

# 蘇花高與我

黃斐悅

地球公民基金會花東辦公室研究員

## 摘要

蘇花高速公路應否興建的問題，曾經在花蓮引起巨大爭議，進而造成居民之間的對立。本文作者觀察到，單純的環境保護訴求，難以在經濟困頓的花東地區引發共鳴。唯有深入理解花東地區在歷史與地理上的獨特性，並持續對話、了解在地需求，才能發展出更多元的永續發展路線。與此同時，永續發展仍是一個空洞的概念，因此擁有足夠能力，以具體落實「永續發展」行動方案，讓人民看到真正的永續發展建設，是花東地區，甚至是整個台灣下一步努力的方向。

## 關鍵字

蘇花高速公路、花東地區、環境保護、經濟發展、永續發展、東部發展條例草案

---

花東的美麗，眾所皆知，  
花東的掙扎困苦，卻不易被瞭解。  
是政治操弄放大悲情，還是菁英份子的誤解。  
在地環境運動者，該如何看待？

## 前言

2007~2008年之間，蘇澳—花蓮間應否興建「蘇花高速公路」之爭議白熱化，也擴大為全國話題。多次媒體民調顯示，花蓮縣約有六~八成的民眾支持興建蘇花高，台北市卻是九成反對。支持、反對民眾天天在網路論壇上嗆聲，也分別產生了「要蘇花高」、「反蘇花高」等對立的運動組織。後來，蘇花高

速公路在 2008 年被環保署退回，反蘇花高團體無不鬆口氣、謂之正義的結果，但在支持陣營中卻一片撻伐聲，以「環保人士」為首的反蘇花高團體，成了他們口中迫害花蓮的罪人。

反蘇花高陣營中，有一個特殊的群體，即旅外及在地青年學子，其中一位青年當時表示，這個運動並沒有真正成功，因為「擋了一條蘇花高，多數花蓮人心中還有千千萬萬個蘇花高，隨時將被政客起死回生」。另一位青年則說，「到後來，路蓋不蓋對我已不是重點。但一條路竟如此撕裂了家鄉的情感；而什麼才能真正解決花蓮人面臨的生活問題，已無法討論」。

自 2007 年便參與反蘇花高運動的我，被他們的話深刻影響著。2010 年時我回到花蓮老家從事環境運動專職工作，總是一面籌劃著各式行動，一面反覆詰問自己：「環境保護與經濟發展的衝突，何解？」蘇花高議題結束已有五年，但接二連三的蘇花改、東發條例、東海岸開發等議題仍排山倒海而來，雖未再帶來那樣巨大的對立，然而，一模一樣的爭議，從未停止。

### **「吃都吃不飽，談什麼環保」：環保與經濟不是對立，但群眾分化是難以避免的**

不只蘇花高議題及花東地區，在各式各樣的環境運動中都會遇上前述環保與經濟對立的情形，特別在被邊緣化的鄉村地區。許多人稱之為假性衝突，因為環境運動所反對的並非經濟發展，而是過度開發。不過，這並不足以說服對立的一方。蘇花高爭議後期，反蘇花高團體曾提出許多交通替代方案及經濟發展的願景，仍無法完全回應民眾對一條「高速公路」的多年期待。

在急迫的反開發倡議行動中，上述這類以文字或語言為主的論述工具，原本就只能拉攏較為中立或意見游移的對象，花東地區顯著的長年經濟弱勢，且缺乏環境破壞的「體驗」，使得民眾心態更傾向「開發總比沒改變好」，而難以接受反開發的論述。

爭議白熱化時，反對開發的一方多被貼上都市中產階級菁英、外地人的標籤（指其不知民間疾苦）；支持方則以「花蓮人不願再作次等公民」為號召，宣稱具有高度在地支持的正當性。西部工業化後才出現的「花東淨土」幾個字，

