

80-32-216

北部第二高速公路安坑交流道鄰近道路 服務功能改善對策



交通部運輸研究所

中華民國八十年五月

交通部運輸研究所出版品摘要表

出版品名稱 中文：北部第二高速公路安坑交流道鄰近道路服務功能改善對策 Improvement Deal with the Northern '2nd Freeway-Service 外文：Function of the Neighborhood Road at the An-Kang Interchange			
行政機關出版品統一編號 09109800158		運輸研究所出版品編號 80-32-216	
本所計劃 主 持 人：張 澎 研究人員：侯和雄、陳茂南、曾志煌、傅耀南		合作研究單位 計劃主持人：翁有立 研究人員：徐伯毅、陳偉業	
研究方式 <input type="checkbox"/> 自行辦理－主辦單位： <input checked="" type="checkbox"/> 合作辦理－合作研究單位：鼎漢國際工程顧問有限公司 地 址：台北市信義路 4 段306號3F-1 聯 絡 電 話：(02)704-4369			研 究 期 間 自 80 年 1 月 至 80 年 5 月
關鍵詞：一般性交流道、饋輸系統、基本容量、交流道服務範圍、轉向交通量			
摘 要：安坑交流道位於新店新生里西側之新店溪畔，本計劃鑑於安坑地區近來發展迅速，安康路由碧潭橋至二、三城一帶新興社區林立且有多處新社區之開發計畫正在進行中，預期將來各新社區陸續完成後所增加之人口及產生的交通量將極為龐大，勢必對安坑交流道鄰近道路造成影響，為免因此大幅降低其連絡道之功能，乃就安坑交流道鄰近道路進行整體性之檢討，並研擬改進對策以為因應。			
出版日期	頁數	工本費	本出版品取得方式
80年 9 月	59	680	<input checked="" type="checkbox"/> 洽本所免費贈閱（限公營或公益機關團體） <input checked="" type="checkbox"/> 洽本所訂購 <input type="checkbox"/> 其他（ ）
管制等級 本出版品： <input type="checkbox"/> 機密 <input type="checkbox"/> 解密日期為 年 月 日 <input type="checkbox"/> 承辦單位視情況辦理解密 <input checked="" type="checkbox"/> 一般			本表： <input type="checkbox"/> 機密 <input type="checkbox"/> 解密日為 年 月 日 <input type="checkbox"/> 承辦單位視情況辦理解密 <input checked="" type="checkbox"/> 一般
備 註：			

目 錄

第一章	緒論	1
1-1	計畫緣起與目的	1
1-2	研究範圍與年期	3
1-3	工作內容與流程	3
第二章	現況分析	6
2-1	土地使用現況	6
2-2	交通現況	8
2-3	相關計畫之回顧與整合	28
第三章	未來發展與課題檢討	34
3-1	土地使用發展與分析	34
3-2	交通發展與分析	38
3-3	課題檢討	46
第四章	方案研擬與評估	53
4-1	改善方案研擬	53
4-2	改善方案之評選與建議	54
第五章	結論與檢討	58
5-1	結論	58
5-2	建議	58
參考文獻	59

圖 目 錄

圖1-1	北部第二高速公路交流道連絡道路系統示意圖	2
圖1-2	研究範圍圖	4
圖1-3	工作流程示意圖	5
圖2-1	安坑地區土地使用現況示意圖	7
圖2-2	安坑地區主要道路系統路網現況示意圖	9
圖2-3	安康路一段與溪洲路口平常日晨、昏峯通量圖	12
圖2-4	安康路一段與溪洲路口假日晨、昏峯交通量圖	13
圖2-5	安康路一段與華城平常日晨、昏峯交通量圖	15
圖2-6	安康路一段與華城假日晨、昏峯交通量圖	16
圖2-7	安康路與安和路口平常日晨、昏峯交通量圖	18
圖2-8	安康路與安和路口假日晨、昏峯交通量圖	19
圖2-9	安康路二段與車子路口平常日晨、昏峯交通量圖	21
圖2-10	安康路二段與車子路口假日晨、昏峯交通量圖	22
圖2-11	安坑地區平常日晨、昏峯路段交通量圖	24
圖2-12	安坑地區假日晨、昏峯路段交通量圖	25
圖2-13	通過性旅次調查站劃分區域示意圖	27
圖2-14	新店市都市計畫（第二次通盤檢討）安坑交流道 附近道路建設圖	33
圖3-1	安坑地區新興之坡地社區位置圖	36
圖3-2	新店市綜合發展計畫之土地使用計畫示意圖	37
圖3-3	新店市綜合發展計畫之交通建設計畫示意圖	39
圖3-4	安坑地區人口成長趨勢分佈圖	41
圖3-5	民國75年安坑地區主要輸道私人旅次指派量	44
圖3-6	民國95年安坑地區主要輸道私人旅次指派量	45
圖3-7	安坑交流道每日交通量圖(82年)	47
圖3-8	安坑交流道每日交通量圖(95年)	48
圖3-9	民國95年有無安坑交流道對安坑地區道路之私人旅次 指派量	50
圖4-1	安和路安康路三槽化設計	55
圖4-2	安坑交流道與安康路設計	56

表 目 錄

表2-1 安康路一段與溪洲路口平常日和假日晨、昏峯交通量表..	11
表2-2 安康路一段與華城平常日和假日晨、昏峯交通量表	14
表2-3 安康路與安和路口平常日和假日晨、昏峯交通量表	17
表2-4 安康路二段與車子路口平常日和假日晨、昏峯交通量表..	20
表2-5 路段行駛速率暨服務水準表	23
表2-6 安坑地區旅次起訖分析表	26
表3-1 安坑地區新興之坡地社區	35
表3-2 安坑地區人口成長預測分析表	40
表3-3 安坑地區私人旅次產生吸引表	42
表3-4 安坑地區主要道路晨峯交通量預測分析表	43

第一章 緒論

1-1 計畫緣起與目的

由於經濟成長迅速，國民所得提高，運輸需求高度發展，致使中山高速公路之交通量已幾近飽和，政府乃進行規劃北部區域第二高速公路（以下簡稱北二高），以促進北部區域的整體均衡發展。目前北二高已設計完成，並正積極施工中，預定中和以南路段可於民國八十一年底完工通車，其餘路段亦將於民國八十二年完工通車。

由於銜接高速公路之連絡道路，需負擔各區段進出高速公路之全部交通量與其自然成長的交通，按各公路網目前設施水準，實無法擔當此雙重任務，如無適當之改善措施，屆時部份道路勢必形成公路運輸瓶頸，嚴重影響高速公路與各區段道路之運輸功能。因此，交通部運輸研究所乃就北二高交流道連絡道路系統進行研究研擬改善計畫，並報奉行政院核定實施（詳如圖1-1）。其中安坑交流道位於新店新生里西側之新店溪畔，自交流道經未來將新建之中央大橋（跨越新店溪）可銜接新店溪右岸之台北縣環河快速道路及台北市水源快速道路至台北各地。另側縣道110線及縣道111線為交流道往新店、中和及永和地區必經道路，已列入連絡道路改善計畫，並正由台灣省住宅及都市發展局依都市計畫寬度（20公尺）進行拓寬中。

因考量安坑地區近來發展迅速，安康路由碧潭橋至二、三城一帶新興社區林立且有多處新社區之開發計畫正在進行中，預期將來各新社區陸續完成後所增加之人口及產生的交通量將極為龐大，勢必對安坑交流道鄰近道路造成影響，為免因此大幅降低其連絡道路之功能，乃就安坑交流道鄰近道路進行整體性之檢討，並研擬改進對策以為因應。

本研究主要之目的係藉縝密之預測分析，研擬具體改善方案，以配合北二高之通車，疏導安坑地區未來之道路交通，並改善其交通瓶頸問題，以提高未來安坑交流道之功能。

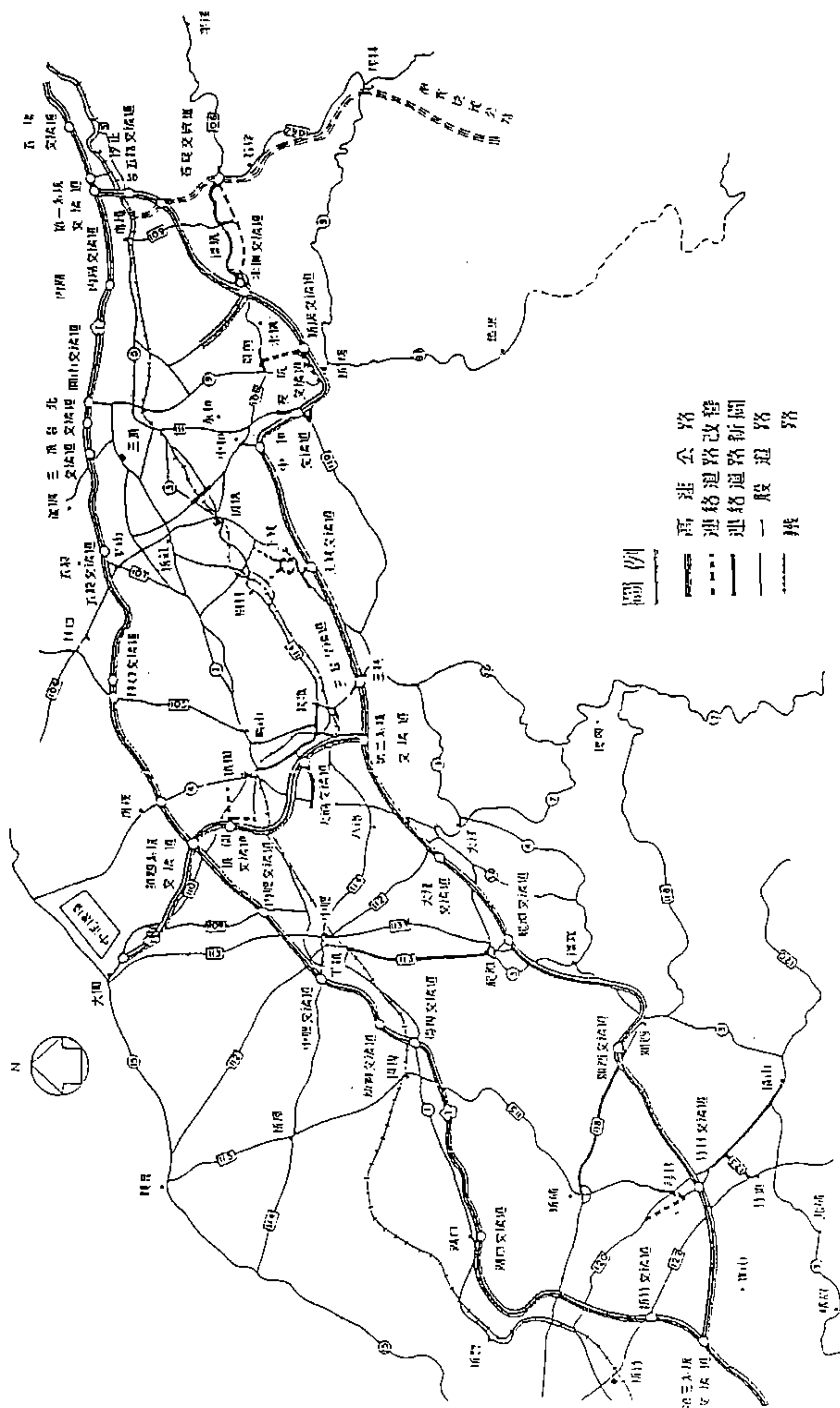


圖 1-1 北部第二高速公路交流道連絡道路系統示意圖

1-2 研究範圍與年期

本計畫將以北二高安坑交流道連絡道路（安和路與安康路）服務範圍所涵蓋之區域（即台北縣新店市之安坑地區）為研究範圍（詳如圖1-2），進行全面性之研究規劃。

本研究係以今年（民國八十年）為基年，並以未來十五年（即民國九十五年）為目標年，以為研究分析之依據。

1-3 工作內容與流程

本研究工作内容可分成七大項目：

- 一、資料蒐集與相關計畫之回顧整合。
- 二、現場踏勘與交通量調查。
- 三、土地使用與交通特性之分析與預測。
- 四、交流道鄰近道路功能檢討：探討問題癥結並研擬改善原則及方法。
- 五、研擬改善方案：就改善原則研擬改善方案。
- 六、方案評估與尋優：就道路容量、交通運轉功能、執行難易程度等進行綜合評估，經由比較結果建議最適方案。
- 七、最適方案之規劃。

本研究之工作流程詳如圖1-3 所示。

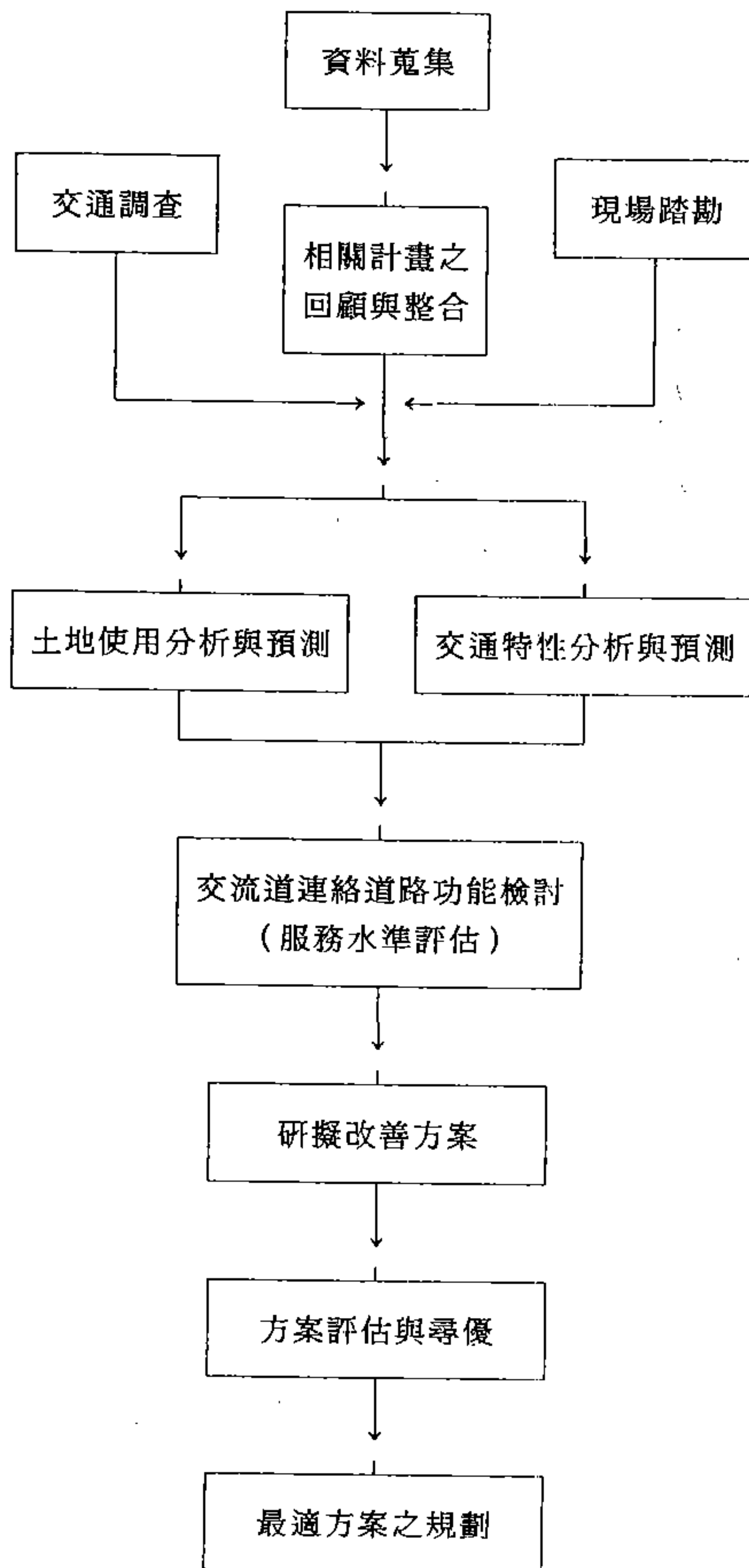


圖1-3 工作流程示意圖

第二章 現況分析

2-1 土地使用現況

本計畫研究範圍內目前土地使用狀況詳如圖2-1，以農業用地所佔比例最高，其次為住宅用地、工業用地、商業用地等。研究區域南側邊緣為山林地。以下就土地使用現況情形逐項討論。

一、住宅用地

安坑地區內住宅主要分佈於安和路、安興路間及安康路頂城、二城一帶，尤其是後者，新興社區林立，區內住宅房屋以二、三層之住宅最多，四、五樓公寓及一樓房舍次之，本區由於屬轉型期中之新興地區，故原有之簡陋房舍與新興建物形成強烈對比。

二、商業用地

安坑地區商業活動以提供居民日常生活用品之零售業為主；大多為家庭式商店，規模不大，尚無區域性商業中心的存在。商業用地皆屬住商混合式之家庭式商店，以新建之五樓房舍為主，一樓作為商業使用，二樓以上則作為住宅使用。另外安坑交流道連接安康路匝道東側及安康路一段兩側，於新店地區都市計畫第二次通盤檢討中將變更為商業使用。

三、工業用地

安坑地區之工業用地以安和路及安康路兩旁較具規模。建物以一、二樓之鋼架石棉瓦及加強磚造為主，屋齡大都在十年左右，因屬老式工廠，建蔽率及使用集約度均較低。

四、農業用地

安坑地區農業主要分佈於安和路東側與新店溪間，以及安康路一段南北側一帶，作物以水稻為主。安坑交流道即設在安和路東側與安康路間的農業用地上。

五、山林地及河川地

山林地主要分佈於安坑地區之南緣，河川地主要為新店溪及五重溪畔。

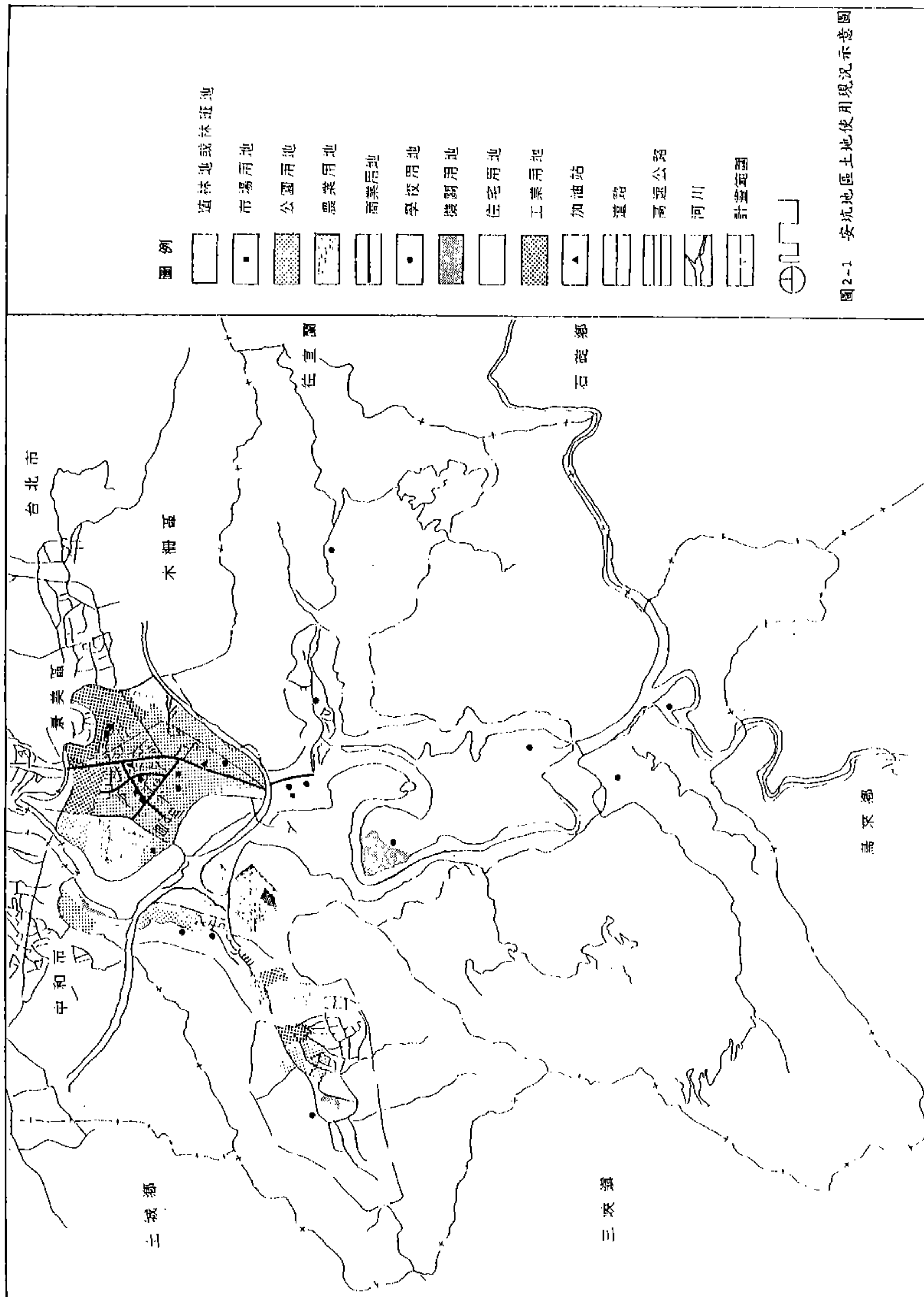


圖 2-1 安坑地區土地使用現況示意圖

2-2 交通現況

本計畫研究範圍內主要道路系統路網現況，請參見圖2-2。

- 一、安康路：即縣道 110 線，為新店市向西與三峽相接之聯外道路，東起碧潭大橋，沿頂城、安坑、頭城、二城、三城至新店市界五城，接三峽鎮建安、成福與台三號省道接於橫溪。計畫寬度安康路一段為廿公尺，二、三段為十五公尺，現況路幅寬約 7.1~16.4公尺其中安康路一段業已由省住都局依都市計畫寬度辦理拓寬中，預計於民國八十年七月底完工。至於安坑交流道匝道與安康路一段交接處將拓寬為35公尺，長度約500公尺。
- 二、安和路：即縣道111 線，即安康路一段與二段交接處路口起往北，經新店市界外挖子，至中和南勢角與縣道 106線相接。計畫寬度為廿公尺現況路幅寬約 7.2~11公尺。其中挖子橋至安康路口，亦正由省住都局依計畫寬度辦理拓寬中，預計於民國八十年七月底完工。
- 三、碧潭橋：碧潭橋寬約15公尺，通車於民國63年，跨越新店溪，連接新店市中心與安坑、塗潭地區。路型為中央分隔，單向為一線快車道、一線快慢混合車道，另人行道寬約70公分。

