



花蓮縣議政報導

議長楊文值：一票難求 普悠瑪、太魯閣號 台鐵不應漲價

針對交通部長葉匡時日前在立法院詢答時表示，普悠瑪、太魯閣號可能調漲票價，以與自強號做區隔。對此，花蓮鄉親認為，北迴鐵路通車迄今，幾十年來一票難求問題無法解決，花蓮鄉親得忍受花費同樣車票錢，搭乘自願票的火車往返花蓮、台北；如今一票難求仍未解決，卻聽到新部長要調漲普悠瑪、太魯閣號票價，這項票價調漲決策，不啻是對花蓮、台東鄉親變相加稅，造成鄉親經濟沉重負擔。

交通部不應在花蓮交通仍處於黑暗期之際，做出雪上加霜的不當政策，台鐵局應提供票價折扣給搭籍花蓮的民眾，甚至一般自強號票應採半價優惠，另將持續要求交通部以陸、海、空全方位改善花蓮對外交通。

依據「鐵路法」第廿六條第一項規定：「國營鐵路運價率之計算公式應送請立法院審定，變更時亦

同」。當時太魯閣號加入營運時，交通部並未擬訂太魯閣號運價率，價位與一般自強號相同，原以為是體恤花蓮民眾的德政，卻在普悠瑪號加入後，擬將秋後算帳一併調漲，這著實是對花蓮民眾的傷害。

台鐵局應從善如流，依「鐵路法」第廿六條第三項規定：「國營鐵路因環境或情形特殊者，得規定較低運價；在工程時期之臨時營業，得規定臨時運價」。交通部應考量未完全解決鐵路「一票難求」，再加上「蘇花改工程」尚未完工，「航空班次」不足，「藍色公路」尚未啟動的特殊條件下，制訂折扣方案優惠搭籍花蓮的民眾，必須區隔「外縣市旅客」與「花蓮籍鄉親」，確實保障花蓮民眾對外交通不便的特殊性。

在西部高鐵每列車次提供三節車廂為「自由座」，購買自由座的旅客往往皆須以「站票」方式搭乘，高鐵為此也提供折扣給購買自由座的旅客，反觀

花蓮鄉親長期以來因為北迴線一票難求，而買到所謂「自願無座票」卻需支付全票費用，對花蓮鄉親極不公平。對此，台鐵應對於購買一般自強號票的「花蓮籍鄉親」應給予「半價優惠」，而「外縣市旅客」可提供「早鳥優惠」，以達成雙贏局面。

長年以來，花蓮民眾對外交通大多以搭乘鐵路為主，由於每年颱風季節首當其衝，屢屢造成蘇花公路坍方阻斷，航空班次又不足夠支應對外輸運需求，僅剩鐵路這唯一的交通活路，但卻也要習慣鐵路三不五時可能中斷的窘境，造成人員及農產貨品須南下繞行北上，時間與運費成本不堪負荷。況且政府對花蓮交通運輸的推動政策是以「鐵路為主、公路為輔」，既然如此，理當以花蓮民眾的公共利益為基礎，將鐵路服務品質提升，以照顧交通建設落後於西部地區的花蓮鄉親為優先考量，更何況目前對台鐵營業額最有貢獻的就是花蓮民眾平時搭乘的北迴線。



林春生：調漲票價 形同變相加稅

由於政府長期重西輕東，導致東部花蓮、台東幾十年來都處於交通不便、產業不興，東部鄉親平均家庭所得年年居餘各縣市之末，如今卻聽到交通部長葉匡時公開表示打算調漲普悠瑪號、太魯閣號的票價，花蓮人聽了氣憤不已，痛罵葉部長根本就是「不東部鄉親疾苦」。

北迴鐵路一直都是台鐵最賺錢的路線，幾十年來卻任憑一票難求問題糟蹋花蓮、台東鄉親，買了將近十年的普悠瑪號列車，去年底一列才剛投入營運行列，一票難求問題並未解決，葉部長卻宣布要調漲普悠瑪號、太魯閣號票價，花蓮鄉親不禁要問，北迴鐵路主要乘客仍以花蓮東部鄉親居多，調漲票價豈不是變相對花蓮鄉親加稅。

