

台 65 線快速公路全線通車前周邊交通改善

朱建全¹
林亨杰²
劉心荷³

摘 要

台 65 線快速道路五股至新莊段於 99 年 12 月 8 日，板橋至土城段通車於 100 年 10 月 22 日分段通車，各局部路段通車後，因部分銜接位置地區道路條件不佳、銜接方式不適當、上下高架道路車流量龐大等因素，使得新莊及板橋等之臨時端點形成交通瓶頸；而隨著新北市都市發展及建設開發，台 65 線沿線之重大建設如五股洲子洋重劃區、新莊副都心、新莊知識產業專用區及浮洲合宜住宅等亦積極推動中，未來台 65 線快速道路全線通車後，相關交通量之轉移與可能衍生之問題，有必要預為研究分析並研擬整體性的改善方案。

爰此，本研究將針對台 65 線快速道路全線通車後周邊進行整體路網檢視，並研擬周邊交通改善計畫，以期充分發揮快速道路之運輸功能，為沿線地區提供完善之交通環境。

關鍵字：台 65 線、全線通車、交通改善

一、前 言

台 65 線快速道路五股至新莊段於 99 年 12 月 8 日，板橋至土城段通車於 100 年 10 月 22 日分段通車，各局部路段通車後，因部分銜接位置地區道路條件不佳、銜接方式不適當、上下高架道路車流量龐大等因素，使得新莊及板橋等之臨時端點形成交通瓶頸；而隨著新北市都市發展及建設開發，台 65 線沿線之重大建設如五股洲子洋重劃區、新莊副都心、新莊知識產業專用區及浮洲合宜住宅等亦積極推動中，未來台 65 線快速道路全線通車後，相關交通量之轉移與可能衍生之問題，有必要預為研究分析並研擬整體性的改善方案。

本研究章節安排如下：第二章說明沿線地區概況，第三章分析台 65 線全線通車後周邊交通特性及問題，第四章說明周邊交通改善規劃，第五節為結論與建議。

¹ 新北市政府交通局專門委員（聯絡地址：新北市板橋區中山路 1 段 161 號 10 樓，電話：02-29603456 分機 8479，E-mail：AB0297@ms.ntpc.gov.tw）。

² 新北市政府交通局綜合規劃科股長。

³ 新北市政府交通局綜合規劃科技士。

二、沿線地區概況

2.1 台 65 線計畫概況

台 65 線快速道路原為台北縣特二號道路，路線北起五股交流道，高架經泰山新五路南行跨越新莊中山路、新泰路、中正路，於塔寮坑抽水站附近，跨越大漢溪至板橋，續沿浦仔溝西岸至土城環河路跨越城林橋，順大安路至中央路，銜接土城交流道，全長約 12.4 公里，路線圖如圖 1。

台 65 線主線採高架橋，佈設雙向各 2 至 3 線快車道；橋下配置平面道路，可增加區域性道路容量；與地方主要橫向道路（如楓江路、新泰路、中正路、縣民大道、城林橋等），共設有 10 處匝道銜接，方便地方進出高架橋。

