

84-63-241

中山高速公路交流道地方連絡道路 交通現況檢討與改善計畫



交通部運輸研究所

中華民國八十四年十二月

交通部運輸研究所出版品摘要表

出版品名稱： 中山高速公路交流道地方連絡道路交通現況檢討與改善計畫			
國際標準書號(或叢刊號)	政府出版品統一編號 009104840546	運輸研究所出版品編號 84-63-241	
主辦單位：運輸工程組 主 管：候和雄 計畫主持人：張 澎 研究人員：高速公路交流道連絡道路改善規劃協調小組			研究期間： 自84年 1月 至84年12月
關鍵詞：一般性交流道、系統性交流道、交流道服務範圍、服務水準、連絡道路			
摘要：本報告係以中山高速公路已有及新聞之一般性交流道連絡道路為研究對象，經由資料蒐集分析、相關計畫分析、道路交通現況分析及專家研議，由北至南逐一檢討已有連絡道路之服務水準並診斷其交通瓶頸，進而擬訂改善計畫及分年投資計畫，以最經濟有效的方式改善各交流道連絡道路交通壅塞問題。			
出版日期	頁數	工本費	本出版品取得方式
84年12月	37	200 元	凡屬機密或限閱性出版品均不對外公開。一般性出版品，公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及私營機關團體可按工本費價購。
管制等級： <input type="checkbox"/> 機密（ <input type="checkbox"/> 解密日期為 年 月 日， <input type="checkbox"/> 主辦單位視情況辦理解密） <input type="checkbox"/> 限閱（ <input type="checkbox"/> 解限日期為 年 月 日， <input type="checkbox"/> 主辦單位視情況辦理解限） <input checked="" type="checkbox"/> 一般			
備註：			

PUBLICATION ABSTRACTS OF RESEARCH PROGRAM
INSTITUTE OF TRANSPORTATION
MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

TITLE: The Short-Term Plan to Improve Interchange Connector Road System for the Existed First Freeway

ISBM (OR ISSN)	UNIFORM SERIAL CODE FOR GOVERNMENT PUBLICATIONS 009104840546	IOT SERIAL NUMBER 84-63-241
DIVISION: Transportation Engineering DIVISION CHIEF: Hou, Ho-Shong PRINCIPAL INVESTIGATOR: Chang, Tong PROJECT STAFF: Members of Freeway Connector Roads Planning Committee. PHONE: FAX:		PROJECT PERIOD FROM 1995/ 1 TO 1995/12
KEY WORDS: General Interchanges, System Interchanges, Interchange Service Area, Level of Service, Connector Roads.		
ABSTRACT: This project concern all connector Roads for each general interchange of the Existed First Freeway. By data collection, analysis of relative projects and traffic condition of connector roads existed, and expert's suggestions, the short-term plan to improve connector roads for each interchange, including yearly budgets, are proposed. The results of this project will be played the role as a guideline on government investment in freeway connector roads system for three years started at 1997.		
DATE OF PUBLICATION 1995, 12	NUMBER OF PAGES 37	PRICE 200
CLASSIFICATION <input type="checkbox"/> SECRET <input type="checkbox"/> CONFIDENTIAL <input checked="" type="checkbox"/> UNCLASSIFIED		
The views expressed in this publication are not necessarily those of Ministry of of Transportation and Communications.		

中山高速公路交流道地方連絡道路交通現況檢討與改善計畫

目 錄

	頁次
目錄 -----	I
圖表目錄 -----	II
 第一章 概述	
第一節 計畫依據 -----	1
第二節 規劃範圍 -----	1
第三節 計畫目標及規劃原則 -----	1
第四節 規劃方法 -----	2
 第二章 交流道連絡道路交通現況檢討與改善構想	
第一節 基隆端至新竹 -----	4
第二節 頭份至西螺 -----	15
第三節 斗南至高雄端 -----	24
第四節 連絡道路改善計畫及分年投資計畫 -----	34
 第三章 結論與建議	
第一節 結論 -----	36
第二節 建議 -----	36

圖、表 目 錄

		頁次
圖 1	基隆交流道連絡道路改善示意圖 -----	5
圖 2	大園交流道連絡道路改善示意圖 -----	10
圖 3	新闢竹北與新竹（公道五匝道）交流道連絡道路改善 示意圖 -----	14
圖 4	頭份交流道連絡道路改善示意圖 -----	16
圖 5	三義交流道連絡道路改善示意圖 -----	18
圖 6	彰化交流道連絡道路改善示意圖 -----	21
圖 7	新闢北斗交流道連絡道路改善示意圖 -----	23
圖 8	大林交流道連絡道路改善示意圖 -----	26
圖 9	新營交流道連絡道路改善示意圖 -----	28
圖 10	永康交流道連絡道路改善示意圖 -----	30
圖 11	路竹交流道連絡道路改善示意圖 -----	32
圖 12	岡山交流道連絡道路改善示意圖 -----	33
表 1	中山高速公路交流道地方連絡道路系統檢討 改善計畫一覽表 -----	35

第一章 概述

第一節 計畫依據

中山高速公路交流道地方連絡道路系統之短、中、長期改善計畫，在歷經十餘年之努力後，幾已全告完成，惟因交通需求成長快速，早期完成之連絡道路多已不敷使用，而部分交流道服務範圍亦有擴大，亦有新增之交流道，故其連絡道路系統應予檢討，謀求可行之改善方式。

依照行政院秘書長八十三年十二月廿一日台八十三交四七六七五號函示：「請全盤檢討中山高速公路沿線交流道連絡道路交通量成長情形，並通盤評估整體路網（含中山高、二高、西濱快及東西向快速道路等）交通狀況，釐清改善之先後順序，妥為研提整體交通改善計畫」，本計畫即係依據上項指示原則辦理。

第二節 規畫範圍

本計畫之規劃範圍，含中山高速公路已有及增建之四十六處一般性交流道與端點之連絡道路，包括：

- (一)基隆端、基隆、八堵、五堵、汐止、內湖、圓山、台北、三重、五股、林口、桃園、大園、內壢、中壢、幼獅、楊梅、湖口、新竹（含新增公道五匝道）、頭份、苗栗、三義、豐原、大雅、台中、王田、彰化、員林、西螺、斗南、大林、嘉義、水上、新營、麻豆、永康、台南、路竹、岡山、楠梓、高雄與高雄端等四十二處已有之一般性交流道與端點。
- (二)竹北、台中南屯、北斗、安定等四處新增之一般性交流道。

第三節 計畫目標及規劃原則

中山高速公路交流道地方連絡道路交通現況檢討與改善計畫之目標，在於因應台灣西部運輸走廊之交通需求成長與地理社經型態變遷，藉由系統性

之掃描與診斷，找出已有連絡道路系統之瓶頸所在，以及整體高速公路輸饋系統尚有不足之環節，進行改善方案之研擬，進一步訂定短期具體之分年改善計畫，以維持或提昇高速公路網之運輸功能。

依據上述目標，訂定本計畫之規劃原則如下：

1. 已有交流道連絡道路如需再改善，除應配合其他高快速公路網之興建，儘可能以分散進出高速公路交通之方式處理外，應以交叉路口立體化等局部改善為主要方式。非屬必要，不宜作新闢路線之考量。
2. 已有連絡道路之容量如確已呈嚴重不足，亦無其他路線或方式可供替代時，方在其各項實體限制下選擇不影響既有道路交通之最可行改善方式。改善範圍則應以可以直接進出高速公路者為限，其他屬服務都市交通之地區道路，均不予考慮。
3. 已有交流道因功能改變而有新闢連絡道之實際需要者，例如交流道更新、服務範圍擴大，或有新興重要據點需要直接進出高速公路之服務等時，方考慮進行較長路段之拓寬或新闢。而連絡道改善工程，應儘可能併同交流道型式變更工程一次完成，以減少對高速公路主線及地區交通之衝擊。
4. 原中山高速公路尚未完成之連絡道改善項目，除藉其他計畫辦理者外，得優先納入考慮。

第四節 規劃方法

1. 組織及作業方式

本計畫仍爰照北部第二高速公路及第二高速公路後續計畫等連絡道路系統規劃之前例，由既有之專案規劃小組成員組成審議協調組織，並由交通部國道高速公路局、台灣省交通處、住都局及公路局負責針對每一交流道連絡道，由北向南逐一蒐集道路交通相關資料，配合各相關高快速公路建設計畫，及參考各縣市綜合開發計畫、運輸規劃、大眾運輸運轉需要等，整體考量連絡道功能，進行瓶頸路段診斷，並作成改善方案，提小組審議。

