



環島公路的缺口 台26線

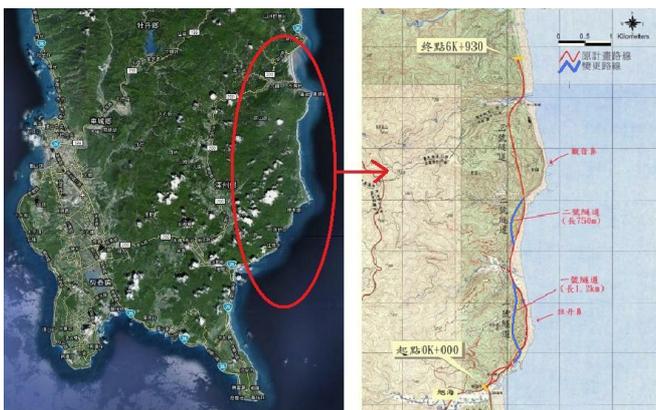
2011-01-08 記者 蔡少安 報導

g+1 +1

推文



十二月一日，延宕已久的台26線正式定案，公路總局預計2011年農曆春節後動工，將最後未完成的三段路段中，台東安朔至屏東旭海段連接。這個路段有什麼特別呢？事實上，台灣環島公路幾乎已近完成，剩下最後的缺口，便是這段未完成的台26線。從2002年通過環評審查，到2006年施工，又因為當地海岸屬於生態敏感帶，重新進入審查程序，而再次陷入膠著。



台26線路線圖。(來源／苦勞網)

最後的海岸線

台26線起自屏東縣枋山鄉楓港，終點是台東縣達仁鄉安朔村，是一條繞著恆春半島海岸線的公路。其中的安朔至旭海路段，早在連荷蘭人都還未來到台灣前，即是西南帶平原、恆春和東部「後山」地區的交通要道，舊時稱為「阿塢壹步道」。一直到清領時期開始對後山地區有管理，再到日治時期，國民政府來台後，被劃為軍事管制區，因此這條步道還保留了相當程度的面貌。

但環島公路經過後，車流和人潮無疑會大大影響東海岸的生態環境，沿線具有文化價值的遺址也會被破壞。重點是，這裡是台灣最後剩下沒有被公路、觀光和人潮污染的地方。如果你在對的時間到對的地方，比如說夏天的屏東楓港，那樣的景致會讓人自私的希望沒有公路可以再帶其他人到這裡來一起分享。



錯誤的時間來到錯誤的地點，這裡只看得到八八風災的遺跡。(攝影／蔡少安)

媒體歷屆廣告

推薦文章

- 變化自如 幕後的聲音演員
- 那些年 爸爸與芭樂的回憶
- 關余膚色 我想說的事

總編輯的話 / 郭穎慈



本期共有十九篇稿件。頭題〈夢想配方 攝影甜點與咖啡〉忠實刻劃一位科技新貴勇敢出走，開設一間攝影風格咖啡廳的歷程和堅持。

本期頭題王 / 洪詩宸



嗨，我是詩宸。雖然個子很小，但是很好動，常常靜不下來。興趣是看各式各樣的小說，和拿著相機四處拍，四處旅行。喜歡用相機紀錄下感動，或值得紀念的人事。覺得不論是風景還是人物，每個快門的...

本期疾速王 / 吳建勳



大家好，我是吳建勳，淡水人，喜歡看電影、聽音樂跟拍照，嚮往無憂無慮的生活。

本期熱門排行



夢想配方 攝影甜點與咖啡
洪詩宸 / 人物



橙色的季節 唯美「柿」界
陳思寧 / 照片故事



老驥伏櫪 馬躍八方
許翔 / 人物



追本溯源 探究大地之聲
劉雨婕 / 人物



變化自如 幕後的聲音演員
張婷芳 / 人物

因此究竟要不要完成這條台26線，激起了民間和官方的激烈爭執。環保人士當然認為不需要開發，畢竟並不是沒有路：台26線中斷的部分都和縣道199相連，就是得多花點時間繞路；台東人希望這條路趕快建成，可縮短交通時間，也可以期待觀光收入；屏東人認為應該保存珍貴的原始生態環境；官方的態度是希望完成環島公路網。在官僚面前，所有根據經驗的訴求當然都會被用沒有基礎的量化方式否決。

