



第五章 瓶頸課題分析及短期改善方案研擬

5.1 交通課題彙整

由前述現況與目標年交通運轉分析，扼要歸結出國道1號本研究路段目前面臨之交通課題如圖5.1-1所示，並說明如下：

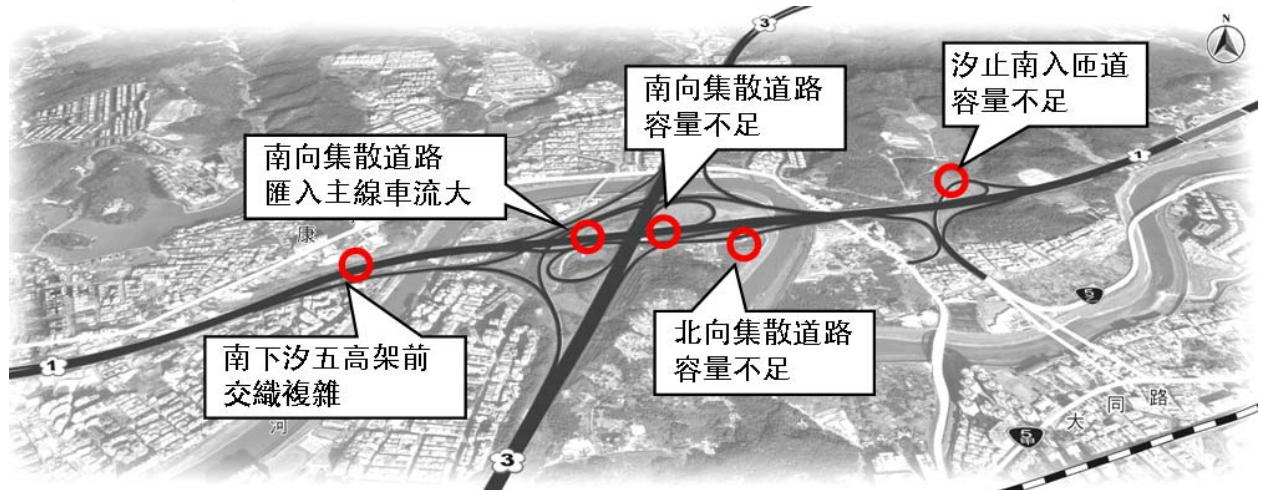


圖 5.1-1 計畫範圍交通運作課題彙整

5.1.1 國道 1 號主線路段

本研究範圍於國道1號主線路段目前相關瓶頸課題如下：

1. 南下方向集散道路車流大量匯入：

國道1號汐止系統交流道集散道路於平假日尖峰小時通過交通量均超過2,000PCPH，尤以平日晨峰2,450PCPH為最。另一方面目前國1南下主線僅兩車道，受大量匯入車流影響，大幅降低主線服務水準，目前雖於匝道匯入端設置號誌儀控，但壅塞仍時有發生。



圖 5.1-2 南下集散道路尖峰時段大量車輛並排匯入圖



2. 南下方向汐五高架前交織車流量過大：

本路段以四車道佈設，匯入匯出點鼻端距離1,010公尺。據本研究實際調查，汐止系統南入匝道以西至汐五高架路段間之交織區段，於平日晨、昏峰及假日昏峰分別需處理8,458、4,722及5,493PCPH之交通量(請參見表3.2-10)，其中交織車流更達3,177、2,115及1,980PCPH(如圖5.1-3所示)。現況服務水準以交織車流論均為E級服務水準，目前於上午尖峰時段雖因下游汐止至東湖路段容量不足導致主線嚴重壅塞回堵至本路段，以致實地觀察車流運作以壅塞為主，交織問題因而被掩蓋，唯大量交織車流對主線干擾之影響仍為本計畫範圍亟待改善之課題。

