

台北縣短期道路工程改善規劃(Ⅱ)
改善台北市縣間河川橋梁及其兩端連絡道路
工程可行性研究

交通部運輸研究所

中華民國七十七年十一月

交通部運輸研究所出版品摘要表

出版品名稱 台北縣短期道路工程改善規劃(Ⅱ)
 中文：改善台北市縣間河川橋梁及其兩端連絡道路工程可行性研究
 外文：

行政機關出版品統一編號
 09014770175

運輸研究所出版品編號
 77-31-142

本所計畫：鄭賜榮
 主持人
 研究人員：林繼國、曾志煌

受委託單位：中華顧問工程司
 計畫主持人：邊啟邦
 研究人員：馮先達、鄧耀輝、黃洪才、莊兆昂、許堯熙、吳志榮、朱順清、李元唐、鄭正光

研究方式
☐ 自行辦理 主辦單位：
☒ 委託辦理 受委託單位：中華顧問工程司
 地址：台北市辛亥路二段185號28樓
 聯絡電話：02-7363567

研究期間
 自 77年9月
 至 77年11月

關鍵詞：環河快速道路、匝道銜接、堤線、堤距、改善方案研擬、臨時性過水道
 路、工程費概算、工作及財務時程配合計畫、有待協調之事項及單位

摘要：台北縣之三重、新莊、板橋、中和、新店等縣轄市距台北僅一瓶之隔，之新量路短期內解決迫切的交通問題。

出版日期 頁數 工本費 本出版品取得方式

77年 7日 116 ☒ 洽本所免費贈閱 ☒ 洽本所訂購 ☐ 其他 ()
 (限公營或公益機關團體)

管制等級
 本出版品：
☐ 機密 ☐ 解密日期為 年 月 日
☐ 承辦單位視情辦理解密
☒ 一般

本表：
☐ 機密 ☐ 解密日期為 年 月 日
☐ 承辦單位視情辦理解密
☒ 一般

備註：

改善台北市縣間河川橋梁及其兩端連絡道路

工程可行性研究

目 錄

第一章	緒論	1 - 1
I -1	計畫緣起	1 - 1
I -2	作業原則	1 - 2
I -3	計畫範圍	1 - 2
I -4	工作流程	1 - 3
第二章	工程研究	2 - 1
II -1	台北縣端重陽橋至大漢橋路段	2 - 1
II -2	台北市端重陽橋至中興橋路段	2 - 7
II -3	大漢橋至華江橋路段	2 - 16
II -4	西藏橋至光復橋路段	2 - 24
II -5	華中橋至中正橋路段	2 - 27
II -6	永福橋至秀朗橋路段	2 - 31
第三章	工程費概估	3 - 1
第四章	綜合評估與建議	4 - 1
IV-1	綜合評估	4 - 1

IV-2	建議	-----	4 - 2
------	----	-------	-------

第五章	其他配合措施	-----	5 - 1
-----	--------	-------	-------

V-1	有待協調配合之事項	-----	5 - 1
-----	-----------	-------	-------

V-2	有待協調之單位	-----	5 - 5
-----	---------	-------	-------

第六章	工作及財物時程配合計畫	-----	6 - 1
-----	-------------	-------	-------

附錄	改善台北市縣間河川橋梁及其相兩端連絡道路 工程可行性研究附圖		
----	-----------------------------------	--	--

第一章 緒論

I -1 計畫緣起

由於經濟的快速成長，國民所得逐年提高，社經活動頻繁，人口與車輛急速增加，致交通問題日益突顯，尤其台北都會區人文薈萃、工商雲集、道路交通服務品質已惡化至嚴重的程度。

台北都會區以台北市為中心，隨著台北市的發展，其周圍衛星城市也迅速的都市化，毗鄰相連構成一整體都會區，無論是以台北市為中心的輻射交通或各衛星城市間的環狀交通均匯集大量的交通旅次。

台北縣之三重、新莊、板橋、中和、永和、新店等縣轄市距台北市僅一水之隔，賴跨河橋梁互相連繫。因往來交通所必經，各橋常成為交通瓶頸，雖新橋續有增建，但因兩端連絡道路不易配合，無法快速紓解上下橋之大量交通，更加深問題的嚴重性。

淡水河、新店溪兩岸，省市都有快速道路之計畫，設置匝道銜接跨河橋梁以紓解穿越市區之交通。台北市側已完成規劃設計，正陸續付諸實施中；台北縣側則因堤線未定或都市計畫尚待變更等因素，無法積極推動。

本所為解決現有橋梁如何與現有既成道路之匝道銜接問題，特辦理「改善台北市縣間河川橋梁及其兩端連絡道路工程可行性研究」期能在短期內解決迫切的交通問題。

I -2 作業原則

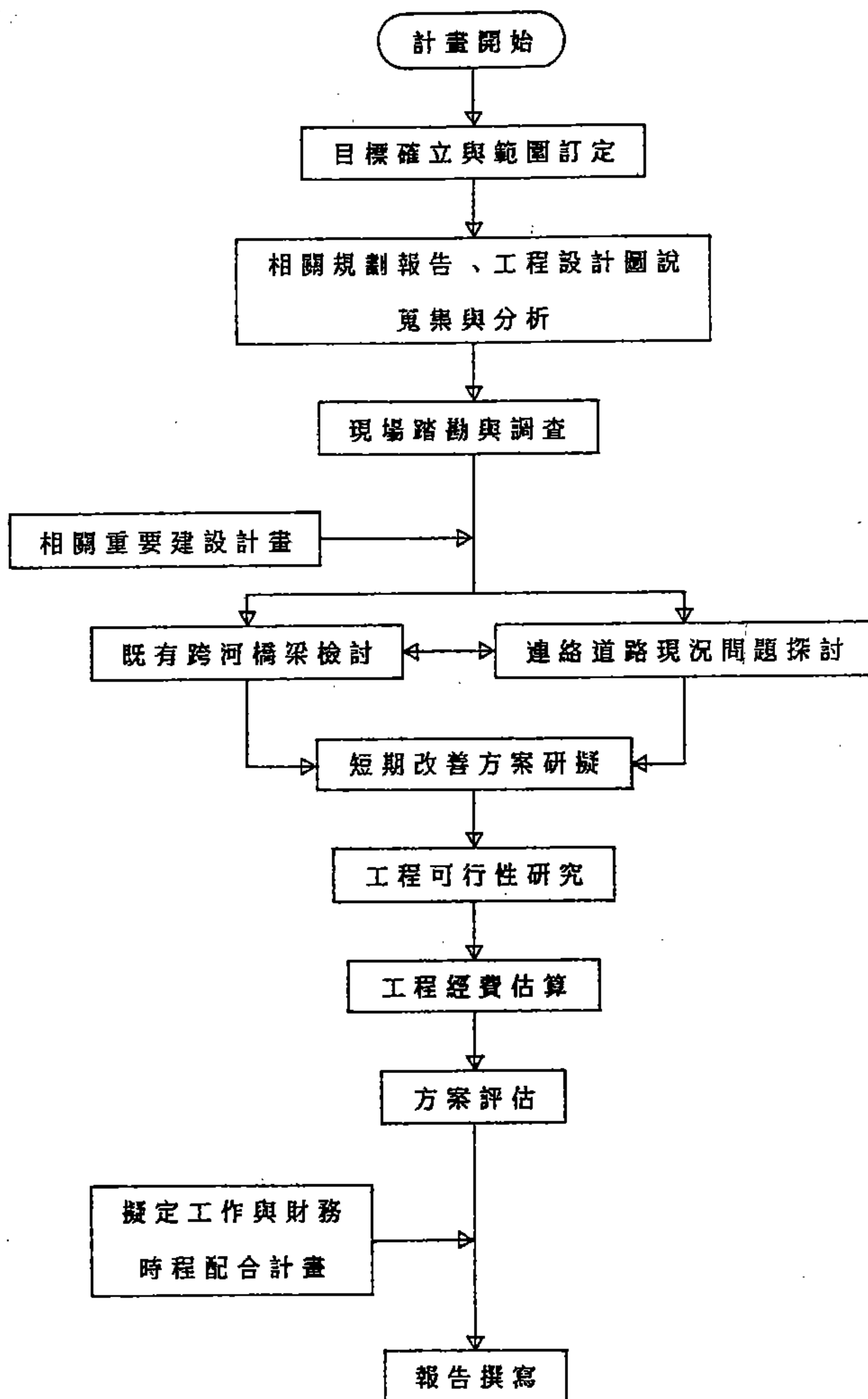
- 一、本計畫為「台北縣短期道路工程改善整體規劃」之一部份。偏重於短期內迫切需要且容易推動之措施，優先研擬。
- 二、本計畫之主題為工程可行性，針對幾何線形及工程技術研擬方案，並估算工程費。
- 三、本計畫儘可能配合現有堤防，佈設路線以對現有堤防產生最少破壞為原則。堤線未定處所則斟酌情況利用堤防用地佈設平面道路，但仍預留防洪牆位置以適應防洪計畫之配合彈性。

I -3 計畫範圍

本計畫研究範圍係以台北市縣間跨河橋梁及其連絡道路為研究對象。包括重陽、台北、忠孝、中興、大漢、華江、西藏、光復、華中、中正、永福、福和、秀朗等十三座橋梁及其兩端之環河快速道路。如附圖(1/G)。

I -4 工作流程

主要工作及相互關係如作業流程圖。



工程可行性研究作業流程圖

第二章 工程研究

II -1 台北縣端重陽橋至大漢橋路段

一、現況及現有計畫檢討

(一) 現況說明

本段快速道路起自三重市重陽橋北側約 800 公尺處，至新莊市大漢橋南側止，沿大漢溪及淡水河左側佈設，全長約 9.2 公里，經過三重、新莊二縣轄市，計穿越重陽橋、高速公路橋、台北橋、忠孝橋、中興橋及大漢橋等六座銜接淡水河及大漢溪兩岸之重要橋梁，並於途中跨越二重疏洪道。本路段自起點至三重、新莊市界之防洪堤防業已完工，其中台北橋前後約 1 公里長以防洪牆型式興建。新莊路段則因堤線尚未定案，堤防亦尚未施工。自重陽橋至中興橋路段，於堤防內側（臨陸側）已有寬約 12 公尺之防汛道路，唯因中興橋橋梁施工，其前後路段之防汛道路未能暢通，僅能利用既有環河南路轉接成功路，再利用重新橋接往省道台一號公路，通達新莊。至疏洪道以後，沿河道路亦已通行，於三重市界內，堤後道路較寬，約 12 公尺，新莊路段之既有沿河道路則僅約 8 公尺寬。

(二) 現有計畫檢討

• 防洪計畫

三重路段 200 年防洪計畫堤防業已完工，新

莊路段則因原有堤線穿經新莊舊街，尚待進一步檢討，故新莊堤防尚未興建。

- 都市計畫

三重市路段（至新莊市界）沿堤防用地內側（臨陸側）留有20公尺寬之計畫道路用地，其沿線內側則大都為公園用地，惟沿線既有1~2樓平房數量頗多，拆遷補償費用較多。自高速公路至疏洪道，另有都市計畫道路環河南、北路，用地寬度自18公尺至22公尺，其位置有部份與前述20公尺道路用地重疊。該20公尺道路用地沿堤防延伸至三重—新莊市界。新莊都市計畫則尚無計畫道路與之銜接。

- 橋梁計畫

重陽橋正施工中，其於堤側之橋墩與前述20公尺計畫道路用地之相關位置尚待進一步測量定位，並需另行檢討橋下淨空及跨徑間道路配置。台北橋改建計畫業已設計完成，並已預留銜接本快速道路之匝道橋位置。中興橋正施工中，已接近完工，亦已預留銜接匝道之位置。

- 快速道路計畫

本快速道路原於民國74年完成規劃，基於交通需求及用地問題之考慮，建議利用堤防用地採用高架快速道路型式，與堤防加高工程一併配合興建。如今三重堤防業已興建完成，而都市計畫

亦另編定20公尺沿堤防用地邊之道路用地，其時機及客觀條件皆已有所變動，快速道路計畫亦有待重新檢討。

二、改善方案研擬

本路段於台北都會區環河快速道路各路段中，交通需求最高，亦最迫切，若欲建較高等級之快速道路，則由於經費之籌措作業費時、工程規劃設計複雜，以及施工期間冗長等因素，完工期限難免延宕，恐有緩不濟急之虞。因此之故，欲本快速道路於最短期限內發揮消除台北縣市間銜接橋梁之交通瓶頸，迅速疏解各橋梁接線道路之負荷，本階段研擬短期及長期方案如下：（參見附圖1/C～11/C）。

（一）短期方案

以防汛道路用地（寬約12公尺）及堤防用地內側之20公尺都市計畫道路用地，配置雙向六線道地面快速道路，每向計有二線快車道及一線5公尺寬之混合車道，中央以寬約6公尺之綠帶分隔，另於南行車道右側設置2公尺寬之人行道。於三重市龍門路至中山南路之間，則考慮環河南北路（計畫道路）之相關位置，於必要路段予以一併規劃，並於適當位置設置連接道路。

快速道路於中興橋南側爬升，以橋梁方式跨越疏洪道並繼續延伸，於跨越重新路四段408巷後再行降至地面，維持地面快速道路之型式。該408巷

維持原規劃之建議，拓寬為20公尺寬，以連絡省道台一號公路。

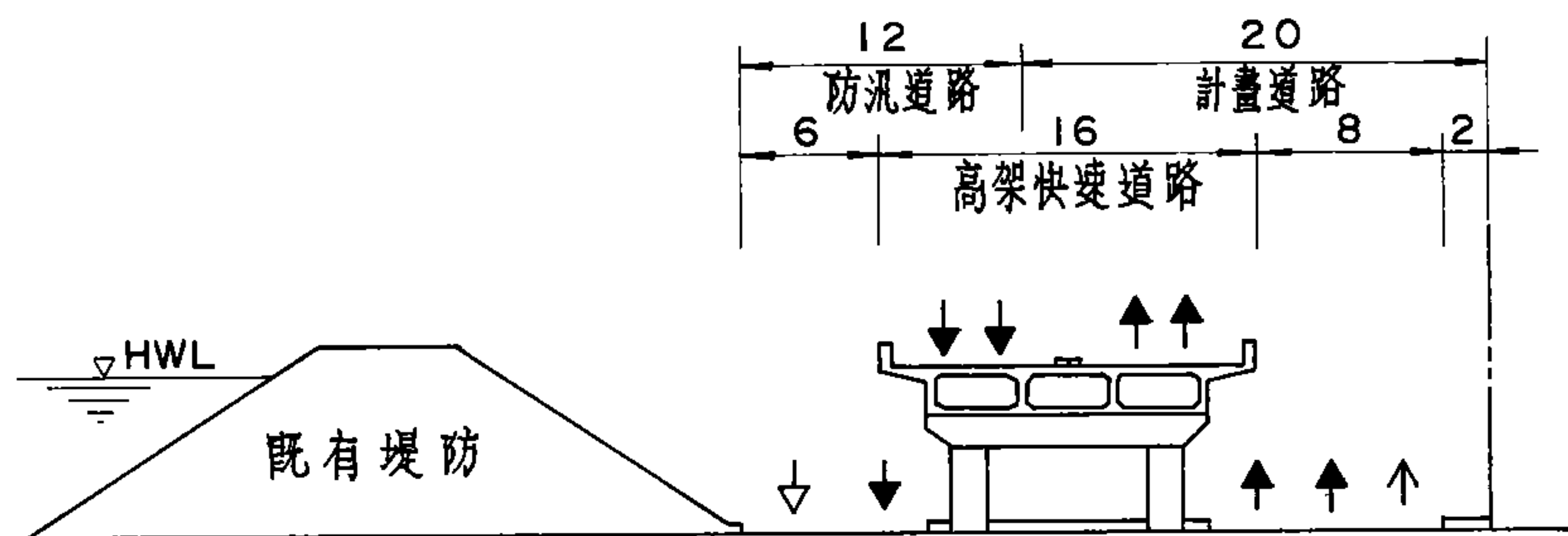
自三重、新莊市界，沿大漢溪下游三重堤防業已完工，上游新莊堤防則尚未施工，至規劃終點長約1.2公里。此段堤線尚未定案，暫以既有三重堤防終點位置及大漢橋預留之牆式橋墩連線為假設堤線，並建議於規劃路段範圍內變更都市計畫；沿堤防用地內側亦配置20公尺寬之計畫道路用地，以配合整體快速道路之用地需求。大漢橋預留牆式橋墩及鄰近橋墩跨徑約16公尺，其寬度及淨空需於設計時特別加以留意。

本快速道路預計銜接台北、忠孝、中興及大漢四座橋梁，銜接方式概以橋梁兩側之簡單右轉匝道銜接，左轉車輛則於快速道路轉出利用環河南北路迴轉，快速道路於迴轉開口處以號誌管制。匝道皆為單車道混合車道匝道，寬度可為5或6公尺，其與各橋梁及快速道路銜接處之配置，則視個別情況處理之；台北橋及中興橋皆為新設計及施工之橋梁，匝道係於快慢車道間先行爬昇跨越機車道後再往下銜接快速道路。忠孝橋及大漢橋為既有橋梁，則可考慮由兩側銜接匝道，允許局部快慢車發生交織，唯需妥善設計交織路段。於快速道路端，則視左轉需求之高低而定，若左轉需求高則可由內側車道銜接，以便利迴轉，若需求低，則由機車道內側銜接

，以減少快慢車交織。

(二) 長期方案

依據74年進行規劃之交通預測資料顯示，本路段之交通需求甚高，若未來交通成長迅速，前述短期方案將逐漸不敷需求，其服務水準亦將急速下降，若欲維持較高之服務水準，則可考慮高架快速道路之長期方案，於穿越高速公路橋後爬升，連續跨過龍門路，台北橋、忠孝橋及中興橋，然後降低高程並跨越疏洪道及重新路四段408巷路口，到大漢橋匝道終點前降至地面高度。高架橋路段，採中央分隔四線快車道型式。於跨疏洪道橋路段可考慮另加設機車道。又高架橋下配置北向6公尺寬，南向8公尺寬之地區道路，南向地區道路右側則設置2公尺人行道。(斷面見圖一)。與各銜接橋梁之銜接，大致與短期方案採相同型式，唯匝道高程及與地區道路之銜接尚待進一步研究。



圖一 長期方案斷面

II -2 台北市端重陽橋至中興橋路段

一、重陽橋台北市端引橋引道與台北市道路系統之聯繫

(一)現況概述及現況檢討

1.現況概述

(1)重陽橋之興建係基於台北市士林區與台灣省三重市間受到淡水河阻隔，兩地交通迄無橋梁維繫，而近年來兩地發展迅速，交通量遽增，繞道台北橋不僅費時不便，更影響台北橋之交通負荷甚鉅，遂有重陽橋之規劃，設計及興建，目前已進入施工階段(參見附圖12/C重陽橋與台北市道路系統銜接圖)。

(2)重陽橋台北市端引橋引道位於台北市士林區百齡橋以東，與中正路(都計道路寬50公尺)，環河北路(40公尺寬)，重慶北路(60公尺寬)相銜接。其間佈設有匝道"A"、"B"、"C"、"D"、"E"、"F"和"G"，用以連接台北市街道與三重市之交通。

(3)匝道"A"和"B"佈設於環河北路快速道路，淨寬由4.5公尺至5公尺，各長約270公尺及300公尺，用以聯接三重市及台北市環河快速道路之交通。

(4)匝道"C"位於延平北路以西，沿中正路引橋兩側佈設，快慢車道分離，快車道4.5公尺，慢車道3公尺，長度則各為145公尺及400公尺，

用以服務由中正路直接上下重陽橋之汽、機車。

(5)延平北路以西，沿中正路引橋中央則佈設匝道“D”，為雙向雙車道淨寬7公尺，長205公尺與主引橋匯合後，可服務環河快速道路與百齡橋間之交通。

(6)由重陽橋沿中正路東行高架道路於跨越延平北路後，設有三車道之下坡匝道“E”，淨寬10.5公尺，長185公尺，可與百齡橋銜接。

(7)匝道“F”則服務重慶北路往重陽橋或環河快速道路之交通，匝道“G”則服務百齡橋往重慶北路之交通，其淨寬則各為4.5公尺至8公尺，及7公尺至8公尺不等，長度則分別為375公尺及250公尺。目前僅匝道“G”及地面道路可通車。

(8)環河南北路快速道路於民生西路以北，以地面道路佈設以南則為高架道路型式，由於高架快速道路及重陽橋皆在施工階段，目前環河北路快速道路皆為單向往南行駛，地面道路則往北行駛。

2. 現況檢討

(1)重陽橋台北市端引橋引道之佈設，皆已配合台北市道路系統達到適切的交通運轉功能，然基於車流的連續性及未來路網之關建，尚需予以增實。

- (2) 由重慶北路往重陽橋之車輛，必須經由匝道“F”行駛，該匝道係以單車道漸變為雙車道佈設，於上匝道處易肇致地面車流之阻塞。
- (3) 當環河北路經士林65號道路，北投5-1號道路而與大度路銜接之快速道路系統聯外幅射道路完成時，環河北路中正路口將增加其交通負荷。

(二) 方案研擬

1. 為減少匝道“F”入口處，所引發之交通問題，在重慶北路道路寬60公尺之幾何條件下，建議匝道“F”由單車道改為雙車道佈設，將有助於提高由重慶北路往重陽橋或環河快速道路之運輸功能。
2. 當快速道路系統聯外幅射道路（環河北路—士林65號道路—北投5-1號道路—大度路）完成時，環河北路中正路相交丁字路口，宜增闢單向雙車道之車行地下道（由南往北）400公尺，以減少該路口之交通阻塞。

二、台北橋台北市端引橋引道與台北市道路系統之聯繫

(一) 現況概述及現況檢討

1. 現況概述（參見台北大橋現況圖13/C）

- (1) 台北橋距忠孝橋及高速公路淡水河橋各約 1.5 公里，距中興橋（改建中）及重陽橋（新建施工中）各約 2.2 公里，地理位置居五橋之中，是連繫台北市與三重市之重要孔道。

(2) 台北市端引道僅沿民權西路(都計道路寬 40公尺)佈設，鄰近重要道路則有重慶北路二、三段(寬 30~40公尺)，延平北路(寬 16.36公尺)及環河北路(寬 25公尺)。

(3) 台北市端引道長約 440公尺，除在延平北路上方引橋寬 28.1公尺外，其餘均寬 15.2公尺，主橋引道於重慶北路以西下接地面道路。引橋兩側於延平北路以西，設有機車上下匝道，淨寬 4.65公尺。

2. 現況檢討

(1) 既有橋梁高度不足，難以滿足「台北地區防洪計畫」二百年洪水位之需求。

(2) 台灣省公路局為配合防洪計畫於民國 76~77年已重新設計台北大橋。

(3) 台北橋改建工程，因受到改建時交通維持，配合台北都會區環河快速道路工程三重市端匝道佈設型式，淡水河兩岸堤距(約 435公尺)，舊有鋼梁、預力梁的仍舊被採用及台北市端部份引橋引道不拆除重建之限制，加上環河北路寬僅 25公尺及環河北路快速道路於民生西路以北以地面道路佈設的影響，致本區段引橋引道之幾何佈設缺少彈性，無法與環河北路快速道路相銜。

(4) 台北橋改建後，台北市端引道與台北市道路系

統銜接情形詳見台北橋新建後與台北市道路系統銜接圖(附圖14/C)，中央橋寬14公尺(雙向四車道)至26公尺(雙向六線快車道，二線慢車道)，另兩側邊橋各淨寬8公尺(含6公尺機車道及2公尺人行道)。

(5) 台北市端引橋，改建長60公尺與既有引橋銜接，並於民權西路延平北路圓環正上方建收費站，收費車道淨寬3公尺及3.2公尺，引道於重慶北路口以西銜接地面道路。

(6) 兩側邊橋之引橋引道，淨寬6公尺，長度為190公尺，於延平北路口以西下至地面，為機車專用道，供台北市與三重市機車往來之用。

三、忠孝橋台北市端引橋引道與台北市道路系統之聯繫

(一) 現況概述及現況檢討

1. 現況概述

(1) 忠孝橋跨越淡水河，位於台北、中興二橋之間，連接台北市忠孝西路與三重市重安街。主橋寬30.5公尺，包括雙向六線快車道，二線慢車道及人行道。台北市端引橋於跨越環河南北路後兩側各有10.8公尺寬之快慢車混合車道，於西寧南北路口與地面道路相銜。中央兩車道則分歧為單車道高架跨越西寧南北路與現有北門高架道路銜接，可直通台北火車站。

(2) 環河南路高架上坡道經由忠孝橋下，穿越上環

河南路高架橋(由北向南，橋下皆為商店)，其引橋56公尺，引道65公尺，寬8公尺，配合忠孝大橋主引橋同時完工，由於中興大橋尚在施工階段，故環河南路高架道路目前予以封閉，禁止通車。

(3) 忠孝橋主橋離台北市淡水河堤防約 100公尺處，預築兩出入口，俾能與環河南北路快速道路(施工中，為配合東西向快速道路已暫停)，洛陽街立體停車場(已完工，尚未啟用)，東西向快速道路(規劃中)相銜接。

(4) 台北市端引橋引道鄰近相關道路，其都市計畫道路寬各為忠孝西路40公尺，環河南北路25公尺，西寧北路16.36公尺，鄭州路20公尺。

2. 現況檢討(包括其他相關計畫)

(1) 目前忠孝橋僅沿忠孝西路佈設，可由西寧北路口兩匝道(混合車道)上下，另主引橋與北門高架道路相接，可由忠孝西路重慶南路口上下或由延平南路匝道下至地面道路。

(2) 環河南路高架快速道路於完工後將跨越忠孝橋，南北向皆可經由匝道與忠孝橋相連，由三重市往台北市之車輛，亦可借匝道上環河南北路快速道路。另由三重市往台北市行駛之小客車，亦可進入洛陽街立體停車場。

(3) 按環河南路高架快速道路計畫，由三重市往台

北行駛之車輛，須借道「洛陽街立體停車場」往「東西向快速道路」，此一構想，不僅限制車種的行駛，且增加洛陽街立體停車場之紊亂，妨礙停車場之使用功能。

(4) 規劃中的東西向快速道路亦可借由環河南北路快速道路之匝道而與忠孝橋相連通。

(5) 忠孝橋與既有高架道路或施工中之環河快速道路或規劃中之東西向快速道路的相互連接，由於缺乏整體性的規劃，以致東西向快速道路與環河南北路快速道路之銜接，產生一非常不完整之聯絡系統，祇有環快由南往北車輛可直接進入東西快外其他環快由北往南進入東西快，或由東西快進入環快皆必須依賴地面道路維持聯通。

(6) 至於與忠孝橋相連之北門高架道路，由於涉及「台北車站特定專用區計畫」及「中華路地下街計畫」，目前當以保持現狀為宜。

(二) 方案研擬

由於環河南路高架快速道路，已進入施工階段，若要使本地區交通運轉功能發揮至極限，則必須重新規劃，礙於各項限制因素，當以能局部改善為考量條件，經研究結果，以在忠孝橋往環河南路快速道路增闢另一匝道，使穿越環南快速道路主橋後再跨過忠孝大橋引橋，右轉鄭州路與東西向快速道

路相連接為宜。其所增加之功能為可減免小汽車假道「洛陽街立體停車場」之敝，且大型車輛，亦能直接進入東西向快速道路（詳見忠孝橋台北市端匝道佈設修正圖16/C）。

四、中興橋台北市端引橋引道與台北市道路系統之聯繫

(一) 現況概述及現況檢討

1. 現況檢述

- (1) 中興橋為新莊、三重等地區與台北市間的重要交通孔道，每日通過之交通量龐大，因此以施工中交通維持為設計需求之一，然民國75年11月臨近三重市端橋墩下陷導致橋面板兩跨掉落，中興大橋遂行封閉，車輛改由其他橋梁通行。
- (2) 中興橋改建工程已在施工階段，預計於民國77年10月完工通車現僅環河南路地面道路維持雙向通車。

2. 現況檢討（包括改建工程及其他相關計畫）

- (1) 中興橋新橋建於原橋兩側，每側各為單向三車道，寬度為18公尺至19.5公尺，近台北市端匝道"G"和"H"與環河南路快速道路相銜接，服務三重市與台北市南向車輛行駛，由於都市計畫及河川管制等限制，無法提供三重市與環快北向車道之銜接。（參見中興橋台北市道路系統銜接圖17/C）環河南路快速道路則沿淡水河堤防跨越中興橋台北市端。
- (2) 匝道"A"和"B"則與環河南路高架道路（單向由北往南）相連接，環河南路高架道路"C"（武昌街～內江街段）則配合中興橋改建工程予以重建。另匝道"D"由成都路下地可與環河南路地

面道路相連接，由於受到地形、地物及都市計畫之限制，本環道半徑僅17公尺，設計速限為20KPH。

(3) 台北市端引道則佈設在康定路成都路口以西，由三重市往台北行駛車輛須右轉康定路進入台北市區，由台北市往三重市行駛車輛則由成都路（現為單行道）上中興橋。

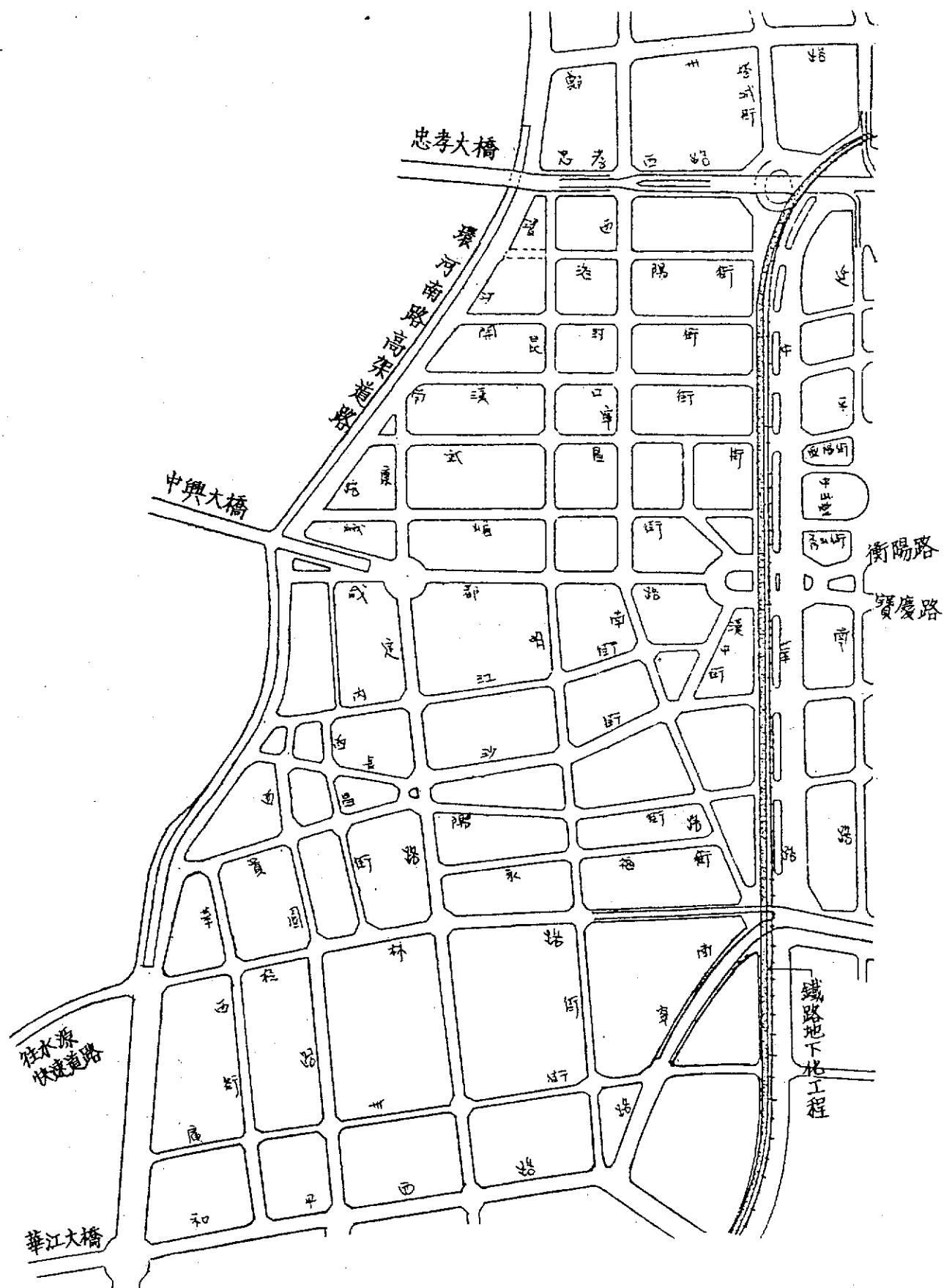
(4) 中興橋台北市端引橋引道與台北市道路系統之聯繫，由於受到都市計畫限制，就現有道路幾何條件考量之，現有及改建完成後之銜接，已能適切的達到交通運轉功能。

(二) 方案研擬

由中興橋台北市端各鄰近街道的幾何條件，寬度如後：環河南路25公尺、成都路 16.36公尺、內江街12.73公尺、長沙街 16.36公尺、康定路16.36公尺及既有路網考量（參見圖二）以由成都路往中華路、寶慶路、重慶南路等市區主要幹道之幾何條件最佳，故建議在縱貫鐵路地下化營運以後，考慮由三重市經中興大橋主引橋引道下地的車輛宜由成都路行駛（即成都路改為雙向道路），本項改善措施僅需拆除部份槽化島（約80平方公尺）及更換指示標誌牌，而交通運轉功能可以大為提昇。

II - 3 大漢橋至華江橋路段

一、現況概述及檢討



圖二 中興橋台北市端平面示意圖

(一) 現況概述

1. 大漢橋

大漢橋跨越大漢溪，北接新莊市思源路，南連板橋市民生路，為台北縣轄區內重要連絡橋梁。現況橋面寬32公尺，佈設雙向六線快車道及二線慢車道，兩側各設有人行道，並在板橋端設有收費站。現有板橋端鄰接主要道路計有：

- 民生路

在板橋市都市計畫中編為特一號道路，計畫路寬自大漢橋至中山路段已拓寬為80公尺，中間佈設雙向六線汽車道，以出入大漢橋使用。兩側為地區性之道路，除服務臨街之交通外，並提供長江路往來車輛出入大漢橋使用。

- 長江路

長江路穿越大漢橋下，路寬15公尺，聯繫華江橋與新海橋，為台北通往新莊、泰山、樹林間重要聯絡道路之一；同時亦可經由民生路二次轉向後上下大漢橋。

2. 華江橋

華江橋跨越新店溪，東向銜接台北市和平西路，西行連絡板橋市文化路，為省道台3線連絡省市之重要橋梁。現況橋面寬約15.9公尺，佈設雙向四線混合車道為板橋市進出台北市之重要孔道。現就華江橋兩端路網概況說明如下：

(1) 台北市端

華江橋現況跨越雙園堤防降接和平西路與環河南路交叉口，以通達台北市區。區內主要道路計有：

- 和平西路三段

屬中央分隔之路型，路寬25公尺，佈設雙向四線快車道及二線慢車道，屬台3線之台北市路段。

- 環河南路二段

屬中央分隔之路型，路寬25公尺，佈設雙向四線車道，為台北市西區、南區連絡幹道。

- 環河南路快速道路

環河南路快速道路目前正施工構築中，現已完成基礎及防洪牆工程，在華江橋附近計畫路線南向劃設二線快車道，並預留一線上下匝道，北向則為地面之三線快車道，於和平西路則設有進出口一處，提供汽車出入使用。鄰接街廓部份設置8公尺寬之地區性道路。

(2) 板橋市端

華江橋於板橋端現況係降接於文化路與長江路交叉口附近。區內主要道路計有：

- 文化路二段

除華江橋頭附近之民治街至懷德街段尚未達到都市計畫路寬40公尺外，其餘皆已拓築完

成，為中央分隔路型，佈設雙向六線車道，隸屬省道台3線並為出入板橋市區之重要幹道。

• 長江路

由文化路叉出，路寬15公尺，佈設雙向兩線車道，為華江橋與新海橋之主要聯絡道路，近年來沿線兩側建築物林立，已具相當發展規模，交通流量甚高。

(二) 現況檢討

1. 大漢橋

現況大漢橋板橋端直接降至民生路，民生路路幅寬、容量大，交通條件尚稱良好，惟長江路方向出入本橋須經2次轉向，交通動線不便。

2. 華江橋

由於板橋市的快速發展，致使華江橋交通量劇增，現有橋寬已不敷使用；且現有梁底高程約僅7.5公尺，無法滿足二百年頻率之洪水位高程9.6公尺之需求，為疏解擁擠交通並配合台北地區防洪計畫，本橋亟待改建。

二、改善方案研擬

包括各主管單位規劃中或執行中之計畫均予以考慮，概分為兩大部份即華江橋、大漢橋及華江橋間環河快速道路等案，茲分別敘述如下：

(一) 華江橋

台北地區防洪計畫第三期實施計畫列有華江大橋改建工程一項，該橋近十年來因交通量激增已屆飽和，台灣省公路局已計畫將舊橋拆除並提高加寬重建，目前正積極辦理設計中。工程範圍西起板橋市文化路與長江路交叉口附近，沿既有道路延伸先與環河快速道路立體交叉，再跨越新店溪，進入台北市後與環南快速道立體交叉，沿和平西路三段東訖龍山國小南側，全線總長約 2.1公里。按其區位環境可予劃分為三個路段進行方案規劃，分別說明如后：

1.板橋端引道路段（詳附圖 21/C）

路段範圍西自文化路與長江路交叉口起，東訖計畫中原堤防附近止長約 700公尺，路寬34公尺佈設雙向六線快車道及二線慢車道，兩側並設有人行道。往大漢橋、新海橋方向則預留一線匝道銜接計畫中之環河快速道路。收費站則設置於計畫堤防附近，橋面寬48.5公尺，雙向設置汽車收費道八線。此外在文化路與長江路交叉口附近佈設一處迴轉車道，以供迴轉環河快速道路南行使用。

2.新店溪主橋路段

計畫橋面寬32.5公尺，採用快慢車分離型式，中間佈設雙向六線快車道，提供汽車交通服務，兩側慢車道採用緣石隔離，提供機車往來使用

，最外側分別設有人行道，估計主橋長約 540公尺。

3. 台北端引道路段

路段範圍約自雙園堤防附近起，東訖和平西路三段龍山國小南側附近長約 840公尺，為維持施工中區域之交通及考慮汽、機車集散條件，越過堤防線後分別研擬三個方案：

(1) 方案甲 (詳附圖 18/C)

於主橋兩側分別規劃一線快車道與環南快速道路之南向高架道路銜接，機車道則跨越堤防後沿著環南快速道路鄰側降至地面車道。而循和平西路三段高架四線快車道，內側兩線於環河南路前降至地面車道，並利用市區道路轉向後由和平西路底銜接環南快速道路之北向地面道路，另外側兩線則延伸至環河南路口前合併，再跨越人行陸橋至龍山國小南側降至地面道路，以達台北市區。人行道則於堤防附近以平交方式橫越機車道後與中央高架橋會合，接和平西路人行道。

(2) 方案乙 (詳附圖 19/C)

在主橋兩側仍分別規劃一線快車道與環南快速道路之南向高架道路銜接，機車道與人行道則於堤防附近上方與中央高架橋會合，其中人行道跨越環南快速道路後降至和平西路人行

道，沿和平西路三段仍為高架四線車道，其內側兩於環河南路前降至地面車道，而外側兩線混合車道延伸至環河南路口前合併，經跨越現有人行陸橋後至龍山國小南側降至地面道路。

(3) 方案丙 (詳附圖 20/C)

方案丙則將甲、乙兩方案予以組合，其中汽車道之佈設原則均相同。其主要不同點為機車道又為兩線出入華江橋，一線跨越堤防後沿環南快速道路降至地面車道，其方式與甲案雷同；另一線機車道及人行道與中央高架橋會合，沿和平西路之佈設則與乙案相同。

(二) 大漢橋至華江橋間環河快速道路 (詳附圖 21~23/C)

依據住都局辦理之台北都會區環河快速道路工程規劃中，本路段位於板橋市北岸沿大漢溪右岸而行，全長約 2.1 公里，橫越大漢橋及華江橋兩座橋梁，原規劃係利用堤防用地及都市計畫綠地佈設有雙向四線高低分離（堤頂堤側）道路型式，惟由於台北地區防洪計畫中板橋堤防之堤距、堤線均尚未定案，是以研擬依地面車道方式先行佈設四線車道，提供汽、機車服務並使得板橋市之環河快速道路得以依計畫貫通，同時亦得有較具彈性空間以配合日後防洪牆之興築。本路線自現有長江路接出於大漢橋下，以地面道路方式至華江橋頭附近，右轉由華江橋下穿越繼續南行，於華江橋頭附近仍依原規

劃原則將25公尺寬之都市計畫線帶予以變更，闢建成雙向四車道之聯絡道路，並供環河快速道路汽、機車流迴轉上華江橋使用。由台北往西行之車流於華江橋頭則可利用匝道進入環南快速道路，而後或經由地面道路至新海橋或可經由新設右轉匝道上大漢橋；而在文化路華江橋頭附近，設有二處迴車道可分別提供下華江橋之車流迴轉環河快速道路南行以及環河快速道路迴轉長江路之轉向功能。至於大漢橋以西（往新海橋方向）之計畫堤線則已伸入長江路內，愈往上游與都市計畫用地重疊愈多，無法提供道路及匝道佈設所需之空間，亦不具備日後適應彈性，就短期目標而言乃暫不予以考慮。

I -4 西藏橋至光復橋路段

一、現況或現有計畫之檢討

• 台北市端：

西藏橋為跨河連絡板橋市與台北市之計畫橋梁，目前正積極辦理規劃設計，初步擬定方案有二：一為雙向六車道高架橋於鐵路前降至地面（附圖24/C）；另一方案為雙向四車道於鐵路前降至地面，另中央雙向雙車道則高架跨越鐵路於西藏路西園路口前降至地面（附圖25/C）。西藏路計畫路寬鐵路西側為42公尺，鐵路東側為30公尺。環河南路高架道路與本橋採立體交叉型式。目前板橋與台北市連繫

之橋梁有華江橋及光復橋，未來西藏橋之興建完工，將可紓緩兩橋之交通流量，間接帶動板橋市人口聚居都市繁榮發展。

光復橋為改建完工之斜張橋，引道路口設置於西園路二段(附圖26/C)，引道部份之西園路計畫路寬為33公尺，其餘路段為30公尺。引道設置雙向四車道及雙線地面車道，地面道路佈設雙向六車道。環河南路高架道路與本橋亦採立體交叉型式。

已完成設計之環河南路高架道路，其進出口匝道分散於3處路口，由北往南方向之出口匝道設於環河南路西藏路口；而進口匝道則設置於縱貫鐵路與環河南路立體交叉處。由南往北方向之匝道進出口則同設於環河南路高架道路與和平西路相交路口。由於高密度發展都市道路用地之取得困難，且相關路網實質條件不易配合，因此須藉各相關道路與高架道路銜接。

• 板橋市端

西藏橋路經五福新村南側，於跨越堤防(計畫中)後銜接計畫道路(附圖27~28/C)，都市計畫道路雙十路~堤防路段寬度為40公尺，民生路~雙十路路段寬度為30公尺。規劃設計中之西藏橋跨越堤防後，中央雙向四車道高架延伸，而兩側各設一上下坡匝道銜接雙十路；高架橋延伸跨越雙十路後四車道即降至地面；地面道路配置雙向六車道，西藏

橋並預留上下匝道銜接計畫中之環河快速道路。

光復橋於跨河後即下降連接中山路，引道口設置於光榮巷前(附圖29/C)；與環河快速道路採立體交叉型式。中山路現況雙向六車道之幹線，與雙十路及民生路相交，為橫貫板橋市區聯外主要道路之一。

環河快速道路計畫於本路段採地面快速道路型式，為利用堤防用地規劃之雙向雙車道道路。因堤防用地與都市計畫衝突，造成區塊路網殘缺不完整，都市計畫有必要配合辦理變更。

二、改善方案研擬

• 台北市端

由於本路段內之環河南路高架道路，已預設進出匝道銜接地面道路，即使西藏橋與光復橋並未設置匝道與高架道路直接連接，亦可間接經由地面道路連繫，因此本路段內之西藏橋維持規劃中之方案及光復橋維持現況連接狀況。

• 板橋市端

西藏橋跨越堤防後預留上下匝道銜接環河南路快速道路、光復橋現況直接跨越快速道路，就本區段內之路網服務條件已能滿足車輛運作上之需求，因此擬維持規劃中及目前橋梁與各相關道路連絡現況。

至於環河南路快速道路本區段之雙向雙車道地

面道路，似不足以提供車輛快速安全運作之服務水準，因此研擬建議加寬為雙向四車道之基本路幅道路(附圖30/C)。堤防用地與光復橋引道口位置衝突，因此光復橋須配合改建(附圖31/C)。

原規劃堤防型式為填土施築，由於地面車道數增加必須加築擋土牆，考慮未來交通建設道路用地取得不易，及避免工程重複投資浪費，研擬建議將土堤型式改建為擋水牆型式，所剩留之土地供未來發展使用。

