



公民幫推
PUBLIC NUDGE

北宜新軌道社會溝通計畫 議題手冊（摘要版）

公民幫推製作

2024年8月



公民幫推
PUBLIC NUDGE

目錄

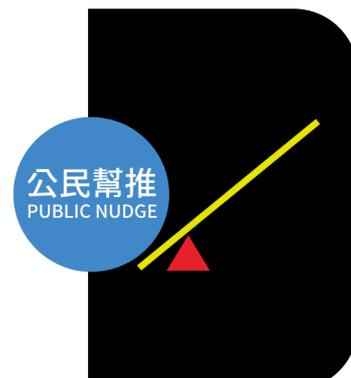
一、 計畫緣起及工作目的	3
二、 計畫工作說明	3
三、 公民幫推社團法人介紹.....	4
四、 宜蘭縣都市發展規劃歷程.....	5
五、 未來都市發展課題	6
六、 宜蘭縣運輸現況及相關交通建設.....	7
七、 方案說明及比較	10

圖目錄

圖 1 北宜新軌道社會溝通計畫工作推動流程圖.....	4
圖 2-北宜間軌道計畫演進歷程圖.....	7
圖 3-路線方案示意圖.....	11

表目錄

表 1-雙北—宜蘭—花蓮屏柵線運具分配率.....	8
表 2 北宜直鐵交通改善績效 (臺鐵提速改善計畫).....	9
表 3-高鐵延伸宜蘭交通改善績效-平日.....	9
表 4-高鐵延伸宜蘭交通改善績效-假日.....	10
表 5-兩路線綜整比較表.....	12



一、計畫緣起及工作目的

為解決臺北—宜蘭間軌道運輸運能不足、容量飽和、無法有效轉移公路壅塞等問題，北宜新軌道已研議 20 年有餘。然 108 年交通部突然將北宜直鐵方案轉為北宜高鐵規劃，地方政府僅被動接受中央的決策並未提出具體的回應方案，而社會各界與一般縣民更未獲充分資訊，且未能參與討論。

高鐵延伸宜蘭計畫於 112 年經環境部環評審查決議需進入第二階段的环境影響評估，今年(113 年)正辦理第二階段環境影響評估的環境調查，預計 114 年提出環境影響評估報告，另一方面，今年也是台鐵宜蘭線通車 100 年，在此刻重新檢視百年鐵路的未來展望，特別具有重大意義。

因此，非營利組織「公民幫推」希望透過「北宜新軌道社會溝通計畫」達成以下三項目的：

1. 提供社會溝通所需的客觀資訊

北宜鐵道規劃已歷經 20 年，針對各項議題的研究已有相關規劃報告，但卻非一般民眾可以輕易取得、閱讀並理解。因此，公民幫推根據過往規劃成果報告，彙整重要資訊製作「議題手冊」，作為公眾討論的基礎資料。

2. 凝聚社會對於北宜新軌道的看法及因應宜花東發展衝擊的配套規劃

本計畫將透過公民參與方式，討論北宜新軌道，包括高鐵與台鐵方案，對於不同交通運輸、國土發展、產業經濟、生態環境及營運業者的影響，以及對於地方衝擊應配套處理的作為。

3. 實現民眾參與公共政策規劃的民主治理

本計畫溝通成果將併同議題手冊，彙整為「北宜新軌道社會溝通成果」文件，後續將進行資訊公開及政策遊說，實現民眾參與公共政策的民主治理。計畫成果的後續作為如下：

- (1) 提供客觀資訊文件，作為關心宜蘭發展之民眾、團體可使用的資訊。
- (2) 製作說帖文件，向主責機關及民意機關進行說明及溝通。
- (3) 進一步於國發會提點子平台提案，徵詢社會認同，促使政府辦理公民意見溝通。

二、計畫工作說明

1. 工作坊辦理

- (1) 第一場工作坊對象：北部區域民眾及宜花東遊客。(已於 6/2 辦理)
- (2) 第二場工作坊對象：宜蘭地區民眾。
- (3) 第三場工作坊對象：前二場參與民眾，綜整前二場工作坊及地方說明會意見，呈現完整意見徵詢結果並進一步討論未具共識的議題。