2-2-1 路口交通量分析

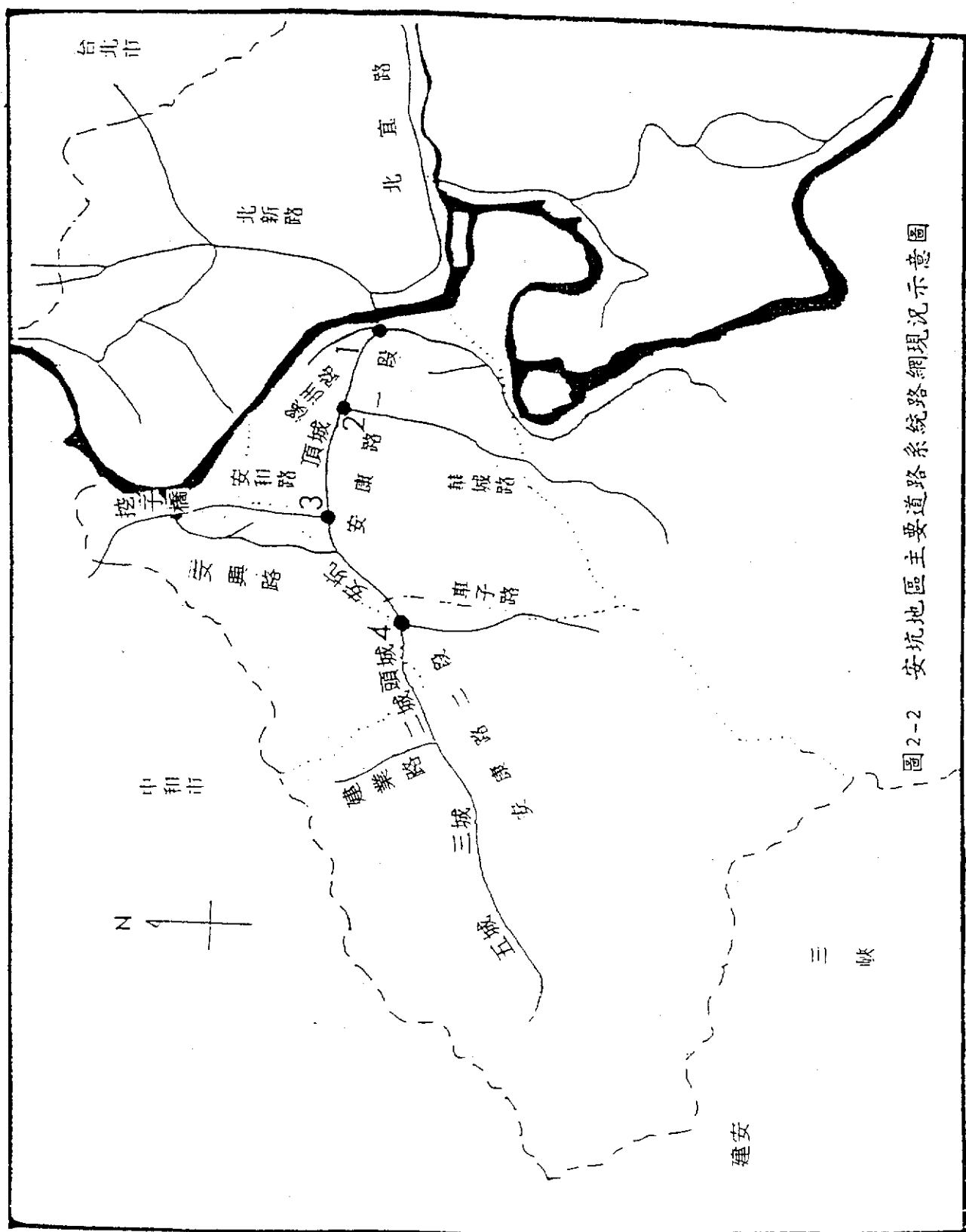
本計畫選取安坑地區四處主要路口：（請參見圖2-2）

- 一、安康路一段與溪洲路口
- 二、安康路一段與華城路口
- 三、安康路與安和路口
- 四、安康路二段與車子路口

分別於平常日、假日進行晨峯(06:30~08:30)、昏峯(17:00~19:00)路口轉向交通量調查，其結果分述如下：

- 一、安康路一段與溪洲路口（表2-1、圖2-3及圖2-4）

本路口尖峯小時交通量平常日較假日稍高，而昏峯又較晨峯



稍高。交通量主要分佈在安康路上，尖峯小時交通量約在 800～1100 PCU之間，尖峯小時因素約在0.79～0.95間，不論平常日或假日車流方向性不明顯，但晨峯往西、昏峯向東交通量較多。而溪洲路尖峯小時交通量僅約20～50 PCU之間，車流主要左轉安康路東行，尖峯小時因素較高，車流分佈較平均。

二、安康路一段與華城路口（表2-2、圖2-5及圖2-6）

本路口尖峯小時交通量平常日較假日稍高，而昏峯亦比晨峯稍高。交通量主要分佈在安康路上，尖峯小時交通量約在 700～950 PCU 間，PHF 約在0.81～0.95間，不論平常日或假日，車流方向性不明顯，但晨峯往西、昏峯向東交通量較多。華城路尖峯小時交通量約在 100～350 PCU 間，車流主要右轉安康路東行，尖峯小時因素較低，車流分佈較集中，且昏峯交通量比晨峯高。

三、安康路與安和路口（表2-3、圖2-7及圖2-8）

本路口尖峯小時交通量平常日較假日稍高，平常日昏峯比晨峯稍低，假日則反。不論平常日或假日、晨峯或昏峯，皆以由安康路二段東向進入路口之車流量最高約1400～2000 PCU間，其中平常日左轉沿安和路北車流量高達1071 PCU，假日則東向直行較多（約1000 PCU），而由安康路一段西向車流量約在500～800 PCU 間，直行安康路二段約佔四分之三；另外由安和路南向進入路口之車流量約在 540～560 PCU 之間，不論平常日或假日、晨峯或昏峯，其差異量皆不大，且右轉西行安康路二段者約佔七成至八成。

四、安康路二段與車子路口（表2-4、圖2-9及圖2-10）

本路口晨峯交通量平常日較假日稍高，昏峯則反；平常日晨峯交通量比昏峯高，但假日晨峯比昏峯低。本路口交通量主要分佈在安康路二段上，平常日晨峯以東向車流較多，約1300 PCU，昏峯以西向車流稍多，其PHF 約在0.83～0.93間，車流分佈平均。而車子路不論平常日或假日，其昏峯交通量皆較晨峯為高，約190PCU，北向車流主要右轉安康路二段東行，而進入車子路車流主要為安康路二段西行左轉南下車子路。

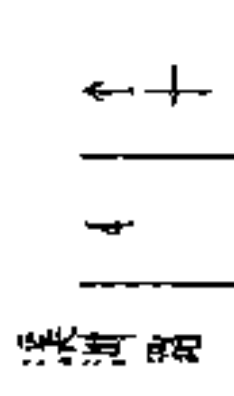
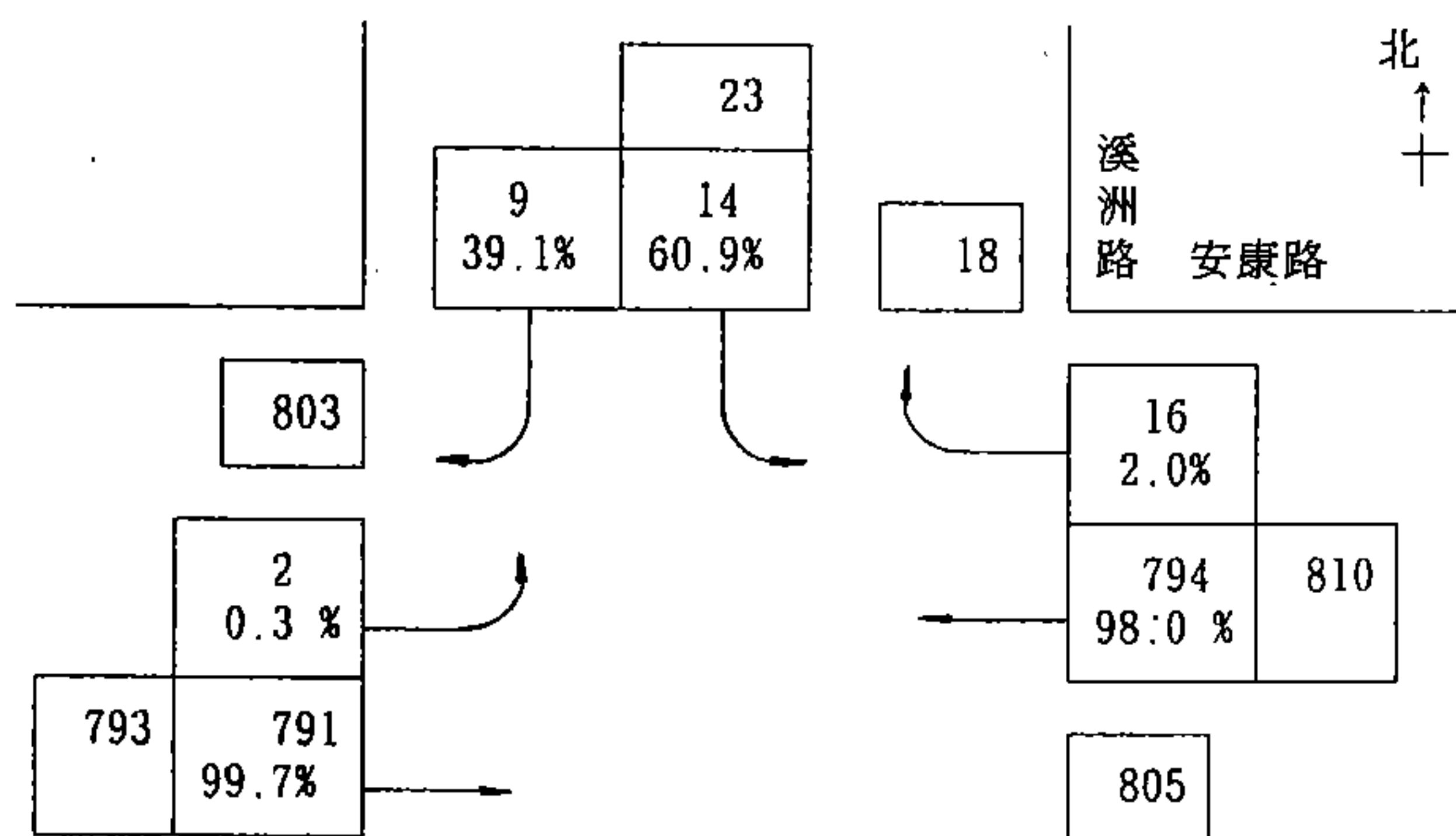


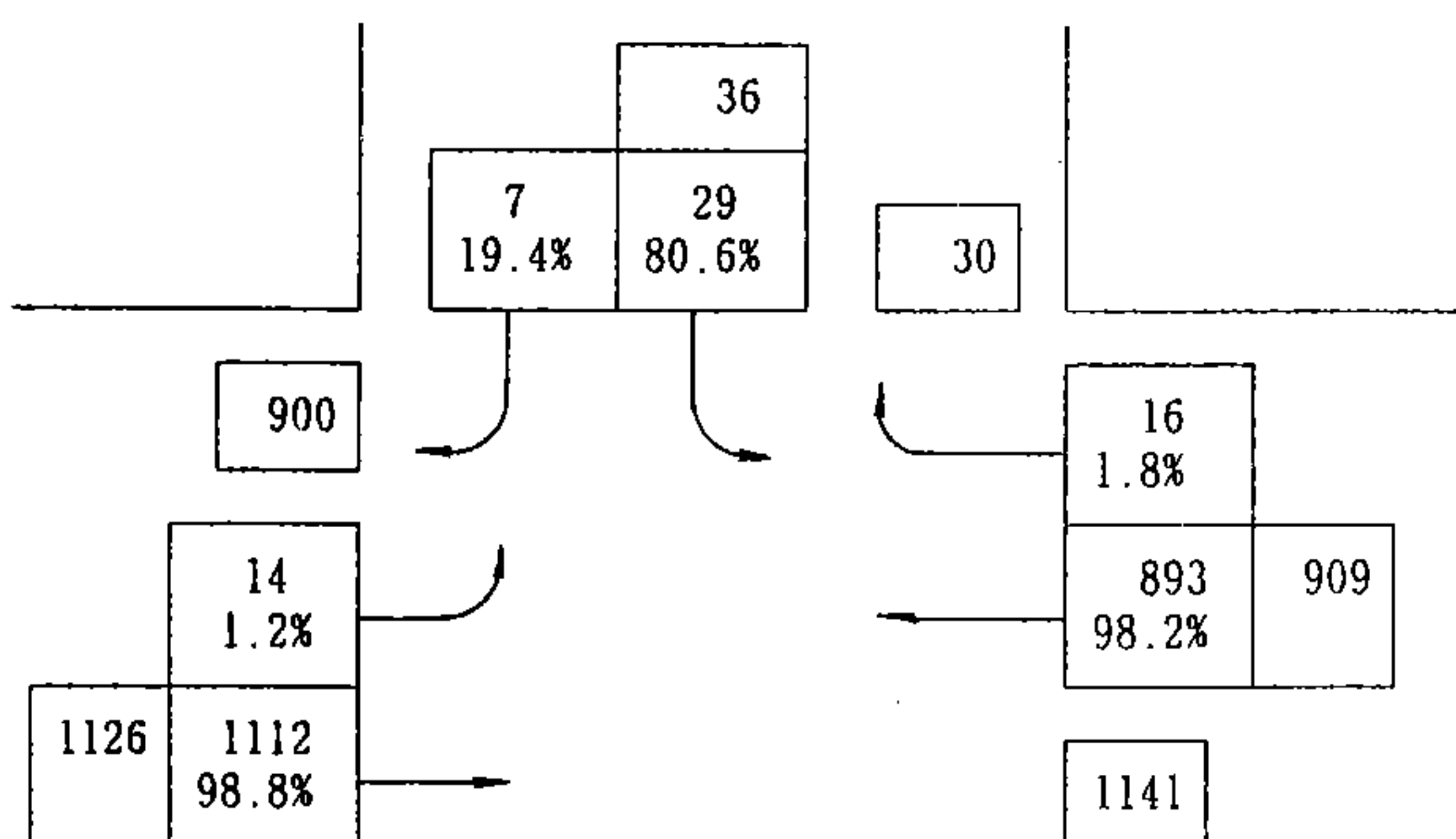
表2-1 安康路一段與溪洲路口平日和假日晨、昏峯交通量表

3 1
安康路

日期	交叉路口 名稱	尖峰時間			鄰近路口編號	尖峰小時 係數 (PHF)	尖峰小時 流量		流量																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
		起 時	終 時	間 隔			左 車 道	左						右																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
								重 型 車	輕 型 車	機車	道路		小 計	重 型 車	輕 型 車	機車	道路		小 計																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
											輛	PCU					輛	PCU		輛	PCU	輛	PCU	輛	PCU																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
平日	安康路 溪洲路 (晨峰)	06	45	07	45	1	0.79	1093	310																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				

