場，我們應該做一些準備。今天要談高鐵會不會來宜蘭，先來看看過去怎麼面對高速公路來宜蘭，1988年交通部辦理北宜高速公路計畫（南港至頭城），1991年雪山隧道開工，1997年行政院核定平原線中央線路廊（頭城至蘇澳），2001年國道5號平原線開工，2006年雪山隧道通車，北宜高速公路全線通車。

　　宜蘭縣政府面對高速公路要來，時任縣長游錫堃先生請了新加坡的劉太格先生為宜蘭縣做了一個總體規劃：當高速公路來的那一天，宜蘭人該要如何面對──在發展、交通、土地利用等各方面，這份總體規劃於1994年完成。此時雪山隧道也才動工不久，因此在頭城至蘇澳段要做時，地方甚至可以建議中央如何來做這段平原線，當時的路線有三個選擇：海線、山線以及現在的平原線，縣府的這份規劃也確實影響到中央的核定。

　　宜蘭縣總體規劃做了都市計畫區與非都市土地地區人口預測，以一百萬為預測值，並做了一些分析，透過地區人口的規劃，去做一些交通的規劃，當時的規劃不只包括高速公路的路線。在預計的X年完善的道路網絡方面，為確保各個生活圈交通順暢，制定一套不同等級的道路網，利用北宜高穿越宜蘭的交通，不影響縣內各大活動中心與住宅區內部交通。道路網則以北宜高為脊椎，由高速公路與快速公路構成，兩者間距3公里，至於主要發展區內交通將由主要通道間距1.5公里。

　　在高效率、高頻率的公共汽車系統方面的規劃，建議頭城、礁溪、宜蘭及羅東設立約2公頃之公共汽車轉換站，地點在主要發展區核心與火車站旁。至蘇澳的部分，基於地理及社會條件，靠近利澤與龍德工業區附近，因此建議設立於新馬地區。

　　至於車次頻率高的鐵路系統，則是南港與坪林隧道平行連接礁溪，可以把現有旅程與時間縮短一半。在輕軌系統方面，建設每小時約2至4萬人次之輕軌系統，並於鐵路西側，自頭城至蘇澳建設1條39公里長的輕軌線，關於車站的分布，則是在各大居住區、活動中心、工業區、火車站與公共汽車轉換站旁，平均站與站間距約1.5公里。

　　當時的規劃，將交通面分為三期，交通網絡第一期發展期間，多數的新道路將是東西向的。規劃單位也建議在第一期發展期間，北宜高進出宜蘭縣各地區的交流道，應該有6個。交通網絡第二期發展：1.人口達80萬時，臺9以西有更多發展，將完成其餘交流道，宜蘭縣的整體交通結構完整。 2.宜蘭縣人口增加、經濟活動活躍時，臺北與宜蘭間的交通需求量將有顯著增加，其中通勤與旅遊為主，建議兩地之間增設 1條高速鐵軌。第三期當交通網絡X年發展：人口達 100萬時，西環公路以東的小區將完全發展，此時，西環公路將升級為西環快速公路。建議在臺9沿線設置1條輕軌，為各個商業中心與住宅區服務。  
　　縣府於1994年完成「宜蘭縣總體規劃報告」，為宜蘭土地使用提出長期發展指導。2010年配合國土計畫法政策，宜蘭縣政府同時修訂「宜蘭縣總體規劃」與擬定「宜蘭縣區域計畫」。以整體規劃觀點，就國土保育、環境資源管理、都市成長管理等面向，研擬宜蘭縣長期發展藍圖，並透過區域計畫法定地位引導全縣土地及空間資源秩序發展。長期則作為國土計畫法完成立法後，轉換銜接宜蘭縣國土計畫之基礎。區域計畫是宜蘭縣國土空間的根本大法，目標是建立宜蘭永續成長的計畫，年期以不超過15年為原則，目標年期為2031年。

　　宜蘭縣總體規劃的落實─總體規劃預估於X年人口達到100萬人的交通需求與規模，四縱六橫規劃，四縱包括國道5號、臺9拓寬、臺2線、臺2庚線延伸線。六橫則是宜6線、宜蘭A聯絡道、宜蘭B聯絡道、二結聯絡道、羅東聯絡道、冬山聯絡道。