規劃小組在每月召開之小組會議中，將本案列為列行之報告事項，進行研討，必要時加開會議。在二次會議開會之中間時間，則指定機關或人員進

行實地勘察或協調。

2. 規劃程序

本計畫之規劃程序如下：

- (1) 蒐集高速公路已有及增建之各交流道連絡道路交通現況。
- (2) 分析已定案之相關公路計畫，瞭解其對各連絡道路之替代性。
- (3) 診斷各連絡道路之問題，擬定改善計畫構想。
- (4) 訂定連絡道路細部計畫及實施優先順序。

第二章 交流道連絡道路交通現況檢討與改善構想

第一節 基隆端至新竹

(一) 基隆端點

1. 交通現況檢討

中山高速公路基隆端北上出口為單向雙車道，因銜接市區街道之交通已相當壅塞，故常造成出口端點車流疏解困難，而回堵至高速公路主線之狀況，係主要瓶頸地點。

2. 改善構想

- (1) 基隆市受先天地理環境限制腹地狹小，欲在市區內調整改善交通動線，對疏解交通壅塞情形幫助有限，故改善措施應以加強指引標誌，疏導過境車輛繞越市區，並分散進入市區車流為主。
- (2) 由於西岸聯外道路、東西向快速公路萬里瑞濱線、第二高速公路基隆汐止段及其連絡道路等工程完成後，在相關條件相互配合之情形下，可達到分散往來基隆市交通之目的。故諸如拓寬現有基隆端連接孝二路匝道等構想，宜俟前述各項計畫均完成後，且成功國小用地可以利用時再行考量。

(二) 基隆交流道

1. 交通現況檢討

基隆交流道北上與南下出口往金山方向之匝道均為單車道，其銜接麥金公路之交口經常發生壅塞，使車流回堵至主線，而麥金公路目前僅安樂社區附近路段已全寬開闢，其餘路段均需予拓寬改善，以紓解交通壅塞狀況。

2. 改善構想

改善構想如圖1 所示。分述如下：

- (1)麥金公路自中山高速公路基隆交流道起至自強橋止路段短期內即需予拓寬改善，納入本檢討案中辦理。
- (2)由於第二高速公路汐止基隆段及東西向快速公路萬里瑞濱線完成後，可疏解大部份現有基隆交流道來往金山方向之交通，故諸如增闢南下出口往金山之匝道為雙車道，及北上出口往金山之匝道改為直接式以順接麥金公路等構想，均宜俟前述二計畫完工通車後再議。

(三)八堵、五堵、汐止交流道

1. 交通現況檢討

目前八堵及五堵兩交流道及其連絡道路之交通狀況尚佳，汐止交流道高公局正進行增闢南下與北上出口匝道等改善計畫中。

2. 改善構想

均無需再加改善。

(四)內湖交流道

1. 交通現況檢討

內湖交流道為鑽石型交流道，其連絡道路台北市成功路係連接內湖、南港等地區之主要幹線，目前通過性交通量甚大，經常發生壅塞，影響上、下高速公路之車流。

2. 改善構想

- (1)中山高速公路汐止五股高架案中之東湖交流道完成後，可疏解目前內湖交流道上下高速公路之車流。
- (2)連絡道成功路之內湖、南港間通過性交通量大，即便東湖交流道完工通車後，仍將有多處瓶頸致車流疏解不易。惟因該道路之路幅不足，故諸如闢建通過性車行地下道等之構想，並不可行，因此短期間仍僅能藉諸交通管理手段疏導。

(五) 圓山交流道

1. 交通現況檢討

圓山交流道直接銜接台北市建國高架道路，主要交通問題係南北二向入口車流量大，主線在入口併入處經常發生壅塞。此外，南北二向出口亦常因建國高架道路交通壅塞，而發生疏解不易，車流回堵主線之狀況。

2. 改善構想

(1) 中山高速公路汐止五股高架段全線完成後，可疏解部分使用圓山交流道上下高速公路之車流。

(2) 因交流道範圍係在台北市區內，任何改善均相當困難，故僅能藉諸交通管理手段疏導。

(六) 台北交流道

1. 交通現況檢討

台北交流道直接銜接台北市重慶北路，由於係三苜蓿葉型交流道，在其地面道路會產生短區間之車流交織現象，致重慶北路士林往市區方向通過性交通與使用高速公路之南下出口、北上入口車流因交織而經常發生堵塞，係目前主要交通瓶頸。

2. 改善構想

因交流道範圍地區已完全開發，考量重慶北路拓寬或闢建士林往市區方向高架道之可行性均不高，故現況交通壅塞情形，宜以交通管理手段加以改善。

(七) 三重交流道

1. 交通現況檢討

三重交流道為喇叭型交流道，南下及北上匝道直接銜接三重市重陽路，在三和路口經常發生交通壅塞狀況，是主要交通瓶頸所在。

2. 改善構想

因交流道範圍地區已完全開發，道路拓寬相當困難，且主要交通瓶頸係在交叉路口處，故僅能加強交通管理手段加以疏導。

(八) 五股交流道

1. 交通現況檢討

五股交流道之連絡道為107 甲縣道與台1省道（原台1丁）。目前經由五股交流道上、下高速公路之交通量相當大；台1省道銜接可貫通台北縣六市鄉之特一號路（東西向快速公路八里—新店線）及107 甲縣，其通過性交通量相當可觀，致台1省道與107 甲縣道交口處經常發生壅塞，影響上、下高速公路車流之順暢，係目前主要之交通瓶頸。

2. 改善構想

107 甲縣道及台1省道均應予改善。目前107 甲縣道拓寬及台1省道設置高架道路等工程，正由公路局計畫辦理中。

(九) 林口交流道

1. 交通現況檢討

林口交流道主要連絡道路為105 縣道（文化路）。本交流道係一鑽石型交流道，南下與北上出入口匝道與連絡道路均為號誌管制之平交路口，由於直行與左轉交通量均大，故經常在交口處發生車輛大排長龍，致車輛進入匝道不易，出口匝道車流亦經常回堵高速公路主線。目前連絡道往八里及龜山兩方向之服務水準均已降為F級，交通甚為擁擠。

2. 改善構想

目前高公局已計畫興建林口第二交流道，俟文化三、四路工程完成後將可明顯改善交通壅塞情形，該兩條道路之開闢，另由省住都局依林口特定區道路建設計畫實施時程繼續辦理。林口交流道短期則仍需藉諸交通管理手段疏導。

(十)桃園交流道

1.交通現況檢討

桃園交流道主要連絡道路為台4省道（民生路），目前尖峰時段往南坎方向及往桃園、龜山方向之服務水準均已降為F級，交通甚為擁擠。

2.改善構想

- (1)公路局擬在台4省道自交流道以西至往中正機場叉路止之路段闢建四車道高架道路，正另案提出計畫申請辦理中。
- (2)高公局正配合台4省道高架橋新聞工程，在該交流道北上出入口匝道增設減（加）速車道及平行匝道橋，公路亦局同時配合調整台4省道之平面車道。

(十一)大園交流道

1.交通現況檢討

大園交流道主要連絡道為110與110甲縣道。目前主要交通瓶頸係110縣道穿越高速公路機場支線（國2線）之狹窄箱涵，及在交流道處相關匝道之動線規劃不良，致尖峰時間經常發生壅塞。

2.改善構想

改善構想如圖2所示。分述如下：

- (1)110縣道將舊線截彎取直，另闢寬20公尺、長400公尺新線。
- (2)110甲縣道闢建寬25公尺、長240公尺之跨越機場支線橋樑及引道。
- (3)大園交流道相關匝道重新槽化，並拓寬110縣道交流道西側之橫山橋。

(十二)內壢交流道

1.交通現況檢討

內壢交流道主要連絡道路為110甲縣道，可連絡大園地區，與台1省道



銜接更可通往桃園、中壢及楊梅。目前尖峰時間往中壢及大園方向之服務水準均為F級。交流道主要交通問題係直行及左轉流量大、匝道容量不足，而號誌時制設計亦不佳；連絡道主要壅塞地點則為往大園方向110 甲縣道中壢都市計畫界內路段。

2. 改善構想

- (1)高公局正規劃擬將本交流道之南向出口與北向入口匝道拓寬為雙車道，並新增北向出口與南向入口匝道，此外亦計劃構建高架橋方式跨越110 甲縣道之交口，以解決直行車受左轉車流影響及匝道容量不足之問題。
- (2)連絡道路改善理應將110 甲縣道由交流道至110 縣道段拓寬改善（都市計畫界內路段尚需變更都市計畫），惟因都市計界至110 縣道段穿越高鐵路線，並經過高鐵計畫之青埔車站預定地，因應未來高鐵需要之改善方式尚無法確定，故該路之改善宜俟高鐵計畫確定後再予專案辦理。

