



## 第二章 現況資料調查與分析

### 2.1 自然環境發展現況

本研究範圍位於國道1號新北市與臺北市間之汐止路段，全長約3.4公里，由北而南依次通過汐止收費站、汐止交流道、汐止系統交流道，並於計畫範圍西緣銜接國道1號汐止五股高架橋。有關本研究範圍內自然環境發展現況說明如下。

#### 2.1.1 地質與地形

##### 1. 地形

本計畫範圍位在臺北盆地外緣東北側汐止區，範圍內之地形高低起伏，地勢南北高中央低，基隆河貫穿其中，在其沿岸有狹長沖積平原。

##### 2. 區域地質

本計畫範圍起自國道1號汐止收費站至汐五高架之起點，全長約3.4公里。參考中央地質調查所台北圖幅，本工程範圍內外露地層自老至新分別為中新世南港層(Nk)、中新世桂竹林層大埔段(Kct)、階地堆積層(t)及第四紀沖積層(a)，詳如圖2.1-1。計畫範圍內並無地質構造通過，鄰近區域之地質構造為基隆斷層、台北斷層及八堵向斜等，各地層及構造特性分述如下。



圖 2.1-1 區域地質圖



## (1) 地層

### A 南港層 (Nk)

主要由灰色塊狀厚層至薄層細粒泥質砂岩和深灰色頁岩或粉砂岩構成，含豐富之海相化石或化石集中帶，可能為外淺海或大陸棚上的沈積。本層中有顯著的厚層塊狀砂岩，厚者單層可達五十公尺以上，經常形成嶺線及峭壁懸崖。砂岩為石屑質的混濁砂岩(lithic graywacke)或亞混濁砂岩(subgraywacke)。頁岩為深灰色，較為純淨，但有時與薄層砂岩構成互層。

南港層為本計畫範圍主要出露地層，分布於國道1號北側，於計畫區內地層走向為N75°E/25°S。

### B 桂竹林層 (Kct)

本區外露為桂竹林層下段之大埔段。主要岩性為淡灰色厚層泥質砂岩，間夾薄層頁岩，砂岩中的泥質部份常含有大量的有孔蟲及貝類化石。夾有凸鏡狀的粗粒白砂岩。

桂竹林層僅外露於本計畫範圍國道1號與國道3號交叉位置之地形較高處。

### C 階地堆積層 (t)

本層由基隆河所夾帶泥、砂、礫石堆積而成，現尚未固結，厚10公尺以內。本工程範圍內主要分佈於基隆河左岸。

### D 沖積層 (a)

現代河流之沖積層在臺北盆地內分佈甚廣，大部份為青灰色黏土及細砂。此類最新之堆積物如砂土、礫石等亦散見於各溪流河道及低地。

依據中央地質調查所工程地質探勘資料顯示，基隆河床沖積層0~17m為黏土及砂土層，17~20m為砂礫石層，砂岩層出現於20m以下範圍，且岩層往基隆河上游方向深度漸淺。

## (2) 地質構造

A 基隆斷層：本斷層為一逆斷層，主要走向為N60°E，傾向東南約65度（何春蓀，1983）。其斷線自台北附近之內湖向東北延伸，經瑪陵坑，鶯歌石至基隆港，向東北可能穿過和平島東南正濱里附近而進入海域。西南段經過鶯歌石而東勢中股後，斷層面可能沿石底層之軟弱頁岩面發展，故地表之斷層現象不易觀察測得；西南延經拱北殿而至內湖，進入臺北盆地後，延展情況不明。本斷層位於汐止交流道北方約2公里處，延伸方向大致與國道1號平行。

B 臺北斷層：本斷層為一逆斷層，走向北東東，沿基隆河谷南側截斷八堵向斜之東南翼，然後進入臺北盆地，更向西南延經中和、清水坑至三峽。東端進入端芳區後稱為深澳坑斷層，於深澳附近入海。本斷層兩側尚多小斷層與褶曲，故其兩側出露地層隨地而有不同（何春蓀，1974）。台北斷層全長六十餘公里，沿線各地層位落差不盡相同，最大者可達二千五百公尺，為構成臺北盆地南界



之重要構造線。從汐止大尖山以南至台北盆地邊緣之一段地形線型特徵明顯。斷層面向東南傾斜，在地表附近傾角在50至60度之間；斷層帶寬10至100餘公尺。本斷層為一具右移性質之逆衝斷層，上盤相對為主動衝上，斷層上盤接近斷層處拖曳變形及破碎現較顯著；斷層初始活動於第四紀中期。於大尖山北側山麓及汐止水源路旁，新近開挖面或由鑽探岩心均顯示台北斷層具寬約30公尺之斷層帶，由斷層泥及破碎角礫組成。另於南港公園工地開挖剖面中可見本斷層之斷層帶寬至少一百餘公尺，由陡立而破碎之上盤石底層及下盤桂竹林層岩層構成，可見一主斷面向南傾斜60度（黃鑑水等，1995）。

- C 八堵向斜：本向斜位於臺北市與基隆市之間，軸部位置與基隆河谷大略一致，呈北東走向，為一開展之向斜構造，向斜軸線向西南傾沒。八堵向斜為一不對稱褶曲，東南翼較陡，地層傾角高達70°至80°，有時呈直立或局部倒轉；西北翼之地層傾角則在24°至30°間。