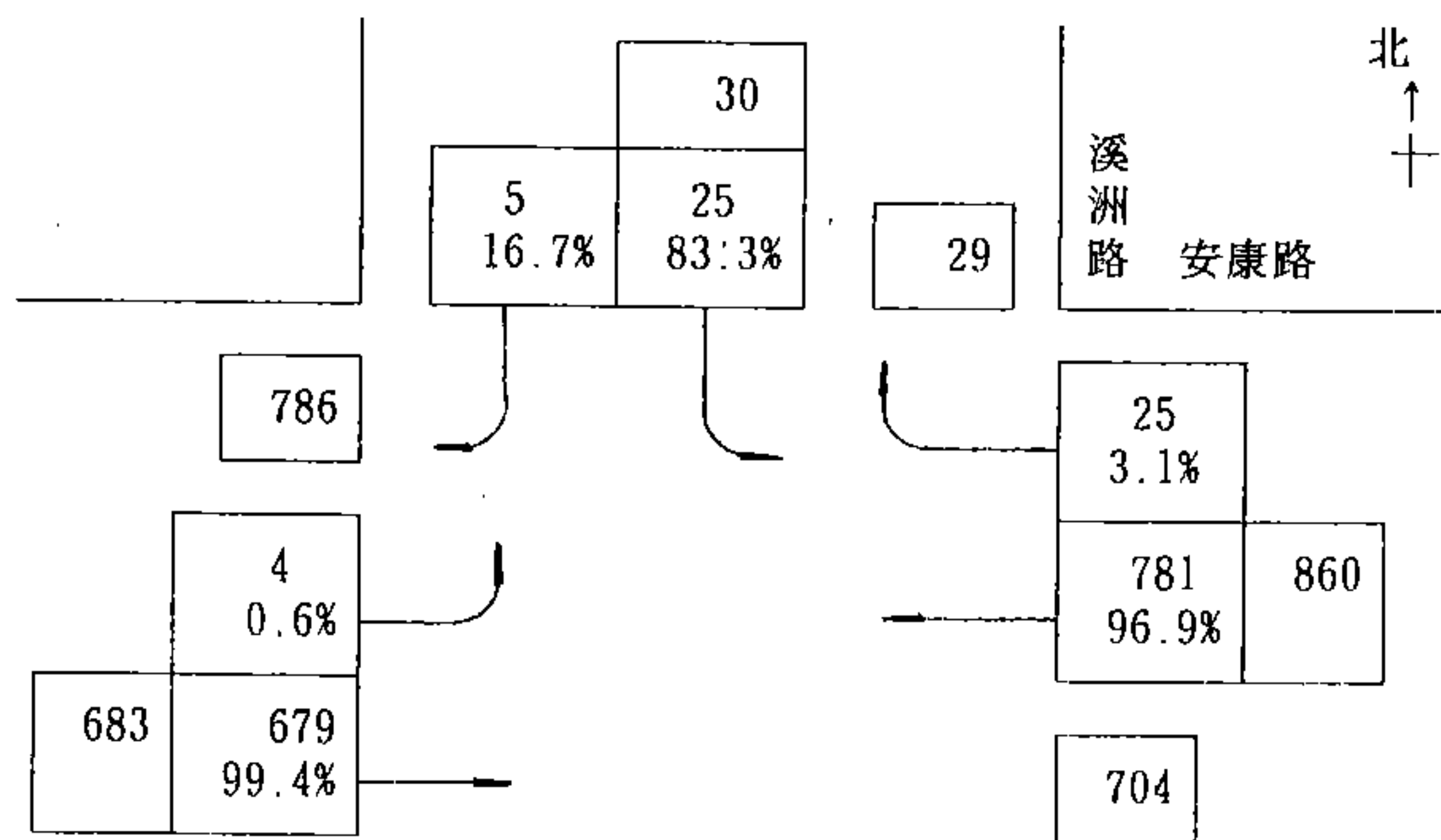


晨峰 AM:0645~0745

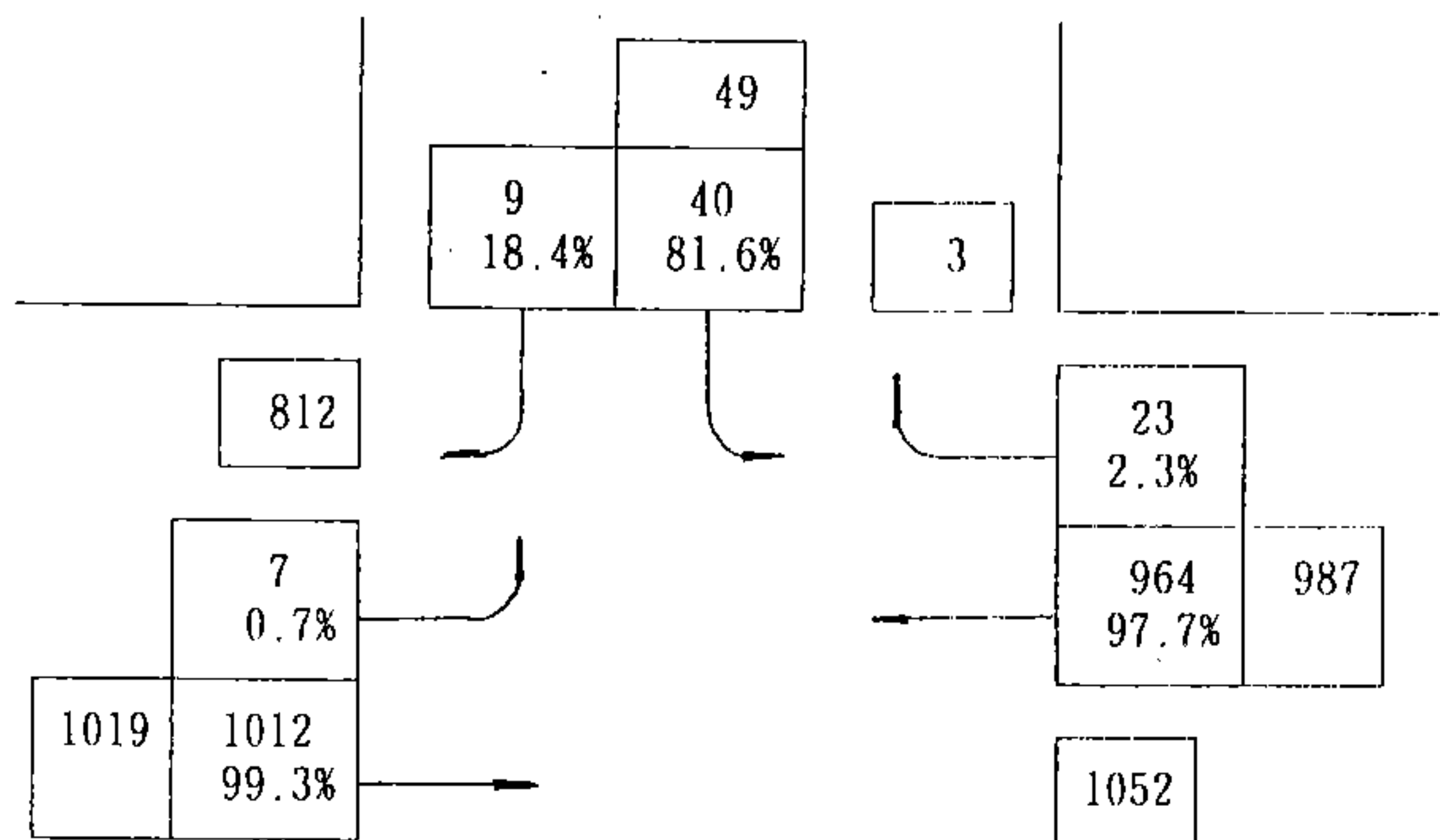


昏峰 PM:1700~1800
單位：PCU/hr
百分比

圖2-3 安康路一段與溪洲路口平常日晨、昏峯通量圖



晨峰 AM:0730~0830



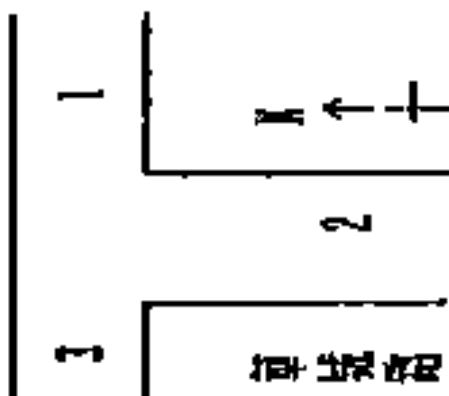
昏峰 PM:1700~1800

單位：PCU/hr

百分比

圖2-4 安康路一段與溪洲路口假日晨、昏峯交通量圖

表2-2 安康路一段與華城平常日和假日晨、昏峯交通量表



日	週	交叉路口 名	尖峰時間			臨近路口編號	尖峰小時 係數	尖峰小時 流量		路												轉												口												轉												向												流												量																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
			起	時	分			輛	PCU	左				直				右				左				直				右				左				直				右				左				直				右				左				直				右																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
										重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕		重		輕	

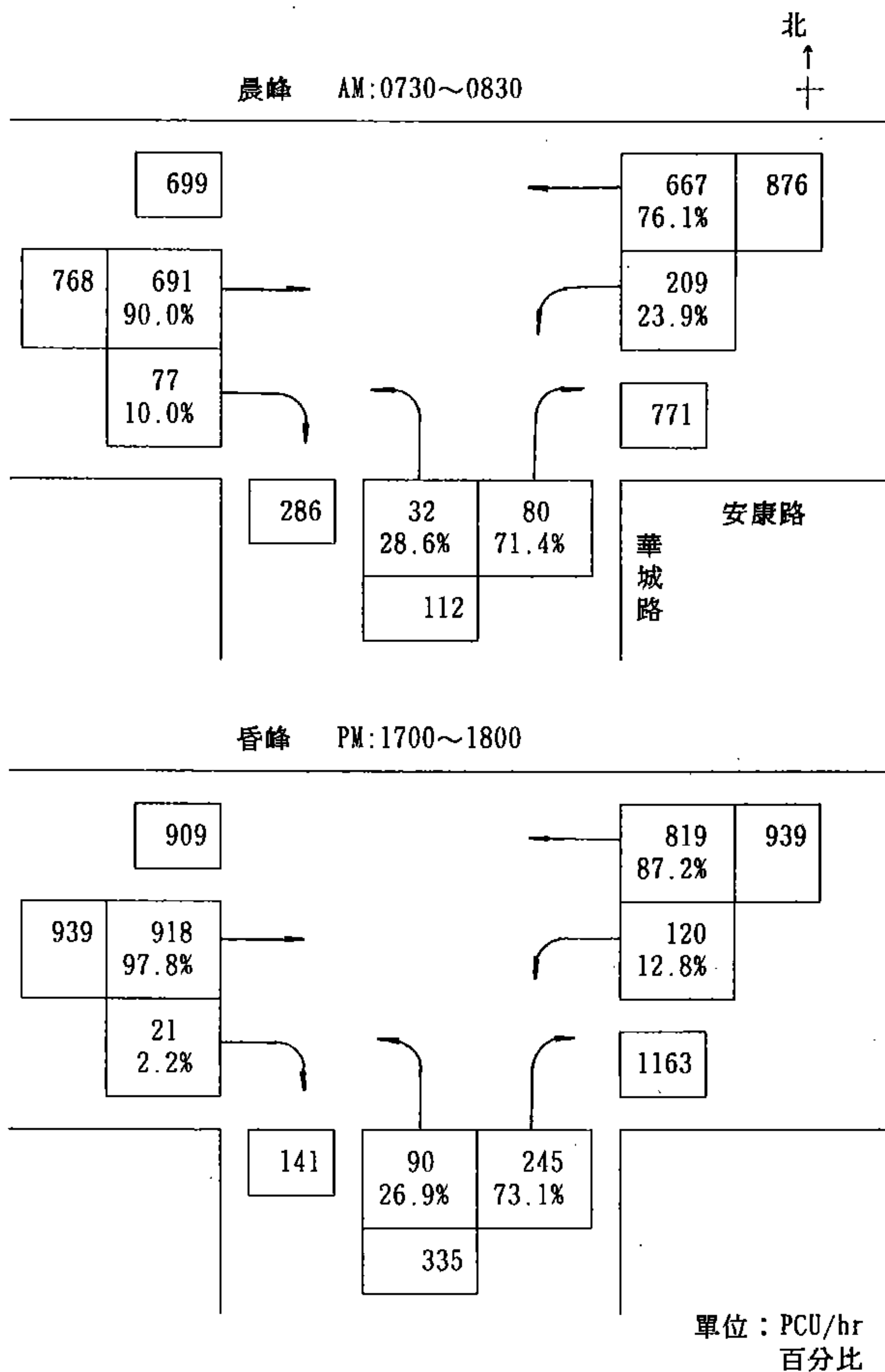


圖2-5 安康路一段與華城平常日晨、昏峯交通量圖

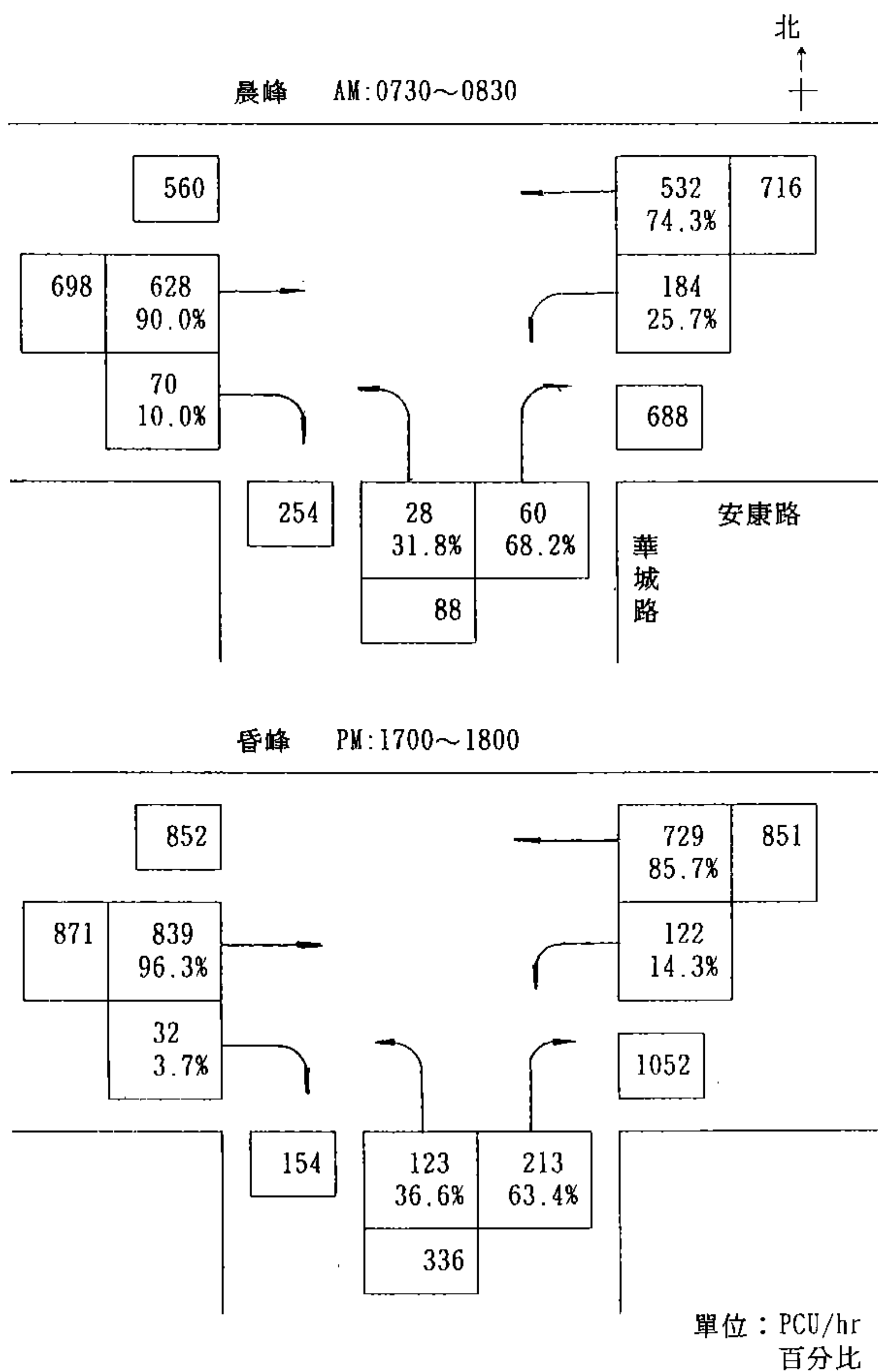
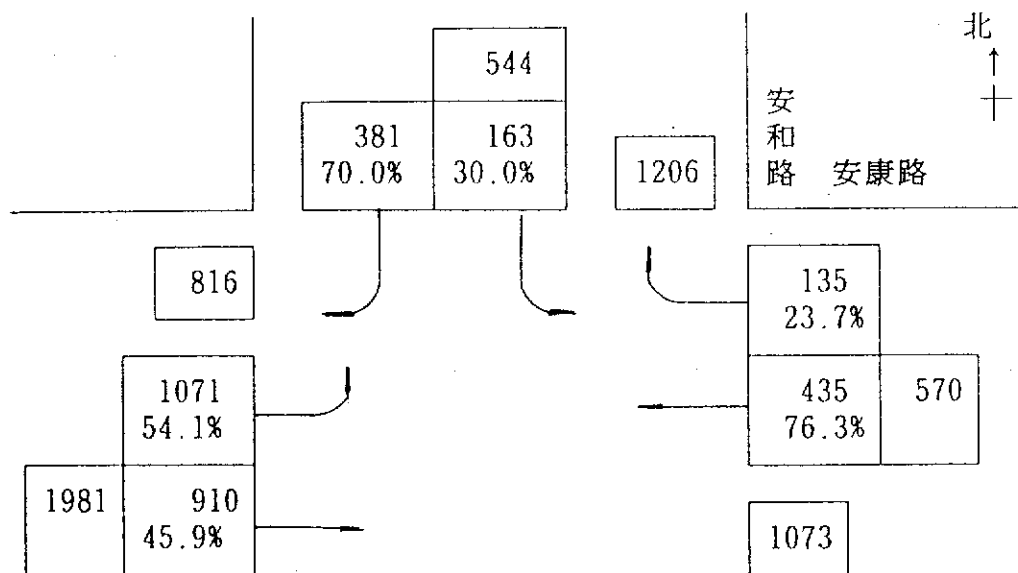