(十三)中壢交流道

1. 交通現況檢討

中壢交流道主要連絡道路為114 縣道，可連絡中壢及新屋地區，目前尖峰時間連絡道雙向服務水準均已降為F級，交通甚為擁擠。

2. 改善構想

東西向快速公路觀音大溪線將在中壢與幼獅交流道間設置一系統交流道，工程完成後，該線可充分疏解目前連絡道114 縣道之車流，故無需另作改善。

(十四)幼獅交流道

1. 交通現況檢討

幼獅交流道主要連絡道路為114 縣道（往中壢、新屋及幼獅工業區），目前尖峰時間連絡道雙向服務水準均為B級，狀況尚佳。

2. 改善構想

短期間無需再加改善。

(十五) 楊梅交流道

1. 交通現況檢討

楊梅交流道主要連絡道路為台 1 省道。目前尖峰時間往埔心方向道路服務水準為 E 級，往楊梅方向則已降為 F 級。

2. 改善構想

- (1) 高公局目前正就交流道本身，配合其楊梅—新竹段拓寬，進行改善規劃作業中。
- (2) 台 1 省道部分，因剛辦理過拓寬，再拓寬改善恐有困難，另亦無法找出其他能自交流道通過楊梅市街直接改善之方案，故短期間僅能藉諸交通管理手段疏導連絡道路壅塞情形。

(十六) 湖口交流道

1. 交通現況檢討

湖口交流道主要連絡道路為台 1 省道。目前尖峰時間往新豐方向道路服務水準為 D 級，往新竹工業區方向則仍可維持 B 級。

2. 改善構想

目前高公局正進行竹北交流道新建工程，完工後當可疏解部分現有湖口交流道之交通量，故無需另作改善。

(十七) 新闢竹北交流道

1. 連絡道路規劃

高公局正規劃闢建中之竹北交流道與東西走向之竹北（斗崙地區）六十公尺計畫道路（配合高鐵計畫增設之計畫道路）直接連繫，該道路向西可達

新竹縣政府，向東可銜接南北走向之竹北（斗崙地區）三號路（四十公尺），再往東可達高鐵計畫之六家車站預定地。三號路與117 縣道鄰接平行，向南可接東西向快速公路南寮—竹東線之經國橋交流道，向北經117 縣道可接118 縣道。

2. 改善構想

改善構想如圖3 所示。分述如下：

- (1)六十公尺計畫道路改善範圍係由交流道向東至三號路止，以利用三號路銜接東西向南寮竹東線。本計畫道路竹北市（斗崙地區）計畫以市地重畫方式取得用地，建議竹北市相關作業應配合本改善計畫之進度，提前完成。
- (2)三號計畫道路工程已納為南寮竹東線之經國橋連絡道，惟其北端至118 縣道段仍需一併改善，應納入本計畫中辦理。

(十八)新竹交流道

1. 交通現況檢討

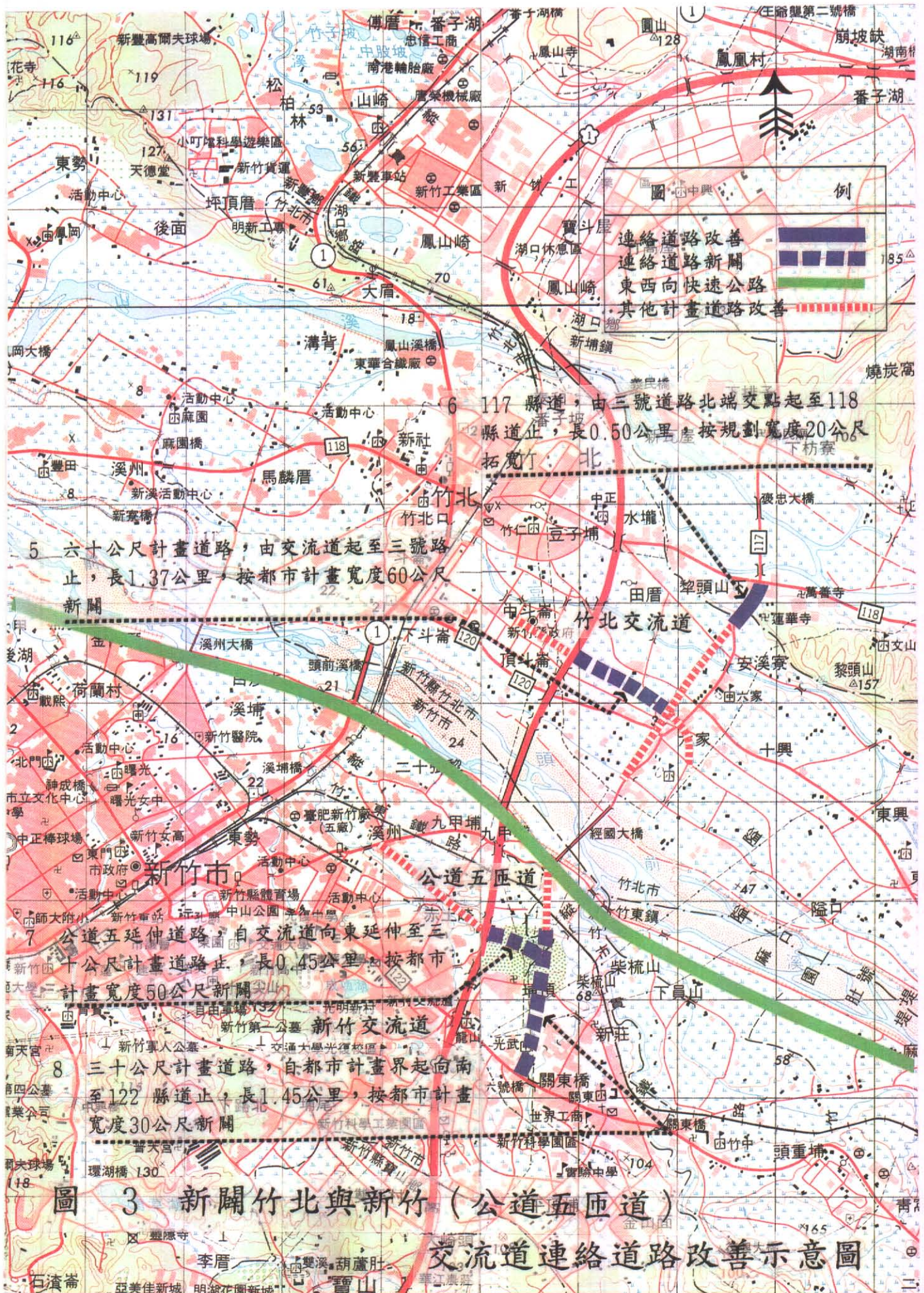
新竹交流道主要連絡道路為122 縣道。目前尖峰時間往竹東及新竹市區方向之道路服務水準均已降為F級，交通甚為擁擠。

目前高公局正規劃於新竹交流道北側闢建公道五匝道。該匝道以東西走向之公道五計畫道路（寬五十公尺）為連絡道路，向東可銜接南北向之三十公尺計畫道路。其中，公道五計畫道路自交流道以西路段住都局正辦理闢建中；南北向三十公尺計畫道路向北可接東西向快速公路南寮—竹東線之經國橋交流道，向南可接原新竹交流道連絡道之122 縣道（新竹市光復路）。

2. 改善構想

改善構想如圖3 所示。分述如下：

- (1)增闢公道五計畫道路，由新闢公道五匝道向東延伸五三0公尺，以銜接三十公尺計畫道路。
- (2)闢建自都市計畫界起向南接至122 縣道之三十公尺計畫道路（新竹市已



辦理都市計畫變更)。

- (3)新竹交流道俟其北側新闢之公道五匝道工程、東西向快速公路南寮竹東線工程及相關連絡道路完成後，將可分散目前集中於122縣道上下高速公路之交通，紓解其壅塞狀況，故短期間122縣道暫不需要改善。

第二節 頭份至西螺

(十九)頭份交流道

1. 交通現況檢討

頭份交流道主要連絡道路為台1省道，因目前該交流道僅設有西側出口，經其往南庄、竹南、頭份地區車輛均需經西側匝道出口，在台1省道交口處經常發生堵塞，甚而回堵至高速公路主線。台1省道目前尖峰時間往新竹及頭份方向之道路服務水準均為D級，交通亦呈擁擠。

2. 改善構想

改善構想如圖4所示。分述如下：

- (1)高公局已計畫闢建東側匝道銜接124縣道，擴大本交流道服務範圍。
- (2)124縣道自高速公路引道起至台3省道止之路段拓寬為20公尺。
- (3)其他諸如124縣道另闢新線，及台1省道頭份交流道交口改為立體交叉等構想，因受地形與都市計畫限制，均不可行，故不予考慮。