在這個運動中成了一種嘲諷：當反蘇花高方喊出「守護臺灣最後一片淨土」，支持方便指責其心態「只想保留都市人的後花園」。

我的觀察中，蘇花高引起的對立帶給花蓮在地環保團體幾個影響：其一是後來的運動論述都漸漸少提及純粹的「生態保育」，而強調「在地均衡發展」；其二，運動者本身是否為花蓮人（土生土長、或者移居此地已久），多少影響了其對外發言之代表性。

### 「是不是花蓮人，重要嗎？」：癥結在於對花蓮瞭解多少

花蓮在地環保團體都否定「只有花蓮人才能關心蘇花高」的論調，尤其花東百年來一直是二次移民縣市，身份認同原本就是模糊的問題。但反蘇花高者被一竿子全打為台北人，不是沒有原因的。我認為這與當初反蘇花高運動中「發言者」的血統、正當性無關，而與對在地的瞭解及感受有關。檯面上喊話者要引起花東人的共鳴，必須先瞭解花東的特殊性。然而，蘇花高爭議的後期，因情勢所迫，媒體上的論述大多由外地的聲援者產生，少見能深刻打動花蓮人的用語。相反的，花蓮的政治人物卻能精確掌握在地人想法，擅於運用台北團體的言論來見縫插針、醞釀情緒，進而激化雙方的對立。

2003年時，反蘇花高還是由花蓮在地環保團體所發起的抗爭，至2007~2008年，正反拉鋸最激烈之運動末期，該案在環保署進行「環境差異分析」<sup>1</sup> 審查（亦即戰場位於台北市），花蓮團體代表無力頻繁地北上參與，運動逐漸變成由台北環保團體主導。台北團體開始召集策略會議、進行分工，並結合藝文界及名人「向全國喊話」，成功將之提升為全國高度關注的議題，大量輿論指責高速公路的興建無效又破壞環境。然而以守護淨土為主打訴求，立即引起支持方的反擊，炮轟反蘇花人士是後花園心態、顧環境不顧性命，並歸咎其「讓全國與花蓮人為敵」。

支持方由地方政治人物主導，雖常被評為論述誇大不實、聲稱為人民實則為炒地利益等等，但因其掌握所謂八成花蓮人民意，而以草根組織自居，佔據

1 蘇花高於民國89年就通過環境影響評估審查，但通過後逾三年未動工，開發單位（國道新建工程局）需依《環境影響評估法》提送「環境現況差異分析及對策檢討報告」，環保署審查通過前不得動工。

著發言正當性。然而，無論是歸結於政治操作手腕，媒體實力懸殊（資金雄厚、四處登廣告）、擅長符號化的政治操弄、不實的引導式民意調查等等任何因素，不可否認的，在地輿論方面，政治人物遠遠戰勝社運團體是個事實，即便由反蘇花高一方進行民調，也是過半數花蓮民眾贊成蘇花高。<sup>2</sup>

上述現況，身處台北的運動者無力面對及處理，僅能如一般全國性議題之作法，將訴求對象定調為全國民眾，迴避掉在地的問題。這項策略理應有所奏效，所謂「向全國喊話」關鍵對象—知識份子、台北的媒體、中央政府官員、專家學者等影響政策決定的整個權力結構，都是由深切體驗過都市擁塞污染、能理解環保團體觀點的人組成，除了花蓮民意造成的疑慮外，多數人心底應當也屬於台北地區那九成的蘇花高反對者。

因此，後期反蘇花高運動較欠缺花蓮人觀點，除了台北環運者的背景影響，也與四面八方的聲援者及掌權者背景有關，他們共同建構了某種對蘇花高的評價。換句話說，正因東部<sup>3</sup>已是觀光客高度關注的亮點，整個台灣社會對東部的認知停留在類似觀光視角的浮泛概念，真實的理解少之又少。而所謂「全國與花蓮人為敵」，這種感受恐怕只有受到地理隔絕<sup>4</sup>且「心理上」也與外界疏遠的東部居民才能深刻體會。