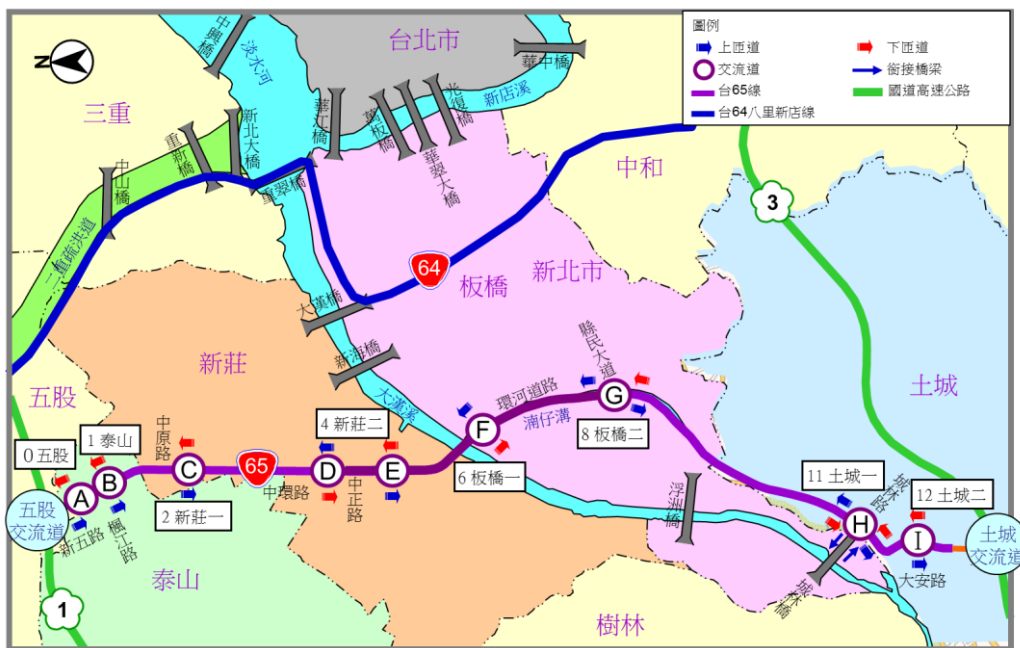


圖 1 台 65 線快速公路路線圖

2.2 周邊道路系統現況

台 65 線匝道周邊道路系統說明如下：

1. 新五路：路寬 40 公尺，可連接五股交流道，為新莊五股地區之主要聯絡道路，交通量甚大，尖峰時間服務水準達 E 級以下。
2. 楓江路：路寬 12 公尺，尖峰時間服務水準達 E 級。
3. 中正路：省道台 1 甲線，路寬 22 公尺，為通往桃園之主要道路，交通量甚大，尖峰時間服務水準達 E 級以下。
4. 新樹路：路寬 8 公尺，可連接往工業區，尖峰時間交通量大，服務水準達 E 級。
5. 縣民大道：路寬 16 公尺，尖峰服務水準為 E 級以下。
6. 城林路：路寬 25 公尺，尖峰時間服務水準為 D 級以下。

三、台 65 線全線通車後交通特性及問題分析

3.1 通車後交通量預測

參酌「台北都會區整體運輸規劃基本資料之調整與驗校(二)」之研究成果為分析依據，並透過現況交通量檢核校估模式，再透過運輸規劃軟體(TransCAD)之交通量指派模式，進行範圍區匝道交通量預測與分析。

本計畫係以台 65 線全線通車且車流達到常態穩定之年期為分析年期(民國 110 年)，並以最大流量之尖峰小時加以呈現資料，交通量預測分布如圖 2 所示，匝道交通量預測結果整理如表 1 所示。

