

卡玖基災變後再度探討大甲溪流域問題（下）

卡玖基災變之主因為河道工事

九三年之七二水災因雨量特大且前後持續近一週，大甲溪整流域之土石災變為典型之壩體上游淤積下游掏空，殃及電廠、民房、橋墩、堤岸等。號稱勞斯萊斯級公路（起於東勢河濱公園終於谷關，謂之世界最長之石籠工事當之無愧）之砂石車便道（圖二），卻每遇大雨必被沖毀（圖三）。

民眾一再質疑：有何必要鋪柏油路面？有何必要以石籠做基礎反阻礙行水？特別是麗陽段最狹窄部分？有何必要以水泥涵管跨河道？外行人皆可輕易看出該些工事勢必經不起滾滾洪流之考驗，但自詡為專業之第三河川局卻風風光光通車。好景不長，果如所料經不起卡玖基颱風之考驗而柔腸寸斷。檢調單位又查出三河局長及屬下多人曾多次接受廠商之邀宴、性招待，並配合更改設計，予以起訴。

筆者三年來一直追蹤觀察該些荒唐之工事，早就料定遲早必出問題，果不其然。其實更讓筆者擔心者，莫過於闢此便道乃為日後國道四號道延伸至東勢谷關預作準備，屆時大甲溪之生態環境危矣！

停止人為破壞方為上策

大甲溪流域之人為開發破壞，始於民國四十年代中橫之闢建，之後於興建系列壩體及電廠時達於高峰，然嚴重災難迄至九二一地震及七二水災時方始出現，時間之落差長達四、五十年。

或許有些人因非居住於中部地區而未能感同身受，但台灣島地勢天候特殊，每一條主要河川、每一條高山公路皆有可能步上大甲溪及中橫之後塵，差別只是早晚而已。大甲溪及中橫九二一地震後之慘況絕非特例，期待政府及人民能從此痛苦經驗中及早醒悟過來。

地震等自然力帶來之災難原本可隨時間之流逝而遞減，但系列壩體之續存，卻又將其緊緊扯住不放。值此新政府剛上台應尚有反省能力之際，務請重新檢討過時之大甲溪流域開發政策，特別是壩體之存廢。

縱使願景多美好，假若無法保證下游居民身家生命之安全，那麼將中部打造成一超大工業群落之政策應適可而止。

文／張豐年（作者為台灣蠻野心足生態協會理事）

原文刊載於主婦聯盟 230 期會訊(2008.12.1 出刊)