

## 第二節 國道 5 號高速公路

國道 5 號高速公路包含計畫南港頭城段、頭城蘇澳段、蘇澳花蓮段、花蓮臺東段計畫，本節分別概述。

### 一、國道 5 號南港頭城段計畫

#### (一) 計畫內容

本計畫路線自國道 3 號南港系統交流道起經石碇、坪林，坪林鄉以東則以長隧道貫穿山區，由頭城地區出口直抵蘭陽平原，全長約 31 公里，採雙向 4 車道。全線共有 11 座隧道，隧道總長 20.1 公里，最長隧道長度達 12.9 公里；全線共有 37 座橋梁，橋梁總長度約 5.6 公里。另計畫於南港、石碇、頭城等地設置 3 處交流道、石碇服務區 1 處，交流道於坪林設置行控中心專用道，於頭城交流道主線上設柵欄式收費站。

#### (二) 計畫進度

本計畫自 80 年 7 月展開施工，南港石碇段於 89 年 1 月 27 日開放通車，截至 93 年 12 月底止，實際計畫總進度為 90.46%。其中雪山隧道導坑工程已於 92 年 10 月 20 日貫通，主坑北上線於 93 年 3 月 14 日貫通，南下線 93 年 9 月 16 日貫通，石碇坪林段也於 93 年底完成，全線預定 94 年底完工。



◆雪山隧道貫通

## 二、國道 5 號頭城蘇澳段計畫

民國 87 年 8 月交通部函示「北宜快速公路可改為高速公路興建並規劃延伸至蘇澳」，本計畫隨即自 87 年底開始進行初步規劃先期作業，82 年開始辦理可行性研究及工程規劃，86 年展開設計。行政院於 86 年 4 月核定可行性研究採中央線路廊，90 年 2 月 12 日核定建設計畫優先辦理主線及三處交流道、蘇澳連絡道暨宜蘭、羅東兩分離式交流道範圍內之側車道，國工局隨即辦理用地取得及工程發包，同年 7 月 2 日舉行全線聯合開工典禮。

### (一) 計畫內容

本路段自北宜高速公路南港頭城段終點之頭城交流道起，往南穿經臺 2 與臺 9 省道間蘭陽平原之主要鄉鎮礁溪、壯圍、宜蘭、五結、羅東、冬山至蘇澳西北部新城溪南岸之九股山止，銜接國道東部公路，全長約 24 公里，為雙向四車道設計，除起點約 500 公尺為路堤外，餘均採高架橋構築，沿線布設宜蘭、羅東、蘇澳等 3 處交流道。

(二) 計畫進度：本計畫 90 年 7 月起主工程 7 個標陸續開工，截至 93 年底止，實際計畫總進度為 94.51%。



◆北宜高頭城蘇澳段路線示意圖

## 三、國道5號蘇澳花蓮段計畫

### (一) 計畫內容

本計畫路線自國道5號頭城蘇澳段終點起，往南略沿北迴鐵路西側以連續隧道穿越中央山脈東麓，於崇德出隧道後由臺9線東側及縣道193西側繼續南行，於北埔地區跨越臺9線後，經佳山基地東側及花蓮市區西側至吉安鄉止，總長約86公里。工程內容摘要如下：





國道5號高速公路蘇澳花蓮段路線示意圖

- 1、隧道11座，總長約40公里（占全長之46%），其中最長隧道為9號隧道長約10.1公里。
- 2、橋梁總長約37公里（占全長之33%）。
- 3、車道數：全線均為雙向4車道。

- 4、交流道：東澳、南澳、和平、太魯閣、新城、花蓮、吉安。
- 5、服務區：蘇澳、南澳、崇德。
- 6、收費：配合交通部未來國道公路按里程收費之政策，於各交流道設置匝道閉闔式電子收費系統。
- 7、交通控制系統：配合土建工程施工，並與國道5號南港蘇澳段整體運作。

#### (二) 計畫歷年推動概況

- 79.02 行政院核定「改善交通全盤計畫」，明訂臺灣地區未來應完成環島高(快)速公路網
- 81.12 辦理國道東部公路初步踏勘與調查
- 83.01 開始辦理國道東部公路可行性研究
- 86.10 交通部審查同意可行性研究成果後陳報行政院
- 87.03 行政院同意可行性研究路網架構，並指示先行辦理蘇花段規劃及朝提高誘因方向辦理BOT推動策略
- 87.04 開始蘇花段工程規劃
- 87.11 展開民間參與興建暨營運頭城至花蓮段研究作業
- 89.01 完成蘇花段工程規劃
- 89.02 環保署環評審查委員會審查通過環境影響說明書
- 90.05 展開新城吉安段自辦設計作業
- 90.12 展開蘇澳和平、和平新城段初步設計
- 91.12 行政院核定建設計畫
- 92.01 辦理沿線6鄉鎮市公聽會，展開用地取得作業
- 92.03 辦理蘇澳和平、和平新城段細部設計
- 92.07 辦理新城吉安段細部設計
- 92.11 環境影響差異分析報告經交通部核轉環保署審查
- 92.12 優先路段C535、C539標完成工程發包，同月12日行政院函示暫緩動工

#### (三) 計畫進度

本計畫因環保團體與部分人士尚有不同看法，行政院於92年12月12日函示交通部暫緩動工。另環保署於93年8月6日函國工局，請依該署環評審查委員會第120次會議臨時提案決議略以：本計畫通過環境影響評估迄今，歷經921地震災害、敏督利風災等重大環境變遷，建請交通部國工局再將諸多時空環境變遷與國土永續發展下之細部設計等因素補充完備，作更嚴謹的評估作業，並提出環境保護對策之具體承諾。國工局完成環境影響差異分析報告補充資料於10月27日提送環保署，11月19日經環保署專案小組第3次審查會決議，請依審查結論修正及補充相關資料後送該署審查。國工局目前刻辦理該環差分析報告修正、補充相關作業中，預定於94年初提送環保署審查。

#### (四) 預期效益

- ◆提供臺灣東部與北部區域間全天候快捷、安全公路運輸服務，解決蘇花公路容量不足問題。
- ◆提高花蓮、宜蘭兩生活圈之間，以及花東地區至北部都會區之可及性。
- ◆將國道系統延伸至花蓮，充分發揮北宜高建設效益，並積極促進東部區域的

社經、產業及觀光遊憩發展。

#### 四、 國道5號花蓮臺東段計畫

##### （一）計畫路廊

本計畫規劃路廊自國道5號蘇澳花蓮段終點吉安鄉起，往南經花東縱谷平原，略沿花蓮溪、秀姑巒溪及卑南溪而行，經壽豐、鳳林、光復、富源、瑞穗、玉里、池上、關山、鹿野、延平、卑南、臺東、知本等鄉鎮市至太麻里鄉止，全長約173公里，全線均為雙向4車道。

##### （二）計畫進度

本計畫於83年1月展開可行性研究，85年9月提出研究成果報部，經交通部審議後報院，行政院於87年3月同意路網架構，並指示後續BOT推動策略應朝提高誘因方向辦理。嗣後本計畫納入擴大內需計畫於87年12月展開工程規劃，90年12月完成工程規劃，91年3月環境影響說明書經環保署環評審查委員會審查通過，4月經建會第1077次委員會議審議結論「國道東部公路花蓮臺東段計畫俟北宜高速公路及蘇澳花蓮段計畫完工後，視需要再續辦理」。

##### （三）預期效益

結合北宜高速公路、蘇花高速公路成為臺灣東部區域主要的運輸動脈，帶動東部地區產業及經濟發展，逐步建立環島國道公路系統。