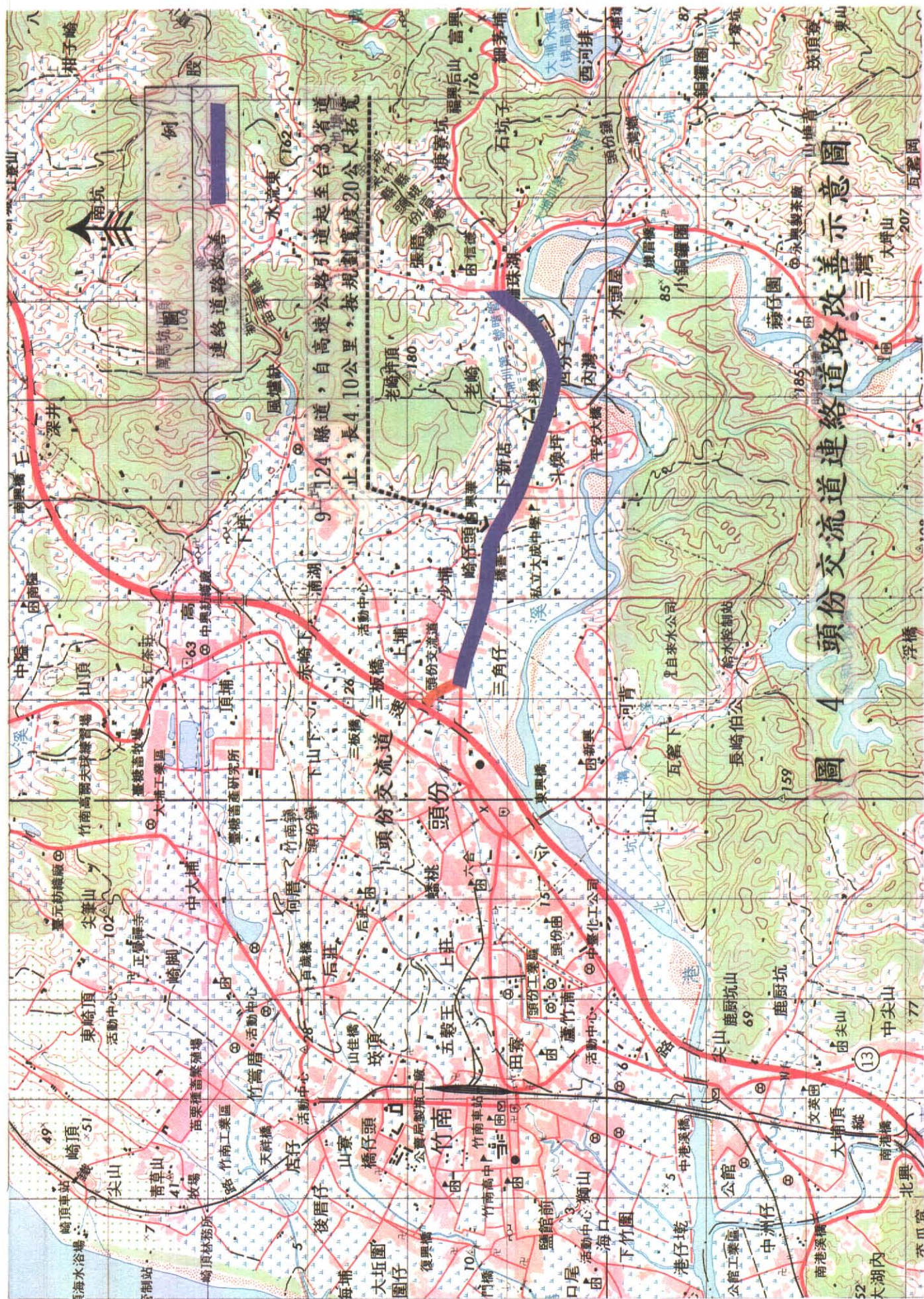
(廿)苗栗交流道

1. 交通現況檢討

苗栗交流道主要連絡道路為台6省道，目前尖峰時間往苗栗及公館方向之道路服務水準分別為C、D級，其自交流道起至128縣道間路寬不足，例假日由高速公路經台6省道往大湖觀光地區之交通經常發生壅塞。

2. 改善構想

- (1)高公局已規劃將出口匝道拓寬為雙車道，並於交流道匝道與台6省道交



口處增設號誌，以有效分離車流。

(2)台6省道自交流道起至128縣道間路寬不足問題，公路局已列有改善計畫，並預定於84年12月底按30公尺拓寬完成。

(3)諸如台6省道增設迴車道等建議，因與本檢討原則不符，不予考慮。

(廿一)三義交流道

1. 交通現況檢討

三義交流道主要連絡道路為台13省道及130縣道。台13省道自交流道往三義及后里方向之路幅僅10公尺，每逢假日即出現交通壅塞，且其54K+300~55K+440段，因坡度較大經常發生車禍；130縣道往大湖、卓蘭，及往三義方向之服務水準均可維持B級，狀況尚佳。

2. 改善構想

改善構想如圖5所示。分述如下：

(1)高公局已規劃將出口匝道拓寬為雙車道，並於交流道匝道與台13省道交口處增設號誌，以有效分離車流。

(2)台13省道54K+300~55K+440坡度較大路段應納入本檢討計畫中優先改善，其餘路段之改善則仍由台13省道拓寬改善計畫辦理。

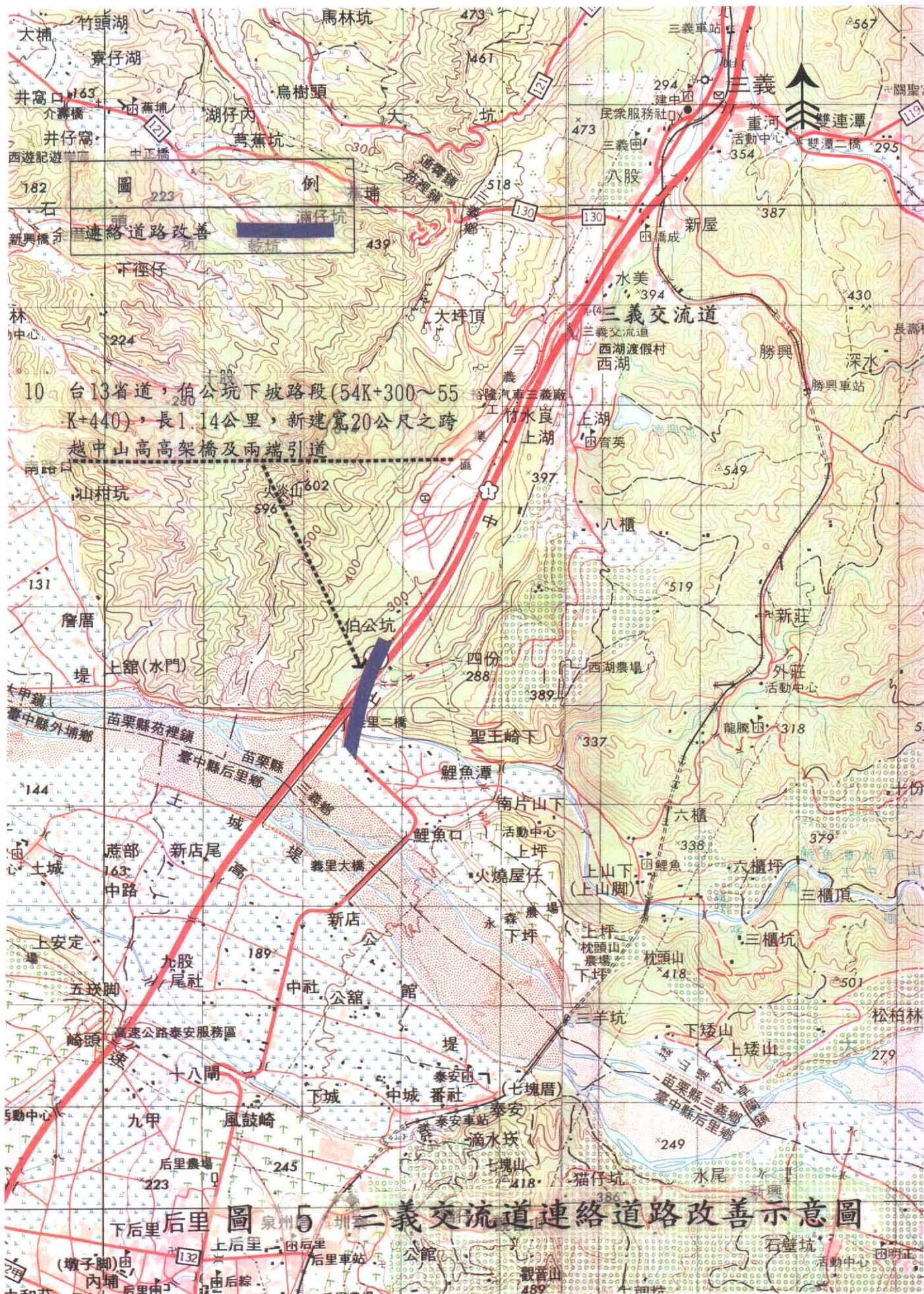
(廿二)豐原交流道

1. 交通現況檢討

豐原交流道主要連絡道路為台10省道（原台10甲省道）。目前尖峰時間往大雅方向之道路服務水準為C級，往豐原方向則降為F級。交流道往豐原方向車輛，因交通壅塞經常回堵至高速公路本線。

