

104~107 年度

「生活圈道路系統建設計畫可行性評估報告」

宜蘭縣政府申請補助計畫

計畫優先順序：1

計畫編號：1

計畫類型：公路系統

國道 5 號 30K+800-31K+450
側車道延伸新闢工程

補助單位：交通部公路總局

申請補助單位：宜蘭縣政府

提案執行單位：宜蘭縣政府

中 華 民 國 104 年 5 月

目 錄

一、計畫緣起.....	5
二、計畫概述.....	5
1.週邊道路系統說明與現況服務水準分析（道路系統圖）.....	5
2.週邊土地使用與發展現況（照片佐證說明）.....	8
3.附近相關重大建設計畫.....	9
4.與政府政策目標之配合情形.....	10
5.與重要開發區、大眾運輸集結點或重要道路之聯結情形.....	10
三、建設目標與效益說明.....	12
1.道路功能定位.....	12
2.道路建設後可達成之主要功能與效益.....	12
3.目標年交通量預測.....	13
4.與政府重大建設開發案之配合情形.....	17
四、計畫內容.....	18
1.道路建設之起訖點及長度、寬度等（工程位置圖）.....	18
2.道路工程規劃（標準斷面圖，新闢道路之平縱面圖）.....	19
3.道路景觀規劃：.....	19
4.綠色材料使用規劃.....	19

5.相關都市計畫作業及辦理情形:.....	20
6.用地取得作業及進度說明(附表一).....	20
7.經費估算:.....	20
8.環境影響說明:(本道路建設對週遭生活環境、自然生態、社會 經濟及景觀等方面之影響).....	21
9.「跨域增值公共建設財務規劃方案」財務分析、自償率估算及 自償方式.....	22
五、計畫執行.....	23

表 目 錄

表 1 國道 5 號頭城交流道主線交通量彙整.....	6
表 2 計畫周邊道路系統服務現況表.....	7
表 3 本工程道路功能定位表.....	12
表 4 目標年(民國 115 年)國道 5 號頭城蘇澳段平面側車道交通量 預測表.....	15
表 5 有無本工程道路對於省道市區段之影響.....	15
表 6 開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準.....	21

圖目錄

圖 1 國道 5 號頭城交流道主線交通量趨勢分布圖.....	6
圖 2 本工程周邊重要路口服務水準示意圖.....	8
圖 3 計畫道路沿線土地利用分布圖.....	9
圖 4 都市計畫區位置圖.....	9
圖 5 周邊土地使用現況圖.....	9
圖 6 宜蘭地區目標年聯外運輸需求示意圖.....	13
圖 7 目標年(民國 115 年)國道 5 號側車道平原線交通量預測示意圖.....	16
圖 8 本工程位置圖.....	18
圖 9 本工程斷面配置圖.....	19
圖 10 綠色材料使用情形.....	20

生活圈道路交通系統建設計畫可行性評估報告

一、計畫緣起

鑑於國道 5 號頭城交流道及周邊地區假日尖峰時段，常造成省道台 9 線及台 2 庚線壅塞影響車流形成交通瓶頸。為疏解頭城地區、礁溪市區及周邊路口之交通，減輕對地區過境性交通影響，增進道路服務水準，並配合國道高速公路局(簡稱高公局)刻正辦理「國道 5 號頭城交流道增設上下匝道改善工程」規劃設計作業，故辦理側車道延伸新闢工程，俾利銜接爾後完成之匝道。

國道 5 號側車道向南向北延伸新闢工程目前由北向南已完成國道 5 號 31K+450-53K+942 側車道延伸新闢工程近 22.5 公里長路段並開放通車，對宜蘭縣境內交通助益甚大，藉由本工程的興建，將使側車道(縣道 191 甲)繼續向北延伸銜接匝道，以發揮更大聯外交通功能。

二、計畫概述

1. 週邊道路系統說明與現況服務水準分析 (道路系統圖)

自國道 5 號完工通車以來，儼然成為宜蘭縣最主要的聯外道路，同時配合側車道(縣 191 甲)設置與地方道路串接，形成宜蘭地區南北向的重要路廊。因大幅縮短大台北與宜蘭間距離，提供相當便利的交通服務，故每至假日皆吸引大量觀光旅次與車潮前往，同時造成宜蘭地區交通之衝擊，周邊交通系統現況敘述如后：

(1) 國道 5 號

國道 5 號聯外車流量為主要影響當地交通壅塞因素，頭城交流道以北主線假日交通量為平日 1.40~1.75 倍；以南則為平日 1.27~1.54 倍，明顯假日車流量增加許多，而尖峰車流過度集中則為影響交通運作重要關鍵，國 5 頭城交流道主線平日與假日交通量彙整如表 1 所示，分布趨勢見圖 1。本工程未來將延伸側車道銜接頭城交流道新設宜 4 匝道，預期將可使進出國 5 車流達到分流目標。