堤防用地劃設與都市計畫發生嚴重的衝突，部份街道路網功能因堤防設置遭受破壞。考慮快速道路基本上應具備快速之條件，研擬建議都市計畫須配合變更規劃本區路網功能，減少設置交叉路口。

II -5 華中橋至中正橋路段

一、台北市端

華中橋寬約24公尺，設有四車道及兩側人行道，萬大路為台北端接線道路寬約33公尺，中間引道與橋同寬在富民街口前順接平面道路，平行新店溪堤防之水源路已由台北市政府工務局完成「環河南路高架道路加寬工程」設計及發包工作，其跨華中橋高架道路為四車道，東行向設有一匝道接華中橋提供水源路上華中橋之功能。該工程完工後當使市區道路與華中橋間之道路系統更趨完善。

中正橋、重慶南路及水源路間之道路系統已甚為完善，無需改善。

二、台北縣端光復橋至永和保生路路段

(一)現況或現有計畫之檢討

此路段在中、永和市境內，位於新店溪彎曲河道西岸，研究路段自13K+900至16K+600長2.7公里，經都市計畫外緣與新店溪之間，在都市計畫圖上位於中原堤防外之水岸發展區，無都市計畫道路，惟有5~10m寬度不等之永和路蜿蜒其間。大小工廠分佈華中橋、光復橋頭一帶及永和路兩側，其餘則多為竹林、旱地及草地。

中、永和市之都市計畫於市界處之計畫道路寬度不一致，且不銜接（中和市I-5計畫路寬24公尺，而永和市計畫環河西路寬36公尺，兩者錯開約70多公尺）此路段地勢較低，中原堤防為第三期工程，目前尚未實施。華中橋有四車道及兩側人行道，景平路為接線都市計畫路有四車道及兩側人行道，為目前上下華中橋之唯一道路，I-5都市計畫路寬24公尺，未開闢，但橋下似已預留一孔。

(二)改善方案研擬

本路段路線，原則上仍採用省住都局台北都會區環河快速道路工程規劃報告之路線，惟將地面道路改為雙向四車道取代原來之雙向雙車道，鄰建築線設2公尺寬人行道，於保生路口處東行車道自保

生路接堤頂之橋下穿行，西行 2 車道以路堤方式升高順接堤頂道路以連貫東西向行車，並加設一 4.5 公尺寬車道以服務保生路左轉環河路車輛。堤防得改防洪牆型式但列入北區防洪計畫第三期工程。華中橋台北縣端擬於兩側各設上下匝道（詳圖 C-33），並配合先行設置防洪牆約 420 公尺。

計畫道路及堤防法線確實位置需於下階段工作澄清確定。

三、保生路至永福橋路段

（一）現況或現有計畫之檢討

本路段自 16K+600 至 19K+400，長 2.8 公里，中正橋位於中間，台北縣部份已設有永和堤防，保生路至中正橋間堤頂寬約 9 公尺，設有兩車道雙向行車，於中正橋並設有一寬 7 公尺匝道下至堤頂道路提供西向服務，堤頂東行車輛欲往台北市者可駛下堤頂道路穿過中正橋下 10 公尺寬單行箱涵繞光復街上中正橋。現有保生路接中山路，目前僅提供雙車道雙向服務，交通量甚大，與新生路交口附近路段落於 36 公尺計畫路寬之外，永平國小前路段已預留道路用地。自中正橋至永福橋間堤頂為西行單車道，省住都局已完成永和市環河東路道路工程設計工作，除光復街外，寬度自 16.45 公尺至 30.5 公尺不等，設有四車道，順接永福橋頭已完成匝道及橋下環河東路，使來自台北市方向車輛可藉匝道接環河

東路西行，永福橋下可雙向行車。

中正橋為中、永和地區與台北市間之主要橋梁，永和路為接線道路，目前已呈飽和。中正橋下箱涵雖有10公尺寬，但箱涵與兩端之堤頂道路均為朝中正橋方向之單行車道，即環河東、西路無提供直行之服務。

(二) 改善方案研擬

本路段中正橋至永福橋間，業已由省住都局完成永和市環河東路道路工程，設有四車道可符合交通需求，保生路至中正橋間之堤防恰位於36公尺寬計畫環河路用地之中間，致道路用地有部份位於堤線之外，勢必予以變更。然保生路至中正橋路段（自16K+600至18K+000，長約1.4公里）已有堤頂雙車道道路可茲利用，建議採高低分離式雙向四車道的構造方式，並建議中和市公所配合完成中山路至新生路間保生路，以利運轉。

本路段原則上仍依74年5月省住都局台北都會區環河快速道路工程規劃報告所述路線，惟將堤頂道路更改為兩車道西行，替代上述報告原規劃之單車道，地面道路則設兩車道東行，保生路仍可左轉環河西路。

於中正橋永和端為考慮東西向行車建議二改善方案如下：

1. 若中正橋有改建計畫，建議將橋下箱涵改為四車

道穿越橋。

2. 若中正橋無改建計畫或有改建計畫而時程上無法配合則建議設二車道高架橋跨越中正橋及一寬5m地面車道提供東行服務及轉向，中正橋下箱涵改建為橋梁提供一車道東行及二車道西行。自18K+100至18K+520間西行車輛則以坡道上至堤頂道路後穿越高架橋再下至光復街與環河東路口西側。本路段需將部份既有堤防（約160m長）改建防洪牆及改建現有匝道橋。並於18K+100附近設一水門（改建防洪牆）以提供堤內、外交通。

本研究採行上列第2案，並據以為工程數量，經費之估算。至於中正橋東側匝道，即環河東路西行車輛，上中正橋之匝道，因受堤線限制無設置匝道空間（全段約350M長，於行水區內與水流方向平行），往台北市車輛可取道光復街於永和路口右轉上中正橋。

II -6 永福橋至秀朗橋路段

一、現況或現有計畫之檢討

(一) 現況概述

1. 永福橋—永福橋跨越新店溪連接台北市古亭區汀州路與台北縣永和市福和路，寬20m為四車道橋梁，兩邊設有人行道，橋梁上游側緊鄰自來水管橋，台北市端連接羅斯福路四段24巷直通汀州

路口，現已拓寬為 20m，橋頭左側可銜接水源路堤頂及堤後道路，但寬度僅約 4m，台北縣端連接福和路，寬 18m 直通永和中正路，但引道僅為雙向雙車道，另有兩條匝道銜接堤後道路，永福橋至福和橋間之堤後平面道路（四車道），最近才拓寬完成。橋上靠永和端並設有收費站，詳見附圖（41～45/C）

2. 福和橋 — 福和橋跨越新店溪，連接台北市古亭、景美區基隆路五段與永和市林森路（寬度 25m），現有橋梁已拓建為六線快車道加兩線機慢車道，並設有高架橋跨越羅斯福路公館圓環啣接基隆路四段，已於 76 年 11 月開放通車，台北縣永和端除直通林森路外，尚佈設匝道接成功路，分散上橋往台北之交通量，橋上並設有收費站，該橋距下游之永福橋約 390m。

3. 秀朗橋 — 秀朗橋跨越新店溪位於福和橋上游約 1,900m，連接台北縣新店市與中和市，現有橋寬 30m 為六線快連道及兩線機慢車道，並設有人行道，新店市端連接復興路，寬 20m，可通往新店、景美、木柵地區，並可利用新店中央路啣接北二高之安坑交流道。中和市端連接持一號道路（景平路），可通往中和、板橋、新莊等地區，並可利用中和交流道啣接北二高，為中、永和地區橋梁接線道路較完整之一環。該橋之拓建工程已

於76年11月完成通車，並於中和端引道設有收費站。

(二) 現況檢討

1. 永福橋—台北市端連接羅斯福路四段24巷（寬20m），與汀州路（寬15M）形成T形路口，無法直通羅斯福路與新生南路兩條主要幹道，台北縣市間經永福橋之交通量無法迅速疏散，兼且汀州路附近商業鼎盛，醫院、機關集中，任意停車使交通問題益形嚴重，由於市區都市計畫形態已定，高樓林立無法以拓寬或新闢道路的手段紓解，僅能考慮以單行方式的管制緩和交通問題，將進入台北市區的交通，經羅斯福路四段24巷之引道改為雙線單行，台北市往永和之交通改經師大路轉環河道路（水快向南延伸計畫）上永福橋，目前刻由台北市政府新工處辦理細部設計中，惟由永福橋右轉水源快道路之匝道，因水管橋緊鄰現有橋邊，仍無法佈設。

台北縣永和端連接永和市福和路（兩線），另有左、右兩條匝道分別銜接環河道路（四車道，已完成），但由於台北縣環河道路尚未全段打通，無法連接各主要幹道，故目前匝道功能尚無法發揮，導致福和路、竹林路口及中正路口，交通瓶頸無法紓解，應考慮打通堤後道路銜接成功路及景平路（持一號道路）可紓解部份中正路的交通

量。

2. 福和橋—福和橋台北市端連接基隆路，並經公館圓環高架跨越羅斯福路，惟機慢車及公車仍需經公館圓環平面道路，尖峯時段平面道路仍頗為擁擠。目前台北市政府正積極推動水源快速道路向南延伸計畫，正進行細部設計中，計畫中與福和橋設有匝道連接。

台北縣端連接林森路，另由成功路設有匝道上福和橋，交通運轉情況尚可，惟與中正路相交路口，尚待改善。

3. 秀朗橋—秀朗橋新店市端連接復興路（20m橋）穿越北新公路（箱涵7m）後與順安街（寬10m）形成T形交差，由於此段道路尚未拓寬打通至木柵路，故無法發揮秀朗大橋的紓解功能，建議儘速打通復興路與木柵路銜接。另外橋頭附近與環河道路之銜接，目前正由台灣省住都局辦理規劃設計中，已考慮由秀朗橋經匝道或平面接線道路連接環河快速道路（附圖43/C）。將來完工後可分散部份北新公路及羅斯福路之交通量，中和端連接特一號道可通往中、永和、板橋、新莊及三重，並可銜接北二高中和交流道及中山高速公路五股交流道，故應儘速打通台北縣環河道路系統，使其能連接特一號道路形成完整之環狀道路系統。

二、改善方案研擬

改善方案可分為三大部分，包括各主管機關執行中之計畫及尚待研擬或檢討之路段，分別敘述如下：

(一) 台北市端之水源快速道路向南延伸工程—台北市政府主辦工程範圍由師大路至景美溪，共分三標，其中一標已發包施工，兩標細部設計中。計畫中與永福橋、福和橋台北市端之銜接方式詳附圖(41~42/C)

(二) 新店市端之環河快速道路工程—台灣省住都局主辦，工程範圍由台北市、新店市轄界之景美溪至碧潭橋，正進行細部設計中，與秀朗橋設有匝道或平面接線道路銜接，詳附圖43/C。

(三) 中和永和端環河道路—其中永福橋至福和橋段之堤後平面道路(四線)已施工完成，永福橋設有兩條匝道與其相接，由於全段尚未打通，目前交通量不大，福和橋之匝道及引道分別銜接林森路、成功路，無法直接連接環河道路(詳附圖41/C)。福和橋至秀朗橋路段，目前尚未打通，本計畫研擬之方案以此路段為主，概述如下：(詳附圖45~47/C)。

1. 路段全長約 1,800公尺，全寬18公尺，四車道平面道路，起點銜接福和橋橋下平面道路，終點銜接秀朗橋橋頭及特一號道路(景平路)。

2. 此路段已有堤防，永和市都市計畫中設有 36m寬之都市計畫道路，惟目前階段該都計道路與堤防之位置尚難精確套繪，本方案之擬定係以現有堤

防與建築物之距離為依據，於設計階段需實際測量地物及道路樁位，再予判斷。中和市轄內堤後並無都計道路，需辦理都市計畫變更。

3. 永和市轄內路段考慮利用現有堤頂及堤後道路，中和市路段因限於空間不足，考慮採用偏心橋墩鋼構橋，長450公尺，寬9公尺，但仍有部份橋墩需佈設於堤內。

4. 為配合秀朗橋現有之收費站，於橋頭接線匝道上需佈設乙處收費亭。

第三章 工程費概估

- 一、本計畫概估工程費詳附表（3-2頁～3-12頁）。台北市端計約2.69億元，台北縣端計約57.23億元，共計約59.92億元。
- 二、部份之堤防計畫線，防汛道路、都市計畫用地三者之關係，在現場勘察時無法確知其位置，且在可行性研究階段未有本計畫之最新航照圖及地測圖，因而公共設施遷移費、購地及地上物補償費僅係概估，台北縣端約需70～80億元（購地費以公告地價加四成估列）。
- 三、台北縣端重陽橋至大漢橋路段如按短期方案，可減少工程費約15.75億元。

改善台北市、縣間河川橋梁及其兩端連絡道路工程可行性研究

工程費概算表

環河北路		環河南路高架						水源快速道路				合 計	
快速道路		快 速 道 路											
1. 台重(正施北陽工中)橋	2. 台(改建北設計中)橋	3. 忠孝橋	4. 中(正施興工中)橋	5. 華(改建江設計中)橋	6. 西(正施藏工中)橋	7. 光復橋	8. 華中橋	9. 中正橋		10. 永福橋	11. 福和橋	12. 秀朗橋	
快速道路正設計施工中						快速道路正規劃設計中							
重陽橋匝道 1.88億元		忠孝橋匝道0.81億元 (未含上述工程費)						(未含上述工程費)				2.69億元	
0K + 000 5K + 500		5K+500 7K+200	7K+200 9K+200	10K+000 12K+100	12K+100 13K+900	13K+900 19K+400	19K+400 19K+900	19K+900 21K+700	合 計				
1. 台重(正施北陽工中)橋	2. 台(改建北設計中)橋	3. 忠孝橋	4. 中(正施興工中)橋	5. 大漢橋	6. 華(改建江設計中)橋	7. 西(正施藏工中)橋	8. 光復橋	9. 華中橋	10. 中正橋	11. 永福橋	12. 福和橋	13. 秀朗橋	
								中正橋至永福橋正設計中		永福橋至福和橋正設計中			
短期方案 地面道路 9.55億元		短期方案 地面道路 3.23億元		3.63億元	2.95億元	8.28億元(未 含上述工程 費)	- (未含上述工 費)	3.97億元	• 短期方案 地面道路 41.48億元 • 長期方案 高架道路 57.23億元				
長期方案高架道路 38.40億元													
公共設施遷移費、購地及地上物補償費 38~43 億元				8~9億元		12~14億元	7 ~ 8億元	-	5~6億元	70~80億元			

備註：1. 依77年9月物價估算。

2. 未包括新計畫防洪牆工程費。

工程費概算表

[illegible]

工程費概算表

3 - 4

台北都會區環河快速道路(台北縣端)
OK+000~5K+500(短期方案、地面道路)

工程費概算表

項次 Item	項 目 Particulars	單位 Unit	數 量 Quantity	單 價 Unit Price	複 價 Toatl	備 註 Remarks
甲、	施工費					
	1.路面	m ²	132,000	930	122,760,000	
	2.綠島(含綠石、人行道)	m ²	44,000	660	29,040,000	
	3.排水設施	式	1		99,000,000	
	4.台北橋匝道高架橋H=12~16M	m ²	4,200	25,500	107,100,000	
	5.台北橋匝道高架橋H= 0~12M	m ²	3,500	18,000	63,000,000	
	6.台北橋匝道高架橋H=12M	m ²	3,500	24,500	85,750,000	
	7.台北橋匝道高架橋H= 0~12M	m ²	3,500	18,000	63,000,000	
	8.台北橋匝道高架橋H=12~16M	m ²	4,200	25,500	107,100,000	
	9.台北橋匝道高架橋H= 0~12M	m ²	3,500	18,000	63,000,000	
	10.其他雜費	式	1		55,000,000	
	11.稅捐管理費(約15%)	式	1		119,250,000	
	施工費計				914,000,000	
乙、	工程試驗、管理、準備費(8%)				73,120,000	
丙、	總計(甲+乙)				987,120,000	
	備註：1.依77年9月物價估算。					
	2.未包括公共設施遷移費、購地及地上物補償費。					
	3.未包括新計畫防洪牆工程費。					

台北都會區環河快速道路(台北縣端)
5K+500~7K+200(短期方案、地面道路)

工程費概算表

項次 Item	項 目 Particulars	單位 Unit	數 量 Quantity	單 價 Unit Price	複 價 Toatl	備 註 Remarks
甲、	施工費					
	1.路面	m ²	9,250	930	8,602,500	
	2.綠島(含綠石、人行道)	m ²	3,800	660	2,508,000	
	3.排水設施	式	1		30,600,000	
	4.跨越疏洪道高架橋H=12M	m ²	33,000	20,000	660,000,000	
	5.疏洪道匝道高架橋H=0~12M	m ²	2,800	18,000	50,400,000	
	6.其他雜費	式	1		17,000,000	
	7.稅捐管理費(約15%)	式	1		115,389,500	
	施工費計				884,500,000	
乙、	工程試驗、管理、準備費(8%)				70,760,000	
丙、	總計(甲+乙)				955,260,000	
	備註：1.依77年9月物價估算。					
	2.未包括公共設施遷移費、購地及地上物補償費。					
	3.未包括新計畫防洪牆工程費。					

台北都會區環河快速道路(台北縣端)
7K+200~9K+200(短期方案、地面道路)

工程費概算表

項次 Item	項 目 Particulars	單位 Unit	數 量 Quantity	單 價 Unit Price	複 價 Toatl	備 註 Remarks
甲、	施工費					
	1.路面	m ²	4,800	930	44,640,000	
	2.綠島(含綠石、人行道)	m ²	16,000	660	10,550,000	
	3.排水設施	式	1		36,000,000	
	4.大漢橋匝道高架橋 (新莊市端)H=12M	m ²	3,500	24,500	85,750,000	
	5.大漢橋匝道高架橋 (新莊市端)H=0~12M	m ²	3,500	18,000	63,000,000	
	6.其他雜項	式	1		20,000,000	
	7.稅捐管理費(約15%)	式	1		38,950,000	
	施工費計				298,900,000	
乙、	工程試驗、管理、準備費(8%)				23,912,000	
丙、	總計(甲+乙)				322,812,000	
	備註：1.依77年9月物價估算。					
	2.未包括公共設施遷移費、購地及地上物補償費。					
	3.未包括新計畫防洪牆工程費。					

台北都會區環河快速道路(台北縣段)
OK+000~9K+200(長期方案、高架道路)

工程費概算表

項次 Item	項 目 Particulars	單位 Unit	數 量 Quantity	單 價 Unit Price	複 價 Toatl	備 註 Remarks
甲、	施工費					
	1.路面	m ²	51,300	930	47,709,000	
	2.綠島(含綠石、人行道)	m ²	22,800	660	15,048,000	
	3.排水設施	式	1		165,600,000	
	4.高架橋H= 8~16M	m ²	101,600	21,000	2133,600,000	
	5.台北橋匝道高架橋H=12~16M	m ²	4,200	25,500	107,100,000	
	6.台北橋匝道高架橋H= 0~12M	m ²	3,500	18,000	63,000,000	
	7.忠孝橋匝道高架橋H= 12M	m ²	3,500	24,500	85,750,000	
	8.忠孝橋匝道高架橋H= 0~12M	m ²	3,500	18,000	63,000,000	
	9.中興橋匝道高架橋H=12~16M	m ²	4,200	25,500	107,100,000	
	10.中興橋匝道高架橋H=0~12M	m ²	3,500	18,000	63,000,000	
	11.大漢橋匝道高架橋H= 12M	m ²	3,500	24,500	85,750,000	
	12.大漢橋匝道高架橋H=0~12M	m ²	3,500	18,000	63,000,000	
	13.其他雜費	式	1		92,000,000	
	14.稅捐管理費(約15%)	式	1		463,343,000	
	施工費計				3555,000,000	
乙、	工程試驗、管理、準備費(8%)				284,400,000	
丙、	總計(甲+乙)				3839,400,000	
	備註：1.依77年9月物價估算。					
	2.未包括公共設施遷移費、購地及地上物補償費。					
	3.未包括新計畫防洪牆工程費。					

台北都會區環河快速道路(台北縣端)

10K+000~12K+100

工程費概算表

項次 Item	項 目 Particulars	單位 Unit	數 量 Quantity	單 價 Unit Price	複 價 Toatl	備 註 Remarks
甲、	施工費					
	1.填土方(含借土)	m ³	14,000	170	238,000	
	2.路面	m ²	58,500	930	54,405,000	
	3.綠島(含綠石、人行道)	m ²	9,500	660	6,270,000	
	4.排水設施	式	1		37,800,000	
	5.大漢橋匝道高架鋼橋 (板橋市端)	m ²	660	30,000	19,800,000	
	6.大漢橋匝道高架PC橋 (板橋市端)	m ²	3,300	22,000	72,600,000	
	7.華江橋匝道鋼橋	m ²	2,480	30,000	74,400,000	
	8.其他雜項	式	1		26,551,300	
	9.稅捐管理費(約15%)	式	1		43,835,700	
	施工費計				335,900,000	
乙、	工程試驗、管理、準備費(8%)				26,872,000	
丙、	總計(甲+乙)				362,772,000	
	備註：1.依77年9月物價估算。					
	2.未包括公共設施遷移費、購地及地上物補償費。					
	3.未包括新計畫防洪牆工程費。					

台北都會區環河快速道路(台北縣端)

12K+100~13K+900

工程費概算表

項次 Item	項 目 Particulars	單位 Unit	數 量 Quantity	單 價 Unit Price	複 價 Toatl	備 註 Remarks
甲、	施工費					
	1.路面	m ²	28,800	930	26,784,000	
	2.綠島(含緣石、人行道)	m ²	9,000	660	5,940,000	
	3.排水設施	式	1		32,400,000	
	4.光復橋匝道高架橋H=12M	m ²	5,460	24,500	133,770,000	
	5.光復橋匝道引道(含路面、土方、擋土牆)	m ²	1,680	10,000	16,800,000	
	6.其他雜項	式			21,569,400	
	7.稅捐管理費(約15%)	式			35,536,600	
	施工費計				272,800,000	
乙、	工程試驗、管理、準備費(8%)				21,824,000	
丙、	總計(甲+乙)				294,624,000	
	備註：1.依77年9月物價估算。					
	2.未包括公共設施遷移費、購地及地上物補償費。					
	3.未包括新計畫防洪牆工程費。					

台北都會區環河快速道路(台北縣端)

13K+900~19K+400

工程費概算表

項次 Item	項 目 Particulars	單位 Unit	數 量 Quantity	單 價 Unit Price	複 價 Toatl	備 註 Remarks
甲、	施工費					
	1.填土方(含借土)	m ³	55,000	170	10,030,000	
	2.挖土方	m ³	4,000	45	180,000	
	3.路面	m ²	68,300	930	66,495,000	
	4.綠島(含綠石、人行道)	m ²	20,900	660	13,794,000	
	5.排水設施	式	1		99,000,000	
	6.高架橋H=7~14M	m ²	4,380	20,000	87,600,000	
	7.高架橋H=14~17M	m ²	1,920	22,000	42,240,000	
	8.華中橋匝道高架橋H= 7~14M	m ²	400	24,000	9,600,000	
	9.中正橋匝道高架橋H= 7~14M	m ²	560	24,000	13,440,000	
	10.中正橋引道箱涵改建為穿越橋	m ²	520	30,000	15,640,000	
	11.擋土牆(含基樁)	m ²	9,850	8,000	78,800,000	
	12.原有堤防復舊, 防洪牆 H=8M	M	580	220,000	127,600,000	
	13.原有堤防復舊, 防洪牆 H=2.5M	M	1,040	40,000	41,600,000	
	14.其他雜費	式	1		60,597,900	
	15.稅捐管理費(約15%)	式	1		99,923,100	
	施工費計				766,500,000	
乙、	工程試驗、管理、準備費(8%)				61,320,000	
丙、	總計(甲+乙)				827,820,000	
	備註：1.依77年9月物價估算。					
	2.未包括公共設施遷移費、購地及地上物補償費。					
	3.未包括新計畫防洪牆工程費。					

台北都會區環河快速道路(台北縣端)

19K+900~21K+700

工程費概算表

項次 Item	項 目 Particulars	單位 Unit	數 量 Quantity	單 價 Unit Price	複 價 Toatl	備 註 Remarks
甲、	施工費					
	1.填土方(含運費)	m ³	12,900	170	2,193,000	
	2.挖土方	m ³	15,720	45	707,400	
	3.路面	m ²	32,100	930	29,853,000	
	4.排水設施	式	1		32,400,000	
	5.高架橋(偏心橋墩)H=9M	m ²	4,050	30,000	121,500,000	
	6.擋土牆(含基樁)	m ²	8,830	8,000	70,640,000	
	7.原有堤防復舊,防洪牆 H=2.5M	M	620	40,000	24,800,000	
	8.原有堤防復舊,防洪牆 H=2.5~6.5M	M	110	80,000	8,800,000	
	9.其他雜項	式	1		29,089,340	
	10稅捐管理費(約15%)	式	1		47,917,260	
	施工費計				367,900,000	
乙、	工程試驗、管理、準備費(8%)				29,432,000	
丙、	總計(甲+乙)				397,332,000	
	備註:1.依77年9月物價估算。					
	2.未包括公共設施遷移費、購地及地上物補償費。					

第四章 綜合評估與建議

IV -1 綜合評估

- 一、影響本計畫最重要之因素為防洪計畫，蓋堤線未定工程設施僅能依據研判資料，預留適應彈性，研擬短期方案。與將來之防洪計畫未能完全配合之處，恐在所難免。其次為都市計畫之配合，一旦用地確定，即可根據需求作較長期之規劃。
- 二、本計畫台北市端堤線及都市計畫均已確定，各橋梁連絡道路及環河快速道路銜接匝道大致已甚完善，除重陽橋與忠孝橋銜接匝道需略加補充外，其他橋梁在短期內無需改善。
- 三、台北縣端三重市部份其堤防已完成，堤後除防汛道路外，加設 20m 道路，變更都市計畫辦理中，此路段用地確定，交通需求亦最高，可作較長期之規劃。新莊市部份由於新莊堤防堤線未定，暫按大漢橋下預留之牆式橋墩為假設堤線，並建議變更都市計畫，接續三重堤後道路斷面，亦加設 20m 道路，以配合整體快速道路之需求。本路段自重陽橋至大漢橋長約 9 公里，為本計畫研究之重點。長期方案約需工程費 38.4 億元，短期方案約需 22.65 億元，長、短期工程費比約為 1.7 : 1。考慮本路段龐大的交通需求與分期施工所帶來的不便，似亦可以長期方案，一次解決。
- 四、大漢橋至秀朗橋路段快速道路之功能較不顯著，但對

紓解市區幹道之交通流量可發揮相當效果。在防洪計畫未確定前，本路段宜以較經濟之地面道路佈設，將來視情況可變更為地區幹道或快速道路。本路段沿線地區由於交通不便，開發程度較低。都市邊緣之發展參差不齊有礙景觀。興建環河道路有加深輪廓，使界限整齊之功用。環河道路與河岸之間如尚有餘地，宜規劃為公園綠地等以提高生活品質並維持道路之服務水準。

五、跨河橋梁之增建常受限於兩端連絡道路不易配合。環河道路除銜接現有橋梁外，並可提供將來增建之跨河橋梁順利的銜接連絡，便於獲致可行之橋址。

六、本計畫重陽橋至大漢橋路段包括跨越二重疏洪道橋施工期間約需三年，其餘路段工期均可在兩年內完成。如行政與協調等作業能充分配合，應可在四～五年內發揮其功效。

IV-2 建議

一、重陽橋至大漢橋路段可即進行詳細規劃，並比較長、短期方案之優劣點，擇一實施。

二、大漢橋至西藏橋路段應配合華江橋改建及西藏橋新建之機會，協調水利單位同意，環河道路平面位置，先予打通。

三、由西藏橋北側12k+500附近起至板橋中和市界13k+800附近，由於拆遷數量龐大，且建築物多屬3～5樓層，

拆遷阻力甚大。而本路段堤線尚有爭議，如將來堤距縮短，則闢建之道路應以配合堤線佈設為宜。故本路段之闢建當以確定堤線為當務之急；俟堤線確定後再予執行，可避免遭遇重大之社會阻力。如短期內難以確定堤線，可考慮在堤外適當位置鋪築臨時性過水平面道路。

四、由板橋中和市界至秀朗橋路段可配合現況施築平面或堤頂道路先求打通。

五、重陽橋及忠孝橋台北市端匝道修改方案，仍需視交通需求而定，本計畫建議案僅供參考。

第五章 其他配合措施

本計畫所經區域，近年來發展極為迅速，而防洪計畫、都市計畫及橋梁改建計畫，亦已陸續推行，此各計畫是否能順利配合進行，對本快速道路計畫之成敗，關係至巨，宜及早就本計畫構想，與有關單位進行協商。茲將有待協調配合之事項及相關單位列表如下：

V-1 有待協調配合之事項

一、台北地區防洪計畫既有工程構造物變更

- 既有防洪土堤改建防洪牆或闢建堤頂道路使用
計有：永和保生路口至中和秀朗橋路段
- 既有防洪土堤邊坡、局部以擋土牆截腳或挖置橋墩基礎。

計有：三重堤防及永和堤防路段，局部路權受限之處。

二、台北地區防洪計畫後續計畫儘速定案

- 堤線位置及堤頂高程訂定，原計畫土堤改建防洪牆

計有：

1. 新莊堤防—三重市界至大漢橋新莊端南側。
2. 板橋堤防—大漢橋板橋端至華江橋。
3. 中原堤防—華江橋至永和市保生路既有堤防。

三、沿線防汛道路併入本計畫快速道路一併使用。

- 防汛道路併入快速道路斷面，平時提供交通服務，於緊急時視需要封閉快速道路，專供防汛使用。

- 計有：本工程沿線。

四、都市計畫與防洪計畫有所衝突處，或堤防用地界線外（臨水面）已有大規模之建築物處，協調變更都市計畫，或經由檢討防洪功能，採取補救措施，以配合現況需求。

計有：

1. 板橋民生路長江路口（大漢橋頭）至華江橋頭。
2. 板橋鐵路橋北側約400公尺（五福新村）處，至光復橋南側約300公尺（近中和市界）處。
3. 永和保生路西側約700公尺（中、永和市界）處，至保生路口。

五、都市計畫局部變更

- 配合快速道路線型平順，於道路用地線折角過大處，需局部更都市計畫。

計有：三重市台北橋路段防洪牆與土堤銜接處。

- 因銜接橋梁設置上下匝道而致用地不足處。

計有：台北橋匝道、忠孝橋匝道、中興橋匝道及大漢橋匝道。（視防汛道路確實寬度而定）

- 配合本道路集散功能，增設聯絡道路處。

計有：

1. 忠孝橋下地區道路，連通環河南路。
2. 中興橋下地區道路，連通環河南路。

3. 三重市重新路五段408巷拓寬為20公尺。
 4. 疏洪道至大漢橋間，若可能，應另闢一條15～20公尺寬之連絡道路連接台一線，其區位約在金陵女中北側。
 5. 大漢橋板橋端橋頭長江路設轉向道。
 6. 華江橋頭長江路口處設迴轉道。
 7. 華江橋頭南側25公尺綠地變更為道路用地。
 8. 保生路口以東，環河東西路（計畫寬度共36公尺），視實際情況進行檢討變更。
 9. 永和市成功路一段93巷拓寬成15公尺道路。
- 配合快速道路需求，變更都市計畫

計有：

1. 新莊、三重市界至大漢橋，沿堤防用地邊，編定20公尺寬之道路用地，以銜接三重都市計畫道路用地。
2. 永和市都市計畫內在現有堤防附近沿線設有都市計畫道路，但中和市之都市計畫並無配合銜接，建議地方政府能配合永和市之都市計畫道路變更都市計畫，俾使堤後道路能銜接至成功路轉中和特一號道路（景平路）。目前該路段範圍建築物發展迅速，拆遷頗多，有關新設計畫道路之位置可由地方政府視實際情況略為調整佈設，使拆遷損失減至最低。擬議之堤後道路與成功路之銜接處，目前仍有部份空地，鑑於

該鄰近地區新起建物林立，必須儘速擬定處理對策。

六、都市計畫道路配合闢建

都市計畫道路與本道路有關者，（如三重市環河南北路、新莊、板橋與本道路相鄰或相接之計畫道路，永和之保生路、警光街等，以及其他鄰接巷道）皆應及早闢建，以增加本道路之服務功能。

七、相關橋梁配合改建及計畫橋梁之配合

- 台北橋、中興橋、華江橋及西藏橋皆已配合預留銜接匝道位置，忠孝橋、大漢橋及秀朗橋則需配合匝道之設置而局部改建，光復橋及中正橋則需配合防洪計畫改建板橋端及永和端引橋及引道部份。華中橋則配合中和市 I -5 號道路之闢建加設上下匝道連接。

八、其他配合事項

- 管制路邊停車

計有：

1. 環河道路永和、中和路段，自保生路至秀朗橋。
2. 永和市成功路一段93巷（寬8m）、應禁止路邊停車，如可能，應變更都市計畫，拓寬成15公尺道路。
3. 環河道路與成功路之銜接口至中和市景平路口，長約500公尺。

- 重陽橋台北端連絡道及匝道之改善

計有：

1. 匝道 "F" 於未來可視交通需求之增加，拓建成雙車道匝道。
2. 環河北路中正路口之車行地下道應配合台北市快速道路聯外道路（環河北路—士林65號道路—北投5-1號道路—大度路）之開闢而興建。
- 忠孝橋往東西向快速道路之車輛應另闢匝道銜接，避免借道洛陽街停車場。
- 中興橋台北市端連接道路成都路，於縱貫鐵路地下化完成後，可重新考慮改為雙向通行。
- 環河道路沿線重要銜接路口，應另進行交通調查與分析，建立轉向交通量資料，以為下階段工作檢討修正各轉向匝道或路口槽化之依據。

V-2 有待協調之單位

一、協調單位

協調項目（以上項所述

目次示之如下）

1. 省建設廳（水利局）	一、二、三、四、
2. 省交通處（公路局）	七、
3. 省都市計畫委員會	四、五、
4. 台北縣政府	四、五、六、七
5. 台北市政府工務局	七、八
6. 台北市政府警察局	八
7. 台北市政府交通局	八

8.省住宅及都市發展局 六、七、八

二、上級會審單位

1.行政院經建會

2.經濟部(水利司、水資會)

第六章 工作及財物時程配合計畫

本計畫共計需工程費約60億元，另拆遷補償費等達70~80億元，如限於財源，可分期施工。茲依據需求之急迫性、費用之多寡、用地取得之難易等因素，暫擬定優先順序如次：

一、第一期工程為先求打通平面道路以建立環河快速道路之基礎，各跨河橋梁銜接匝道等後續配合計畫得以有所依據。

(一) 自大漢橋至板橋中和市界(10K+000~14K+350)堤線未確定，亦無都市計畫道路。應請板橋市公所協調水利單位配合，在防洪計畫未確定前暫沿舊堤防用地鋪築平面道路或適當位置鋪築臨時性過水平面道路。第一期暫以15公尺之路寬估計，工程費概估約2.3億元。

(二) 自板橋中和市界至中正橋(14K+350~18K+000)利用計畫堤防用地或整修既有堤防分別鋪築平面15公尺道路及20公尺高低分離之道路，工程費概估約2.5億元。中正橋下箱涵現寬約10公尺，稍嫌不足，限於工程費較高，留待後期配合高架橋再予改建。中正橋至福和橋(18K+000~19K+900)段地面道路已另有興建計畫。

(三) 自福和橋至秀朗橋前500公尺處利用堤防用地整建平面及堤頂道路寬約15公尺，工程費概估約1.3億元。本項工程在21K附近需配合修改都市計畫以銜

接永和市成功路。

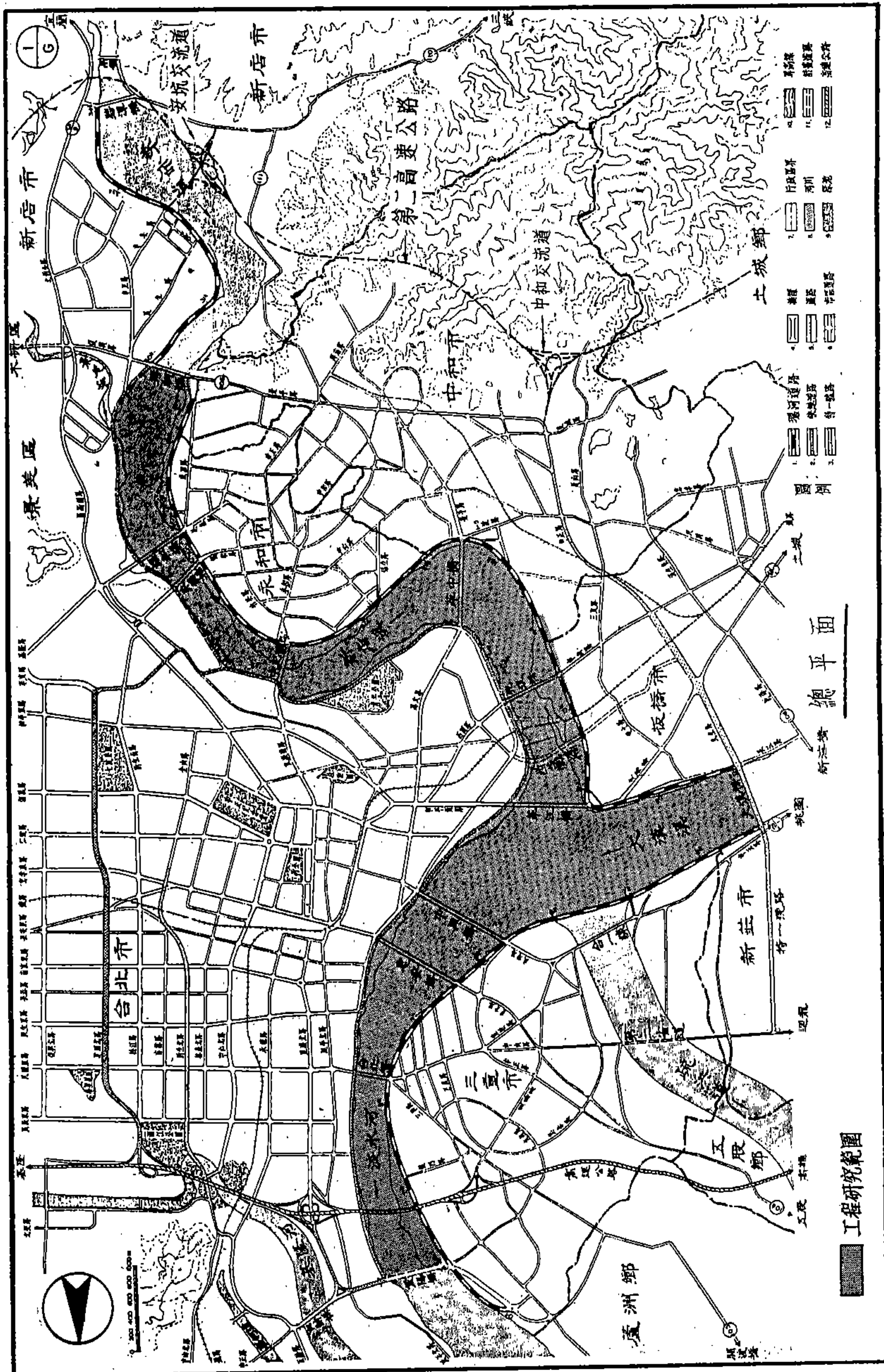
以上三項工程總計工程費約6.1億元，詳附表。

二、第二期工程為三重市位於二重疏洪道以北之環河快速道路以及各橋梁之銜接匝道。自重陽橋至二重疏洪道北岸(0K+000~5K+500)之快速道路(雙向四車道高架道路)及地區性地面道路之闢建，總寬約32公尺。工程費概估約24.1億元，初期可先銜接三重市成功路或堤後道路，利用省道台1號公路或二省道聯絡新莊、泰山地區。若受財務限制，則亦可考慮先行闢建為雙向六車道之地面道路，於短期內，仍可達相當之服務水準。本期施工亦包括台北、忠孝及中興橋之銜接匝道。

三、第三期工程為第一期工程之後續工程，主要包括地面道路拓寬至規劃寬度、各橋梁銜接匝道、中正橋路段之跨越橋及箱涵改建為穿越橋等，以求提高自大漢橋板橋端至秀朗橋中和端沿河道路之服務水準。本期工程費估計約15.4億元。

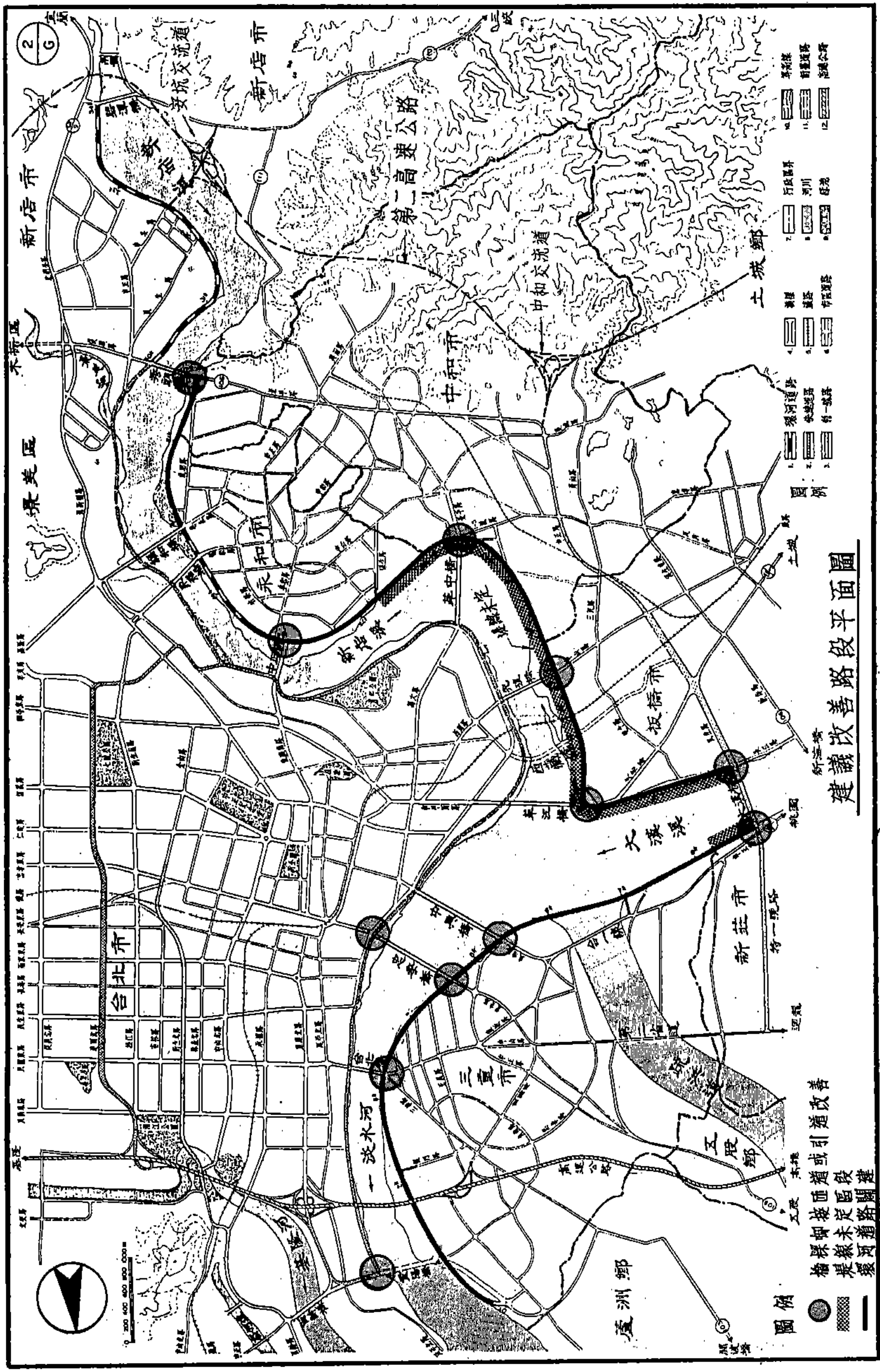
四、第四期為本計畫尚未執行部份，主要包括三重至新莊路段，自跨疏洪道橋至大漢橋之高架快速道路，以及銜接大漢橋之匝道，估計工程費14.3億。本路段與第二期工程配合，若因財務限制，亦可考慮闢建為雙向六車道之地面道路。

