



張峻

副議長的話

客貨運輸分開 北迴線需變成3軌

花蓮受限於交通問題，台鐵這兩年針對北迴鐵路從兩軌變成三軌制在做可行性研究。舊北迴線的路廊、地基都還在，已經委託綜合規畫，評估將舊路廊做為貨物列車的軌道，避免現在貨物車與客運爭道的狀況，讓貨運和旅客的運輸可以分開來，貨運如果有一個專用軌道，旅客的承載可以增加班次，以達到最佳的運能，更能讓花蓮的農產品可以順利運輸出去。北迴鐵路以三線區間處理運輸，以達客貨分離的運能提升，才可能解決目前鐵路運輸壅塞的問題。花蓮鄉親支持道路改善，也贊成減少開發和降低環境的衝擊，呼籲公路總局應全方位思考，不要匆促定案，以利東部交通的永續發展。

北迴鐵路自一九八〇年二月正式通車營運以來，堪稱是當時台鐵最賺錢的黃金路線，也因此帶動了中央山脈東西側的經濟活絡與觀光發展，隨著東部地區的天然資源陸續開發，客貨運量的急速增長，致使原有單線鐵路不敷使用，每逢重要節慶及假日，總是一票難求。北迴線由於沿線重山峻嶺，舉凡隧道開挖、橋樑搭建，其開通的過程可謂既艱難又辛苦，一九九二年起，北迴線開始進行雙軌化、重軌化、電氣化與號誌控制改良工程，目前雖已得到部分的紓解，但仍未盡之空間。北迴線是全台灣最為特殊且使用密度高的省級道路系統，他肩負著後山極為重大的經濟發展運能。北迴鐵路由兩軌變成三軌，不僅可令旅客及貨物的運輸分流，更能達成客貨專軌的運輸效益，是東部鄉親所引領企盼的未來北迴鐵路藍圖，建議中央相關部會審慎評估，倘能成全將是後山民眾之福。

在安全範圍內可賣站票



徐雪玉

如果要台鐵增加列車也不難！請台鐵在平日或連續假期時，加掛車廂或增加班次，而且在安全範圍內可以賣站票。以前沒有買到車票時，我們也是用站著回家，當時並沒有不能賣站票，為什麼現在不可以賣站票。我認為如果台鐵不能增加班次或加掛車廂，就讓民眾選擇自己要不要買站票，這也是可以解決一些問題不是嗎？當然如果運輸工具方便民眾搭乘的話，我相信所有的民眾都會想來花蓮旅遊，這樣對於花蓮的各行各業是一件好事，這也是我們樂見不是嗎？

應該增加班次加掛車廂



陳長明

北迴線一票難求長年困擾花蓮鄉親，台鐵局也想方設法、絞盡腦汁還是無法獲得有效、明顯的改善，每逢週休假日或連續假期，訂購不到車票返鄉的民眾哀嚎一片，台鐵應該以增加班次、加掛車廂來因應。而為了解決地方民眾購票困難的困境，近日台鐵提出實名登記的措施，但在端午節連假實施後，似乎未達到原有的目標，也引發不少設籍花蓮，身分證字號非屬花蓮民眾的爭議，同時也讓其他縣市民眾認為「獨厚」花東縣民，因此，台鐵應以增加班次、加掛車廂為優先考量，提升運能。

現階段可靠賣站票解決



魏嘉賢

要解決花東火車運能不足的情況，不單單只靠加開火車班次，畢竟硬體設備沒有解決，如台東目前仍是單軌，就算想加開車次也有限。但長期來說要解決花東運能唯有在七年後的全縣鐵道雙軌化有效提升，預估可達現今運能的三倍，花東鐵路運能一天將可運載近萬人次旅客。現在花東的太魯閣座位數五七六六、普悠瑪座位數三七二二，兩種車皆無法販售站票，造成能搭乘火車人次減少，而PP自強號的座位數有五七四四，加上站票運量可達上千人，能有效加強花東的運能供應。