2. 改善構想

(1)高公局已計畫增闢北上出口匝道（往豐原），以緩和目前壅塞狀況。此外，中山高速公路豐原交流道北側設有台中環線之系統交流道，未來環



線完成後，將可分散上、下豐原交流道之交通。

- (2)其餘諸如拓寬台10省道為32公尺及闢建台10省道外環線等改善方案，因均屬中遠程計畫，故均不予考慮，短期內仍以交通管理手段來紓解局部路段交通壅塞問題。

(廿三)大雅交流道

1. 交通現況檢討

大雅交流道主要連絡道路為台10及台1乙省道。台10省道往清水、沙鹿方向路段公路局已全面拓寬為三十公尺，目前交通順暢。台1乙省道往台中市路段因經過人口密集地區，車流量大且無替代道路分散交通，經常壅塞。

2. 改善構想

台1乙省道往台中市路段經常壅塞問題，因中清路及大雅路均無法再拓寬，故須俟東西向快速公路快官台中線完工後方能紓解，短期內仍需藉交通管理手段儘量維持道路服務水準。

(廿四)台中交流道

1. 交通現況檢討

台中交流道主要連絡道路為寬六十公尺之中港路，目前其往台中市方向尖峰時段之服務水準已降至F級，尤以光明路交口之交通最為壅塞，下交流道車流經常回堵至高速公路主線；往台中港方向之服務水準則為E級，亦呈擁擠狀況。

2. 改善構想

中港路往台中市方向尖峰時段服務水準降為F級之問題，須俟南屯交流道、光明路立體交叉工程及未來東西向快官台中線等完工通車後，該地區之交通方可望有效紓解，短期內仍以交通管理手段維持道路一定服務水準為原則。

(廿五)新闢台中南屯交流道

1. 連絡道路規劃

高公局正規劃闢建南屯交流道，以疏解台中交流道交通壅塞問題。交流道直接銜接台中市五權西路（即136 縣道，寬三十公尺），周邊連絡道路尚有125、127等縣道。目前127 縣道及136 縣道工業區以西路段均已列入台中生活圈道路工程計畫中，分別依20、30公尺辦理拓寬；125 縣道台中縣、市段亦分別依20、15公尺辦理改善。

2. 改善構想

由於相關連絡道路均依其既有改善計畫辦理中，無需再加改善。

(廿六)王田交流道

1. 交通現況檢討

王田交流道主要連絡道路為台1 與台1 乙省道，目前該二省道均已拓寬改善完成，車流尚稱順暢。

2. 改善構想

短期間無需要辦理改善之項目。

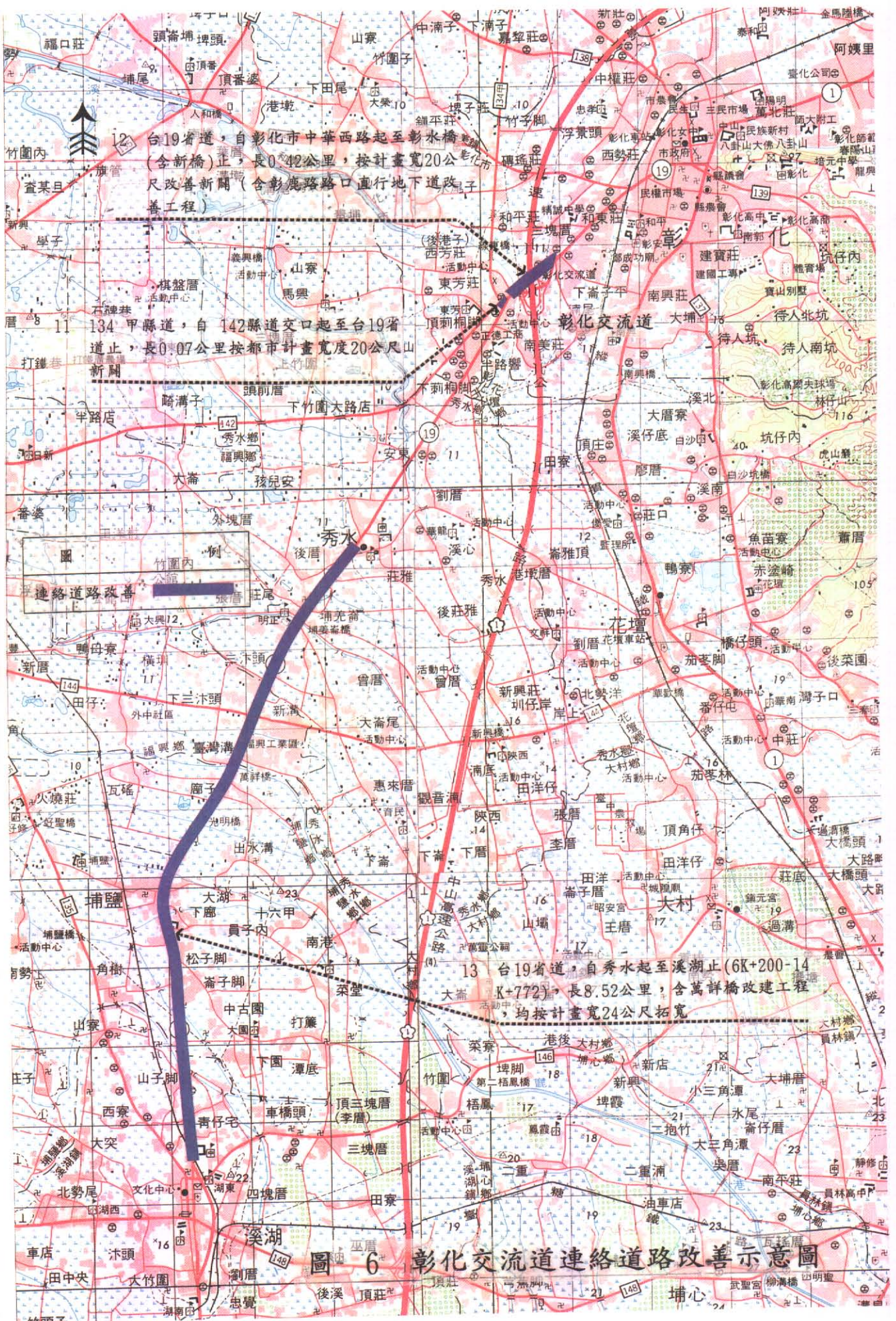
(廿七)彰化交流道

1. 交通現況檢討

彰化交流道主要連絡道路為台1 與台19省道，其周邊尚有134 甲及 142 等縣道。目前台1 省道尖峰時段往彰化及台中方向之服務水準分別為D、F 級，而台19省道與134 甲及 142縣道銜接處，及其秀水至溪湖路段之交通壅塞亦相當嚴重。

2. 改善構想

改善構想如圖6 所示。分述如下：



- (1)將舊台19省道（彰化市新平路）拓寬為20公尺，並與台1省道（中華路）配對單行，提高連絡道路運轉效率。
- (2)為配合連通配對單行之新平路與中華路，另需將134 甲縣道延伸70公尺，以利單行道系統運轉方便。
- (3)台19省道秀水至溪湖段之改善已列在原中山高速公路交流道連絡道路改善計畫中，應併在本檢討案中繼續執行，以紓解該路段交通壅塞之狀況。

(廿八)員林交流道

1. 交通現況檢討

員林交流道主要連絡道路為148 縣道（員鹿路），其往員林及溪湖方向尖峰時間之服務水準尚能維持B、C級。目前主要交通問題為穿越高速公路之機車單行道因車流量較大、路幅較小，有違規逆向行駛情形發生，影響交通安全。