2. 至宜蘭縣各鄉鎮市辦理北宜新軌道說明暨座談會

為使公民參與工作坊的資訊得以傳播，關心宜蘭縣發展的民眾了解計畫目前進程及未來推動的工作項目，提高地方參與程度、促進社會溝通，公民幫推願意協助宜蘭縣政府及各鄉鎮市公所辦理說明暨座談會，說明北宜新軌道（包括高鐵與台鐵方案）規劃方案的成果及影響，並說明公民幫推針對北宜新軌道的後續推動工作。期望提供民眾客觀充分資訊，讓民眾有能力參與地方公共政策討論，促進中央政府與地方溝通，共議北宜新軌道方案及配套措施，為宜蘭縣未來發展共盡一份心力。

3. 議題手冊製作

議題手冊製作隨著工作坊及說明會辦理，將逐次更新需要納入的資訊及前次工作坊結論。



圖 1 北宜新軌道社會溝通計畫工作推動流程圖

三、 公民幫推社團法人介紹

公民幫推是一個促進公民參與的推廣平台，期待透過公民參與的過程，廣納公民及相關利害關係人反饋意見，尋找社會前進的共識價值，並為政府及社會凝聚出社會轉型的共識方向，使政府及人民能夠在時代趨勢的推演下，持續調適邁向未來的推進力。

鑒於北宜新軌道對宜蘭土地及國家財政影響，藉由多領域專家的協助，公民幫推辦理宜蘭新軌道社會溝通，期待促成民眾參與公共政策的民主治理。

有關公民幫推介紹及相關合作專案，請參見：

公民幫推官網 | 北宜新軌道社會溝通計畫 (<https://peoplenudgeplatform.wixsite.com/people-nudge/about-6>)

四、宜蘭縣都市發展規劃歷程

（一）1980 年代奠定環保立縣、觀光立縣的核心價值，以「成長管理」的概念引導地方發展

宜蘭縣於 1981 年陳定南當選縣長後，擬定全縣整體發展總目標為「並重有形無形建設，均衡農工商業發展，使宜蘭縣成為安居樂業與最適合休閒旅遊的地區」，自始宜蘭以「保護環境」與「發展觀光」為兩大施政主軸。後於 1990 年代，為因應國五未來開通對宜蘭的衝擊，聘請新加坡都市規劃之父劉太格領軍的團隊制定《宜蘭縣總體規劃》。針對人口增長規模及未來經濟走向預先規劃，以避免成長失控。宜蘭國土沿台九線為骨幹逐步發展，在頭城、礁溪、宜蘭及羅東皆劃定 7,000 到 10,000 公頃的終極 X 年最適發展規模（預定宜蘭縣最終人口為 100 萬，而達到 100 萬人口的年限為彈性的 X 年），以成長管理的核心概念引導地方發展規劃。

（二）2006 年國五通車後，修訂宜蘭縣成長規模與並強化沿鐵路發展的 TOD 構想

然而，國五通車後並未如原先預測引入大量人口。因此 2011 年《修訂宜蘭縣總體規劃暨擬定宜蘭縣區域計畫》在先前的成長管理策略上，將終極 X 年的 100 萬人口修正為 77 萬，規劃以 10,000 公頃的集中發展區容納。並擬定 2031 年宜蘭縣的成長規模為 60 萬居住人口，可吸引 3 萬人才進駐、年度觀光旅客達 1,300 萬人次。在藍水穿城、田林環繞、兩萬公頃生態農業區的空間發展基礎上，訂定以宜蘭智慧生活城市、羅東食農文創城市為南北雙核；頭城礁溪永續發展示範鄉、蘇澳綠能養生鎮為軸線多點的城鄉發展架構。

在交通運輸系統方面，透過北宜直鐵通車強化宜蘭的軌道運輸功能，確立沿鐵路發展的線性城市發展模式以避免都市蔓延，訂定鐵路立體化、車站城市及周邊發展的 TOD（大眾運輸導向發展）構想。以下簡述說明：

- (1) 車站周邊土地使用多元化：集中發展車站周邊地區，滿足工作、生活、休閒等多元需求。
- (2) 建構鐵路車站為核心的便利生活圈：主要發展核心提供大型購物、娛樂、就醫、洽公等機能；次要發展核心設有便利大型商場；地方服務核滿足生活購物需求。
- (3) 整合國道客運轉運站，促進前後站均衡發展：市區公車路線跨越鐵路及前後站連通動線。
- (4) 依車站類型整合綠色運具，取代汽機車：主要車站提供複合型運具選擇，次要車站以自行車和鐵路兩者服務之。