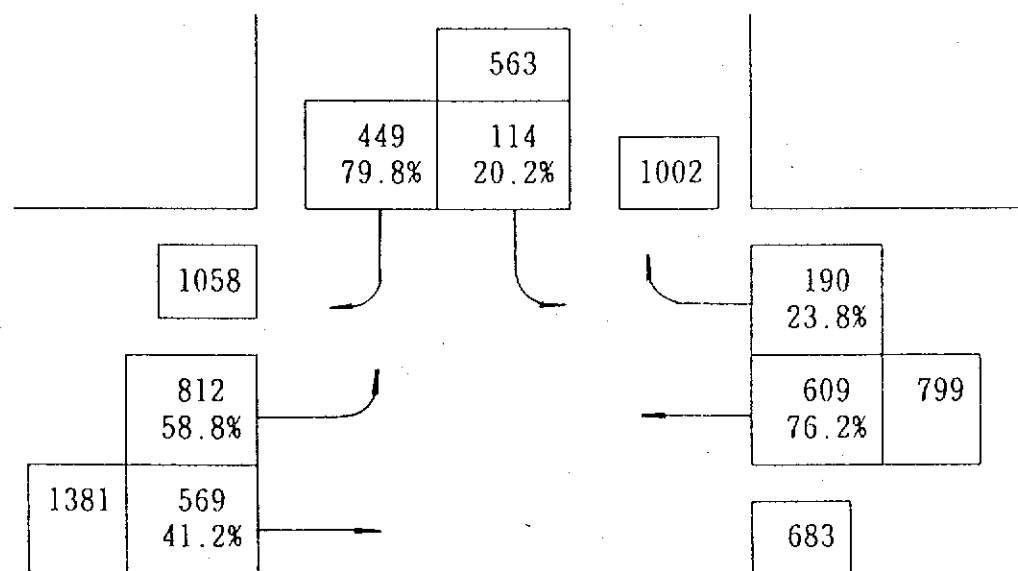
圖2-6 安康路一段與華城假日晨、昏峯交通量圖

前
强
兵

-17-



晨峰 AM:0645~0745

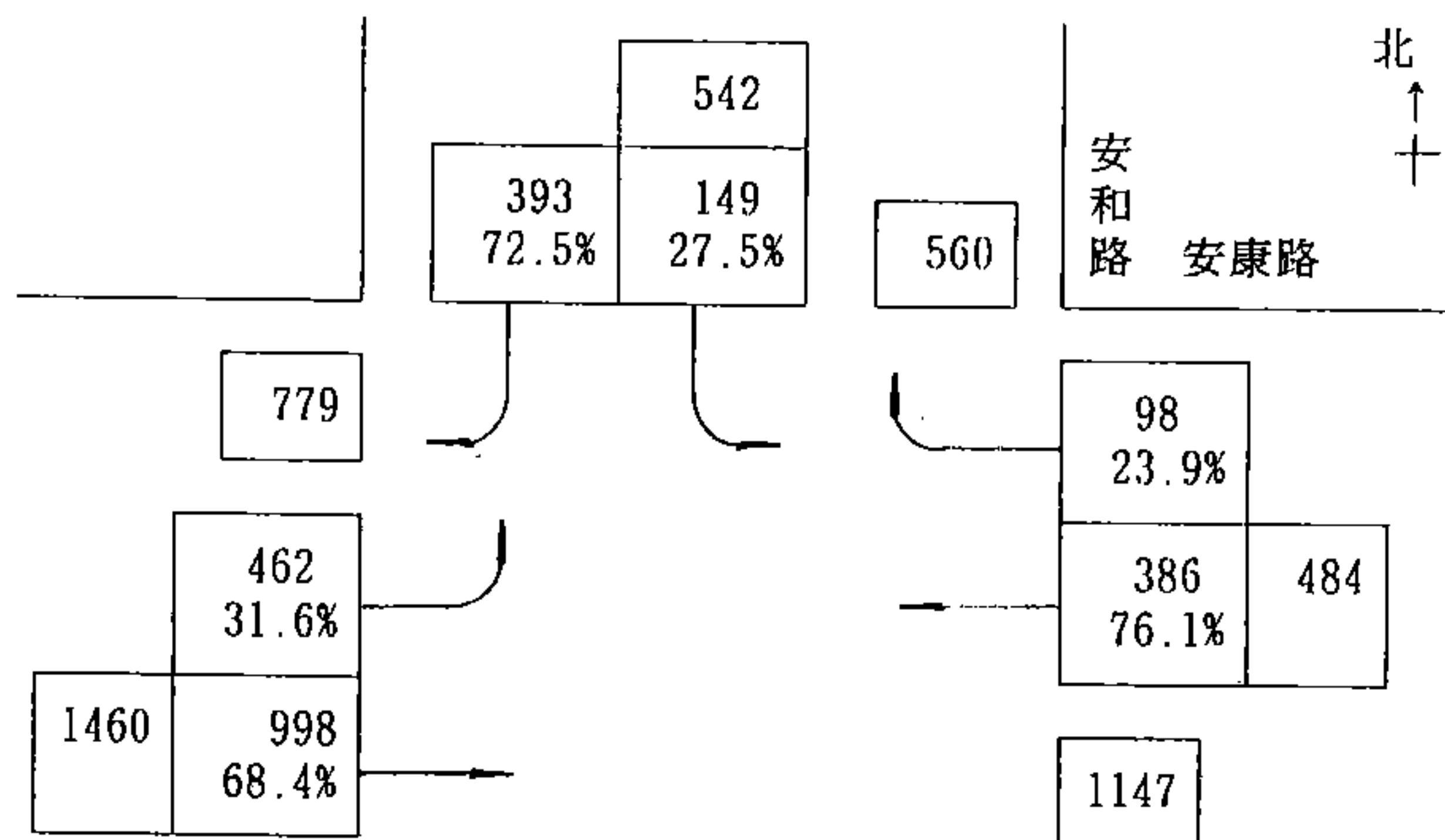


昏峰 PM:1700~1800

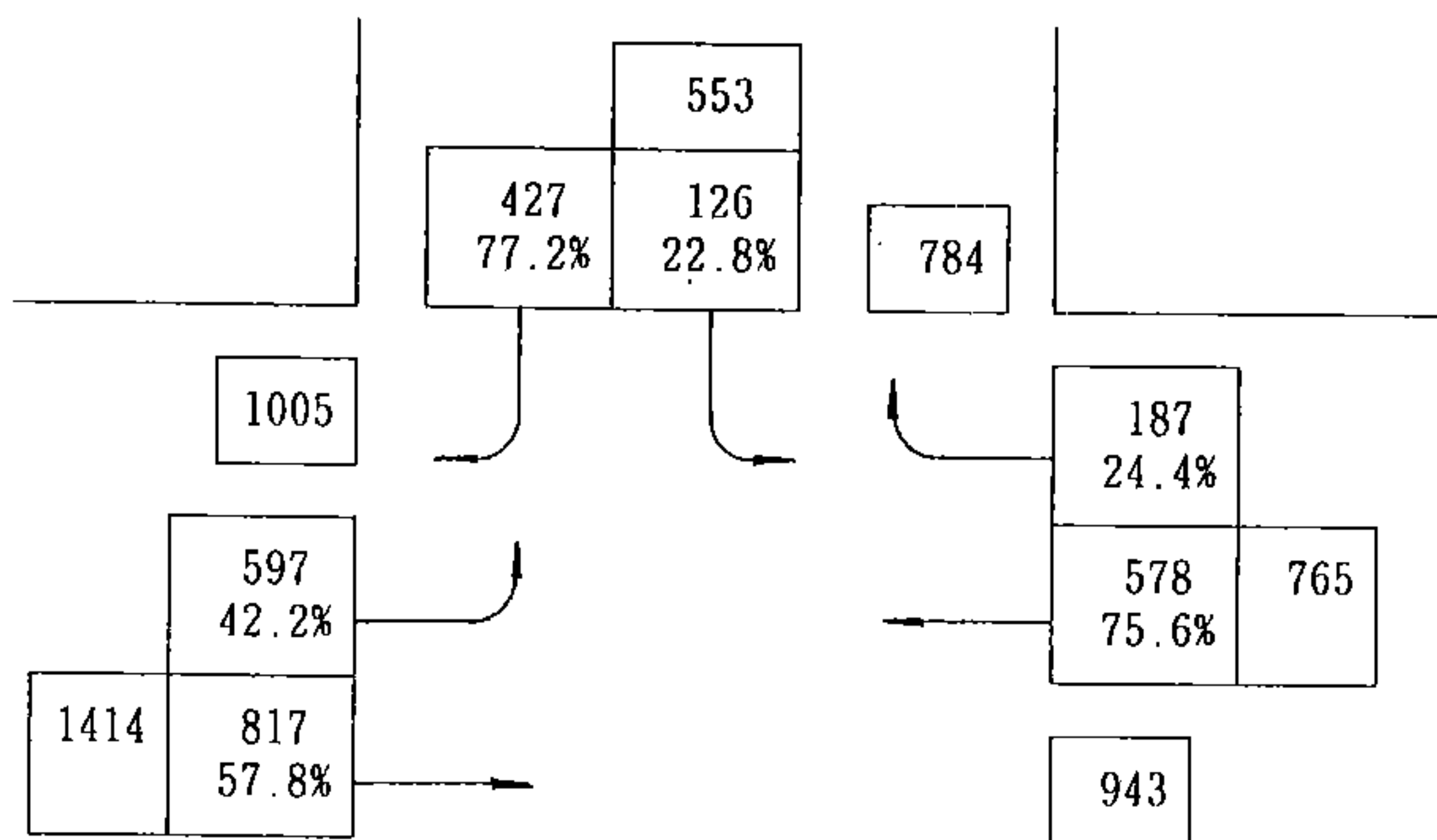
單位：PCU/hr

百分比

圖2-7 安康路與安和路口平常日晨、昏峰交通量圖



晨峰 AM: 0730~0830



昏峰 PM: 1700~1800

單位: PCU/hr

百分比

圖2-8 安康路與安和路口假日晨、昏峰交通量圖

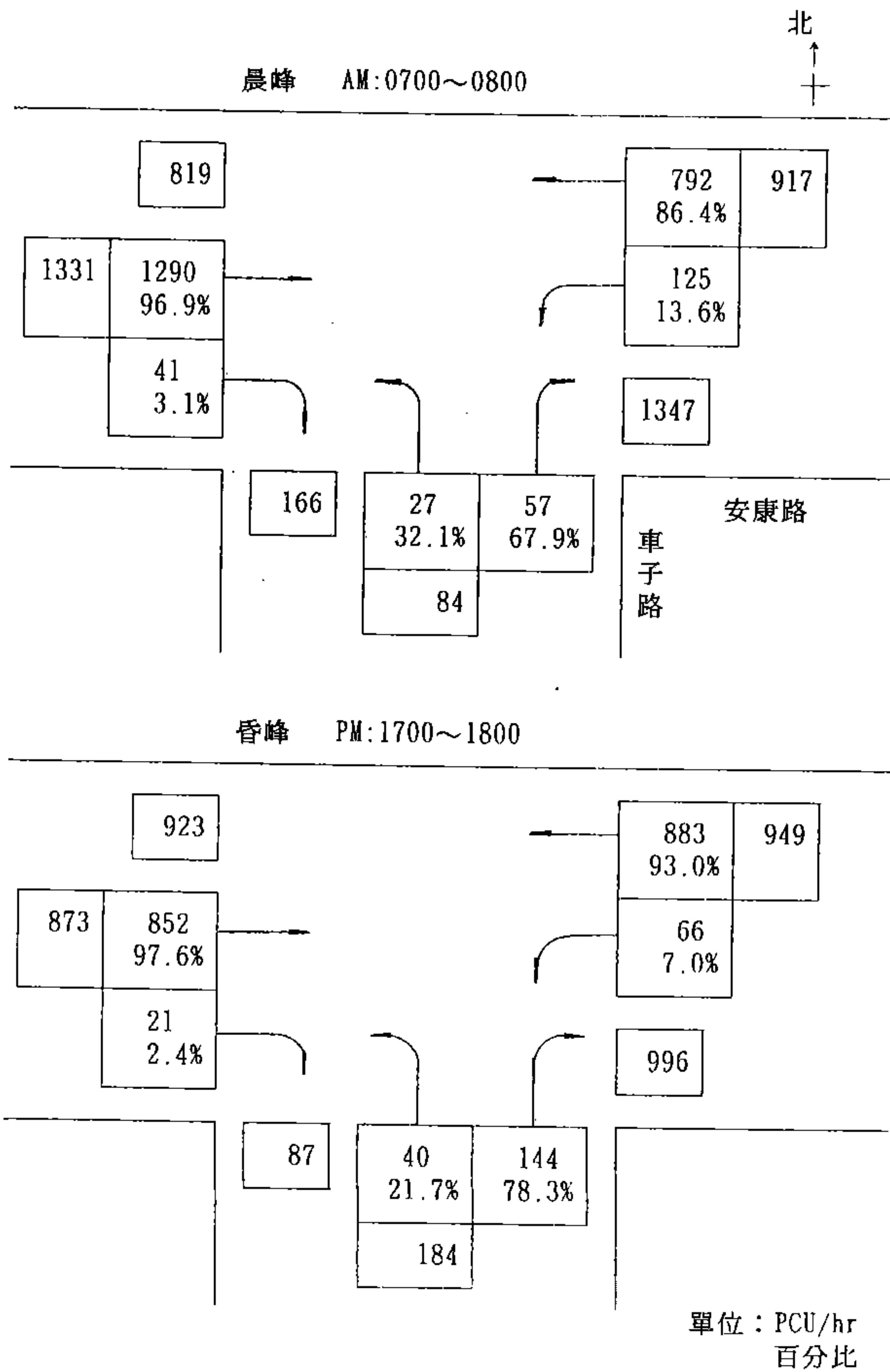


圖2-9 安康路二段與車子路口平常日晨、昏峯交通量圖

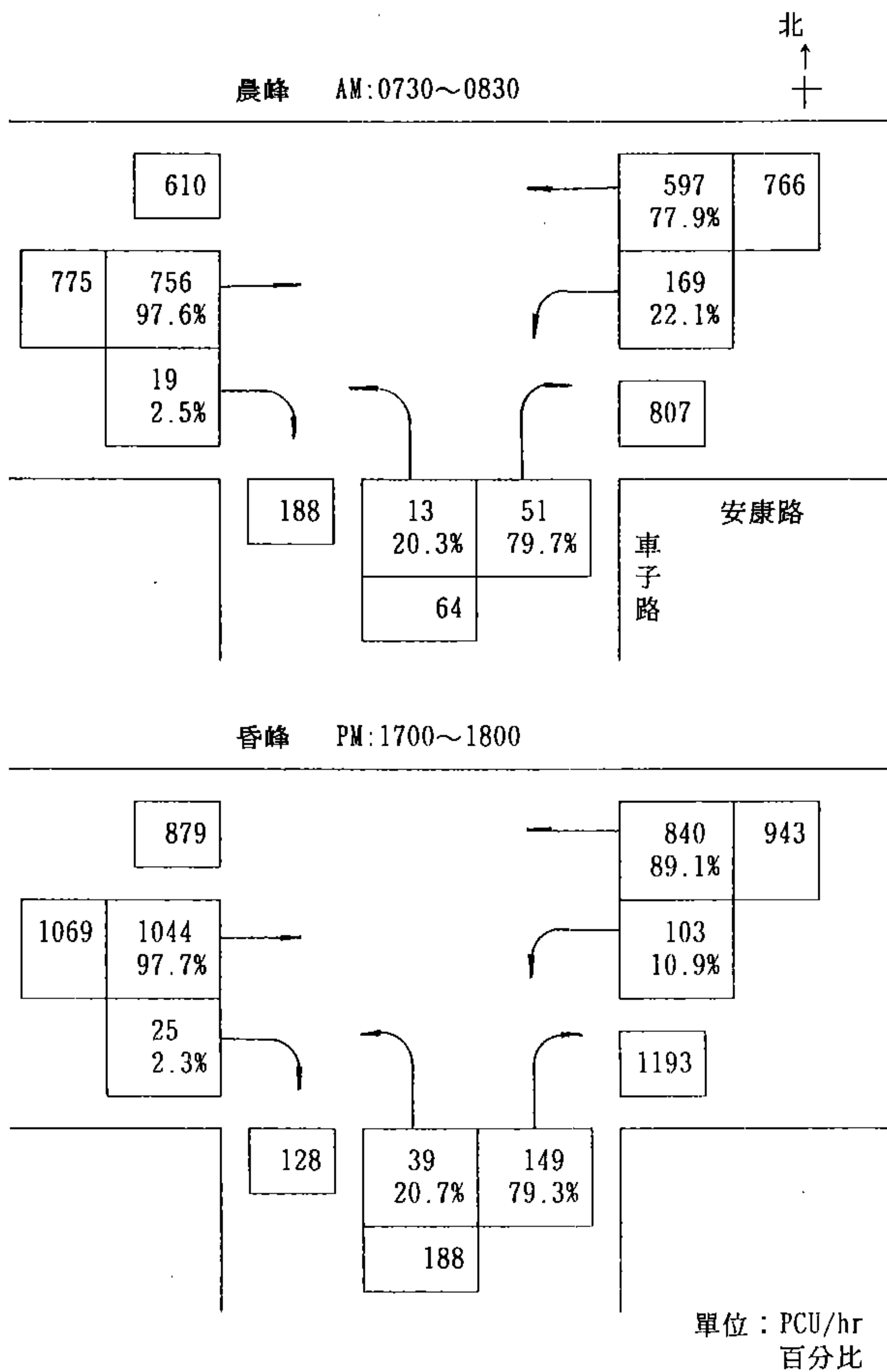


圖2-10 安康路二段與車子路口假日晨、昏峯交通量圖

五、路段交通量

經整理組合前述安康路沿線各路口流量（表 2-1~2-4，圖 2-3~2-10）如圖 2-11 及 2-12，可約略得知安坑交流量鄰近道路之路段交通量，其中安康路一段路段尖峯小時車流量東向略大於西向，惟差異量不大；但安康路二段路段車流量以東向較多，可較西向多達 50%；車種組成中，則以輕型車車輛數較多，約在 500~800 輛間，機踏車車輛數次多，約在 400~600 輛間，重型車車輛數最少，約在 40~80 輛間。而安和路路段平常日尖峯小時車流量不論晨峯或昏峯則以北向車流較多，約為南向的二倍，假日則差異不大；車種組成中，以輕型車車輛數較多，約在 300~400 輛間，機踏車車輛數次多，約在 200~300 輛間，重型車車輛數最少，約在 30~60 輛間。

2-2-2 路段行駛速率分析

本計畫選取平常日晨峯進行路段行駛速率調查，結果如表 2-5 所示。

表 2-5 路段行駛速率暨服務水準表

路名	路 段	距 離	方向別	行駛時間	速 率	服務水準
安康路一段	碧潭橋端—安和路口	1.7公里	往 東	4分20秒	23.5KM/hr	C
			往 西	18分15秒	5.6KM/hr	F
安康路二段	安和路口—建業路口	3.8公里	往 東	22分40秒	10.1KM/hr	F
			往 西	5分15秒	43.6KM/hr	A
安和路	安康路口—挖子橋	1.75公里	往 南	12分10秒	8.6KM/hr	F
			往 北	4分35秒	22.9KM/hr	C

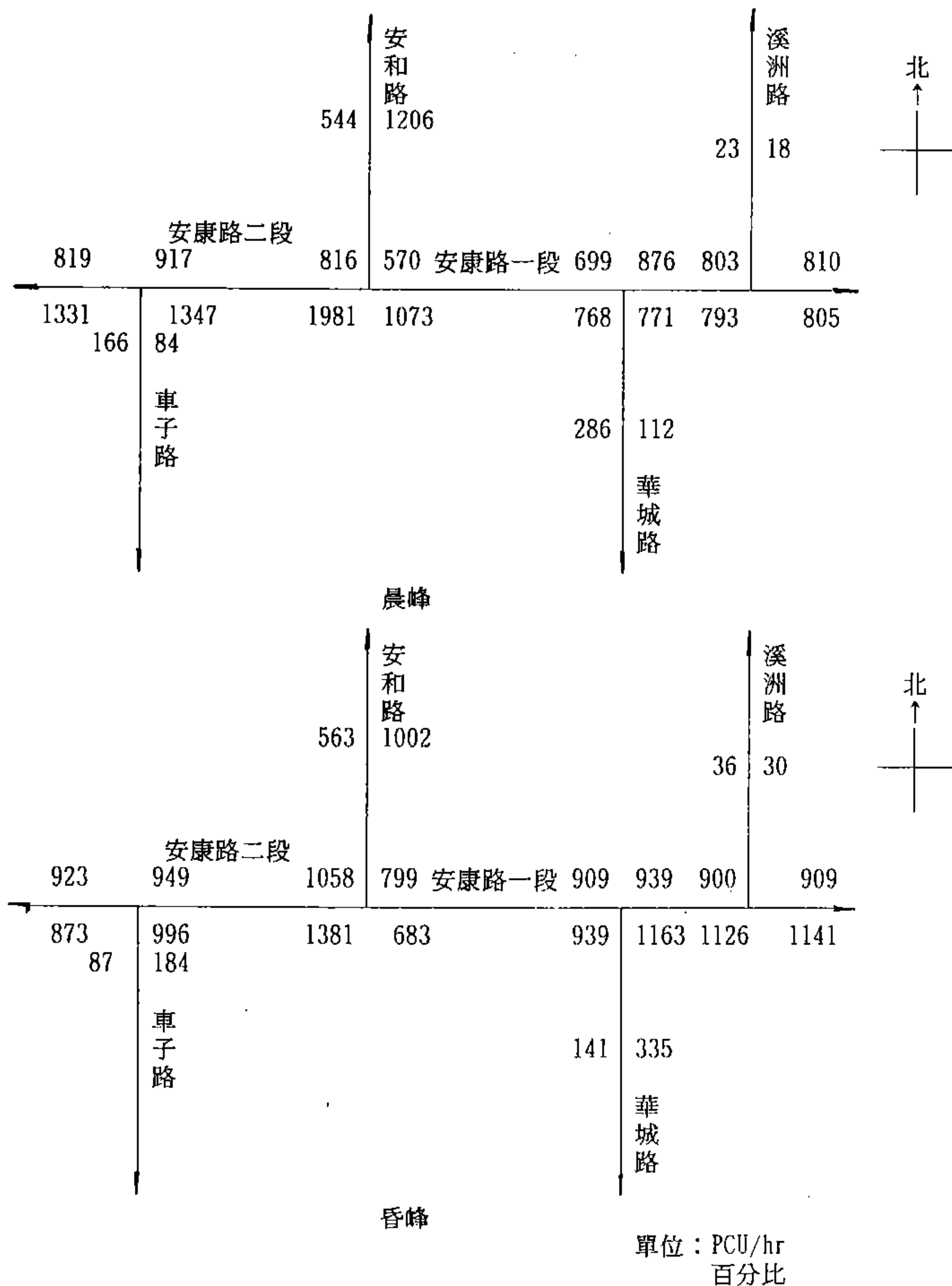


圖2-11 安坑地區平常日晨、昏峰路段交通量圖

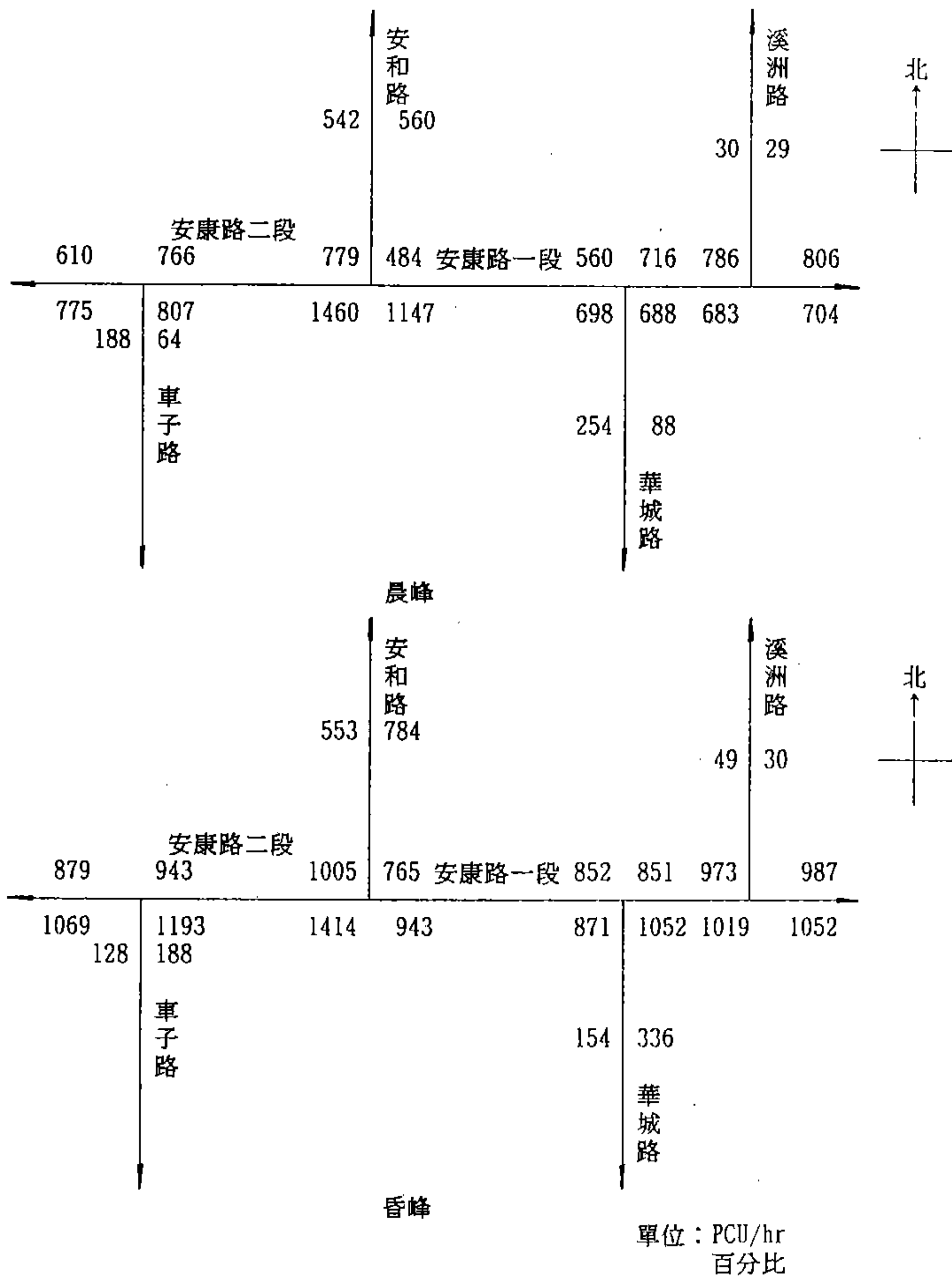


圖2-12 安坑地區假日晨、昏峯路段交通量圖

由表2-5 發現，受到安康路安和路口設有號誌之影響，使得朝向安康路與安和路口行駛之車流皆甚為緩慢，行駛速率約在每小時10公里以下，服務水準為F級。其原因一方面是路幅窄、車流量多且路口號誌有所延滯；另一方面是安康路一段及安和路拓寬工程現正施工中，故造成行車不便。