附 錄

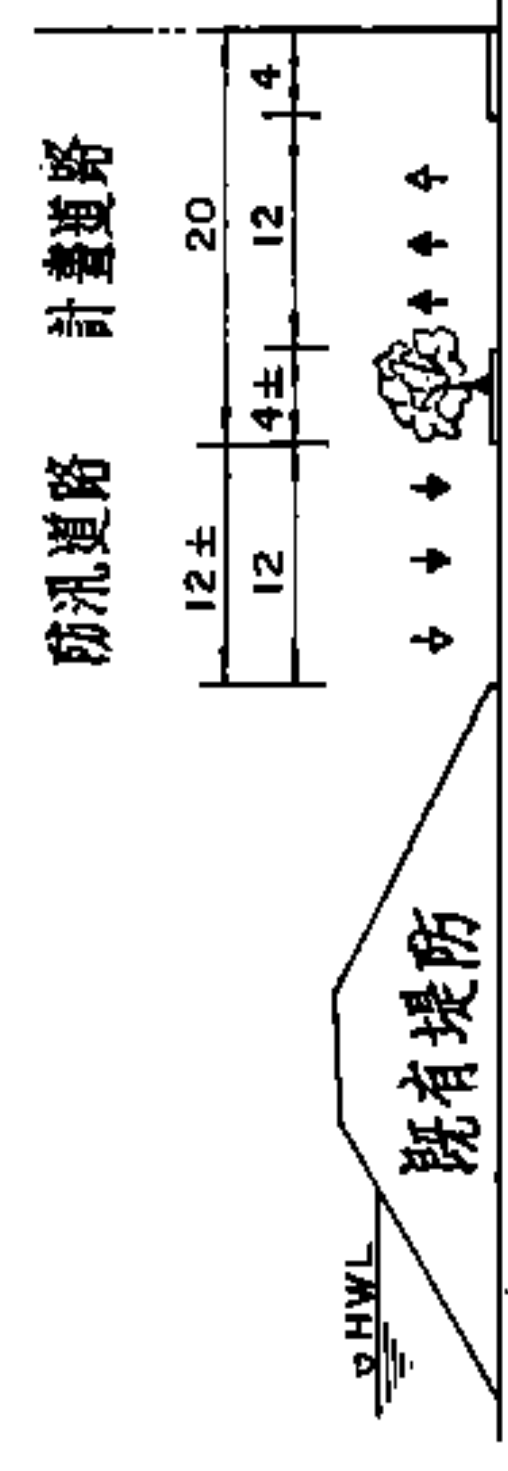
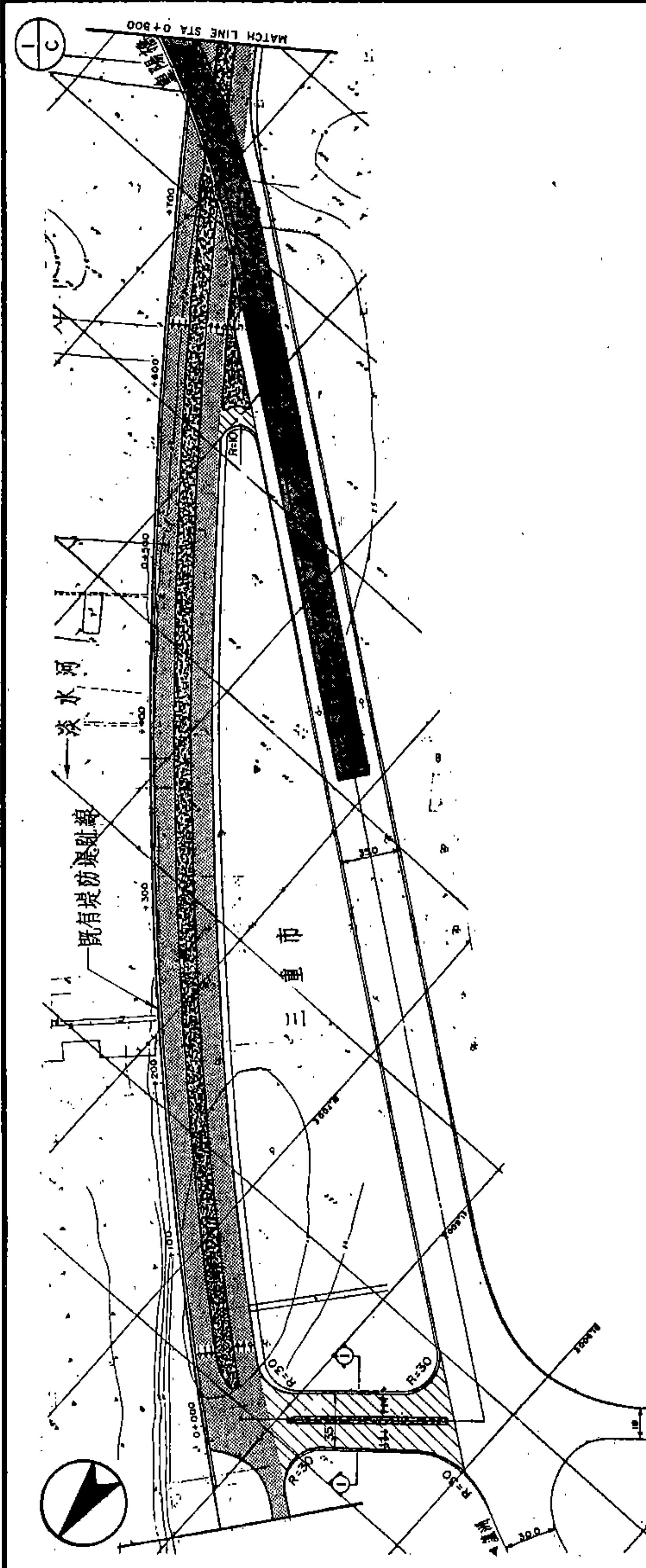


工程研究範圍

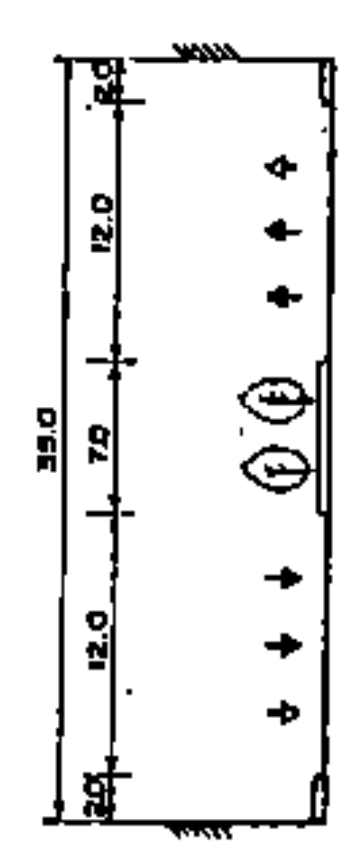
總平面圖



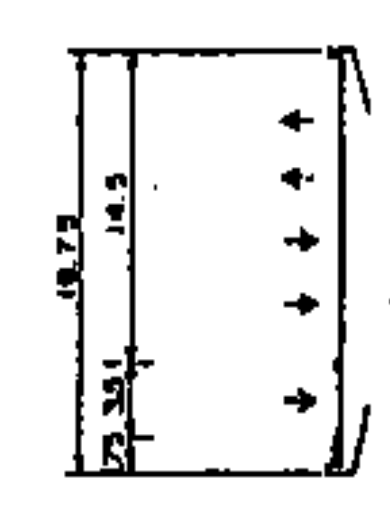
建議改善路段平面圖



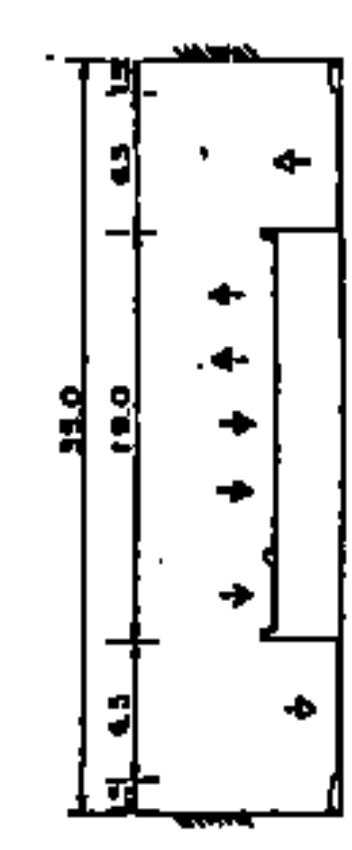
断面 1-1



断面 1-2



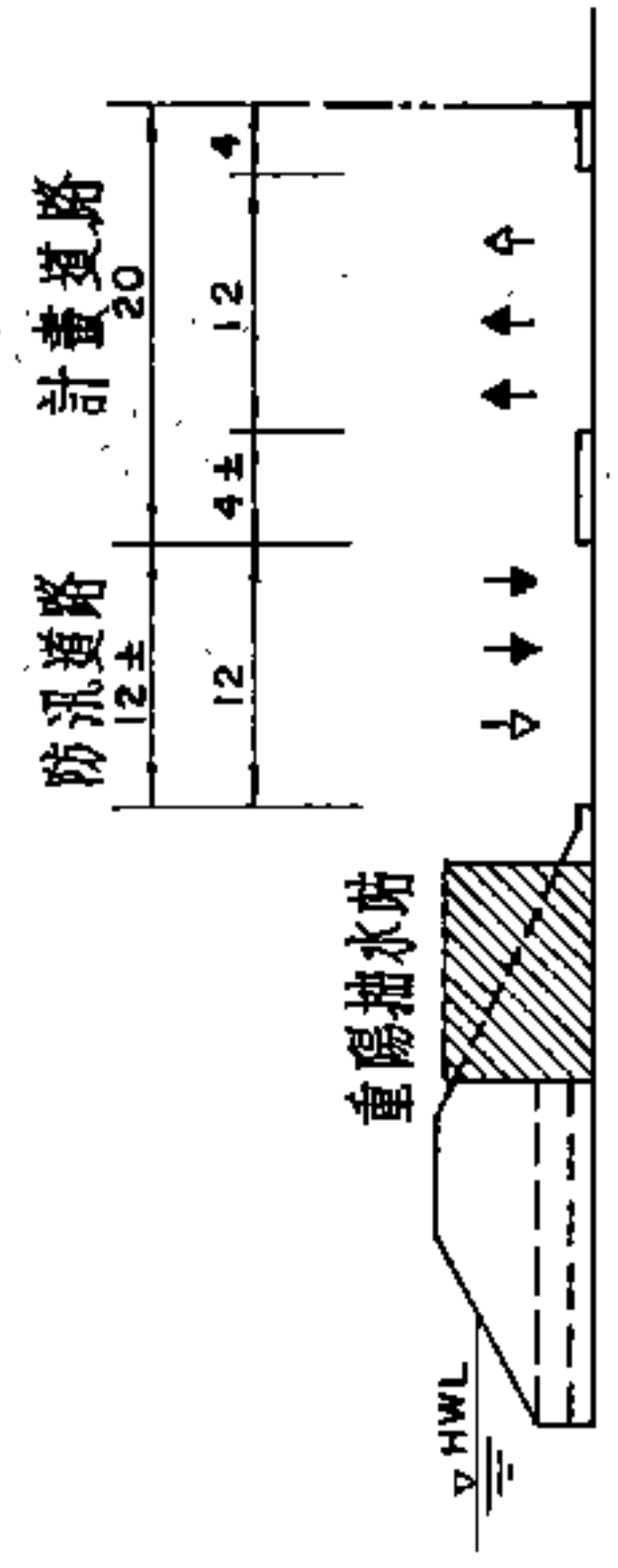
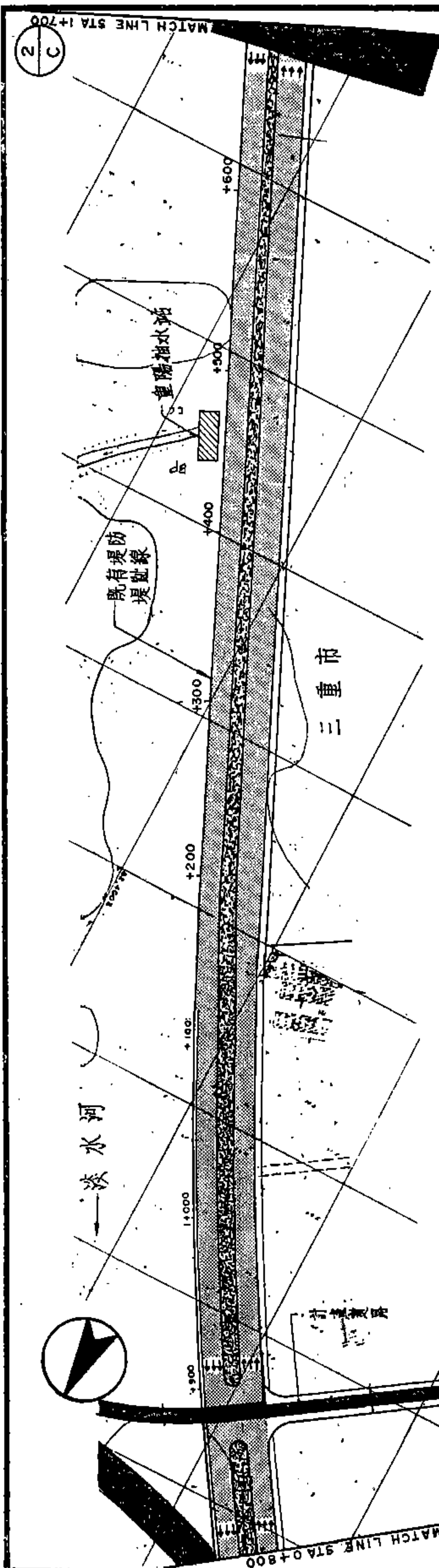
重陽橋



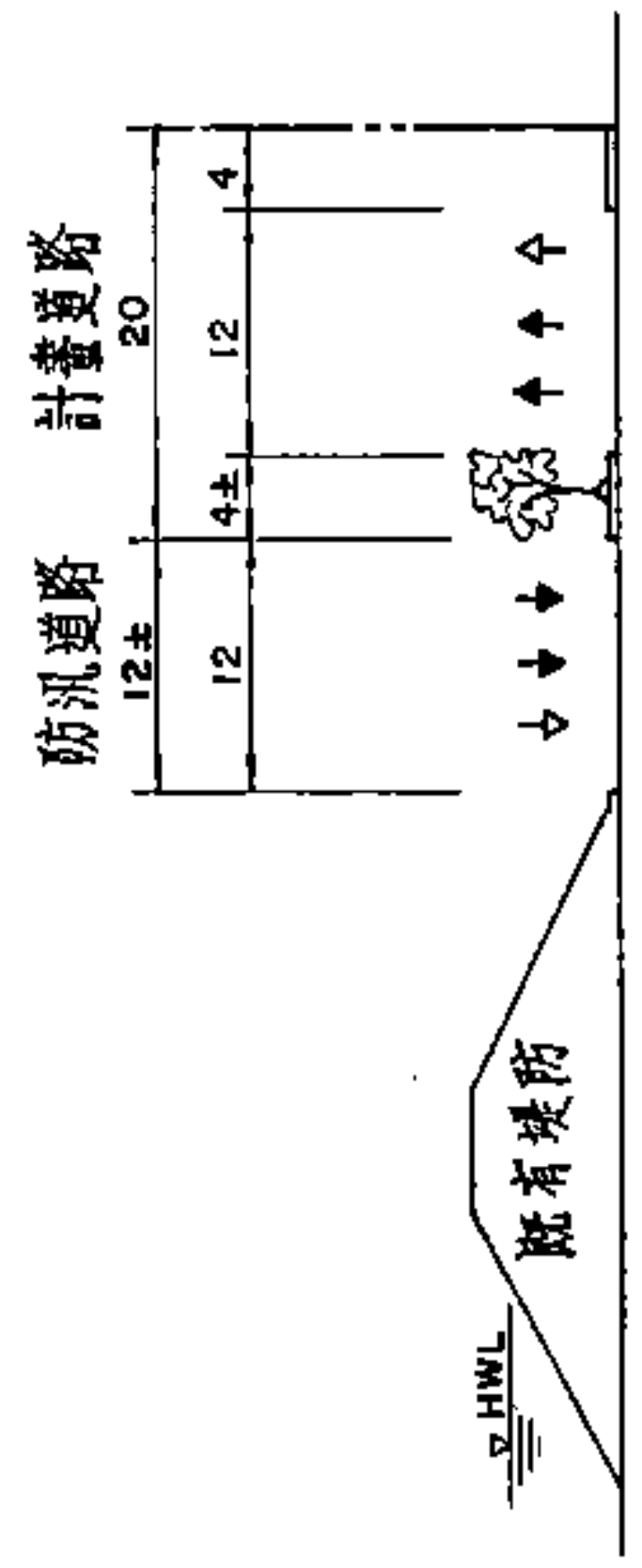
重陽橋引道



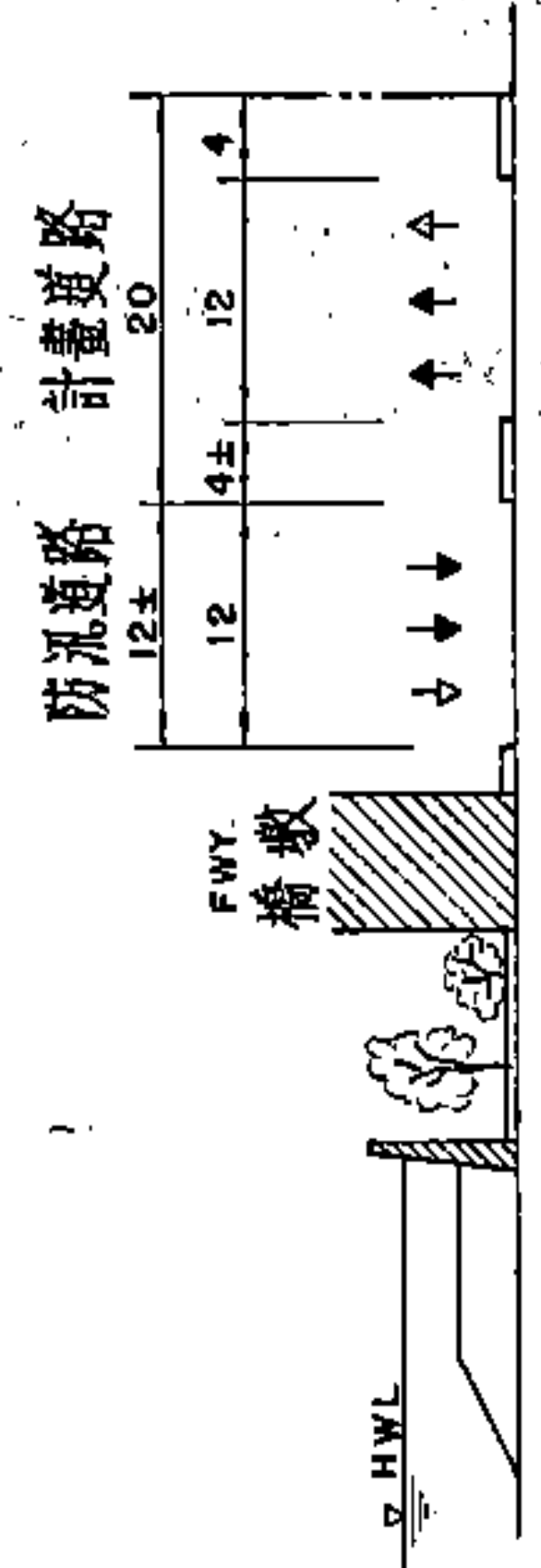
台北縣端重陽橋至大漢橋路段 (一)



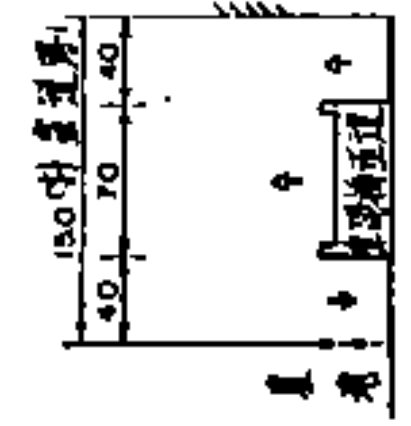
STA 1+450



STA 0+950

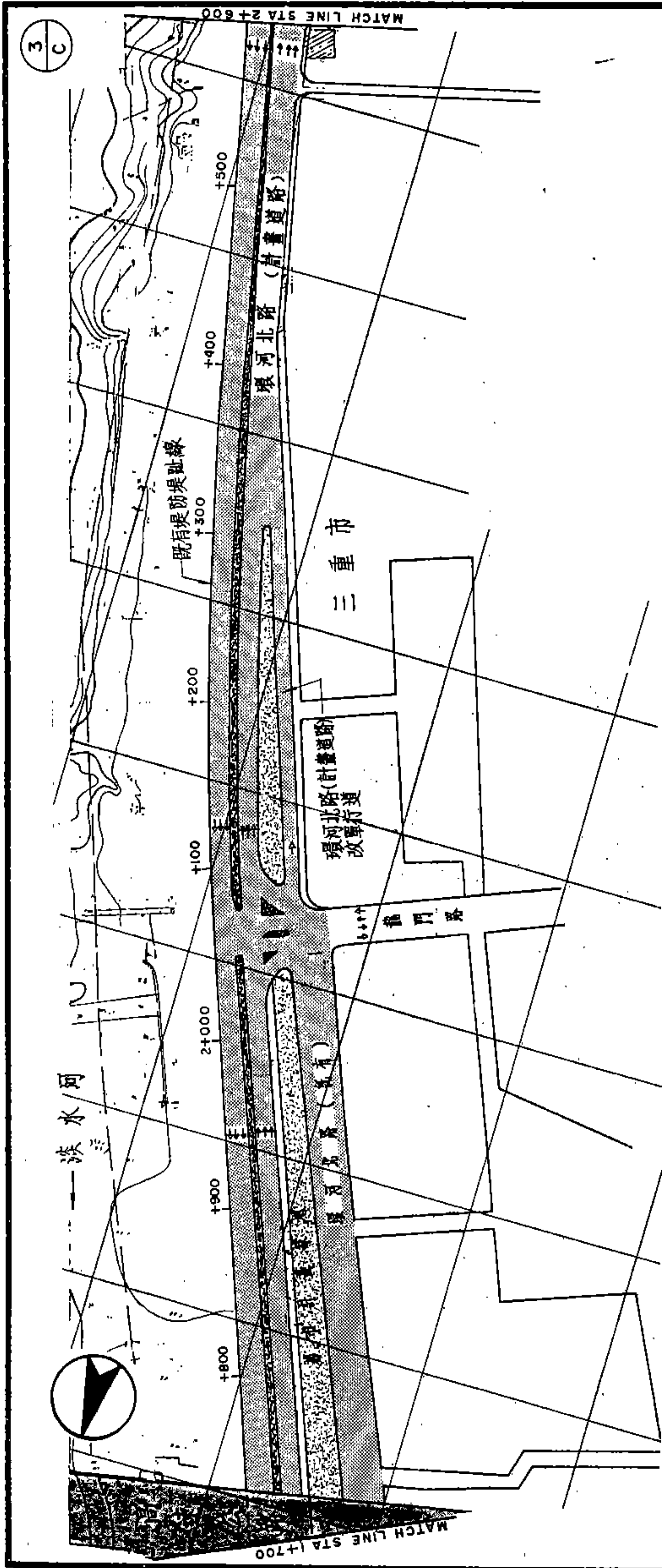


STA 1+700

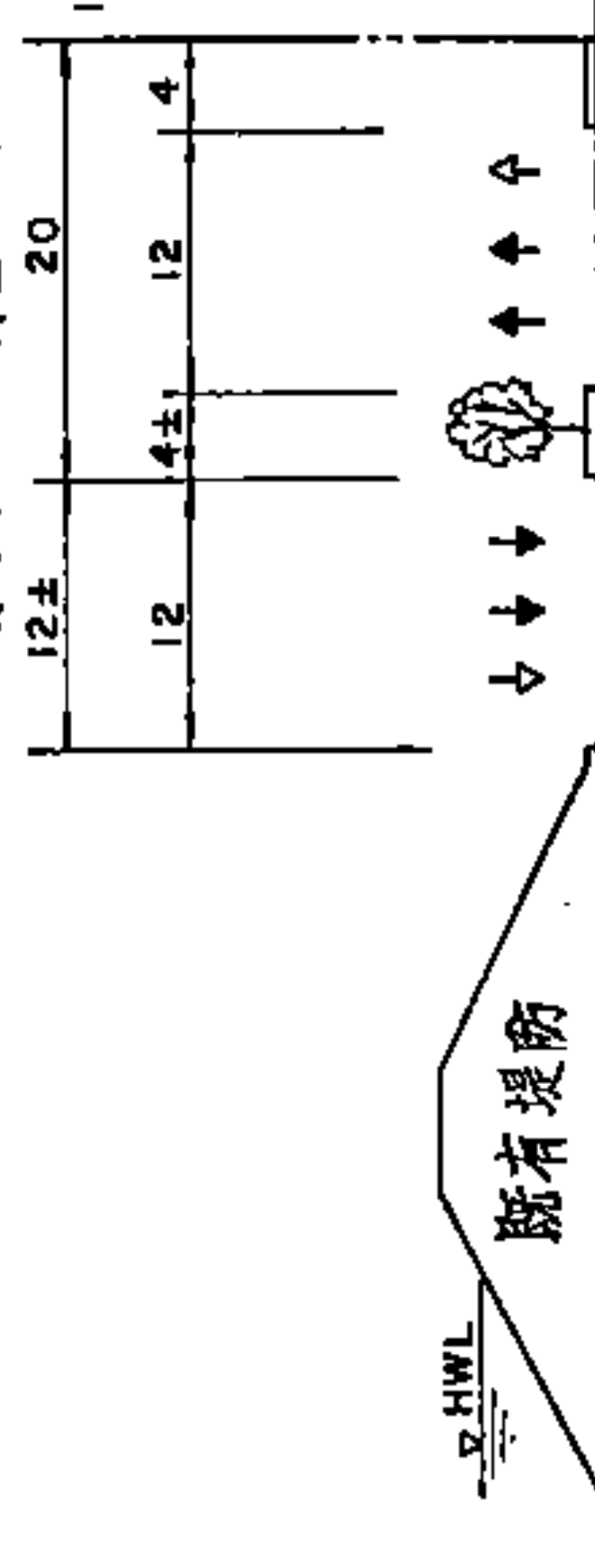


断面 2-2



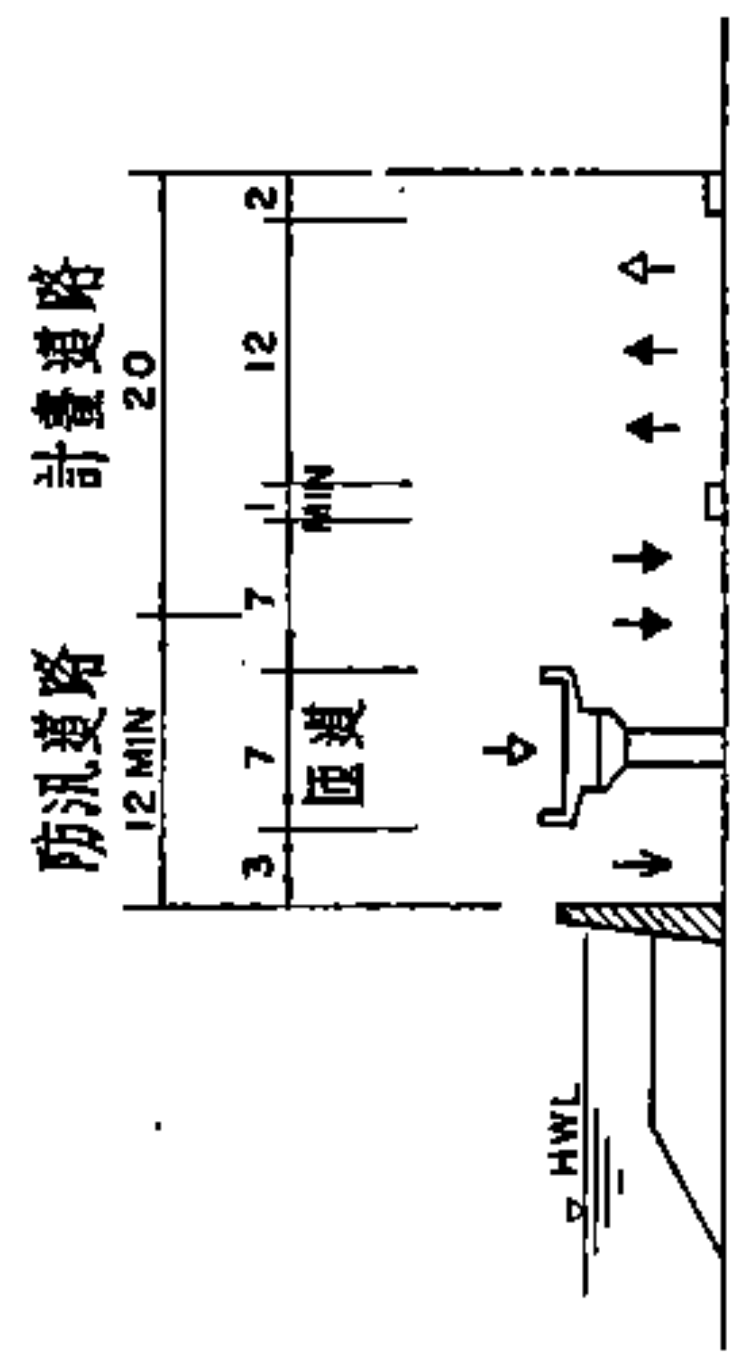
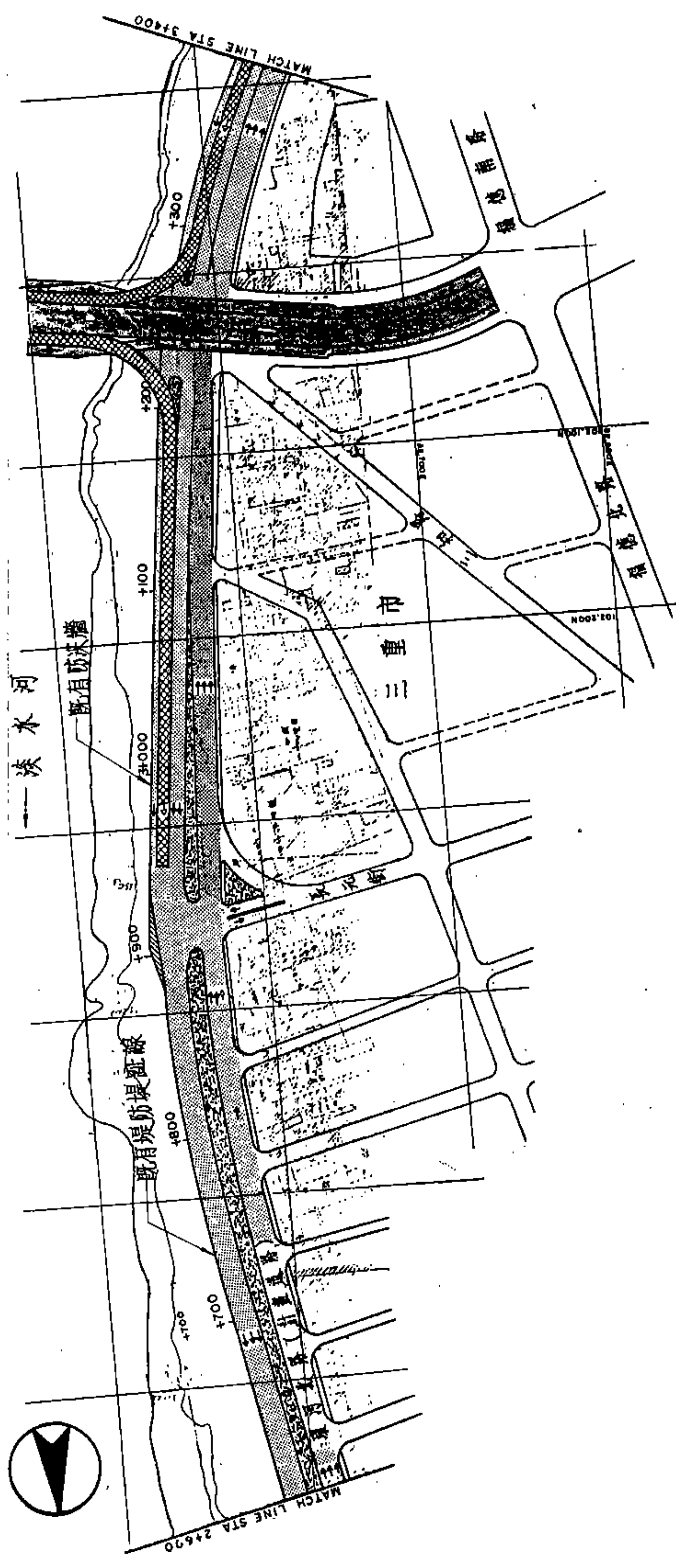


防汛道路 計畫道路

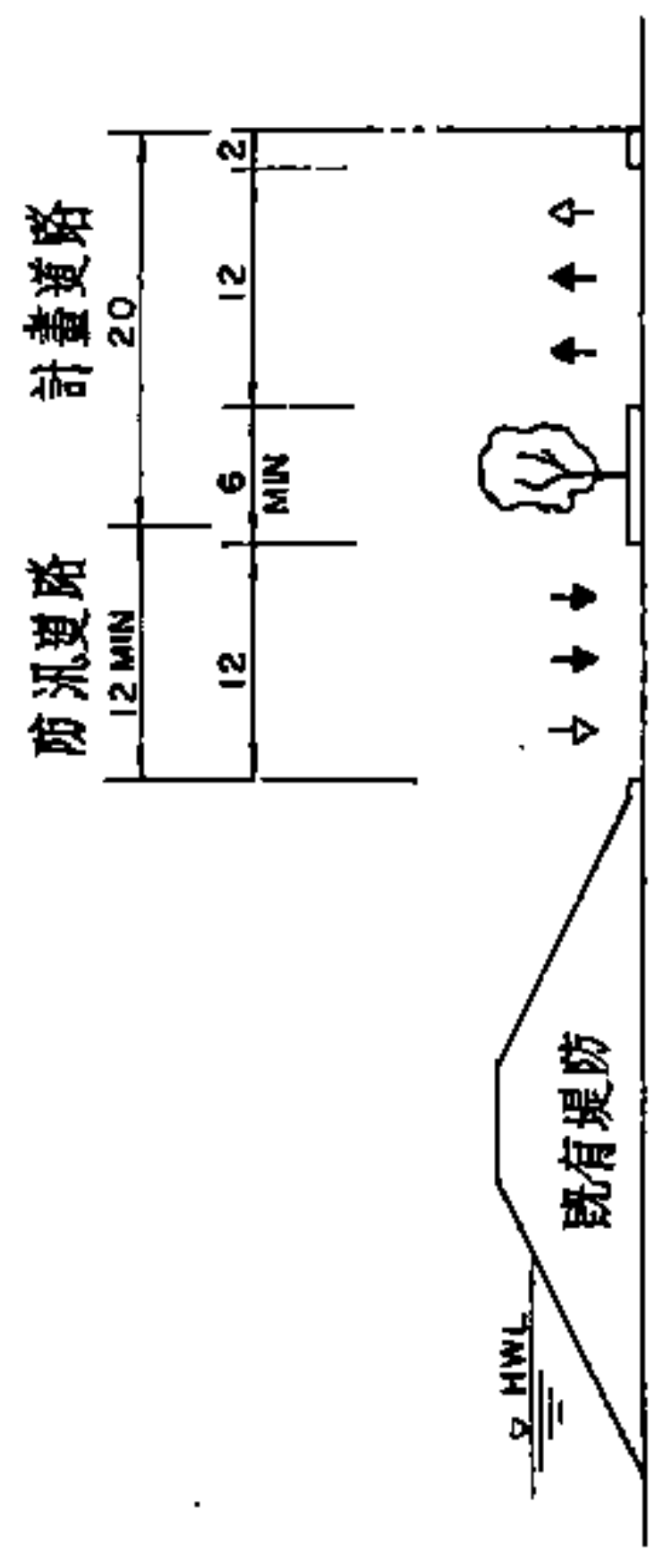


STA 1+900



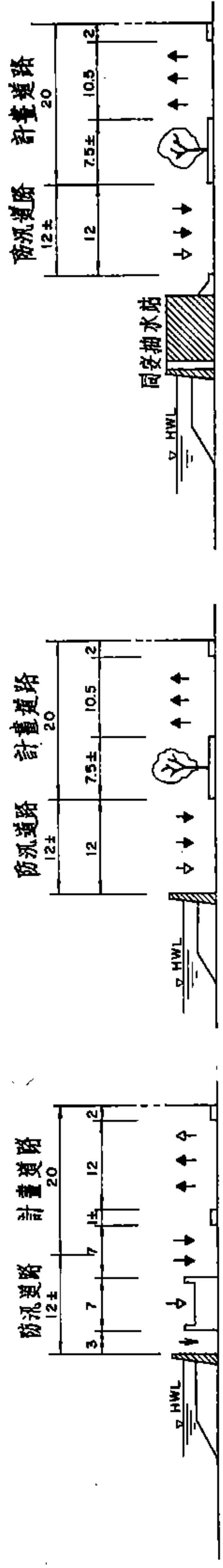
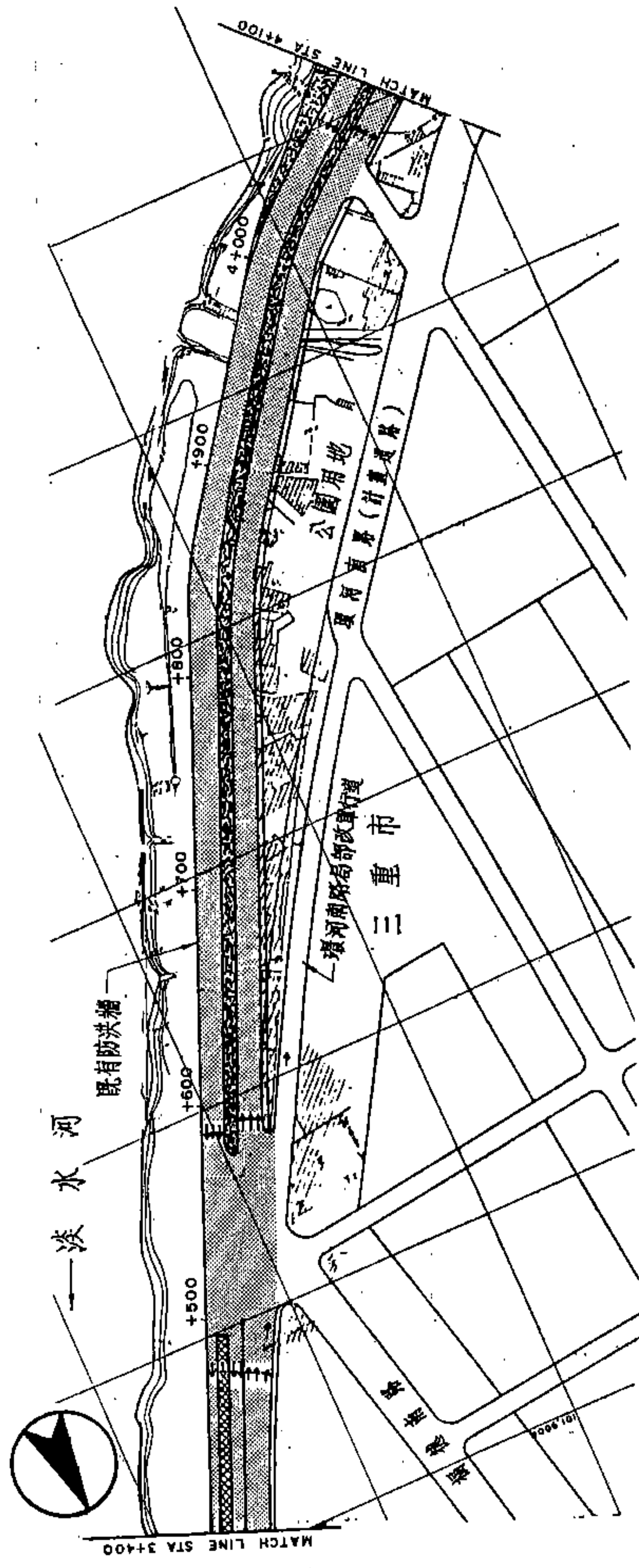


STA 3+100



STA 2+700



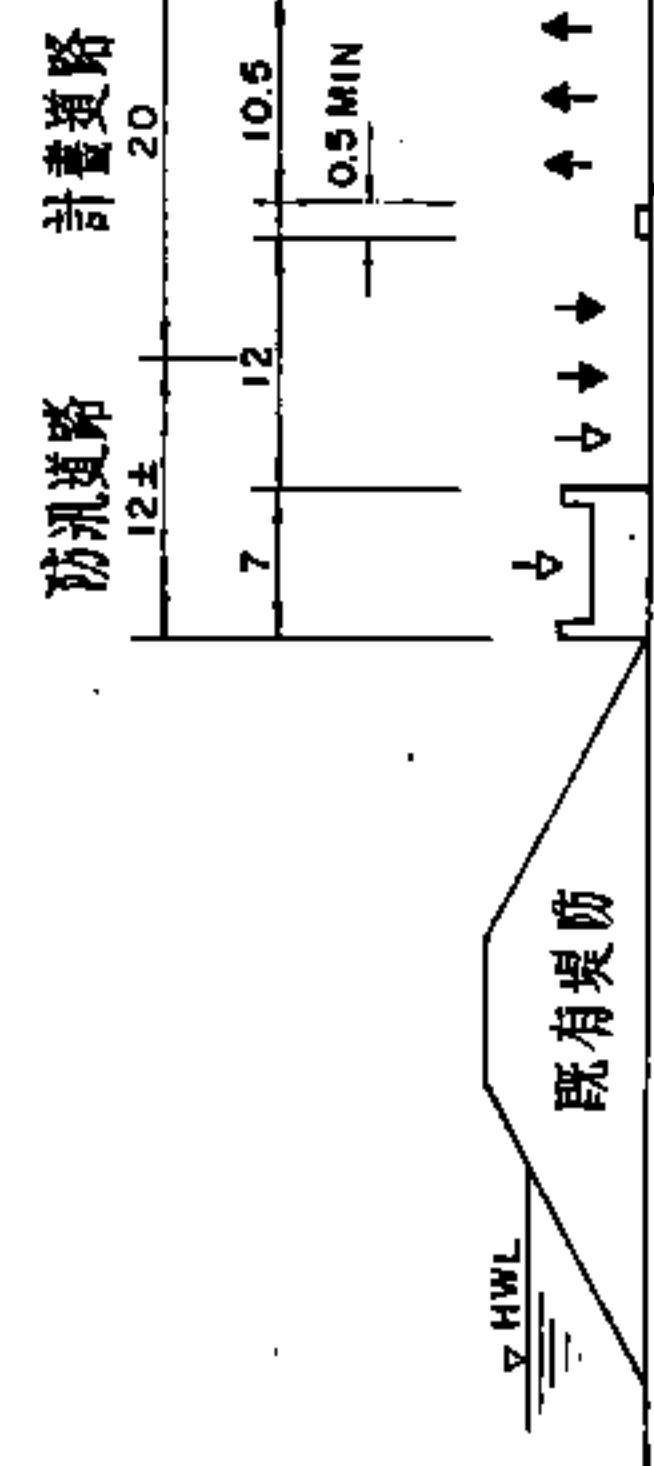
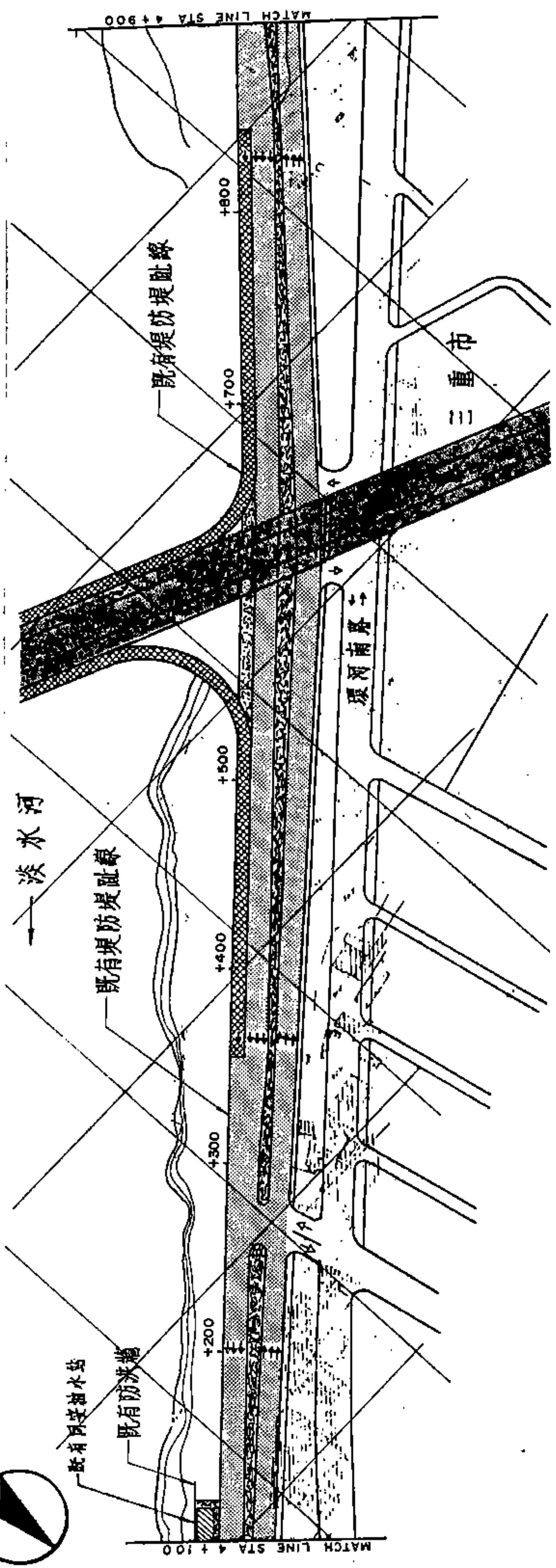