### (3) 環境地質

經套繪經濟部中央地質調查所環境地質資料，計畫範圍內國道1號自汐止收費站南下路段，至汐止交流道邊坡有3處順向坡，如圖2.1-2，分別位於南下汐止收費站右側邊坡、汐止交流道南下出口右側邊坡，現況已施做格梁地錨護坡，且植被良好無明顯破壞現象，目前應為穩定狀態。



圖 2.1-2 環境地質圖

### 3. 工程地質

本計畫引用民國83年汐止交流道增設匝道工程規劃設計之相關資料，該計畫工程地質及水文等資料均相當完整，並附有地質鑽探資料。茲摘述部分資料作為本案參考之依據。



根據地質鑽孔資料及綜合實驗室物理性質及力學性質試驗結果，本區域之地層分佈狀況由上而下區分為回填層及岩層，茲將各地層之工程特性及地下水分佈狀況分述如下：

(1) 回填層

主要為黃棕色沉泥質細緻粗砂，含少量黏土；或灰褐色黏土質沉泥，含少至多量細緻粗砂，夾破碎岩塊及礫石，岩塊粒徑最大約5公分，厚度最大可達16.7公尺。因回填土層含岩塊，因此標準貫入試驗N值變化頗大，一般介於5至15之間，平均約14，屬極鬆散至中度密實，自然含水量約介於10%~26%，平均約16%，平均單位重約為1.90 t/m<sup>3</sup>，平均孔隙比約為0.7，根據土壤統一分類法屬SM及CL為主，偶有SM-ML、SM-SC及SC-CL成分。

(2) 岩層

主要為棕灰色細砂岩、粉砂岩、頁岩，層次較不明顯，大部份膠結良好，新鮮至輕度風化，砂岩之平均單位重約為2.2 t/m<sup>3</sup>，頁岩之平均單位重約2.1 t/m<sup>3</sup>，岩石品質指標(RQD)平均為80。

由於風化程度不一，岩層強度變化相當大，其單軸壓縮強度(qu)約介於54至107 kg/cm<sup>2</sup>之間；點荷重指數(Is)約介於1~40 kg/cm<sup>2</sup>之間，推算單軸壓縮強度(qu)約介於14~900 kg/cm<sup>2</sup>。根據直剪試驗結果比對岩心資料判斷，岩層的凝聚力(C值)介於0~4 t/m<sup>2</sup>之間，內摩擦角約介於30~39之間。

(3) 地下水位分佈

由鑽孔位置所安裝之水位觀測井之觀測資料顯示，南下出口匝道依地勢、水位有明顯的坡降，地下水位在東側約在地表面下5.0公尺左右，向西漸降至地表面下約12公尺左右。

4. 地震

本計畫道路經新北市汐止區，位於台北盆地範圍內，依據中華民國98年6月交通部頒布「公路橋樑耐震設計規範」，汐止區屬一般震區，其震區短週期與一秒週期之設計水平譜加速度係數 $S_S^D$  與 $S_1^D$  與最大考量水平譜加速度係數 $S_S^M$  與 $S_1^M$  如表2.1-1所示。

表 2.1-1 新北市汐止區地震分區表

行政區	地震分區	$S_S^D$	$S_1^D$	$S_S^M$	$S_1^M$
新北市汐止區	一般震區	0.6	0.35	0.8	0.5

2.1.2 水文氣象

本計畫範圍為臺北盆地與東部盆地交接之處。因此雖屬臺灣北部氣候區，但卻易受基隆地區之東北氣候區的影響。汐止區之有效溫度大部分屬於副熱帶季風氣候區。氣候之特徵為東北區與西南區之過渡性質，夏季雨量稍微多於冬季，本區冬季因當大陸冷氣



團南下之衝，故氣溫較低。年均溫在19~22°C之間，年平均最低溫為19.9°C，平均最高溫為26.5°C。本區降雨豐沛，尤其以秋季颱風雨和東北季風雨最多(9~12月之月雨量均超過400公釐)，年平均降雨量約在3,600~4,000公釐之間。

計畫區域大致與基隆河相依而行，基隆河水量豐沛，平均全年逕流量為1723.8百萬立方公尺，計畫區域約位於基隆河中游。在基隆河整體治理計畫(前期計畫)完成後，基隆河侯硐介壽橋下游全段(含計畫區域)可達200年重現期防洪標準；再加上汐止地區陸續完成區域排水整治後，汐止地區已不復以往易於淹水。

### 2.1.3 生態景觀

#### 1. 生態環境

本路段位於台北盆地東南側近山區、基隆河的中游段，基隆河的水量一直都很豐沛，在丘陵山林環繞下，對照大台北其他都會區，本路段的生態相相對良好，常見鳥類包括：翠鳥、喜鵲、家八哥、白腹秧雞、小白鷺、夜鷺等，魚類以耐污染的吳郭魚和寬額鱧魚為主，詳圖2.1-3，屬於典型市郊生態環境。