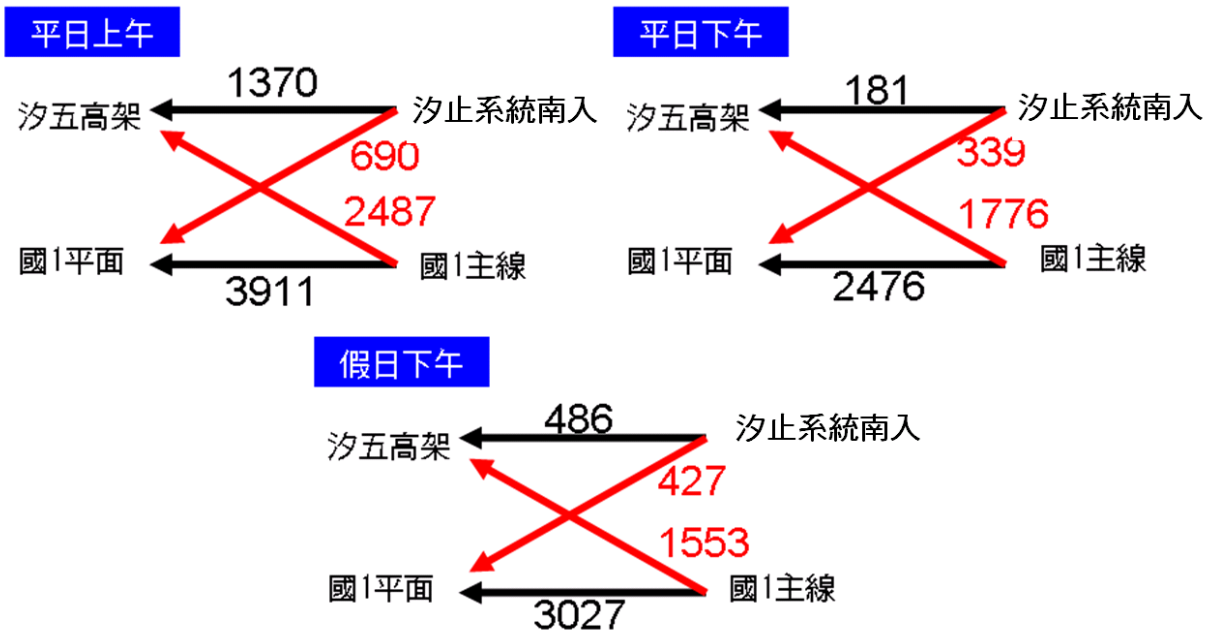


圖 5.1-3 國道 1 號南下汐五高架前交織車流示意圖



圖 5.1-4 國道 1 號南下汐五高架前交織區域車流回堵圖



5.1.2 汐止系統交流道與汐止交流道

1. 南下方向集散道路交織區段容量不足：

南下集散道路目前於汐止系統南出匝道(A15匝道)以東為2車道佈設，以西為1車道佈設，然目前A15以東路段晨峰通過交通量達3,139PCPH，以西通過交通量於汐止系統南往西環道匯入後更達2,459PCPH，南下方向集散道路各段服務水準皆為E至F級，遑論集散道路內變換車道匯入、匯出車流對容量之折減。故目前南下集散道路尖峰時段壅塞情形嚴重，匯入車流不得而入回堵至上游國道1號主線，進而干擾汐止收費站至汐止交流道間南下方向國道1號主線之運作。目前南下方向集散道路於尖峰時段為紓緩匯入車流對主線之干擾，亦實施匝道儀控管制，進一步限制南下方向集散道路容量，尖峰時間集散道路之壅塞更形嚴重。



圖 5.1-5 南向集散道路容量不足，尖峰時段回堵情形

2. 北上方向集散道路容量不足：

北上集散道路目前平假日尖峰時段通過交通量皆超過2,000PCU，然而目前僅以單車道佈設。容量不足之情形已造成平、假日尖峰小時車流回堵至主線，因集散道路匯出點之上游即汐止交流道北出匝道，回堵之車流同時影響上游國1主線通往基隆與匯出往汐止系統交流道之車流切換。未來隨汐止產業聚落與基隆河上下游之八堵、內湖、南港更為緊密，北上方向集散道路尖峰小時通過交通量於目標年將達逾2,400PCPH，遠非目前集散道路所能服務，影響所及上游國道1號北上方向主線之交通運作績效將被嚴重影響。請參見圖5.1-6。



圖 5.1-6 北上方向集散道路於下午尖峰回堵車流影響主線示意圖

3. 汐止交流道南入匝道容量不足：

汐止交流道南入匝道肩負汐止銜接臺北都會區核心及五堵地區經台5乙高架道路進出國道1號之孔道，目前晨峰時間通過交通量達1,660PCPH，加以本匝道以環道形式佈設，其最小曲率半徑僅45公尺，先天容量受限，故尖峰時間容量有不足情形發生。推估目標年南入環道尖峰小時通過交通量超過2,000PCPH，屆時汐止交流道南入匝道將無法容納通過車流，進而發生回堵，造成汐止區江北及汐止市區路網交通壅塞。

5.1.3 汐止交流道連絡道路(地區道路)

目前汐止交流道連絡道路路口於尖峰時段服務水準均有不佳之情形，茲依連絡道路別分析其瓶頸成因如下：

1. 禮門街

(1) 禮門街路幅、路型與服務範圍不佳：

禮門街為汐止交流道主要之連絡道路，唯其之服務範圍僅及於基隆河南側之大同路，沿線並無其他主要之橫向道路疏散車流，導致大量進出高速公路之交通量需透過禮門街—大同路之號誌化路口加以處理，且其車流多為轉向車流，其路口疏散特性較直行車流為差。另一方面，禮門街路幅僅12公尺，佈設雙向兩車道，雖於鄰近大同路來向設置一左轉一直行右轉車道增加疏散車流能力，唯與通過交通量相較仍顯有不足，加以禮門街於跨越基隆河後已進入汐止市區，兩側街緊鄰民房，故後續拓寬困難，進而造成禮門街與禮門街—大同路口之瓶頸難以改善。



(2) 汐萬路進出高速公路動線彎繞，且進出動線鄰近禮門街：

根據現況交通量調查，汐萬路交通動線通往高速公路之比例相當高，交通旅次發生均在高速公路北側，但是行駛路徑卻需要經過高速公路南側，再利用類似迴轉方式折回高速公路，行駛路徑不直接，增加交通時間。新北市政府雖已興建江北二橋求疏解此一動線車流，唯交通改善效果有限，而地區道路交通瓶頸依舊。

2. 汐萬路連絡道路

北出匝道路口路型不佳，影響車流疏解效率：汐止北出銜接汐萬路匝道銜接之路口距離其南側之汐萬路—長江路口僅41公尺，且兩路口均為丁字路口。因兩路口間並無足夠儲車空間，故目前以號誌控制，形同一多岔路口，汐萬路目前路幅僅8~10公尺，為雙向兩車道路型，除處理自北出匝道離開國道1號之車流外，亦需處理來自康寧街，欲繞行至禮門街進出國道1號之車流，對於本路段、路口之車流疏解更為不利。

5.2 交通課題成因分析

1. 國道1號為臺北都會區東側路廊進出市中心重要運輸孔道

由於運輸需求強烈，且本路廊除高速公路外缺乏快速道路或高等級市區幹道疏散交通量，故大量汐止地區通往臺北市區之短途旅次選擇使用國道1號作為通勤進出動線。本研究根據「臺北都會區整體運輸需求預測模式建立與應用 (TRTS-IV)」之臺北都會區東側路廊屏柵線交通量調查結果，分析其使用國道系統的比例，彙整如表 5.2-1 所示。而就整體東側路廊而言，使用國道系統所佔的比例亦超過八成以上 (83.8%)。臺北都會區東側聯外運輸走廊包含國1(東湖-汐止段)、國3(南港系統-新臺五交流道)及國5(南港-石碇)等系統及路段。而其中又以國1所分擔的使用比例最高，承載之交通量超過國3及國5系統的總和，而佔東側聯外總運輸量的46%左右。缺乏主要道路銜接臺北都會區核心，發揮長短途旅次分流功能故大量短途車流透過汐止交流道及國道3號新台5交流道，經汐止系統切換至國道1號、國道3號前往臺北都會區，長短途旅次交雜，影響國道功能。