　　宜蘭臨時轉運站99年3月啟用，新宜蘭轉運站預計111年12月啟用。新宜蘭轉運站興建工程計畫範圍──建置地下2層（汽、機車停車場）、地上2層（售票空間、候車空間及商業空間）之建築物。相關基本設施，包含如下：售票空間4席、國道客運月臺 11席、市區客運月臺 3席、地下停車場汽車停車位98席、機車停車位750席及平面機車停車場300席。

　　羅東臨時轉運站101年12月啟用，新羅東轉運站預計112年4月一期工程完工。新羅東轉運站興建工程計畫範圍──建置地下2層（汽、機車停車場）、地上1、2層（售票空間、候車空間及商業空間）之建築物。相關基本設施，包含如下：國道客運月臺16席（含市區客運月臺4席）、國道下客月臺4席、備用月臺7席、計程車排班區10席、臨停接送車位10席、汽車停車位498席及機車停車位1202席。

　　宜蘭軌道運輸建設辦理歷程──108年11月啟動高鐵延伸宜蘭綜合規劃及環評。109年 09月啟動宜花東地區鐵路提速計畫可行性研究。109年10月行政院核定宜蘭鐵路高架化可行性研究案。109年12月高鐵延伸宜蘭綜合規劃期末報告提送至交通部審查。

　　宜蘭鐵路高架化案──本案全長約16.1km，包含5處車站，9處平交道，全線原地高架化，主要跨越行政區為礁溪鄉、宜蘭市、五結鄉、羅東鎮、冬山鄉。辦理期程─109年可行性研究。110年綜合規劃、環評、都市計畫變更、112年用地取得、細部設計、113年開工施作，預計於119年計畫完工。

　　宜花東地區鐵路提速計畫─現階段進行「宜花東地區鐵路提速計畫」規劃，未來當西部高鐵與東部快鐵串聯，4個90分鐘串聯的東西走廊，將擴大一日生活圈。這個計畫範圍：北起宜蘭，經花蓮，南至臺東。施工內容涉及軌道線形、平交道改善、號誌及電力設備等，並研究將現行東部窄軌系統提速到160kmh。

　　臺鐵路線容量無法提升，平日基隆-臺北-新竹區間已過飽和，假日東幹線一票難求。如規劃高鐵延伸到宜蘭，以現有的高鐵旅次量來算，未來宜蘭設站預估進站人數一日約10000人次，假日可能人會多一點，約為2-3萬人次。如果一天有3萬人坐高鐵，那麼一部車用坐3個人來算，大概就會少一萬輛的車次。連續假日的話，國5經雪隧往返宜蘭，一天大約有七萬輛的車次，高鐵就可減少一萬輛的車次，當然這些是預測值，但也是透過數據分析所做的預測。

　　大家也都很關心高鐵怎麼到宜蘭來？若來了到底要設到哪一站？四城站、宜蘭站、縣政中心站、羅東站都有人期待，這些會由交通部做最後的決定，我們先來看看這四個站會有哪些優缺點。站址考慮因素：接駁轉乘（便於與臺鐵、快鐵銜接）、腹地及周邊開發潛力、用地拆遷、線形及速度。四城站的優點是周邊幾乎都為農業區，拆遷會比較少，同時考量到成本的話，設在四城的區間最短，成本會是較低的，但在接駁上可能會有些缺點。宜蘭站的優點是車站周邊較多的公有土地，可利用來做場站的建設，減少民眾土地的徵收。縣政中心站大致上和四城站類似，另外亦是縣府所在地，同時竹科、宜蘭大學校地也都在此，所以是產業與主要行政中心所在地。羅東站的缺點是腹地太少，周邊是較密集的房子，拆遷的問題比較大，同時距離是最遠的，所以成本相對就會是最高的。

　　面對未來高鐵可能到宜蘭，做為政府的角色，應該去做相關的準備，會依循總體規劃的指導，來進行後續的相關建設，同時縣政府也會把在車站的周邊，做一些交通的整體規劃，包括公共運輸系統規劃，讓未來場站的周邊可以符合交通的需要。

　　最後來看到1995年、2012年宜蘭縣的國土利用調查，住宅使用面積增加了，有的人會想是否高速公路帶來的關係？當然這是一部分，但也並不完全是。1994年宜蘭縣做了總體規劃，六年後政府修正了農業發展條例，這是規劃之初所始料未及的。有人認為是高速公路開通才造成農舍大增，當然這也是其中的一個因素，但法令亦是造成農舍在宜蘭大量增建的因素。