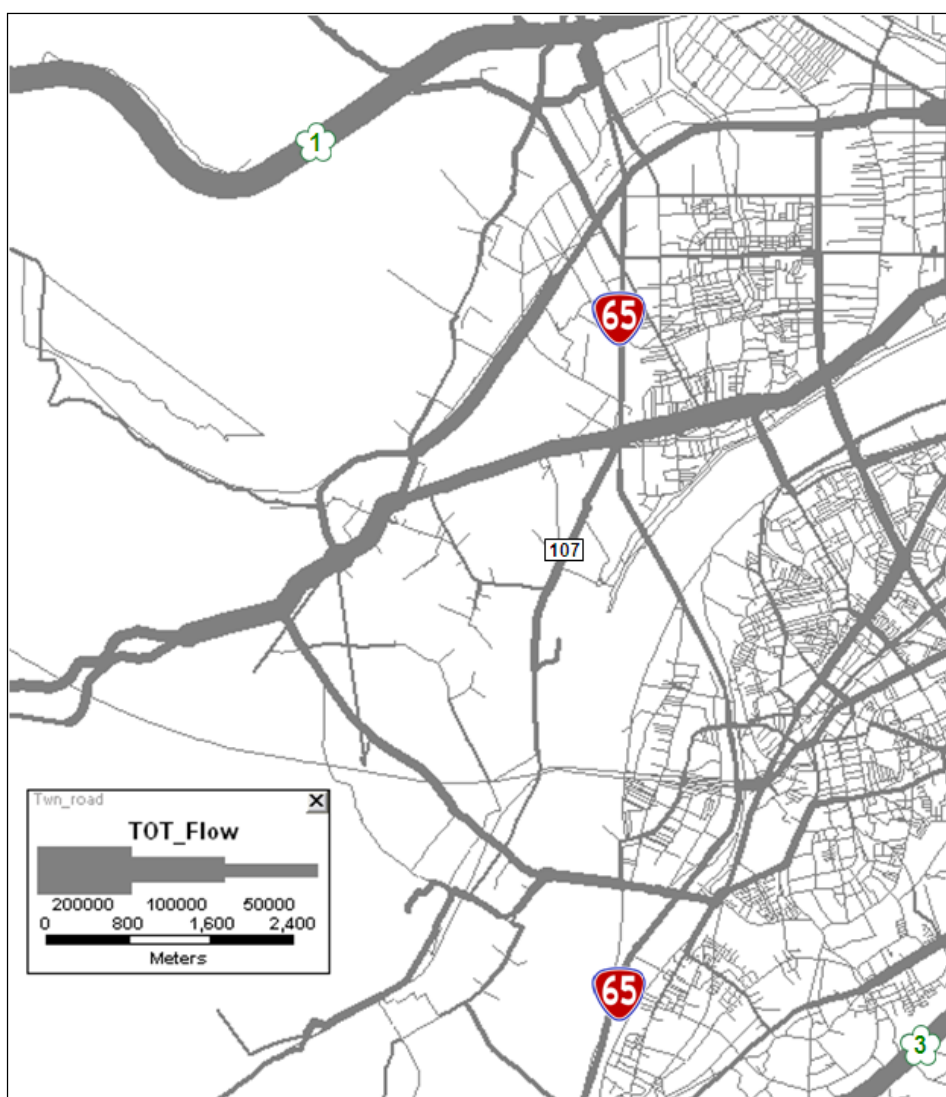


圖 2 台 65 線通車後交通量預測結果示意圖

表 1 台 65 線通車後匝道交通量預測結果彙整表

單位：PCU/hr

交流道名稱	南向		北向	
	入口匝道	出口匝道	入口匝道	出口匝道
五股	956	—	—	927
泰山	395	—	—	464
新莊一	180	—	—	184
新莊二	526	689	696	514
板橋一	—	283	292	—
板橋二	690	481	465	610
土城一	462	658	652	522
土城二	421	—	—	435

3.2 周邊道路問題分析

1. 泰山楓江路匝道車流交織嚴重，影響平面及匝道車流：由於匝道出入鄰近路口，車流進出匝道與平面車流交織，影響車流動線，使得本路口車流混亂，服務狀況不佳。
2. 新莊中正路匝道車流量大壅擠，車流動線複雜：上下匝道口僅離路口不到 50 公尺，下匝道車流直接衝擊平面道路，且中正路本為新莊地區重要幹道之一，台 65 線尚未通車前，服務水準已不佳，台 65 通車後使得該路口交通瓶頸更加嚴重。
3. 板橋縣民大道與環河道路路口服務水準不佳：本路口右轉比例偏高，且由於車道容量不足，影響車流動線。
4. 土城城林路匝道車流量大，壅塞情形嚴重：土城一匝道設計直接進城林路亞洲路口，且匝道旁仍留設平面巷道，又該路口車輛轉向亦較複雜，故號誌時相難以簡化，路口疏解效率較差。

四、台 65 線周邊交通改善規劃

4.1 泰山楓江匝道

4.1.1 號誌調整

台 65 線交流道之上下匝道多佈設於平面道路路口，平面道路轉向車流與上下匝道車流交織，使得路口車流動線趨於複雜，部分交通量大之路口，如新五路楓江路口，為管理轉向動線，路口號誌需採多時相運作，車流易回堵，可考量調整路口轉向管制，簡化車流動線及號誌時相，以期短期略微提高路口運作效率，另為提高運作效率，在五股交流道至楓江路段，容易發生車流交織問題，不建議將地面路緣石拆除，使車流順暢。

為使匝道車流能夠快速疏導，增加台 65 線下匝道通行時間，調整於新五路通行時，同時開放下匝道直行。

4.1.2 導引行駛替代路線

因台 65 線未高架銜接國道五股交流道，必須先駛出台 65 線至平面道路後，再轉接五股交流道匝道，故於台 65 線泰山匝道前之高架主線段增設國道 1 號南下替代動線至五股匝道之導引標誌，即主動採分流疏導方式分散車流，減輕泰山匝道平面路口交通負荷。