表 5.2-1 臺北都會區東側聯外運輸走廊使用國道比例分析表

路徑	雙向交通量					總計 (PCU/日)
	機車 (輛)	小客車(輛)	大客車(輛)	大貨車(輛)	聯結車(輛)	
國道1號	-	128,319	3,783	4,462	7,857	160,360
國道3號	-	66,797	1,612	6,264	4,700	90,384
台5線	32,799	28,606	1,765	1,137	544	44,198
縣106	818	4,567	69	190	38	5,323
縣106乙	612	6,208	74	226	53	6,966
國道5號	-	29,971	8,088	-	-	42,113
總量	34,229	264,468	15,391	12,279	13,192	349,344
國道通過交通量	-	225,087	13,483	10,726	12,557	292,857
國道比例	-	85.11%	87.60%	87.35%	95.19%	83.83%
國道1號佔總國道比例	-	57.01%	28.06%	41.60%	62.57%	54.76%

資料來源：1. 「臺北都會區整體運輸需求模式建立-旅次行為調查及旅次發生模組」(臺北市交通局，99年)



2. 本研究彙整。

2. 汐止地區與臺北市區間運輸需求集中於國道1號沿線方向，難以分散

本計畫範圍所在位置之汐止地區位於基隆河中游河谷地形，受兩旁山地限制，包含國道1號、台5線等主要替代動線均集中在南北不到1.5公里寬的狹長範圍內，無法另闢南北向之動線加以紓解。

3. 缺乏主要道路銜接臺北都會區核心，發揮長短途旅次分流功能

地區主要道路僅一雙向6車道之台5線，故大量短途車流透過汐止交流道及國道3號新台5交流道，經汐止系統切換至國道1號、國道3號前往臺北都會區，長短途旅次交雜，影響國道功能，而於地區道路亦衍生容量不足之壅塞課題，衝擊地區發展。

4. 南下方向集散道路匯入點與汐止系統交流道南入匝道間距離過近，短距離內車流兩度匯入，干擾主線運行

目前主線路段南下方向於集散道路南入匝道匯入鼻端（里程樁號11k+450）至汐止系統南入匝道匯入鼻端（里程樁號11k+790）之間距離僅340公尺，再往下游即為汐五高架汐止端前之交織路段。

集散道路匯入車流內包含來自汐止交流道與汐止系統交流道之車流，而汐止系統南入匝道亦為國道3號基隆、北海岸地區進入國道1號台北都會區之匝道，通過交通量於尖峰時段均超過2,000PCPH，短距離內國道1號主線即有兩次大量車流匯入，自對主線交通量造成明顯干擾。

主線於集散道路匯入點後車道數由2變3（外側為集散道路匯入車流之加速車道），於匯入汐止系統交流道南入匝道（2車道）後車道數亦由3變5後再漸變為4車道，其中原本集散道路外側車道之車流緊接著又為汐止系統南入匝道內側車道所匯入，來自南下方向集散道路與汐止系統南入匝道之兩股車流均無法於國道1號汐止系統交流道以西路段給予平衡之車道數配置，進而增加切換車道數之機率，增加影響主線運行之程度。目前尖峰時段南下集散道路匝道儀控之實施使得匯入車流之初速下降，增加上游車流與匯入車流間之速差，進一步使得國道1號主線路段之運作更為複雜。

5. 南下方向汐五高架汐止端至東湖主線容量不足

國道1號主線東湖交流道附近，車流干擾嚴重，形成嚴重瓶頸。目前於平日上午約07:30左右即可發現南下方向車流於汐五高架汐止端西側漸次回堵，經汐止系統交流道、集散道路匝道、最終蔓延到汐止交流道匝道跨越橋附近，形成一長達4.4公里之車陣。南下方向自東湖方向回堵之車流除將進一步縮減本研究範圍國道1號交織路段之交織長度、干擾汐止系統交流道南入匝道與南下集散道路之車流匯入行為，故欲完全消除本研究路段之交通瓶頸，除思考計畫範圍內之交通改善方案外，汐五高架汐止端以西之道路改善方案亦需配合研擬推動，方可使計畫範圍及其下游之交通課題獲得完全解決。



5.3 改善策略研擬

經由前述討論分析後，可知以汐止目前國道、地區道路路網之不利特性，及未來運輸需求成長趨勢，欲根本解決本研究路段之交通課題，實應由國道與地區道路雙管齊下，以整體改善本路廊之交通問題。其交通運作課題與研擬對策對應情形彙整如表5.3-1所示。

表 5.3-1 交通課題與改善對策彙整

課題	對策	類型
國道1號主線路段		
南下方向集散道路匝道車流大量匯入	增設高架道路銜接汐止交流道及汐止系統交流道，以分散集散道路交通量	長期策略
汐五高架前交織車流量過大	調整本路段車道數由4車道變為5車道，給予平衡之車道數配置，進而增加切換車道數之機率	短期策略
	增設高架道路分離本路段交織車流，將往汐五高架車流事先引導至外側，簡化車流運作型態	長期策略
南下方向汐五高架汐止端至東湖主線容量不足	積極推動國1南下13~15k拓寬計畫，以增加主線容量，減少目前漸次回堵之壅塞情況	短期策略
交流道與集散道路		
南下集散道路交織容量不足	增設圖形化標誌以利用路人判讀路況資訊，減少車道變換之猶豫，增加集散道路運作績效	短期策略
	另闢路堤匝道，調整集散道路動線	中期策略
	拓寬南下方向集散道路，增加集散道路容量	長期策略
汐止交流道南入匝道容量不足	新增汐止交流道南入匝道，以分散既有匝道容量	長期策略
北上方向集散道路容量不足	增設圖形化標誌以利用路人判讀路況資訊，減少衝擊波之發生，以增加集散道路運作績效	短期策略
	拓寬北上方向集散道路	長期策略