表 2 計畫周邊道路系統服務現況表

道路 編號	路段	方向 (往)	道路 容量	平常日			例假日		
				尖峰 交通量 (pcu)	V/C	服務 水準	尖峰 交通量 (pcu)	V/C	服務 水準
台 2 庚	二城國小-二城	北	2300	627	0.27	A	1346	0.59	C
		南	2300	783	0.34	A	915	0.40	B
台 9 線	金面里-礁溪市 區	北	2300	1711	0.74	D	1231	0.54	B
		南	2300	1664	0.72	D	1374	0.60	C
	礁溪市區-宜蘭 市區	北	2300	901	0.39	B	993	0.43	B
		南	2300	1009	0.44	B	960	0.42	B
縣 191	頂埔-七張橋	北	1120	288	0.26	C	363	0.32	C
		南	1120	336	0.30	C	375	0.33	D
縣 191 甲	宜 8 線-武暖	北	2300	732	0.32	A	629	0.27	A
		南	2300	979	0.43	B	1058	0.46	B

資料來源：交通部公路總局交通量統計表；宜蘭縣政府，100 年度宜蘭道路交通特性調查；本計畫彙整分析。

(3) 相關重要路口

計畫道路未來將銜接國 5 新設宜 4 匝道，將改變周邊地區道路路網系統，對於欲進出國 5 車輛提供另一路線，故將對周邊各重要路口產生影響。初步評估周邊相關重要路口包括：台 9 線 X 台 2 庚、台 9 線 X 中山路(北端)、台 2 庚 X 縣 191、縣 191 甲 X 宜 6 線、縣 191 X 宜 4 線及宜 4 線 X 中山路。並依據現況交通量調查資料、道路幾何特性及路口號誌時制計畫等基礎資料，遂進行路口服務水準評估，分析結果如圖 2 所示。

其中台 9 線 X 台 2 庚為礁溪、頭城地區進入國道 5 號重要路口，假日尖峰常有壅塞情形發生，尤以昏峰常由頭城連絡道方向回堵至路口，起因主要為雪山隧道車流回堵所造成，故現況路口設有員警排班進行交通疏導與管制，當連絡道車輛回堵時，立即禁止各方向車輛進入，車輛皆停等於地方道路造成回堵，通過性交通量調查值偏低，造成路口平均延滯值分析結果較預期低情形產生。