**與談人｜鍾慧諭（逢甲大學智慧運輸與物流創新中心副主任）**

　　大家好！

　　高鐵對宜蘭的衝擊與因應－交通篇，分享大綱：1.高鐵對西部走廊影響。2.高鐵延伸宜蘭運量預測。3.高鐵設站方案。4.想像未來。

　　高鐵對西部走廊影響──高速鐵路吸走了臺鐵、國道客運的運量？或是讓臺灣城際運輸更健全？從高速鐵路要興建開始，臺灣的鐵路建設發展很多，包括臺鐵的部分，宜蘭總體規劃裡有提到人口到了八十萬時，宜蘭有需要一條輕軌，有沒有可能臺鐵來代替這個部分？這是比較少去思考的，現在高鐵要進來了，大家可以來思考一下：臺鐵在宜蘭的角色，可不可以當做通勤的捷運系統？因為它通過了很密集的城市。

　　高鐵通車之後，臺灣的城際公共運輸總量增加51%，裡面也包含了國道五號通車之後的國道客運增加。2007~2016城際運輸市場變化（平日）有四種顏色，淡藍色是50km以下，紅色是50km~100km，深藍色是100~200km，綠色是200km以上，可以看到高鐵在不同距離的情況底下，它的市場占有率是差很多的，這個差距是十年之間在整個市場占有率的變化。高鐵在平常日是增加了14%，在2016年高鐵在城際運輸市場的市占率是25%，大約是1/4，但實際上在50km以下的部分只占了1.2%，在50~100km只占了2.5%，這就不是高鐵的優勢。臺鐵和國道客運的市占率很像，在100km以下的區間，都是臺鐵和國道客運的優勢，另臺鐵在100~200km的部分也是增加比較多，因為這十年來在東部鐵路的車輛上面是有增加的，所以運能也有增加。假日的時候，高鐵的市占率是19%，反而比平日少了5%，雖然量能是增加，但市占率卻是下降的，其實假日最主要增加的都是在小汽車的部分，因為假日多是家庭出遊，所以假日反而是小汽車的市占率比較高。

　　不同距離的情況底下市占的變化，臺北到桃園36km，高鐵的市占是很低的，遠比臺鐵及國道客運低很多。臺北到新竹66km，與臺北到羅東的距離68km是差不多的，高鐵與臺鐵、國道客運就有比較高的競爭力。臺北到臺中160km，基本上就是高鐵的優勢了，這就更不用說臺北到高雄339km，當然也是高鐵的優勢。另外一個比較特別的是再加入軌道系統，假如兩個系統可以銜接在一起，就會有不一樣的效果。看到的是臺中新烏日站，通車時約是130萬人次，現在已經到530萬左右的人次，大約有四倍的成長，相對的臺中站也跟著一起成長。再來看到高雄，新左營站從原來通車的200萬到現在的800萬，一樣是有約四倍的成長。由此可看到高鐵車站很需要接駁，所以西部走廊都會有一些軌道系統、快捷系統來做接駁，如果臺鐵可以做為高鐵的接駁，就會是一個很好的接駁系統。

　　在人口的變化上，高鐵十年的產業變化，臺中跟桃園增加的比較多，雖然高雄也有增加一些，但大多都集中在臺北、新北、桃園、臺中，特別是臺中市，是在高鐵通車之後，整個產業人口增加最多的，連帶的人口的成長就跟產業人口有很大的關連，臺中以南的人口全部都是下滑的，人口的變化跟運輸工具沒有絕對的關連，反而是產業才是最關鍵。

　　高鐵延伸宜蘭的運量預測，未來若沒有高鐵，那麼量能的變化不會太大，設若有了高鐵的話，臺鐵的變化也沒有太大，高鐵的運量和臺鐵的運量是差不多的，等於是增加了一倍的軌道系統運量，假日的部分則會是增加二倍的運量，而這樣的運量對於國五的交通運量有沒有減少？分析出來的結果，在平常日大約是減少5%，假日減少7%，由此可知對國五的交通運量影響並不是很多，當有高鐵系統出現的時候，所增加的量可能是來自花東地區，但是對宜蘭或國五的影響都不大。

