

另一個角度回顧台灣高速鐵路建設計畫(規劃)

陳宇彥

台灣高速鐵路工程建設計畫路線、水利、基地、路權等主辦工程師

現在來看，很難理解台灣高速鐵路建設計畫，從規劃、設計、興建到通車，整整被罵了超過 20 幾年，回顧這段過程，筆者以參與者的另一個主觀角度，首先談談高鐵籌備處時期的規劃歷程。



* 董萍將軍和台鐵工程師

台鐵絕對是台灣高速鐵路建設計畫的主要推動者之一，而台鐵董萍局長暨台鐵工程師絕對是台灣高鐵建設計畫居首功的先行者。

民國 80 年的夏天，以台鐵及地鐵工程師為主力的工作團隊，已經如火如荼地籌備一整年，準備啟動先期工程，却在郝柏村院長上任的一把火燒到台灣高鐵建設計畫，「開發新市鎮」的政策指示，使得當時兼任高鐵籌備處處長的董萍將軍暨高鐵人頓時啟動重新檢視台灣高鐵建設計畫如何配合開發新市鎮。

當「山線」、「海線」及「綜合線」三條高鐵規劃路線孕育而成，正是由三位台鐵退休工程師努力的集體創作。台北車站人潮熙熙攘攘，車站大樓頂樓高鐵人亦不分晝夜，放棄假日，只見團團圍在地上已鋪設的台灣彩色地形圖上，來來去去的上位指

導者七嘴八舌的說著，情景一再重現，惟獨有三位台鐵退休工程師永遠在畫面中，畫面中有著三位資深工程師，拿著大尺（曲線板）、色筆，或站著、或蹲著、或趴著，在十五公尺長的台灣彩色地圖上，一下子畫一畫、一下子量一量，不滿意的話，又全部給它擦掉，耗了整個夏天，高鐵路線就這樣規劃出來。

三位台鐵退休工程師默默做事，話不多，心中應該想著「這條路線要讓高鐵列車可以開的更快。」「這條路線不能拆太多房子。」「這條路線真的可以開發新市鎮？」，你問他，退休了還這麼打拼，他會回答說：「閒著也是閒著，不如多畫幾條路線，參考參考」。

*台灣高鐵BOT和台灣高鐵土建細部設計八標

公共工程本來應該是政府責無旁貸的事，推動台灣高鐵的先行者，從不放棄儘速完成任務的使命，當25年前的民國82年7月16日立法院王委員的「台灣高鐵建設計畫應由民間投資興建及凍結高鐵預算」提案突襲通過，著實重重的打了高鐵先行者及工作同仁一記悶棍，但使命必達及「愛台灣」的心志，也在短短一年多重起爐灶，「獎勵民間參與交通建設條例」終於通過了！

從台灣高鐵BOT案例可見，現階段台灣仍然沒有能力以民間投資方式辦理公共建設（或許都市計畫，101大樓較有可行性），何況16年（從82年至98年）的天方夜譚，一路走來，我們學到了甚麼樣的教訓，而台灣高速鐵路建設計畫採民間投資方式之政策責任，該由誰承擔？甚至又有誰關注呢？

凍結高鐵預算帶給高鐵先行者及工作同仁措手不及，人力的調配及工作的推動都遇到空前的困境，從筆者主觀的角度，當時的林崇一處長、吳福祥副處長及范國璋副總工程司的領導及委曲求全，值得敬佩，其中最重大成就即是堅持「台灣高鐵土建工程細部設計工作」的執行，將台灣高鐵土建工程從台北板橋到高雄左營全長330公里，分成八個標段，同時辦理高鐵路線結構土建工程細部設計工作。