花蓮在地社運者於此時，能量已不足以將在地的反蘇花高意見大量傳遞出來，直到台北的旅外花蓮青年學子出現、開始集結。這群大學生同樣被支持方汙名化，評論包含「年輕人不懂父母賺錢辛苦」、「離開家鄉後被外面團體洗腦」、「這些能出去唸大學的都是花蓮中產階級有錢人」等等。然而，即使代表性受到質疑，他們確實是土生土長到高中才離開花蓮的孩子，能深刻體會身為同鄉的政治人物所運作的心態，真正去思考其中的矛盾，即使他們涉世未

2 大部份民調結果顯示七至八成花蓮民眾贊成興建蘇花高，但2007年由東華大學許世璋老師等人進行的民調顯示，若單純問及是否接受蘇花高興建，贊成者65%、不贊成興建19%；若把蘇花高962億工程款移作改善花蓮地方建設，則贊成興建者下降至34%、不贊成上升至50%；而有其它交通替代方案情況下，6.3成民眾同意暫緩興建。這份問卷證實提問方式影響調查結果，因此反蘇花高陣營以此強調，花蓮民眾贊成蘇花高之比例，並未如官方宣稱的那麼高。

3 為了便於區分，本文所指東部，暫時限縮於花蓮、台東兩縣，不含宜蘭、屏東。

4 花東地區聯外運輸孔道全為崇山峻嶺，不同於西部平原走廊的暢通無阻，通往外縣市交通時間長、大眾運輸花費高昂且常買不到票，移動成本高。

深、無法提出更具突破性的論述，但卻能避免踩到言語上的地雷。最後的蘇花高環評翻盤<sup>5</sup>除了既有環保團體的努力，亦與這群年輕人站出來、以自身立場柔性喊話，有不小的關聯。

是不是花蓮人這個命題，我認為不在於身份正當性，而是「瞭解花蓮多少」，若非曾在花蓮生活、工作或進行研究，外地人不易瞭解東部的特殊性。再者，「不管是不是花蓮人，面對爭議的心態為何」，能否暫時放下立場、跳脫框架去思考，誠實面對運動路線窒礙的現實，並嘗試改變？蘇花高在2008年宣佈停建了，但花蓮社會對建設發展的渴望並未消失，也就依然使政治人物及開發商得以運作民意、向中央要脅預算來大興土木，枉顧合理的開發總量管制。蘇花高案例中，在輿論扭曲下，環保團體很難再以清新正面的形象自居，面對接連不斷一波又一波的開發政策，守護土地的組織及個人除了原有的社運策略外，能夠進一步積極處理在地溝通的矛盾嗎？

### 「在地對話」：若無法突破，蘇花高也就永遠不死

前述旅外花蓮青年學子，同時面對「蘇花公路危險性、家鄉無工作機會」等地焦慮，以及「高速公路將帶來後遺症」的認知。對應著支持蘇花高的鄉親們所喊的「一條平安回家的路」，花蓮青年喊出了「不一樣的返鄉路」這樣的口號。2008年4月25日，環評大會決戰當天，雙方以白布條、黃絲帶各自展示上述兩種大字標語，在環保署大門外隔空喊話。蘇花高如同藍綠問題般分裂了花蓮人，然而一位花蓮青年指出，雙方雖對蘇花高立場相反，核心關懷卻是相同的：「回家的路」、「家的模樣」，不應被炒作成對立。

2008年蘇花高環評大會落幕後，憂心蘇花高隨時會捲土重來的旅外花蓮青年，曾短暫集結回花蓮舉辦了一次相關的訪調營，<sup>6</sup> 希冀重新認識家鄉的發

5 蘇花高環境差異分析原已在2008年3月3日通過專案小組審查，按理說接下來的環評大會程序，並不會再變更審查小組決議，亦即跑完大會程序即可申請動工，然而此決議引起反對團體更積極的串聯及抗議，各方角力更激烈地運作。2008年4月25日環評大會當天，傅崐萁立委等人發動花蓮鄉親包遊覽車北上支持蘇花高通過，反對方則由花蓮青年學子號召一場音樂會柔性喊話，籲請環保署退回蘇花高。雙方在環保署大門前各據一方表達訴求，並各自派代表進環評會場發言，環保團體也準備了論述資料入場。環評大會出乎意料地將專案小組的決議翻盤，會議結論中指出，因上位政策不明，決議將本案退回交通部重新檢討。