台鐵管理階層換一批人



李秋旺

台鐵訂票系統跟高鐵做比較的話，顯然高鐵的滿意度較高，為什麼？因為高鐵較符合人性。尖峰與離峰時間票價不同、指定席與自由席票價不同、服裝、服務甚至進出驗票設備不同，台鐵連購票證明還停留在客人自己去蓋章的五十年前措施，實在搞不清楚每站派一個人收票的意義是招？老狗玩不了新把戲，把高階管理階層換一批人幹，限期完成改善各項為民服務項目，做不好換人，真的沒人，我委屈點，去幹局長，一年內幹不好換人。

3點建議台鐵改善問題



劉曉玫

我有三點建議，第一是可預期規劃的旅行觀光客，因為蘇花改善工程尚未完成，建議台鐵規劃花蓮到蘇澳對開列車；第二點是北迴線是台鐵最賺錢的路線，台鐵的傾斜式列車是針對北迴線，而台鐵將此列車增加到西部幹線，是否會影響花蓮的班次，台鐵應深入檢討，因為西部有高鐵再加上直線平原的幹線，有需要把北迴線的運能延伸到西部幹線嗎？第三點則是視尖峰與離峰時段和特定假日做充分規劃，和所有過去售票紀錄的數字分析，增加或調控班次，如此對花蓮運能有幫助。

假日加開可售站票列車



莊枝財

台鐵應該針對普悠瑪、太魯閣號運能受限的角度去思考，在連續假日運能大時，加開可以加掛以及出售站票的自強號列車，甚至用直達車每小時一班的方式來疏運旅客，這才是上策。我認為台鐵應該加開接駁花蓮到宜蘭、羅東區間車，用優惠價格提供消費者多一項選擇，甚至以每半小時開一班來輸運人潮，到宜蘭、羅東，這都是可以解決的方法，花東線一直是台鐵金雞母，但花蓮人還是一票難求，台鐵不重視花蓮人權益，真是令人失望又生氣。

提升運能隨時買得到票



陳英妹

台鐵每逢星期例假、連續假期及節慶除固定的加掛車廂、加開班車外，更衍生出「返鄉專車」名義，要求台鐵增開班車，但依然無法滿足消費者需求。以此次台鐵所推出的花東地區「實名制」專車而言，雖然受惠了部分花東鄉親，但卻擠壓到一般遊客權益，更因此擠壓花東觀光業者權益，所以這種做法也只是「順民意、逆站意」，無法獲得全面性的掌聲，應該繼續設法來改善，而提升運能才是關鍵，讓人無論何時都買得到車票，是解決問題的不二法門。

舊式列車票價適當下降



張正治

搶手車種太魯閣號、普悠瑪號一票難求的狀況，是許多來訪花東遊客、返鄉民眾的共同回憶，若民眾不趕時間，也可以選擇速度稍微慢一些的自強號或普光號等，甚至復興號及區間快也都是平安回家的選擇，實際增加班次或增加車廂，在硬體設備上要付出的相對高，鐵軌的運能負荷量也是有其限制，為鼓勵民眾搭乘一般列車，台鐵可以朝向票價調整進行，將速度不是最快、舊式車體列車的票價適當的下降，在票價上反應搭乘品質，提供民眾做比較及選擇，也能分擔熱門車種的負擔量，減緩一票難求的狀況。

實名制應擴大適用對象



游美雲

立法委員蕭美琴努力推動花東居民實名制購票，這是增加花蓮人購票的選項，應擴大到設籍在花東的鄉親，讓住在花蓮的人都能順利買到車票。台鐵實名制購票的推動，是因花東人回家長期買不到車票，一票難求問題非常嚴重，用實名制保障跟優先購票權益在端午節的加班專車試辦，反應不錯，希望可以擴大到在花東住很久的、嫁來花蓮的、在花蓮工作很久且設籍在花東的，我也認為台鐵只要在購票系統增加一個戶籍選項，就可以讓設籍花東的居民優先購買，台鐵應該朝這方向去努力。

設籍花東應可優先購票



張智冠

政府實施花東居民身分證字號U、V開頭優先購買火車票，但是卻漏失很多人移民到花東，身分證字號開頭不是U、V，因此無法享有這項優惠。其實政府應該將設籍在花東、台東及在這兩縣工作者，優先給票這樣才是真正照顧到真正需要的鄉親，不只設籍花蓮戶籍地都可以優先買車票，還要八折優惠，不能給旅行社獨享。