（三）2021 年宜蘭縣國土計畫：慢活、觀光、涵養優良農田地景

為配合國土計畫法指導，2021 年公告實施的《宜蘭縣國土計畫》延續《宜蘭縣總體規劃》、《宜蘭縣區域計畫》，研擬宜蘭縣長期發展藍圖。訂定宜蘭縣國土三大發展目標及策略：

1. 具有良好復原能力：以維持生產的土地利用、與水共生、氣候調適，聚落與周圍農、漁等自然地景維持和諧景觀，管理良好生態環境基底。使得農田地景得以保持，並維護生產功能及安全防災的調適功能。
2. 具有可持續性的經濟力：以綠色經濟發展宜蘭在地特色，提供具有深度參與體驗的文化學習旅遊產品，配合地方知識與生態旅遊觀光政策，打造具有宜蘭價值與地方精神的深度參與體驗，善用地

資源特色驅動產業增長，以積極實現可持續發展的願景。

3. 值得選擇的未來：宜蘭的經濟發展模式應自空間資源著手，依靠在地生活及文化緊密結合，加上豐富的地景環境資源彼此相輔並進。建立體驗、循環、低碳、在地的融合經濟圈，為傳統產業帶來價值創新，透過綠色經濟，讓宜蘭成為永續性的環境教育學習場域。

五、未來都市發展課題

(一) 城市發展用地未有效利用，應鼓勵發展動能集中使用都市計畫可發展用地

宜蘭縣國土計畫提出的城鄉空間發展構想為「城是城，鄉是鄉」，在「城是城」的城市發展策略下，鼓勵開發都市計畫可發展用地，集中發展的城鎮以現有(含辦理中)都市計畫區範圍為主；而新訂或擴大都市計畫以帶動產業及環境敏感治理級保育為主要目的，不派常住人口。

然而，彙整宜蘭縣都市計畫可發展用地的開發情形，**預定開發的 747.2 公頃都市土地，截至 2022 年僅使用三分之一 (249 公頃)**；亦有城鄉蔓延、非都市土地快速發展的問題，以及國五通車後縣內人口自宜蘭市、羅東鎮兩大舊城區分散至各鄉鎮的情形。**顯見宜蘭縣的發展動能有限，且未集中於城鎮區域而致使土地及公共資源未能有效利用。**

(二) 應優先利用車站周邊臺鐵管有之土地，達成大眾運輸導向發展 (TOD) 的目標

宜蘭縣國土計畫的城市發展策略訂定，「為增加大眾運輸工具使用率與土地開發效率，都市發展地區採大眾運輸導向發展 (TOD)，結合未來北宜直鐵通車後，鐵路東移及鐵路高架化之機會，於車站附近一定範圍內增加建築物容積，提高城中的居住密度與土地利用強度，以車站與高密度、多元服務結合成為城鎮發展的核心區。」

宜蘭縣境內車站及周邊臺鐵公司管有之土地，經統計達 66.2 公頃。**應活用車站周邊臺鐵公司 60 公頃土地進行招商，以車站為核心引入商業、人流等地區成長動能，達成大眾運輸導向 (TOD) 的城鎮發展目標。將發展動能集中於臺鐵沿線既有的數個城鎮，可依線性城市模式引導地區發展，強化、延續臺鐵沿線各市鎮的生活機能，透過多核鄉鎮均衡宜蘭整體發展，避免無止盡的都市蔓延和無效開發。並配合大眾運輸轉乘規劃，提升各個城鎮的觀光效益。**

(三) 僅有大型交通建設無法帶動宜蘭縣成長，產業方為區域發展的關鍵

國五這般大型的交通建設進入宜蘭後後，並未如原先預期帶動人口成長。1994 年訂定《宜蘭縣總體規劃》時人口為 46 萬，原先希望 2015 年的人口成長到 62 萬，然直至現今仍只有 44 萬。**且外流就業人口佔就業人口 2 成，為北部區域最嚴重的縣市。**

運輸建設是區域發展的必要條件，但不是非充分條件。如高雄市在 2007 年高鐵通車後，並未因此帶動產業發展和經濟成長；反倒是美中貿易戰致使台商回流(集中於電子零組件製造業及電腦、電子產品及光學製品製造業，以及金屬製品製造業)，加諸市府積極推動產業轉型，吸引半導體產業鏈大廠進駐，成功招商帶動產業活絡與創造優質工作機會。在 2021 年營利事業銷售總額(可視作產業整體表現指標)首度突破 5 兆元，2022 年更來到歷史新高 5.87 兆元，成長率為六都第一。

