

2.3 運輸系統現況分析

本節擬對研究範圍內之道路系統及大眾運輸系統現況作一介紹及分析，各項分述如後。

2.3.1 道路系統現況分析

本小節擬對研究範圍內之道路系統(高速公路、地方道路)其位置及幾何配置作一介紹，現況交通量分析部分詳見第三章。

一、高快速公路

本研究範圍地區高快速公路幾何特性與位置彙整如表 2.3.1.1、2.3.1.2 與圖 2.3.1-1 所示。茲就各道路說明如下：

(一) 國道3號

國道3號於研究範圍內北側以汐止系統交流道與國道1號相接，南側以南港系統交流道與國道5號相接，中間分別設置新台五路交流道以及南港交流道兩處交流道，雙向六車道配置以上。

研究範圍主線及交流道匝道現況幾何特性如圖 2.3.1-1 所示。國道3號汐止系統至南港系統路段 5.8 公里內共有四處交流道，三處功能為系統交流道，一處為一般交流道，其中北向部份共有四匯出匝道及三匯入匝道，南港系統至南港交流道匝道距離為 375 公尺(係指匝道完成加減速車道及漸變段後剩餘之長度，底下匝道距離計算方式亦同)，南港交流道至新台五路交流道匝道距離為 1,550 公尺，新台五路交流道至汐止系統匝道距離為 430 公尺；南向部份共有三匯出匝道及四匯入匝道，南港系統至南港交流道匝道距離為 530 公尺，南港交流道至新台五路交流道匝道距離為 1,050 公尺，新台五路交流道至汐止系統匝道距離為 650 公尺。

(二) 國道1號

國道1號於研究範圍內以汐止系統交流道與國道3號相

接，雙向四車道配置以上，往東為汐止交流道，往西可接汐止五股高架段。

表 2.3.1.1 研究範圍相關高快速道路幾何特性表

路名/項目	路段起迄	道路寬度 (公尺)	車道數 (雙向)	分隔 型態	備註
國道3號	南港交流道以北	31.7	6	實體	
	南港交流道~南港系統	39.2	8	實體	
	南港系統以南	31.7	6	實體	
國道1號	汐止交流道以北	31.7	6	實體	
	汐止交流道~汐止系統	25.5	4	實體	
	汐止系統以南	39.2	8	實體	
環東大道	南港聯絡道以北	20	4~6	實體	
南港聯絡道	國3~環東大道	20	4	實體	
國道5號	近國道3號處	25.5	4	實體	

資料來源：本計畫彙整。

表 2.3.1.2 四處交流道功能及相關特性一覽表

交流道名稱	功能	里程	主線匯入匯出	聯絡道	備註
汐止系統	系統	11.5	北向：一匯出一匯入 南向：一匯出一匯入	-	
新台五路	一般	12.7	北向：一匯出一匯入 南向：一匯出二匯入	新台五路	
南港	系統	15.1	北向：一匯出 南向：一匯入	南港聯絡道	只提供南側 進出功能
南港系統	系統	16.3	北向：一匯出一匯入 南向：一匯出一匯入	-	

資料來源：本計畫彙整。

(三) 環東大道、南港聯絡道

環東大道西起銜接改建後之麥帥橋聯通台北市東西向市民快速道路，向北銜接天母快速道路，向東延南京東路跨越成功路及基隆河後與堤防共構，繼續向東跨越南湖大橋經南港經貿園區至大坑溪與國3南港聯絡道相銜接，全長6.0公里，目前主線已全線(含北山大橋先接匝道)通車，汐止大坑溪匝道正進行設計中，預計98年完工通車。