2. 改善構想

地方建議原穿越高速公路之機車單行道拓寬為雙向機車道，因會造成兩端併入連絡道處之動線複雜，且會產生其他行車安全問題，仍以加強管制逆向行車為宜，故不予考慮。

(廿九)新闢北斗交流道

1. 連絡道路規劃

北斗交流道規劃150 縣道為連絡道路，該路向西至芳苑可連接西濱快速公路，向東經台19與台1省道至北斗、田中，目前該路現寬僅10公尺，尚未具備連絡道路功能，應予拓寬改善。

2. 改善構想

改善構想如圖7 所示。150 縣道芳苑至田中段均宜予拓寬改善，惟因改善範圍過長（約廿七公里），不符本檢討案之規劃原則，故短期間僅優先將

交流道東西兩側之埤頭至北斗段（長6.24公里）拓寬為20公尺，其餘之芳苑至埤頭段與北斗田中段則視西濱快速公路之工程進度及未來交通需要再另案配合辦理。

(卅)西螺交流道

1. 交通現況檢討

西螺交流道主要連絡道路為台1與台1丁省道。台1省道業已拓寬完成，目前尖峰時間往斗六及西螺方向之服務水準分別為B、A級，路況甚佳；台1丁省道自台1省道起至斗六都市計畫界路段已有相關計畫辦理改善中，莿桐都市計畫南外環線則已列入雲林生活圈道路改善計畫中辦理。

2. 改善構想

短期間無需要辦理改善之項目。

第三節 斗南至高雄端

(卅一)斗南交流道

1. 交通現況檢討

斗南交流道主要連絡道路為158縣道。目前尖峰時間往西螺及虎尾方向之服務水準均能維持在B級，交通狀況尚佳。

2. 改善構想

短期間無需要辦理改善之項目。

(卅二)大林交流道

1. 交通現況檢討

大林交流道之連絡道路為162縣道，向東可利用大丘園廢鐵道接中正大學聯外道路之嘉106鄉道。目前162縣道自交流道起至台1省道止路段已拓

寬完成，交流道至溪口段現寬僅12公尺，尚未具備連絡道路功能。

2. 改善構想

改善構想如圖8 所示。將162 縣道自溪口橋起經交流道至大林止之路段按20公尺拓寬，納入本檢討案中辦理。

(卅三)嘉義交流道

1. 交通現況檢討

嘉義交流道主要連絡道路為159 縣道。目前尖峰時間往嘉義及北港方向之服務水準分別為B、C級，交通狀況尚佳。

2. 改善構想

短期間無需要辦理改善之項目。

(卅四)水上交流道

1. 交通現況檢討

水上交流道主要連絡道路為168 縣道。目前尖峰時間往水上及朴子方向之服務水準分別為A、C級，交通狀況尚佳。

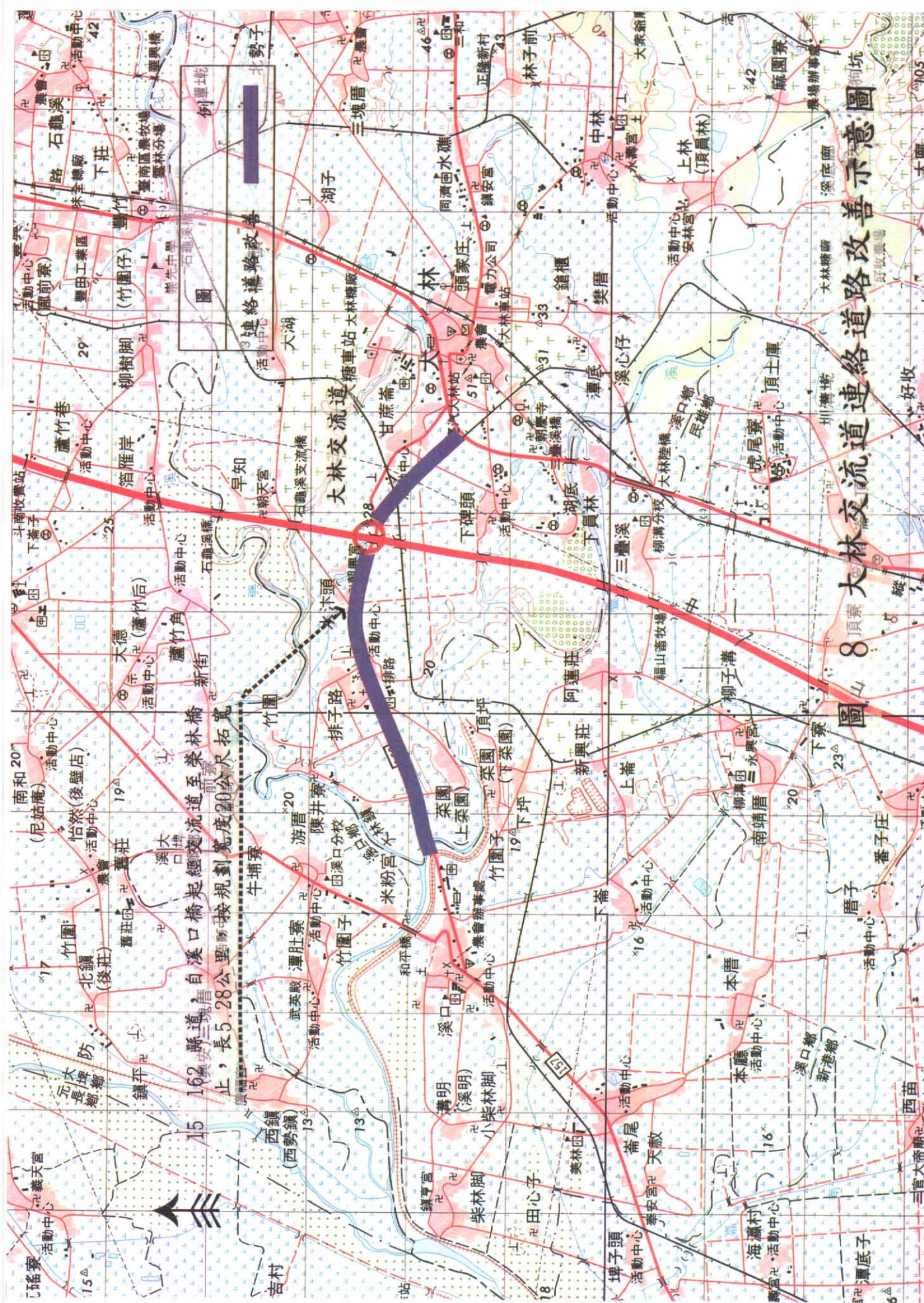
2. 改善構想

短期間無需要辦理改善之項目。

(卅五)新營交流道

1. 交通現況檢討

新營交流道主要連絡道路為172 縣道。該路交流道往東接新營新闢之外環線（七號路）可銜接台1省道，目前該外環線已接近完工；交流道往西至鹽水接台19省道之路段，已按20公尺拓寬，服務水準尚可維持D級，惟尖峰時段已呈壅塞。



2. 改善構想

改善構想如圖9 所示。將172 縣道自台19省道起至新營交流道止按其道路計畫30公尺拓寬，納入本檢討案中辦理。

(卅六)新闢安定交流道

1. 連絡道路規劃

安定交流道規劃178 縣道為連絡道路，該路向西至中崙可連接台19省道，向東經177 縣道至善化，目前該路中崙至善化段現雖寬10公尺，惟交通量不大，仍敷需要。

2. 改善構想

由於第二高速公路後續計畫之台南環線走向大致與178 縣道平行，並在安定鄉西南側亦設置一交流道，因此中山高新闢之安定交流道將以安定鄉為主要服務範圍，而其連絡道路178 縣道之功能仍將以服務地區交通為主，基於此，178 縣道在短期間暫不需改善。