本路段因地形限制，國1北側緊鄰大型山坡及基隆河，南側則為住宅較為密集之處，加上主線兩側佈設集散道路，欲進行實質拓寬之空間有限，因此本研究提出之主要改善策略說明如下：

1. 設置國1南向高架道路，以分離國1往國3南下及汐五高架之車流：

本研究將「汐止交流道」、「汐止系統交流道」與「汐五高架」視作一整體，統一思考匯入匯出車流處理。

故以立體分離方式於主線外側增設二車道高架道路，藉以提前於汐止收費站前將國道1號南下車流分流，引導駛往汐五高架車流經新建高架道路由國1外側匯入，減少汐五高架前車流交織情況，改善交織區運作績效。

新設高架道路配置銜接往國3南向匝道，轉移原集散道路之車流，改善集散道路



內車輛交織情況，提昇其服務水準。

2. 拓寬南下與北上方向集散車道：

集散車道容量不足已對主線造成干擾，故有拓寬必要。

3. 新建一路堤匝道以調整汐止南下集散道路動線，國道1號南下欲通往汐止系統交流道車流由集散道路外側匯入，與汐止交流道南入車輛藉此改善方案先行分流。

以上改善策略均需透過土木工程進行高架橋或路堤之興建，且牽涉環評、水保、用地取得等議題，無法立即推動以收立竿見影之效。故本研究亦檢討研提出短期改善策略，期透過交通工程之改善，初步改善國道及地區道路之動線，說明如5.4節內容所示。惟此一策略僅能局部改善部分道路交通現況，未來隨著交通量成長，交通瓶頸依然存在，中長期之改善策略仍需持續推動。有關中長期之改善方案則於第六章進行說明。

5.4 短期改善方案

5.4.1 國道主線及交流道短期改善方案

本章節旨在透過標線繪製及設置牌面等方法導引進出匝道之車流，紓緩壅塞回堵之車潮，進而提升國道1號主線之運作。在國道主線及交流道短期改善方案部分，本研究擬採用交通工程策略進行規劃，利用南下主線標線重繪及南北向集散道路設置圖形化指示牌面加以處理，規劃內容及位置如下圖5.4-1所示，依序說明如下：

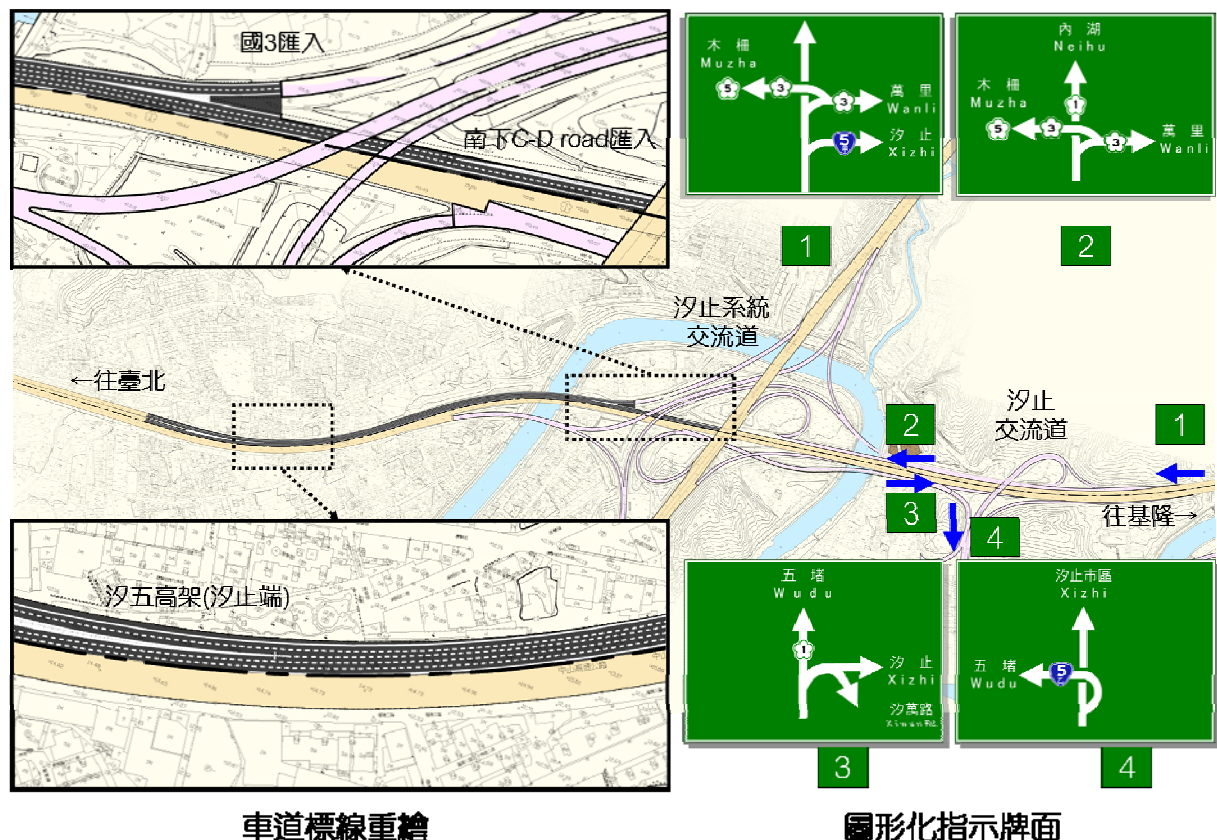


圖 5.4-1 國道主線及交流道短期方案改善構想



1. 國道1號南下主線汐五高架前標線重繪

高公局北工處現正辦理之「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」，針對東湖路段南下車流壅塞狀況，在往外拓寬空間受限之前提下，擬以標線繪置方式，將新增車道定位為輔助車道，在符合規範之要求下，縮減內外路肩及車道寬度，以多一車道(原主線2車道增加為3車道)方式增加道路容量。