6 訪調營在2008年8月份進行，定名「我們所看到的未來--2008花蓮發展與實踐培力工作坊」，為期

展困境。「我們都同意蘇花高不是萬靈丹，那麼如何才能解決花蓮三高一低（高失業、高失學、高離婚、低薪資）的社會問題？」然而尚值敏感時刻，花蓮的反蘇花高人士皆不隨意談起蘇花高，就怕被貼標籤；許多學生也因立場與長輩相左，不讓家人知道自己參與反對運動。這情形使得花蓮青年連辦訪調營都戰戰兢兢，怕被拒訪，或給人踢館，這是一種想更貼近草根民眾，卻連對話難以作到的窘況。透過訪調營的摸索，算是找到了某種與在地對話的方式—先花時間瞭解對方的生活，再決定要不要談蘇花高、怎麼談；換句話說，缺乏基礎信任與瞭解，不可能談論如此敏感話題。

事實上，這群青年們已觸及非常龐大的「發展問題」，小小訪調活動不可能獲得解答。他們看到，除了洄瀾夢想聯盟在蘇花高上的論述和政府學術規劃研究報告之外，鮮少人深入面對整體花東發展議題，因此開啟了時下最前端的難題。訪調營過程給成員帶來不同收獲，而我最大的體悟是「返鄉路的漫長」。在地的對話，恐怕不是五年十年就可改變的；但身為一個運動者，去細緻地瞭解問題、層層抽絲剝繭是必要的。無論是修正運動論述，或是長期耕耘在地的信任感，甚至判斷運動底線是否應該退讓，都要靠「瞭解」去開啟第一步。

蘇花高被退回後，交通部重新提出了「蘇花公路山區路段改善計畫」（簡稱蘇花改）。因蘇花公路坍方，導致創意旅行社遊覽車落海事件，傅崐萁縣長抓緊時機動員萬人上台北抗議，於是蘇花改環評成為史上最迅速闖關的案例，並決定於2011年起開始施工。這就是「永遠的蘇花高」效應，若沒找到下一個替代它、能深入人心的信念以及對話方式，這個效應便會週而復始、生生不息。

### 「3/4 漢移民 +1/4 原住民的超大鄉下」：對話困難，與花東獨特性有關

幅員遼闊、地佔臺灣約1/5的花東兩縣，人口卻不到全台1.5%（約60萬人，

---

三天兩夜，工作人員及參與者約30-40人，內容分為四大花蓮議題：地方經濟、交通、教育、醫療。營隊前先進行在地人士訪談，營隊期間則進行討論、講師座談及參訪。該活動由「花蓮後生會」發起，工作人員皆來自六個反蘇花高青年志工組織（「青年搞蘇花高行動聯盟」、「太魯閣族學生青年會」、「蘇花糕餅舖」、「花蓮後生會」、「教育公共化連線」）。

比板橋市還少)。在台北這個移民城市作抽樣，來自花東地區的人極少；但談到觀光旅遊，絕大多數人都到過花東。花東在臺灣歷史、人文、自然資源等方面，都具有獨特處境；它人口少、學術研究資源少，然觀光卻過於亮眼，大眾對它的瞭解全以觀光視角為主，其他方面極少討論。譬如可能很少人會注意，整個花東地區像是臺灣一個超級大鄉下，西部許多「鄉鎮」的鬧區，還比花蓮市或台東市街頭更熱鬧、具規模。而東部除了狹長廣闊、人口特少、景色荒涼外，又因南北交通阻隔，每當颱風來襲交通中斷時，亟需至外縣市的居民便類似在離島般的無奈。