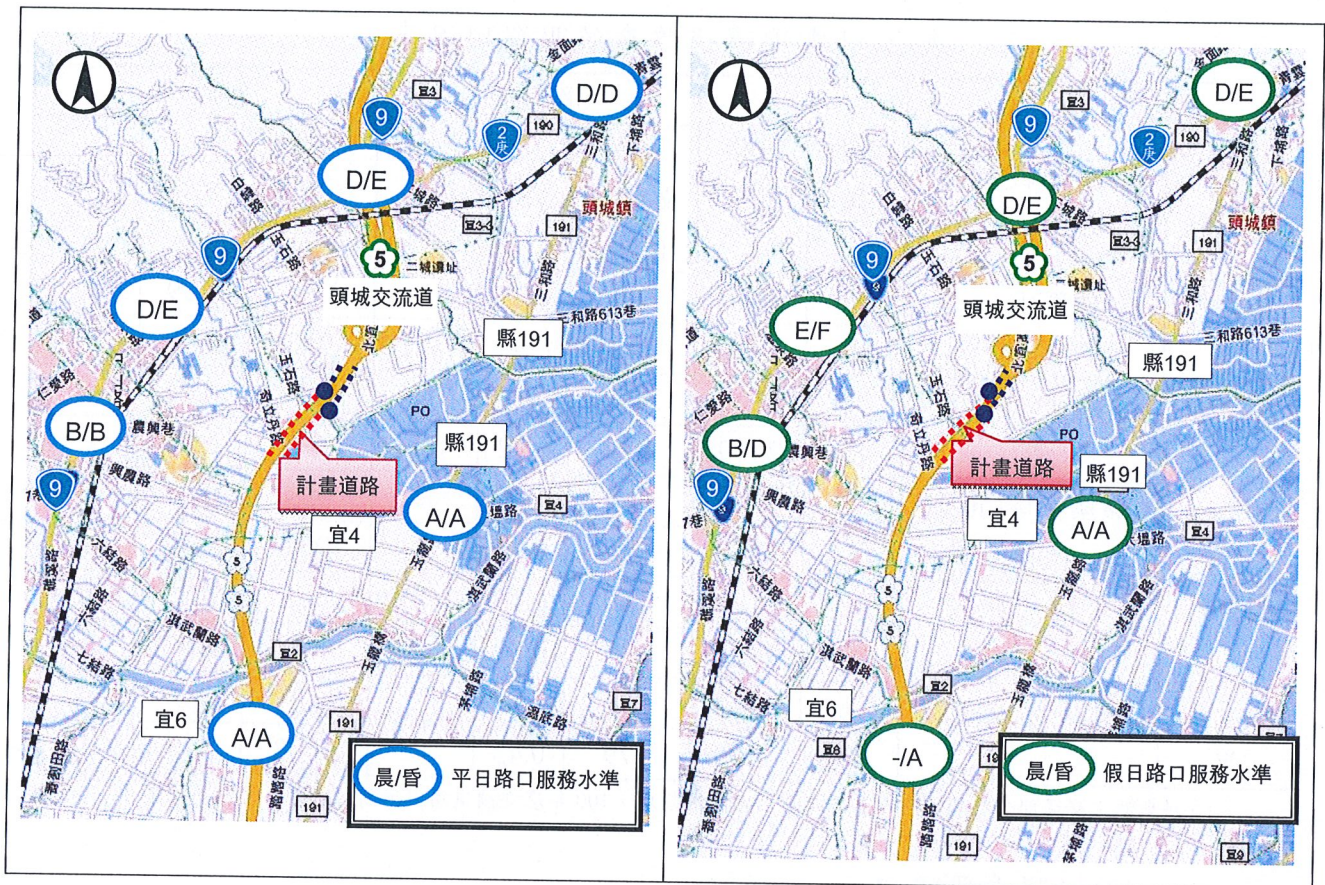


圖 2 本工程周邊重要路口服務水準示意圖

2. 週邊土地使用與發展現況 (照片佐證說明)

本工程地區土地利用現況於下游地區大都從事鹹水養殖業，需抽取大量之海水供給，中、上游則以水稻生產為主；計畫道路由國道 5 號 31K+450 向北延伸銜接匝道，沿線土地利用多為農業生產使用，並橫交部分水利用地，主要為匯入湯圍中一排之灌溉排水系統，計畫道路沿線土地利用現況分布可詳圖 3；本工程鄰近之都市計畫區為礁溪及頭城，近年來由於國道 5 號開通後，假日人潮眾多，期能藉由本計畫道路設置有效紓解假日車潮。鄰近都市計畫區位置可詳圖 4。

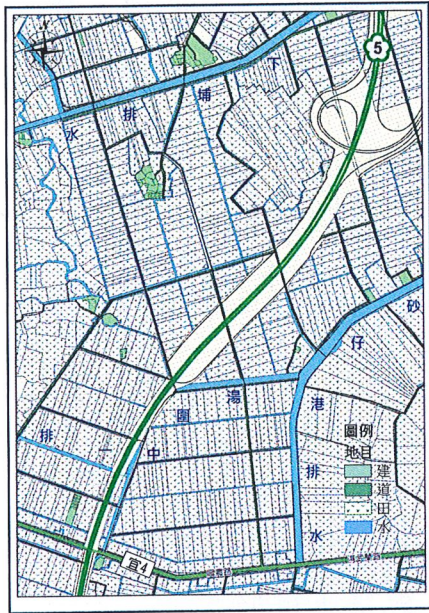


圖 3 計畫道路沿線土地利用分布圖

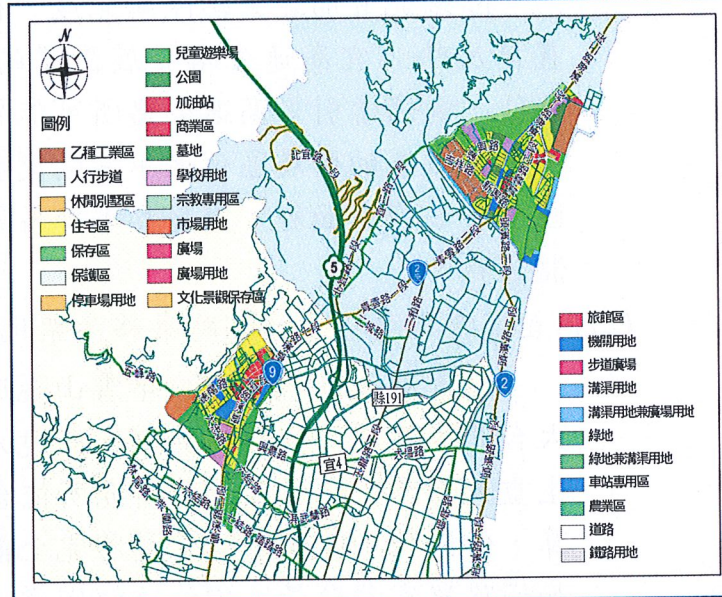


圖 4 都市計畫區位置圖

本工程道路行經礁溪農業區，故近景為農田景觀，但因已接近礁溪市區，故中景為市鎮聚落景觀，且本區域地勢平坦開闊，隨處皆能遠眺雪山山脈，故遠景為山岳景觀，景觀視域層次分明，週邊土地使用及發展現況可詳圖 5



圖 5 周邊土地使用現況圖

3. 附近相關重大建設計畫

(1) 礁溪擴大都市計畫區

隨著北宜高速公路開闢完成，在整個蘭陽平原區內，最直接反映北宜高速公路發展衝擊的即為首站—礁溪與頭城地區，為適當引導高速公路所可能帶來之各項發展潛力，避免在高敏感的發展區位做不當的開發，同時充分反映礁溪地區現有之發展面貌，重整都市發展架構，強化土地利用的整體效益。