　　高鐵設站替選方案，臺鐵里程──四城：67.6km、宜蘭：71.3km、縣政中心：約74.3km、羅東站：80.1km。1km的高鐵造價大約是30億，所以從宜蘭到羅東就要增加300億的建設經費，也就是成本增加了，這就牽涉到要投資在哪裡的問題。第二個部分是不管宜蘭或羅東，城市都很小，所以是要走密集發展的城市規劃，還是把土地使用層次擴散得較大的規模。設站方案評估：

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 車站 | 四城新站 | 宜蘭站 | 宜蘭新站 | 縣政中心 | 羅東站 |
| 優點 | ‧建造費用最低  ‧距北邊主要觀光景點如礁溪、頭城等地旅行時間最短 | ‧位於既有宜蘭市中心  ‧有利臺鐵營運調度  ‧車站區開發效益高 | ‧用地取得費用及難度最低  ‧高鐵特定區開發效益最高 | ‧用地取得費用、難度低  ‧特定區開發效益僅次於宜蘭新站  ‧位於宜蘭、羅東中間 |  |
| 缺點 | ‧車站區及高鐵特定區開發效益低  ‧有考古遺址風險較大 | ‧無法開發高鐵特定區  ‧與宜蘭高架化計畫及快鐵計畫之三鐵共構工程介面較複雜 | ‧距宜蘭舊站2公里，無法取代宜蘭舊站功能  ‧距縣政中心站僅1公里  ‧需與宜蘭鐵路高架化計畫整合協商 | ‧建造費用高  ‧距北邊主要觀光景點如礁溪、頭城等地旅行時間長 | ‧建造費用最高  ‧距北邊主要觀光景點如礁溪、頭城等地旅行時間最長  ‧無法規劃高鐵特定區取得開發效益 |

　　想像未來，思考觀點──高鐵延伸對宜蘭鐵道服務想像：高鐵＋汽機車轉乘（中短程）OR高鐵＋臺鐵／公車轉乘＋短程接駁。北端設站成本低，多數人由南至北搭乘OR南端設站成本高，多數人由北至南搭乘。整合臺鐵車站開發，如宜蘭車站，不能規劃車站特定區？OR區徵開發，素地多，整體規劃，開發面積大，代表土開效益大？

　　再來思考的是高鐵延伸一定要配合臺鐵高架化？臺鐵高架化的目的是改善平交道擁塞，縫合都市發展。臺中、左營高鐵站模式是立體車站，垂直動線發展，大面積平臺聯絡前後站發展帶。當車水馬龍通過車站就會發展嗎？臺北鐵路地下化30年，臺鐵運量沒有增加，車站大樓營運後，才是運量增加之際。整合車站與商業大樓才是縫合都市發展，2010年板橋站環球商場開幕，帶起臺鐵車站經濟蓬勃發展，八年票箱收入年均成長率達4.6%，增加43%（24億元／年），還有租金、權利金等收入。車站開發不用等待20年＋鐵路立體化，日本大多數車站鐵路維持平面，將經費花在周邊商場開發及車站連通平臺，為車站帶進人潮，帶入收入

　　國五通車帶來大量車潮，高鐵延伸並未顯著舒緩車潮，未來宜蘭交通願景是甚麼？ITDP提出TOD發展準則，原則一：打造鼓勵步行街區。原則二：優先發展非機動車輛路網。原則三：建構密集的街道路網。原則四：沿著大眾運輸路廊開發。原則五：不同結構混居的環境。原則六：依據大眾運輸承載力提高發展密度。原則七：短距離通勤的生活環境。原則八：透過停車管理，優化人本交通環境。

　　當大家都在說國道五號車太多，都希望中央來解決這個問題，就算增高收費也只能多收兩倍，也沒有多少幫助。如果收停車費，每輛車收300元，一日以二萬輛計算，一年52週可收6.24億，這些金額是可以用來做很多的事情，所以國道五號的問題，只有宜蘭人能解，因為中央是沒有辦法解決這個問題的。

　　彼得杜拉克：預測未來最好的方法，就是創造未來。國五通車，宜蘭發展似乎不如預期，高鐵延伸，該好好應對軌道城市的發展。希望藉由這次高鐵延伸到宜蘭的事件，讓宜蘭人好好的來討論一下，到底車站要設在哪裡？到底未來的宜蘭是什麼運輸行為樣態？