當台灣高鐵BOT政策確定後，公部門辦理「台灣高鐵土建工程細部設計工作」是屢遭質疑的，甚至官司纏身，而從北到南的細設顧問「泰興」、「林同棧」、「台聯」、「中華」、「中興」、「昭凌」、「中鼎」、「亞新」等八家工程顧問團隊，在高鐵處四個土建分組督導及其專案經理人的指揮下，工程師們從測量路線地質水文環境的調查分析，接著結構配置檢討、工程成本分析、結構型態設計分析到設計成果展現，均能一步一腳印的劍及履及，過程中的挑燈夜戰及設計理念爭執是無法言喻，但都能歸納成最完整的工程設計圖說，作為「台灣高鐵路線結構土建工程招標文件」，提供足夠的資訊給台灣高鐵民間投資者做正確的判讀。

台灣高鐵土建細部設計八標的衝擊及影響是深遠的，群策群力積極向前是當時所有參與者的寫照，首先是細部設計圖說成果如同大樹的根部，盤根錯結完整齊備的交

付給接棒者，並作為各項重大公共工程尤其是軌道建設的參考文件；而參與土建細設八標的工作團隊同仁亦能經驗傳承協助接棒者，並成為各項重大公共工程的中堅幹部；第三點，當細設圖說成果展現意謂著台灣高鐵建設計畫的技術可行，接棒者可從容的研議價值替代方案，順利的以最佳化興建；另外，細部設計期間藉由專題研究，法德高鐵顧問及國內工作團隊研討，在軌道結構互制、地震結構頻率共振、河川治理與橋梁配置及自然環境介面等，都能有初步的解決方案，尤其在長距離連續橋梁配置方案(近150公里)確立、地盤下陷區及斷層帶的因應方案都能給高鐵系統輸出國及後續興建高鐵系統國家極大的幫助。

*緬懷為台灣高速鐵路建設計畫盡職至終的邱錦祥博士

台北車站的四樓，辦公室外面來了一位同事，說著「歪歪，邱博士的東西，你來看一下有沒有需要？」，筆者(歪歪)直覺的走到隔壁，開始翻閱地上的書籍報告，不一會兒如獲至寶的抱著一堆高鐵規劃方面的書籍報告，離開邱博士的前辦公室。

筆者和邱博士的辦公室就隔著一個小走道，印象中歪歪下班時間約晚上7點，離開時總習慣的探頭看一看邱博士仍然埋首公務，日復一日總不了解他在忙甚麼？或許自己也忙，或許並不關心他，碰面時也是點頭打招呼而已，直到邱博士的心靈課程開班後，才有所感觸！

邱博士自稱是所謂「台獨份子」、「內在美」，夫人及小孩都在美國，隻身留在台灣工作，從早出門坐上車就是麵包、牛奶加上報紙，一進辦公室就是開會及處理公務加上研讀報告，直到歪歪已下班後才離開辦公室(不知道幾點了，至少是晚上7點以後)，幾乎天天如此，甚至周六下午及假日也是一樣，直到有一天主管體檢後才發現罹患癌症。

邱博士治療過程有一段時間回來，開班告訴我們這些同事他的故事，故事的結論竟然是勸誡大家「要照顧好自己的身體」。高鐵先行者邱博士從交通部運輸研究所到高速鐵路工程處，都是肩負執行台灣高速鐵路計畫的重要推手，奉獻生命只為盡職於工作崗位，直到離開台北車站四樓辦公室。

很難理解就在對面辦公室的鄰居，突然的走了，不再回來！為什麼晚上7點離開時，不會去說聲「吃飯了沒？」，心中的愧疚，更在獲得邱博士留下來珍貴的高速鐵路書籍報告，加重對邱博士的感謝，這些書籍報告包括有高鐵建設規劃報告、高鐵運量預測，高鐵場站規劃等。

最後，說聲邱博士謝謝您！您是第一位為台灣高速鐵路建設計畫盡職至終的工程師！您是永遠的第一！也感謝在台灣高速鐵路建設計畫默默付出的高鐵先行者及所有參與者！

投稿 107.03.29
校稿 107.03.31
定稿 107.04.02