圖 2.1-3 主要生物種類說明圖

#### 2. 自然植被景觀

本計畫路段週邊的荒棄地上為竹林以及榕屬、小葉桑、構樹、野桐、血桐等先驅樹種，山坡地的部分則深受東北季風的影響，迎風面有大葉越橘、米飯花、馬醉木、金毛杜鵑等，一般山頭以大明橘、大頭茶、小葉赤楠等常見風衝植栽，另外還伴生北台灣中低海拔山區常見的青剛櫟、虎皮楠、杜英、銳葉楊梅、紅淡比、軟毛柿、大葉楠、幹花榕等，整體自然植被環境為東北台灣典型的低海拔山林樣貌。



圖 2.1-4 主要自然植被種類說明圖



### 3. 人文景觀環境

本計畫範圍內，基隆河與高速公路相伴而行，其間兩次穿越基隆河，環境上屬於基隆河沖積平原。本地早期稱為「水返腳」，意思即在昔日，此地為基隆河運行船隻的終點。由於發展甚早，週邊又有群山環繞，地勢平緩又風景宜人，吸引許多住宅建築，其中又以集合住宅為主要建築類型，充分顯示本地區「市郊住宅」的環境特性。



圖 2.1-5 人文景觀環境說明圖



## 2.2 社經發展現況

### 2.2.1 人口發展現況

#### 1. 人口成長

依據汐止區戶政事務所的統計資料顯示，迄100年底汐止區之人口總數為190,679人，較民國90年之165,143人，十年間增加了近2.6萬人，年平均成長率為1.45%。由表2.2.1的統計結果可得知，汐止地區的人口一直呈現穩定成長的狀態，較新北市之平均成長率(0.82%)為高，更遠超過台北市之平均成長率(0.06%)，顯示汐止區為新北市社經發展較蓬勃之區域。

表 2.2-1 新北市汐止區歷年人口統計表

項目	90年	100年	增加人數	年平均成長率
汐止區	165,143	190,679	25,536	1.45%
新北市	3,610,252	3,916,451	306,199	0.82%
台北市	2,633,802	2,650,968	17,166	0.06%

再就歷年的人口成長幅度觀之，由圖2.2-1可得知，近年來新北市的人口成長緩慢(1%以下)，而台北市則更是出現負成長的現象，但汐止區的人口則是一直呈現正成長的情形，且人口成長率大都在1%以上。

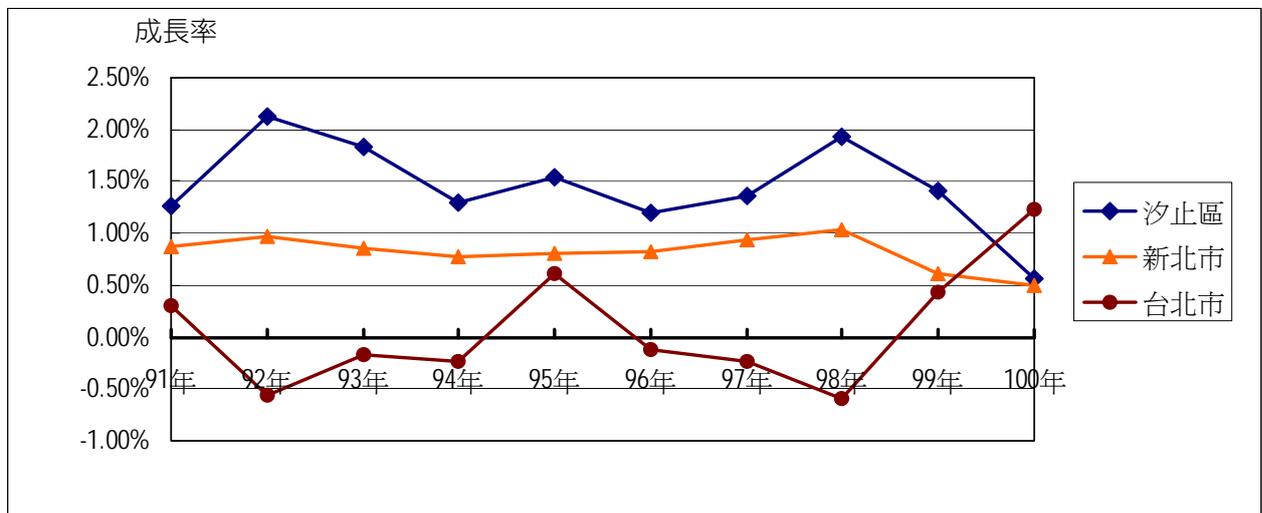


圖 2.2-1 汐止區歷年人口成長趨勢圖

#### 2. 人口分佈

汐止區劃分為50里（其空間位置請參見圖2.2-2），各里人口及戶數統計請參見表2.2-2。其中以厚德里、忠孝里、復興里及中興里的人口數較多，均超過七千人；而以信望里及東山里之人口較少，尚不足一千人。

若以國道1號南北二側之里別分佈統計結果，汐止區總人口居住於北側地區13個里之人口數約4.8萬人（約2.1萬戶，平均每戶2.28人），佔汐止區總人口的四分之一以上(25.4%)。