北迴鐵路年年大賺錢，主要乘客花蓮鄉親沒有好處，卻得遭受調漲票價的懲罰，這有公平正義嗎？按理來說，北迴鐵路如此賺錢，理應該給東部鄉親更優惠票價才對，就像老顧客有優惠價，哪有對老顧客加價的道理？

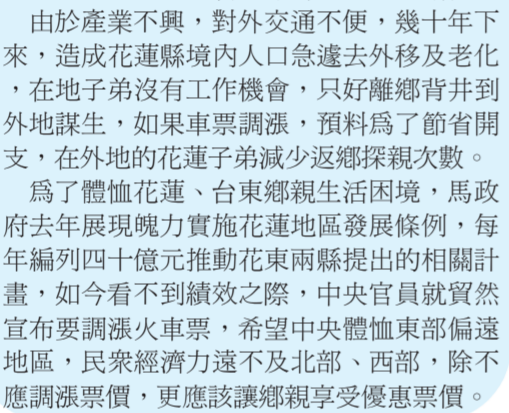


蕭文龍：不應調漲票價 應提供優惠

真不知中央大員在國會詢答有沒有動大腦，東部地區向來就是偏遠地區，出入除了經常坍方、斷路的蘇花公路，再來就是仰賴北迴鐵路，貿然宣布黃金路線北迴鐵路將調漲票價，將對花蓮、台東鄉親造成經濟沉重負擔。

由於產業不興，對外交通不便，幾十年下來，造成花蓮縣境內人口急遽向外移及老化，在地子弟沒有工作機會，只好離鄉背井到外地謀生，如果車票調漲，預料為了節省開支，在外地的花蓮子弟減少返鄉探親次數。

為了體恤花蓮、台東鄉親生活困境，馬政府去年展現魄力實施花蓮地區發展條例，每年編列四十億元推動花蓮兩縣提出的相關計畫，如今看不到績效之際，中央官員就貿然宣布要調漲火車票，希望中央體恤東部偏遠地區，民衆經濟力遠不及北部、西部，除不應調漲票價，更應該讓鄉親享受優惠票價。



莊枝財：比照離島條例 補貼交通費

以花蓮現階段的交通困境，政府應該考量花蓮民眾的福利，比照離島建設條例辦理相關補助，像是對外交通費用的補貼，第十五條中指出，為促進離島地區居民對外交通便捷，凡與台灣本島間對外交通費用，應由中央政府編列預算補貼，如係補貼票價者，金額不得低於其票價百分之三十。

此外，已經很難買到火車票了，不應該漲價，不合理的還有，自強號的票價明明最貴，但有時竟然跑得比莒光號還要慢，同時也要改善其它老舊又慢速的自強號車種及服務。政府現在不但沒有解決一票難求的問題，反而要拿百姓荷包開刀，勢必引發民衆不滿。



邱永双：今年不會調漲 讓人無法接受



正值台鐵弊案連連、人謀不臧之際，新任交通部長葉匡時竟然在立法院公然回答將調漲普悠瑪號及太魯閣號票價，未經整體檢討台鐵營運弊病，便輕率在國會殿堂回答將以調高價格來區別各級列車。

官員如此輕率的回答，根本是不負責任，更讓人失望的是，廿七日葉部長再度來花蓮，針對票價調漲，回應今年絕對不會調漲，這樣的回答，讓人無法接受。

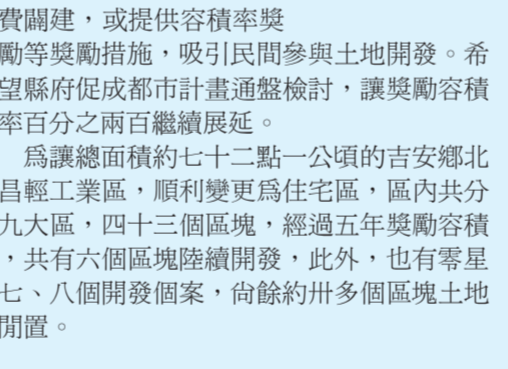
乍聽之下會以為票價不會漲，逐字推敲葉部長今年絕對不會調漲票價，意思是不是說今年不會調漲，過了今年便有可能調漲？