2010年起，我陸續對自己的家族及社區作訪談，進一步看見了移民文化的影響。祖父母是典型的日本時代二次客家移民，來東部定居時還是不到10歲的稚齡。我問祖母為何家族要遠從新竹來到鳥不生蛋的花蓮，八十六歲、客家口音濃重的祖母，毫不考慮地說：「我們都是失敗的人！那個時候，只有生活過不下去、失敗的人才會跑來花蓮」。後來，我陸續在其他老花蓮移民口中印證這樣的想法，許多人還會補充「花蓮都是逃犯、跑路的」。年輕人則不只一位說過：「長輩不太談以前的事，好像他們也不清楚，或是不喜歡講」。由於不談，或者家族遷移了多次，許多人從來沒想過父母或祖父母老家源自何方。

我常感受到東部移民長輩身上的「認同」與這片土地是游離的，不知是否間接形塑了後代對環境公共事務的無感？「二次移民們」不僅人丁單薄、生活辛苦，家鄉認同更加多元。我的籍貫是苗栗，但祖父母都在花蓮長大、務農一甲子，而到我父親一輩又遇上農業轉工業的年代，年輕人大批出走，像是逃離沒有前途的蠻荒；而能留在此地生存的人，大部份是有條件（自己努力或家族背景），少數則是想走也走不了，只能留下。近年，花東再次成為熱門移民地，來了大批熱愛花東、追尋慢活的漂鳥族。他們與前述老花蓮移民的想法幾乎相反，大概難以體會那種「被困於此」或「無所謂」的心情。

前述漢人移民佔花東3/4人口，代表着大部分花東人民的狀態；剩下1/4是原住民人口，人數雖少，卻造就東部與西部更大的文化差異。花東的原住民與漢人移民，其原漢關係比西部更緊密，因為花東是臺灣原住民人口比例最高

的縣市，全島也只有花、東兩縣行政區，所有鄉鎮都屬於法定的「原住民鄉鎮」，且許多部落還保留在平地，離市區也不遠。經歷慘痛殖民歷史，原住民的還我土地運動，在花東理應是重要的，但那 3/4 人口的早期漢人移民，看法卻和外界很不同。譬如外界（特別是知識份子）總有「要重視原住民權益」的聲音，花東的漢人則會抱怨：「政府已給予原住民許多特殊補助了，花東有些漢人社區比原住民部落更窮，卻沒有辦法獲得補助。」「我們以前也一樣苦，還不是一路努力打拼咬牙苦過來」。從小與原住民緊密生活的他們，認為原、漢處境根本無異，也見過比自己優勢的原住民。在他們眼中，這並非族群議題，而是各別家庭及個人因素。事實上原住民社會瓦解後，面臨的複雜問題不是光靠「個人努力」就可擺脫，但這點，不僅台灣人不太清楚、3/4 花東漢人不會清楚、原住民本身也不見得清楚。在資本主義經濟發展下，花東沒有一個族群不成為弱勢、犧牲者，且彼此還得相互競爭資源。這部分，外人恐怕難以注意到。

可能因上述種種，雖和其他人生活同一座島，東部人多少有種遺世獨立之感。在蘇花高爭議後，擁有超越歷任魄力的傅崐萇作了縣長，許多年輕人戲稱他是花蓮王，自己則生活在花蓮國—有些人出於挺他，有些人是諷刺他，有些人純粹覺得幽默。無論心態為何，總歸一句：「外界的紛擾，都與這裡無關」，由於好事壞事都輪不到我們，所謂的與世無爭，多少來自無奈，且常以看熱鬧、戲謔而抽離的角度，看待各種社會事件。