國道1號北側地區近10年之人口平均成長率約1.71%，較汐止區整體的成長率(1.45%)為高，但其平均戶量(2.28人/戶)則較汐止區之平均戶量(2.37人/戶)低；顯示這些地區為汐止區人口成長較迅速的地區，且其多為新興之小家庭住宅區型式。而這些新興地區之交通受到國道1號之分隔，經過涵洞、橋梁及道路之連結，人口密度高，衍生運輸需求量大，但道路系統功能不良，路幅狹窄，故交通環境不佳。



圖 2.2-2 新北市汐止區各里區位分佈圖



表 2.2-2 新北市汐止區各里人口及戶數統計表

里別	人口	戶數	里別	人口	戶數
*八連里	1,029	427	厚德里	7,454	2,932
大同里	2,803	1,157	*拱北里	4,738	1,886
山光里	2,884	1,139	茄苳里	4,910	1,706
中興里	7,173	3,139	*烘內里	1,542	681
仁德里	1,805	745	崇德里	5,089	1,974
文化里	4,033	1,439	康福里	5,139	2,604
*北山里	5,233	2,438	復興里	7,125	3,163
*北峰里	4,599	1,785	智慧里	4,023	1,723
白雲里	4,564	1,813	*湖光里	5,263	2,525
*江北里	6,112	2,290	*湖蓮里	2,296	1,223
自強里	5,286	2,097	*湖興里	6,019	2,790
秀山里	4,495	1,714	*鄉長里	2,345	856
秀峰里	5,590	2,355	新昌里	5,938	2,213
宜興里	2,788	1,357	義民里	1,492	617
*忠山里	3,362	1,509	福山里	3,535	1,638
忠孝里	7,458	3,084	福安里	5,987	2,260
東山里	624	278	福德里	3,115	1,381
東勢里	3,783	1,876	樟樹里	2,222	914
*金龍里	4,912	2,197	橫科里	4,657	2,034
長安里	1,676	646	橋東里	3,119	1,192
*長青里	1,021	573	城中里	4,415	1,862
信望里	332	153	建成里	4,976	2,248
保安里	1,651	578	興福里	2,980	1,340
保長里	4,022	1,619	環河里	1,296	513
保新里	2,637	1,188	禮門里	1,132	490
汐止區	190,679	80,361			
新北市	3,916,451	143,791			

資料來源：1.汐止區戶政事務所100年12月資料 2.\*記為國1北側之里別



### 2.2.2 家戶數及戶量

汐止區家戶數由民國90年約64,652戶增加至100年之80,361戶，年平均成長率為2.20%左右。平均戶量則自民國90年之2.55人/戶逐漸下降至100年之2.37人/戶，汐止區近年來的戶數成長較新北市及台北市為高，平均的戶量規模則較台北市及新北市的平均為低，如表2.2-3。

表 2.2-3 汐止區戶數與戶量

地區別	戶數(戶)			戶量(人/戶)	
	90年	100年	成長率(%)	90年	100年
汐止區	64,652	80,361	2.20	2.55	2.37
新北市	1,164,418	1,431,791	2.09	3.10	2.74
台北市	894,763	999,879	1.12	2.94	2.65

資料來源：內政部戶政司；本計畫彙整。

### 2.2.3 產業發展現況

汐止地區的產業特性彙整如表2.2-4所示，總產業人口由民國95年的10.5萬人成長至100年的11.1萬人，成長率1.19%。其中二、三級產業的就業人數為呈現增加的趨勢，而又以二級產業的成長率1.24%較三級產業之1.23%為高；一級產業則為衰退的現象，出現負成長的情形。

就產業的結構觀之，現況(民國100年)以三級產業的人口所佔的比例最高，超過四分之三以上(75.75%)，而二級產業則佔23.73%，一級產業的人口最少，僅約0.52%。

表 2.2-4 汐止地區歷年產業人口統計一覽表

年度	95年	96年	97年	98年	99年	100年	成長率
一級產業	777	931	539	825	845	574	-5.89%
二級產業	24,768	24,705	25,480	27,026	26,974	26,342	1.24%
三級產業	79,106	80,609	82,605	84,838	84,318	84,086	1.23%
合計	104,652	106,245	108,623	112,689	112,138	111,002	1.19%

資料來源：本計畫整理推估。

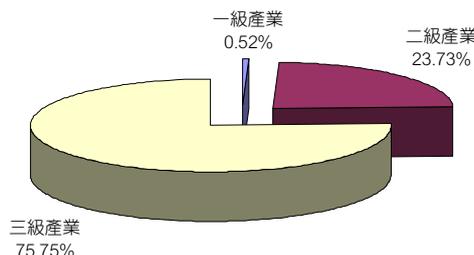


圖 2.2-3 汐止區各級產業人口比例示意圖



## 2.2.4 家戶所得

家戶所得為運輸需求預測之重要社經變數，不僅與車輛持有具重要關聯，亦為影響旅次發生種類與發生頻率重要因子。本計畫彙整新北市、台北市與台灣地區，由民國90年至99年之家戶所得資料於表2.2-5。

新北市之家戶所得從民國90年每戶每年1,142,103元，至民國99年微幅減少為1,133,488元，每年之變化正負成長趨勢皆有，幅度約介於0.4%~5.2%，其中民國92、95、96、98與99年呈現負成長，9年來之年平均成長率為-0.08%；而台北市及台灣地區現況(民國99年)之家戶所得則分別為1,670,079元及1,123,761元，9年來之年平均成長率分別為0.50%及為0.15%。