STA 3+400

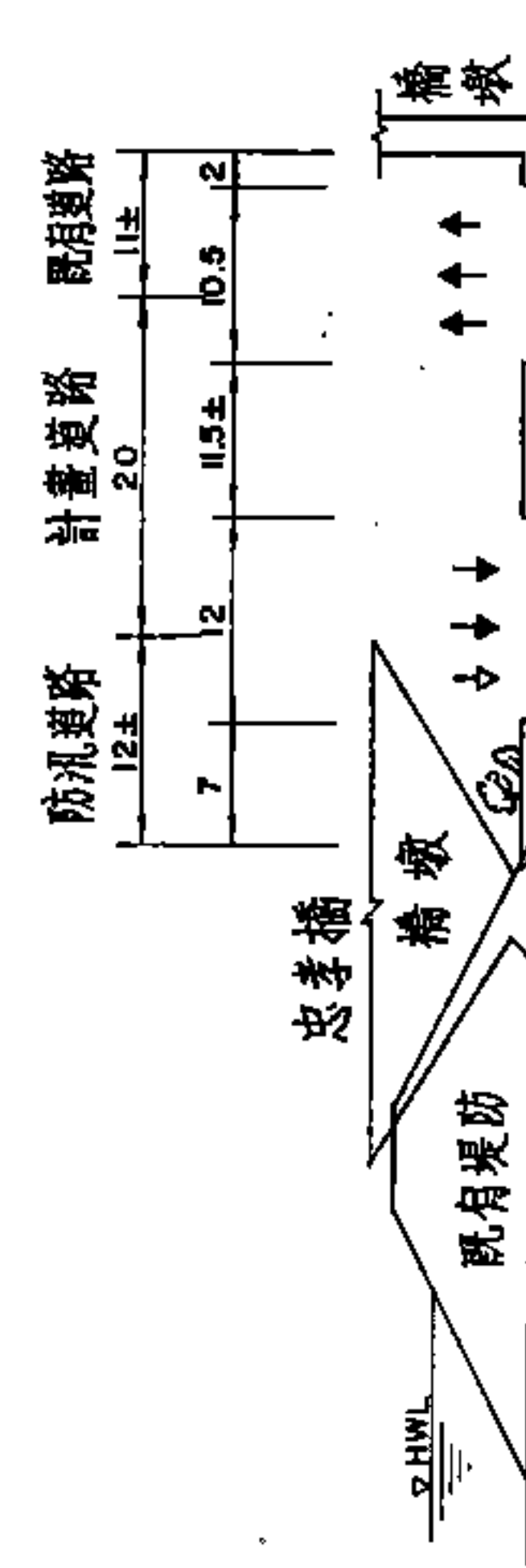
STA 3+900

STA 4+100



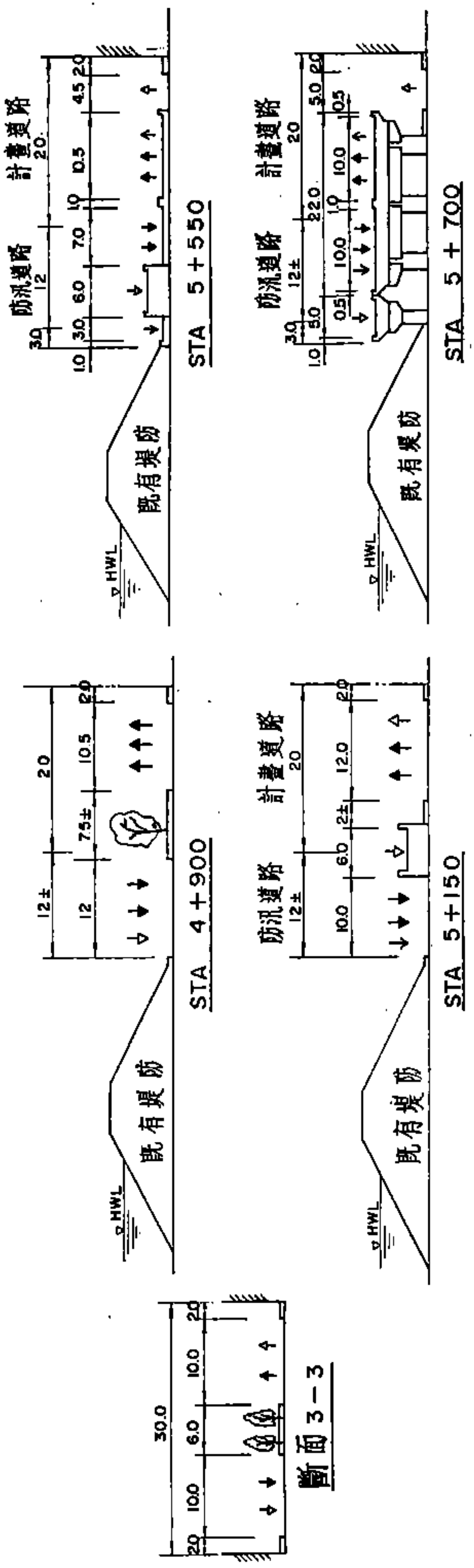
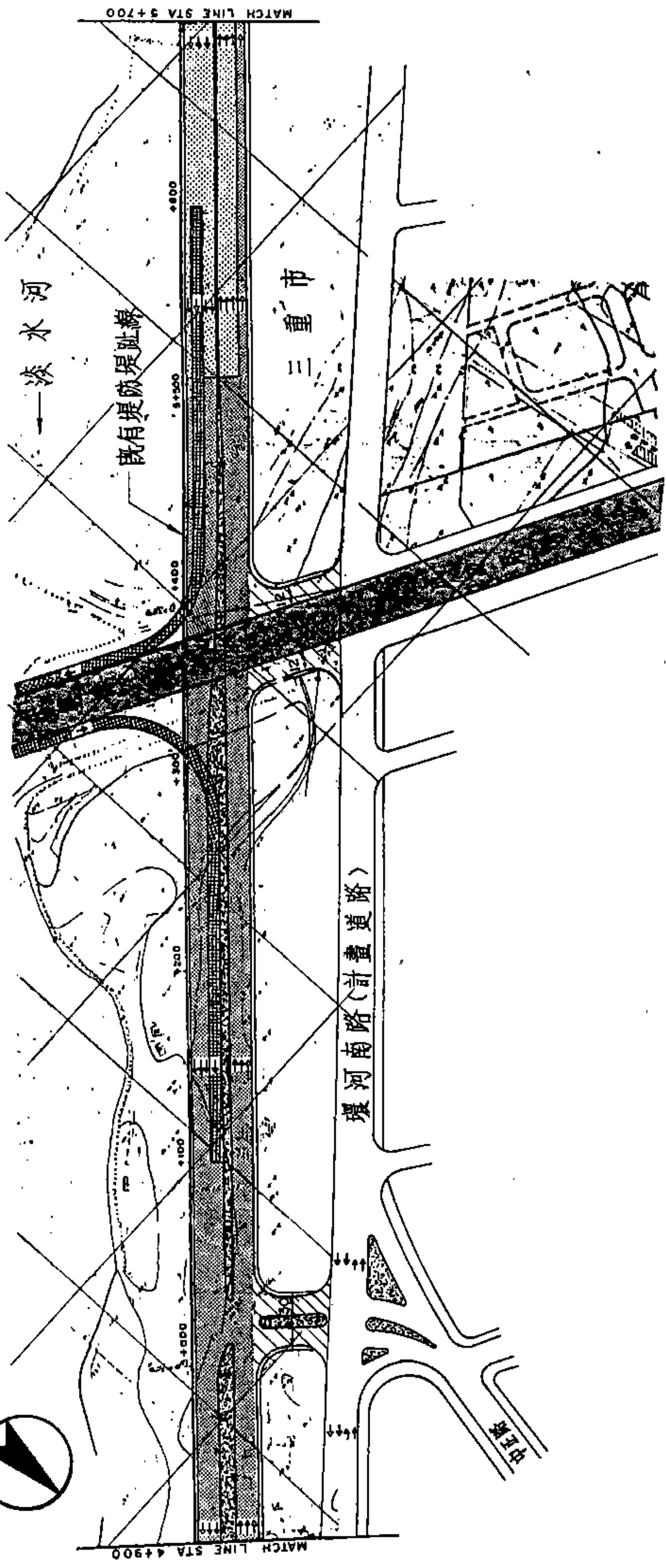


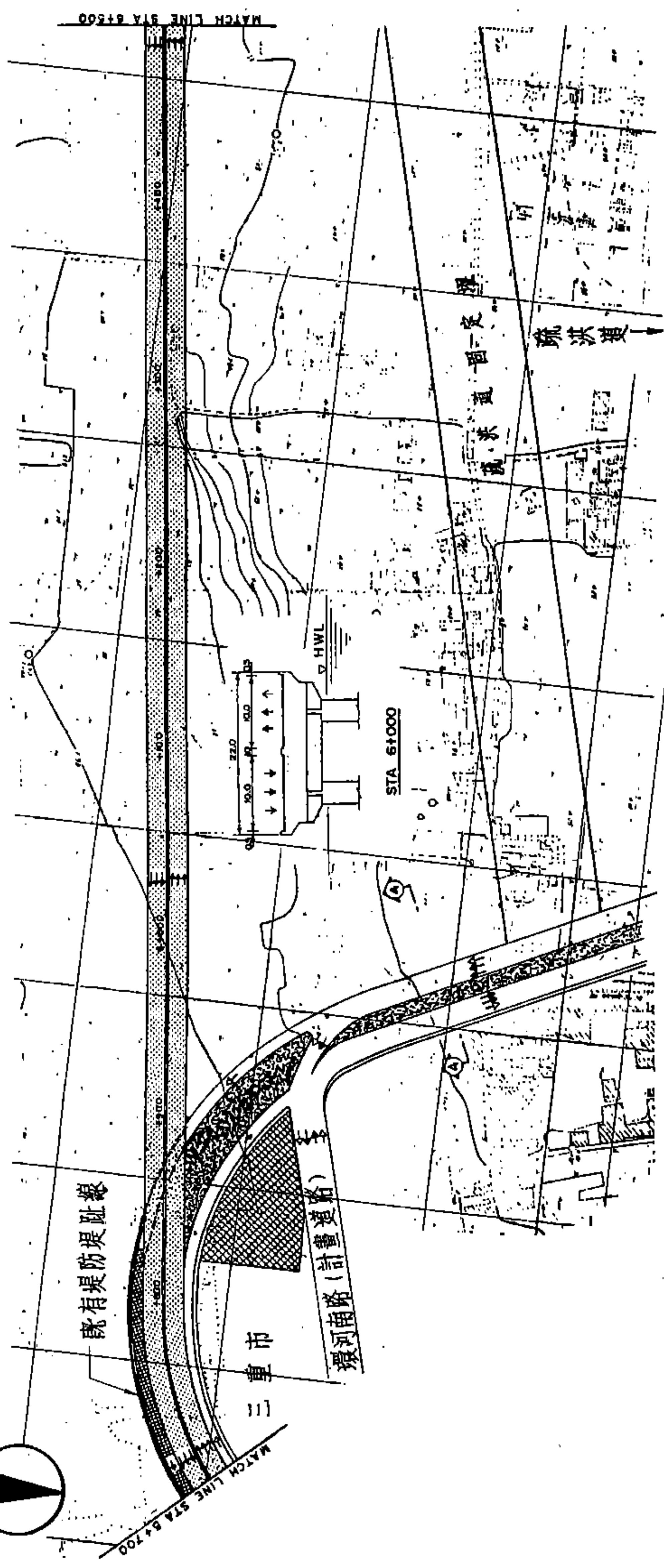
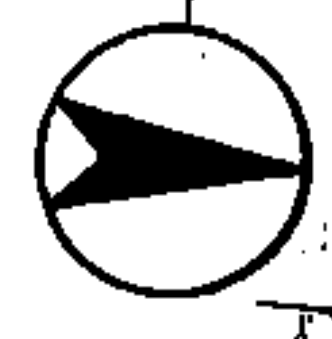
STA 4+400 STA 4+800



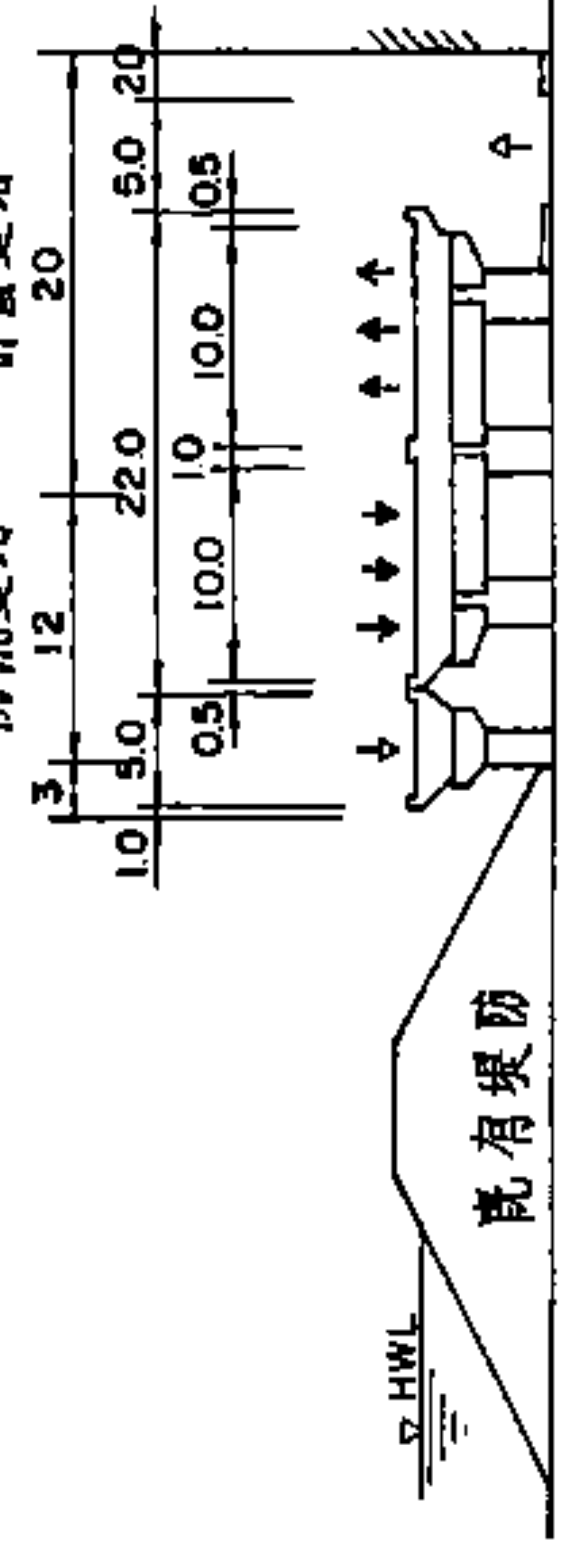
STA 4+620



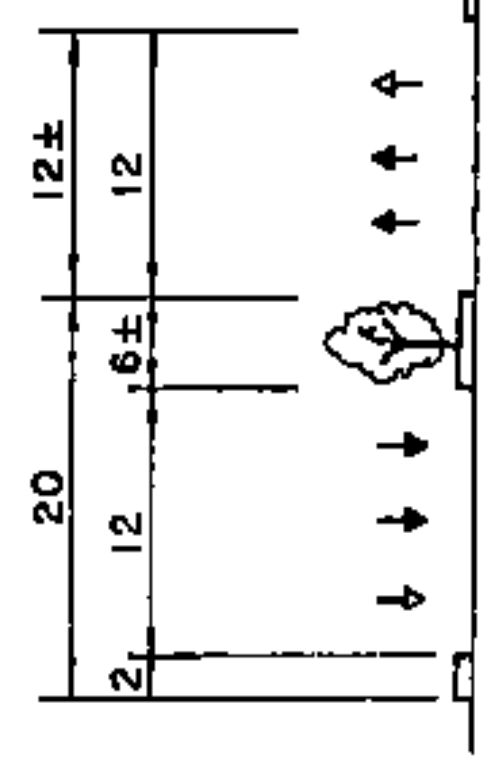




防汛道路 計畫道路

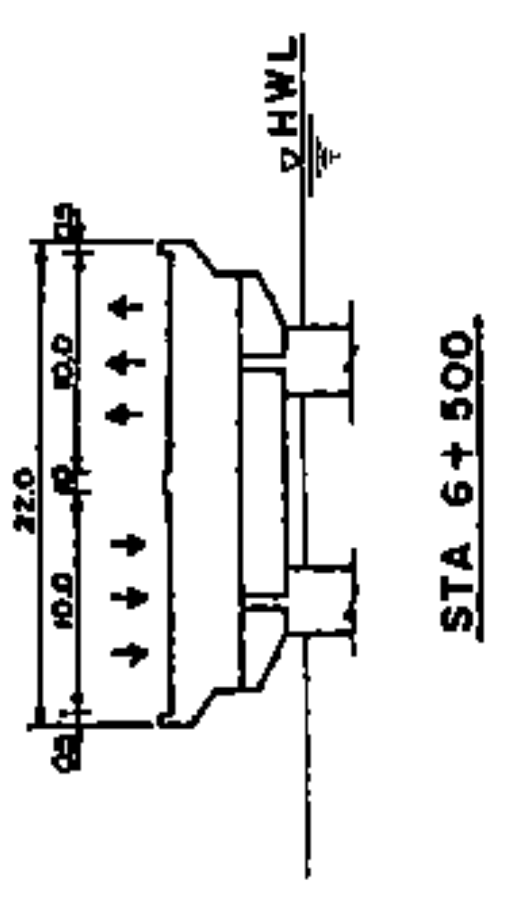
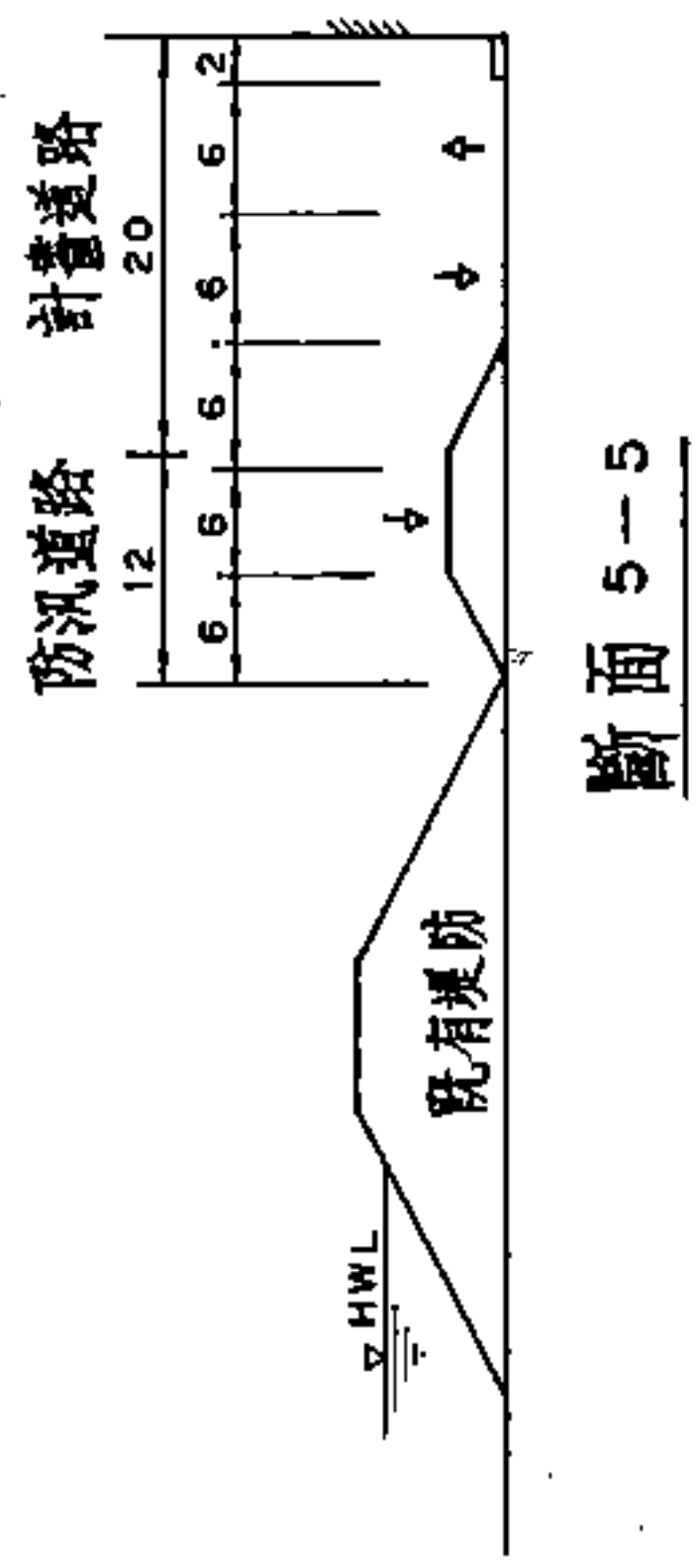
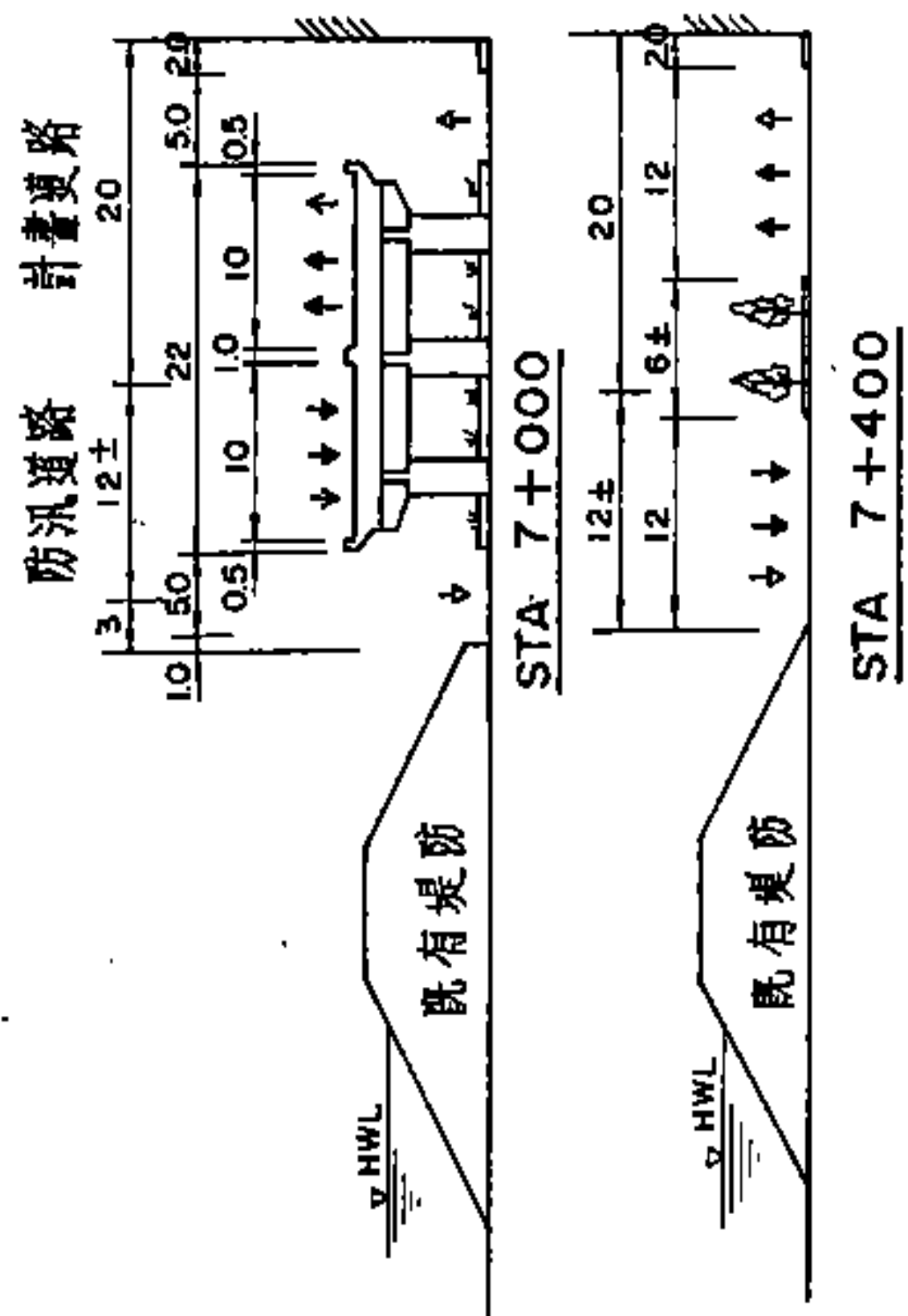
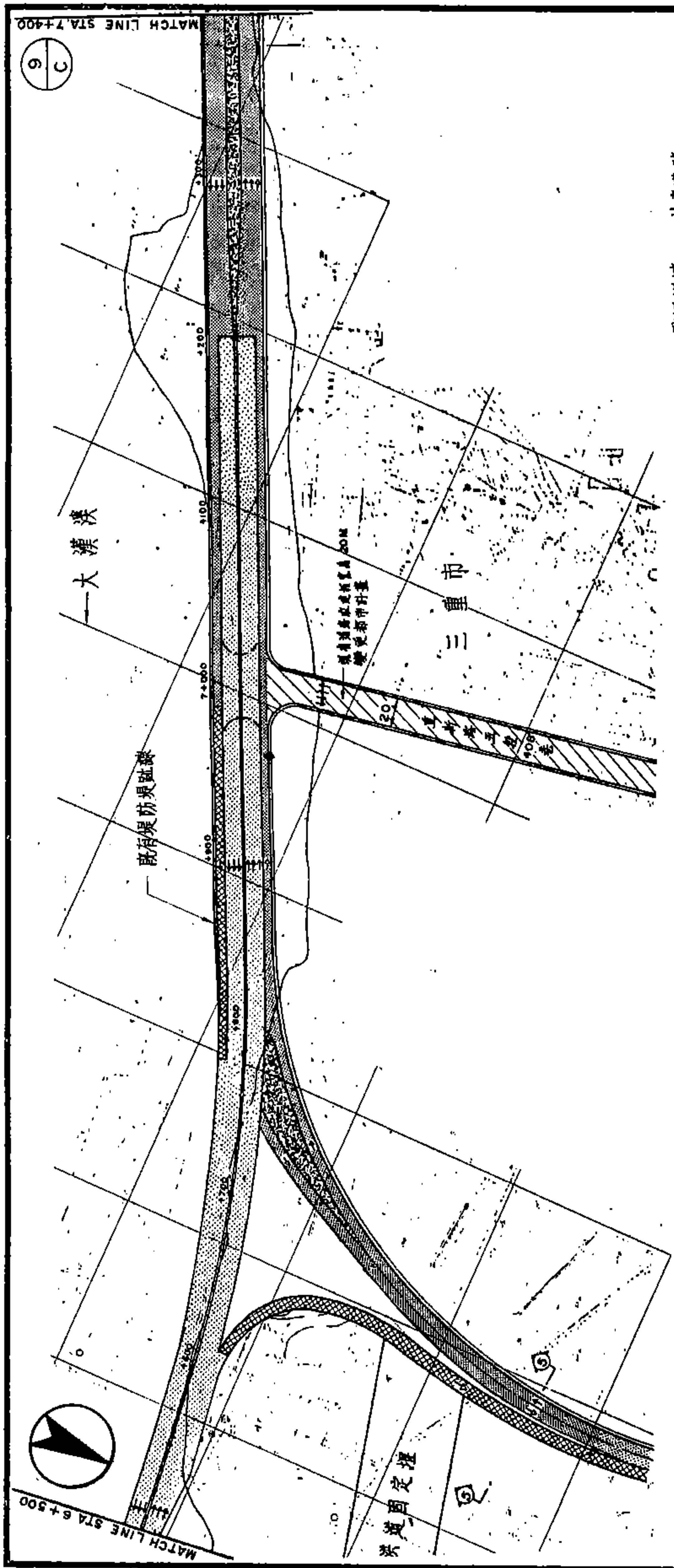


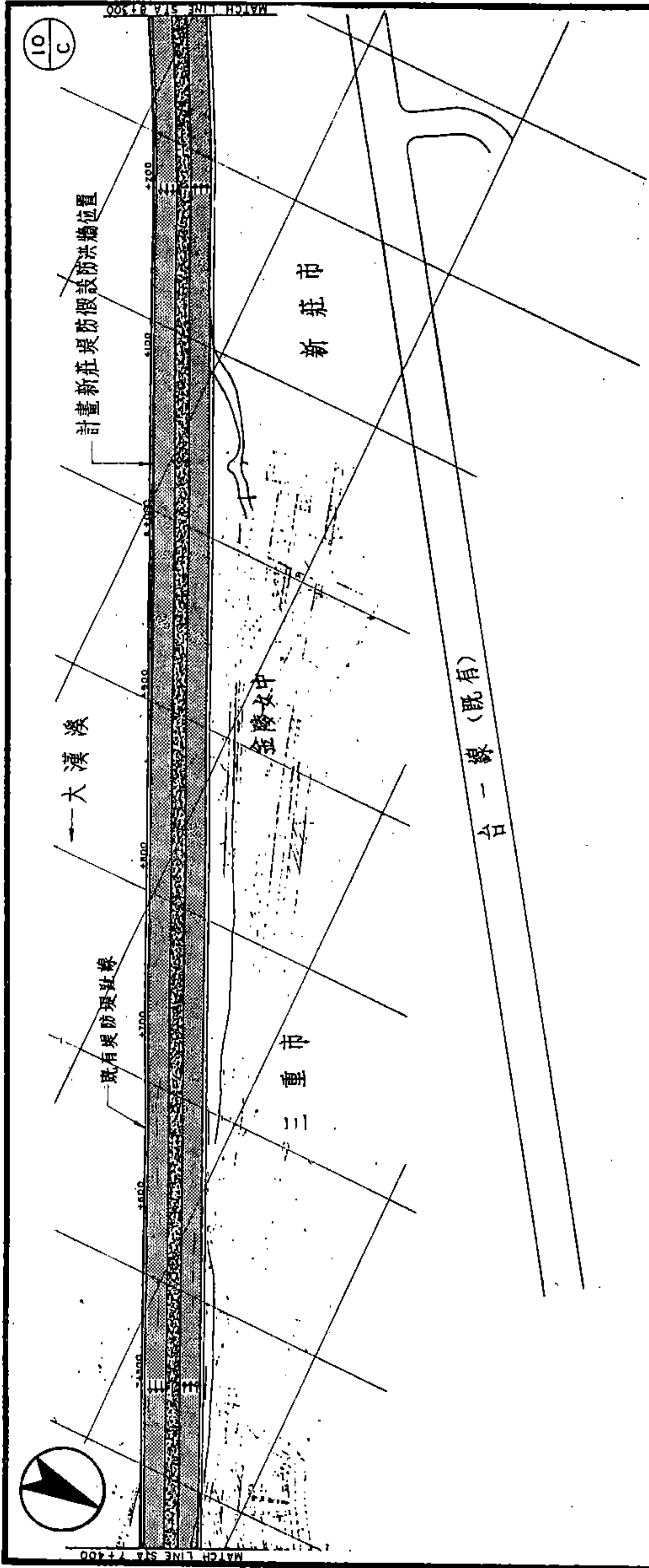
STA 5+700



斷面 4-4







10
C

計畫新莊堤假設防洪牆位置

——大漢溪

既有堤防堤址線

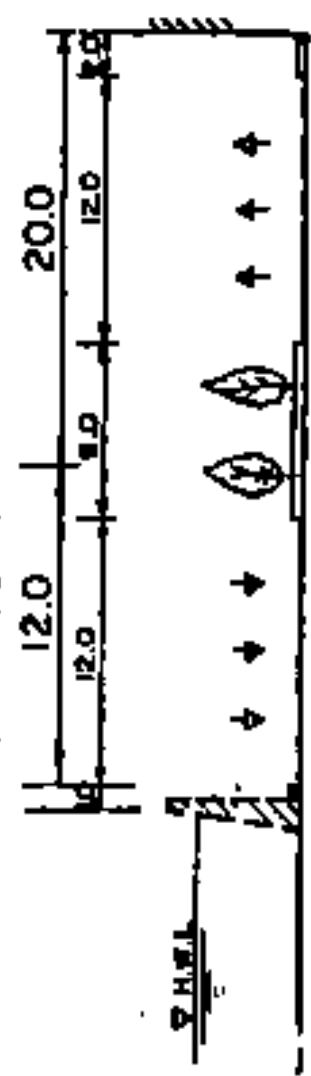
金勝女中

新莊市

三重市

台一線 (既有)

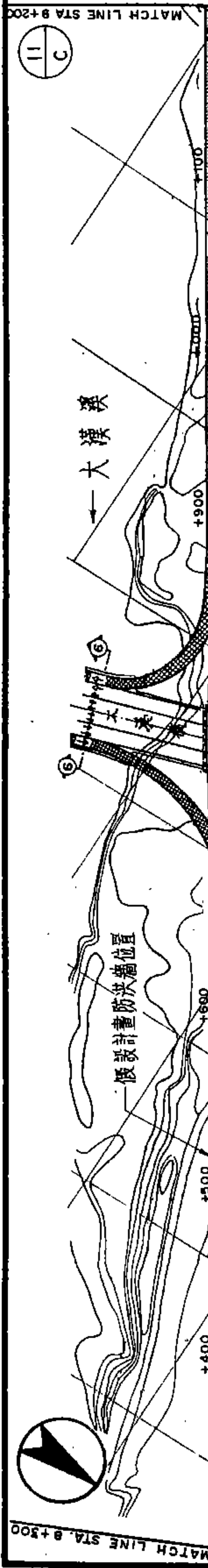
防汛堤防 建議變更都市計畫



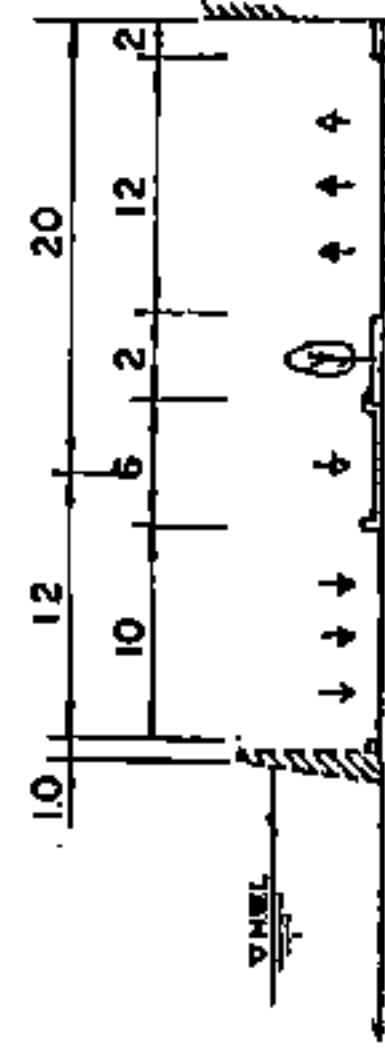
STA 8+200



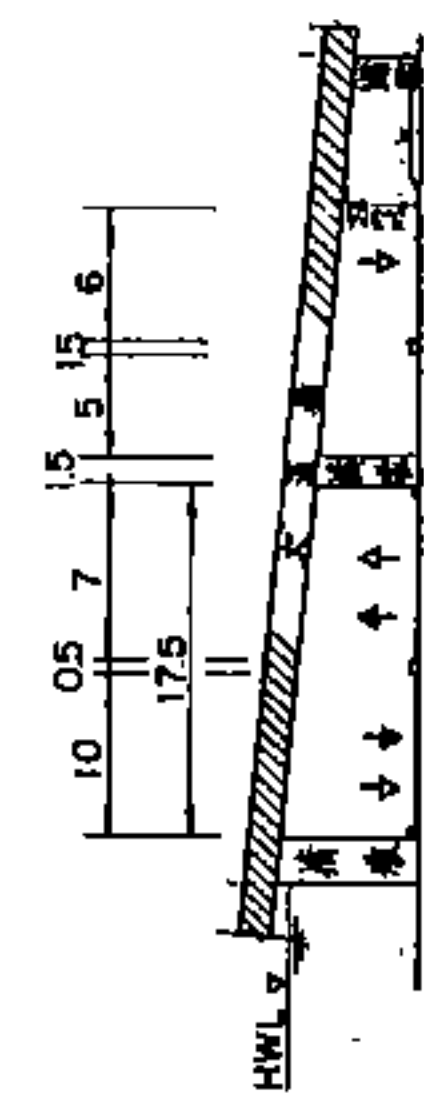
台北縣端重陽橋至大漢橋路段 (十)