**與談人｜蔡尚勳（經濟日報科技產業組記者）**

　　大家晚安！

　　今天我不是以一個媒體人的角色來和大家分享，而是以一個羅東人為出發，與大家聊聊我眼中看到的交通，與期待的交通是什麼樣子。當我聽到宜蘭要建高鐵的新聞時，是很高興的心情，也開始想臺北到宜蘭要多少時間？要花多少錢的車資？畢竟總是想能以最快的時間到臺北，我是土生土長的羅東人，高中畢業後離開，出外廿年後，最近這一年開始二地奔波生活，最常使用的交通工具就是開車往返臺北宜蘭──上班在臺北，下班回宜蘭，是我的一日生活圈。

　　如果有高鐵，我會更方便？做為一個公民，我會怎麼思考？小的時候，如果要去臺北，就是坐爸爸的車，從北宜公路或是濱海公路，長大一些後會搭火車，就會走北宜鐵路，去到北、中、西部等，接下來我考到機車駕照了，就騎車走北宜公路或濱海公路，後來國道五號開通了，就多了一個客運汽車的選擇。現在我既沒有定居在臺北，也沒有定居在宜蘭，兩邊都有地方住，我到底是哪裡人？前些天到書局去，朋友就說我是「雪隧人」──頻繁使用國道的人。現在有高鐵延伸宜蘭的議題，坦白說也還沒思考到自己以後會否就搭高鐵，但希望能夠透過不同觀點的對談，得到更多的資訊，畢竟除了臺北上班外，還有可能出差到臺中、高雄等地，這時搭高鐵就會感受到它的便利。

　　當聽到宜蘭要建高鐵的新聞，高興幾天後，發現有幾件事需要想想。早年曾經跑過資訊系統的業務，那時高鐵剛開通，於是我就展開了高鐵業務行程，如果沒那麼趕時間，但我是去工作的，不想等接駁車慢慢停，還是攔計程車前往目的地。如果我因故而遲到了，還是得攔計程車直衝目的地。對於一個工作者而言，十幾年過去了，高鐵似乎只是解決我交通上一半的問題，另一半仍得求助於小黃大哥的幫忙。而當我是一名遊客時，我都是「開車」前往，或是搭高鐵抵達後，再租車完成最後一哩路。

　　使用國道五號高速公路或高鐵的人會是宜蘭人，或是來到宜蘭遊玩的旅客？還是有其他不同的使用目的？目前北宜高鐵的宜蘭站仍未拍板定案，縣府中央仍在溝通過程中，當我們身為公民的一份子，我們需要有公民思辯的空間。我是誰？我是鄉民還是吃瓜群眾？當我也是公民的一份子，這樣的政策，我該抱有什麼立場？至少，在未來我是公共交通建設下的一名使用者，所以我要從自己如何使用這項服務出發，回歸到自身對於政策的理解與好惡。那我是怎麼想的呢？我選擇「順勢而為，逆向思考」。政策的制訂有倡議者也有反對者，但我將是運輸設施的使用者。我們可以在執行過程中，拋磚引玉、討論，並凝聚共識，給予中肯的具體建議。

　　我常會在臉書或IG上標示＃回家吃麵的心情──當我回到羅東，去吃一碗乾麵時，會拍一張照片上傳，出外廿年，我受惠於雪隧的便利性，家鄉成為我的一日生活圈。從交通使用者來看，我既是回家、也是回來宜蘭工作。過去，我從媒體與記述者的角度，關心科技與連帶影響的產業面。近兩年來我更常從臺北回來羅東，平均每週往返二至三次。

　　以上是我自己的經驗，接下來分享我身邊通勤工作者的例子，我有認識一位宜蘭大學的教授，住在信義區，從臺北到宜蘭工作，每天開車往返臺北宜蘭。妹妹家對面的鄰居，住在羅東轉運站旁，宜蘭到臺北工作，每天朝九晚五，搭客運到在臺北市的公部門上班。高鐵對於通勤生活作息而言，我個人覺得短期內不會發生太大變化。對於非通勤者、遠距工作者、教育移居家庭來說，歡迎成為宜蘭人。高鐵預期讓臺北往返宜蘭兩地的一日生活圈更近、更省時，為移居宜蘭的朋友建立一個更強健的理由：「唉呀比去淡水還近啦！」