綜言之，新北市之平均家戶所得高於台灣地區之平均家戶所得，而較台北市之平均家戶所得為低。

表 2.2-5 新北市、台北市及台灣地區家戶所得一覽表

年度	新北市		台北市		台灣地區	
90	1,142,103	--	1,596,257	--	1,108,461	--
91	1,160,816	1.64%	1,605,896	0.60%	1,111,550	0.28%
92	1,146,693	-1.22%	1,593,474	-0.77%	1,112,233	0.06%
93	1,166,321	1.71%	1,583,262	-0.64%	1,122,966	0.96%
94	1,197,480	2.67%	1,615,538	2.04%	1,133,642	0.95%
95	1,192,907	-0.38%	1,627,979	0.77%	1,151,338	1.56%
96	1,161,741	-2.61%	1,652,624	1.51%	1,162,366	0.96%
97	1,221,746	5.17%	1,634,790	-1.08%	1,150,912	-0.99%
98	1,177,787	-3.60%	1,620,452	-0.88%	1,128,201	-1.97%
99	1,133,488	-3.76%	1,670,079	3.06%	1,123,761	-0.39%
年平均成長率	-0.08%		0.50%		0.15%	

資料來源：1.都市及區域發展統計彙編，行政院經建會。

2.家庭收支調查，行政院主計處。

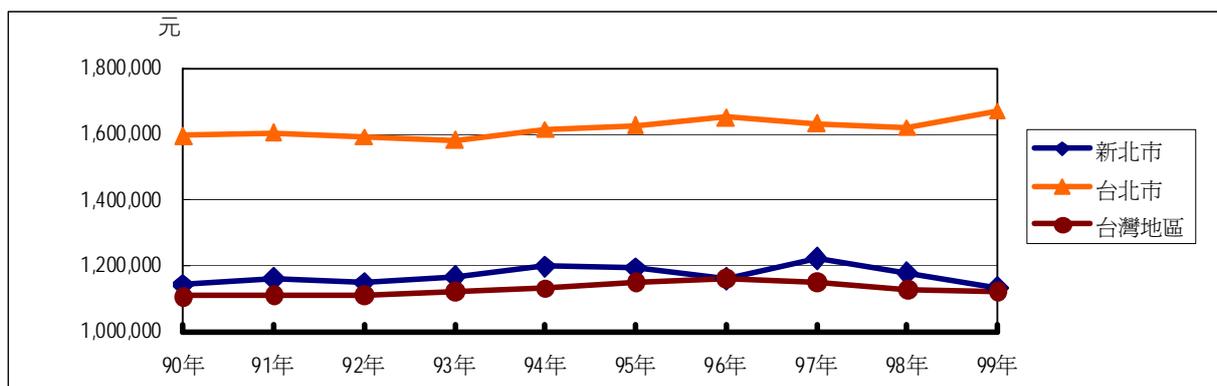


圖 2.2-4 新北市、台北市及台灣地區家戶所得圖



### 2.2.5 車輛持有

汐止地區小客車的車輛持有情形，近年來雖呈現微幅下滑的情形，惟仍遠高於台北市及新北市。民國100年汐止地區的小客車持有率為 266.4輛/千人，遠高於台北市的214.9輛/千人及新北市199.6輛/千人。汐止地區的機車持有率為486.8輛/千人，高於台北市之415.5輛/千人，而遠低新北市之平均(602.5輛/千人)。見表2.2-6及圖2.2-5所示。

表 2.2-6 汐止區、新北市及台北市車輛持有統計

區域	車種	95年	96年	97年	98年	99年	100年
汐止區	小客車 (輛/千人)	275.5	272.3	266.8	263.9	263.7	266.4
新北市		200.9	198.9	195.9	194.3	196.2	199.6
台北市		221.9	219.1	216.0	216.5	214.6	214.9
汐止區	機車 (輛/千人)	413.8	425.5	434.1	438.2	447.5	486.8
新北市		555.8	567.6	577.4	583.4	591.3	602.5
台北市		397.4	404.5	412.0	419.1	418.0	415.5