祖母那句「失敗的人」，看似自我矮化，實際上的口吻卻是理直氣壯，我總在她身上感受到一種身為「天涯淪落人」卻能存活下來的驕傲；而這個形象，竟和喜愛嘲諷外地人、或自嘲生活艱苦的花蓮人，兩者在我腦海中合而為一了。

### 「先安內，再攘外。攘外容易，安內難」：環運路線的重新調整

蘇花高被環保署退回之翌年（2009 年），行政院除了開始進行「蘇花改」的交通替代方案，也提出了《東部發展條例（草案）》，後者是一個全新的議

題，延續著蘇花高帶來的激盪，正式將花東地區的環境運動推至另一個境界：<sup>7</sup>一方面不再以單純的「環境保護」為主要訴求，而以更多元的「永續發展」為核心；二方面，花蓮地區冷卻多年的社運能量因蘇花高而復甦，並在東發條例時期首度與台東串聯，與美麗灣事件、東海岸觀光開發等議題形成遍地開花的情勢。到了 2012 年，「關心花東」已是社運團體常用的詞彙，以一個大範圍行政區守護作號召，內涵時常包含環境及原住民議題，這也形成了台灣近年社會運動中的特殊一環。

由於核心成員有部分重疊，蘇花高議題的經驗，對東發議題運作影響不小。我在 2010 年回到花蓮並成為「地球公民基金會」<sup>8</sup>花東辦公室唯一專職，扮演了東發條例運動的主導角色之一，因而對上述情形得以窺知一二。

初期，議題目標難以訂定，有人認為應阻擋五百億、阻擋整部法案進駐，有人則認為有了蘇花高的前車之鑑，環保團體「絕對不能阻擋五百億」，否則將陷入更慘的對立。多方討論後，後者獲得共識，目標限縮到僅有「刪除不當條文」，而不反對「五百億」或整部法案。議題中期，常有人提議至台北將新聞炒大，以給立法委員施壓，但包括我在內的幾位成員卻遲遲沒有進行媒體大動作。因為從蘇花高的經驗，我們知道喚起外地「關切花東淨土」其實是相對容易的，但是當在地聲音尚未凝聚，而屢屢出現北部媒體大篇幅報導、外界民眾評論，反而給了在地政治人物絕佳的空間去操作對立情緒。而最重要的一點「如何凝聚花東在地人」，由於願意關注花東的團體中，外地團體的能量往往較強大，決戰戰場（立法院）也在外地，若沒有刻意塑造平衡，很容易就會被拉走了。因此，我們不斷進行團隊內部運作上的思考和調整，譬如：

#### 1. 訴求內容：以「守護家鄉土地」這類的柔性訴求為主，於言語上

7 《東部發展條例》開宗明義是推動花東地區之「永續發展、資源維護及適當利用」，並給予「發展緩慢」的花東兩縣一筆補助發展的基金（草案時期為五百億，拍板定案時改為四百億）。但是，部分版本草案中有三條土地釋出條款（簡稱「土地三法」），透過「土地變更程序簡化」和「公有土地管制解除」的方式，將花東地區高達縣境內87.5%的公有土地加速釋出開發，環保團體及原住民團體皆反對，認為與該條例「永續發展」之初衷不符，因此聯合訴求將「土地三法」刪除。最後立法院於 2011 年 6 月通過草案時，順應民意刪除了「土地三法」。

8 「地球公民協會」原為李根政執行長所創辦之高雄地方性環保組織，後於 2010 年轉型為全國性的基金會，並於台北、花蓮兩地設立了辦公室，開始監督國會運作及關心花東議題。

避免造成開發與反開發的對立。

2. 工作會議：以花蓮為策略核心基地，再促成花蓮、台北、台東三地交流。
3. 核心成員：優先尋找與花東有較多連結的人和單位，使團隊展現的言論調性較偏向在地化，也藉此建立更多在地網絡。