南港聯絡道北接環東大道，南接國道3號南港交流道，雙向四車道配置，於汐止橫科路上有北上出口匝道與南下入口匝道(中央研究院匝道)。

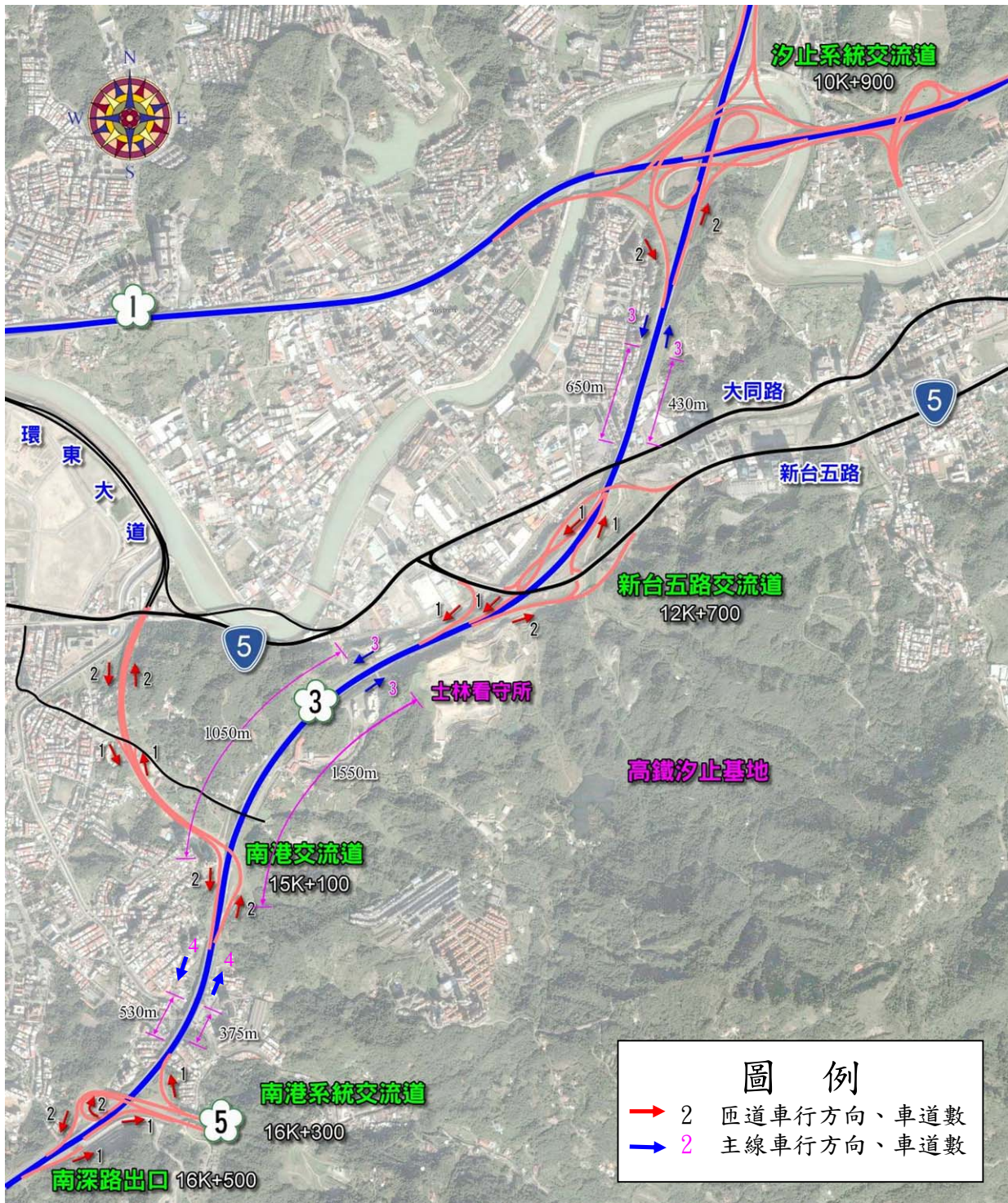


圖 2.3.1-1 研究範圍主線及交流道匝道現況幾何特性

(四) 國道5號

國道5號於研究範圍內以南港系統交流道與國道3號相接，雙向四車道配置，為連接東部地區與北部地區之重要幹道。

二、地區道路

本研究範圍地區相關道路幾何特性與位置彙整如表 2.3.1.3 與圖 2.3.1-2 所示。茲就交流道鄰近主要道路說明如下：

表 2.3.1.3 研究範圍相關地區道路幾何特性表

路名/項目	路段起迄	道路寬度 (公尺)	車道數 (雙向)	分隔 型態	備註
新台五路	大同路~遠東中心	30	4~6	實體	台5
大同路	經貿一路~江北路	25	6	實體	台5、台5甲
經貿一路	南港路一段~環東大道	35	6	實體	
經貿二路	南港路一段~三重路	50	10	實體	
南港路一段	三重路~研究院路一段	20	4	標線	都市計畫增寬
	研究院路~南港橋	30	6	實體	
忠孝東路七段	向陽路~研究院路一段	30	6	實體	
研究院路	南港路一段~舊莊街	27	6	實體	與鐵路平交
	舊莊街~軍人公墓	12	4	標線	
舊莊街	研究院~高速公路	15	4	標線	
南深路	舊莊街~高速公路	12	4	標線	
研究院路二段 61 巷 1 弄	民權橋~研究院路	12	4	標線	都市計畫增寬
民權街一段	大同路~橫科路	10~12	2	標線	與鐵路平交
民權街	大同路~民權橋	12	2	標線	
橫科路	民權街~產業道路	20	4	標線	
	力行橋~民權街	6~7	1	無	
大坑溪西側防汛道路	鐵路~南深橋	8~10	2	標線	