由於該計畫之範圍為汐五高架南下引道起點至15k+785處，正好為本計畫之下游，研究範圍主線南下路段自汐止系統南入匝道匯入後，主線車道數由3+2=5縮減為4車道後與下游2(主線平面)+2(汐五高架)=4車道路段銜接，經由前節說明可知本區段交織及車流切換情形嚴重，若能以5車道方式直接與下游3(主線平面)+2(汐五高架)=5車道銜接，則可增加交通運轉效率。

依據交通部頒布之「公路路線設計規範」(民國100年4月)，設計速率大於80公里/小時之車道寬度，不得小於3.5公尺，本路段設計速率為110公里/小時，未來車道寬度之調整，應以規範規定為準。

有關路肩寬度部份，本計畫道路為國道屬一級道路。依規範2.3節規定，內路肩寬度建議值為1.0公尺，容許最小值為0.5公尺；外側路肩建議值為3公尺，容許最小值為2.5公尺。另規範2.9節亦規定，若主線於外側，提供車輛超越、轉向、交織、重車爬坡等使用之附加車道，亦即所謂之輔助車道，設置時其車道寬度宜與主線車道同寬，而其路肩得予縮減，最小得採0.25公尺。本路段係提供車流進行交織變換車道使用，因此擬援輔助車道之定義進行相關配置。

本路段單向車道寬度為19.95公尺，透過縮減內(1→0.5m)、外路肩(3.4→1m)，主線車道寬由3.65m微幅調整至3.50m，主線南下自集散道路匯入後(11K+500)為3車道，與汐止系統南入2車道合併為5車道至汐五高架(汐止端)前(13K+000)，如下圖5.4-2所示，其主線車道調整前後配置如下圖5.4-3所示。