建議
防汛道路 變更都市計畫

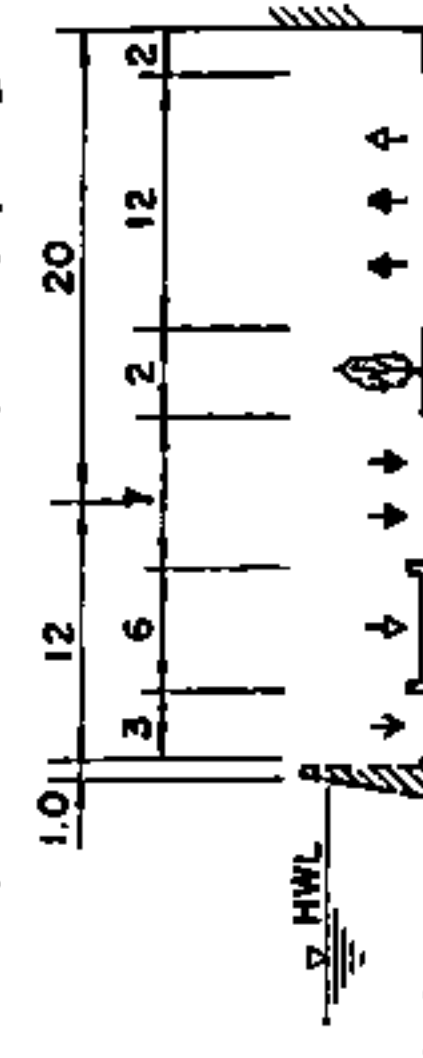


STA 8+300



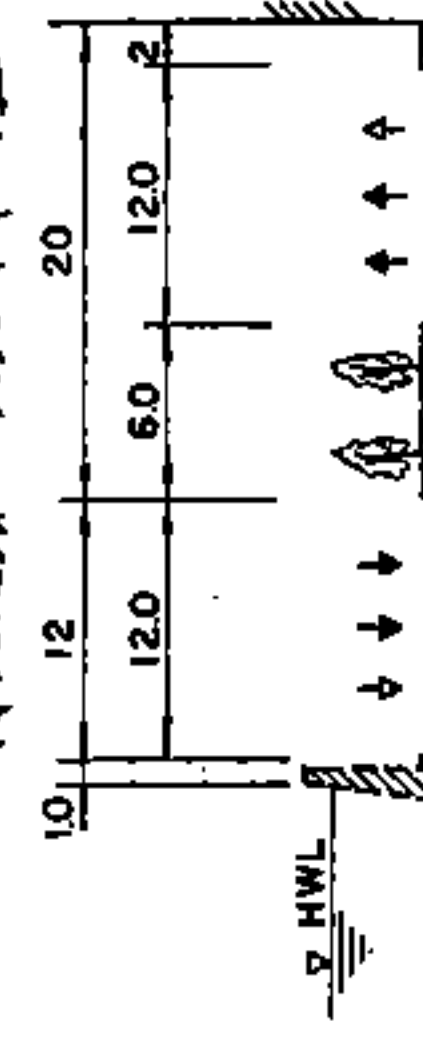
STA 8+750

建議
防汛道路 變更都市計畫

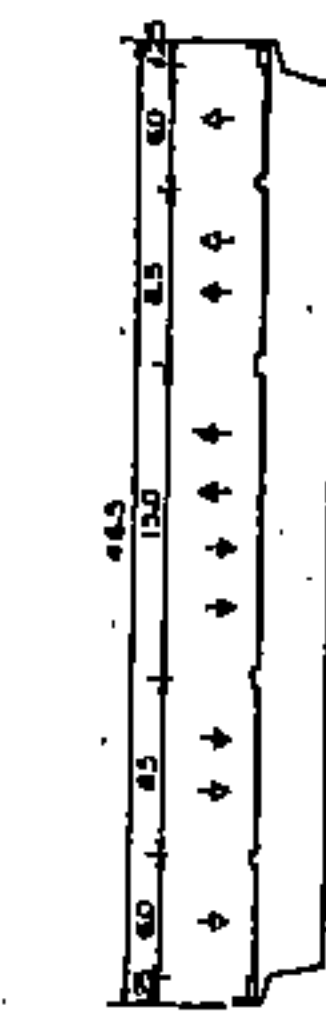


STA 9+020

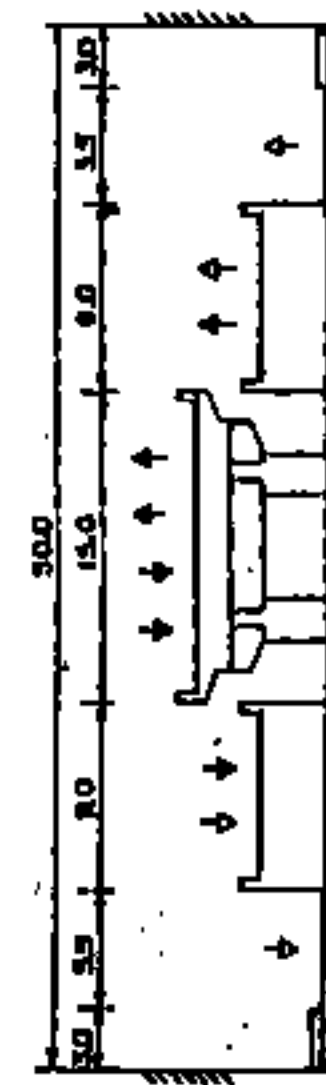
建議
防汛道路 變更都市計畫



STA 9+200

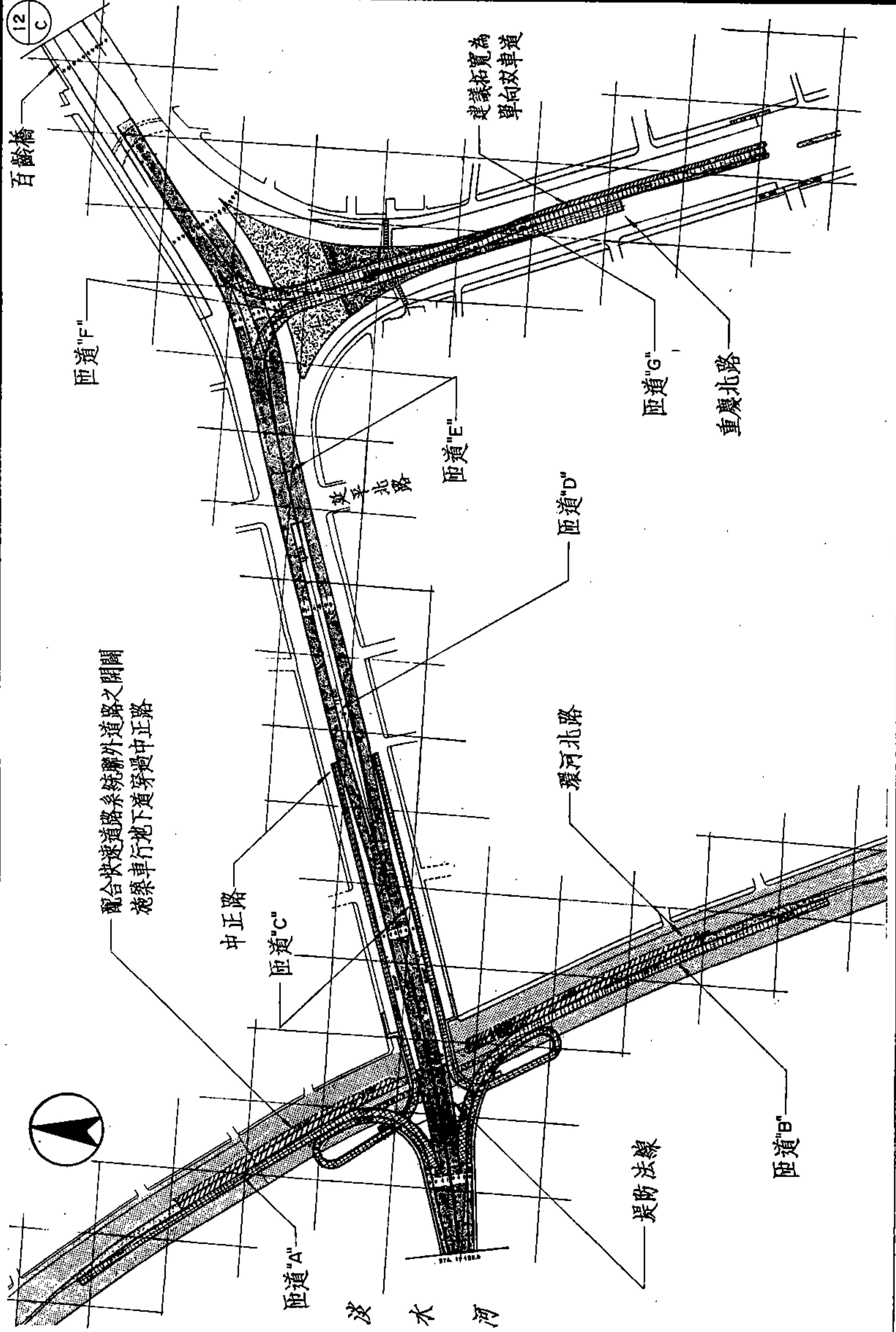


断面 6-6



断面 7-7



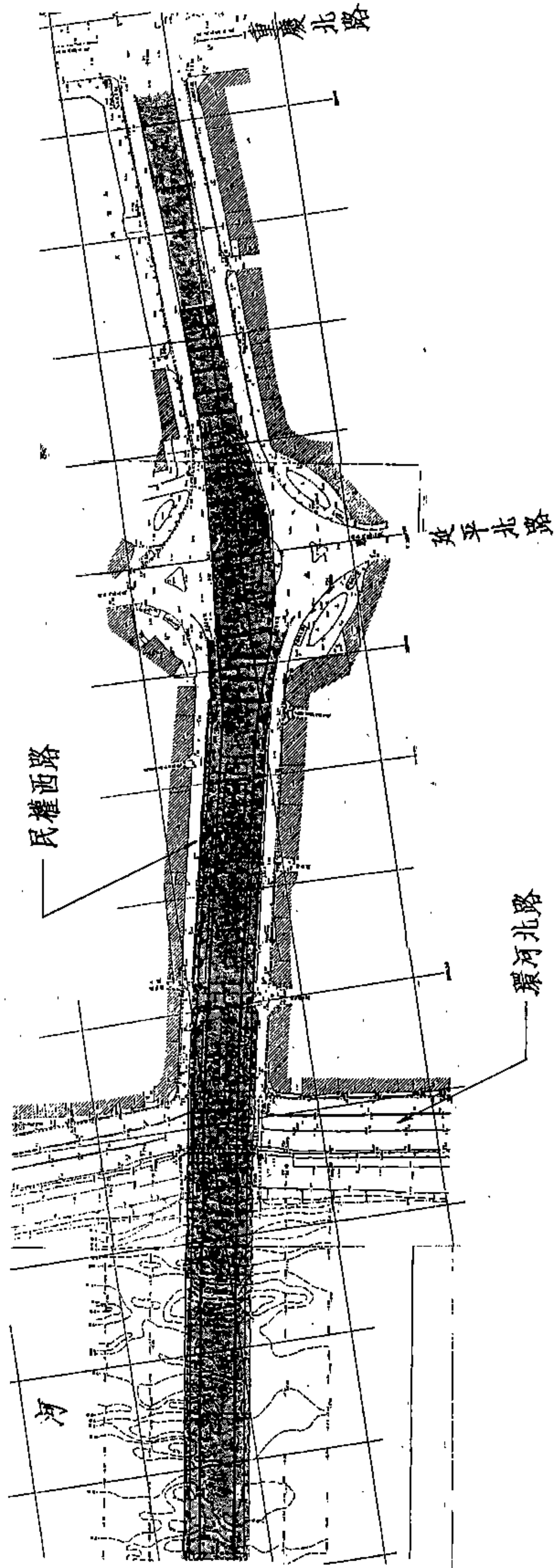


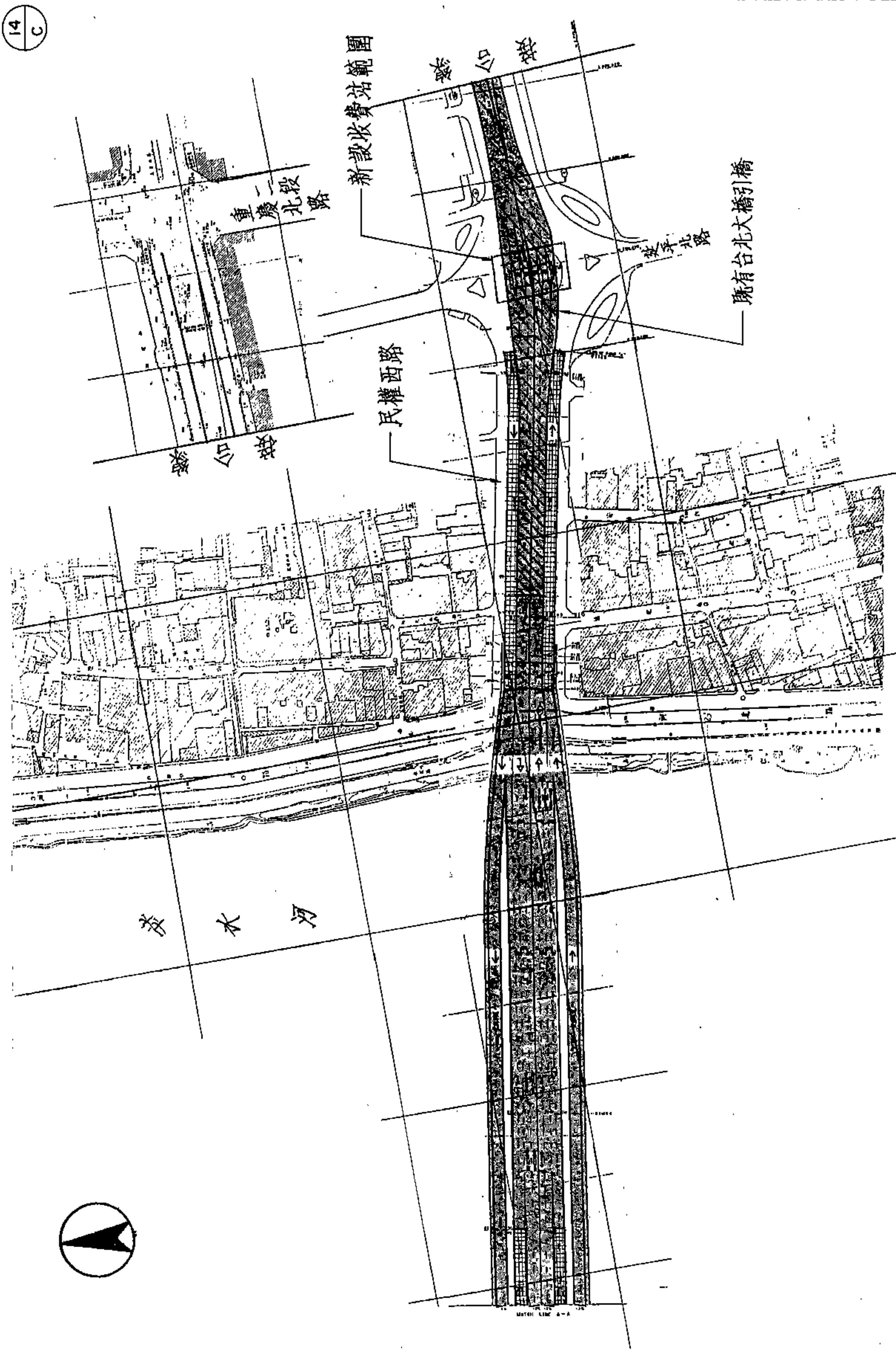
重陽橋(施工中)完工後與台北市道路系統銜接圖

台北市端現況圖



淡水河

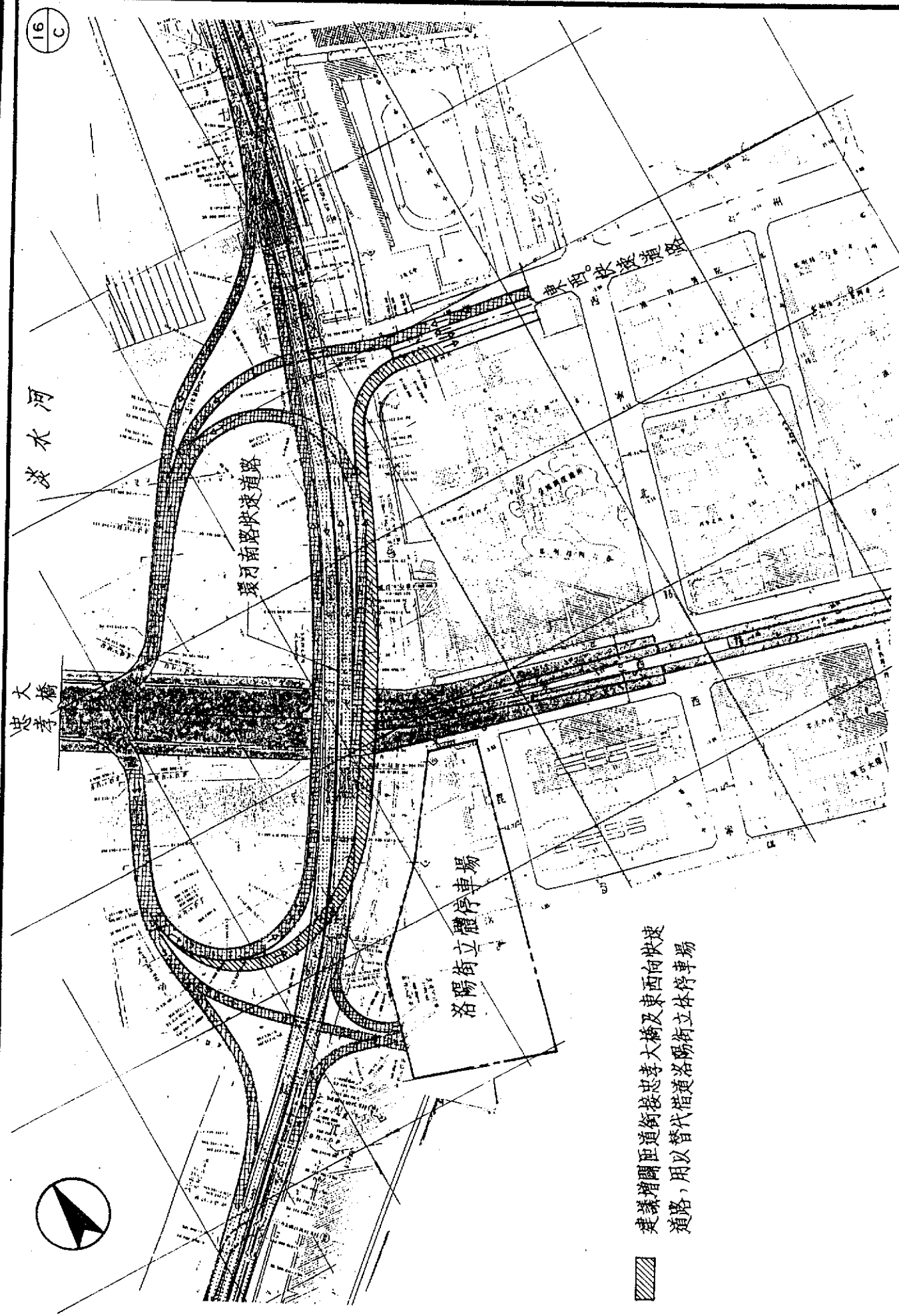




台北大橋(設計完成、審核中)改建工程與台北市道路系統銜接圖



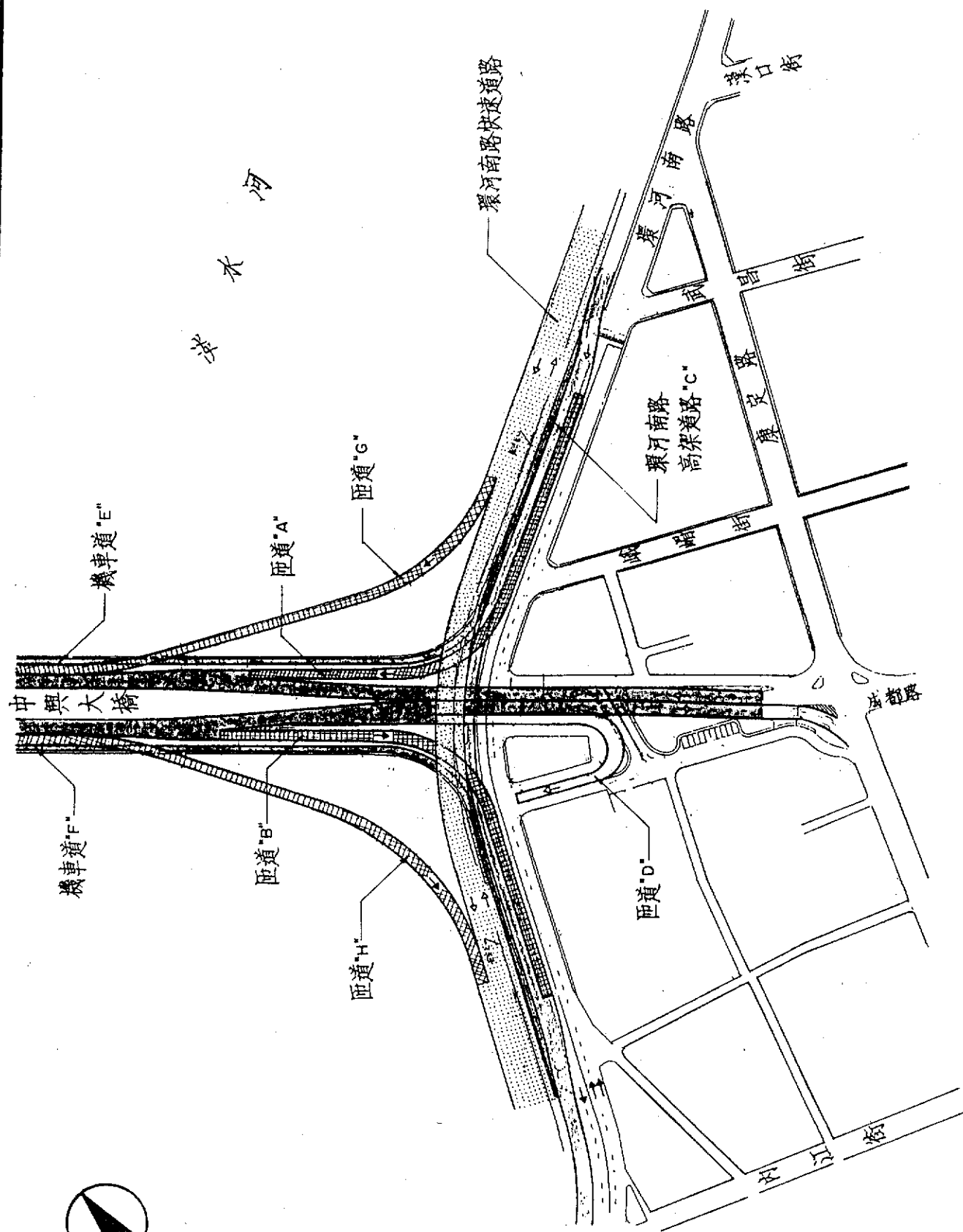
忠孝大橋台北市端匝道佈設修正圖



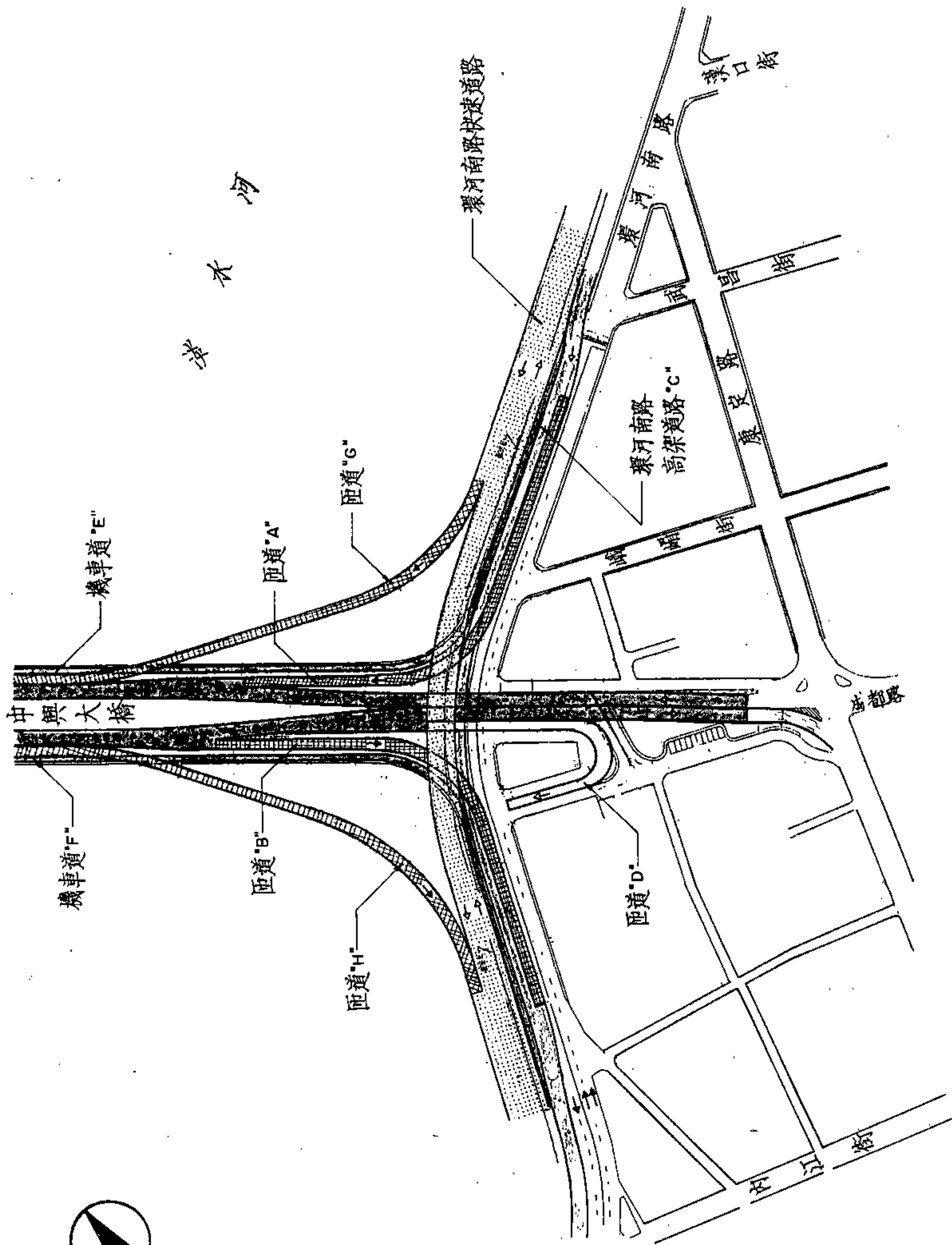
建議增闢匝道銜接忠孝大橋及東西向快速道路，用以替代舊道洛陽街立體停車場



16
C

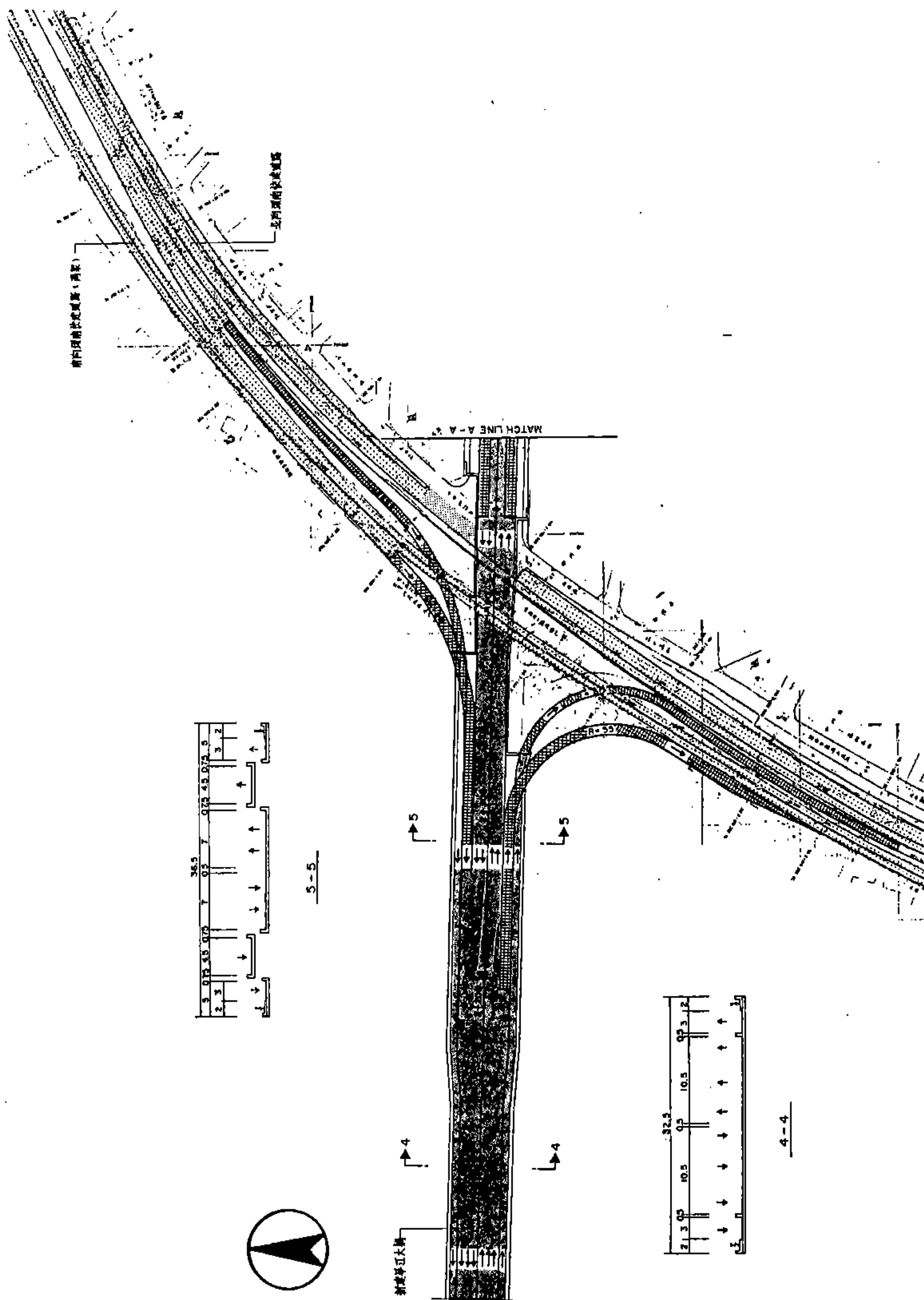


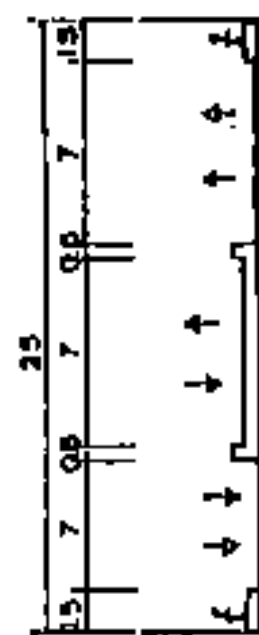
中興大橋(施工完成後)與台北市道路系統銜接圖



中興大橋(施工完成後)與台北市道路系統銜接圖

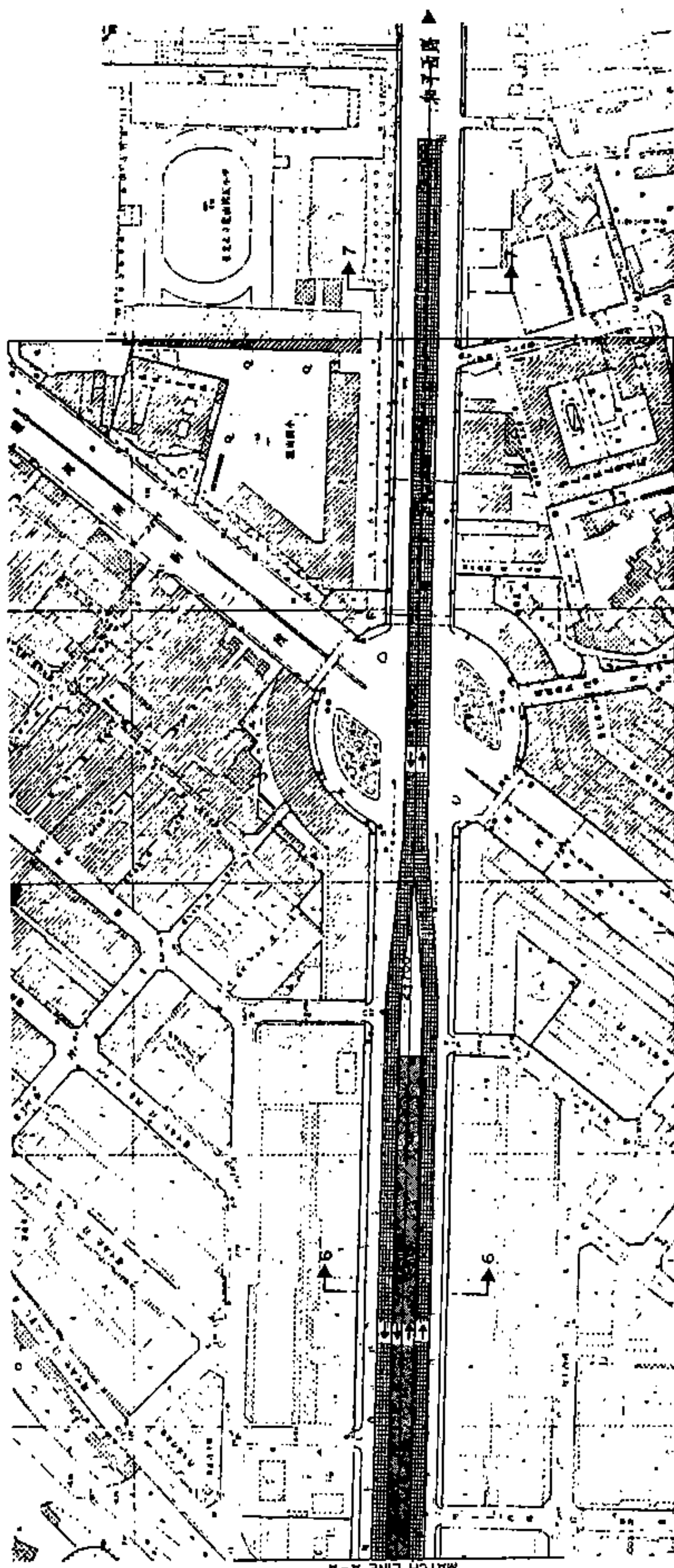
華江橋台北市端引道銜接方案(一)





2-2

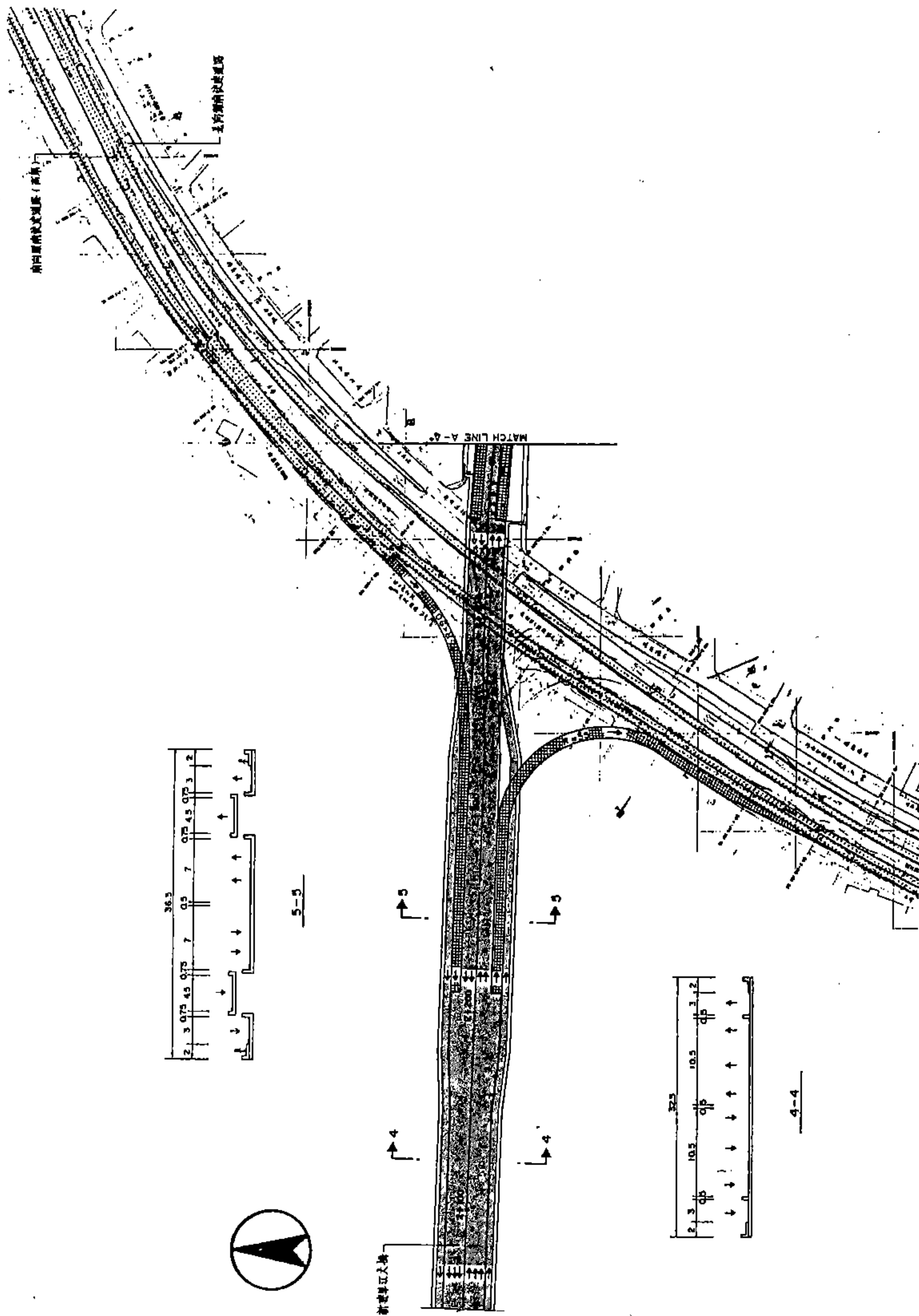
6-5



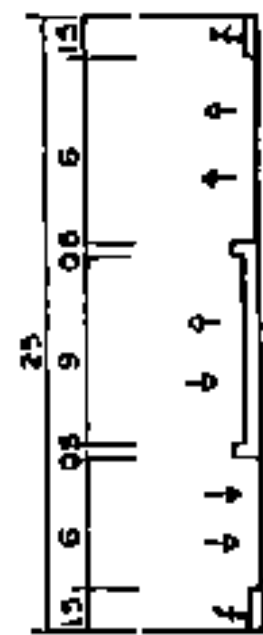
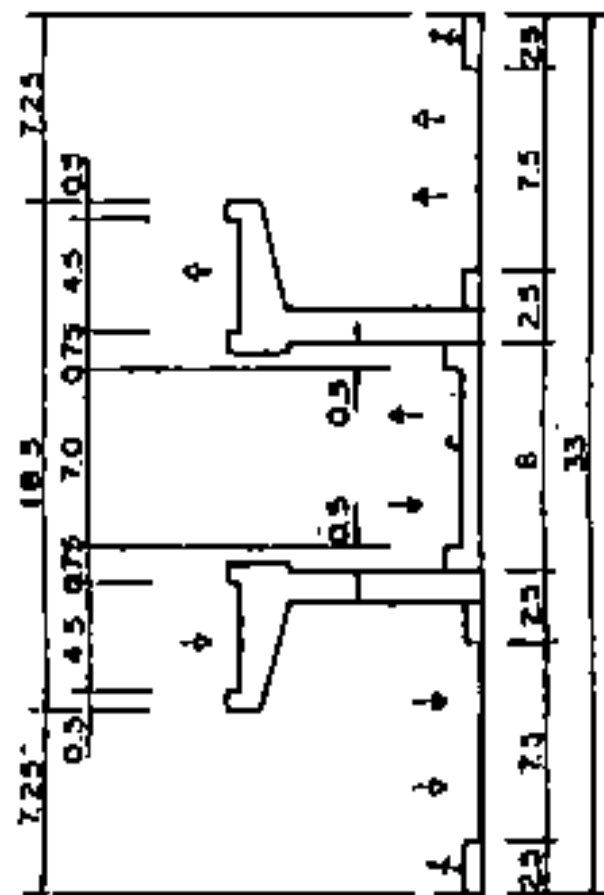
MATCH LINE A-A

知不足齋



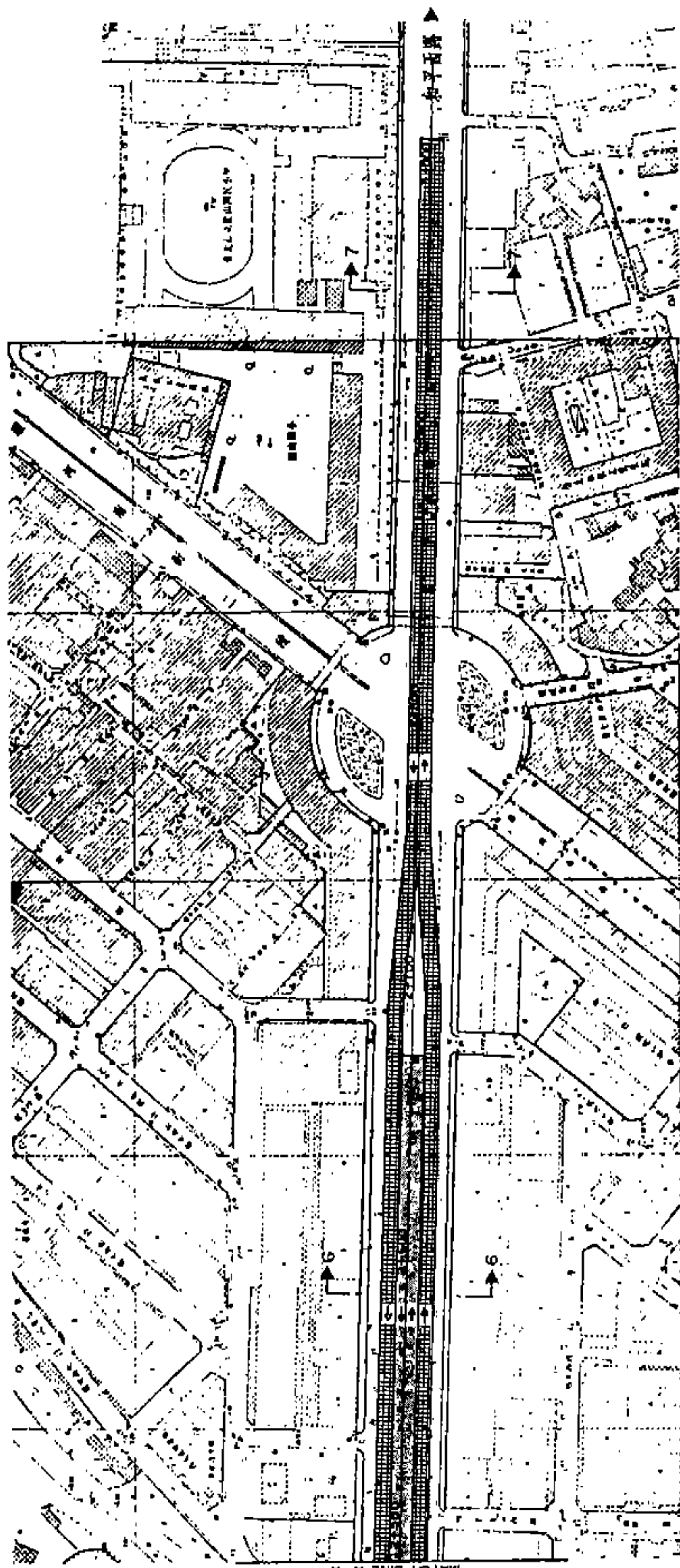


華江橋台北市端引道銜接方案二(一)

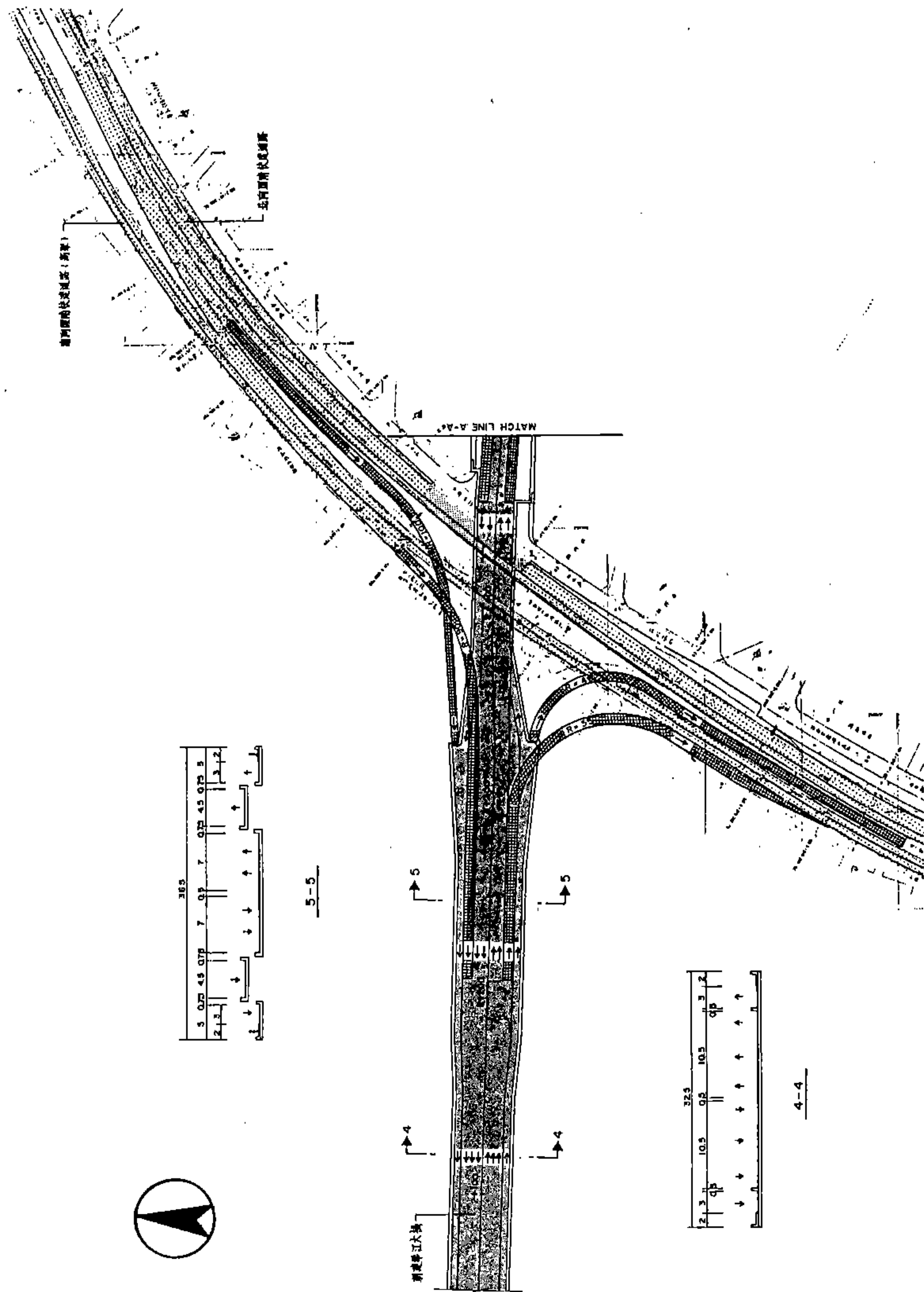


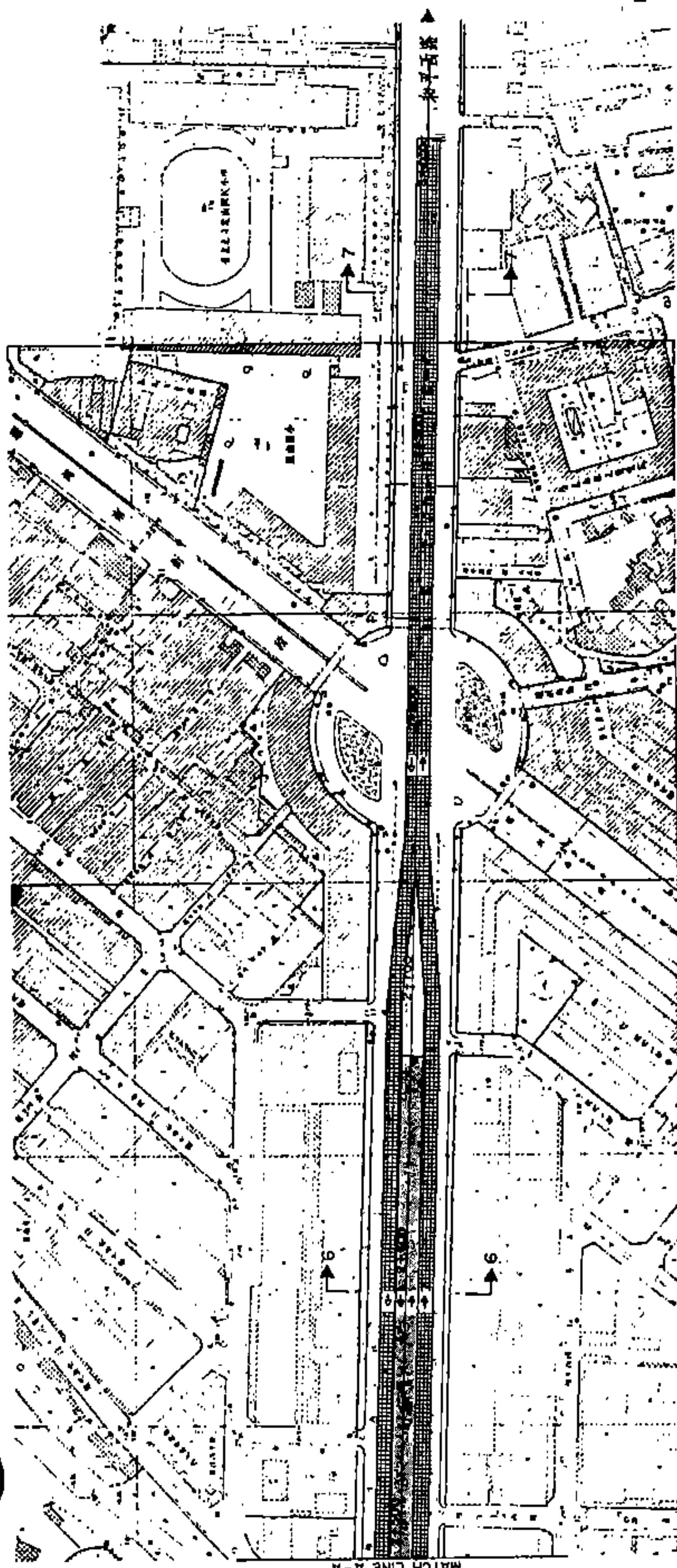
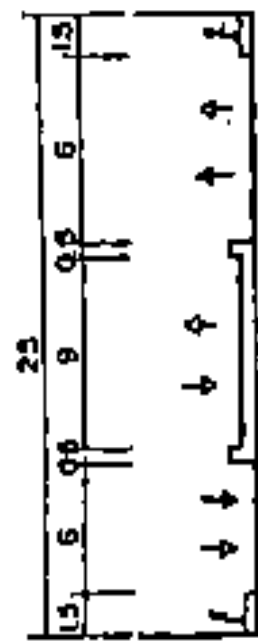
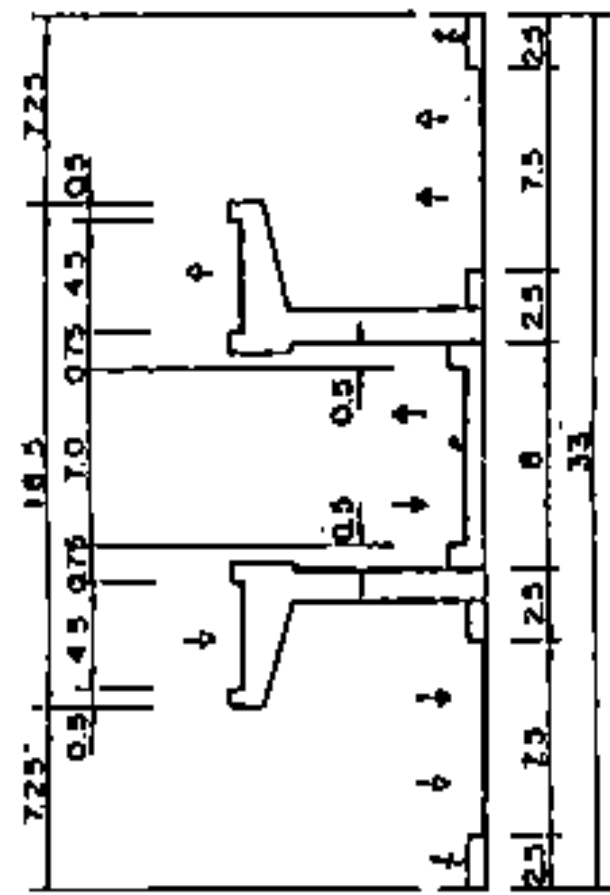
7-7