2-2-3 通過性旅次分析

本計畫選取平常日晨峯6 點30分到8點30分，設置三處調查站以進行通過性旅次分析，此三處調查站為：

- 一、安康路一段臨溪洲路口。
- 二、安康路三段過錦繡山莊，接五城路，臨中和市第一示範墓園。
- 三、安和路在挖子橋上。

調查係以牌照法抄錄進出調查站之雙向車輛車牌號碼，並每隔五分鐘紀錄一次。將 1號調查站東側，即往碧潭橋、新店市區、台北等劃為第 1區； 2號調查站西側，即往建安、成福、三峽等劃為第 2區。3 號調查站北側，即往中和、永和、台北市等劃為第 3區。而 3處調查站所涵蓋範圍內，即為安坑地區劃為第 4區（請參見圖2-13）。

將通過某調查站之車牌號碼，設定行駛時間介於10到40分鐘之間，搜尋於其他調查站是否有登錄同一車號者，即可整理出旅次之起訖，其結果如表2-6 所示。

表2-6 安坑地區旅次起訖分析表

起 訖	第 1 區	第 2 區	第 3 區	第 4 區	總 計
第 1 區	—	23.3%	41.6%	35.1%	100.0 %
第 2 區	28.1%	—	58.3%	13.6%	100.0 %
第 3 區	28.6%	37.8%	—	33.6%	100.0 %

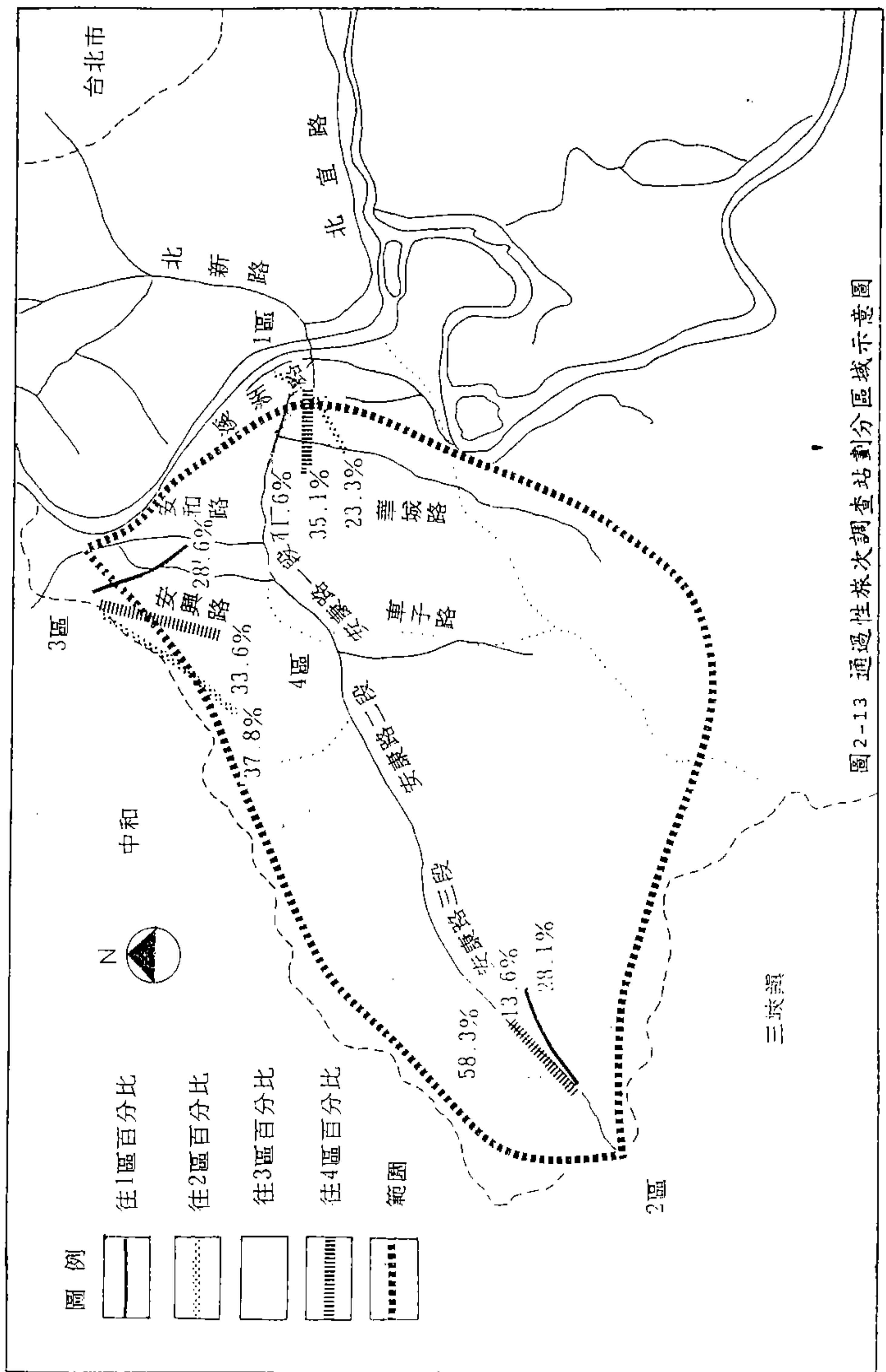


圖2-13 通過性旅次調查站劃分區域示意圖

由表 2-6 可知，由第 1 區即新店市區等地方，進入安坑地區者，多數通過 3 號調查站，即約 41.6% 往中和、永和方向而去，留在安坑地區內者次多；而由第 2 區即三峽等地方，進入安坑地區者，亦大多數通過 3 號調查站，即約 58.3% 往中和、永和、台北方向而去；而由第 3 區即中和、永和等地方，進入安坑地區者，大略平均分佈於各區；此一結果經與圖 2-7 之安康路安和路口平常日晨峯交通量比較之，亦約略吻合，由此可知安康路、安和路上肩負大量之通過性旅次，其中尤以三峽經安康路二段左轉安和路往中和、永和、台北方向為最。未來當北二高完工通車後，藉由木柵交流道、新店交流道、中和交流道、三鶯交流道等上、下高速公路，將可疏散部份現今利用安康路、安和路等地區性道路之通過性旅次，到達其目的地。

2.3 相關計畫之回顧與整合

本計畫研究範圍內之重大建設計畫，包括北部區域計畫、北部第二高速公路興建計畫、臺北都會區大眾捷運系統興建計畫、臺北近郊公共工程建設計畫及新店市綜合發展計畫等，對於安坑交流道與其連絡道路均具有相當大之衝擊與影響，故於工作執行之先，須深入探討這些建設計畫對本計畫範圍之影響，以擬定因應之道及最適改善方案。以下就各計畫與本計畫目標相關部份概述如后：

一、北部區域計畫

該計畫在交通運輸系統方面提及臺北都會區內外環快速道路經過新店北緣，即臺北市木柵路跨景美溪接新店市復興路，越秀朗橋與中和市景平路相連；另外台北都會區大眾捷運系統之紅線從淡水經過臺北市區沿羅斯福路及北新路至新店。

二、北部區域第二高速公路興建計畫

北二高沿五峯山邊緣進入新店市寶興里，於南下 15KM+870M 處，設置新店交流道與中興路中段相連；通過新店交流道後，以隧道方式沿山區南下，至新店市台灣汽車客運公司新店站上方，則以高架跨過北新路及新店溪，而於新店溪左岸之農業區附近，設置安坑交流道 (20KM+150m) 與安康路一段相接，並以中央大橋

橫跨過新店溪，與對岸之台北縣環河快速道路相連，南下至21KM+875M處，又以隧道方式進入中和市。北二高完成後新店交流道將以承擔臺北市南區及新店市之交通旅次為主，安坑交流道則擔負部份中、永和市及安坑地區之交通旅次為主。

三、臺北都會區大眾捷運系統

臺北都會區大眾捷運系統初期計畫網路，紅線由淡水起沿原北淡線鐵路至台北車站，再沿羅斯福路、北新路至新店。其中新店市部份，係自景美溪以南沿北新路至新店市台汽客運新店站，長約三·五公里，沿線設有江陵里站（內政部營建署前南側）、七張站（北新路與寶橋站交叉口北側）、新店市公所站（新店市公所對面）、新店站（北新路與北宜路一段交叉口）等四站。此外，捷運系統至安坑的延伸線，目前亦在研究評估階段中。

由於捷運系統新店線之起站，設於現在新店市台汽客運新店站附近，對於新店溪左岸及安坑地區之交通運輸，必須建立完善轉車系統，否則將延滯安坑地區之都市發展。且因此區地形狹小，復有北新路、中興路、北宜路、環河路、安康路及北部第二高速公路等匯集，若無足夠腹地配置轉車設施，將影響此區交通流動，反更將降低此區之生活品質。

四、台北近郊公共工程建設計畫（新店市轄部份）

台北近郊公共工程建設計畫中有關新店都市計畫區部份包括台北縣環河快速道路興建工程、安康路拓寬工程、安和路拓寬工程等；以上三項工程與本研究有密切關係，特略述於后：

（一）台北縣環河快速道路興建工程

台北縣環河快速道路在新店市境內之路線，係由碧潭大橋起，經環河路及溪園路，再由秀朗橋至中和，另向北可銜接台北市水源快速道路及環南快速道路；目前初步選定沿河案路線，計畫編列三年預算拓寬現有環河路及溪園路，拓寬長度5,700公尺，道路寬度以現有環河路路段拓寬為22公尺，溪園路路段則拓寬為32公尺，總計須工程費用約為61億1300萬元及拆遷費用為11億7000萬元。

對於安坑地區之交通而言，若能利用前述之快速道路系統，將可迅速通往台北市區以及台北縣之中和、永和、板橋等地，因而增加本區之發展潛力。

(二) 安康路拓寬工程

安康路拓寬工程係指現有安康路一段而言，即從碧潭大橋起至安和路及安康路二段交接處，現有道路寬度僅為 8 公尺，計畫拓寬長度 1700 公尺，計畫寬度 20 公尺，總計須工程費用 3,500 萬元及拆遷費用 6,400 萬元，現正由台灣省住宅及都市發展局積極施工中，預計於八十年七月底完成，另於安坑交流道匝道至安康路一段交接處將拓寬為 35 公尺，長度為 500 公尺，以承接進出安坑交流道之車流。其對安坑地區的影響有：

1. 由於安康路二、三段，已拓寬為 15 公尺，而一段部份於拓寬前僅為 8 公尺寬，使得安康路一段現有交通之服務水準極為不佳，已降至 F 級，安康路一段拓寬工程完工後，應可解決此一問題。
2. 安坑交流道將設置匝道連接安康路一段，因之未來新店溪西岸地區，及部份中和市之對外長程交通量，將藉此處進出北二高，屆時交通流量勢必快速成長；安康路一段拓寬後，將可提昇安坑地區交通之服務水準。

(三) 安和路拓寬工程

安和路從新店市界西北緣至公館崙，與安康路一段末端相接，為新店溪西岸地區，通往中和、永和之主要交通孔道，現有道路寬度僅為 8 公尺，計畫拓寬長度為 2900 公尺，寬度為 20 公尺，總計須工程費用 1 億 4000 萬元及拆遷費用 2 億 200 萬元，預計於八十年七月底完成。此工程對安坑影響有：

1. 安和路為新店溪西岸，通往中和、永和地區之主要孔道，現有道路設施之服務水準於尖峰時段已降至 F 級，故拓寬工程完工後可降低此一路段之交通阻塞情形，提昇交通服務水準。
2. 安和路及安康路一段之拓寬工程完工後，將促進新店溪西岸

及安坑地區之整體發展。

五、新店市綜合發展計畫

為配合區域整體發展之需要，該計畫之年期參照北部區域計畫，以民國八十五年為計畫目標年。基於臺北都會區發展壓力及重大建設影響波及之考量，至民國八十五年之計畫人口訂為四十萬人。而在土地使用計畫方面，新店都市計畫區外之住宅用地主要配置於安坑地區。至於交通系統計畫方面，可分為兩部份說明：

（一）道路系統

1. 聯外幹道：聯外幹道之功能主要為區域性之交通連絡路線，構想以北二高、大眾捷運系統（新店線）、台北縣環河快速道路、新烏路、北宜路及安康路等來作為新店地區之聯外幹道。
2. 主要道路：主要道路功能為市內交通聯絡線及新店市與鄰近鄉鎮之交通連絡路線，建議以中興路、安和路、寶橋路、復興路及中正路等作為主要道路。

（二）交通改善

1. 增開大眾捷運系統通往安坑地區之路線。
2. 設置客運聯合轉運總站。
3. 改善安和路。
4. 增開安坑地區外環道路（山側快道）。
5. 增建高速公路連絡道。

以上所列之重大計畫與建設皆直接或間接與本計畫有不同層次的關聯，值得深入探究。

除此之外，安坑交流道鄰近道路服務範圍內仍有其他的道路改善計畫包括：（請參閱圖2-14）

- （一）安坑地區的安興路沿五重溪拓寬為12公尺寬，其北側過挖子橋接安和路三段。未來並可接興安大橋（尚未興建）過新店溪，至中央新村北側十四張農業區，因此往臺北之部份通過性旅次可往此接臺北縣環河快速道路及台北市之水源快速道路至臺北

市區。

- (二) 安康路一段的明德山莊將遷移他處，計畫中此區域將變更為商業及住宅使用，區內開建多條東西向及南北向之20~40公尺寬道路，除可紓解安康路一段部份車流外，其西側亦將開建40公尺寬南北向道路，以北接安坑交流道匝道，南接未來計畫中興建的山側快道並向東經華城路、金龍路，於青潭堰北側連絡北宜公路。另東北側新開建之20公尺寬道路可接臨碧潭橋端安康路一段。
- (三) 安康路、安和路口另將向南延伸快速道路接山側快道。



圖2-14 新店市都市計畫（第二次通盤檢討）安坑交流道
附近道路建設圖

第三章 未來發展與課題檢討

3-1 土地使用發展與分析

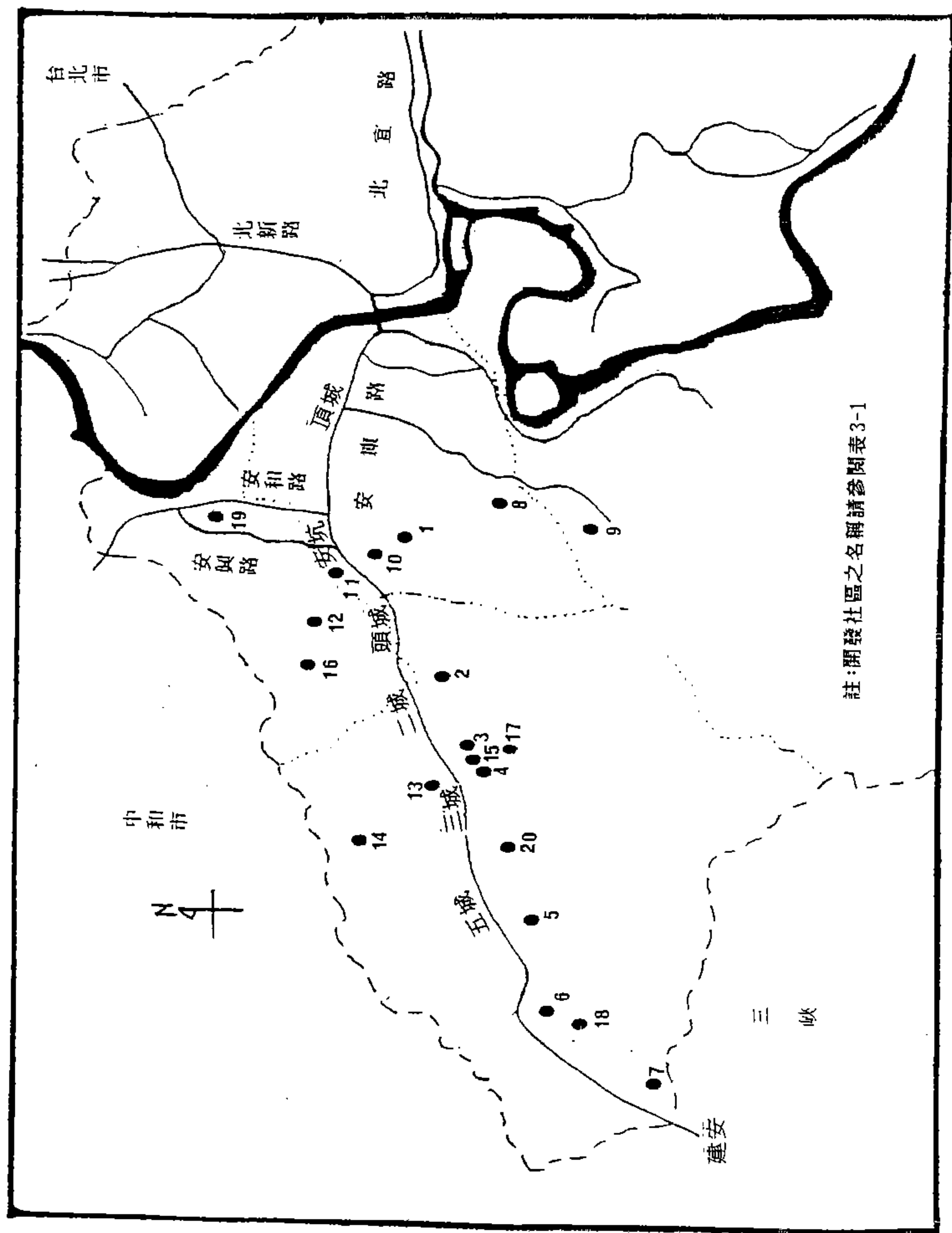
安坑地區早期由於全區多為山坡地形，對外交通不發達，故多以聚落形式發展，並沿著僅有的兩條對外聯絡通道佈設，建築物構造以磚造居多，木造次之，公共設施缺乏，環境不佳，以至生活品質甚差，因而影響了地區發展；近年來受台北都會區整體都市發展與土地增值影響，於區內產生了許多新興的坡地社區，根據本計畫調查顯示，目前此一類型的社區不下有20個之多（詳表3-1及圖3-1）使得本區人口集居，人口數與人口密度增加，遠超過原有都市計畫之規劃，此一發展趨勢預期隨著安坑地區各項交通建設計畫之開發與都市計畫配合檢討下，恐仍將持續成長。

安坑地區未來之土地使用發展，目前係依新店市綜合發展計畫所制訂之土地使用計畫（詳如圖3-2）進行其通盤檢討，依此構想，未來安坑地區將大幅調整其發展方向。在土地使用方面，除將繼續開發現有坡地社區南側外，計畫人口居住密度訂為每公頃300人，使其可供大量人口居住；就商業用地而言，除保留現有都市計畫鄰里性商業區1.76公頃及景觀商業區1.12公頃外，於安坑交流道與安康路中間設立區域性商業暨辦公中心（約20公頃）；工業用地方面則除了現有都市計畫之工業區26.64公頃外，於安和路與北二高附近規劃30公頃之高科技工業區以配合實際需求；另於安康路一段南側設立新店市之市政、文化、教育暨職訓中心與區域性轉運停車場，安康路一段與安坑交流道間除區域性商業暨辦公中心外亦設置一交通轉運中心以紓解原新店市區之交通問題。另於交通建設計畫部份，亦希望台北都會區大眾捷運系統得以延伸至安坑；安和路除依計畫拓寬為20公尺寬外，於北二高與安康路間並再拓寬為30公尺，並於台灣麥芽廠附近以涵洞穿越高速公路後新建興安大橋東接新店之環河快速道路，挖子橋附近則沿新店溪畔增設20公尺寬道路至永和之環河快速道路；就安康路之改善而言，則將於安康路南側增闢四十公尺寬外環道路（即圖2-13中之山側快道，其中二十公尺為山邊截水溝及綠帶）銜接三城及安和路口

