

綜合評審意見（綜合意見）：

1. 端點銜接課題，如東澳端點對已通行路段之影響及大清水遊憩區腹地狹小緊鄰鐵路等，如何因應？
2. 全天候安全維生，各方案達成度是否有差異。
3. 未來於東部快鐵政策下，本案之運輸定位，永續規模 4 車道如何論述？鐵公路之競合建議加強論述。
4. P. 30、39，3.4 對策四(三)分案評估，所需經費與工程經費概估表(P. 88)有出入。
5. P. 85，4.2.13 用地經費概估之敘述，與表 4.2-16 有出入；亦與工程經費概估表(P. 88)的用地經費不一。
6. P. 89，4.2.15 經濟效益評估各路段建議方案組合計算，建議增加和仁-崇德段，採「長隧道至新城案」(表 4.2-19 建議案)之計算。
7. P. 60、79，五. 保安林解編 4.2.9 景觀工程，” 1. 「高公局」依國有財產法…；2. 「蘇花高速公路」是民俗鄉情…” 皆非本計畫主題。
8. P. 8，(四)蘇花改蘇澳東澳段通車前後交通量變化，就整體路廊而言，平日聯結車增加 50%(應為 79%)，假日小型車增加 26%(應為 33%)。
9. P. 87，二. 建設時程及建設計畫，表 4.2-20 預定建設時程表(桿狀圖)和仁-新城長隧道方案，工期應為 64 個月。
10. P. 64，二(一)2. 公路建設投資計畫 D. 「台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫歷次環境影響差異分析報告」非屬建設投資計畫。
11. P. 55，二(六)公民團體. 一般民眾及媒體宣導，「本部分請參見 3.10.2 節二十、民眾溝通構想外」，查無此章節。
12. 本案服務工作範圍係就蘇花公路未納入蘇花改辦理改善之路段進行安全提升改善研究，至於安全提升的方向，報告似僅著重於既有路段的截彎取直，似嫌狹隘，應首先提出蘇花公路現況行車安全有待提升的方向，除了道路實質條件的善外，是否有車流特性、交通組成方面的原因及可著手研議改善對策。
13. 蘇花改蘇澳東澳段通車前後(106.107.108 年)，該段路廊整體肇事率

- (包括台 9 線及台 9 丁)尚無改善，宜加以探討其未有效改善之原因，作為本案安全提升研究之重要依據。
14. 本案 3 路段前階段可行性研究所研各比較方案之服務範圍、交流道配置無顯著差異，故其服務交通量也無差異，乃至各方案經濟效益之高低幾全由工程造價決定，宜再多方考量其他如環境成本(設法量化)納入評估。
 15. 可行性研究階段所議，特定水保區解編及豎井設置是否為方案選擇之關鍵，建議可於綜合規畫階段做更進一步探討。
 16. 整個路段設計速率應儘量維持其一致性及均勻性。
 17. 蘇花安的時空背景民意需求與 10 年前蘇花改推動初期已有所差異，配合蘇花改議題(長途客運、國五銜接、提速、開放 4 車道、重機…等)於橋梁及隧道斷面配置規畫，是否已考量及保留未來之擴充性。
 18. 是否了解環保團體於蘇花改建置之 10 年期間，其環保思維及所關注之議題是否有所改變？將來的溝通方式建議為何？
 19. 東澳南澳段以海線方案為優先，與可行性研究階段各審查委員及地方說明會民眾意見似有不同，未來如何加強論述，俾說服委員及民眾。
 20. 未來環說書之提送，係只提出 1 個路線方案，或數個方案並列？
 21. 民眾要求於南澳設置休息區，對於休息區之規劃及其必要性為何？
 22. 所建議之延長至新城方案，與地方說明會民眾意見有異，未來推動恐有困難。
 23. 未來執行本計畫時，請注意「蘇花公路安全提升計畫」與蘇花改提出之主要目的「安全回家」，是否會引起民眾對現有蘇花改仍「不安全」之聯想。
 24. 蘇花改重辦環說書，於法令(環評)是否可行？
 25. 從 110 年開始環評，至 119 年才完工，前後 9 年時間環境都改變了，這段過程對於環境影響評估作業能做那些事，應做考量。
 26. 蘇花安和現蘇花改已通車路段，施工中和營運中之汙染如何區分？
 27. 路段有 9 個方案，請注意未來環評提出時，替代方案之提出及環境品

質調查問題。

28. 環差策略建議之推動方案為獨立或整合案，若未能儘速確立，會是影響計畫推動之關鍵。
29. 土方運送可能是環差策略後下一個重要議題，其中鐵路運輸部分，各場站之運用須儘速與鐵路局商議，另應做更深入的研討並準備備案。
30. 有關推動方案、環評策略、土方、開放車種及車道數議題，應先預擬議題及因應作為，俾決標後儘速報局討論。
31. 既有交控中心之空間及設備，是否能夠因應本案新增之工作量能？