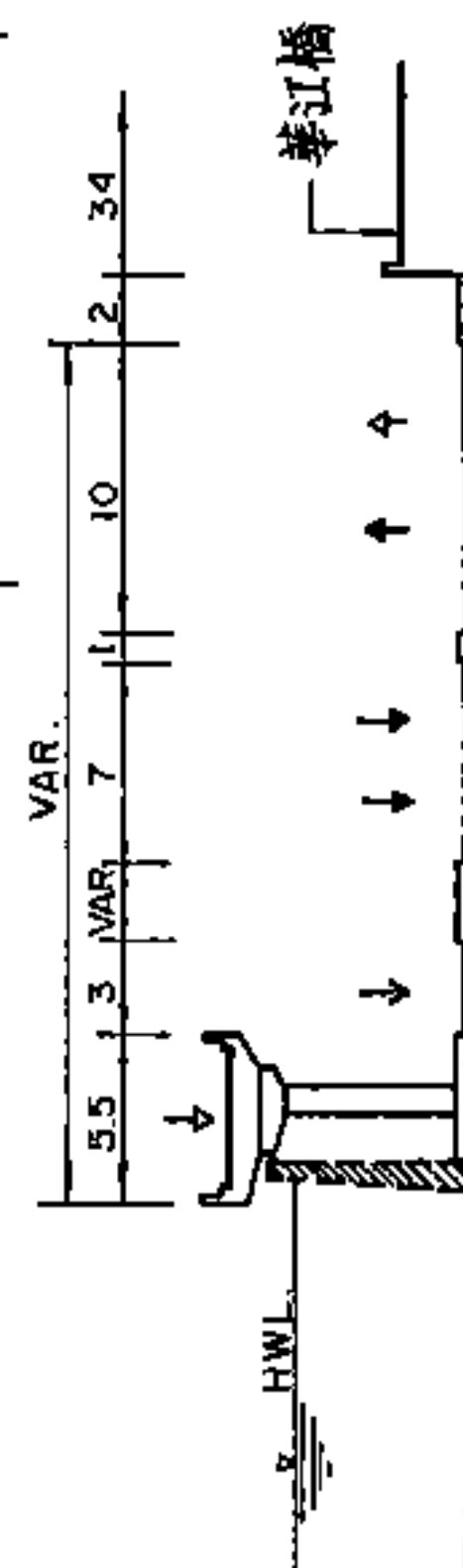
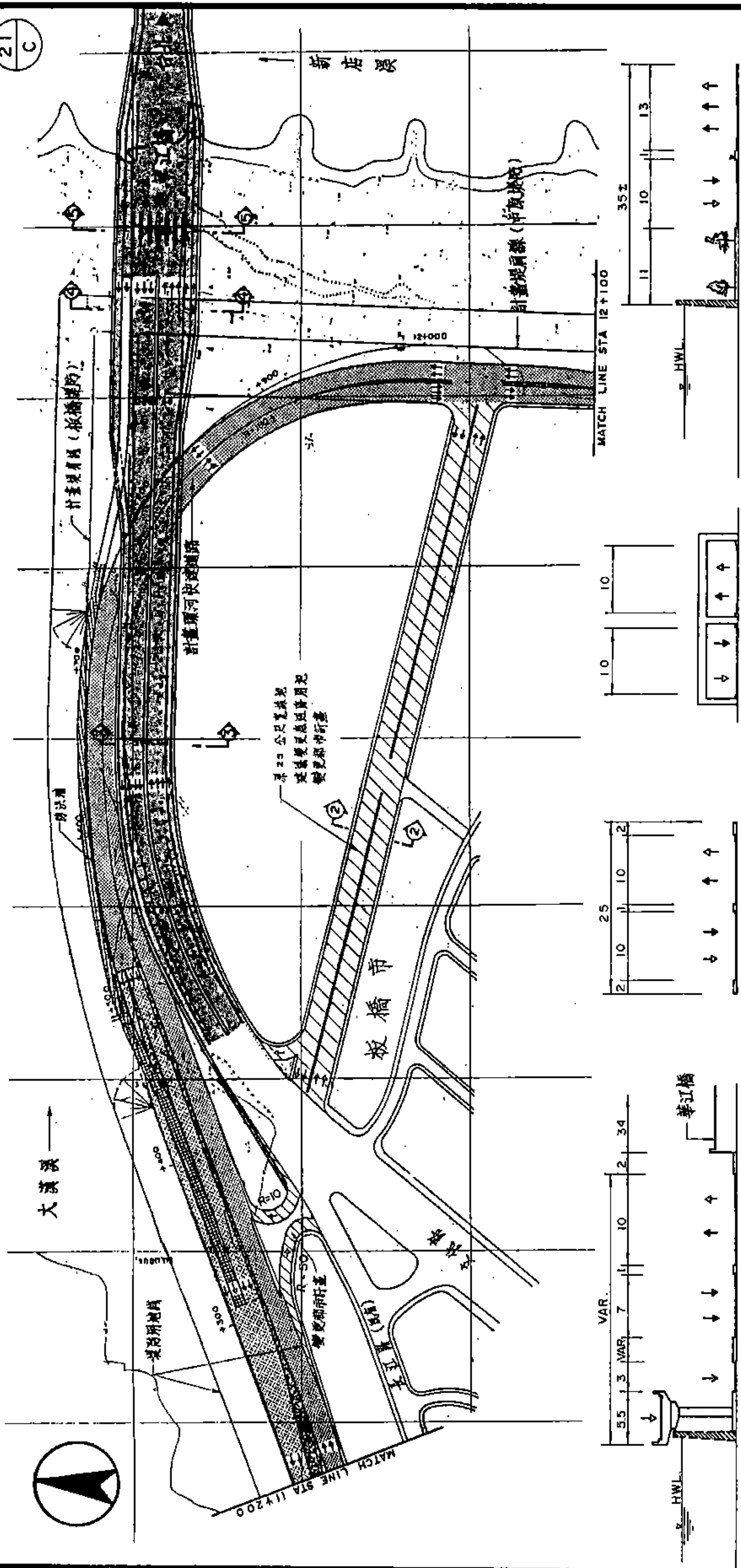
6-6



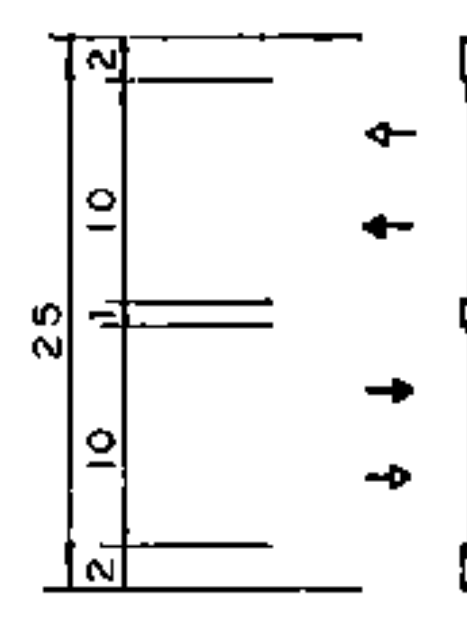
華江橋台北市端引道銜接方案三(一)



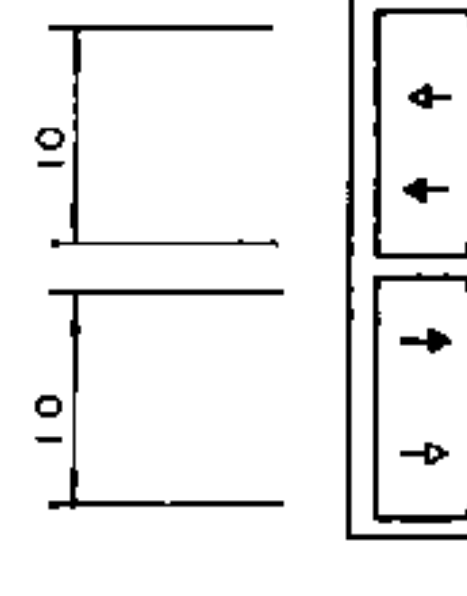




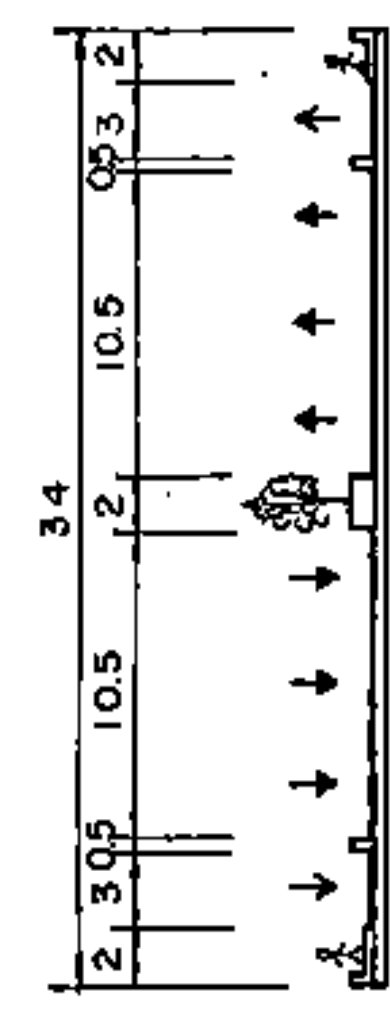
STA 11+500



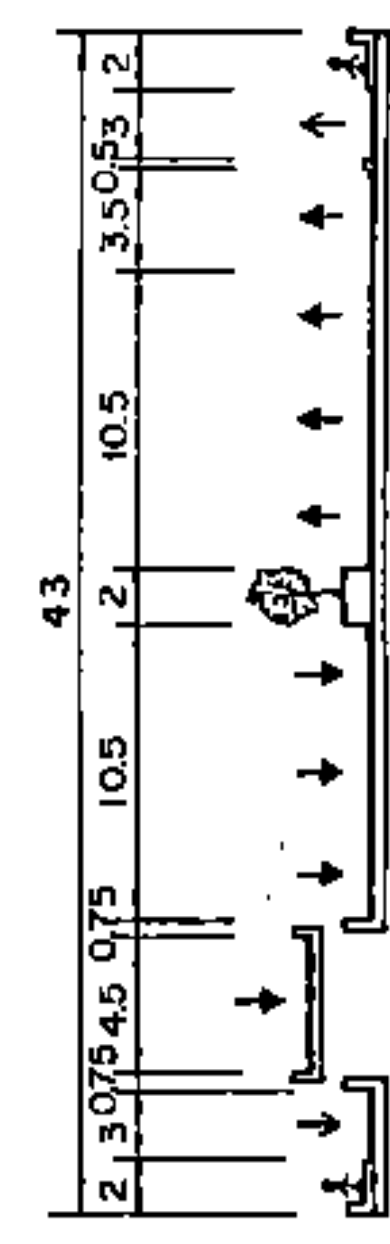
STA 11+800



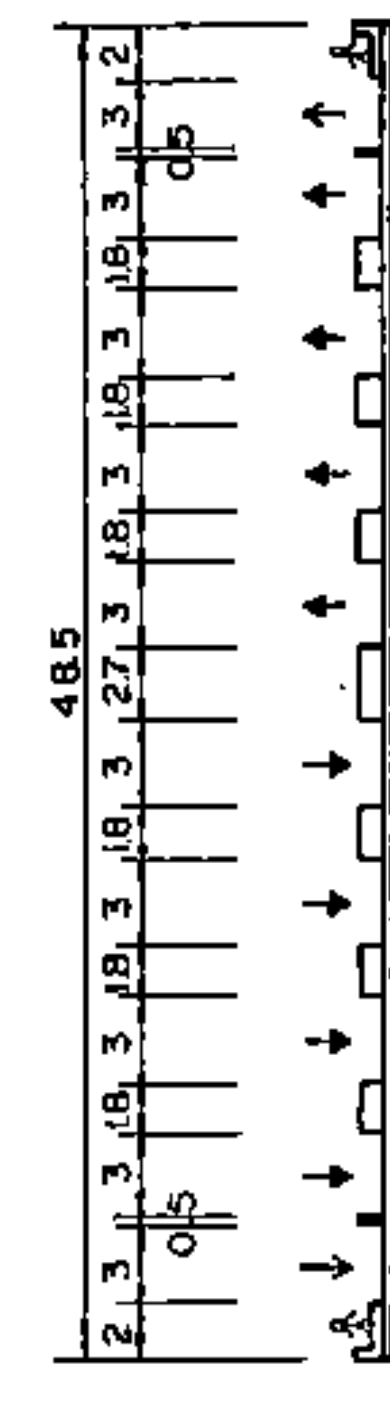
STA 12+100



3-3



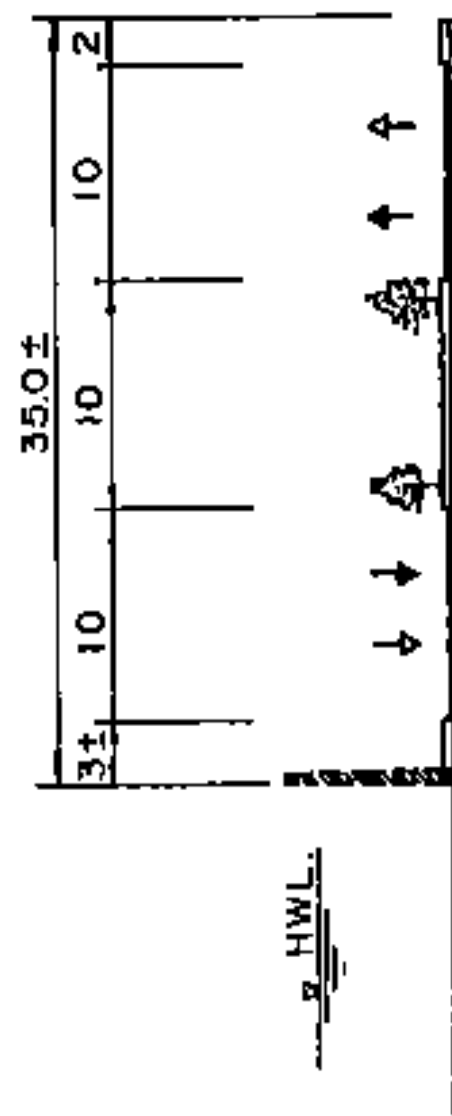
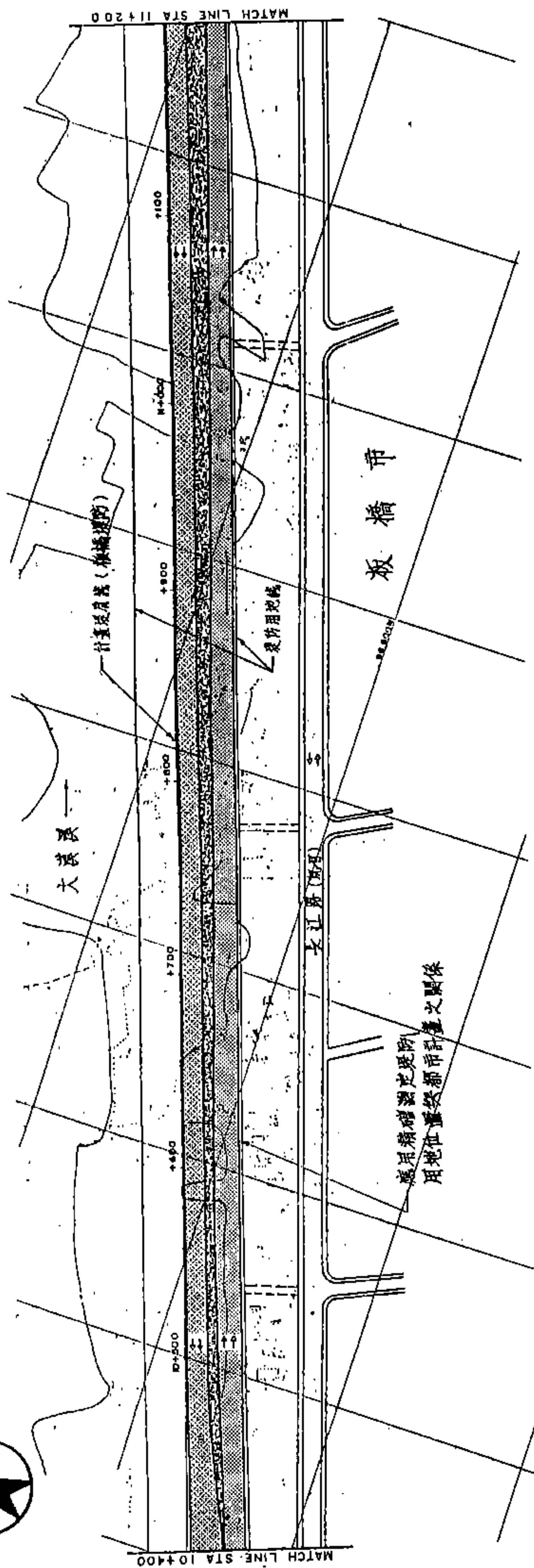
4-4



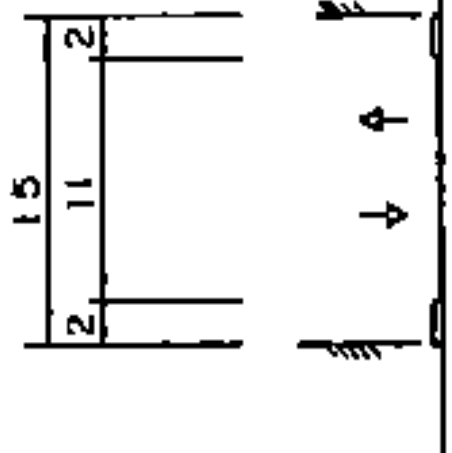
5-5
(收費站)



台北縣板橋端大漢橋—華江橋路段(一)



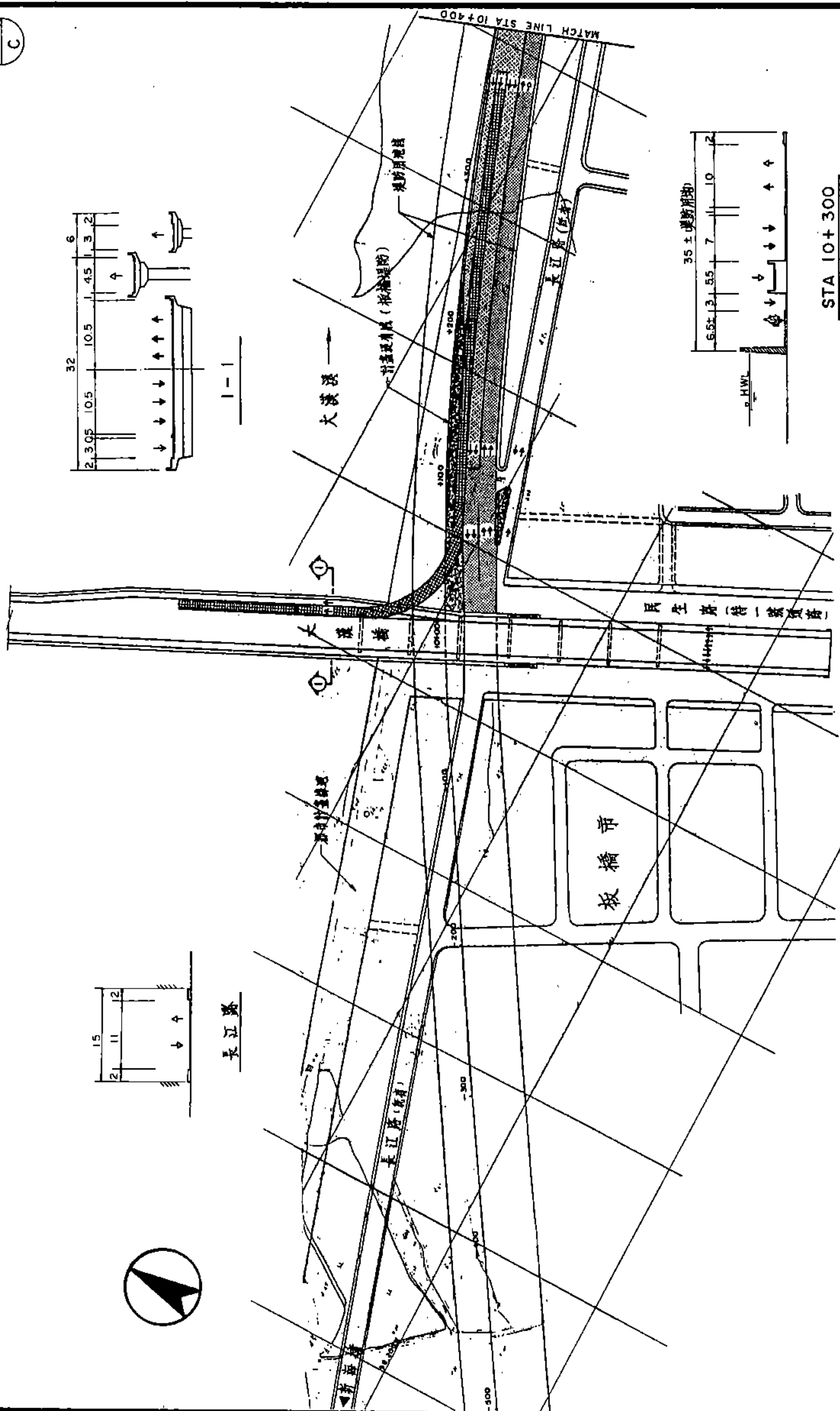
STA 10+800



長江路

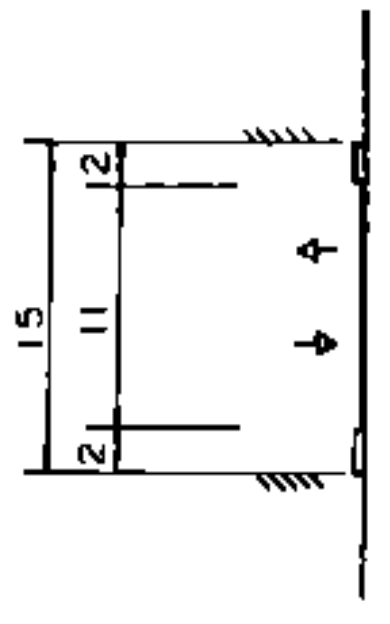
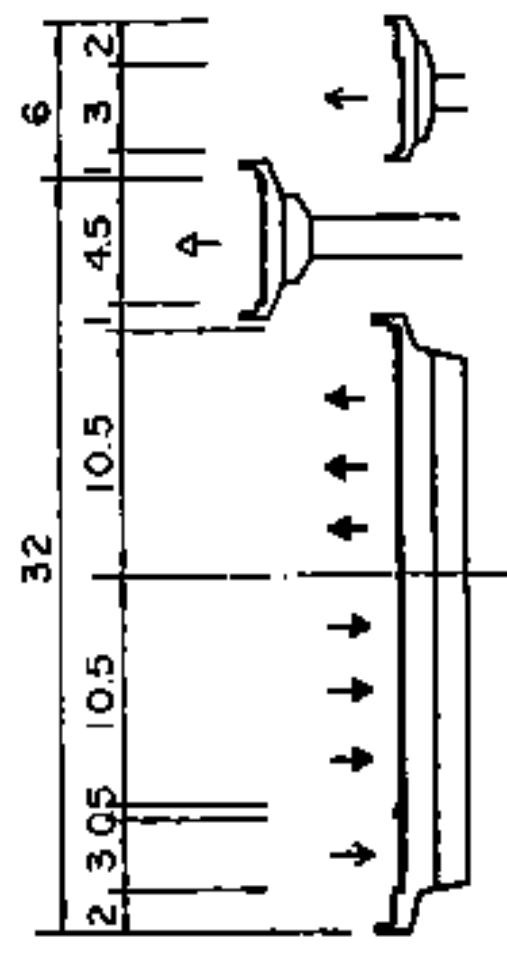
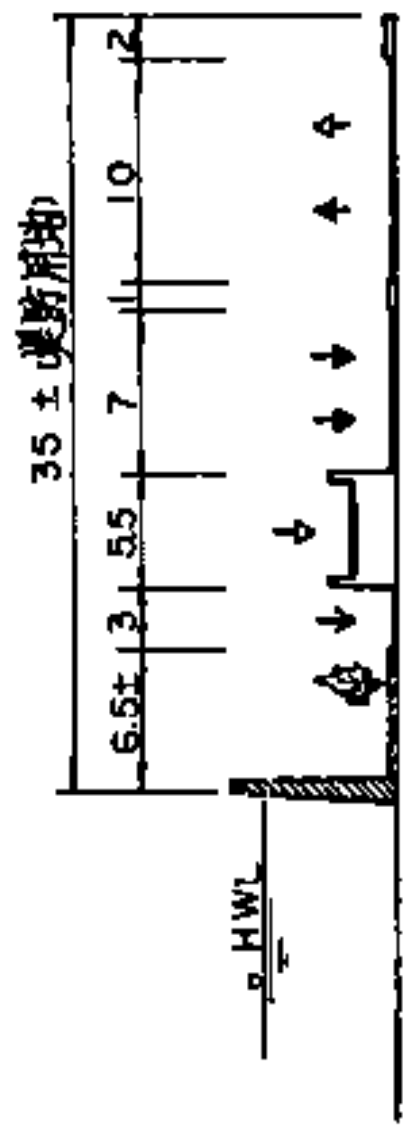


台北縣板橋端大漢橋—華江橋路段(二)

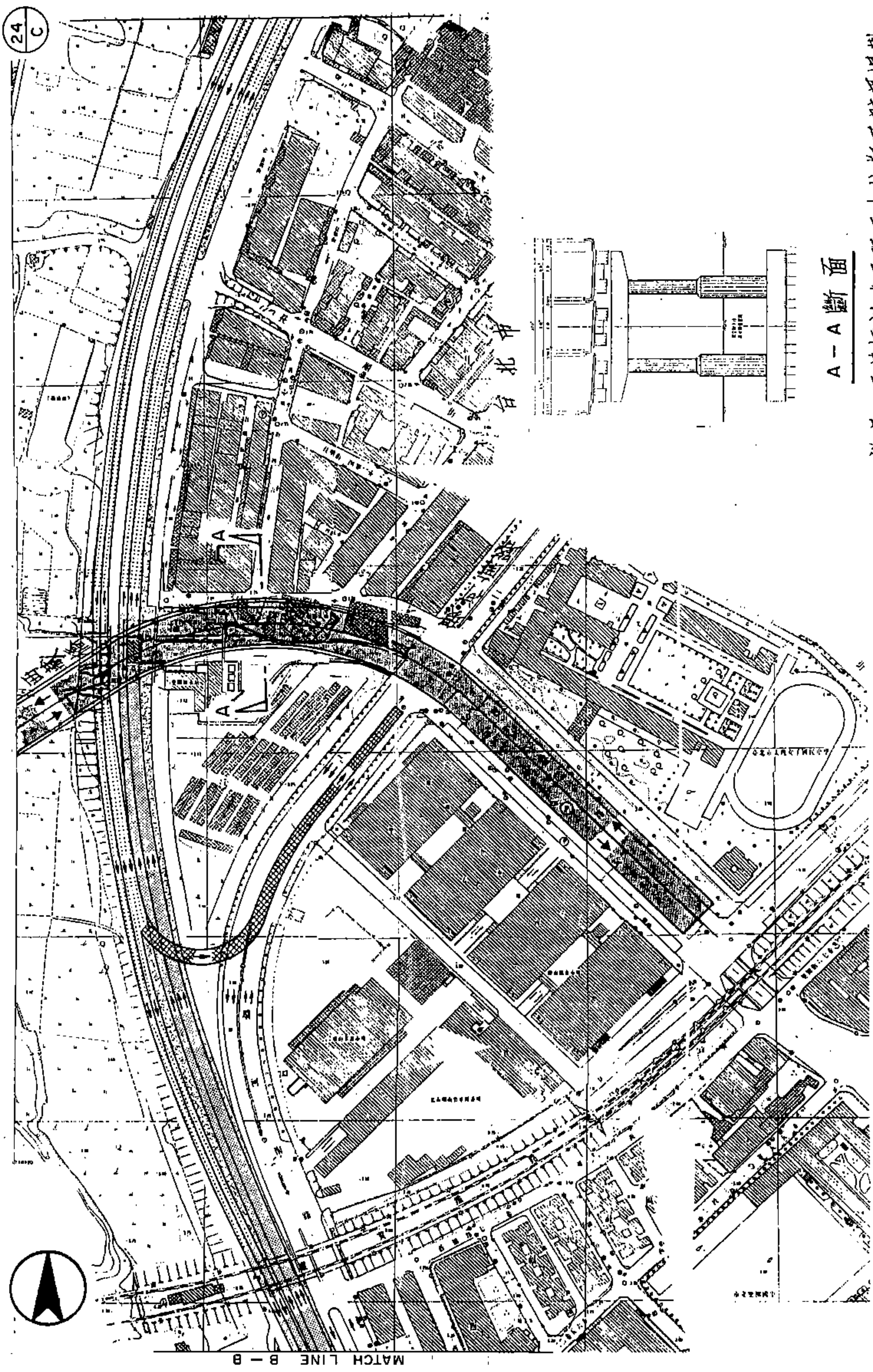


台北縣板橋端大漢橋—華江橋路段(三)

STA 10+300



長江路



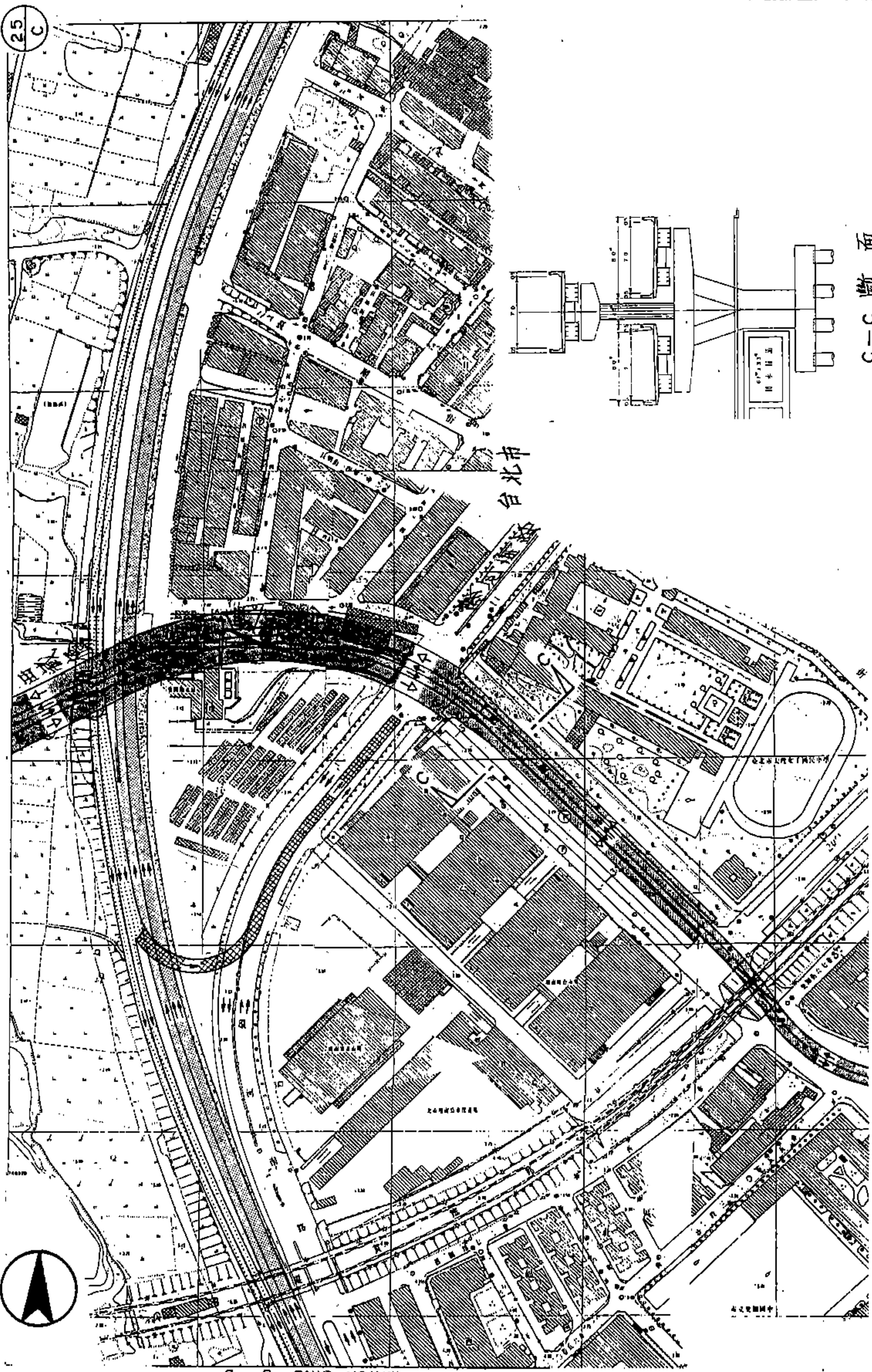
說明：西藏橋新建工程正由台北市都發局辦理規劃

50 0 50M

西藏橋台北市端銜接計劃方案一

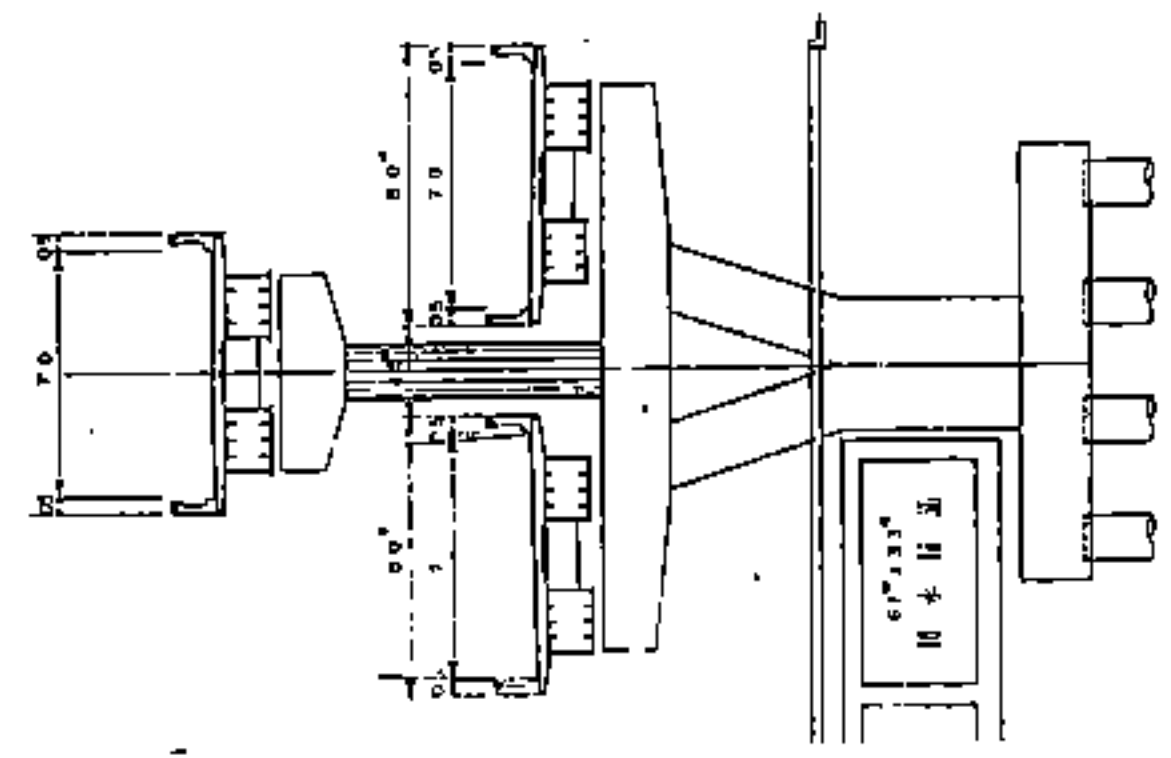


MATCH LINE B - B



台北市

新市街

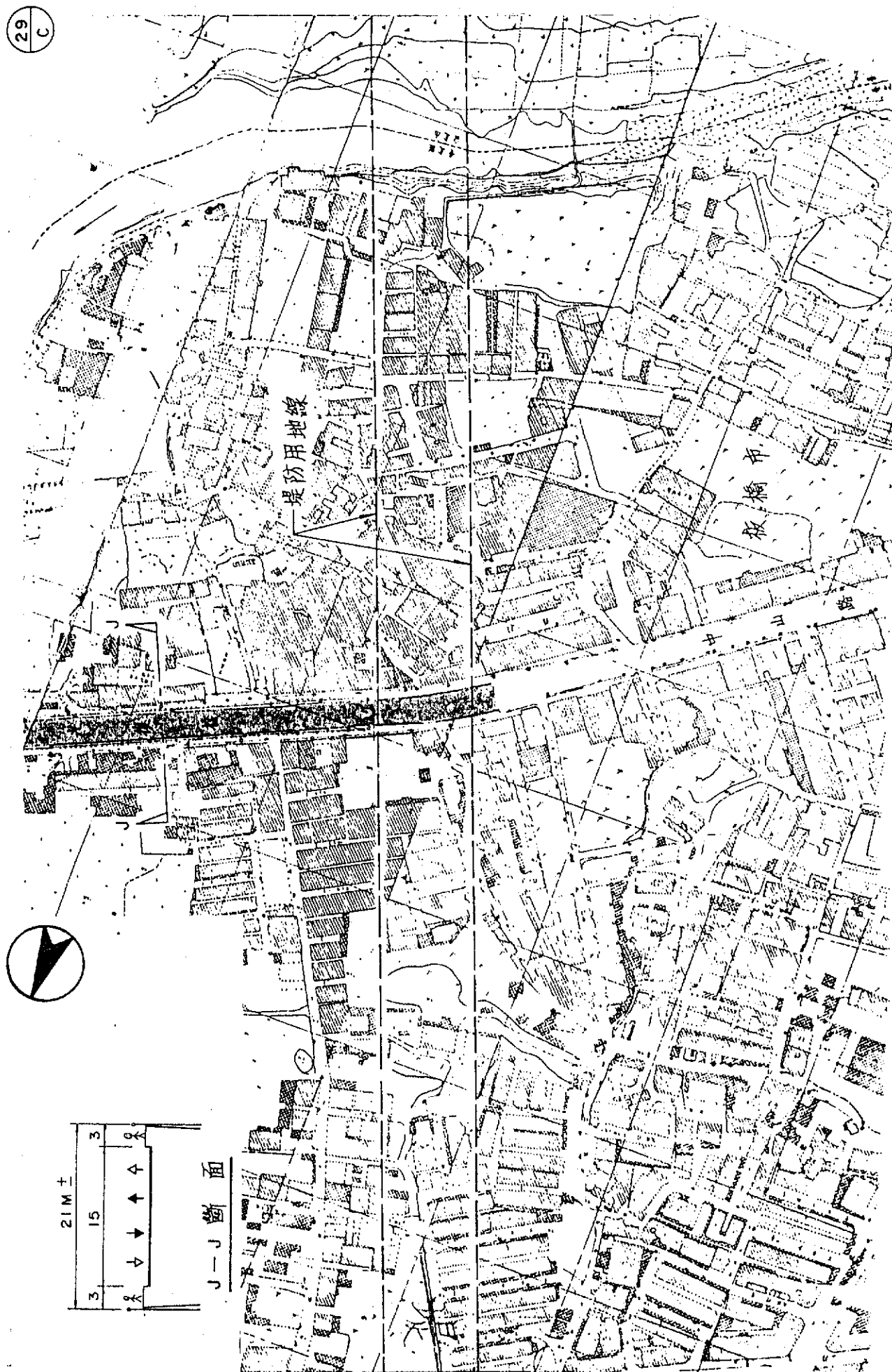


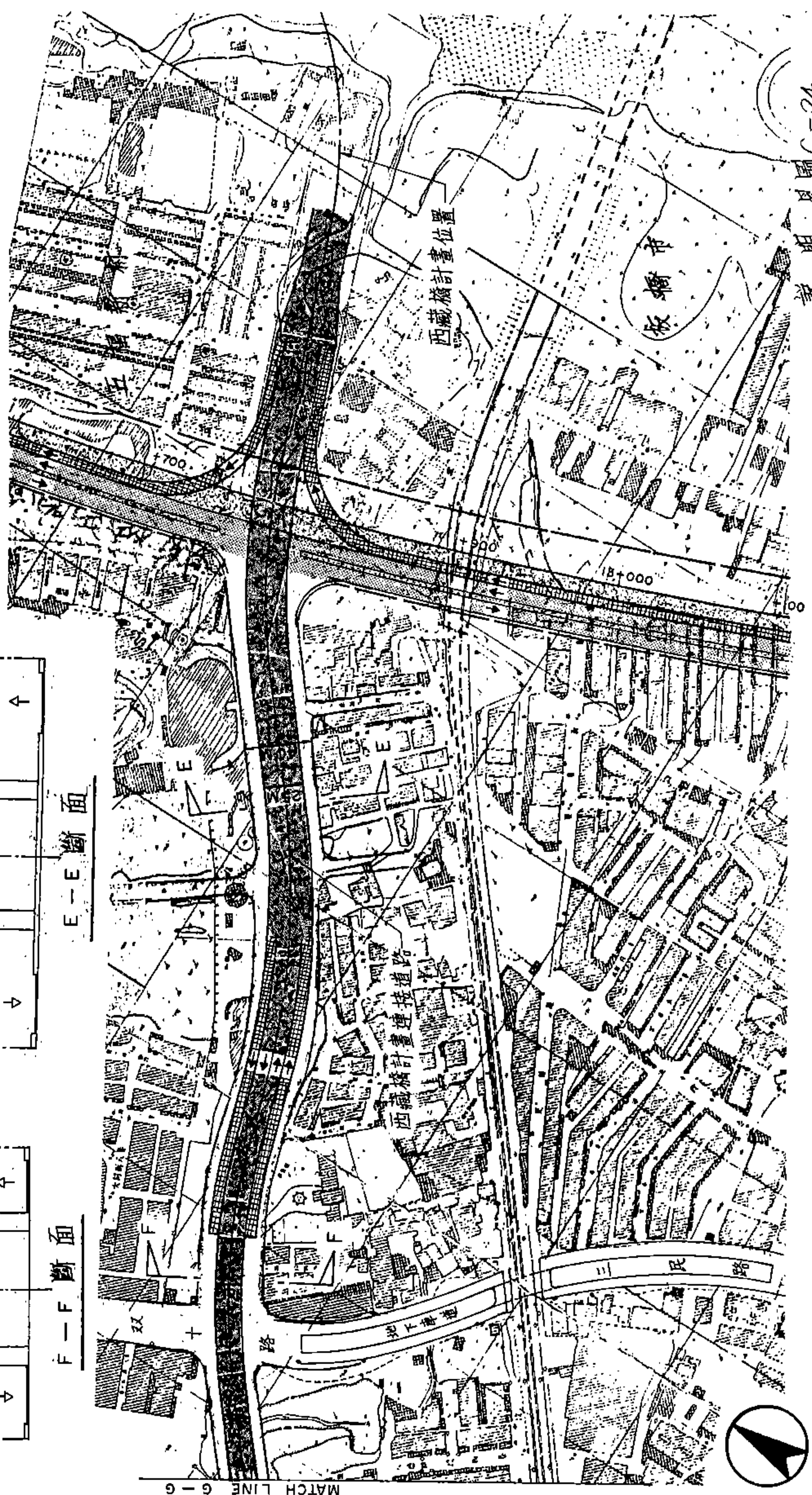
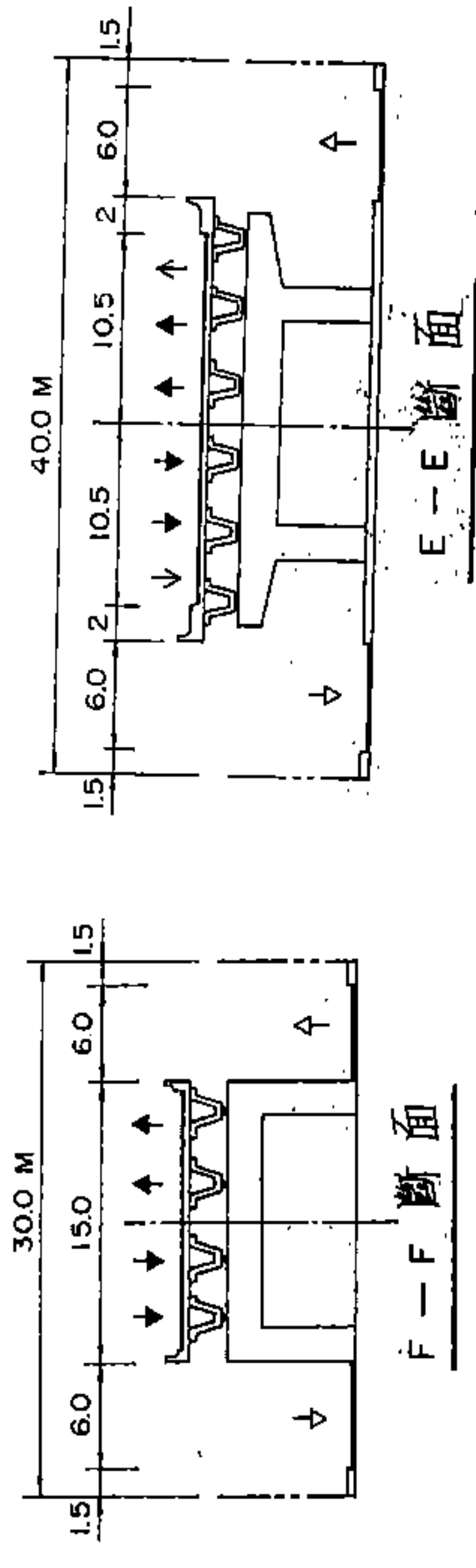
C-C 断面