再者，官員輕率發言，更顯示出官員專業不足，決策草率，嚴重打擊人民對馬政府的信賴與尊敬。

施金樹：加速北昌都計檢討 吸引開發

為加速推動吉安鄉北昌輕工業區（住一住宅區）內土地開發，縣府應繼續延獎獎勵容積率，目前已有六個區塊土地進行開發，但仍有卅餘個區塊未開發，盼縣府將道路、公園等公共設施，研議爭取花東地區發展建設條例經費開建，或提供容積率獎勵等獎勵措施，吸引民間參與土地開發。希望縣府促成都市計畫通盤檢討，讓獎勵容積率百分之兩百繼續展延。

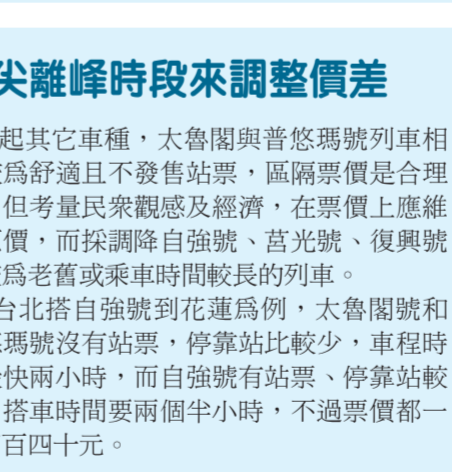
為讓總面積約七十二公頃的吉安鄉北昌輕工業區，順利變更為住宅區，區內共分九大區，四十三個區塊，經過五年獎勵容積，共有六個區塊陸續開發，此外，也有零星七、八個開發個案，尚餘約卅多個區塊土地閒置。



魏嘉賢：應適度調降離峰時段票價

關於火車票擬調漲的收費價格的部分，蘇花公路逢雨必坍，鐵路可算是花蓮現階段唯一的交通選項，政府要平衡票價差距，應維持尖峰時段價格穩定不漲，並適度調降離峰時段票價，做為吸引民眾搭乘的誘因，此外，鐵路票價改革應納入車齡、服務品質考慮，自強號價格會區隔，無站票服務的列車會比較貴。而非只為區隔票價，而在經濟不景氣、萬物皆漲、薪水不漲的時候漲價。

東部民眾引頸期盼普悠瑪新列車的到來，沒想到車都還沒看到，等到的卻是漲價的火車票，對花蓮人來說實在不公平，至少要等到蘇花改通車後，再研議票價問題。



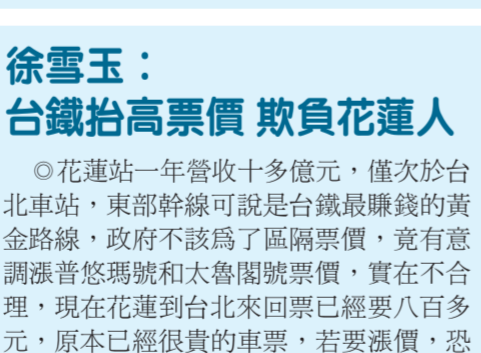
李秋旺：興建國道六號 攸關核災撤離

交通部長葉匡時日前訪視花蓮瞭解花蓮火車站、機場及港口營運情形，並聽取地方對於重大交通建設的民意，自從蘇花高轉變成蘇花改之後，花蓮各界期待中央早日促成國道六號開闢，南投埔里與花蓮銅門間直線距離僅五十八公里，兩地居民往返搭乘鐵路，卻要耗時超過六小時以上。