宜蘭縣現今不具產業吸引力，面臨產業投資及勞動力皆短缺的情形。國五開通後僅帶動土地及不動產價格上漲，其他產業並無獲得實質增長。區域發展所需除了產業用地(宜蘭縣產業用地供過於求)和交通建設等基礎設施以外，能否吸引高經濟成長產業的投入、創造就業機會方為帶動人口及營利事業銷售總額增長的關鍵。

(四) 未見觀光產業轉型、創造旅遊經濟，應朝向停留時間長的深度「慢旅遊」型態發展

自 1980 年代起，宜蘭縣已訂定「觀光、文化、環保立縣」的發展方向。縣內自然及人文資源豐富，為觀光旅遊奠定良好基礎。然而，宜蘭縣雖於 2006 年國五通車後遊客人次大幅增長，但留宿比例未因此提升，且仍低於全國平均值。國五雖然為宜蘭縣帶來觀光人潮，但因交通時間大幅縮減，旅遊型態多為單日往訪。分析宜蘭縣稅收數據，觀光產業並未在國五開通、地區可及性提升後進行產業轉型，遑論透過悠閒農村生活創造旅遊經濟。

台灣觀光旅遊產業具 3.84 倍產業帶動效果、3.12 倍就業帶動效果，其產業關聯效果極可觀。宜蘭縣國土計畫亦指導以綠色經濟發展宜蘭在地特色，提供具有深度參與體驗的文化學習旅遊產品。「慢旅遊」是旅遊型態現今的國際發展趨勢。不同於快速、大眾的旅遊方式，慢旅遊強調與當地居民、文化、食物、自然環境建立深度連結，學習、體驗該處生活方式的同時，維持當地社區和環境的可持續發展。由於遊客留宿於當地的時間較長、進行具地方獨特性深度體驗的文化消費，區域得以提升旅遊經濟收入。藝文觀光、休閒遊憩、農村慢活正是宜蘭縣的旅遊特性，未來應朝向慢旅遊的型態發展，打造具宜蘭特色的觀光品牌。

六、 宜蘭縣運輸現況及相關交通建設

(一) 北宜間軌道計畫演進

北宜間軌道計畫發展歷程如圖 2。鐵路立體化於既有臺鐵路廊建設，北宜直鐵方案出隧道後即匯入臺鐵主線；若為高鐵方案則另立一個與臺鐵高架路線平行的高鐵路線高架，並於高鐵路增設一臺鐵車站以利轉乘，因此對直鐵、高鐵方案皆無影響。