(2)北宜直線鐵路計畫及鐵路東移高架化

隨著國道5號高速公路雪山隧道開通，宜蘭縣縮短成為大台北生活圈，宜蘭縣的觀光環境大幅改變，對觀光產業產生重大影響，交通部運輸研究所依台北宜蘭間交通成長量計算，估計到104年雪隧容量將完全飽和。故為縮短時程，增加鐵路旅客載運量，方能疏解國道5號壅塞情形。

4.與政府政策目標之配合情形

- (1)本計畫道路之闢建，將銜接未來頭城交流道增設上、下匝道，以紓解頭城交流道壅塞車流，另可提昇區域運輸效能。
- (2)本計畫道路可強化遊憩路網，促進觀光發展。

5.與重要開發區、大眾運輸集結點或重要道路之聯結情形

側車道往北後，可提供地區性短程交通使用，除可避免短程交通利用高速公路上下而影響主線車流順暢，兼可提供蘭陽地區另一條南北向交通幹道，有效分擔台2、台9日益擁擠之交通；另東西向主要道路如縣192、縣196、台7及台7丙等車輛也可經由側車道迅速進出各交流道以達分散車流之目的，本工程道路與重要開發區、大眾運輸集結點或重要道路之連結情形如下：

- (1)重要開發區：礁溪擴大都市計畫區、烏石港漁港區開發等。
 - (2)大眾運輸集結點：主要為火車站、客運總站、主要公車總站及公車站等。
 - (3)重要道路：包含省道台9線、台7線、台7丙線、台2線、台2庚線、國道5號、縣191、縣192、宜4、宜5等。
- #### (3)鐵路東移高架化

早期都市發展都在鐵路以西，東西區域發展並不均衡；加上國道5號位於鐵路以東，通車之後帶來更多東西向交通需求，使平交道問題愈趨嚴重；尤其平面鐵路路堤造成宜蘭、羅東市鎮中心沿線極易淹水，而且軌面高度不足，在洪水期間嚴重影響列車行車安全。為解決上述課題，並改善東

西向交通順暢，提出宜蘭縣鐵路全面高架化計畫，以利未來鐵路運輸捷運化，消除平交道，故此計畫可做為該區往返各景觀據點之替代道路，並可有效紓解市區道路與國、省道之交通壅塞的問題，對於鄰近國道 5 號與台 9 線交通紓解有實質之助益。

計畫內容	計畫說明	計畫效益
宜蘭縣鐵路全面高架化計畫	<p>宜蘭縣鐵路全面高架化計畫，旨在將現有之平交道改為高架橋，以消除平交道，提高鐵路運輸效率。該計畫將沿線各段鐵路逐一進行高架化，預計可減少交通壅塞，提高行車安全，並改善沿線景觀。</p>	<p>該計畫可顯著改善宜蘭縣鐵路之交通狀況，消除平交道之交通壅塞，提高行車安全，並改善沿線景觀。此外，該計畫亦可促進沿線地區之開發與經濟成長。</p>

三、建設目標與效益說明

1.道路功能定位

依據宜蘭地區道路路網發展架構、道路建設目標、路網連接關係與各相關道路之服務功能，並考量現況道路系統及已定案之重要開發與交通建設計畫，據以界定本計畫道路之道路功能定位，本工程路線之功能定位分析如表 3 所示，說明如下：

表 3 本工程道路功能定位表

工程名稱	道路功能	道路等級
國道 5 號 30K+800-31K+450 側車道延伸新闢工程	1. 強化地區縱向路網服務功能，快速串接礁溪、宜蘭、羅東及冬山等市鄉鎮之交通需求 2. 提供優質的道路服務機能，有效紓解平行替代道路（台 9）及橫向聯繫主要道路（宜 8、台 7 丙）之交通負荷 3. 與高速公路平原段形成良好的替代功能，作為假日擁擠時段之中短程車流替代道路	主要道路

2.道路建設後可達成之主要功能與效益

本工程推動完成後之效益包括：

- (1) 建構國 5 高速公路宜蘭地區路段完整之側車道系統，強化地區道路與高速公路銜接之可及性，以及架構區域聯外道路路網之完整性。
- (2) 高速公路側車道往北延伸後，可紓解台 9 礁溪市區段、羅東外環道及台 7 丙銜接高速公路交流道路段之交通量，同時，也可將進出高速公路車流與地區穿越性車流適度分離，發揮不同道路系統之服務功能，同時減輕市區主要幹道之交通負荷。
- (3) 根據需求預測結果，本工程完成後，將可減輕台 9、台 7 丙及宜 8、宜 18 等橫向道路之交通負擔，提升市區道路系統之旅行速率。