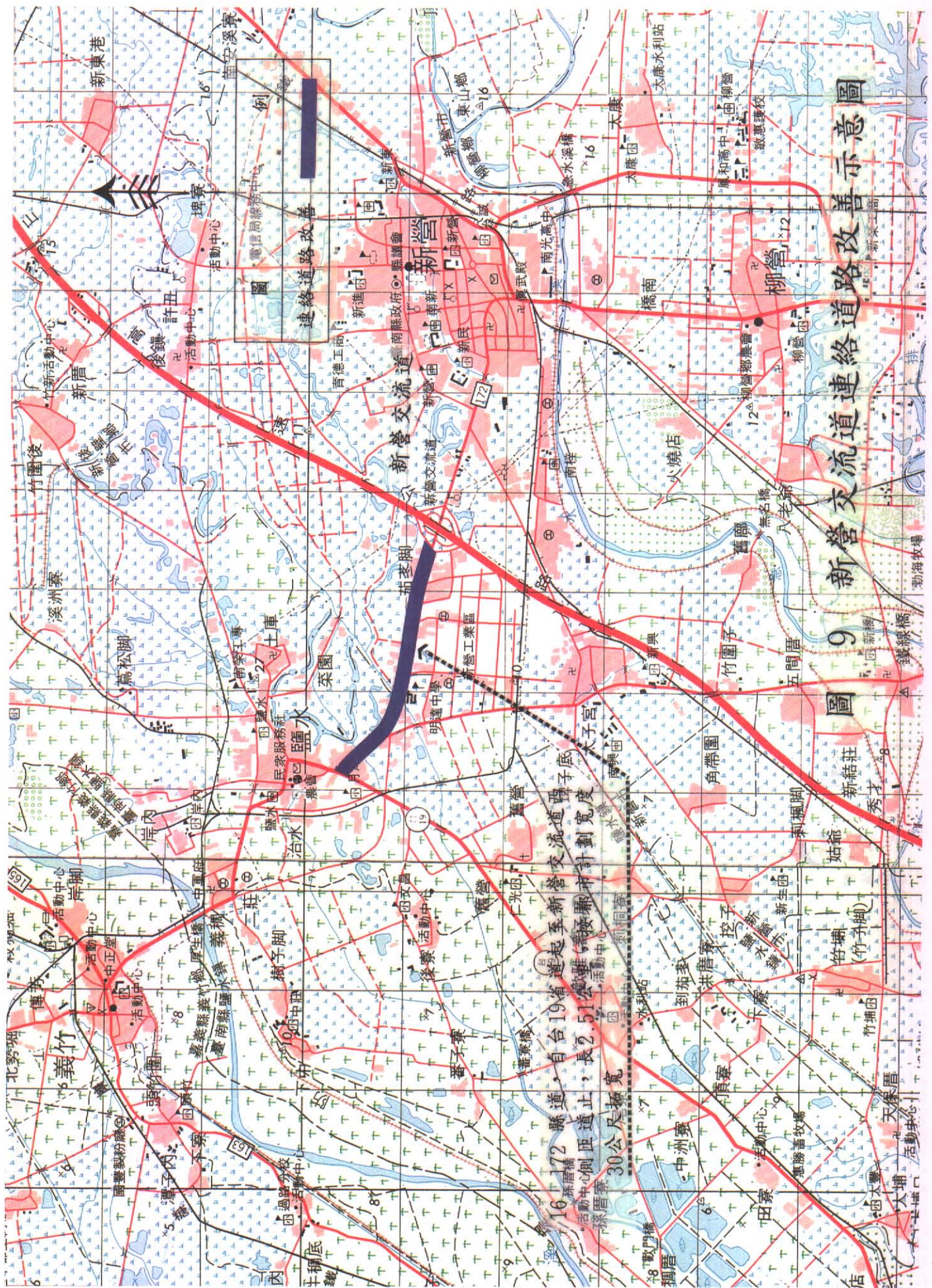
(卅七)麻豆交流道

1. 交通現況檢討

麻豆交流道主要連絡道路為176 縣道。目前尖峰時間往麻豆及佳里方向之服務水準均可維持在B級，交通狀況尚佳，僅在通過高速公路橋涵時，因路幅縮減，服務水準較低。

2. 改善構想

176 縣道交通運轉主要瓶頸在於交流道二側連絡道未設號誌，車輛進出匝道易發生衝突，短期內可藉增設號誌改善。連絡道本身無需辦理改善。



新營交流道連絡道路改善示意圖

9

圖

(卅八)永康交流道

1. 交通現況檢討

永康交流道主要連絡道爲台1省道及南177鄉道。目前台1省道通過交流道段之服務水準仍維持在B至C級，尚佳；南177鄉道之改善原屬中山高連絡道計畫項目，現用地已購，應納入本檢討案中短期內繼續完成。

2. 改善構想

改善構想如圖10所示。將南177鄉道自潭頂起至那拔林止，依道路計畫寬度15公尺拓寬改善，納入本檢討案中辦理。

(卅九)台南交流道

1. 交通現況檢討

台南交流道主要連絡道爲182縣道，目前交流道往關廟路段尚維持C級服務水準，往台南方向亦維持B級服務水準。其主要瓶頸係在交流道與連絡道間之交通運轉不良。

2. 改善構想

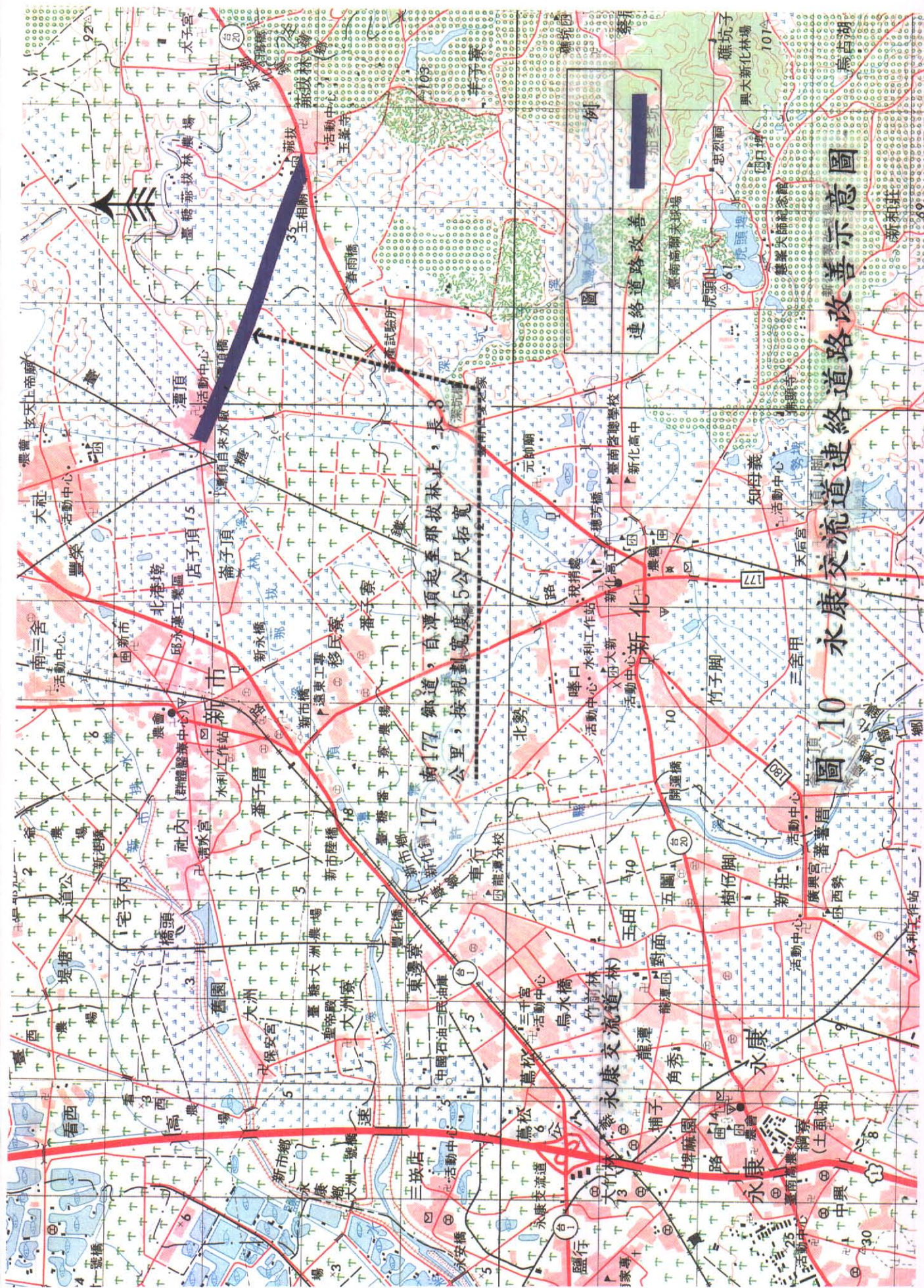
(1)高公局已計畫配合其員林—高雄段拓寬工程，將該交流道南下出口及北上入口等匝道改爲雙車道，且封閉南下出口旁之側車道，禁止左轉，並增設迴車道，以改善該處之交通運轉。