	南深橋~永庭橋	8	2	標線	

資料來源：本計畫彙整。

(一) 新台五路(台5線)

為汐止市區內往五堵、七堵、基隆地區重要幹道之一，兼負市區東西向主要道路、以及聯外幹道之責任。新台五往東方向銜接北基公路與五堵橋，復由基隆市明德二段往暖

暖、仁愛區，經南榮路後進入基隆市區。新台五路現況路寬30公尺，採中央實體分隔路型，配置雙向6車道提供服務，沿線兩側劃有約2.5公尺寬人行道，本路段尖峰時間車流量大，全線兩側禁止路邊停車。

(二) 大同路(台5線、台5甲線)

大同路屬公路系統，路長約8公里，為汐止市主要東西向道路，貫穿汐止市主要市區，西與台北市南港路相接，東接基隆市明德三路，現況路寬約25公尺，採中央分隔路型，配置雙向六車道提供服務，大部份路段禁止路邊停車，劃設黃線或紅線。

橫科地區聯外交通經由忠孝東路、南港路往西通往台北市中心區的要道，經南港路、三重路往北可達東湖、內湖地區，往東經由南港路與大同路可通往汐止市，而民權路為橫科地區通往國3南下方向上匝道之聯絡道路同時也是通往汐止市的另一個通道。橫科地區內則以研究院路、舊莊街及橫科路聯繫舊莊、中研院、凌雲五村一帶。而大坑溪沿線之防汛道路亦肩負著汐止地區對外之交通運輸。

2.3.2 大眾運輸系統分析

一、市區公車

新台五路交流道鄰近之公車站牌與行駛之公車包含遠東世界中心(605、629、675、907、藍15)與立茂公司(605、629、668、675、817、藍15、藍22)兩站，皆為雙邊設站，其站位及公車資訊詳見表2.3.2.1與圖2.3.2-1。

二、捷運

板南線昆陽站為目前最靠近南港與汐止之捷運站，未來南港延伸線將從昆陽站東方延伸並新設立南港站與南港展覽館站，另該地區新建設之相關捷運路線尚有民生汐止線與內湖線，捷運建