台鐵應給有效率的服務



鄭乾龍

台鐵應該在連續假日增加運能與運量，加掛車廂或增加班次，利用區間車多開直達車，這樣就可以有效疏運旅客。以前花蓮人搭火車，站回花蓮也開心，但現在普悠瑪與太魯閣號連站票都會被罰錢，在交通流量大時，為何不開放讓民眾回家，時間與效率是民眾需要的，台鐵應該要體恤民意，是台鐵運能與運量不足，在趕時間的情況下，不是花蓮人愛站火車，實在是無可奈何。台鐵應給大家便利、有效率的搭車服務，旅遊與觀光是花蓮發展的基礎，台鐵增加運能對於花蓮的各行各業都是福音，希望台鐵善待花蓮人。

北迴鐵路快施設第3軌



蘇忠亮

台鐵為國營事業，滿足民眾需求是經營的主要目標，更何況北迴鐵路的經營是台鐵唯一賺錢的路線，台鐵沒有不處理的道理。以目前北迴鐵路情況而言，無論台鐵做法如何，只要讓人人有車坐，才是根本之道，「實名制」、「返鄉專車」都會發生排擠現象，絕非花東之福，建議除北迴鐵路第三軌積極規劃設施外，增加運能方面除加開列車外，對於現有太魯閣、普悠瑪自強號列車，應將現有每列八節車廂增為十二節車廂，讓運能增加滿足消費者需求。

政府出面整合增加運能



施慧萍

從事實面來看，任何人都知道供與需非常不平衡，台鐵是掌管全花東交通營運的主要單位，幾十年來只著重於調度班次而不思真正的原因在於運能不足，如何增加運輸的功能、增加供給量，才是真正之道。如增加班次或列車、增購列車等，尤其是暑假期間，民眾對於交通運輸更是渴望與期待。做為有為的政府應著力於交通運輸的長遠考量，方能促進地方發展，目前一票難求問題已經不是台鐵單位所能獨立解決的，而是政府經濟層面的整體考量，應由政府出面整合以增加運能，而非讓台鐵做無謂的搪塞所能處理的。

長途列車班次應該增加



楊德金

便利的交通一直是花蓮人的寄望，對於台鐵長期供應不足及交通不便的狀況，一直是困擾著花蓮的發展，我認為長途列車班次的增加是必要的走向，適當的減低復興號、區間車等車程較長的班次，增加車程短的班次，並提高單趟載客量，增加車廂等跟進，直接的改善座位不足的狀況，將停靠站較多的區間車、復興號等班次作為縣內觀光列車使用，也改善縣內大眾交通工具班次不足問題，增加遊客縣內觀光的便利性，促進地方觀光產業發展。

應該增加購買新自強號



游淑貞

我認為政府降低團體票效果有限，取消或降低火車團體票，無法解決一票難求問題，應增加購買普悠瑪或太魯閣號，增加花東縣往返座位數，提高運能才能徹底解決。游淑貞說，團體票會讓國內外觀光與消費者，因火車或交通等運能不夠便利而止步，對花蓮食衣住行各行各業，一定會有很大損失，請台鐵與中央不要扼殺花蓮的觀光業。游淑貞說，西部鄉親有高鐵、台鐵，高速與快速等道路，花東鄉親有的是什麼，另台鐵唯一會賺錢的線是花東線，台鐵這樣對待花東人，試問中央政府與台鐵，對花東人的關懷在哪裡？

鐵公路接駁須串聯起來



林宗昆

台鐵普光號上月在花東發生出軌意外，造成數千名旅客不便，即使台鐵將軌道換成傾斜四十五度的伸縮軌道，若該路段尚未換新，應透過其他的技術來防範未來可能再度發生的類似事故，並考量是否提前類新，避免於運能負擔已相當大的東部鐵路，產生更大的問題。此事件也凸顯花東鐵路雙軌化的必要性。此外，北迴鐵路一票難求，事實上北迴鐵路也一樣不敷使用需求。若能解決運能問題，讓花東客運從地方運輸提升到區域接駁角色，才能將鐵路接駁串聯起來。