4.2 新莊中正路匝道

4.2.1 設置迴轉道，簡化車流

台 65 線全線通車前，新莊二交流道成為臨時端點，交通量大，且平面道路尚未開通，尖峰時間服務水準達 F 級，路口轉向流量如圖 3 所示。

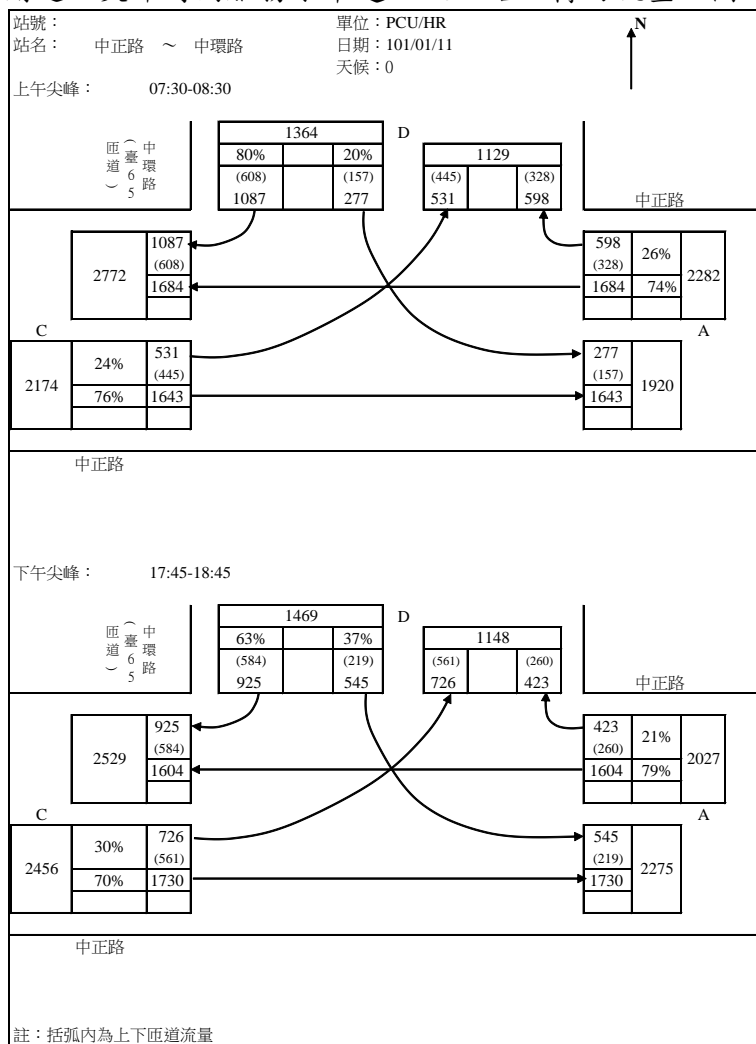


圖 3 台 65 線通車前中正中環路口轉向流量圖

台 65 線全線完工後，新莊二交流道將有 4 條上下匝道銜接中正路中環路口，增加路口交通負荷；而在台 65 線建設計畫中，已規劃設置高架下迴轉道，為降低路口轉向負荷，中正路中環路口採取四向禁止左轉，將路口號誌縮減為 3 時相，改以迴轉道動線取代，全線通車後尖峰時間服務水準可提升至 E 級以上，路口轉向流量如圖 4 所示。