設計畫詳參照 2.4 節。

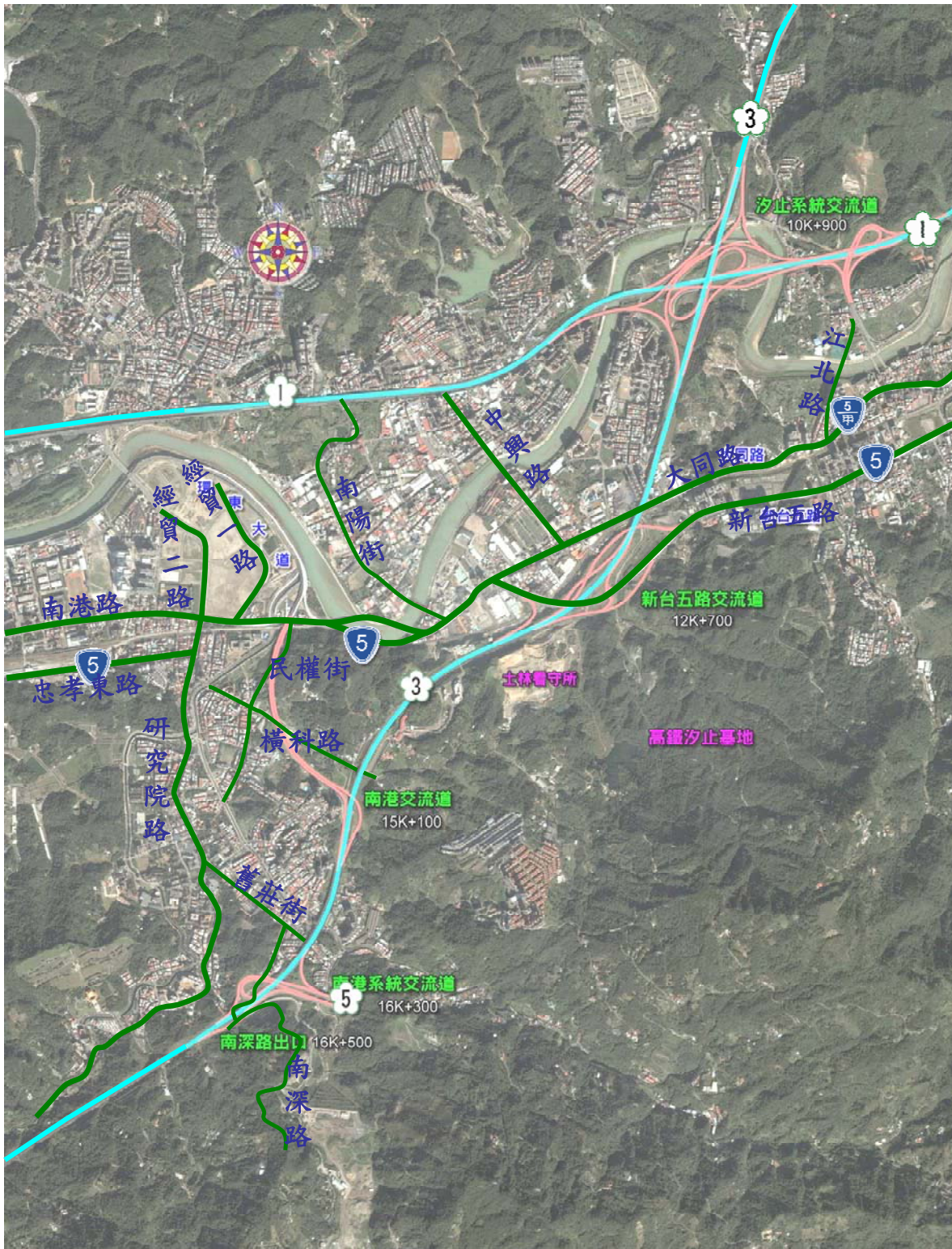


圖 2.3.1-2 本計畫研究範圍鄰近道路系統圖

三、鐵路

研究範圍內之台鐵目前有南港站與汐止站，皆為台北運務段

管轄之二等站，另於大同路遠東世界中心附近及二高橋下增設汐科站及樟樹灣，其中汐科站已於96年12月啟用，鐵路相關建設計畫詳參照2.4節。

台鐵路線於研究範圍內大致與忠孝東路及大同路平行，並與研究院路及民權街平交。另高鐵於南港設置輔助站，加上捷運建設，與台鐵在該地區形成三鐵共構。

表 2.3.2.1 新台五路交流道附近公車站位資訊

站牌	公車路線	起訖站	首末班次發車時間		班距(分)	備註
			頭班	末班		
遠東世界中心、 立茂公司	605	汐止～台北車站	05:30	22:30	12～20	兩段票
	629	汐止～松山	05:30	22:30	12～20	兩段票
	675	汐止～公館	06:00	17:45	固定班次	兩段票
	907	萬華～崇義高中	05:30	20:00	固定班次	兩段票
	藍 15	汐止～捷運昆陽站	05:40	00:10	7～13	一段票
立茂公司	668	汐止～公館	05:30	22:00	12～20	兩段票
	817	汐止～五分埔	05:30	22:30	12～20	兩段票
	藍 22	汐止～捷運昆陽站	05:40	00:10	8～15	一段票
	藍 23	吳興街～捷運昆陽站	06:00	23:30	10～15	一段票