3.目標年交通量預測

本工程運輸需求預測係參考交通部運輸研究所於民國 96 年完成之「台北與東部地區間運輸系統發展政策環境影響評估說明書」有關宜蘭地區聯外運輸需求分析結果，如圖 6 所示。至目標年(民國 115 年)平常日臺北宜蘭走廊區間通過旅次量將增加為 10.9 萬人次/日，約為現況平常日通過量的 1.54 倍；宜蘭花蓮走廊通過旅次量為 5.2 萬人次/日；約為現況平日通過量之 1.37 倍。而目標年假日主要運輸走廊之通過旅次運量亦較基年明顯成長，臺北宜蘭走廊目標年通過旅次量雙向合計將達 17.6 萬人次/日，較現況假日通過旅次量增加 31%；宜蘭花蓮走廊目標年假日通過旅次量雙向合計為 6.9 萬人次/日，約為現況假日通過量的 1.30 倍。

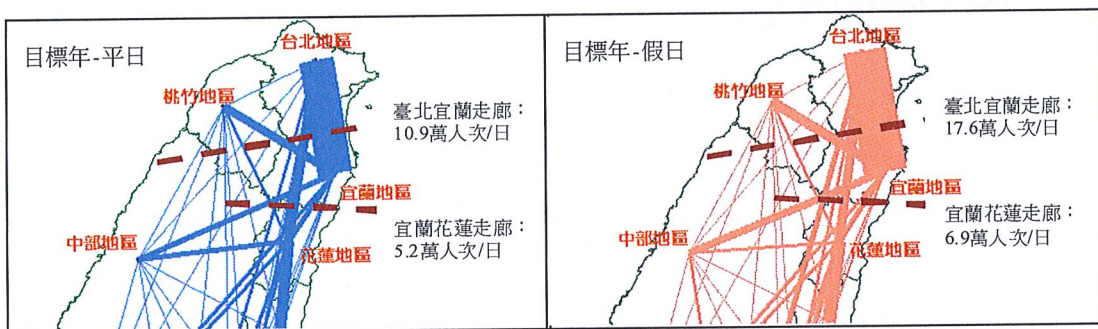


圖 6 宜蘭地區目標年聯外運輸需求示意圖

根據目標年交通量分派分析，可得本工程之預測交通量，同時針對有無本工程高速公路側車道延伸闢建對於鄰近替代道路之影響進行服務水準分析，以探討本計畫道路之交通服務功能及對於週邊道路系統之影響。

考量宜蘭縣未來之發展、地區道路交通活動、道路路網結構及北部地區與宜蘭地區各主要活動據點間往來之旅運需求，來預估目標年國道 5 號高速公路平原線側車道之交通量並進一步評估各主要路段之服務水準。在服務水準分析方面，本計畫依據交通部運輸研究所「2001 年台灣地區公路容量手冊」(民國 90 年 3 月)有關郊區多車道及郊區雙車道公路服務水準評估標準進行評估。

有關本工程高速公路側車道延伸闢建完成後各主要路段之預測交通量及服務水準分析結果如表 3 及圖 7 所示。尖峰交通量較大之路段主要為宜 6~宜 8、宜 18~宜 24 及宜 24~縣道 196 等路段，尖峰交通量皆大於 1,000 pcu/小時，各路段完成後尖峰

服務水準約為 A~C 級。顯示高速公路側車道完成後，將有抒解鄰近道路，擔負分散省道替代道路及服務地區間通過性旅次之運輸需求。

而本側車道往北往南延伸闢建完成後對於地區主要道路如：台 9 及台 7 丙及宜 8 等道路市區段之替代效果，整理如表 4 所示。由表可知，高速公路側車道無延伸闢建時，省道台 9 線礁溪段、羅東段及省道台 7 丙線（台 9~高速公路段）及現有通車路段北側端點宜 8 等道路連接高速公路路段交通負荷都將十分嚴重，尖峰服務水準下降至 E~F 級，將呈現壅塞現象，而若高速公路側車道往北及往南延伸，部份通過性車流可提早利用地區路網銜接至側車道上下高速公路，或利用側車道直行至其旅次端點，可減少地區主要道路之車流量，減輕對地區道路及省道市區段之交通衝擊。

表 4 目標年(民國 115 年)國道 5 號頭城蘇澳段平面側車道交通量預測表

路段	道路容量 (pcu/hr-單向)	往北			往南		
		交通量 (pcu/小時)	V/C	服務 水準	交通量 (pcu/小時)	V/C	服務 水準
宜 4-宜 6	1,900	609	0.32	B	614	0.32	B
宜 6-宜 8	1,900	1,162	0.61	C	1,181	0.62	C
宜 8-縣 192	1,900	1,173	0.62	C	1,085	0.57	C
縣 192-台 7	1,900	710	0.37	B	773	0.41	B
台 7-宜 14	1,900	1,039	0.55	C	1,125	0.59	C
宜 14-宜 18	1,900	699	0.37	B	744	0.39	B
宜 18-宜 24	1,900	1,031	0.54	C	985	0.52	B
宜 24-縣 196	1,900	1,259	0.66	C	1,155	0.61	C
縣 196-台 7 丙	1,900	432	0.23	A	430	0.23	A
台 7 丙-宜 25	1,900	809	0.43	B	786	0.41	B
宜 25-宜 30	1,900	490	0.26	A	462	0.24	A