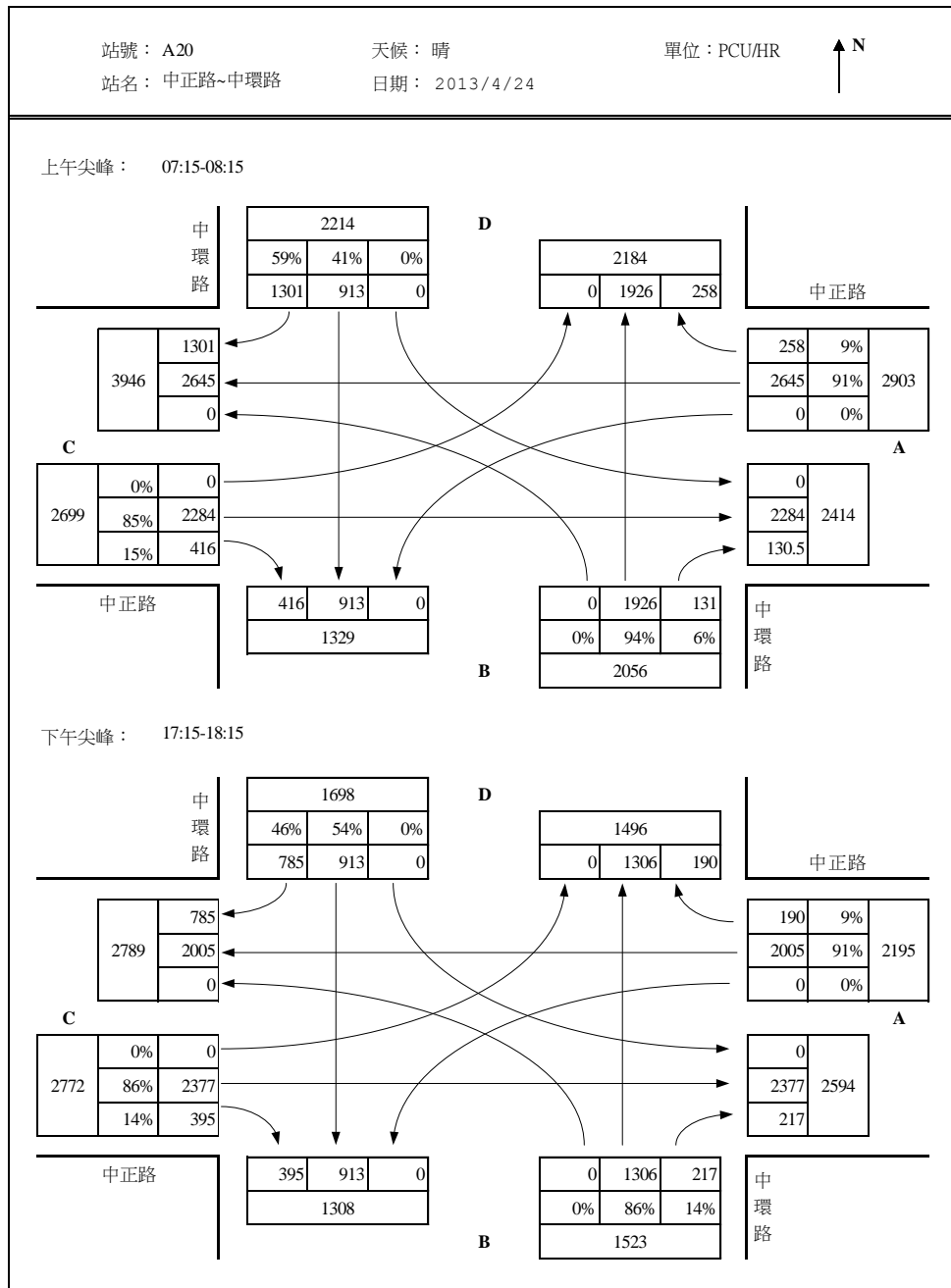


圖 4 台 65 線通車後中正中環路口轉向流量圖

4.2.2 建議開闢塭仔圳重劃區 6-4 號道路

考量中環路及新莊二交流道南下出口匝道轉向新樹路之需求頗大，建議塭仔圳重劃區 6-4 號道路應儘速配合開闢，以健全地區交通路網，詳細都市計畫開闢道路位置如圖 5 所示。



圖 5 闢建塭仔圳 6-4 號道路都市計畫圖

4.3 板橋縣民大道匝道

4.3.1 縣民大道環河道路路型調整

由於縣民大道右轉環河道路車流量大，影響車流順暢及路口延滯外，更將影響行人及自行車用路人安全，透過調整縣民大道中央分隔位置及與環河道路路口截角工程，提供用路人較佳的用路環境及安全，建議調整路型如圖 6 所示，透過截角工程可提供較大的轉彎空間，調整後增闢右轉車道，可改善儲車空間不足及行車安全等問題，路口截角改善前後對照如圖 7 所示，並配合台 65 線匝道，調整縣民大道路型，移設中央分隔道及調整車道，使縣民大道往板橋方向增為 3 車道，改善前後對照圖如圖 8 所示。