資料來源：本計畫調查整理

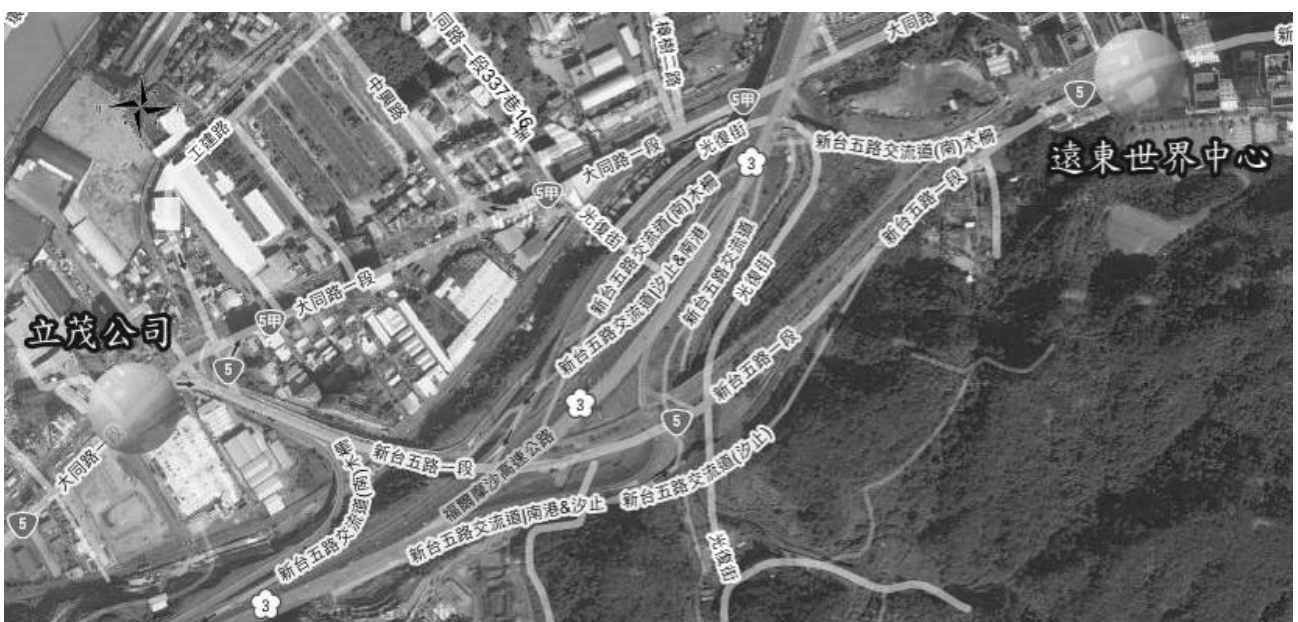


圖 2.3.2-1 新台五路交流道附近公車站位置

2.4 相關重大建設發展計畫

本計畫針對工程範圍(國道3號汐止系統交流道至南港系統交流道)附近影響較大之建設計畫列舉如下：

一、道路系統

(一) 國道1號基隆至汐止段拓寬工程

1. 計畫目標

- (1) 提高路廊交通容量，紓解國道1號基隆汐止路段之交通壅塞，改善交通服務水準。
- (2) 提供基隆地區用路人更完善的交通銜接性，使國道一號車流能迅速切換至鄰近平行之公路系統，並改善國道一號基隆端之擁擠。
- (3) 預留聯絡道延伸空間，俾與基隆地區相關道路計畫配合，達成路網整合效益。

2. 計畫概述

本計畫係針對基隆市交通路網及基隆至台北路廊各主要聯絡道路交通狀況研擬方案，路線自國道1號汐止一五股高架路段北端終點起往北延伸，經汐止系統、汐止、五堵、八堵等交流道、基隆河川橋改善工程及基隆市相關道路計畫辦理。

3. 辦理情形

本案已奉交通部 92.9.29 交路字第 0920057760 號函轉行政院 92.9.22 院臺字第 0920050959 號函核定，俟萬里瑞濱線大華系統交流道完工後，衡酌車流情形及旅運型態，再審慎推動。由於國1基隆至汐止段拓寬工程目前業已經行政院核定通過，先進行汐止至五堵段拓寬工程，並將進行下一階段之規劃，有關與本計畫工程研究範圍連結之汐止系統交流道與國1鄰近路段，建議於該計劃下一階段規劃時進行整體規劃改善之考量，方能徹底解決根本問題。