表 5 有無本工程道路對於省道市區段之影響

道路別	起迄路段	方向	道路容量 (pcu/hr-單向)	目標年交通量 (pcu/小時)					
				無本計畫			有本計畫		
				交通量 (pcu/hr)	V/C	服務 水準	交通量 (pcu/hr)	V/C	服務 水準
宜 8	台 9—縣道 191	往東	1,200	1,027	0.86	E	680	0.57	D
		往西	1,200	1,042	0.87	E	705	0.59	D
台 9	礁溪—四城	往北	2,400	2,283	0.95	E	1,865	0.78	D
		往南	2,400	2,101	0.88	E	1,779	0.74	D
	羅東—冬山	往北	2,400	2,371	0.99	E	1,882	0.78	D
		往南	2,400	2,246	0.94	E	1,796	0.75	D
台 7 丙	羅東—國 5	往東	2,200	2,421	1.10	F	1,964	0.89	E
		往西	2,200	2,319	1.05	F	1,881	0.86	D

顯著減少，服務水準將明顯改善。

4.與政府重大建設開發案之配合情形

本計畫道路為國道 5 號往來台北與宜蘭之門戶，配合縣府刻正推動產業園區規劃具有交通便利、生活機能健全等地利優勢，園區之開發，可帶動宜蘭地區之產業升級，並可促成產業聚落效應，具有引領東部產業升級及經濟發展等效益，故對於新闢本道路除可做為連繫宜蘭地區與台北地區對外主要聯繫之用外，並可有效構築宜蘭地區交通路網，提升整體運輸功能。

四、計畫內容

1.道路建設之起訖點及長度、寬度等（工程位置圖）

本計畫道路之建設內容說明如下：

(1)道路起訖點：

新闢路段位於宜蘭縣礁溪鄉德陽村、六結村，始自國道5號30K+800終至國道5號31K+450，本計畫路段屬於都市計畫區範圍外。

(2)道路長度：

右側自30k+800至31k+440，左側自30k+800至31k+450，平均長度約645m。

(3)道路寬度：

南、北向路堤段路寬20.7公尺、高架段路寬13.5公尺道路。

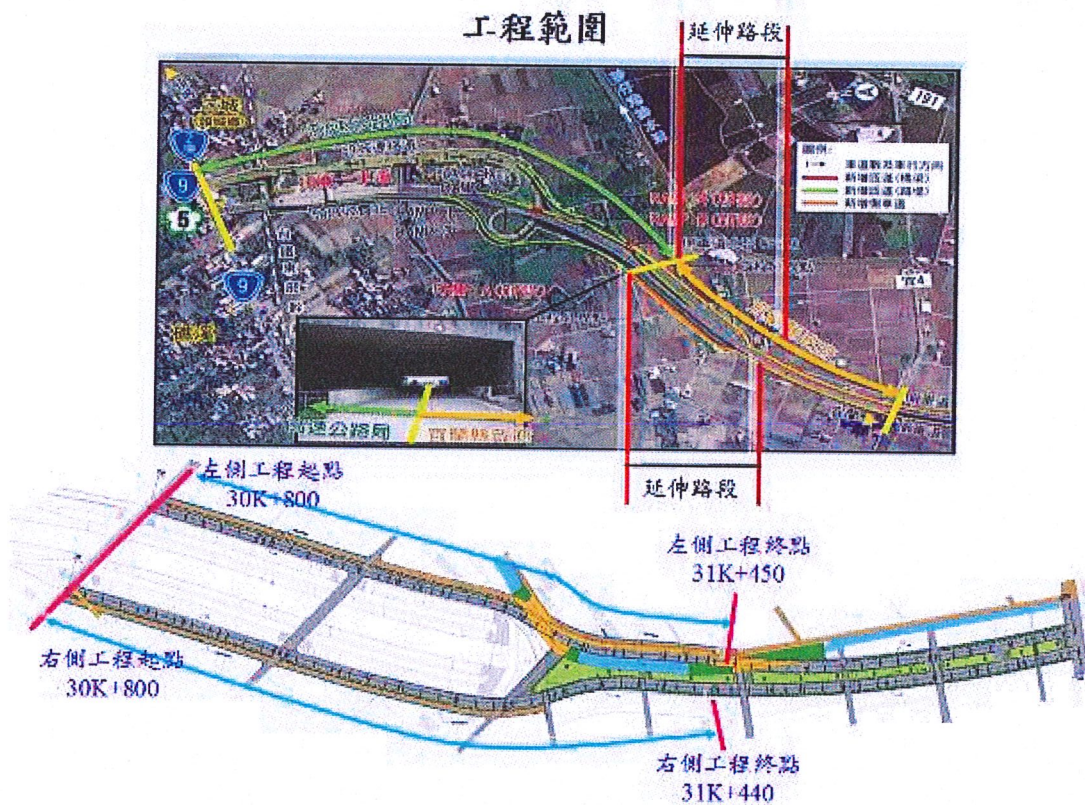


圖 8 本工程位置圖

2. 道路工程規劃 (標準断面圖, 新闢道路之平縱面圖)