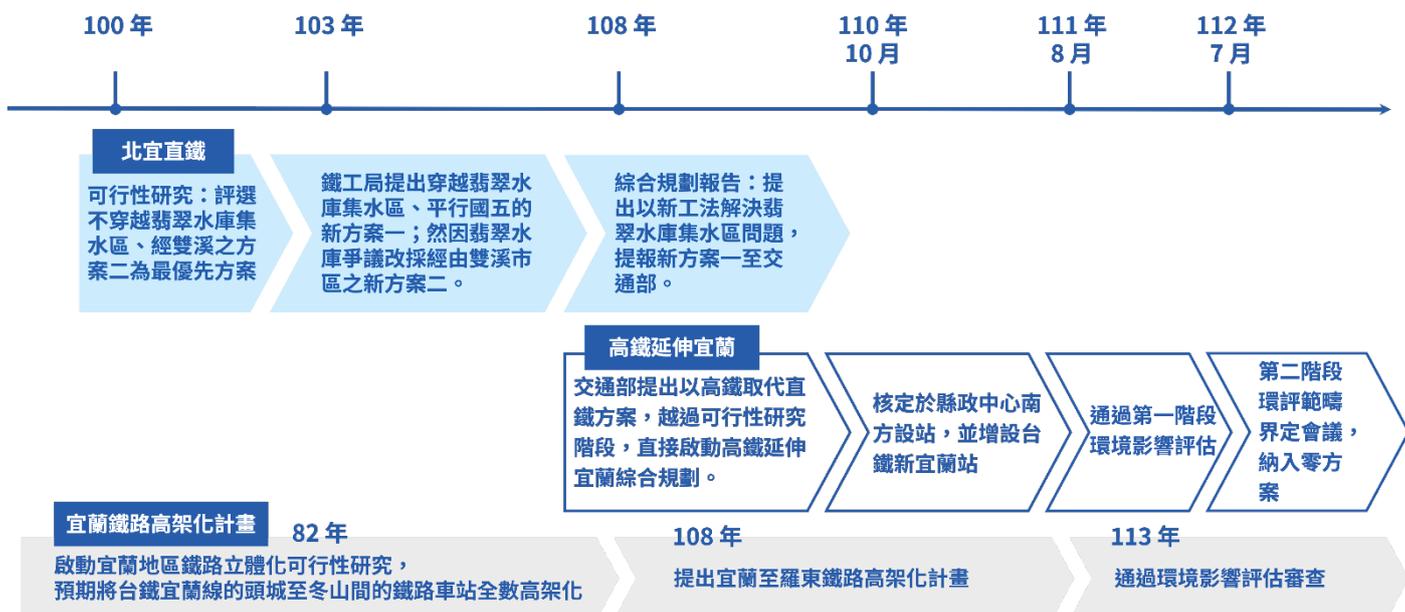


圖 2-北宜間軌道計畫演進歷程圖

(二) 現況運輸需求特性

1. 總旅次量及分布

- (1) 平日：宜花東城際旅次主要來自大台北都會區，其次是桃園，大台北往來宜蘭旅次約 5.5 萬人/日，平常日以商務、休閒、探親為主，各約 1.5 萬人/日。
- (2) 假日：假日大台北都會區往返宜蘭總旅次達到 22 萬人次/日，為平常日 4 倍，以休閒旅遊、探親為主，旅次量分別為 11 萬人/日、8 萬人/日。

2. 運具分配 (搭乘的運具)

- (1) 通過台北-宜蘭間的屏柵線 (畫在不同區間的虛擬線，反應通過這區間的交通總量特性)，包括往返宜蘭縣及花東的民眾最多使用是小汽車，占 60% 以上，平常日低於假日 (72%)，顯示假日遊客更偏好使用小汽車。
- (2) 就台北-宜蘭段國道客運與臺鐵而言，國道客運吸引力亦高於臺鐵，且臺鐵運量應大多數為前往花東，因台北-宜蘭段臺鐵運量低於宜蘭-花蓮段運量。
- (3) 在通過宜蘭-花蓮屏柵線的交通量中，平常日小汽車車使用率略高於臺鐵，分別為 51%、48%，公路客運使用量非常低。假日臺鐵市佔率亦下降，顯示假日為多人出遊，開車偏好較高。

表 1-雙北—宜蘭—花蓮屏柵線運具分配率

屏柵線	運具	平日				假日			
		順向		逆向		順向		逆向	
		旅次量	運具比	旅次量	運具比	旅次量	運具比	旅次量	運具比
雙北- 宜蘭	小汽車	3.7	66%	3.1	62%	12.2	78%	10.3	72%
	公車客運	1.1	19%	1.1	21%	2.2	14%	2.5	18%
	臺鐵	0.8	15%	0.8	17%	1.4	9%	1.4	10%
宜蘭- 花蓮	小汽車	1.8	63%	1.3	51%	3.3	68%	2.6	60%
	公車客運	-	1%	-	1%	-	-	-	-
	臺鐵	1.0	36%	1.2	48%	1.5	31%	1.7	40%

資料來源：《高鐵延伸宜蘭計畫可行性研究暨綜合規劃報告》(110 年 12 月)

(三) 未來軌道計畫的交通移轉量

評估軌道計畫的效益時，對於交通改善的績效是重要指標，以下分就北宜直鐵、高鐵延伸宜蘭的交通移轉量說明改善績效。

1. 北宜直鐵交通改善績效

北宜直鐵數個方案對於國道 5 號旅次的移轉量如表 2，無論採新方案一或新方案二，對於對國道 5 號的交通量移轉均相當輕微。新方案一因行車時間較短，故移轉效果稍佳，然移轉量於平常日與假日皆僅落在 3.5~5%區間。

表 2 北宜直鐵交通改善績效 (臺鐵提速改善計畫)

改善績效		零方案	新方案一	新方案二
國道 5 號旅次 (北宜屏柵線) (人次/日)	平日	80,628	77,588(移轉 3,040)	78,388(移轉 2,240)
	假日	273,050	258,980(移轉 14,070)	262,060(移轉 10,990)

資料來源：《北宜新線計畫綜合規劃報告》(108)