表3-1 安坑地區新興之坡地社區

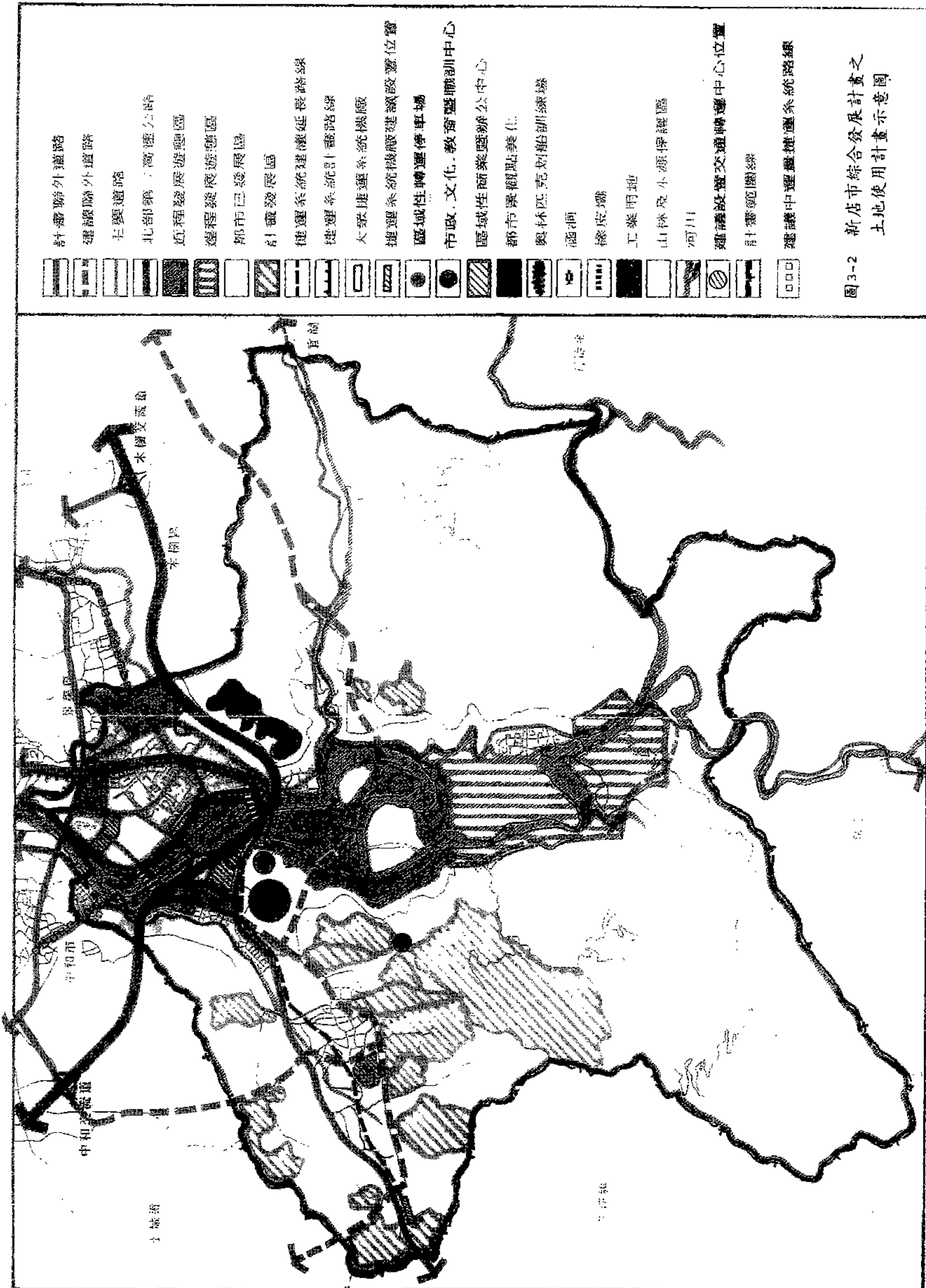
開發社區名稱		面積 (公頃)	計畫人口(人)・	計畫戶數 (戶數)	停車位	學校設施	現有戶數 (戶)	完成年期	工程現況
1. 景文	工商	11.18	8100			專校			完工
	學園社區	11.97	3374						
2. 黎明清境		13.61		1500	1600		880	80/12	
3. 臺北小城			6500						
4. 北城·世界		63	17423	3000	2100	國小一所		預定84年	雜項施工
5. 三城湖		14.27	4365			國小一所			
6. 碧璠別墅		13		290			77	79	
7. 北城山莊		143.49	53202	6000	4200	國小二所 國中二所			
8. 頂城新穎		76.23	17500			國小一所			
9. 大台北華城		526	13500			國小二所 國中二所			
10. 大學詩鄉				300			160	83年	施工中
11. 聯邦瓏山林				2500					
12. 大有為社區		43.03	10654			國小一所			
13. 安坑雙城社區		10.64							
14. 福國安康社區		96.66	19958			國小一所			
15. 玫瑰中國城		26		4200	2500		3000	83年	雜項施工
16. 綠野鄉坡		120		363					
17. 詩情畫意				64					
18. 錦繡山莊		18		1000			902	75	
19. 別墅大夏		900 坪		180	80			80	施工中
20. 北城鄉村		26		2000	1400			84	開發許可 確認中

資料來源：本計畫調查
註：* 此計畫人口係各社區所提供，僅供參考



註：開發社區之名稱請參閱表3-1

圖3-1 安坑地區新興之坡地社區位置圖



，另於近安康路與安和路口亦興建二十公尺寬外環道向東經新烏路接北宜路，此路亦可承擔部份安坑交流道至安坑之交通量，使其穿越安康路段經此二外環道路紓解之；另原安興路則沿五重溪拓寬為12公尺以銜接安和路三段與安康路二段，此一交通建設計畫詳如圖3-3 所示。

為便於預測分析安坑地區未來社經發展狀況與交通量指派分析，基於上述之構想，本研究將全區依行政區里界限將原12個里，粗分為3個交通分區，並蒐集相關研究與本區發展趨勢，預測本區未來人口成長將由民國80年的 5萬 5千人成長至民國95年的 7萬 4千人左右，成長率32%（詳如表3-2 與圖3-4），其中以安康路三段地區成長最快速達48%，而安和路沿線因近年發展已趨飽和故成長率不高，唯本區平均成長率較之新店市甚或臺北市都會區均要高出許多，顯見未來發展仍深具潛力。

3-2 交通發展與分析

依據前節人口預測分析與其他相關研究資料，本計畫預測安坑地區在民國75年與民國95年兩年期，全日與晨峯之私人運輸P.C.U.旅次如表3-3 所示。顯示晨峯與全日之P.C.U.旅次在民國95年的目標年成長了 2.5倍左右，較之前述表3.2 人口成長僅 1.5倍，表示此地區未來所得與車輛持有成長快速，再加上通過性旅次，以現有道路系統而言，顯難以負荷。

固然依前節說明可知，安坑地區未來相關道路建設計畫很多，然最主要者仍為安坑交流道及其改善中之聯絡道路安和路與安康路，雖然安坑交流道及其連絡道路可能將帶來一些衍生與通過性旅次，增加交通負荷；惟相對的，亦如前節2-2-3 所述利用安和、安康路的通過性旅次很多，未來亦將可直接利用北二高前往各地而使安和、安康路獲得紓解，因此本研究為了解未來研究範圍主要路段之交通需求並找出問題點，特進行指派分析，指派結果如表3-4 與圖3-5、圖3-6 所示，雖然安康路與安和路均大幅拓寬，仍無法充分滿足未來整體的旅次需求，雖因北二高安坑交流道的完成，可配合紓解安和路的交通負

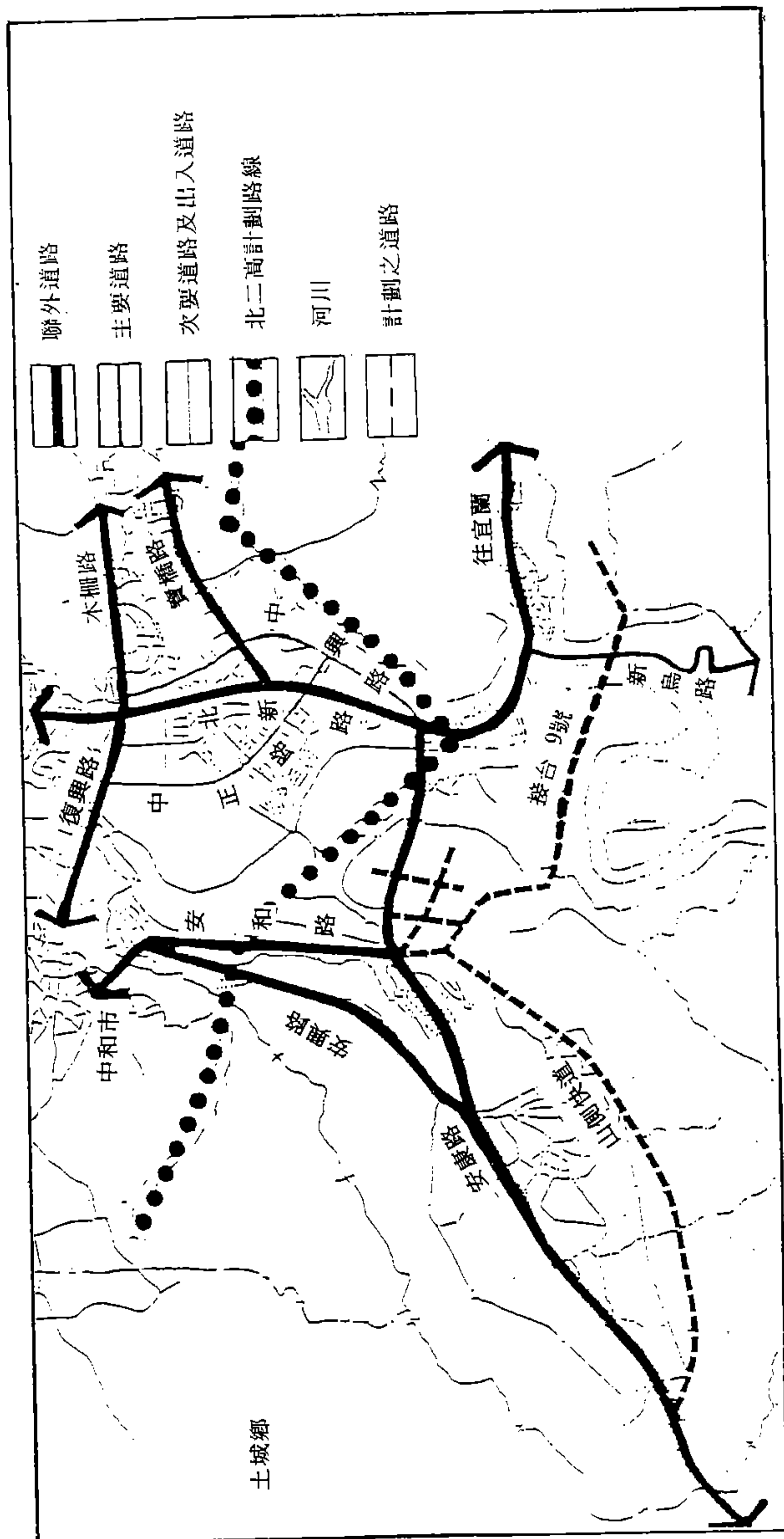


圖 3-3 新店市綜合發展計畫之交通設計畫示意圖

表3-2 安坑地區人口成長預測分析表

	分 區 I	分 區 II	分 區 III	合 計
分區所在地區	安和路沿線	安康路一、二段沿線	安康路三段沿線	—
行政區里名稱	柴埕里、永安里	頂城里、公崙里、下城里、太平里	雙城里、德安里、直潭里、塗潭里、玫瑰里、日興里	—
民國75年人口(人)	14,017	14,436	20,687	49,140
民國80年人口(人)	14,478	16,224	24,191	54,893
預測民國95年人口	15,709	21,035	35,745	72,489
民國80年至95年之成長率(%)	109	130	148	132

資料來源：

- (1) 台北市政府工務局新建工程處，「台北市都市運輸規劃系統套裝程式之建立與應用研究計畫報告」，76年12月。
- (2) 本研究整理分析。

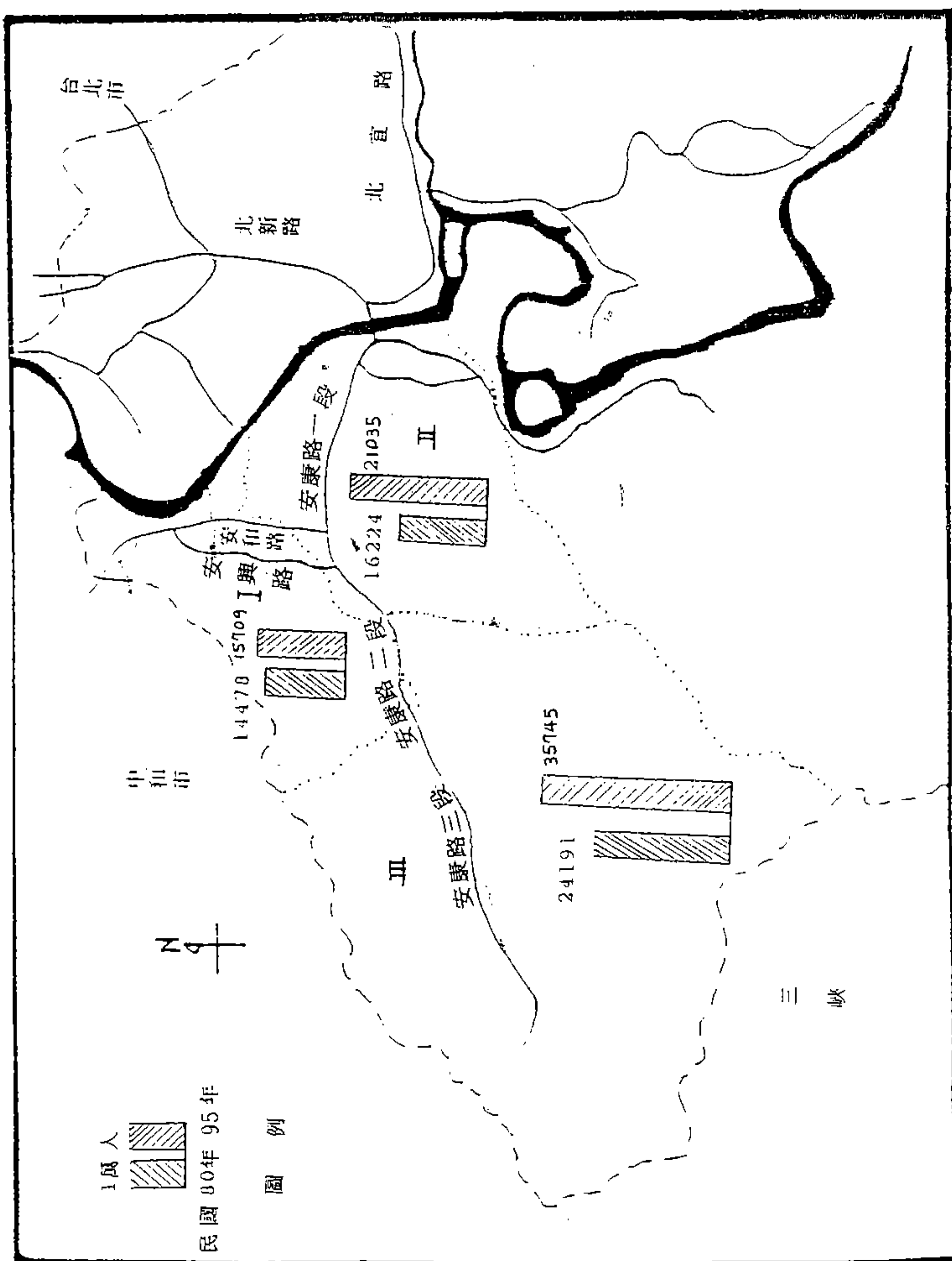


表3-3 安坑地區私人旅次產生吸引表

單位：PCU

			分區 I	分區 II	分區 III	合 計
民國七十五年	晨峰旅次	產生	547	630	792	1,969
		吸引	463	551	817	1,831
	全日旅次	產生	5,136	5,951	7,510	18,597
		吸引				
民國九十五年	晨峰旅次	產生	977	1,431	2,296	4,704
		吸引	885	1,173	2,269	4,677
	全日旅次	產生	10,475	14,766	23,839	49,080
		吸引				
成長率 %	晨峰旅次 (百分比)	產生	179	227	290	239
		吸引	191	213	278	255
	全日旅次 (百分比)	產生	204	248	317	264
		吸引				

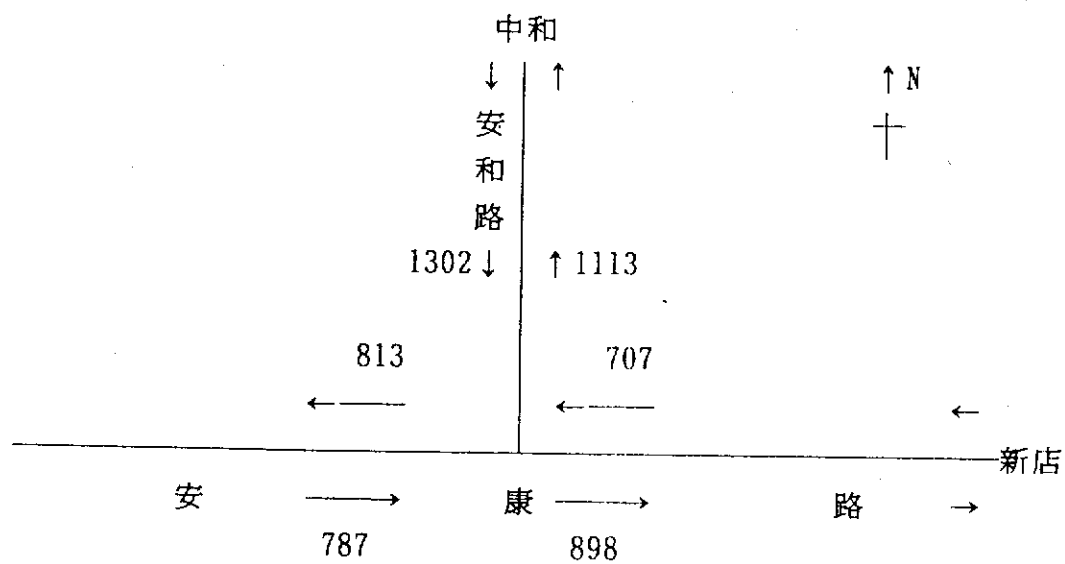
註1. 全日旅次基本假設為一對稱旅次起迄表，故產生與吸引相同

註2. 本表不含大眾運輸旅次

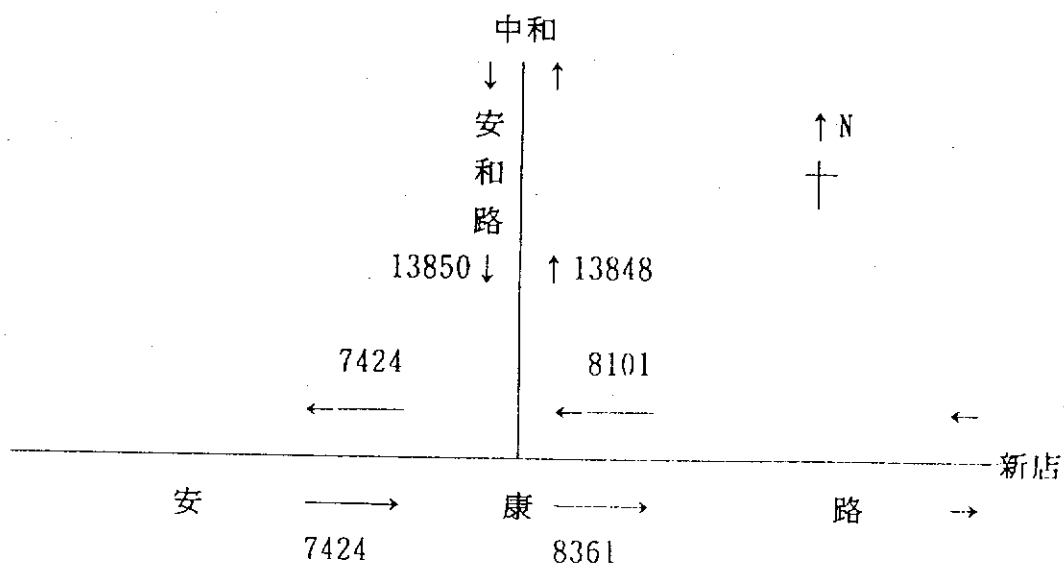
資料來源：本研究整理分析

表 3-4 安坑地區主要道路晨峯交通量預測分析表

路 名	路 段	民 國 75 年				民 國 80 年				民 國 95 年			
		路基寬 (公尺)	容量 (PCU/hr)	流量(往) (PCU/hr)	服務等級	路基寬 (公尺)	容量 (PCU/hr)	流量(往) (PCU/hr)	服務等級	路基寬 (公尺)	容量 (PCU/hr)	流量(往) (PCU/hr)	服務等級
安和路		8	800	北 1113	F	8	800	北 1205	F	30	2800	北 907	A
				南 1302	F			南 544	B			南 1550	B
安康路 一 段		8	800	東 899	F	8	800	東 1073	F	35	3600	東 2491	B
				西 707	E			西 570	C			西 2094	B
安康路 二 段		8	800	東 787	E	8	800	東 1980	F	20	2000	東 2480	F
				西 813	F			西 816	F			西 2449	F