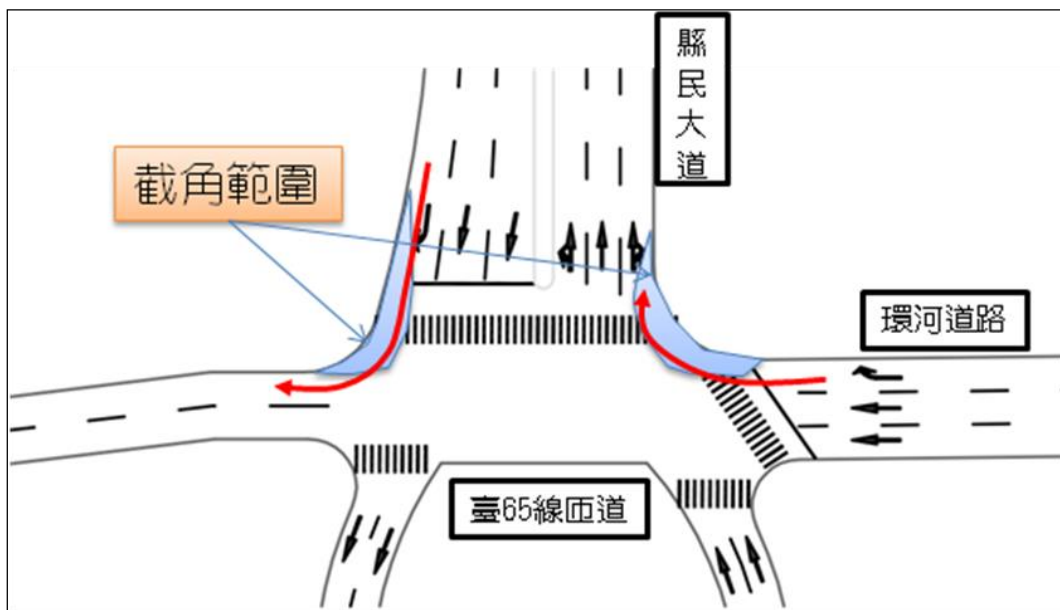


圖 6 路口配置圖



圖 7 縣民大道環河道路口截角改善前後對照圖



圖 8 縣民大道分隔島調整改善前後對照圖

4.3.2 環河道路改為配對單行

環河道路兩側銜接多座橋梁及台 65 縣匝道，交通動線複雜，又台 65 線全線通車後將引進車流，且周邊尚有合宜住宅及多個都市更新等大型開發案，未來交通需求大，車道容量可能負荷不足，依據台北市政府交通局之「台北都會區整體運輸規劃基本資料之調查與驗校(二)」及交通部運輸研究所「2011年公路容量手冊」加以分析，預測全線通車後周邊路口服務水準如圖 9 所示。