2. 高鐵延伸宜蘭交通改善績效

(1) 平日：高鐵通車對國道 5 號的交通改善績效輕微

在有高鐵建設的情況下，小汽車順向旅次僅減少 900 人/日；國道客運減少 600 人次/日；台鐵運量影響顯著，單向減少 2,100 人/日，占無高鐵之 30%。

表 3-高鐵延伸宜蘭交通改善績效-平日

屏柵線	運具	無高鐵情境 (單位：萬人/日)				有高鐵情境 (單位：萬人/日)			
		順向		逆向		順向		逆向	
		旅次量	運具比	旅次量	運具比	旅次量	運具比	旅次量	運具比
台北- 宜蘭	小汽車	3.03	64.7%	2.58	60.9%	2.94	53.4%	2.49	50.0%
	公車客運	0.97	20.8%	0.98	23.2%	0.91	16.6%	0.93	18.6%
	臺鐵	0.68	14.5%	0.67	15.9%	0.47	8.5%	0.48	9.6%
	高鐵	-	-	-	-	1.19	21.6%	1.09	21.8%
	合計	4.68	100%	4.23	100%	5.51	100%	4.99	100%
高鐵衍生量		-				0.83	-	0.76	-

資料來源：《高鐵延伸宜蘭計畫可行性研究暨綜合規劃報告》(110)

(2) 假日：高鐵通車對國 5 影響輕微，國道客運及台鐵運量下降顯著

小汽車順向旅次僅從減少 6,600 人/日，約占無高鐵方案減少 6%；國道客運運量影響非常顯著，順向旅次較無高鐵情境降低 5,200 人次/日，占無高鐵情境 27.5%；台鐵運量影響較輕，順向減少達 1,700 人/日，占無高鐵方案之 13.7%。

表 4- 高鐵延伸宜蘭交通改善績效-假日

屏柵線	運具	無高鐵情境 (單位：萬人/日)				有高鐵情境 (單位：萬人/日)			
		順向		逆向		順向		逆向	
		旅次量	運具比	旅次量	運具比	旅次量	運具比	旅次量	運具比
台北- 宜蘭	小汽車	10.61	77.3%	9.00	72.5%	9.95	63.4%	8.33	58.7%
	公車客運	1.89	13.8%	2.27	18.3%	1.37	8.7%	1.85	13.1%
	臺鐵	1.23	8.9%	1.15	9.2%	1.06	6.7%	0.99	7.0%
	高鐵	-	-	-	-	3.31	21.1%	3.02	21.3%
	合計	13.73	100%	12.42	100%	15.69	100%	14.19	100%
高鐵衍生量		-				1.96	-	1.77	-

資料來源：《高鐵延伸宜蘭計畫可行性研究暨綜合規劃報告》(110)

七、 方案說明及比較

北宜新線，亦稱為北宜直線鐵路、北宜直鐵，是針對臺灣鐵路公司東部幹線臺北—宜蘭間現有的 95.9 公里路線過於冗繞而提出的截彎取直方案所規劃的新路線，並以「臺鐵南港至花蓮提速改善計畫 (北宜鐵路提速工程計畫)」的名義進行規劃。全線規劃起自南港車站至頭城車站，本尚待環境影響評估，108 年來因改變為高鐵延伸宜蘭方案，故終止研究。另因 112 年高鐵延伸宜蘭計畫進入環境影響評估階段，在範疇界定會亦中，已納入高鐵延伸宜蘭方案的替選方案選項，目前正併同高鐵延伸宜蘭進入第二階段環評審查中。

為釐清過去臺鐵與高鐵方案之影響、提供未來進行北宜新軌道評估的民眾溝通意見，本次說明會將針對高鐵路線方案、平行國五路線方案，分別以臺鐵系統、高鐵系統營運的效益及影響進行分析評估。

(一) 高鐵路線-高鐵路方案

本方案總經費 1880 億元，由南港出發，前段與臺鐵方案路線類似，爾後提早轉南，在頭城附近進入蘭陽平原，至新宜蘭站 (縣政中心) 結束。路線全長 59.3 公里，其中新建隧道總長 33.8 公里，由於繞開集水區，預期對環境影響較小。

(二) 高鐵隧道路線-臺鐵方案

在高鐵方案提出並送入環評後，有公民團體及倡議者於會議上主張可以使用高鐵規劃的隧道路廊，並以臺鐵規格興建，減少原臺鐵方案的路線長度，並降低於平原段軌道建設的重複投資。本手冊認為此方案可納入討論，並且先行依照官方報告數據推估經費與行車時間。