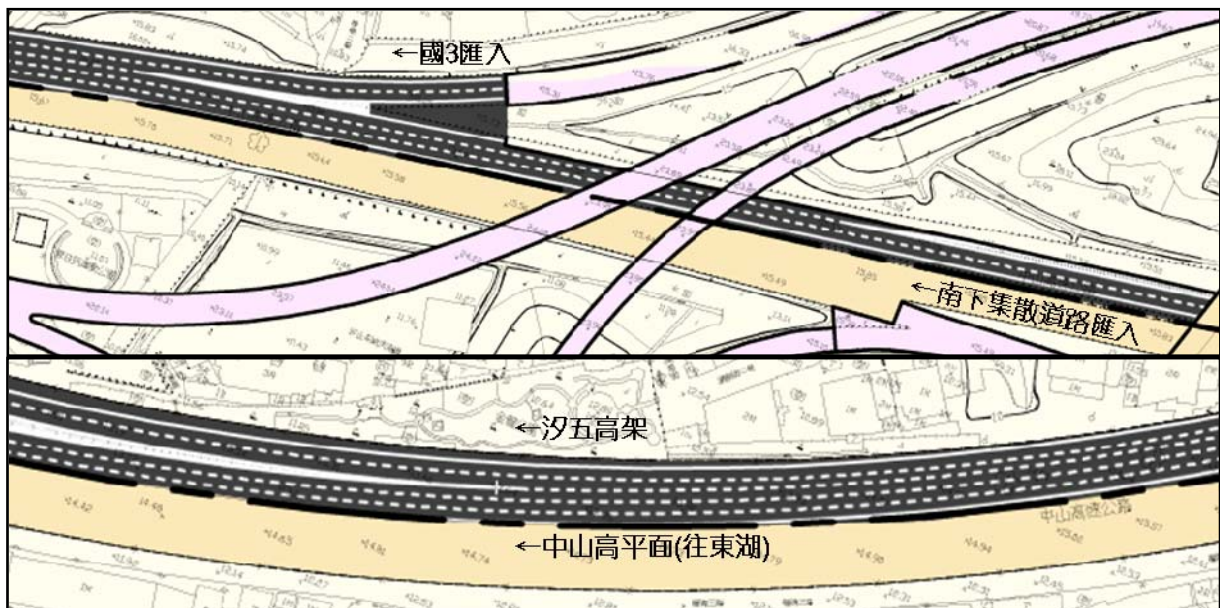


圖 5.4-2 國道 1 號南下主線汐五高架前標線重繪構想

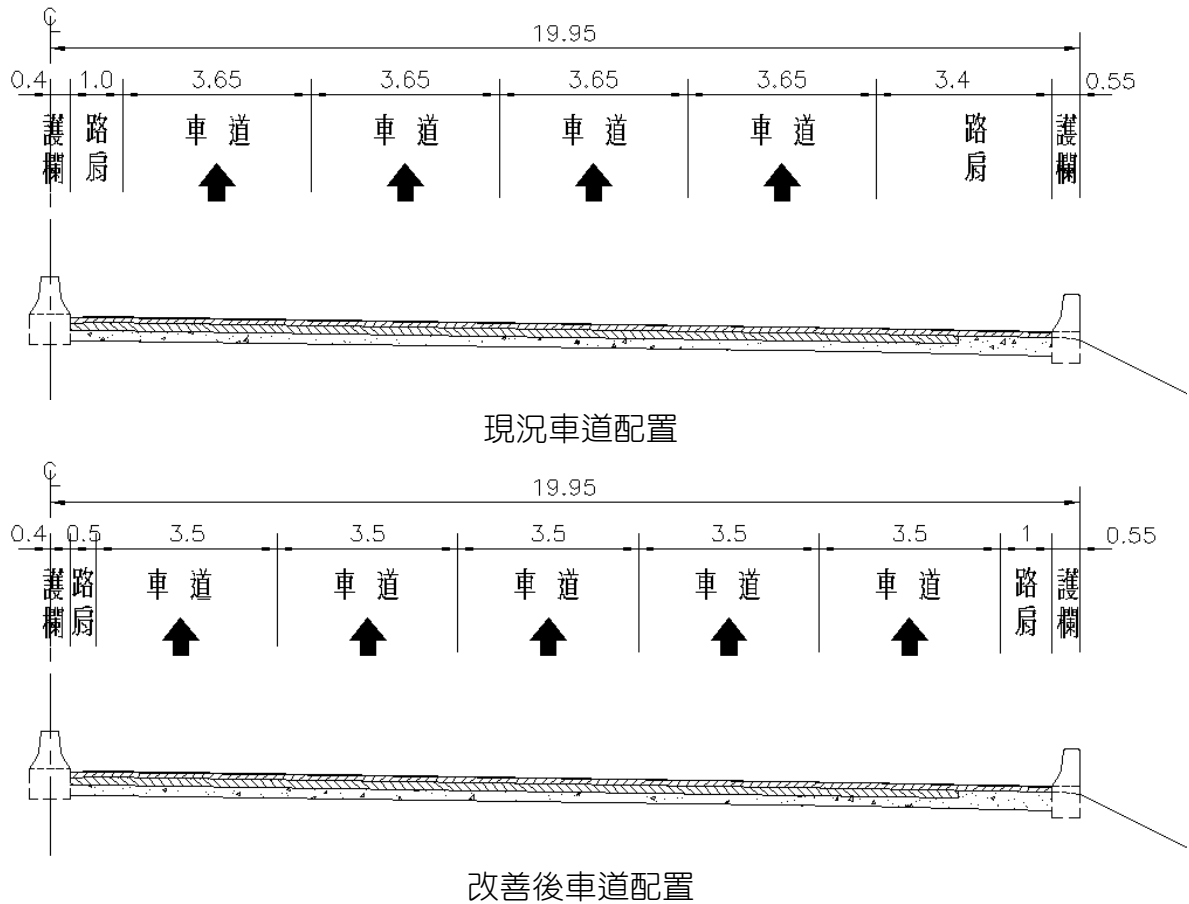


圖 5.4-3 國道 1 號南下主線車道配置斷面

透過縮減內外路肩及車道寬度，使國道1號南下方主線，於汐止系統交流道至汐止五股高架道汐止端間之路段多一車道，提升了主線之道路容量。此外，主線上下游的車道標線保持連貫性，有助於車流之續進，配合國道1號13k~15k路段之標線重繪，預期將可減緩現況國1南下主線下游疏解不佳而回堵之情形。

2. 南、北向集散道路交通工程改善策略

在國道1號主線通過汐止系統交流道處，南北兩側設有集散道路供車流匯入匯出使用，本計畫評估後建議中長期應以拓寬集散道路工程進行瓶頸路段之改善，而短期可利用之交通工程策略，依南、北向說明如下。

(1) 南下集散道路短期改善

自汐止收費站後駛離主線往汐止市區需經汐止交流道；往國道3號需經汐止系統交流道，都是透過南向集散道路處理匯出之車流，但因連續兩個出口匝道間距離過近，單以文字牌面提供用路人交通資訊較不易閱讀理解其出口之運作形勢，而造成駕駛錯誤之判斷。因此本計畫建議南向集散道路可設置圖形化指示牌面如下圖5.4-4所示，以利車輛依循牌面指示動線導引前行。