前任交通部長毛治國到花蓮訪視時曾回答，國道六號路廊現有高溫地熱及敏感地帶，克服的工程技術難度非常高，不僅如此，每公里工程造价估計需一百億元，也就是說，五十八公里得花費五千八百億元。工程技术再困難，耗費經費再多，也不會

比人命還貴。目前全球都籠罩在核災威脅下，核電廠一旦發生類似日本福島複合式核災害，往外擴散開來，北部、西部及南部都會區的人民要如何撤離逃命？

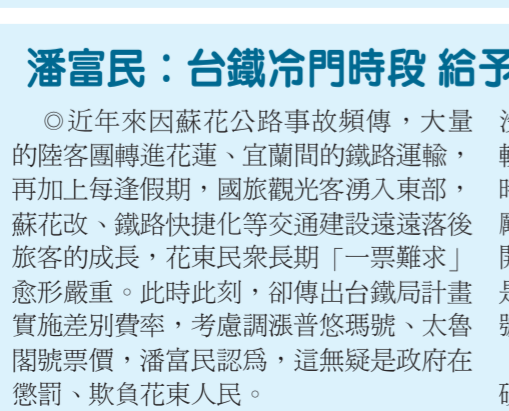
如果政府能早日闢建蘇花高、國道六號公路，建構台灣全島 8 字形國道公路網，萬一發生核災，北部、西部及南部居民，可以迅速往東部來撤離，對於人命安全確保，價值絕對超過六千億元。



游美雲：應善用閒置土地 降價回饋

新任交通部長葉匡時在立法院答詢時竟然表示未來普悠瑪、太魯閣號票價將會調漲，不知道從小在花蓮長大的葉部長，竟然完全不懂花蓮、台東鄉親這幾年來，無數次忍受一票難求的苦痛。再從媒體報導台鐵三位副局長，有兩位副局長涉貪及接受廠商不法招待，新部長沒先檢討台鐵內部人謀不臧，卻要求台鐵規劃票價調漲。

再來，新部長不盤查台鐵資產負債情形，光是花蓮市區來說，單單市區六期重劃區內臺鐵土地高達十數公頃可供建築土地長期閒置，未見臺鐵有具體開發利用措施；說到底，北迴鐵路票價不僅不能調漲，應該調降回饋鄉親才對。



徐雪玉：台鐵抬高票價 欺負花蓮人

花蓮站一年營收十多億元，僅次於台北車站，東部幹線可說是台鐵最賺錢的黃金路線，政府不該為了區隔票價，竟有意調漲普悠瑪號和太魯閣號票價，實在不合理，現在花蓮到台北來回票已經要八百多元，原本已經很貴的车票，若要漲價，恐怕得上看千元，這樣未免太欺負花蓮人。

票價問題應暫緩實施，或是等到鐵路全面電氣化再說；現在不僅常常誤點，許多花蓮返鄉民眾更得忍受無座的困境，重點應該放在先改善管理上的缺失，再談漲價問題，例如：先把車種減少、誤點改善、服務品質提升後，再來談漲價。



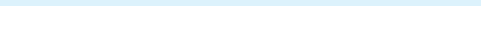
潘富民：台鐵冷門時段 給予折扣優惠

近年來因蘇花公路事故頻傳，大量的陸客團轉進花蓮、宜蘭間的鐵路運輸，再加上每逢假期，國旅觀光客湧入東部，蘇花改、鐵路快捷化等交通建設遠落後於旅客的成長，花蓮民眾長期「一票難求」愈形嚴重。此時此刻，卻傳出台鐵局計畫實施差別費率，考慮調漲普悠瑪號、太魯閣號票價，潘富民認為，這無疑是政府在懲罰、欺負花蓮人民。