　　對於工作者來說，高鐵也許是創造宜蘭新產業的機會，曾經有一位長官考過我這個問題：「咱宜蘭除了觀光之外，還有機會發展什麼產業？」那時我也被問得急急忙忙，直覺反應：唉呀，可能會有農業、教育，還有環境相關的創新科技，我覺得咱宜蘭的土壤很適合吸引這些人回來創業。雖然只是隨口說說，但還是期待宜蘭新產業，可以因為交通更加便利有新的一番局面。所以，我們討論的是高鐵，還是期待便捷的交通方式？從公民角度來看，我們想要有更好的宜蘭，更適合居住的宜蘭，更像宜蘭的宜蘭。

　　許多人認為北宜高鐵能夠解決交通尖峰時段的塞車問題，但我的看法是：我們期待更短期的解決方案被提出來。宜蘭是臺北往東的門戶，過去數十年來透過許多方式解決這個問題：國道五號與客運、鐵路──傾斜式列車，像普悠瑪等等。目前北宜高鐵正與北宜直鐵處於綜合規劃的作業期程，從乘客立場，我們看到的是交通服務的選項正在形成：北宜37-47分鐘的直鐵、以及北宜26分鐘的高鐵。

　　如果單就高鐵本身，公民期待的是營運周邊的規劃面，也是在宜蘭的設站確認後，高鐵上車前、下車後的配套問題──計程車、汽機車停車、接駁車、租車，共享運具如Ubike、Wemo、GoShare。交通運載我們，不只是旅遊，我們宜蘭必須創造更多「人」願意回來的理由。順勢而為，逆向思考──我們不妨問問自己：高鐵解決了宜蘭什麼問題？有其它短期內可以取代的解決方案嗎？從營運端來看，能否持續營運？如果支線方式的營運策略，每小時車次也是受到挑戰，利用率與投資效益也須要權衡。如果周邊跟配套機制，能夠公私協力一同創造溝通與協作的平臺，如果高鐵來到宜蘭，它將帶來建設的願景，反之，建設的投資回報將遙遙無期。從產業面來看，宜蘭人的期望是什麼？高鐵宜蘭站也不只是宜蘭人的事，同時也載負東部花蓮臺東人的旅遊與返鄉期望。

**主持人｜陳賡堯（前中國時報副總編輯）**

　　非常感謝三位與談人精彩的分享，從不同的面向、角度、專業提出了他們的報告，接下來開放討論、交流時間，請大家踴躍發言。

**《問答與交流》**

**問題一**

　　上週宜蘭社大公民素養週從交通、產業、觀光、環境、人文五個面向，談到高鐵來到宜蘭的相關議題，讓我們多了些思考的空間。這一代的決策是會影響到下一代，國道五號通車對宜蘭的衝擊，在縮短為一個小時的臺北宜蘭車程，其實已經是夠快的了，那麼半個小時的高鐵車程還有必要嗎？高鐵就能夠解決國道五號的塞車嗎？能夠帶來產業的發展？如果把建高鐵的預算拿來提升宜蘭的交通品質，讓路面不再坑坑洞洞，不是更好嗎？還有就是菜市場周邊的停車、交通總是紛雜，能否先就這個部分來做解決，這也是我一直在努力的方向。

**回應｜黃志良（宜蘭縣政府交通處處長）**

　　我的角色是國家的公務員，並不只是地方的公務員，現在我們看到的政策，包括中央的政策，身為國家公務員要做的是如何在政策中做最好的準備。預算是先有要做的公共建設才會去規劃、送審，不管是中央或民間團體，現在看到的是希望高鐵到宜蘭來，因此要做最好的準備，至於後面的部分，也可以聽聽交通部給我們的一些看法。

　　關於停車問題，不管是在地的民眾或是觀光客，路邊有停車格不一定會停，因為要收費，所以常會看到一些停車亂象，這是停車管理的問題，也和生活習慣相關，我們會想盡辦法去做停車的規劃，供給與需求至少要平衡。

　　路平專案，縣政府推動超過十年，路面孔蓋影響最大的是機車族，更希望各道路管理機關重視，以確保用路人能夠騎車平安。道路管理有四個單位在管：高速公路──高速公路局、省道──公路局、縣道──縣政府、鄉鎮道路──鄉鎮市公所。每一級政府的效率不一樣，牽扯到每一級政府的管理方式，縣府這邊每年都在努力推動，希望讓道路能夠更平整。