有趣的是，被我們吸引而來的參與者，土生土長的花東人可能佔不到10%。我們在地方上找到的，仍多是「住在花東的外地人」，不過這些人是理解花東問題的，所以並無妨。想要東發條例快速通過的政治人物，一直都知道有群人扯着後腿，但整個東發條例議題中並沒有發生太嚴重的對立、抹黑。或許是對手不把我們放在眼裡，也可能上述「在地組織」的努力，多少發揮了作用。

到了議題後期（2011年春季），花東兩縣縣長及立法委員等多方人馬開始動作頻仍，運用地方報不斷打著「中央承諾東發條例馬上通過」的廣告，也透過人脈向立法院施壓，此時北部的環運前輩判斷東發是一個很邊緣的法案，「誰管他通不通過」，建議我們避免擾動。從這裡，我再度感受到花蓮內外的資訊落差對判斷的影響。在花蓮看報紙每天都感覺「東發條例馬上要通過了！」，台北媒體卻可能隻字未提。就像過去蘇花高、蘇花改的運動，只聽台北、花蓮單方面的資訊，都很難不誤判情勢。

另外，從東發議題在地經營的經驗中更能瞭解到，越深入草根，文字說理的效用越低，情緒、簡化口號效用越高，這是必須面對的現實。由高知識份子所組成的環保團體，如果不深刻思考這個現實並走出一條應對之路，影響力將永遠遙遙落後於那些，以民粹手法輕易將謊言籠罩於大地的政治人物。

## 結語

坊間流傳一句「花蓮的土會黏人」，另一句則是「好山好水好無聊」。花蓮的美好，沒有人會在客觀上否定，但牽涉到在此終生到老，就算是逃離都市的漂鳥族也不那麼敢肯定。因為沒適合的工作、醫療不便、離外界太遠……這些仍然是要面對的現實。經過時代、局勢的轉變，「環境」的概念早已普及於

國民義務教育中，但社會卻一直未成功轉型，即將成為社會中堅份子的台灣年輕人，面臨的問題早就不是抽象環境意識，而是「如何做到」的執行層面問題：法令、專業技術、單位間的信任、溝通等等。

如果偏鄉地區沒有辦法在未來十年間讓人民看到「真正永續發展」的建設，「蘇花高思維」的退場，恐怕很緩慢。但經過蘇花高的衝擊，當中央政府和環運團體提倡「永續發展」，地方政府和民意代表高喊「積極建設」，我思考的不再是這些口號是否正確，而是「無論何種口號，兼容並蓄的領導人和執行團隊在哪裡？」因為永續發展、環境保育的一方，恐怕已是必然的改革思潮，目前的永續發展多流於空洞制式，而真正能具體完成一項「永續發展」行動方案的人才，數量卻遠遠不及社會的需求。有時候，越具理想者，越難放下執著和身段，去對一個看似負面的思維進行深刻的去蕪存菁，而可能失去突破重圍的格局和機會。

以上幾年來的觀察及經驗，不一定準確，但畢竟是個人深刻的經歷與感受，包含著花東人、外地人的經驗交流激盪，期能作為「花東下一步發展」的參考，或者「台灣社會下一步發展」的累積。

# Su'ao-Hualien Freeway and I

Fei-yueh Huang

Research Fellow, Hualien-Taitung Regional Office, Citizen of the Earth, Taiwan

## Abstract

The question of whether or not to build a freeway between Su'ao and Hualien has been the subject of much controversy in Hualien, giving rise to confrontation among the people of Hualien. The author observes that it is difficult to reach a consensus in a region of poor economic development, such as Hualien, on the sole basis of environmental claims. She argues that it is necessary to delve deep into the unique historic and geographical character of Hualien, engage in conversation and understand local requirements if the goals of sustainable development are to be met. Given that 'sustainable development' is a rather abstract idea, we need the capacity to implement action plans to convince people that specific projects for sustainable development are possible.

## Keywords

Su'ao-Hualien Freeway, Hualien-Taitung region, environmental protection, economic development, sustainable development, the draft of East Area Development Act