潘富民建議，台鐵應該要仿效航空公司，推出「紅眼車次」，對於車廂較老舊、

沒有座位，或是車次時間較冷門、行駛時間較長的時段，給予折扣優惠，鼓勵大家多加搭乘利用，避開熱門車種和時間。而不是以提高太魯閣、普悠瑪號票價來因應。

此外，除了車廂採購、電氣化、雙軌化等硬體建設外，制度面的「花蓮火車站升格特等站」與票價結構檢討、離峰優惠，都是必須同時進行的改革。



葉鯤環：可考慮用尖離峰時段來調整價差

交通部長葉匡時日前指出，未來自強號票價應有區隔，讓火車票價更有彈性，並有尖離峰價差。我認為以尖離峰來調整價差，可以提高非尖峰時段的搭乘率，民眾考量價格差而選擇比較冷門的時段，也不會造成假日擁擠，甚至連站票都沒有。

比起其它車種，太魯閣與普悠瑪號列車相對較為舒適且不發售站票，區隔票價是合理的，但考量民眾觀感及經濟，在票價上應維持原價，而採調降自強號、莒光號、復興號等較為老舊或乘車時間較長的列車。

以台北搭自強號到花蓮為例，太魯閣號和普悠瑪號沒有站票，停靠站比較少，車程時間最快兩小時，而自強號有站票、停靠站較多，搭車時間要兩個半小時，不過票價都一樣四百四十元。

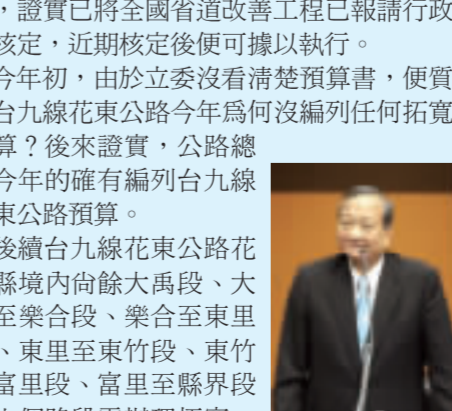


蔡啟塔：台九線第三期改善 已有經費

為加速改善花東交通，在立委王廷升監督下，交通部已將台九線花東公路第三期道路（後續）改善計畫，納入全國省道改善工程經費，其中，花蓮縣約一百四十億元，台東縣約八十億元，總經費兩百廿億元。日前交通部長葉匡時前來花蓮訪視各項交通建設，證實已將全國省道改善工程已報請行政院核定，近期核定後便可據以執行。

今年初，由於立委沒清楚預算書，便質詢台九線花東公路今年為何沒編列任何拓寬預算？後來證實，公路總局今年的確有編列台九線花東公路預算。

後續台九線花東公路花蓮縣境內向餘大禹段、大禹至樂合段、樂合至東里段、東里至東竹段、東竹至富里段、富里至縣界段等六個路段需辦理拓寬，合計約需一百四十億元。



張峻：光復拉索埃湧泉 值得開發

由花蓮縣政府所舉辦的熱氣球試乘活動於三月廿二日在大農大富平地森林園區登場，正式的熱氣球活動預計從六月廿二日開始到九月一日，可望為花蓮中區帶來可觀觀光商機。

目前光復的旅遊景點遍及各村各點，尚有一處失落的祕境尚未被關注，那就是拉索埃（阿美族語甘甜味之意）湧泉，和花東縱谷裡未被水泥化的湧泉平地野溪流。

根據考據拉索埃在三萬年前是屬於古花蓮溪流域的河道，後來秀姑巒溪形成，將古花蓮溪的溪水襲奪，經長虹橋出海，古花蓮溪的表層溪水雖被襲奪，但流入地下的溪水卻繼續往北流，也有部分地下水湧來自馬錫山南麓，由於拉索埃地屬低窪，因此地下水從拉索埃區域湧出，形成了湧泉和野溪流密布景象。

目前大社區發展協會正在積極的將該處規劃為「拉索埃湧泉生態園區」，並提報水保局會勘，現階段希望可以透過相關單位將該區的湧泉和野溪列入文化資產保護，以免僅存的野溪流又遭破壞而成為水泥灌溉溝渠。

拉索埃湧泉生態園區的發展，將可使當地觀光產業充分連貫，創造全新觀光據點，繁榮地方發展，擴大在地就業機會，促進當地農產品的銷售提高農民收益並落實生態環境教育。

