推薦觀點

發佈：2010-11-09, 週二 18:25
點擊數：2195

蘇花改的環評案，14天內環評初審通過，很可能創下史上具爭議性重大開發案環評最快通過的紀錄。梅姬颱風重創蘇花公路，造成嚴重傷亡，固然令人遺憾，但花蓮縣傅萁縣長把它怪在環保團體身上，其實是讓重大政策的理性討論失焦。筆者於2005-07年間擔任環保署環評委員時，曾審查過興建蘇花高的環評案，謹說明其過程與當時環評委員的疑慮，供各界參酌。2000年總統大選之際，當時執政的國民黨在1999年底提出興建蘇花高的政策宣示，隨即在短短四個月內通過環評，而且是以臨時動議方式在環評大會提案通過。既未記取當時仍在施工中的雪山隧道因地質調查不實，鑽掘過程中遇上斷層破碎帶嚴重崩塌及湧水而造成數名優秀工程師死亡、高價鑽土機毀損及萬年地下水大量流失等教訓，更完全無視於它總共穿越11條斷層及其他近十種敏感區位，政策買票意圖明顯。正因為興建蘇花高的決策，一開始即以政治考量為出發點，注定它坎坷的命運。民進黨執政後，數度游移於建與不建，政治考量亦遠大於專業考量。2006年，交通部以「為避開滲湧水斷層帶而變更路線」為由，向環保署送審環境影響差異分析報告，即是因為當初地質鑽探調查不足所致。但當時歷次的審查會，仍只看到國工局以台鐵興建北迴鐵路新永春隧道時遇到的地質狀況做為「推估」參考，並未實際詳細鑽探，讓環評委員無法放心，因而一再延宕。
http://tw.nextmedia.com/applenews/article/art_id/32946805/IssueID/20101109

Phoca PDF