(2)182縣道因東西向快速公路台南—關廟線與之大致平行，完工通車後將可大幅取代其原有之聯外功能，因此其道路改善宜俟台南—關廟線通車後再議。

(四十)路竹交流道

1. 交通現況檢討

路竹交流道主要連絡道路爲184縣道，原中山高連絡道改善計畫已將其



拓寬列案辦理中，目前除馬頭山路段(22K+860~23K+320)線形不良，尚需闢建新線截彎取直外，全線均已發包施工。

2. 改善構想

改善構想如圖11所示。應將該路馬頭山路段尚需闢建之新線(含橋樑兩座)併入本檢討案中辦理，以配合該路之全線改善。

(四十一)岡山交流道

1. 交通現況檢討

岡山交流道主要連絡道路為186縣道，其岡山至前州橋段已按都市計畫15公尺拓寬改善完成。目前其往燕巢及高雄兩方向之服務水準均能維持B級，尚稱良好，惟交流道至台1省道交口段現寬僅13公尺，尚未具備連絡道路基本功能。

2. 改善構想

改善構想如圖12所示。將186縣道自交流道起至台1省道交口止，依都市計畫29公尺拓寬，納入本檢討案中辦理。

(四十二)楠梓交流道

1. 交通現況檢討

楠梓交流道主要連絡道路為183縣道與台22省道(原188縣道)。183縣道往鳳山方向現況服務水準為D級，往楠梓方向則為E級；台22省道往旗山方向現況服務水準為C級，往楠梓方向則為E級，交通已呈擁擠。

2. 改善構想

- (1)為改善台22省道交通擁擠現況，似宜闢建楠梓地區北外環線作為交流道之連絡道，惟該路事涉高雄鐵路地下化工程、捷運路線及中油油管專用線等計畫，因均尚未確定，故暫予保留，俟相關計畫確定後再以專案方

式陳報實施。台22省道往旗山方向路段，因現寬已有24公尺，且高雄環線在燕巢設有鳳山厝交流道，完工通車後將可明顯轉移現有交通量，故短期間應予免議。

- (2)183 縣道現寬25公尺，短期似無立即改善必要，其拓寬案暫予保留，俟高雄環線通車後再議。

(四十三)高雄交流道及高雄端點

1. 交通現況檢討

高雄交流道及高雄端點之連絡道路均為高雄市市區道路，現況交通運轉複雜，尖峰時間上下高速公路交通亦相當擁擠，有待改善。

2. 改善構想

- (1)高公局已計畫在九如路及三多路兩處出口匝道規劃設置兩迴車道，以改善其左轉車流堵塞問題。該迴車道方案將納入中山高員林—高雄段拓寬工程一併辦理。另亦計畫在九如路加設一南向出口匝道，建國路加設一北向出口匝道，併入高雄環線五甲系統交流道工程中辦理。上述改善項目均為中長期改善方案，短期間仍僅能藉交通管理手段維持道路一定服務水準。
- (2)高雄市政府另提闢建都市計畫413 號路之構想，因對紓解主要瓶頸路段中山路之交通壅塞並無直接助益，故應予免議。

第四節 連絡道路改善計畫及分年投資計畫

本計畫根據前述各交流道連絡道路之改善構想，擬定各連絡道路改善之細部計畫及分年投資計畫如表1所示。

表1 中山高速公路交流道地方連絡道路系統檢討改善計畫一覽表

交流道次	項路名	起迄	路(公里長)	路(基公尺寬)	改善(公尺寬)	計畫內容	總經費(百萬元)			分年經費(百萬元)			主辦單位
							工程費	用地費	合計	86年度	87年度	88年度	
基隆大園	1 麥金公路	自中山高速公路交流道起至自強橋止	0.60	12	20	按都市計畫寬度20公尺改善	60	90	150	90	60	0	住都局
	2 110 縣道新線	5k+300段新闢截彎取直線至110 甲縣道止	0.400	5.5	20	按規劃寬度20公尺新闢新線(含30公尺橋梁乙座)	30	86	116	116	0	0	公路局
	3 110 甲縣道	與機場支線相交之跨越橋	0.240	15	25	按規劃寬度25公尺拓寬(含60公尺長跨越橋)	50	32	82	50	32	0	公路局
	4 交流道匝道	匝道與110 縣道交口處及鄰接道路	—	20	25	匝道交口重新增化並拓寬橫山橋為25公尺	48	2	50	50	0	0	公路局
竹北	5 六十公尺計畫道路	由交流道起至三號路止	1.370	0	60	按都市計畫寬度60公尺新闢	248	0	248	0	124	124	住都局
	6 117 縣道	由三號道路北端交點起至118 縣道止	0.500	7	20	按規劃寬度20公尺拓寬	40	110	150	0	0	150	公路局
新竹(公道五)	7 公道五延伸道路	自交流道向東延伸至三十公尺計畫道路止	0.450	0	50	按都市計畫寬度50公尺新闢	100	320	420	120	200	100	住都局
	8 三十公尺計畫道路	自都市計畫界起向南至122 縣道止	1.450	0	30	按都市計畫寬度30公尺新闢	320	580	900	180	400	320	住都局
頭份	9 124 縣道	自高速公路引道起至台3省道止	4.100	7	20	按規劃寬度20公尺拓寬	137	680	817	400	417	0	公路局
三義	10 台13省道	伯公坑下坡路段(54K+300~55K+440)	1.140	12	20	新建跨越中山高高架橋及兩端引道	600	0	600	300	300	0	公路局
彰化	11 134 甲縣道	自142縣道交口起至台19省道止	0.070	0	20	按都市計畫寬度20公尺新闢	4	92	96	96	0	0	公路局
	12 台19省道	自彰化市中華西路起至彰水橋(含新橋)止	0.420	0~7	20	按計畫寬度20公尺改善新闢(含彰鹿路路口直行地下道改善工程)	58	75	133	0	75	58	公路局
	13 台19省道	自秀水起至溪湖止(6K+200~14K+772)	8.520	9	24	含萬祥橋改建工程,均按計畫寬度24公尺拓寬	780	0	780	280	500	0	公路局
北斗	14 150 縣道	自埤頭起至北斗止	6.340	10	20	按規劃寬度20公尺拓寬	170	350	520	350	170	0	公路局
大林	15 162 縣道	自溪口橋起經交流道至榮林橋止	5.280	7	20	按規劃寬度20公尺拓寬	191	439	630	220	300	110	公路局
新營	16 172 縣道	自台19省道起至新營交流道西側匝道止	2.510	20	30	按都市計畫寬度30公尺拓寬	91	1010	1101	0	550	550	公路局
永康	17 南177 鄉道	自潭頂起至那拔林止	3.000	6	15	按規劃寬度15公尺拓寬	76	0	76	76	0	0	公路局
路竹	18 184 縣道	馬頭山路段(22K+860~23K+320)	0.460	7	15	截彎取直新闢寬度15公尺新線及橋樑兩座	71	0	71	71	0	0	公路局
岡山	19 186 縣道	自交流道起至台1省道交口止	2.430	13	29	按都市計畫寬度29公尺拓寬	170	50	220	110	110	0	公路局
合計		—	39.280	—	—	—	3244	3916	7160	2509	3239	1412	—

第三章 結論與建議

第一節 結論

- 一、台灣地區西部公路運輸系統除中山高速公路外，尚有第二高速公路、西部濱海快速公路及東西向快速公路等計畫案同時進行。本計畫在檢討中山高速公路交流道連絡道路交通現況時均已合併考慮相關公路系統，以最經濟有效的方式提出改善計畫。
- 二、本次檢討中山高速公路交流道連絡道路現況及研提改善方案時，均以可以立即執行，且短期即需要改善之項目為範圍。經規劃結果，在主線、支線47處一般性交流道與端點中，計有13處共提出19項連絡道路改善計畫。總長度約為39公里，共需改善經費約71.6億元，並自八十六年度起分三個年度改善完成〔參閱表1〕。

第二節 建議

一、經費來源與運用

1. 本次經檢討需要改善之中山高速公路連絡道路，除部分為新闢交流道或原交流道服務範圍擴大等配合闢建者外，其餘均為已通車多年且大多已發生嚴重壅塞之道路，除影響地面交通外，亦經常使出口匝道車流回堵至高速公路主線，實亟需立即辦理改善。為掌握改善時效，其所需之改善經費，建議由中央全額補助地方政府辦理。
2. 本計畫中各項實施計畫，凡擬於次年度實施之項目，其有關之規劃、測量、設計及用地取得作業，應於奉核定後即行辦理，其所需經費，建議准自前一年度相關經費未動支部分先行墊支，俾可於實施年度開始，即可施工。

二、待辦之配合事項

需配合本改善計畫變更都市計畫者只有竹北（斗崙地區）都市計畫一項，為期能順利進行本計畫，建議新竹縣政府能儘速完成該都市計畫之市地重劃作業，以利取得該都市計畫之六十公尺計畫道路（交流道向東至三號路止）及四十公尺之三號路（東西向南寮竹東線之連絡道）等用地。