資料來源：中華民國統計資訊網、公路總局，本計畫彙整。

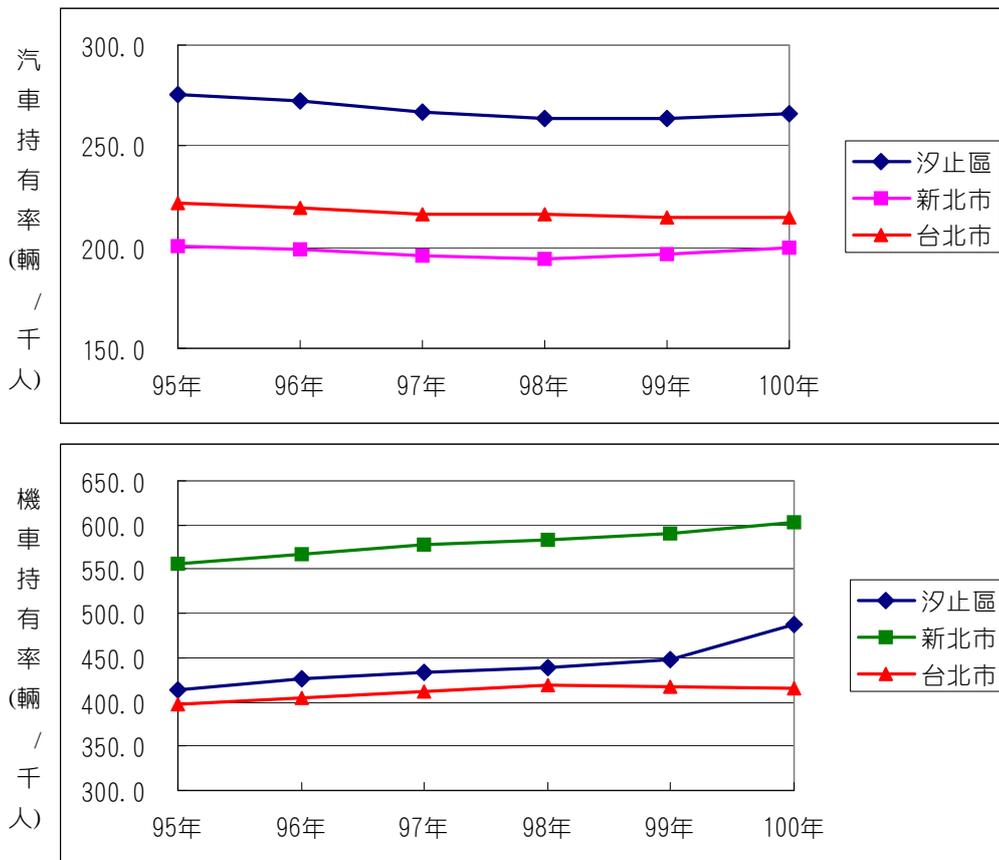


圖 2.2-5 汐止區、新北市及台北市汽機車持有率統計圖



## 2.2.6 學生人數

汐止區目前有高中二所、國中五所及國小12所，在校學生人數共計約1萬6千人。請參見表2.2-7

表 2.2-7 汐止地區各級學校名稱及人數

級別	學校名稱	所數	人數
高中	秀峰高中、私立崇義中學(含國中部)	2	926
國中	樟樹國中、汐止國中、青山國中、秀峰國中	5	4,642
國小	汐止國小、秀峰國小、崇德國小、北峰國小、北港國小、長安國小、保長國小、白雲國小、東山國小、樟樹國小、金龍國小、青山國小	12	10,424
合 計		18	15,992

資料來源：教育部網站，100學年度資料；本計畫彙整。

## 2.3 土地使用及都市計畫

### 1. 沿線周邊土地使用分區

本研究範圍在都市計畫上係屬汐止都市計畫，與非都市土地之界線約以基隆河為界(詳參圖2.3-1)。目前位都市計畫範圍內的土地，均劃定為高速公路用地(約以高公局管有之路權線為使用分區界線)；在汐止收費站周邊則屬於非都市土地(山坡地保育區)，現況兩處交流道周邊區域土地使用概要分列如下：

- (1) 汐止交流道周邊：使用現況以原始林及雜林為主。而本處西南側(現為乙工)，未來將有產專區開發計畫，目前正進行都市計畫變更程序。
- (2) 汐止系統交流道周邊：使用現況以保護區及住宅區為主，在西北角之土地雖編為住宅區，但現況以農地使用為主，西南側則為樟樹二路已開發之集合住宅為主。東南側之保護區上除原始林外，現況則有大面積墓地使用。



圖 2.3-1 研究範圍土地使用分區示意圖

## 2. 都市計畫現況概要

本計畫之研究範圍位於新北市汐止區，整體範圍亦幾乎均位於汐止都市計畫範圍中；汐止地區原有3處都市計畫區，包括汐止都市計畫、汐止擴大都市計畫及汐止橫科都市計畫。其中汐止都市計畫在民國58年12月發布實施，並於93年1月所發布的第二次通盤檢討中，將前述3個都市計畫整併為一處都市計畫。

目前新北市政府城鄉局正在辦理都市計畫圖重製作業，並業於101年3月~4月辦理第三次通盤檢討案之公告徵求意見。惟經城鄉局表示因重製作業較為複雜，故本都市計畫區之通盤檢討預計於102年下旬方能展開。關於第二次通盤檢討之計畫內容簡述如下：

### (1) 計畫範圍與面積：

汐止都市計畫範圍東西均至目前行政區界，西南以大坑溪右岸為界，東北以基隆河為界，面積總計為1,317.86公頃。

### (2) 計畫年期：民國100年

### (3) 計畫人口與密度：計畫人口為130,000人，居住密度每公頃約為460人。



## 2.4 相關建設計畫

### 1. 計程收費後各收費站區重置規劃設計計畫

高公局為推動高速公路計程電子收費工作，將原有之收費站區配合計程電子收費之推動時程，辦理重置工作之相關配合事宜，預計完工時間為民國102年。其中，汐止收費站為本計畫改善路段之端點，因此需針對此處之腹地空間進行了解，以避免對留設建物及進出動線造成衝突。該計畫目前為設計階段，本計畫蒐集汐止收費站區重置規劃設計報告彙整相關資料及位置如下說明：