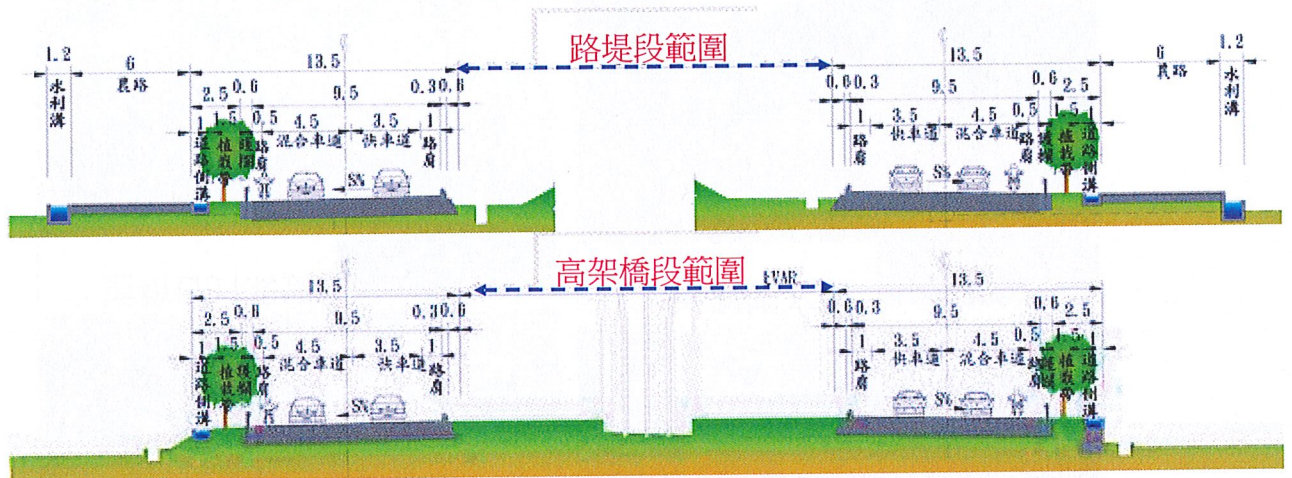


圖 9 本工程断面配置圖

3. 道路景觀規劃

道路景觀是指包括道路本身及兩側自然的、人為的景物，所構成環境的整體表現。包括道路中的相關交通設施、與道路兩側人為構造物與自然環境所組成的部份。故本計畫道路景觀規劃著重自然、生態方式規劃設計至為合適，因此景觀設計上著重在路線與週遭環境之關係、水路之保存與塑造、植栽設計等，其他水路機能強化、路口銜接點、零星角地、既有植栽等劃入微收範圍設計，植栽以塑造優雅公路景觀。

4. 綠色材料使用規劃

將配合目前綠色環保材料再生之政策概念，發揮創意，創造節能減碳環境，將資源最佳化利用營造綠色環境，並依照計畫道路需求特性選擇適宜綠色材料與工法，達到永續公共工程目標。

計畫道路後續執行建議可將環保再生材料如疏濬土石料使用於道路基底層材料，並可採用透水鋪面或綠帶滯洪溝等保水設施；路燈照明部分亦可採用較具節能效果 LED 燈具。未來若要採用相關綠色材料，則需符合相關規範，同時依程序提報使用其規劃報告。



圖 10 綠色材料使用情形

5. 相關都市計畫作業及辦理情形

本計畫新闢路段為都市計畫範圍外，計畫寬度南、北向路堤段路寬 20.7 公尺、高架段路寬 13.5 公尺。

6. 用地取得作業及進度說明 (附表一)

(1) 用地取得作業

本計畫道路拓寬所需用地業已於 103 年以徵收方式取得，惟部分已取得用地之剩餘土地倘因型式過小、畸零地，土地所有權人得申請一併徵收，徵收作業則依規定陳報內政部徵收計畫書審議，於公告後發放用地及地上物補償費。

(2) 用地取得進度

本工程道路所需土地已取得，一併徵收之土地，按上述規定辦理土地取得。用地取得之相關業務由縣政府負責辦理，概估用地費 100 萬元。

7. 經費估算：

(1) 工程費：概估工程費用 1 億 5,900 萬元。

- (2)用地費:概估用地徵收費用 100 萬元。
- (3)合計總工程經費:1 億 6,000 萬元。

8.環境影響說明：(本道路建設對週遭生活環境、自然生態、社會經濟及景觀等方面之影響)

本案計畫道路為新闢道路，藉由道路景觀配置，對於週遭居民生活環境頗有助益，儘採低碳材料及減量施作，降低對自然生態之影響，改善交通系統發展地方產業及觀光，有助於社會經濟發展健全。

本計畫道路屬於道路新闢工程，依據開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準（行政院環境保護署 102 年 9 月 12 日環署綜字第 1020078054 號令修正發布）第 5 條第 2 項規定，符合下列規定之一者，應實施環境影響評估：