說明：見圖 C-24



西藏橋台北市端銜接計劃方案二



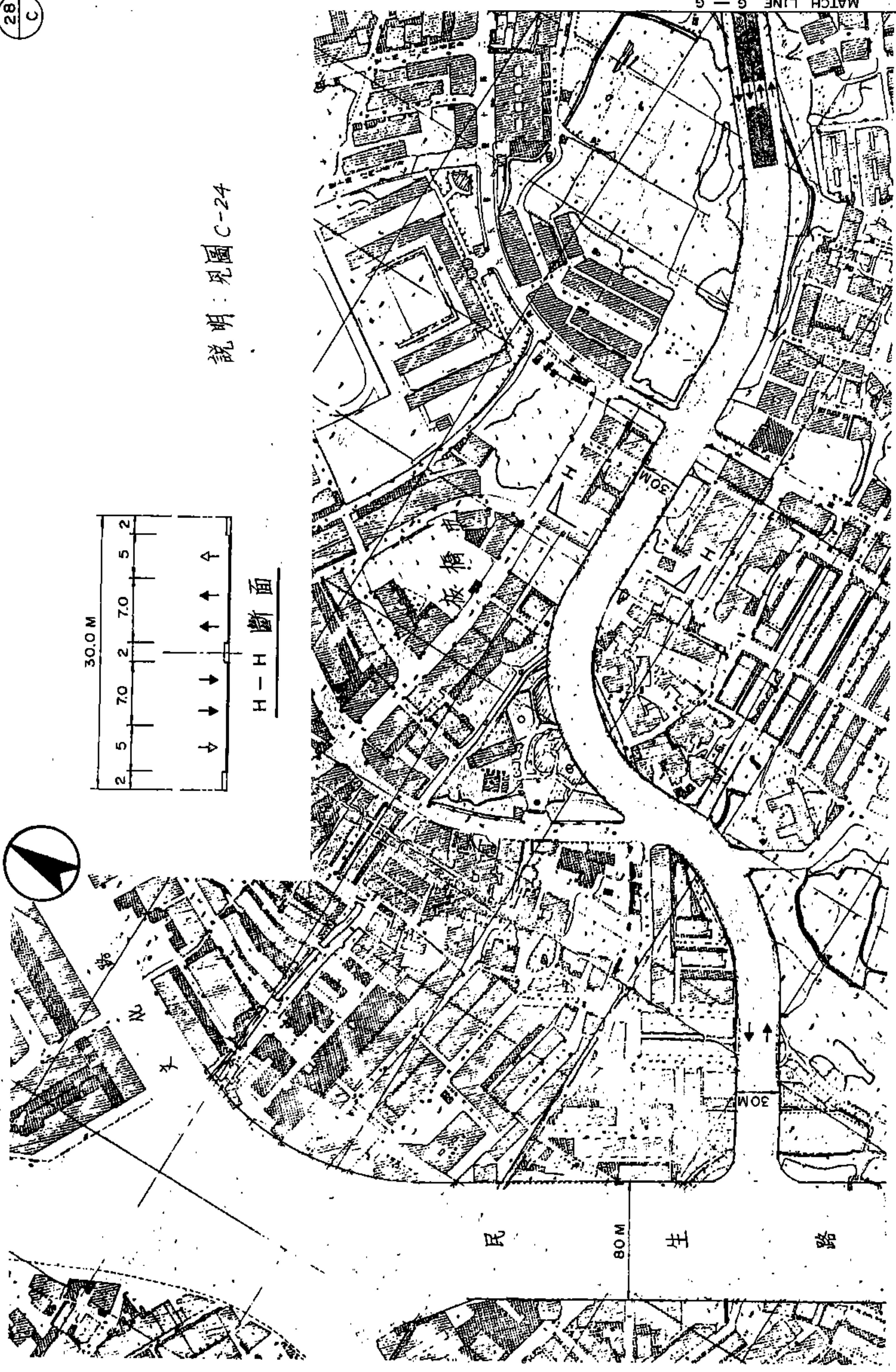
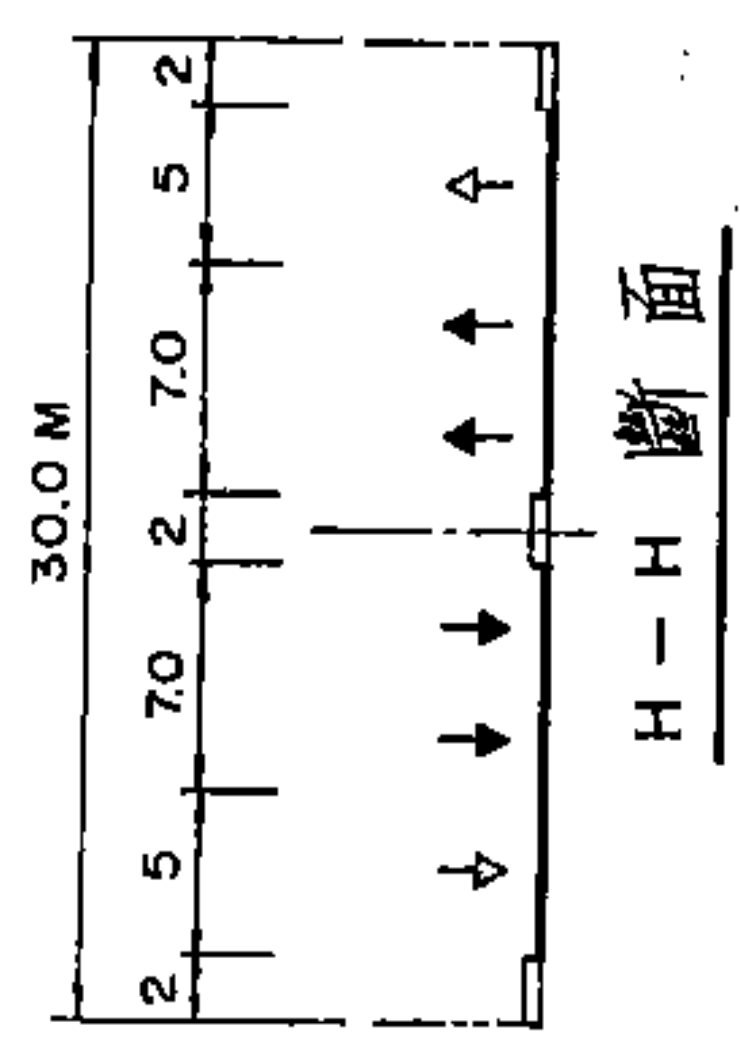


說明：見圖 C-24.

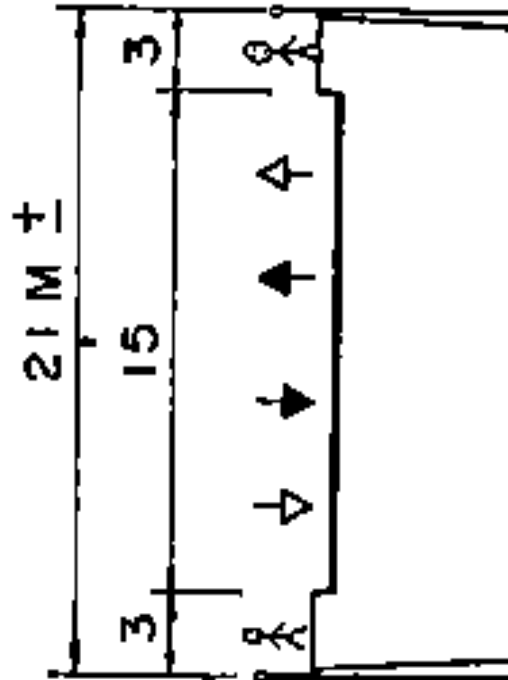
西藏橋板橋端銜接計劃方案 (一)



說明：見圖 C-24



西藏橋板橋端銜接計劃方案(二)



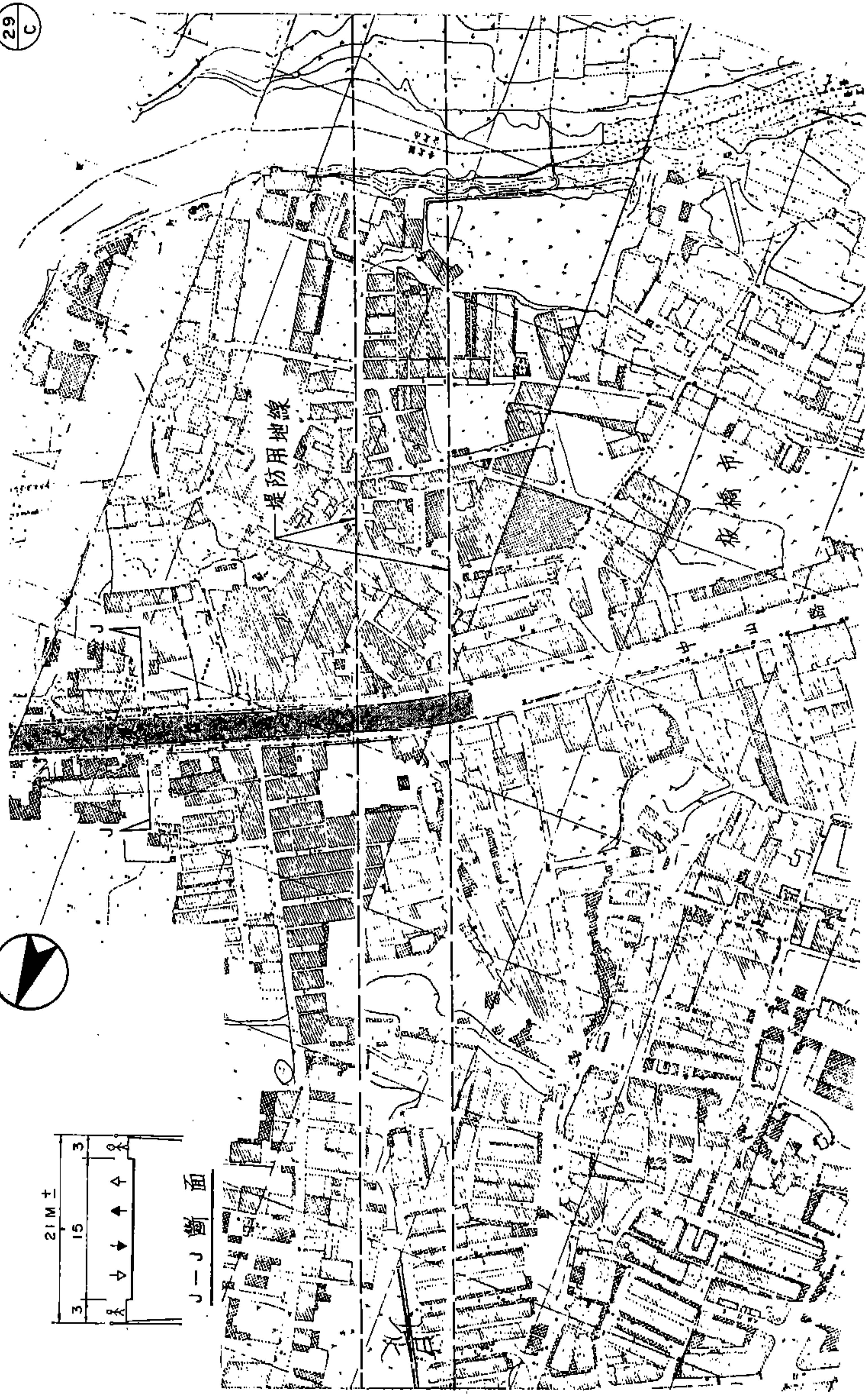
J-J 斷面

堤防用地線

板橋市



光復橋板橋端現況圖



西藏橋計畫位置

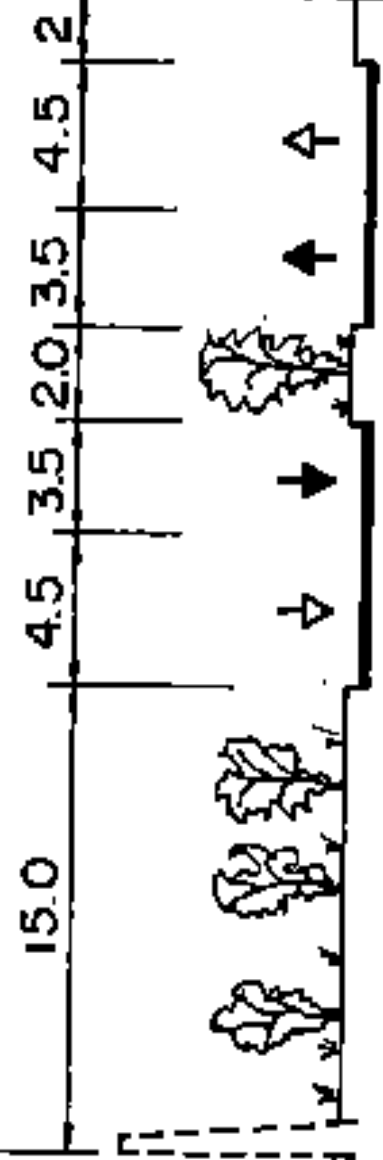
五福新

堤防用地線

MATCH LINE STA 13+000

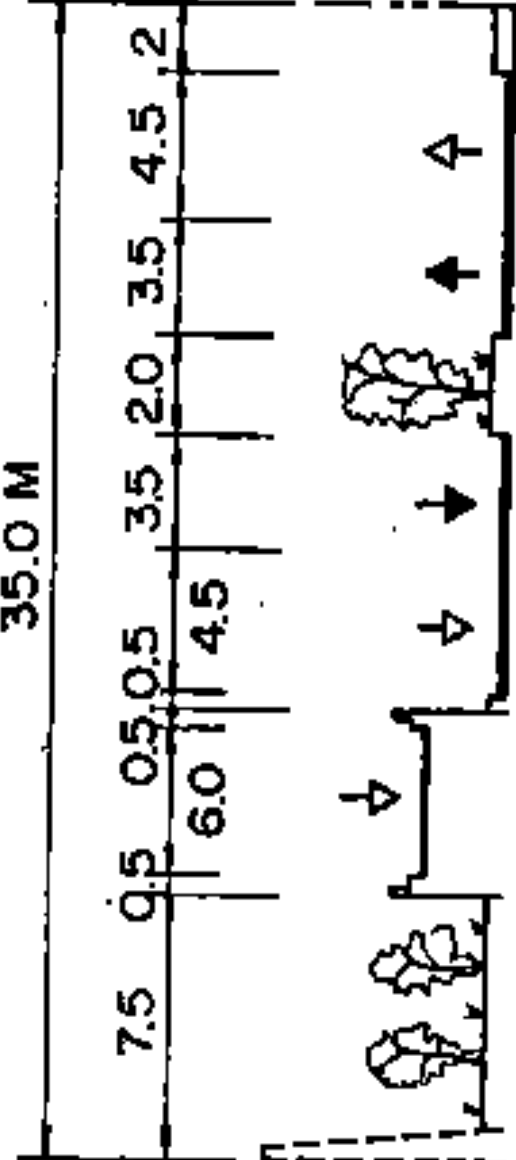
MATCH LINE STA 12+100

35.0 M



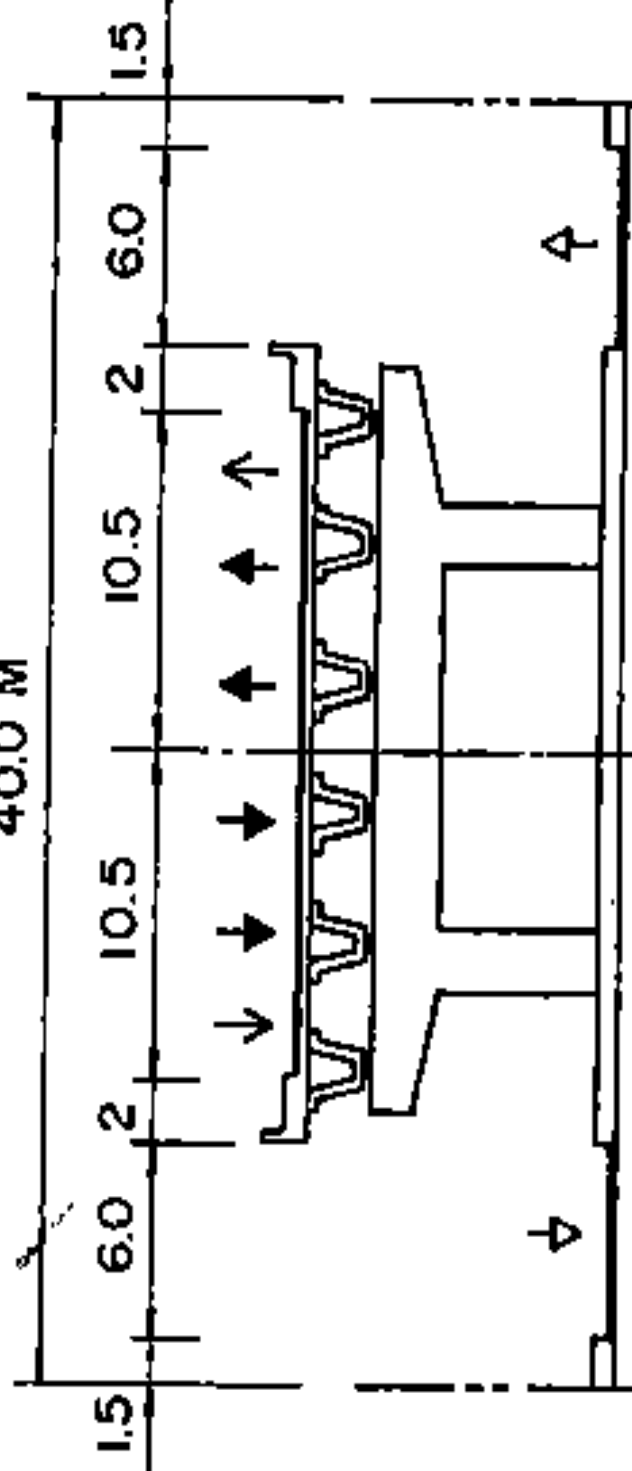
K-K 斷面

35.0 M



L-L 斷面

40.0 M

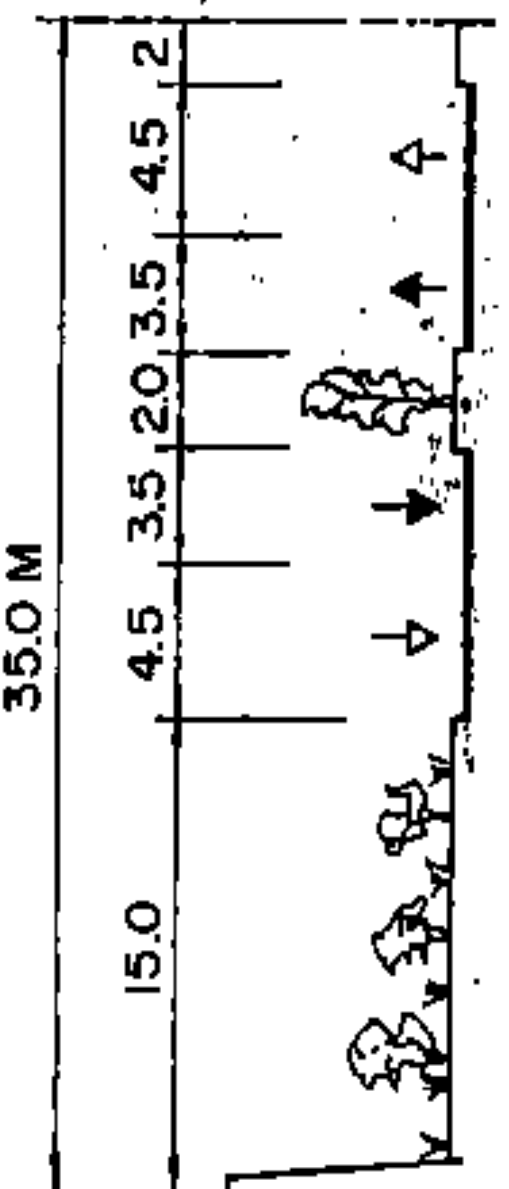


M-M 斷面

50 0 50 M



台北縣板橋端西藏橋至光復橋路段(一)



31
C

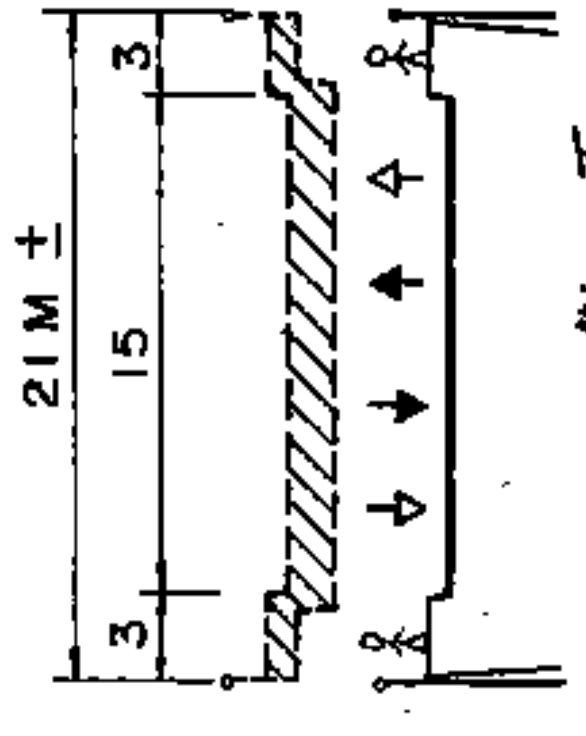
MATCH LINE STA 13+000

MATCH LINE STA 13+900

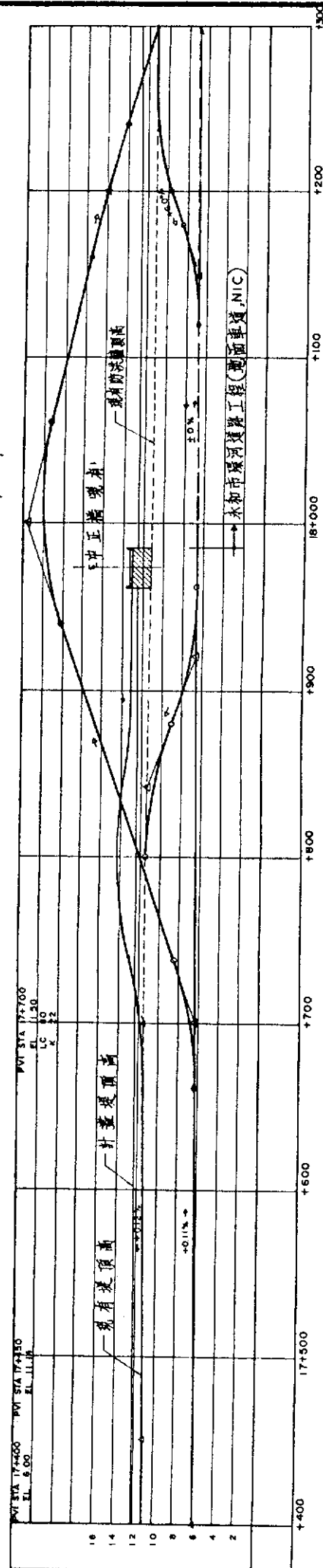
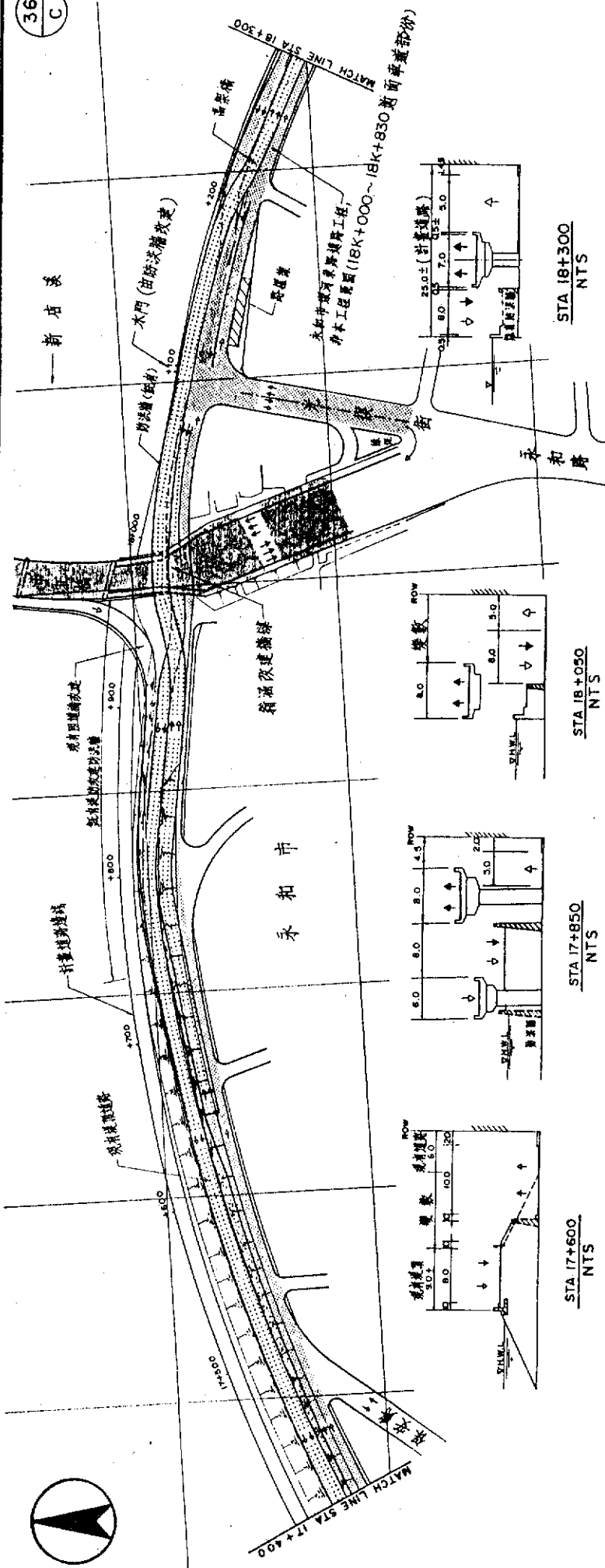
建議光復橋改建部分

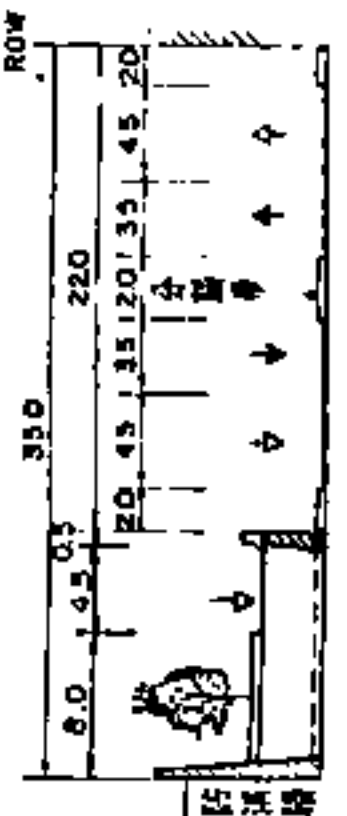
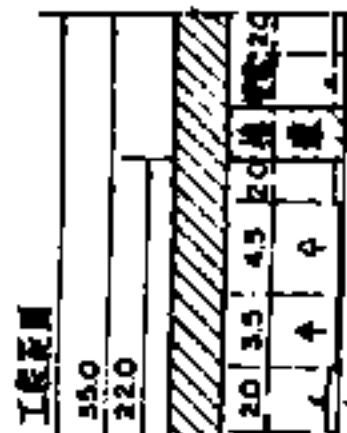
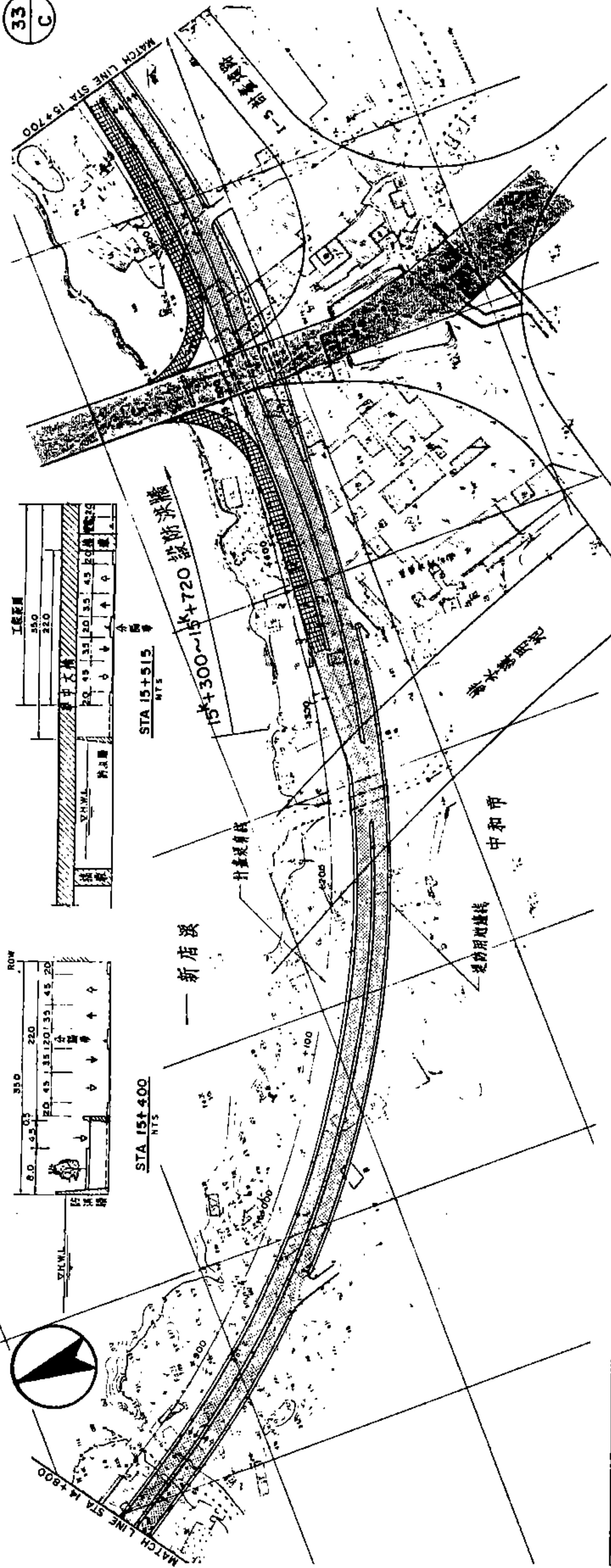
堤防用地線

橋



台北縣板橋端西藏橋至光復橋路段 (二)

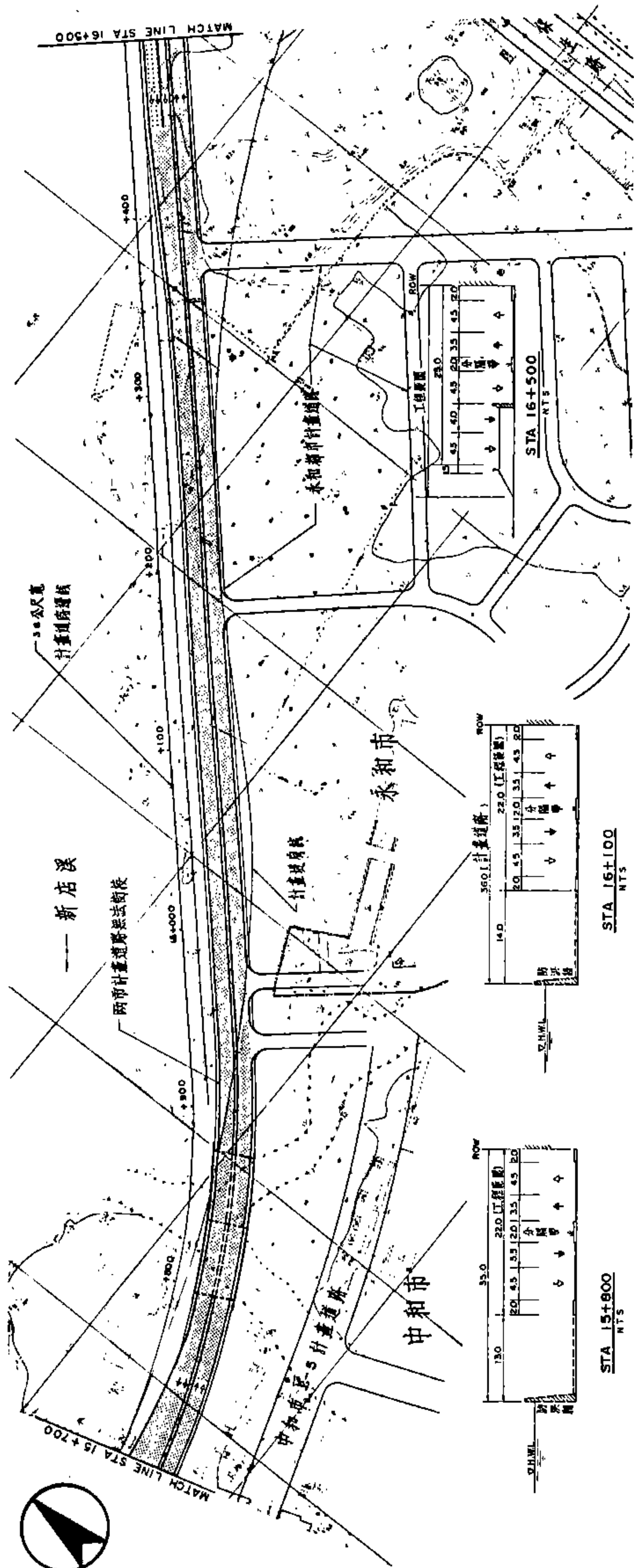




Station	14+800	14+900	15+000	15+100	15+200	15+300	15+400	15+500	15+600	15+700
16										
14										
12										
10										
8										
6										
4										
2										
0										
-2										
-4										
-6										
-8										
-10										
-12										
-14										
-16										
-18										
-20										
-22										
-24										
-26										
-28										
-30										
-32										
-34										
-36										
-38										
-40										
-42										
-44										
-46										
-48										
-50										
-52										
-54										
-56										
-58										
-60										
-62										
-64										
-66										
-68										
-70										
-72										
-74										
-76										
-78										
-80										
-82										
-84										
-86										
-88										
-90										
-92										
-94										
-96										
-98										
-100										



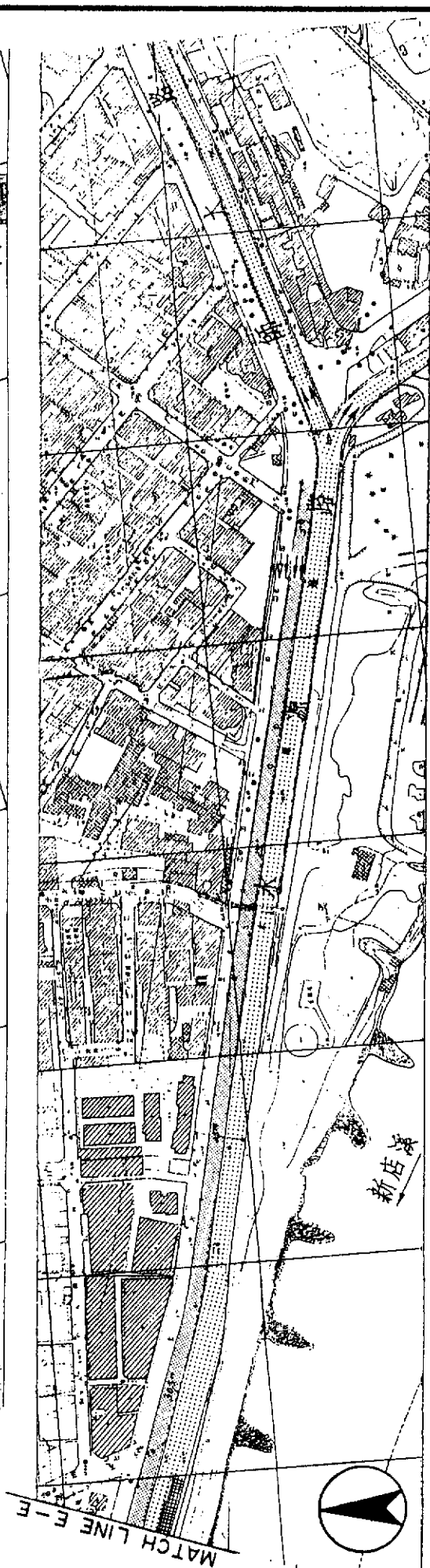
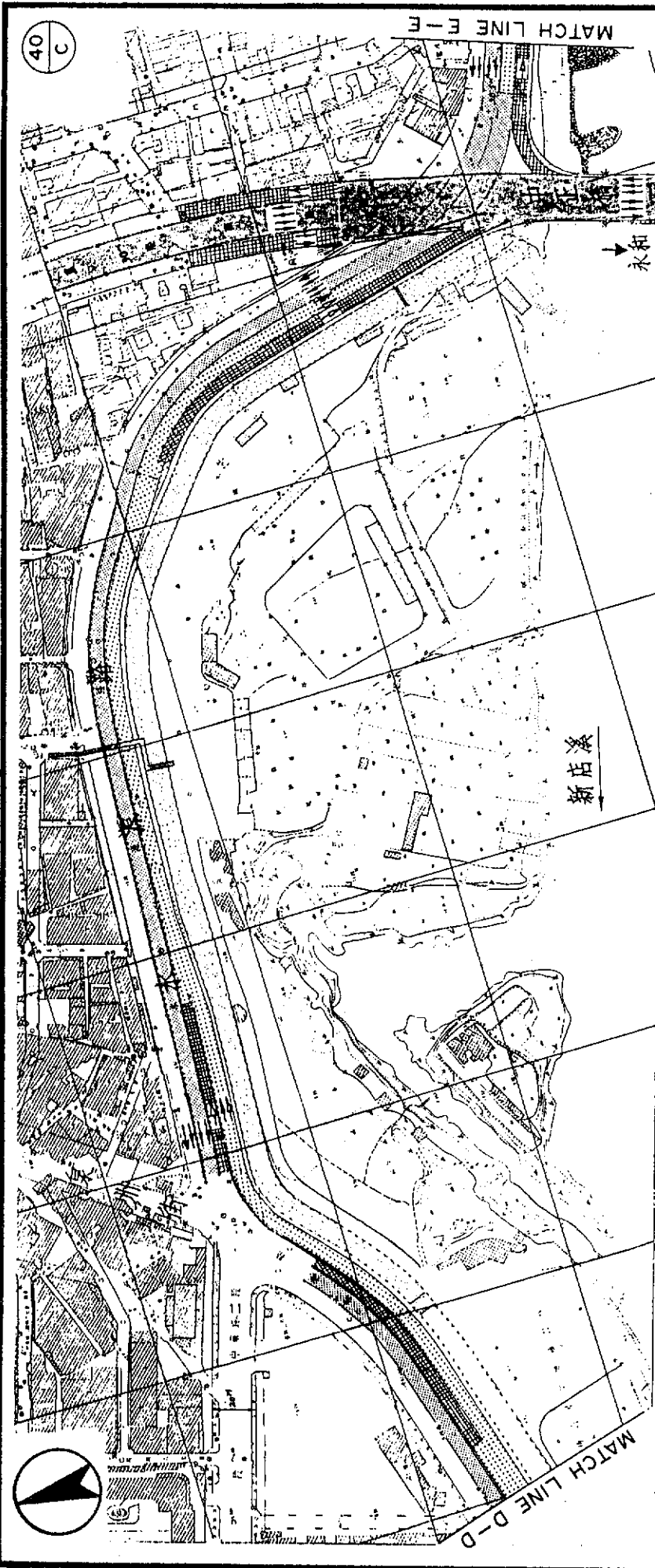
台北縣中和端華中橋至中正橋路段(二)

[illegible]

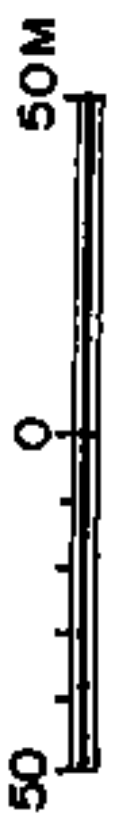
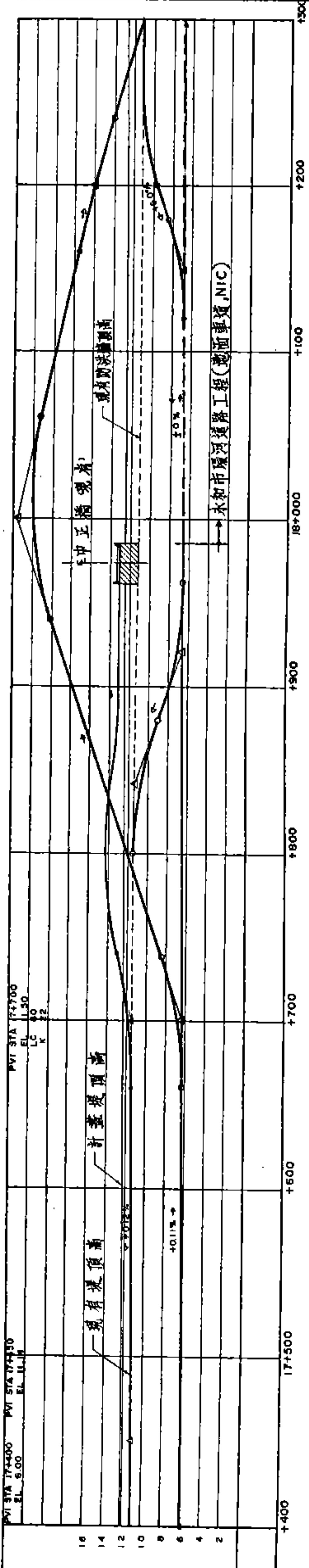
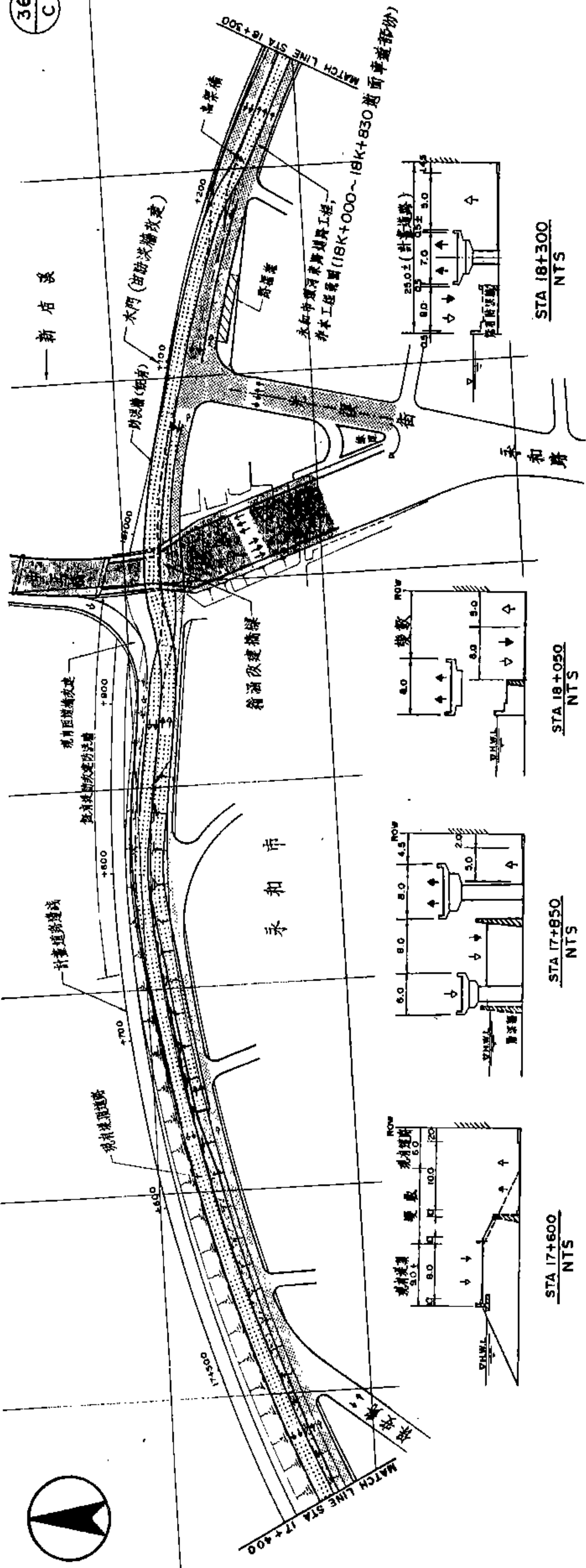
A vertical scale bar with markings at 50, 0, and 50M.