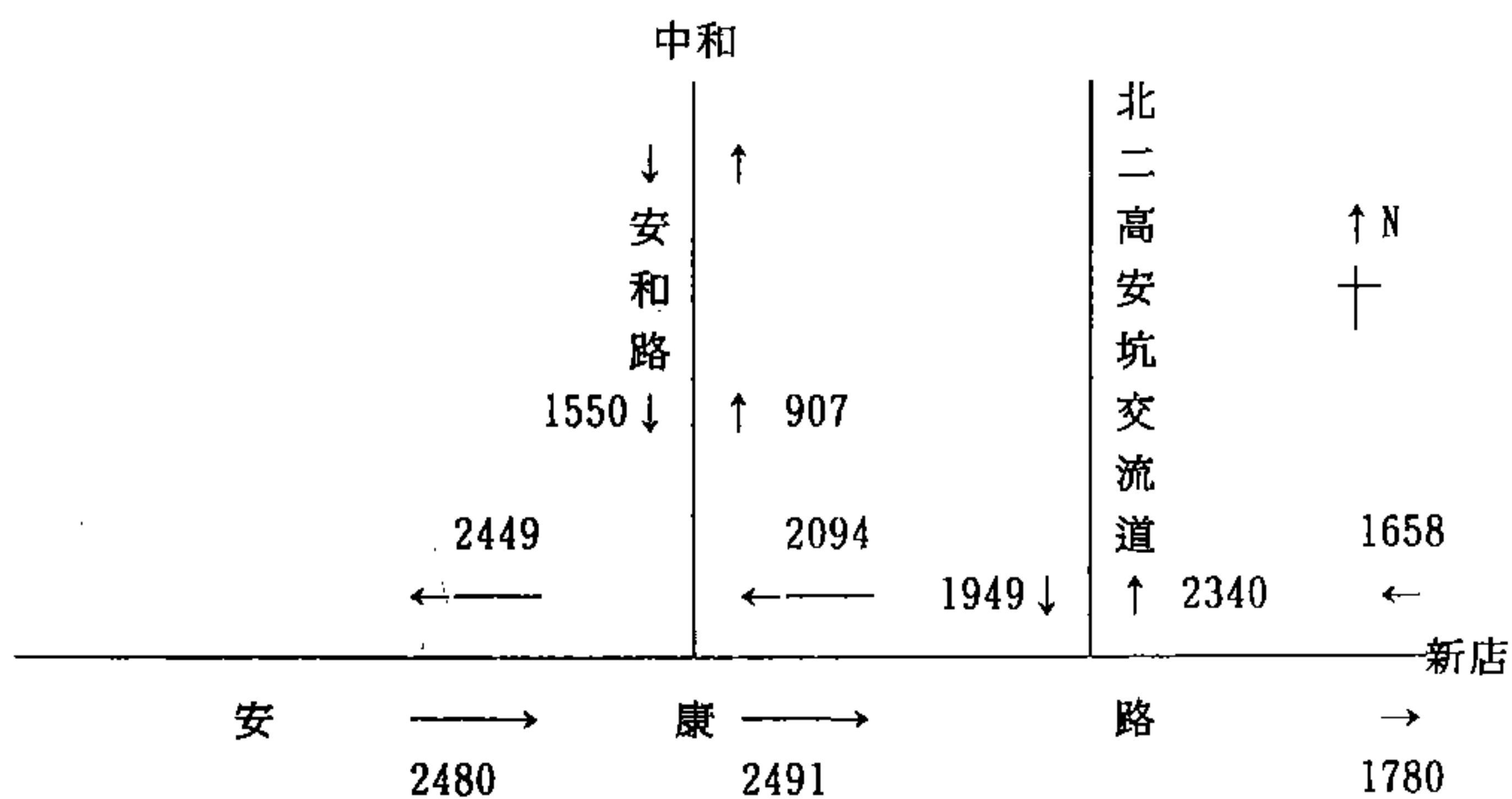
(a) 晨峰旅次指派量



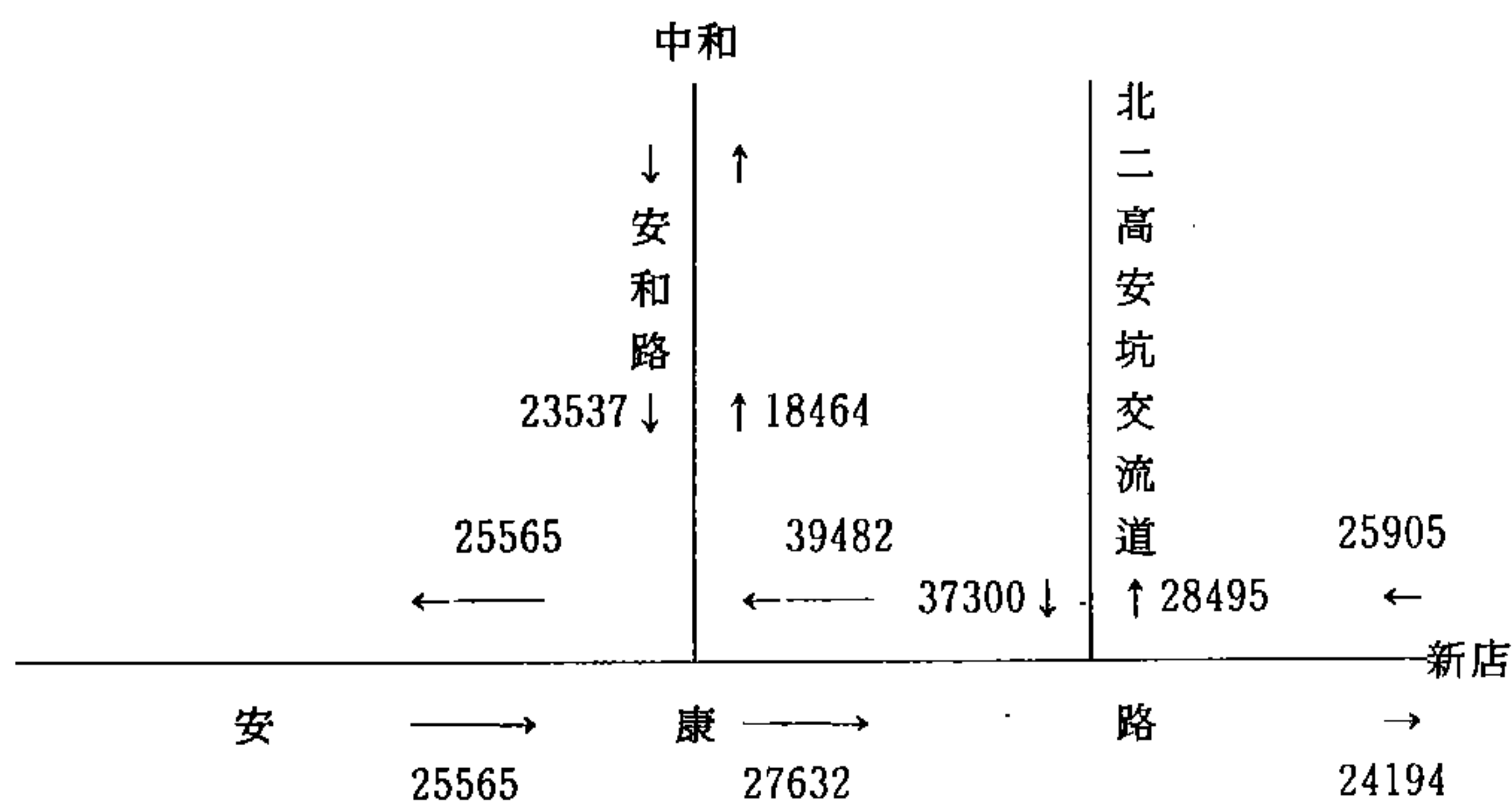
(b) 全日旅次指派量

單位：PCU

圖3-5 民國75年安坑地區主要輸道私人旅次指派量



(a) 晨峰旅次指派量



(b) 全日旅次指派量

單位：PCU

圖3-6 民國 95 年安坑地區主要輸道私人旅次指派量

擔，但對安康路一段部份路段交通量而言，將有所增加，尤其是安康路往新店方向，在安和路與交流道間最為嚴重，預計民國90年以後將難以負荷其需求，有必要再加以改善。

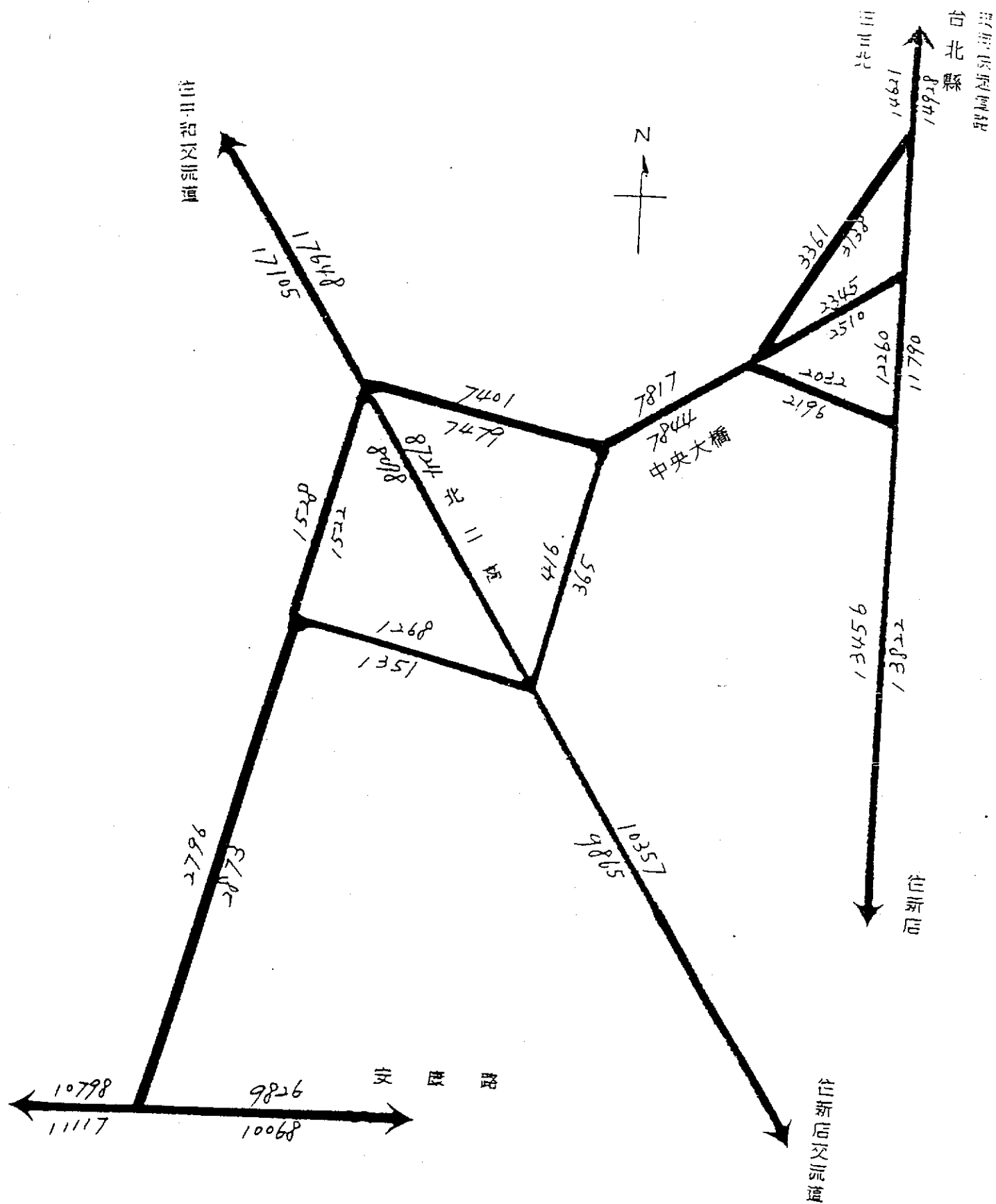
另針對北二高安坑交流道之設立，分別就通車年（82年）、本計畫目標年（95年）進行其每日交通量指派（如圖3-7 與圖3-8 所示），由此可知，隨著人口之成長與生活型態之改變，未來（民國95）年之交通量均將極高。考量衍生交通量與通過性旅次，未來安坑地區勢必須有足夠之道路網以承接此龐大之交通量。

3-3 課題檢討

本節將對安坑交流道及其鄰近道路之服務功能進行檢討，並分析其可能之解決方案。

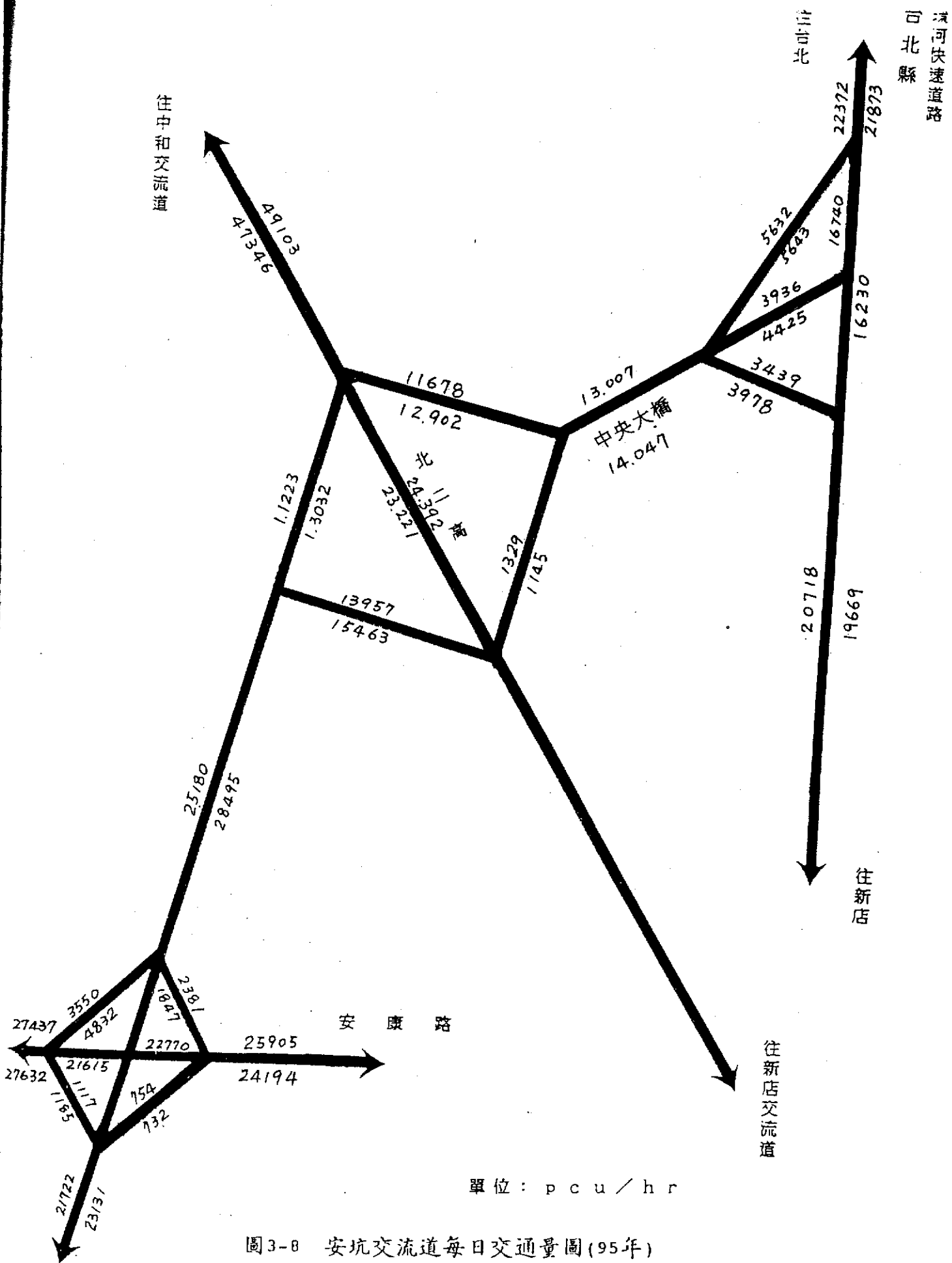
一、安坑交流道其連絡道路之服務功能檢討

- （一）北二高安坑交流道與安康路一段連接處原設計以系統性交流道與原擬議中之北橫快速道路預作配合，因此於西側安康路一段部份保留相當之空間以為未來之延伸，惟目前則僅為平面之方式銜接，此一相當空間之保留亦即代表未來交流道之服務功能將再擴充。
- （二）安坑交流道為混合型之交流道，佔地面積僅約十七公頃，惟其連絡道雖跨新店溪兩岸，但為維持交流道之運轉效率，故未提供兩岸間地區性交通之服務，其跨新店溪部份係興建中央大橋以與臺北縣環河快速道路連接。
- （三）安坑交流道主要服務中和南勢角一帶、安坑地區，及新店大坪林地區，故其連絡道路最直接的應為其西南側接壤之安康路及東側之臺北縣環河快速道路及中央路。
- （四）依據前節之交通指派得知，北二高完工通車後，即於目標年（民國九十五年）中央大橋全日單向交通量亦僅為14,000 PCU左右，所以中央大橋應可負荷目標年之需求。至於臺北縣環河快速道路部份，最高流量之路段約為22,400PCU（全日單向），服務水準約在B級以上，，因此並無不勝負荷之慮；為了解安



單位：p c u

圖3-7 安坑交流道每日交通量圖(82年)

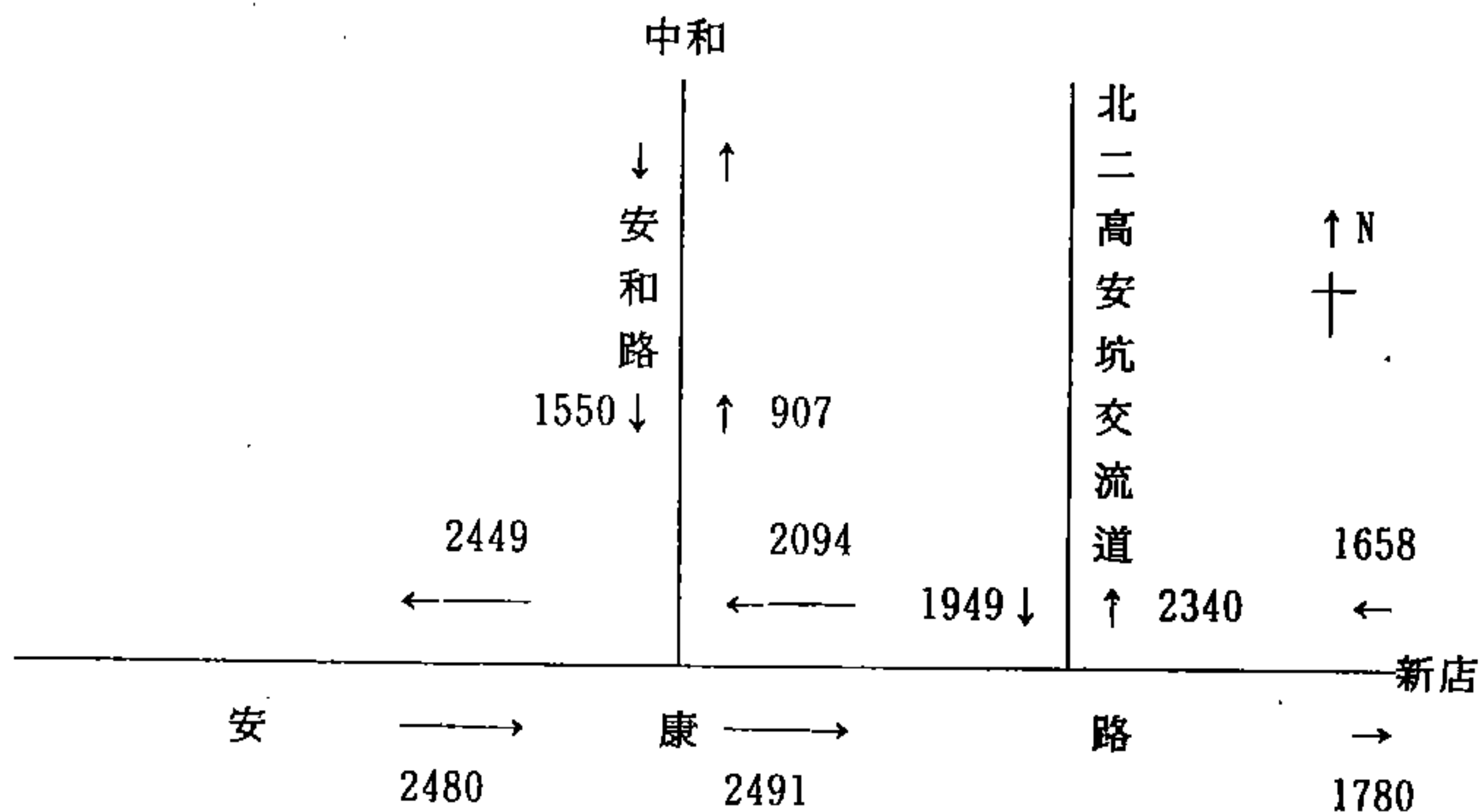


坑交流道及其連絡道路對安坑地區交通流量之影響，本研究特別針對有無安坑交流道及其連絡道路兩種狀況進行交通量指派，指派結果如圖3-9所示，可以發現安坑交流道對安和路雙向均有疏解之效果，即使在本計畫目標年（95年）其道路容量仍可負荷，倘無北二高安坑交流道則安和路勢須再拓寬始能滿足需求。至於對安康路之影響，則各有利弊，一般而言，對西邊的二、三、四段部份較無影響，而安康路一段（交流道東邊）則有疏解效果，然安康路一段在安和路與交流道間交通流量反而增加，究其原因，乃因北二高可吸引由中和往新店方向或新店往中和方向之通過性旅次，使安和路及安康路一段通過性之交通流量減少，而另一方面，由三峽、土城、安康路三、四段來的旅次，欲往中和或新店方向（或反向旅次），均因安坑交流道之設置，而被吸引利用北二高，不須再經安和路往中和或安康路一段往新店，因此造成安和路往北的旅次減少，而安康路一段在安和路與交流道間受二種不同效果之影響反而流量增加，造成不利影響，因此，綜合言之，安坑交流道及其聯絡道路對安坑地區交通流量絕對有正面疏導效果，僅在安康路一段、安和路與交流道間造成流量增加之影響，應加以注意尋求改善解決之道。