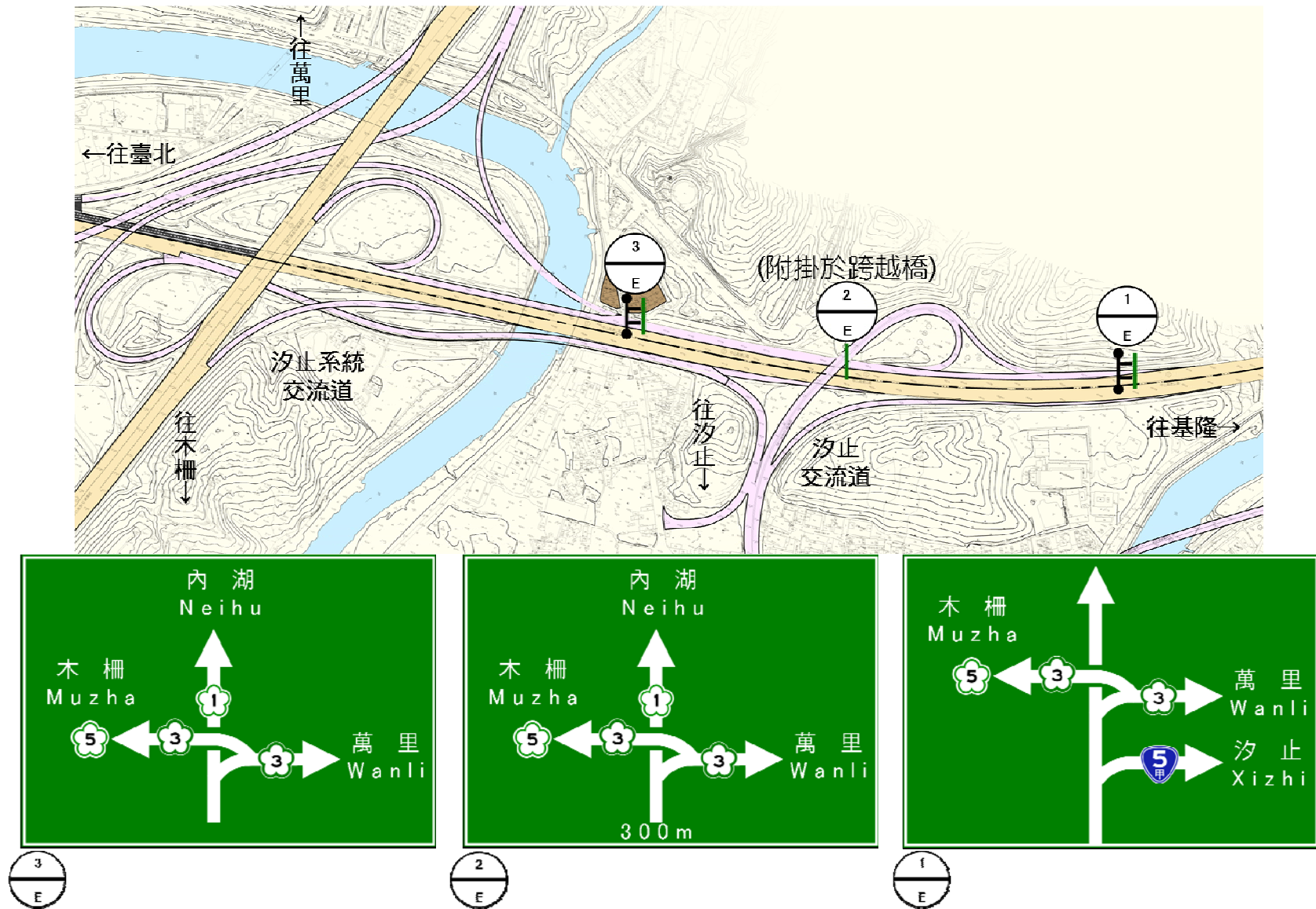


圖 5.4-4 國道 1 號南下集散道路增設圖形化指示牌面構想



(2) 北上集散道路短期改善

經交通調查檢核，北上集散道路壅塞回堵原因主要有二：其一為北向集散道路容量不足，且地區道路疏散車流效率不佳，因此集散道路於尖峰時易形成塞車之窘境，此瓶頸需透過拓寬集散道路工程改善；其二為汐萬路出口匝道迴轉半徑較小，現況匝道限速50kph在轉進汐萬路出口匝道常有減速不足之車輛因離心力而偏向內側車道，造成原本行駛內側車道之車輛需踩煞車減速而產生後方之衝擊波，影響車流順暢續進。因此本計畫建議北向集散道路往汐止交流道出口匝道可提早設置圖形化指示牌面如下圖5.4-5所示，以利車輛依循牌面指示動線導引前行。

此外，為了加強汐止交流道北出匝道之安全，本研究建議北上集散道路匯出至出口匝道前降低速限至40km/hr，並於彎道路段增設安全方向導引輔助標誌(輔2)，用以促使車輛駕駛人減速慢行，並引導行駛安全方向。