- (1) 地磅區取消
- (2) 警勤連絡以地下箱涵為主
- (3) 現有剛性路面挖除，改鋪AC鋪面
- (4) 房舍空間整理規劃

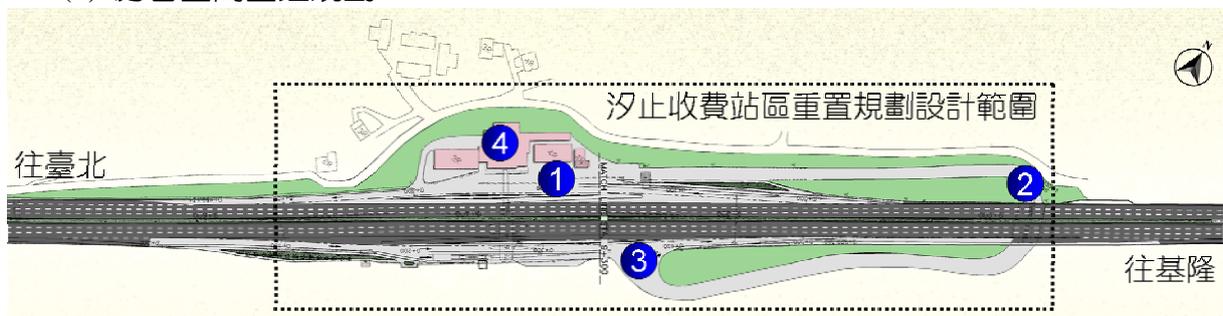


圖 2.4-1 汐止收費站區重置規劃設計範圍圖

### 2. 汐止交流道增設出口匝道工程

為改善汐止交流道交通壅塞，計畫新增北上及南下出口匝道各二處以紓解車流，本計畫已奉 83.06.04 交通部交路字第 020888 號函核定，計畫期程為 82.07.01 至 96.12.31，計畫總經費為 1 億 1,870 萬，工程可分為兩部分：

- (1) 國道1號增設北上出口匝道銜接汐萬路工程：「國道1號高速公路汐止交流道增設北上出口匝道工程」為新設一北上出口匝道，起點約為國道1號北上14k+450附近，由汐止北上出口匝道擴增為二車道，終點約為目前汐止市汐萬路160號附近，可改善汐止交流道北上出口經常回堵的情形，已於96年5月11日通車。
- (2) 國道1號增設南下出口入口匝道銜接康寧路工程：原待北上出口匝道銜接汐萬路工程完工後進行南下出口匝道銜接康寧路工程，以疏散伯爵山莊及康寧路的車輛，目前新北市政府正進行可行性研究中。該計畫擬增設銜接康寧路之南下出口匝道（1車道）與南下入口匝道（1車道），目前規劃方案如圖2.4-2所示，並說明如下。
  - A 新設南入匝道：由連絡道路樁號0k+180處往東，穿越汐止交流道國道1號跨越橋後匯入既有南入匝道。新設南入匝道總長度為383.2公尺，圓曲線半徑45公尺，同時既有南入匝道於新設匝道後拓寬為兩車道。



- B 新設南出匝道：起點在既有南出匝道樁號0k+358處，往西以車行箱涵穿越康寧路，路線終點止於連絡道路樁號0k+180處。新設南出匝道總長度為291.3公尺，圓曲線半徑60公尺。