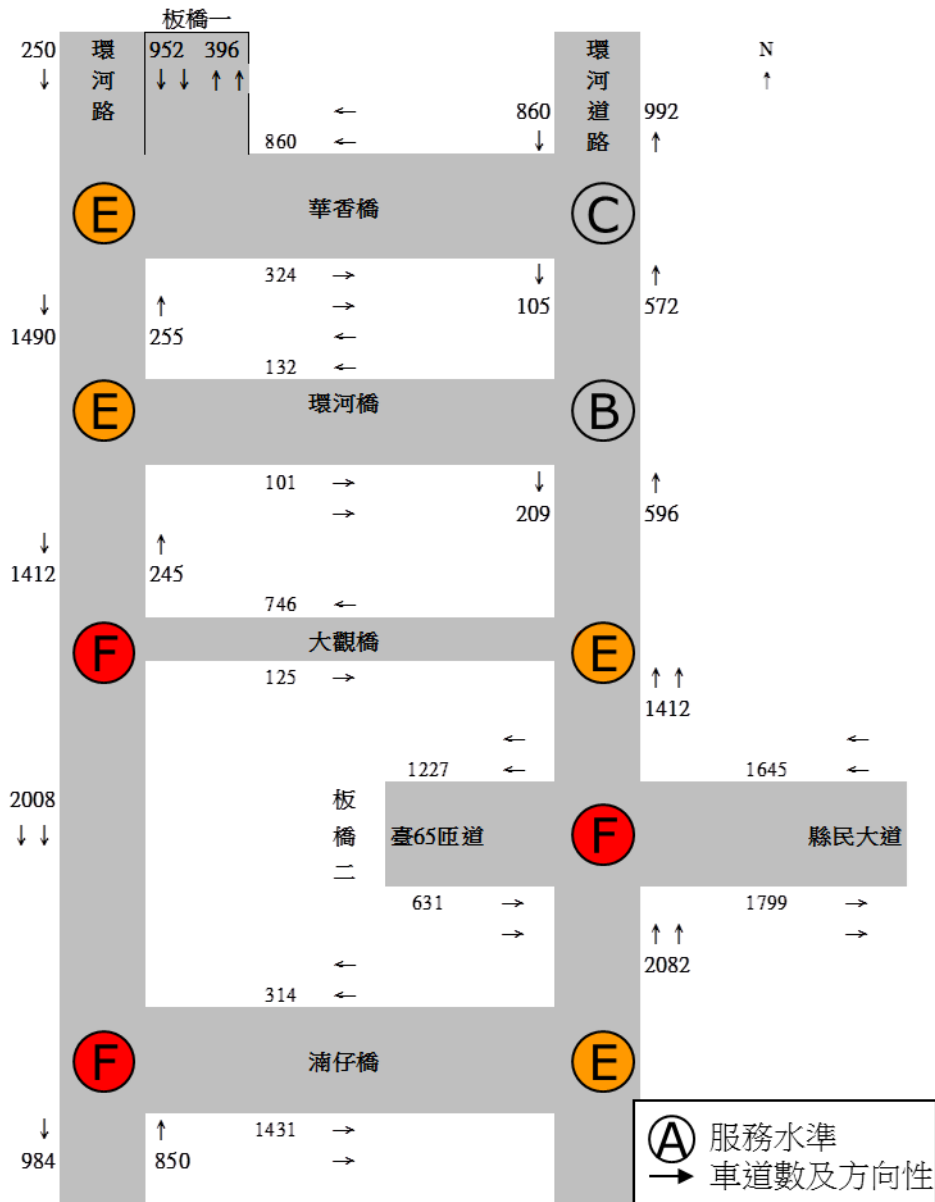


圖 9 全線通車後環河道路維持雙向服務水準示意圖

建議將環河道路改為配對單行，可簡化車流動線，提升安全性，並增加車道容量。另為配合整體路網完整性及順暢性，環河路單向配置時，大觀橋負荷較大，且目前無法拓寬，建議可配合環河路一併變更為單行，改為配對單行後周邊路口服務水準如圖 10 所示，顯示整體路網效率可大幅提升。