本方案總經費預估 724 億元（根據鐵道局 2019 年北宜直鐵報告書中隧道工程單價數據推算），由南港出發，前段與高鐵方案路線相同，進入蘭陽平原前提前偏向東側，在頭城車站北側接回臺鐵路線。路線全長 43.4 公里，其中新建隧道總長 33 至 36 公里，由於繞開集水區，預期對環境影響較小。

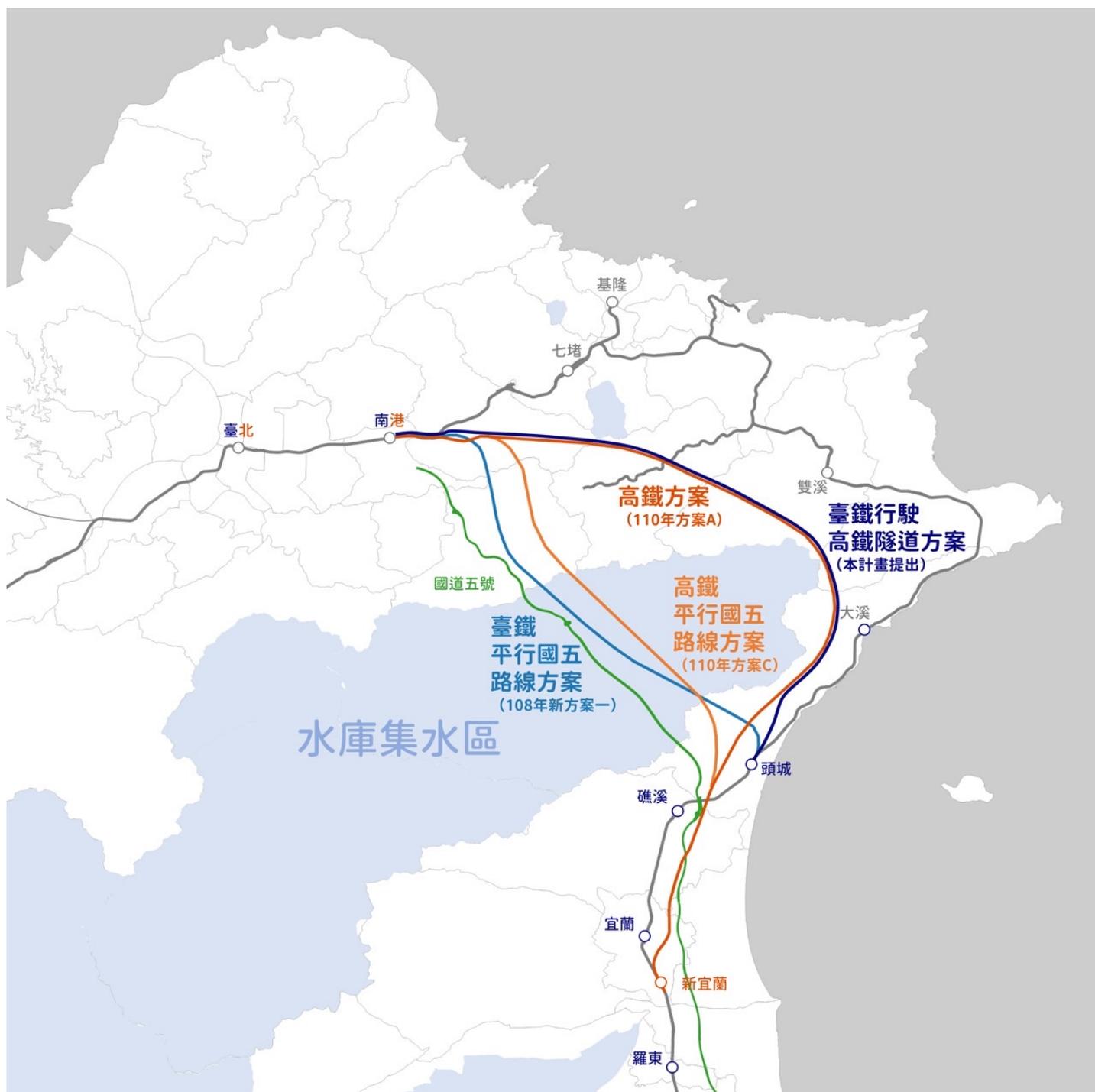


圖 3-路線方案示意圖

(三) 兩路線綜整比較表

根據高鐵隧道、平行國五兩路線方案，彙整路線長度、穿越集水區距離、高鐵及臺鐵系統估算建設成本、經濟益本比、行車時間、票價、對軌道沿線多方影響等，於下表比較。

表 5-兩路線綜整比較表

方案	高鐵隧道路線		平行國五路線	
	高鐵方案 (110 年方案 A)	臺鐵方案 (本計畫提出)	高鐵方案 (110 年方案 C)	臺鐵方案 (108 年新方案一)
工程起點	南港	南港	南港	南港
工程終點	縣政中心南側	頭城	縣政中心	頭城
路線長度	60.6 公里	43.4 公里	49.1 公里	36.3 公里
經集水區長度	0 公里	0 公里	11.6 公里	12.3 公里
新增站點	縣政中心車站 (宜蘭新站)	無	縣政中心車站 (宜蘭新站)	無
行車時間 (臺北車站- 宜蘭火車站)	46 分鐘	46 分鐘	45 分鐘	42 分鐘
乘車方便性	須搭乘臺鐵至縣政中心車站(宜蘭新站)轉乘高鐵。	全縣境內有 22 個臺鐵車站，民眾可依居住地就近搭乘。	同高鐵隧道高鐵方案	同高鐵隧道臺鐵方案
班次/時 (臺北-宜蘭)	1~3 班/小時	3~5 班/小時	1~3 班/小時	3~5 班/小時
票價 (臺北-宜蘭)	300 元	153 元	250 元	137 元
工程經費	1,880 億元	724 億元	1,592 億元	665 億元
財務淨現值	-1675.37 億元	-637.32 億元	-1251.56 億元	-542.36 億元
經濟益本比	0.59	1.24	0.72	1.79
用地徵收	<ul style="list-style-type: none"> •高鐵路線軌道用地：一般徵收 •高鐵車站特定區用地：區段徵收(目前預定為 190 公頃) 	<ul style="list-style-type: none"> •頭城鎮隧道出口臺鐵路線軌道用地：一般徵收 •行駛臺鐵軌道，無增加站體用地 	同高鐵隧道高鐵方案	同高鐵隧道臺鐵方案