一座山的隔閡 台東、屏東心聲不同

根據當地居民的說法，台東縣和屏東縣之間一直存在著矛盾：屏東縣人傾向環境保護，台東則期待道路的建設。隔了一座山的差別有多大呢？

看看台灣地圖，高雄往下走就是屏東，搭火車一個小時就到了；屏東再往右就是台東，但這之間可是隔了一條中央山脈。南迴線鐵路上，有大半的時間都只看得山壁，或是走在高架的鐵軌，下面是河流出口，還有更多的時間都在隧道裡潛行。來到大武站，下了車，往月台對面看就是太平洋了。

走下蜿蜒的斜坡，大武村就跟月台上的意象差遠了。雖然說是村，其實點綴在公路之間的比較像是聚落，「村」的意象早已被公路碾碎。坐在路旁空空的公車亭，一波一波的車潮呼嘯而過，真的是呼嘯而過；大武並不是觀光重點，而是往來過路客暫停的地方。人們下車吃個飯，或只是買一大包的檳榔，就又呼嘯上路。這裡的人有很多是原住民，離開了部落，到了山下這樣四不像的地方討口飯吃。而工作，也不出在快炒店幫忙，或是在檳榔攤包檳榔。商號的李太太說：「以前道路還不是你現在看到的，這是拓寬過的，以前只有一條車道（雙向單線道），道路拓寬也是最近幾年的事。以前火車也沒幾班，是那時候還在做縣議員的黃健庭去爭取，才有現在每天三班從台東往高雄的火車。」她又有點不平的補上一句，「我是不知道那些喊要環保的人在想什麼。」這裡是後山，除了知本有溫泉外，大部份人的生活很辛苦。

當地人想要的是經濟發展，這不能怪他們，地球上所有想要過更好生活的人都做了一樣的選擇。但他們當然沒想到以後會變得如何，或許他們也不在乎；即使已經拓寬成雙向雙線道，路邊停車再加上雜亂的車流，跟以前比起來不一定更好，但坐在店裡包檳榔的人不是那麼在意，台灣人對此習慣了。

車站裡，接近車班的抵達時間時，一點點的「人潮」慢慢浮現。悠哉的台鐵售票員對一個小時間來買票的人的回答千篇一律，「四點五十八分往高雄的莒光號，沒有位子了喔...開車前再來買票就好」，「四點五十八分往高雄的莒光號，沒有位子了喔...等一下才能進站喔」。列車抵達前，一票人就這樣乖乖地等售票員打開層層的鐵門從辦公室出來放行，但這裡也沒有閘門，就只是站務員出來說聲「可以進站了」。這樣的地方，這樣的官僚，你能期待什麼？日本鄉間小車站的景致嗎，別傻了。



鄉間小徑至高點的大武車站，從這裡看不會幻想破滅。（攝影／蔡少安）

環保、便利 往後的海岸線如何經營

公路總局提出的替代方案，算是相當有誠意的方案：路線重新規劃，捨棄沿海高架公路的原案，

退往內陸走山路，保留海岸線，並「承諾」沿線的保育。但效果會如何呢？

交通大學機械82級的童振疆指出，若要評估對環境的影響，高速公路和傳統公路兩相比較，高速公路比較小，因為以隧道跟高架為主，傳統公路則是挖山腰、山壁堆土。相對於公路，真正的問題其實一直都是「人」帶來的。根據交通部的推算，台26線完成後，每年的旅客量將從二十萬人次暴增到四百九十五萬人次。再怎麼說會顧及到生態環境，想想台灣其他海岸旁的遊覽車和觀光客，想想探出身子往下面海堤望去時，映入眼簾滿滿的保麗龍垃圾，誰能不擔心？

台26線的爭議其實和蘇花高的爭執類似，旁觀者顧慮環境，但是當地人希望有便利的道路；沒有在地住過、討生活過，喊保護環境當然容易。站在局外的公路總局則是打定主意要完成環島公路，除了自身的利益考量，一部分也是因為住民長期以來的訴求：現任台東縣長的黃健庭，從議員時代便是以建設台東為政見主軸。官方的勢力加上在地人的願望，疾走的願景怎麼會是遠見擋得下來的呢？

其實不必提升到環境保護的層次，而是何謂「生活」？從「長遠」的角度來看，這需要夠長時間醞釀，俗話說，「富過三代，才知吃穿」，見樹不見林也許是人一定得經過的階段，但學會走路前得付出多少代價？



橙色的季節 唯美「柿」界

新竹九降風吹起陣陣柿香，一片澄黃映入眼簾，那既是辛苦的結晶，也既是甜美的滋味。

▲TOP