表 6 開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準

<p>二、道(公)路興建或延伸工程、高速公路或快速道(公)路之延伸工程或連絡道路、交流道之興建，符合下列規定之一者：</p> <p>(一)位於國家公園。</p> <p>(二)位於野生動物保護區或野生動物重要棲息環境。</p> <p>(三)位於國家重要濕地。</p> <p>(四)位於台灣沿海地區自然環境保護計畫核定公告之自然保護區。</p> <p>(五)位於水庫集水區。</p> <p>(六)位於海拔高度一千五百公尺以上。</p> <p>(七)位於山坡地或台灣沿海地區自然環境保護計畫核定公告之一般保護區，長度二·五公里以上或挖填土石方五萬立方公尺以上；其同時位於自來水水質水量保護區，長度一·五公里以上或挖填土石方二·五萬立方公尺以上。</p> <p>(八)位於特定農業區經辦竣農地重劃之農業用地，經農業主管機關同意變更使用，且長度二·五公里以上或挖填土石方五萬立方公尺以上，或其附屬隧道、地下化工程長度合計一公里以上。</p> <p>(九)位於山坡地、台灣沿海地區自然環境保護計畫核定公告之一般保護區、都市土地或非都市土地，其附屬隧道或地下化工程長度合計一公里以上。</p> <p>(十)位於都市土地或非都市土地，其附屬高架路橋、橋梁或立體交叉工程長度合計五公里以上。</p> <p>(十一)位於非都市土地，長度十公里以上。</p>
--

經初步評估本計畫各路段均位於非都市計畫區範圍內，且工程區位並無位於國家公園、野生動物保護區、野生動物重要棲息環境、國家重要濕地、台灣沿海地區自然環境保護計畫核定公告之自然保護區、水庫集水區及特定農業區等敏感區域，同時開發

量體挖填土石方不及五萬立方公尺，亦未達到需進行環境影響評估門檻，故非屬應實施環境影響評估之範圍。

9. 「跨域加值公共建設財務規劃方案」財務分析、自償率估算及自償方式

依據行政院「跨域加值公共建設財務規劃方案」，將預期公共建設有效帶動地方及產業發展，並將外部化效益予以內部化，以挹注計畫的財源及提升自償能力。然而，本計畫屬一般道路新闢、拓寬工程之交通基礎建設，總工程經費 1 億 6,000 萬元，但考量未來並無營運收入之情形，僅有地價稅、房屋稅、土地稅及契稅增額財源挹注，預估仍不具備自償能力。

考量計畫相關效益皆非為實質上利益之收入，雖為不具備自償能力之計畫，但所產生之效益都來自社會效益的增加，例如：用路者縮短目的地之距離以節省行車成本，或是疏解交通以降低時間成本的付出等，除此外亦能全道路交通系統聯結，建構完整路網系統為目標。

五、計畫執行

1.執行單位:宜蘭縣政府

2.計畫進度:於 104、105 年度辦理工程發包施作，105 年度辦理一併徵收作業事宜。

國道 5 號 30K+800~31K+450 側車道延伸新闢工程				單位:萬元
經費		中央款(84%)	地方配合款(16%)	備註
工程費	15,900	13,356	2,544	
用地費	100	84	16	
總經費	16,000			
合計費用		13,440	2,560	

3.分年經費(經費分攤說明):於 104 年度編列工程費用 3,180 萬元，105 年度編列工程費用 12,720 萬元、用地費用 100 萬元，以利本案計畫進行。

國道 5 號 30K+800~31K+450 側車道延伸新闢工程

年度(民國)	經費來源	104 年	105 年	106 年	107 年	小計
用地費	中央		840,000			840,000
	地方		160,000			160,000
	小計		1,000,000			1,000,000
工程費	中央	26,712,000	106,848,000			133,560,000
	地方	5,088,000	20,352,000			25,440,000
	小計	31,800,000	127,200,000			159,000,000
總經費	中央	26,712,000	107,688,000			134,400,000
	地方	5,088,000	20,512,000			25,600,000
	小計	31,800,000	128,200,000			160,000,000

生活圈道路系統建設計畫用地取得進度評估表

工程名稱	國道 5 號 30K+800~31K+450 側車道延伸新闢工程				
需地機關	宜蘭縣政府		主辦人員姓名		
工程里數 (m ²)	長度	1,190	聯絡電話		
	寬度	13.5、20.7			
一併徵收用地總面積 (m ²)	140		103 年土地公告現值 m ² /元	7,100	
都市土地	都市計畫變更發布實施日期		公有土地面積 (m ²)	有償撥用	
	中心樁測定完成日期			無償撥用	
	逕為分割登記日期		私有土地面積 (m ²)	徵收	
				價購	
	都市計畫變更進度及預定完成日期				
非都市土地	路線核定日期		公有土地面積 (m ²)	有償撥用	
	公聽會完成日期			無償撥用	
	地籍假分割登記日期		一併徵收私有土地面積 (m ²)	徵收	140
	地籍假分割登記預定完成日期			價購	
	路線核定進度及預定完成日期				
用地補償費總需求數 (千元)	地價補償費	1,000	建築改良物補償費		
	農林作物補償費		墳墓遷葬費		
	總計金額：1,000				