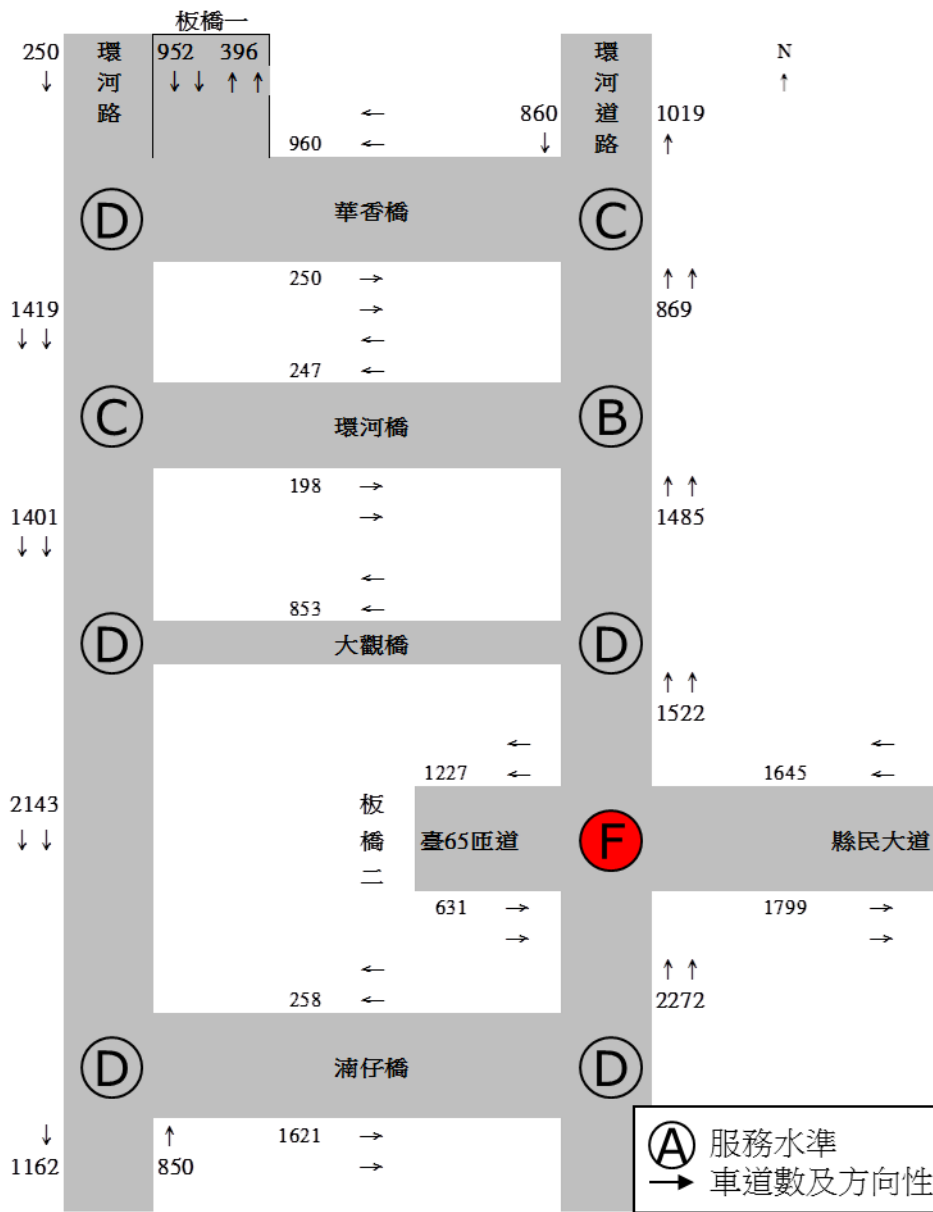


圖 10 全線通車後環河道路配對單行服務水準示意圖

另因環河道路兩岸改為配對單行對周邊居民生活習慣改變甚大，通車前應與地方居民充分溝通，共召開地方說明會 3 次，並配合全面性宣導，刊登各大報半版廣告如圖 11，全市各公所及服務中心放置通車說明摺頁，及板橋地區發送宣導傳單，且於通車前 2 個星期於各路口增設預告牌面，以利用路人知悉。



圖 11 環河道路改為配對單行刊登報紙內容

4.4 土城城林路匝道

4.4.1 導引行駛替代路線

於台 65 線主線板橋一匝道前增設替代動線導引標誌，主動採分流疏導方式分散車流至平面道路，減輕土城一交通負荷。

4.4.2 簡化路口動線

因城林路亞洲路口車流量大，轉向複雜，導致路口紓解效率差，故於台 65 線土城一匝道及側車道實施禁止迴轉管制，以提升紓解效率。

4.4.3 號誌時制調整

土城一匝道車流量大，但匝道僅單車道，為使匝道車流能夠快速疏導，增加台 65 線下匝道通行時間，將匝道尖峰秒數調整增為 65 秒以上。

五、結論與建議

本研究彙整台 65 線快速道路全線通車時周邊交通改善，可作為未來其他快速道路通車前後周邊交通整合之參考案例，建議後續能夠配合各區都市計畫檢討，一併作整體道路系統規劃，以提高行車效率，並促進沿線發展。

參考文獻

- 台北市政府交通局(1991)，台北都會區整體運輸規劃基本資料之調查與驗校（二）。
- 交通部運輸研究所(2011)，2011 年公路容量手冊。
- 新北市政府交通局(2012)，特二號道路完工通車後周邊地區道路交通整合規劃。



C 交通事故偵查與鑑定