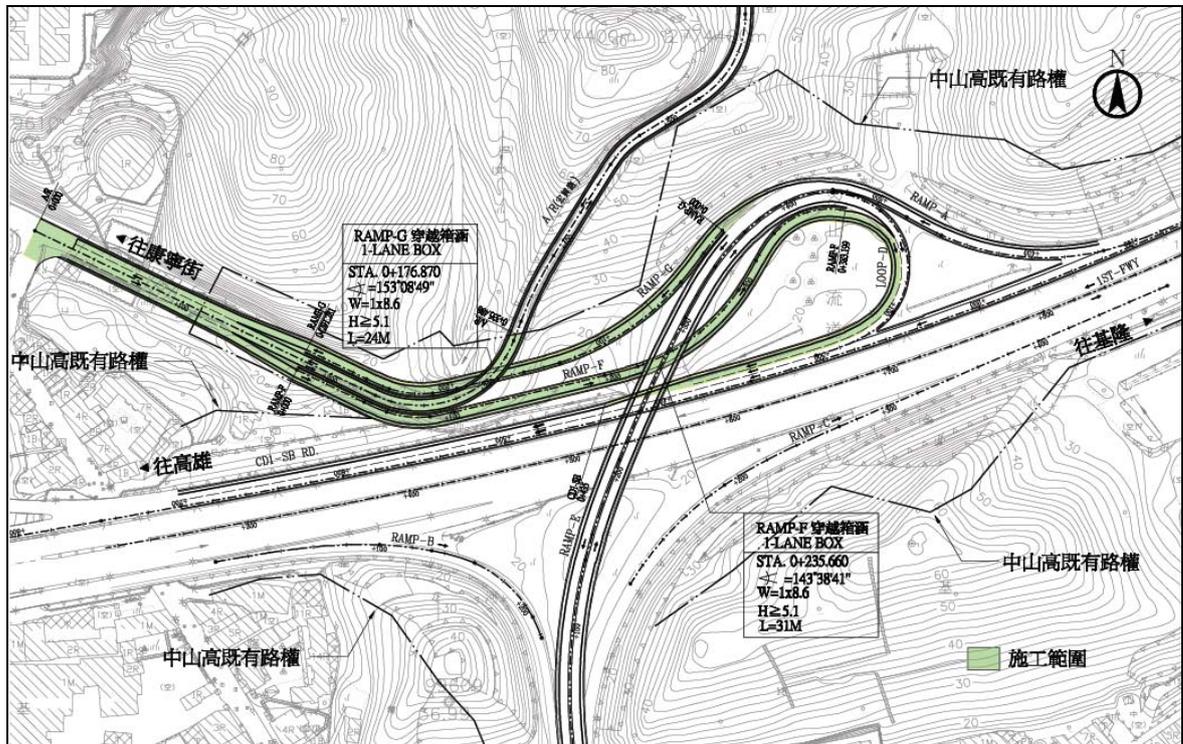


圖 2.4-2 汐止交流道增設南出南入匝道工程方案圖

### 3. 汐止地區相關建設計畫

計畫範圍內與本計畫有關之重大土地開發、交通建設計畫彙整如表2.4-1所示，其區位分佈彙整如圖2.4-3所示。由圖中顯示聯外之運輸系統（聯外道路橋梁新闢及捷運民生汐止線）建設為未來重點。而土地開發可能衍生的強烈運輸需求亦不容忽視，可能抵消運輸系統建設所增加的運能及容量。



表 2.4-1 相關建設計畫彙整

計畫類別	計畫名稱	計畫內容	計畫量體	辦理情形	與本計畫關係
交通建設	國道1號基隆至汐止段拓寬工程	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改善方案	-	可行性報告於92年9月奉院核定。原待大華系統交流道通車後，衡酌旅運型態變化再行推動。大華系統交流道已於100年7月通車，惟目前尚無後續推動計畫。	提升國道1號基隆-汐止段容量，改善本路段交通功能運作
	國道1號南下13~15k及汐五高架堤頂交流道南出匝道拓寬計畫	以標線繪置方式，縮減內外路肩及車道寬度以增加道路容量。	拓寬總長度2公里	目前尚在設計階段，預計102年完工。	可與本改善計畫互為配合。
	汐止社后地區聯外道路暨新社后橋共構工程	吉林街與福德三路拓寬、新社后橋興建、新社后橋引道工程	路線全長2.5公里，拓寬後吉林路10公尺，園道寬度30公尺	該案配合捷運民生汐止線推動，以提供足夠路寬供高架捷運路線通過。	建立汐止基隆河北側地區東西向聯外動線，有助分擔進出汐止交流道車流
	國道3號新台五路交流道及南港交流道改善工程	包含新台五路交流道南出匝道、北出匝道改善、新台五路新增左轉與迴轉車道等。	-	該工程已於100年7月動工，已於101年12月完工。	改善現有汐止區南側進出國道3號交通瓶頸
	福德一路跨越基隆河銜接大坑溪側道路工程	興建銜接社后地區與南港地區之新設橋樑	雙向兩車道，全長約700公尺	因影響臺北市端點交通運作與基隆河行水順暢，暫無後續推動。	新闢汐止臺北間東西向動線，改善地區聯外交通。



計畫類別	計畫名稱	計畫內容	計畫量體	辦理情形	與本計畫關係
	台鐵都會區捷運化暨區域鐵路後續建設計畫	汐止至南港間擴建三軌正線，新建台鐵樟樹灣站	-	已完成設計，100年5月23日辦理公聽會，預定102年12月完工	提升汐止地區東西向軌道運輸服務，提升汐止使用大眾運輸比率
交通建設	捷運民生汐止線	內湖成功路以西地下化路線，以東至汐止區公所高架化路線中運量捷運系統，社后地區設置捷運機場	總長度17.52公里，設置15座車站，機廠1座	100年9月可行性研究報告送交通部審議，98年7月第一階段環境影響評估通過	提升汐止地區東西向軌道運輸服務，提升汐止地區使用大眾運輸比率
土地開發	變更汐止（部分乙種工業區為第二種住宅區、公園用地及道路用地）案	汐萬路一段西南側乙種工業區變更為住宅區、公園綠地及道路用地	計畫面積1.14公頃，計畫人口600人	該開發案於102年07月仍在審議中	基地開發將衝擊汐止交流道連外道路汐萬路交通
	遠雄汐止創新研發科技中心	遠東世界中心東側規劃廠辦、一般零售、服務業、健檢中心等使用，	總面積4.6公頃，預計引入約5萬人。	95年11月通過環境影響評估審查，第一期預估100年完成，第二期預估106年完成。	增加臺北都會區往返汐止地區運輸需求
	大汐止經貿園區	整合汐止區（樟樹灣工業區、市中心工業區、保長坑工業區），帶動整體產業群聚與商業發展。	總面積266.62公頃，預計引入約8萬就業人口。	規劃中。 該案將成立「大汐止經貿園區推動委員會」，定期研商並推動後續事宜。	該案開發引入大量就業旅次，為未來汐止地區交通運輸重要之課題。



圖 2.4-3 本計畫周邊地區重大建設計畫示意圖