台北縣中和中華橋至中正橋路段(三)

台北市水源路快速道路(三)



50 0 50M



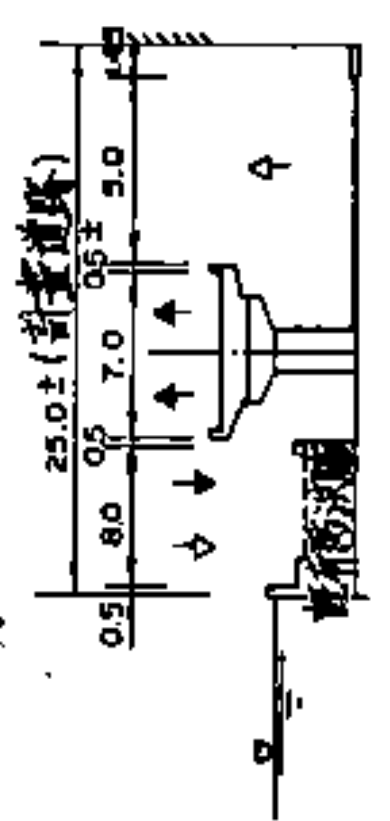
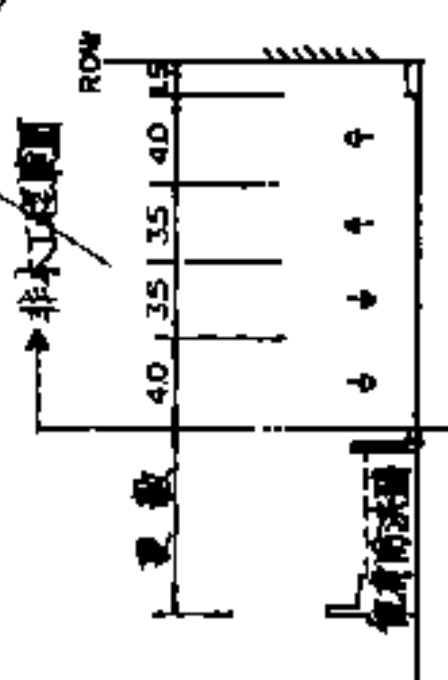
台北縣中和端華中橋至中正橋路段 (五)

新店溪

永和市

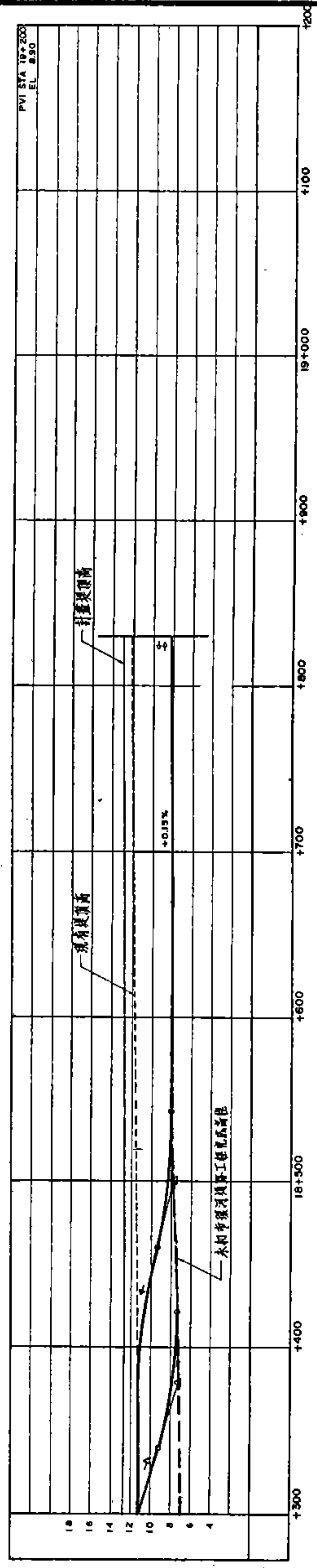
工程範圍
18+520
永和市溪河東路橋工程 (NIC)
既有堤防及防沖牆
18+500

永和市溪河東路橋工程
非本工程範圍 (18K+000~18K+830 地面車道部分)



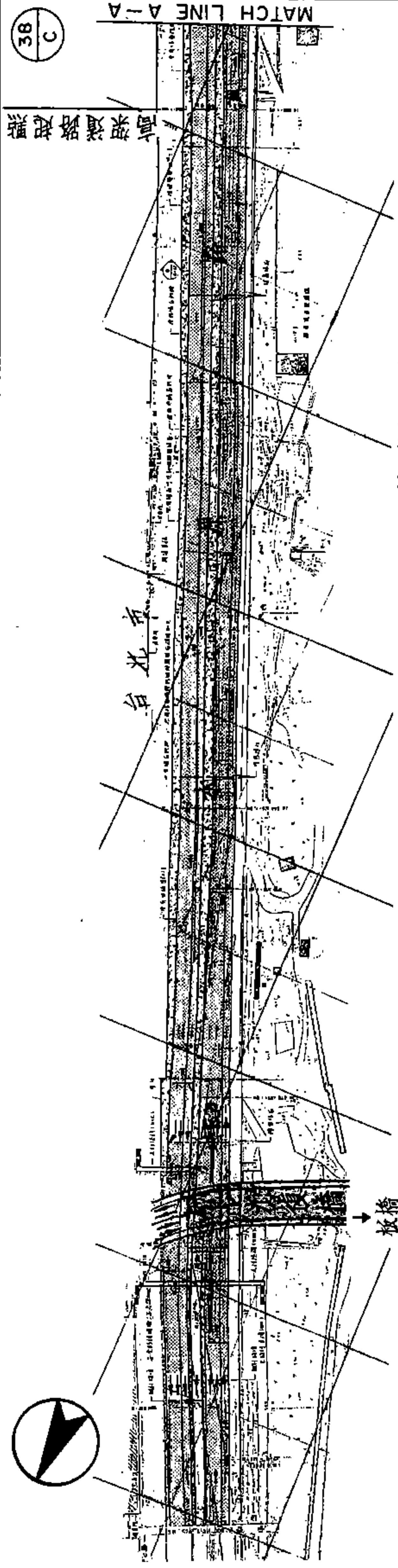
STA 18+600
NTS

STA 18+300
NTS

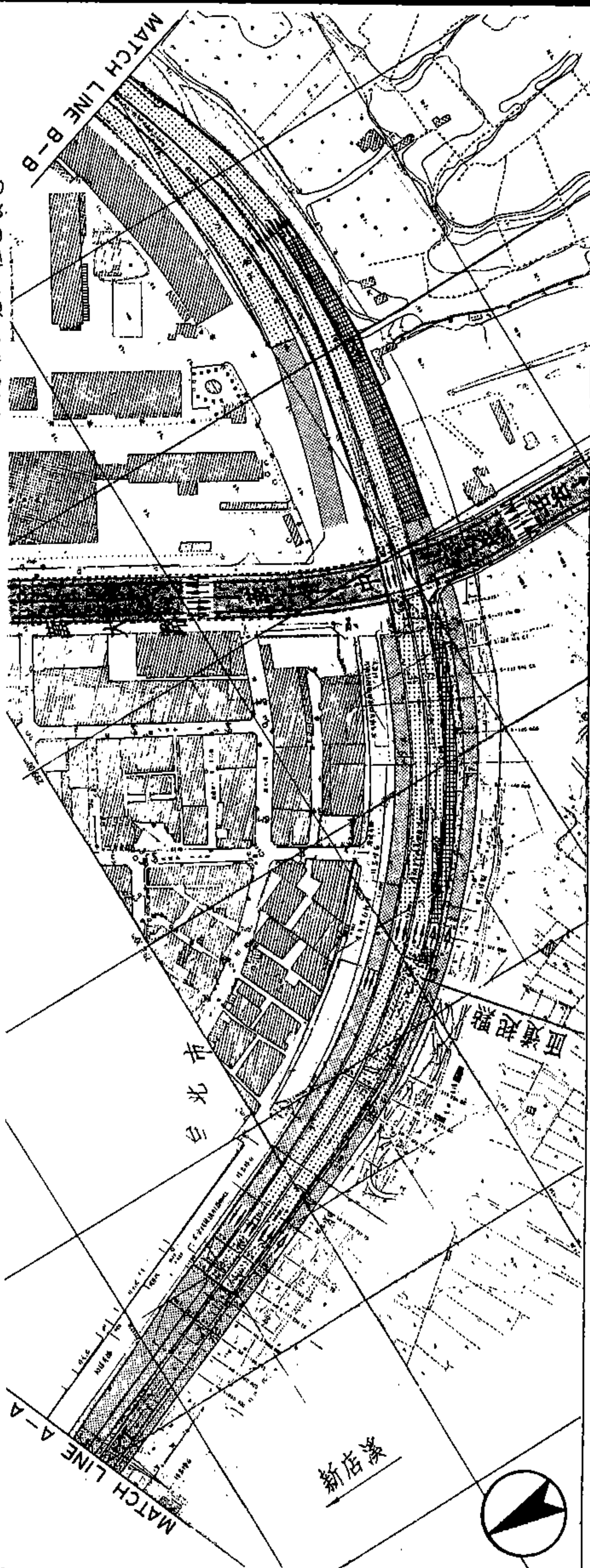


台北縣中和端華中橋至中正橋路段(六)

台北市水源路快速道路 (一)



註：光復橋至華中橋間為台北市政府環河南路高架道路加寬工程已發包。

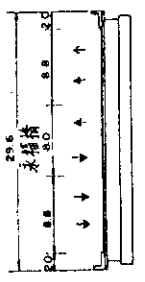
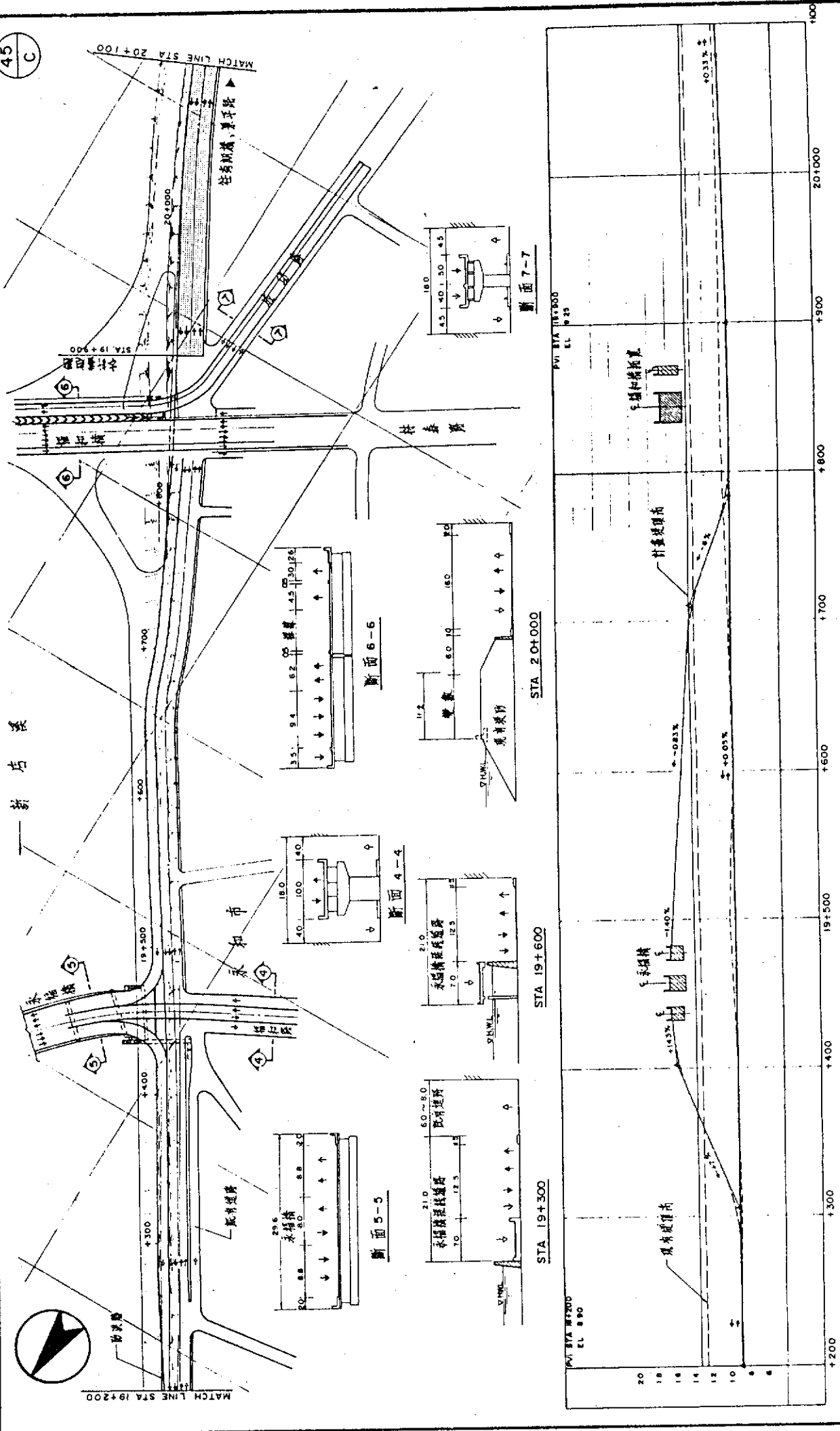


台北縣端永福橋至秀朗橋 (中和端) 路段 (一)

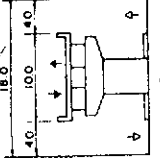


45
C

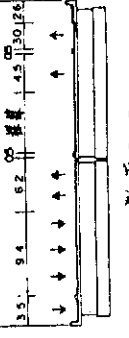
新店溪



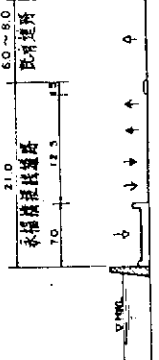
断面 5-5



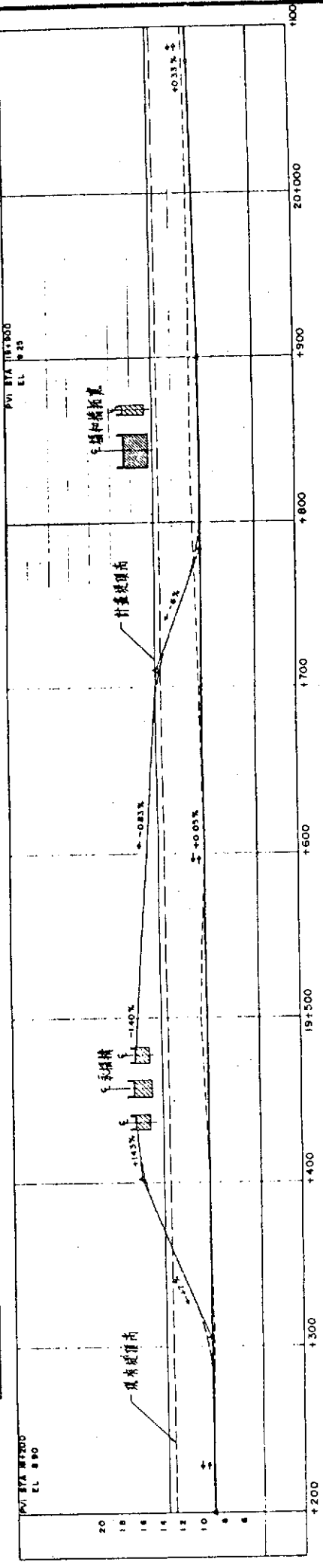
断面 4-4



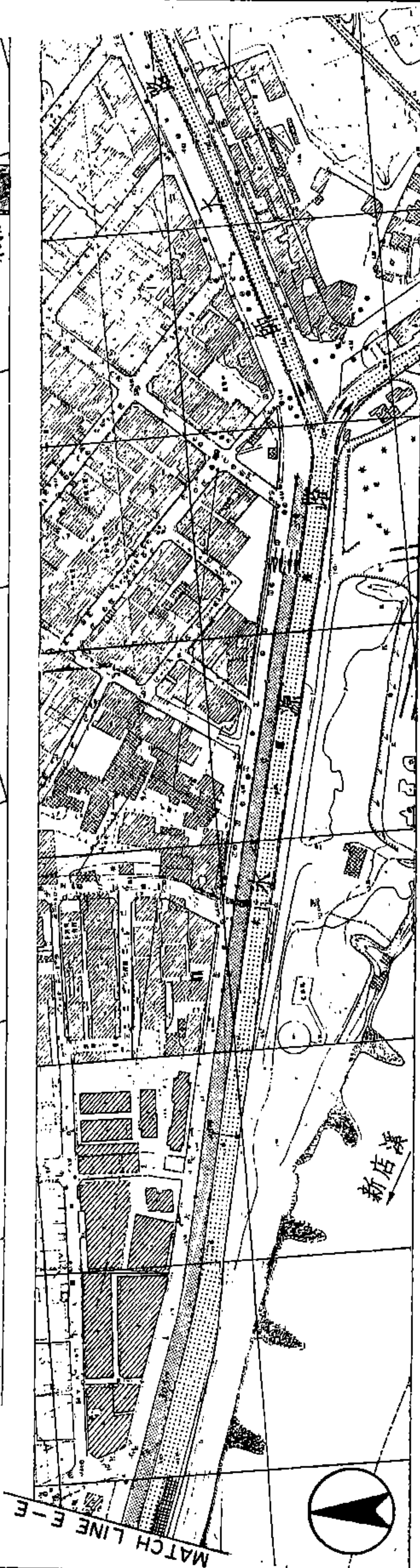
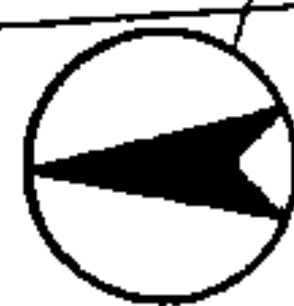
断面 6-6



断面 7-7



台北市水源路快速道路(三)



MATCH LINE E-E

MATCH LINE E-E

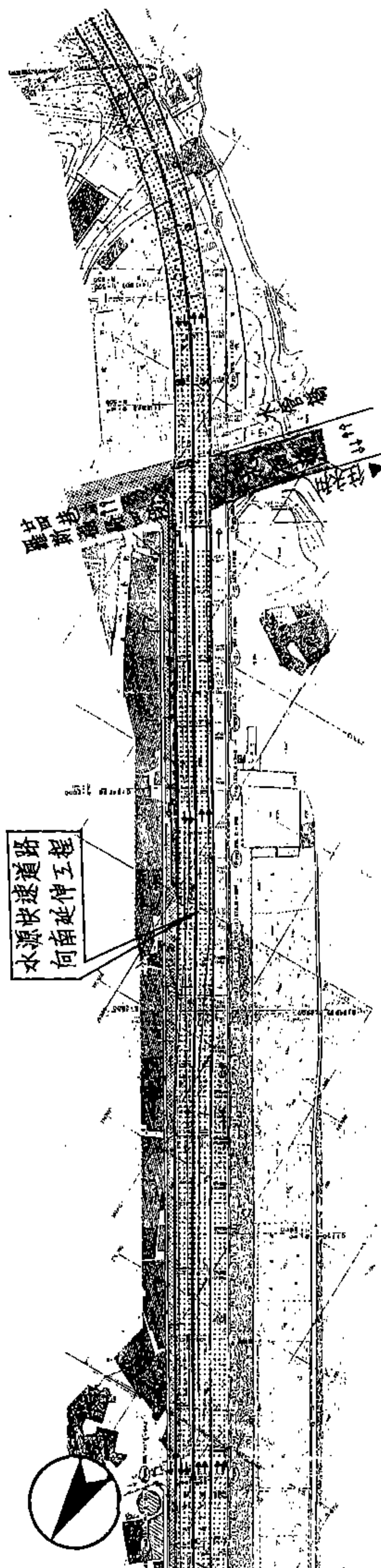
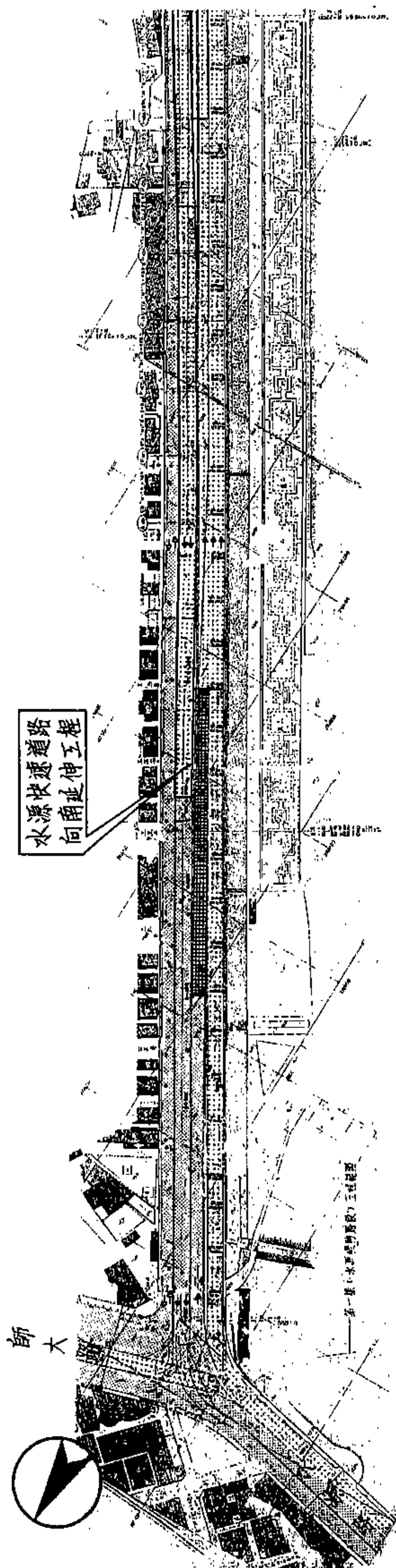
新店溪

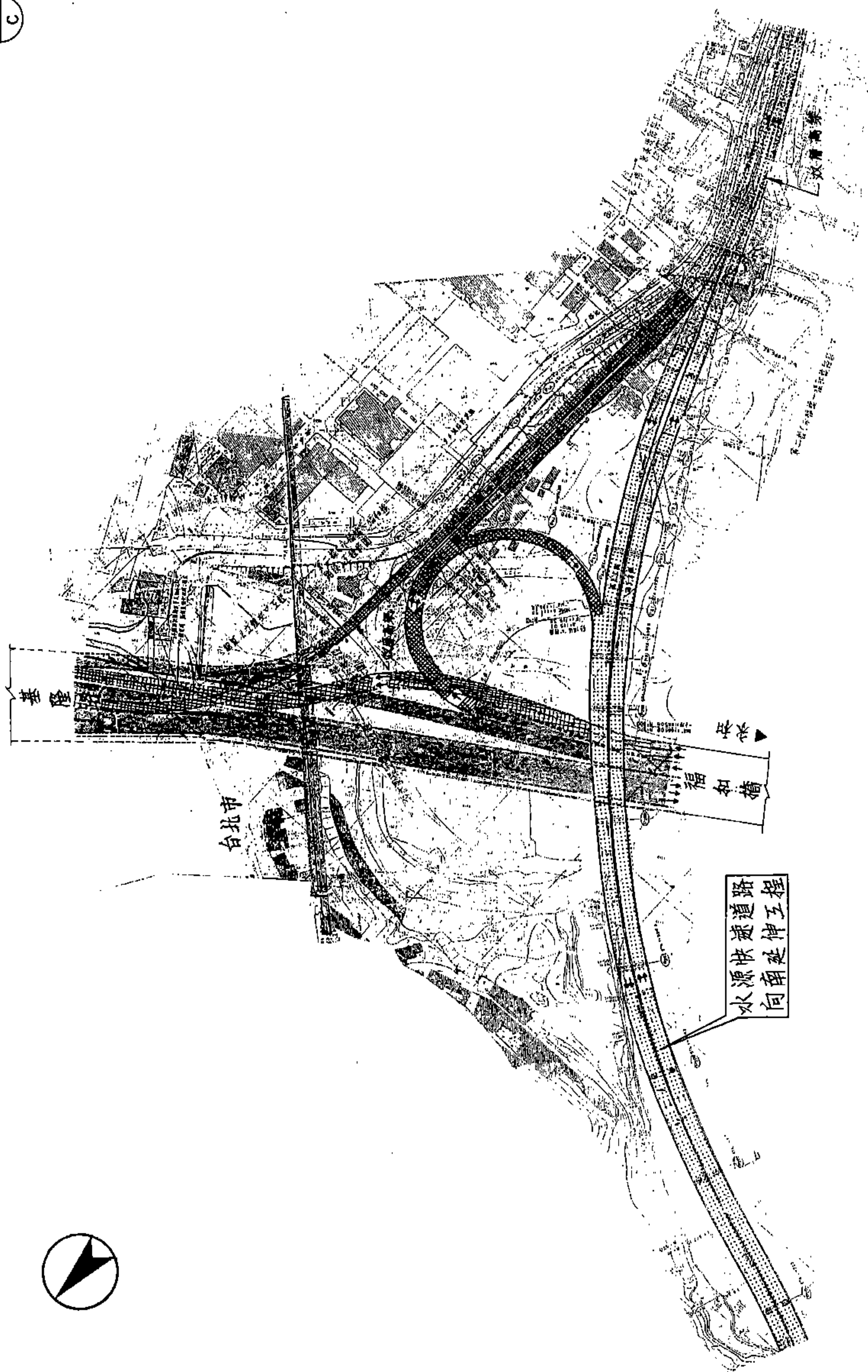
永和



MATCH LINE D-D

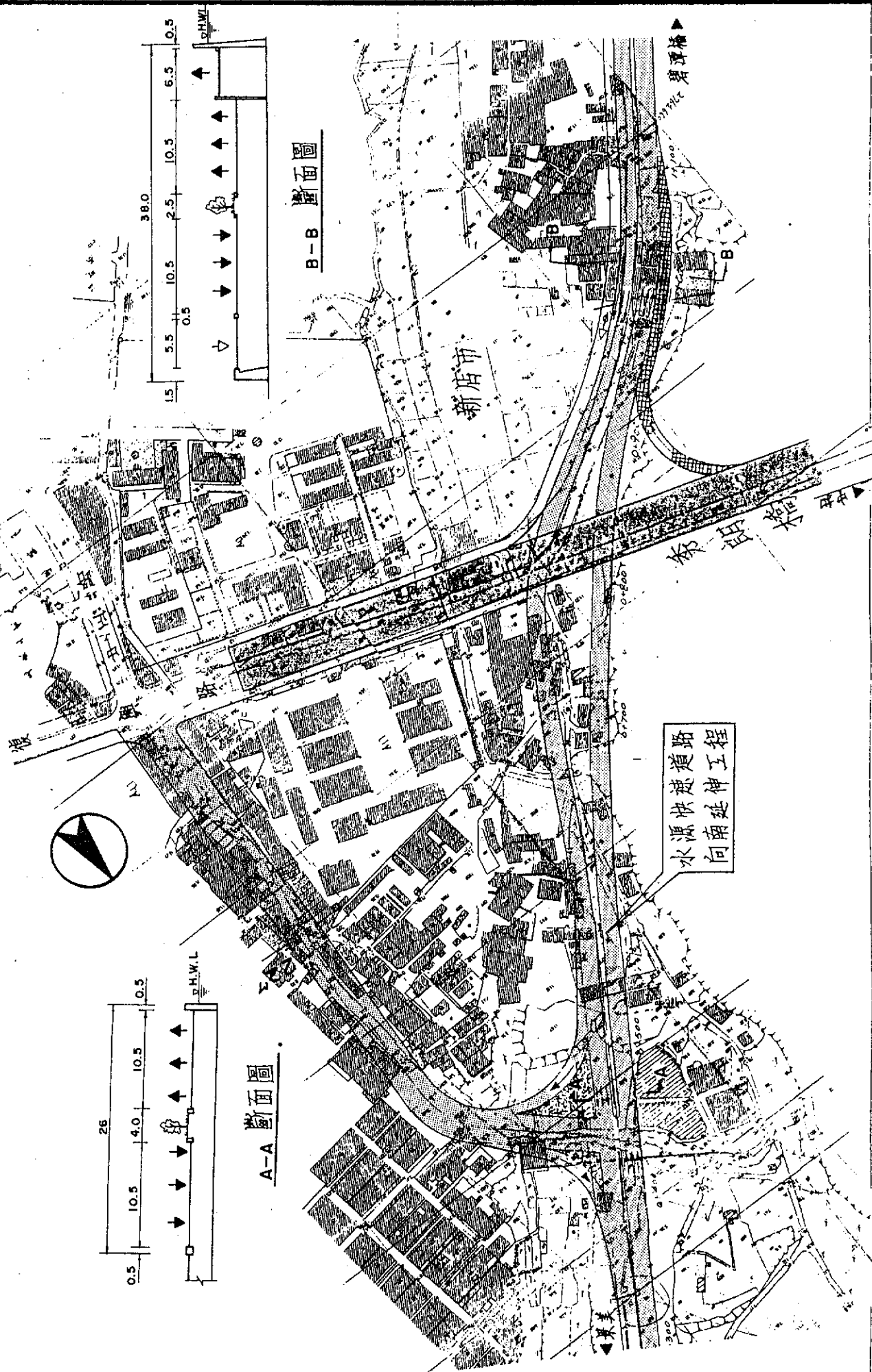
40
C





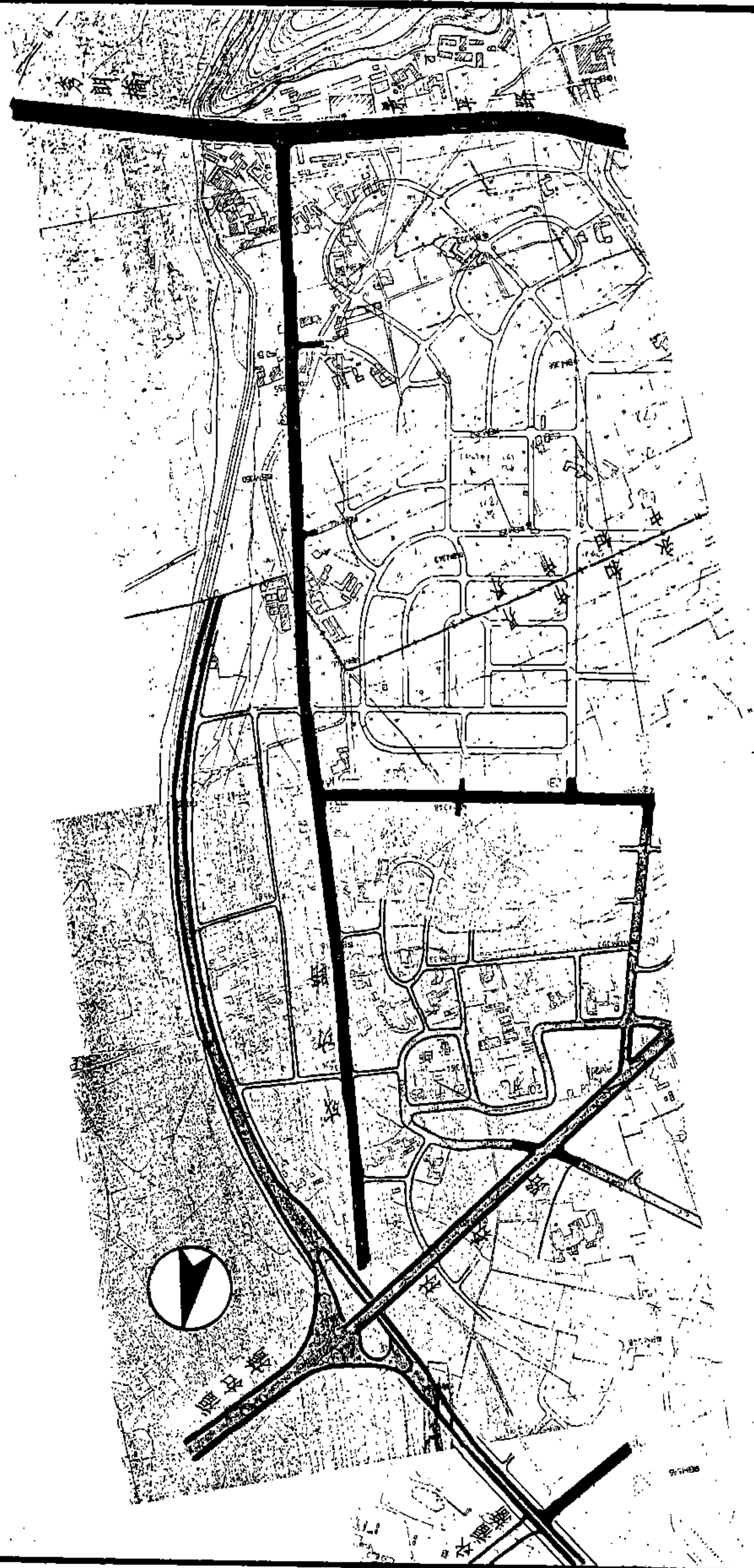
50 0 50 M

台北市水源路快速道路向南延伸(二)



台北市水源路快速道路向南延伸 (三)

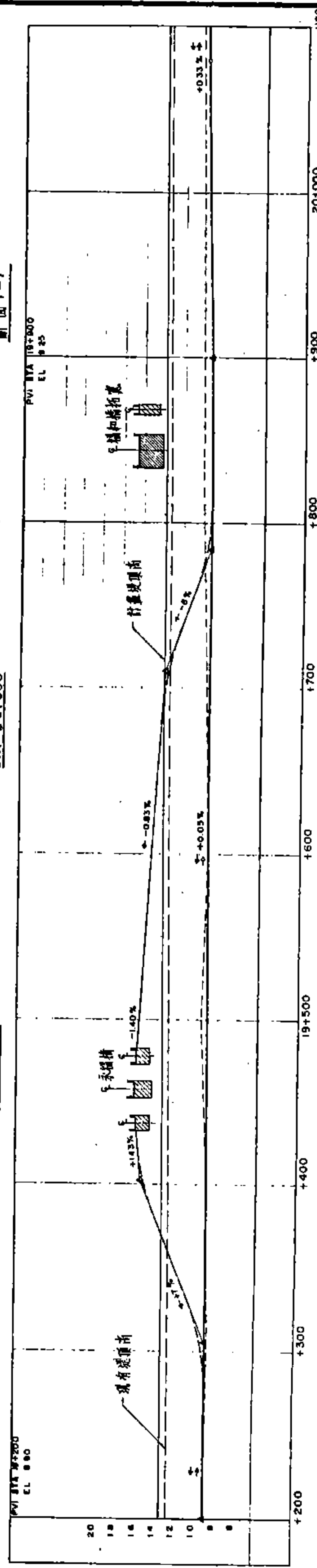
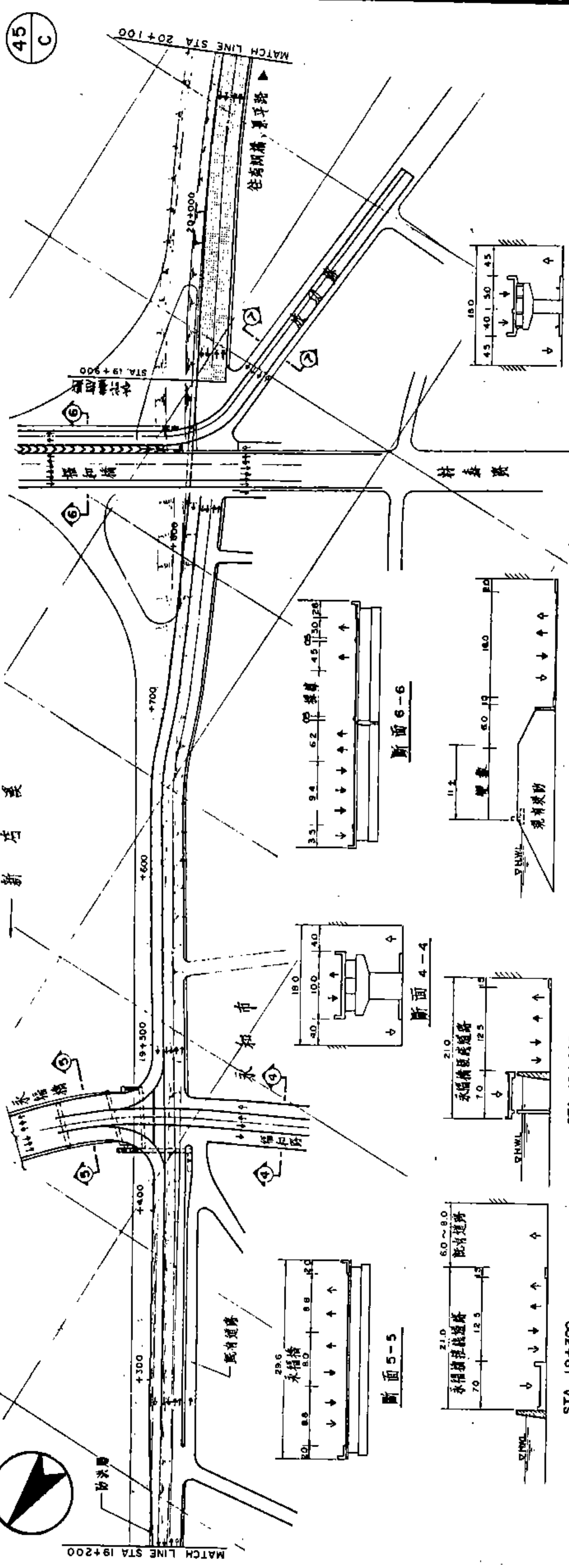
圖 示 劃 計 市 份 都 和 永 中





新店溪

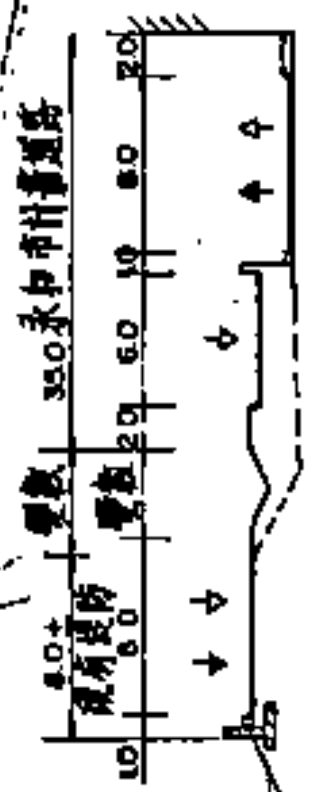
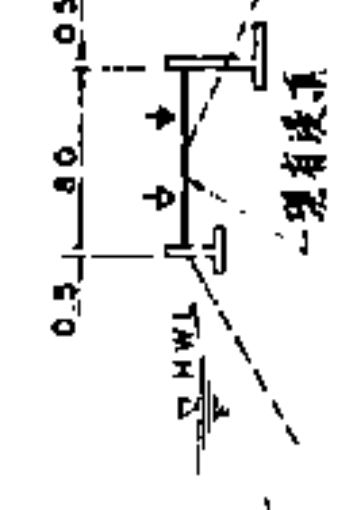
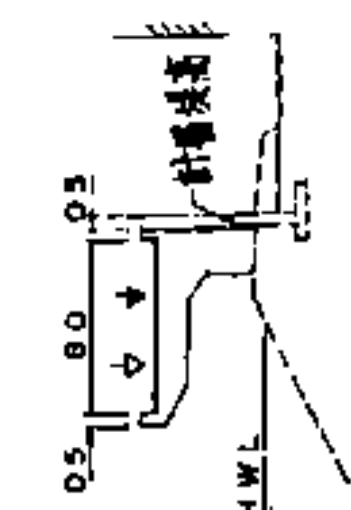
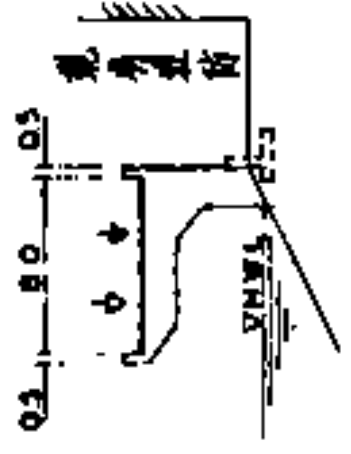
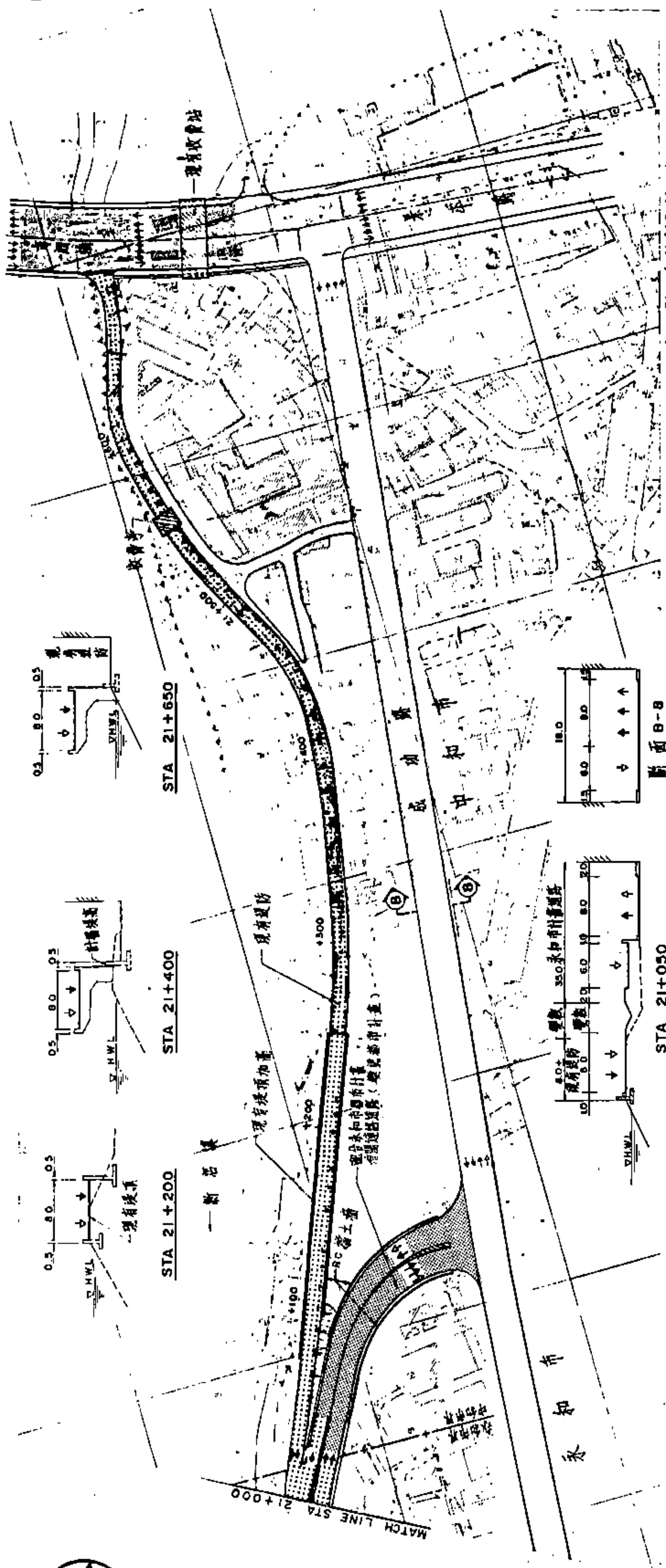
45
C



台北縣端永福橋至秀朗橋(中和端)路段 (一)



台北縣端來福橋至秀朗橋(中和端)路段 (二)



斷面 B-B