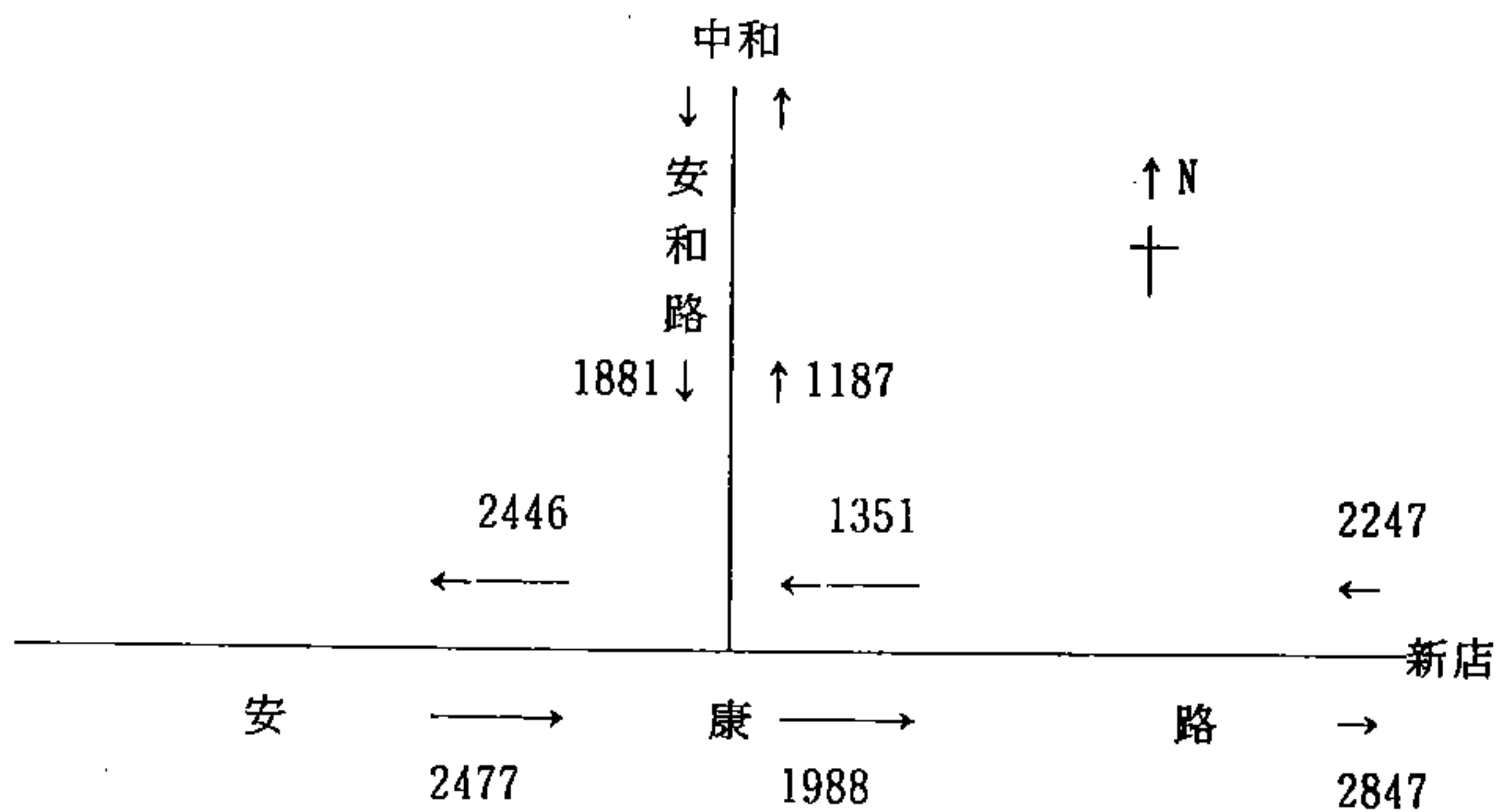
二、安坑地區之旅次型態檢討

依據2-2-3節之通過性旅次分析，可知行經安坑地區之尖峯交通量中，通過性旅次之比例相當高。

- （一）以新店市方向經碧潭橋進入者，僅35.1%留於安坑，餘23.3%向三峽而去，41.6%向中、永和而去；顯示中和（甚或為臺北市區）與新店市區有相當之交通需求，惟因其他交通網路（如北新路）之不便，致使借道安坑地區。
- （二）由三峽等地進入者中僅13.6%留於安坑，餘28.1%向新店市區，58.3%往中和而去；明顯說明了三峽與中和間之需求。
- （三）由中和進入安坑者中約有33.6%留於區中，另28.6%往新店市區，37.8%往三峽，諸諸印證前述之說明與分析。



(a) 有安坑交流道及其連絡道時



(b) 無安坑交流道及其連絡道時

圖3-9 民國95年有無安坑交流道對安坑地區道路之私人旅次指派量

- (四) 綜合上述可知，行駛安坑地區之交通量中，有相當高的比例係因新店—中和、中和—三峽以及新店—三峽間之需求，目前無其他適當道路可以滿足而致借道安坑，惟未來（82年）北二高完工通車後，因分別於新店、中和、土城、三峽等地設有交流道，因此其長程通過性交通應可為北二高所取代，不致再影響安坑地區之道路，此與前指派之結果正不謀而合。

三、安坑地區各項開發計畫之影響

安坑地區由於未來土地使用及交通建設上均將有多項重大變革，因此對地區性交通型態亦將形成衝擊。

- (一) 現有安康路二、三段地區坡地社區兩側之開發，將使未來人口大量進入居住，因其將以大臺北市為就業地點，故其出入應係以臺北都會區為主要旅次目的地，惟各社區均規模龐大，且開發之執行有相當之變異，均可能對週遭環境及公共設施（如道路、供水、垃圾處理等）造成超重之負荷，因此無論是何種開發均應要求其提供交通衝擊評估及環境影響評估等，以減緩衝擊。
- (二) 安坑交流道與安康路之間設立之區域性商業暨辦公中心除供部份安坑地區居住人口使用外，將額外使臺北都會區之部份居住人口以其為主要旅次目的地。
- (三) 安和路與北二高間擬設之30公頃高科技工業區亦將吸引相當之人口以其為主要旅次目的地。
- (四) 安康路一段附近之市政、文化、教育暨職訓中心，區域性轉運停車場，交通轉運中心均將使安坑地區呈現繁華景象，惟亦將使該區之交通負荷沈重。
- (五) 臺北都會區大眾捷運系統安坑延伸線若為可行，且係自原中和線向南延伸往安和路西轉安康路，則可大量服務安和路沿線（含高科技）工業區就業人口及安康路二、三段沿線之大量居住人口；又若此一延伸係由原新店線之機廠支線沿安康路一、二、三段向西延伸，則除可服務安康路二、三段大量居住人口外，亦可服務安康路一段沿線之區域性商業暨辦公中心，市政、

文化、教育暨職訓中心、區域性轉運停車場、交通轉運中心。

(六) 交通建設計畫中安興路之拓寬配合興安大橋新建及新店溪畔道路北接永和環河快速道路，均可紓解安康路二、三段地區前往中和之地區性交通需求；安康路南邊之山側道路興建，配合明德山莊遷移後開建之四十公尺寬道路，均可有效紓解原安康路之車流。

(七) 綜合前述，有關安坑地區之各項土地使用雖將大幅增加交通需求，惟配合其交通建設計畫之執行，應可適度滿足之。

第四章 方案研擬與評估

4-1 改善方案研擬

經由第三章之未來發展與課題檢討，得知安坑地區未來欠缺之交通管道為：

一、安坑與中和間

二、安坑與新店間

由於目前安坑交流道之連絡道路—安康路及安和路已在拓寬中，預估於今年拓寬完成後配合北二高之完工通車應不致有不足以負荷之困難，惟未來（民國90年時）則不足以應付，是以上述大量之交通需求除可藉北二高系統予以適當紓解外，亦應防範其借道安坑地區而致形成安坑地區更惡劣之交通環境，因此配合新店都市計畫及相關交通建設計畫研擬改善方案如后。

一、安坑與中和間之交通量主要係欲經中和而至臺北，故均利用安康路二、三段及安和路，建議開建興安大橋以聯絡安和路與新店溪東岸之臺北縣環河快速道路、臺北市水源快速道路；另配合五重溪整治拓寬安興路為12公尺寬道路，能配合前述新店溪西岸環河道路以銜接安和路三段與安康路二段，亦可紓解部份安坑與中和間之車流；再就安康路二、三段而言，可利用其南邊新建40公尺寬山側快道（其中20公尺寬供作道路使用）及其與安康路間社區道路共同紓解之；另臺北都會區大眾捷運系統中和線向南延伸亦為良方；再者北二高三鶯交流道、土城交流道與中和交流道間路段亦可提供良好之孔道。

二、三峽配合安康路南邊山側道路及聯外（接北宜路）道路之興建，明德山莊遷移後開建之20~40公尺寬地區道路等均可提供三峽／安坑與新店間之孔道，此亦提供新店—中和間主要管道之部份需求。於明德山莊以東過新店溪至新店市區部份目前雖無拓寬或改建計畫，惟因部份新店—中和間主要管道旅次已可經由臺北縣環河快速道路及北二高紓解，故應不致形成瓶頸。

三、另安坑交流道銜接安康路部份目前係以平面方式佈設，考量安坑

地區交通建設計畫及整體未來發展，該處路口未來以立體交叉方式設置應屬必要，尤其可配合連通安康路南邊山側快道、聯外（北宜路）道路及明德山莊遷移後之四十公尺大道，可使上下安坑交流道車輛不致對安康路形成重大影響。

4-2 改善方案之評選與建議

由於安坑地區為新店市未來主要可供高度發展之地區，因此勢必成為整個新店市，甚或大臺北都會區南側最重要之開發地區，是以任何土地使用開發與交通建設均應未雨綢繆妥善考量之，尤其未來北二高安坑交流道可能帶來之交通便利將成為影響其發展成敗之重要因素，有鑑於此，基於第三章有關土地使用及交通之發展分析以及課題檢討，考量整體環境，前述各項改善方案幾乎均勢在必行，亦即均應採納加以執行，尤其其中大部份為新店市綜合發展所建議，亦於新店都市發展計畫通盤檢討公告中，應可逐步配合實施。惟為便於未來之計畫實施，本研究將依短及中長期兩階段建議之。

4-2-1 短期改善方案

基於3-2節之交通發展與分析可知當北二高全線於民國八十二年通車時，由於安和路與安康路南於今年拓寬完成，因此應不致造成嚴重之影響，惟考量安和路、安康路口為號誌路口，形成主要之交通瓶頸，且未來安坑交流道連接安康路一段形成三叉之路口，亦將使安康路一段難以處理，是以配合安坑交流道之興建，將此二路口予以槽化應屬必要，如此即可滿足北二高完工通車時安坑地區之交通需求，目前臺灣住宅及都市發展局業已完成安和路、安康路口之槽化設計（如圖4-1）；另依原中興工程顧問社有關安坑交流道連接安康路一段之路口設計則亦已預留未來向南延伸時立體交叉之槽化設計（如圖4-2），本研究建議以此二路口之槽化設計配合安和路、安康路一段之拓寬完成作為短期之改善方案，其完成年期須配合北二高之完工通車（民國八十二年）。

4-2-2 中長期改善方案

由於原新店市綜合發展計畫及新店都市計畫第二次通盤檢討中

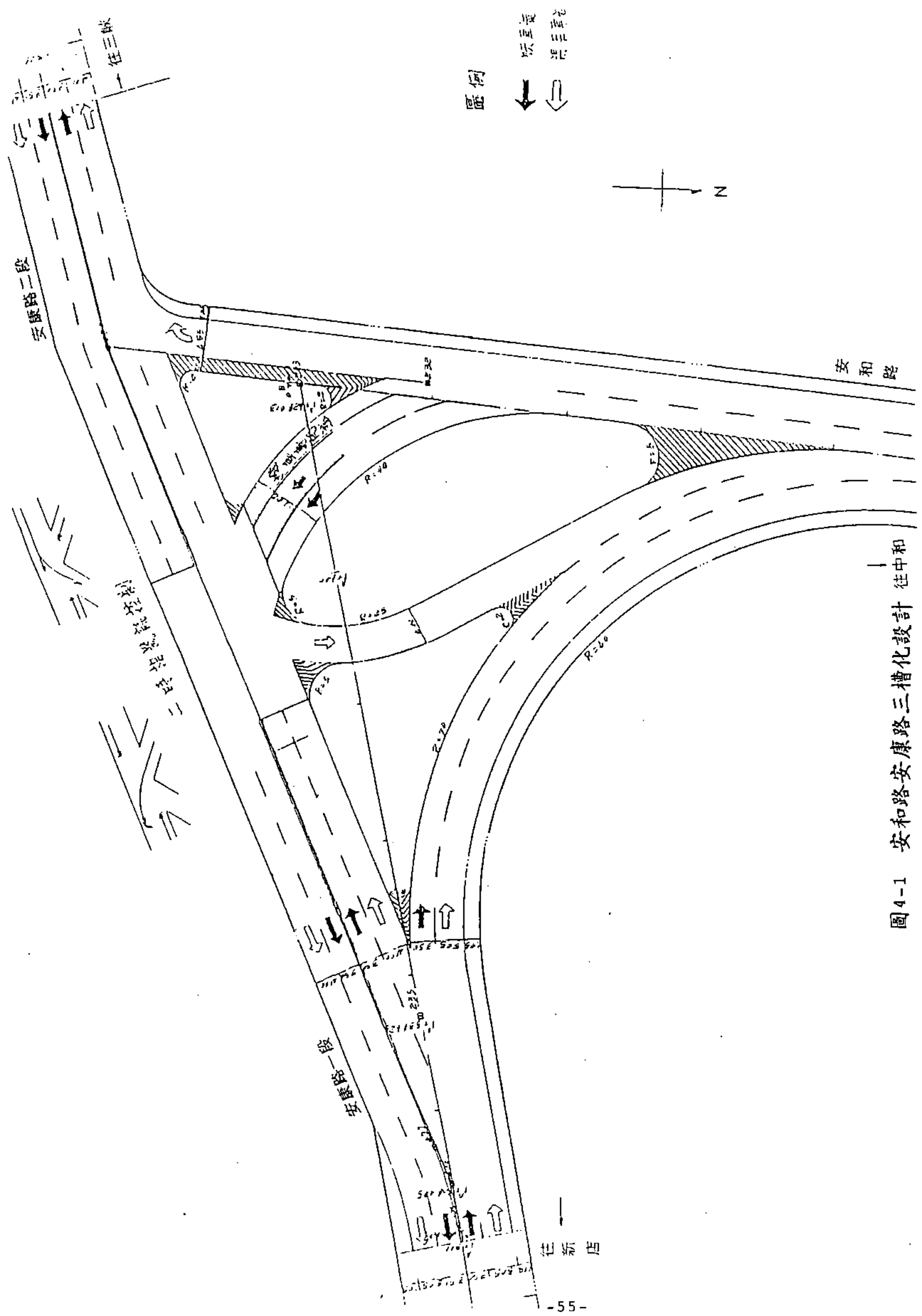


圖 4-1 安和路安康路三槽化設計 往中和



交流道與安康路設計

，即已將安坑地區之交通建設計畫列入，是以本研究之中長期改善方案即將4-1 節中各方案均列入實施，惟其中原短期改善方案所提及之安和路、安康路口及安坑交流道與安康路一段路口均自三叉路口改為十字路口，前者主要係將安和路向南延伸，後者則將跨越安康路部份改為立體交叉（高架跨越），如此即可紓解其大量進出安坑交流道之車流，另就實施時程而言，則其最終時程依3-2 節之分析，應於民國九十年前即配合新店都市計畫及安坑地區之開發陸續完成之。

第五章 結論與建議

5-1 結論

經本研究綜合安坑交流道附近地區土地使用及相關交通建設計畫進行土地使用及交通之發展分析，復經課題檢討，本研究研擬安坑交流道附近道路之改善方案如下：

一、短期改善方案

除配合安和路及安康路一段拓寬為20公尺寬外，於民國八十二年前即應將安和路安康路口及安坑交流道連接安康路一段等二路口，予以槽化設計並完工以應北二高之完工通車。

二、中長期改善方案

即配合新店都市計畫及新店市綜合發展計畫之開發，除將前述二路口改為十字路口並予立體化外；分別完成安和路與中永和環河道路間20公尺寬道路、興安大橋、安興路（20公尺寬）、安康路南邊40公尺寬（其中20公尺寬為道路使用）山側快道及聯外（北宜路）道路、前述道路與安康路間地區道路（含明德山莊地區20～40公尺寬道路）等，其最終時程應為民國90年。

5-2 建議

除依前述短期及中長期改善方案予以實施外，鑑於未來安坑地區有大規模之各項開發，考量未來整體發展與對環境之影響，建議各項開發（尤其是各坡地社區）均應提具完整之交通衝擊評估與環境影響評估，再者因各開發規模龐大，是以其工程亦可形成嚴重影響，故施工之交通維持計畫與水土保持計畫均為必備者，建議未來有關單位除嚴格審核外亦須嚴格監督與追蹤，如此則未來之各項開發始得有所裨益。

參 考 文 獻

1. 交通部台灣區國道高速公路局委託，亞聯工程顧問公司辦理，「台灣北部區域第二高速公路計畫可行性研究報告—第一冊運輸規劃報告」，民國七十四年四月。
2. 交通部台灣區國道高速公路局委託，中興工程顧問社主辦，亞聯工程顧問公司協辦，「北部區域第二高速公路汐止中和段交通分析報告」，民國七十五年八月。
3. 交通部台灣區國道高速公路局委託，中興工程顧問社，「台灣北部區域第二高速公路新店中和段初步設計報告」，民國七十五年九月。
4. 台北市政府工務局新建工程處委託，台大土木工程學研究所，「台北市都市運輸規劃系統套裝程式之建立與應用研究計畫」，民國七十六年九月。
5. 交通部運輸研究所，「北部第二高速公路交流道連絡道路系統改善計畫」，民國七十八年六月。
6. 台北縣新店市公所委託，中華民國都市計畫學會，「台北縣新店市綜合發展計畫」，民國七十九年二月。
7. 台北縣政府，「變更新店都市計畫（第二次通盤檢討）計畫書」，民國八十年元月。
8. 樓乃基，「基本交通工程」，七十四年五月。
9. 王文麟，「交通工程學—理論與實用（增訂版）」，七十五年九月。
10. 臺灣省政府住宅及都市發展局，「臺北都會區臺灣省部份道路系統建設計畫」，民國七十七年七月。
11. 內政部，「臺灣北部區域計畫」，民國七十二年三月。
12. 交通部運輸研究所，「臺北縣短期道路工程改善規劃（I）—臺北縣短期道路工程改善計畫（預定辦理及辦理中計畫）」，民國七十七年十一月。
13. 臺灣省政府住宅及都市發展局，「臺北近郊公共工程建設計畫」，七十七年三月。

北部第二高速公路安坑交流道鄰近道路
服務功能改善對策

交通部運輸研究所 編印

地址：台北市松山區 10484

敦化北路 240 號

電話：7123121-5