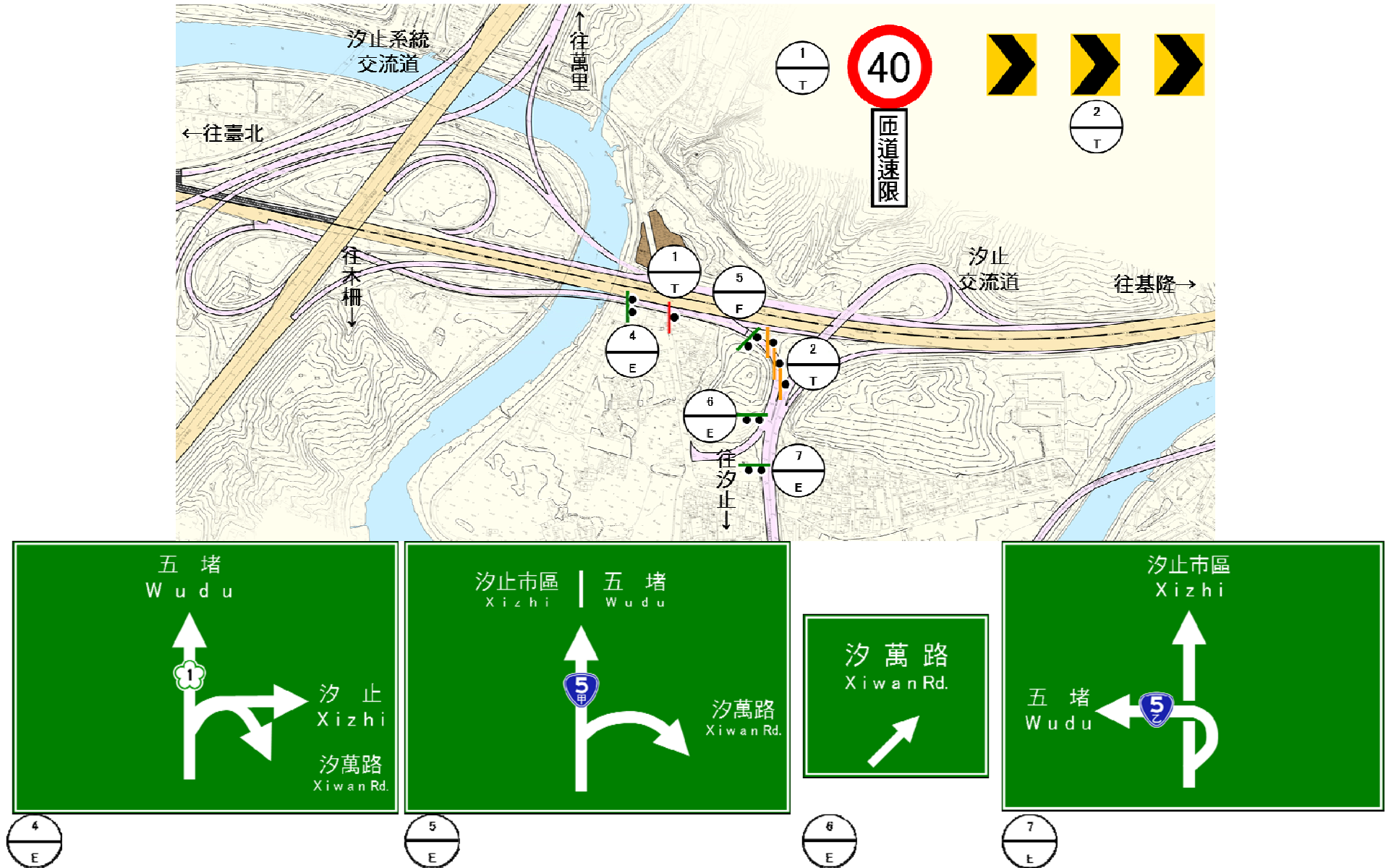


圖 5.4-5 國道 1 號北上集散道路交通工程改善構想



5.4.2 地區交通短期交通改善建議

大同路(台北市為南港路)為汐止區與台北市兩地來往之最重要通道，亦為經常性交通壅塞之節點。其原因有三：其一為：大同路在鐵路及基隆河之狹縫中穿過，路幅不足，其二為大同路與台北市之南港路銜接臨街建築無法拓寬，其三為民權路出入交通量大且路口公車站位，影響交通。多年來雙北市政府均構想闢設公車專用道，以提高大眾運輸之效率，但均因路幅不足，無法推動。由於台鐵地下化完成，其騰空土地之利用，出現改善之契機，茲提出構想，請參見圖5.4-6並扼要說明如下：

1. 初步規劃構想

(1) 台鐵騰空土地新闢東行汽機車道

台鐵騰空土地在大同路之南側山邊，目前正在施作地下第三軌工程。由於民權路右轉車輛龐大，佔用一車道，其受到前方交通壅塞(南陽路口號誌回堵)，即使南港路綠燈，車流亦無法前進，以致本路口出現經常性交通壅塞。未來若台鐵地下第三軌完成，建議可經協調闢設快慢車各一車道，則民權路往北方向右轉往汐止之車輛無須佔用大同路車道。同時將南港路機車交通，在南港路南側第三軌工程完工後，爭取闢建機車道，則南港路往汐止之機車道可與民權路右轉機車道連成一線。現有車道則專供汽車行駛，未來交通環境改變後，可考慮配置公車專用道。有關車道佈設請參見圖5.4-6。

(2) 北山大橋增建西行機車專用

北山大橋係因大同路車道不足，在基隆河邊興建，目前以二快車道一慢車道配置，由於道路容量不足，又受民權路號誌控制，經常性交通壅塞無法紓解。經實地踏勘，應可在北山大橋北側興建機車專用道，並將原機車空間回歸汽車使用，以提高本路段之交通服務效率。

(3) 北山大橋西行劃設為三車道

上述原機車專用道空間回歸汽車使用後，則北山大橋可恢復劃設為三個汽車車道，未來可考慮佈設公車專用道，提高大眾運輸之服務績效。



圖 5.4-6 汐止區大同路民權路南港路口行車動線佈設示意圖

2. 道路服務功能

大同路為汐止區聯外運輸走廊中最重要的一條，此一運輸走廊現有公車班次尖峰高達44班，唯受路幅影響，在目前僅有二線快車道之路型，無法提供佈設公車專用道之空間，以致降低大眾運輸之服務功能。故爭取利用台鐵騰空土地拓寬佈設東行車道，同時東行線亦增建機車道，則未來應有機會在三車道之路型中挪出一車道佈設公車專用道。對於轉移汽機車交通量應有助益。本項規劃構想，真正目的不在拓寬道路吸引更多私人運具之交通，而是期望在道路容量爭取後，可以有機會加強大眾運輸之服務，進而轉移汽機車車流，達到綠色運輸之目的。



5.5 短期改善方案效益分析

前節所述之國道主線改善方案，可透過縮減內外路肩及車道寬度，使國道1號南下方主線，於汐止系統交流道至汐止五股高架道汐止端間之路段多一車道，進而增加道路容量。本節透過水準分析方式以解此一方案對於交通運作之改善幅度，進而作為後續分期改善策略實施之參考。

由於前述改善策略係定位為短期改善方案，而改善範圍則位於主線南下方向於汐止系統交流道至汐五高架汐止端間之交織區段，故本分析以經調查所得之現況交織區段交通量為基礎，利用交通部運輸研究所「2011台灣公路容量手冊」之「高速公路交織區段」模式進行改善前後服務水準比較，其結果彙整如表5.5-1所示。於實施改善策略後，整體路段容量之提升有助於降低非交織車流受到之干擾，對於交織車流而言受到非交織直行車流佔用車間距之情形亦將改善，故整體交織與非交織車流之行駛速率均有所提升。而在服務水準方面，於交織車流部分均可由目前之E級提升至C至D級，在非交織車流部分則可由目前之C至D級提升至B至C級。

表 5.5-1 國道 1 號南下方向短期改善方案實施前後服務水準分析

車流性質	起點	迄點	交通量(PCPH)	改善前(4車道)		改善後(5車道)	
				速率(KPH)	服務水準	速率(KPH)	服務水準
平日上午尖峰							
非交織	汐止系統南入匝道	汐五高架汐五端	1,370	66.4	D	75.6	C
	交織段上游國1主線	國道1號平面主線	3,911				
交織	汐止系統南入匝道	國道1號平面主線	690	46.4	E	58.2	D
	交織段上游國1主線	汐五高架汐五端	2,487				
平日下午尖峰							
非交織	汐止系統南入匝道	汐五高架汐五端	181	75.7	C	79.1	B
	交織段上游國1主線	國道1號平面主線	2,476				
交織	汐止系統南入匝道	國道1號平面主線	339	52.9	E	66.1	C
	交織段上游國1主線	汐五高架汐五端	1,776				
假日上午尖峰							
非交織	汐止系統南入匝道	汐五高架汐五端	123	76.1	B	79.5	B
	交織段上游國1主線	國道1號平面主線	2,554				
交織	汐止系統南入匝道	國道1號平面主線	637	53.2	E	66.6	C
	交織段上游國1主線	汐五高架汐五端	1,402				
假日下午尖峰							
非交織	汐止系統南入匝道	汐五高架汐五端	486	74.9	C	80.2	B
	交織段上游國1主線	國道1號平面主線	3,027				
交織	汐止系統南入匝道	國道1號平面主線	427	52.2	E	65.9	C
	交織段上游國1主線	汐五高架汐五端	1,553				

資料來源：本研究彙整