**回應｜蔡尚勳（經濟日報科技產業組記者）**

　　每一個地方都有其適合發展的產業，推究產業的發展是讓更多人更好的生活，不見得是要很快的交通去帶人來，而是認識自己的家鄉，發展適合的產業。

**回應｜鍾慧諭（逢甲大學智慧運輸與物流創新中心副主任）**

　　建議大家想想：設站在哪邊的影響比較大？還是對於引用哪種產業的影響比較大？國道五號從95年通車到現在，十五年的時間，應是足夠引進產業了，但實際卻不是如此，可以得見產業的引入是遠比交通要來得困難，因此並不是期待高鐵引進產業，而是要先建構出想要的產業──不管是科技或觀光，當產業建構起來了，自然能夠吸引人進來。

　　停車問題是造成觀光城市的負面影響，回到民生上，想要享受好的觀光品質，吸引高消費的人潮？還是可以提供免費停車、免費觀光工廠，來逛夜市的人潮？這是需要去思考的。要不要做停車收費？什麼樣的時段收費？是宜蘭人自己決定的，關鍵在於對環境的期待。

**回應｜黃志良（宜蘭縣政府交通處處長）**

　　宜蘭的公車客運經營業者及第一線服務有好有壞，從以前的宜興客運到國光客運，十幾年前葛瑪蘭客運加入，全縣有15條的國道客運是由中央管理的，63條的市區公車路線是由縣政府承辦管理，過去十年來，公車的路線每年都有增加，即便有些路線搭乘的人數不多，虧損的部分還是由政府來補貼，或許大家還是不太能感受到公車的便利，但政府的資源有限，我們也努力的在有限的資源裡，讓公車的效率能夠好一點，又可以顧及到少數人的權益。要投入多少的資源，才能夠讓大家更願意搭乘公車，提升公共運輸的效能，是一直在努力的方向。

**回應｜鍾慧諭（逢甲大學智慧運輸與物流創新中心副主任）**

　　公共運輸的確是不容易，剛才我算了一下，如果宜蘭假日收停車費，每輛車收300元，一日以一萬輛計算，一年約可收3億元，這些錢可以拿來做公共運輸的改善。對於如何改善環境品質，適度的停車收費管理，會是一個很好的方式。

**問題二**

　　謝謝鍾副主任今天帶來相當完整的資料分享。

　　高鐵要設在哪一站，溪南的人希望設在溪南；溪北的人希望設在溪北，但其實大家都希望可以設在自己家旁邊，以個人為出發點。

　　不管媒體也好，不管官員也罷，好像都在告訴我們宜蘭要有高鐵，現場大致問了一下，其實反對的占多數，希望縣府的人可以把這樣的意見帶回去做參考，明白並不是所有的宜蘭人都願意高鐵來宜蘭。

**主持人｜陳賡堯（前中國時報副總編輯）**

　　謝謝大家的意見交流！

　　今天的論壇，到這裡告一個段落，感謝三位與談人精采的分享，謝謝老師同學們熱情的參與！

**結語｜吳國維（羅東社區大學校長）**

　　從與談人的分享中，聽到很多的資訊，讓我們成長，讓我們成為宜蘭縣前端3%的公民。

　　聽完分享後，有幾點分享，一是高鐵從宜蘭搭到臺北，似乎並不是那麼的需要，若是要搭到臺中，做為支線的宜蘭高鐵有必要嗎？大家可以想想這個問題。第二如果車子來宜蘭要收停車費，就會有很多做生意的人反對，這也是政治人物所擔憂的，若能藉由社區大學平臺，針對這個議題來做討論，讓政治人物瞭解是有人支持的，那麼他們也就敢推展。第三宜蘭的產業發展真的要和新竹一樣嗎？一定要像臺南一樣嗎？宜蘭的水資源豐富，我們應該先保護好這樣的環境，再透過充分討論的方式來決定產業發展。

　　再次感謝主持人陳賡堯先生！感謝三位與談人：黃志良處長、鐘慧諭副主任、蔡尚勳記者！謝謝大家今天的參與，祝福大家有個美好的夜晚！