<p>未來土地使用影響</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 於未開發農地上另立單一發展核心，發展動能集中於高鐵特定區，削弱臺鐵車站沿線地區及舊城區開發潛力。 • 國五與高鐵高架橋所夾廊帶，將致使土地再次畸零化，限縮土地利用。 	<ul style="list-style-type: none"> • 宜蘭縣境內臺鐵各車站及周邊臺鐵公司管有之土地，經統計達 66.2 公頃。 • 可依國土計畫指導進行大眾運輸導向模式發展，利用既有臺鐵各站及周邊用地招商，強化並促進舊城區再生，均衡全縣發展。 	<p>同高鐵隧道高鐵方案</p>	<p>同高鐵隧道臺鐵方案</p>
<p>未來產業發展影響</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 若未能吸引高經濟成長產業的投入，創造就業機會，將再次驅使產業競爭力較弱的宜蘭縣就業人口外流，無法帶動營利事業銷售總額(可視作產業整體表現指標)及稅收增長。 	<ul style="list-style-type: none"> • 可透過臺鐵發展大眾運輸導向城市、慢旅遊經濟，並配合建設便捷的轉乘設施，同時滿足生活型與觀光型交通，使得各城鎮皆能因此發展旅遊經濟以引導區域成長。 	<p>同高鐵隧道高鐵方案</p>	<p>同高鐵隧道臺鐵方案</p>
<p>未來環境生態影響</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 高鐵特定區徵收優良農地，且該區域原遇豪大雨已易淹水，美福排水系統是否能再負荷 190 公頃的土地開發後增加的地表逕流目前尚未可知。 	<p>無</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 行經翡翠水庫集水區上方，未來採不排水隧道工法，可大幅降低對翡翠水庫排水量影響(預估營運期間隧道排水量僅為雪山隧道 0.13%) • 根據國五施工經驗及環保署調查，翡翠水庫水質污染源為集水區農業肥料而非國五工程。 	<p>同平行國五高鐵方案 (左側)</p>

資料來源：《北宜新線計畫綜合規劃報告》(108)、

《**高鐵**延伸宜蘭計畫可行性研究暨綜合規劃報告》(110)