


淡江大橋及其連絡道規劃報告綜合檢討

淡水端連絡道 匝道佈設方案 成果報告



 交通部公路總局

中華民國 100 年 12 月

淡江大橋及其連絡道規劃報告綜合檢討

淡水端連絡道匝道佈設方案

成果報告

目 錄

一、原規劃及綜合檢討說明	1
二、因應民眾陳情檢討沙崙路匝道方案說明	3
A.方案一(中正路/沙崙路口平面交叉).....	3
B.方案二(中正路/沙崙路口平面交叉+11 號道路).....	5
C.方案三(中正路/沙崙路口平面交叉+中正路引道禁左).....	6
D.方案四(中正路/沙崙路口平面交叉+中正路引道禁左+路口右轉 專用匝道).....	9
E.方案五(中正路/沙崙路口平面交叉+中正路引道禁左+11 號道路+ 沙崙路維持四車道+取消明挖隧道).....	10
三、方案比較	12
四、結論與建議	16
附錄一：研商淡江大橋淡水端連絡道匝道佈設方案會議	18

圖 目 錄

圖一	淡水端連絡道規劃綜合檢討配置示意圖	2
圖二	淡水端匝道配置示意圖	2
圖三	方案一、二及三中正路/沙崙路路線配置示意圖	3
圖四	方案一、二中正路/沙崙路路口配置示意圖	4
圖五	方案一中正路/沙崙路口平面交叉轉向交通量示意圖	4
圖六	方案一沙崙路口平面交叉時制計畫圖	5
圖七	方案二中正路/沙崙路口平面交叉轉向交通量示意圖	6
圖八	方案三中正路/沙崙路口配置示意圖	6
圖九	方案三中正路/沙崙路口平面交叉轉向交通量示意圖	7
圖十	方案三沙崙路口(禁左)平面交叉時制計畫圖	7
圖十一	濱海匝道/中正路二段 51 巷路口平面交叉轉向交通量示意圖	8
圖十二	中正路二段 51 巷/中正路口平面交叉轉向交通量示意圖	8
圖十三	方案四匝道路線配置示意圖	9
圖十四	方案四中正路/沙崙路口配置示意圖	9
圖十五	方案四中正路/沙崙路口平面交叉轉向交通量示意圖	10
圖十六	方案五匝道路線配置示意圖	11
圖十七	方案五中正路/沙崙路口配置示意圖	11
圖十八	中正路二段 51 巷車道配置圖	16
圖十九	輕軌捷運行駛中正路斷面圖	17
圖二十	中正路拓寬後中正路/沙崙路口配置示意圖	17

表 目 錄

表一	濱海匝道/中正路二段 51 巷/中正路口服務水準比較表	8
表二	淡江大橋目標年預估機車量	10
表三	路口服務水準比較表(淡水捷運延伸線未營運)	12
表四	路口服務水準比較表(淡水捷運延伸線有營運)	13
表五	方案比較表	14
表六	方案優缺點比較表	15

一、原規劃及綜合檢討說明

本計畫道路線於跨越淡水河後，與淡水端之銜接由於淡水地區發展密集，兼有「淡海新市鎮開發」考量，經原規劃交通需求預測，研提二連絡道路廊，其一以「淡水鎮都市計畫」之#10(沙崙路)計畫道路銜接「淡海新市鎮」之#1-3 計畫道路；另一路廊則轉西北沿漁人碼頭環場道路(觀海路)避開後備動員管理學校，轉東北繞行中央廣播電台天線區，並採地下化配置避免電波影響，路線再沿「淡水鎮都市計畫」之#11 計畫道路，進入「淡海新市鎮」範圍，跨越公司田溪後銜接新市鎮之#1 計畫道路。二連絡道路廊經考量各計畫發展、相關單位協商及環評審查通過，建議#10 計畫道路採平面布設、#11 計畫道路則採結構型式布設，提供本地區之交通服務。

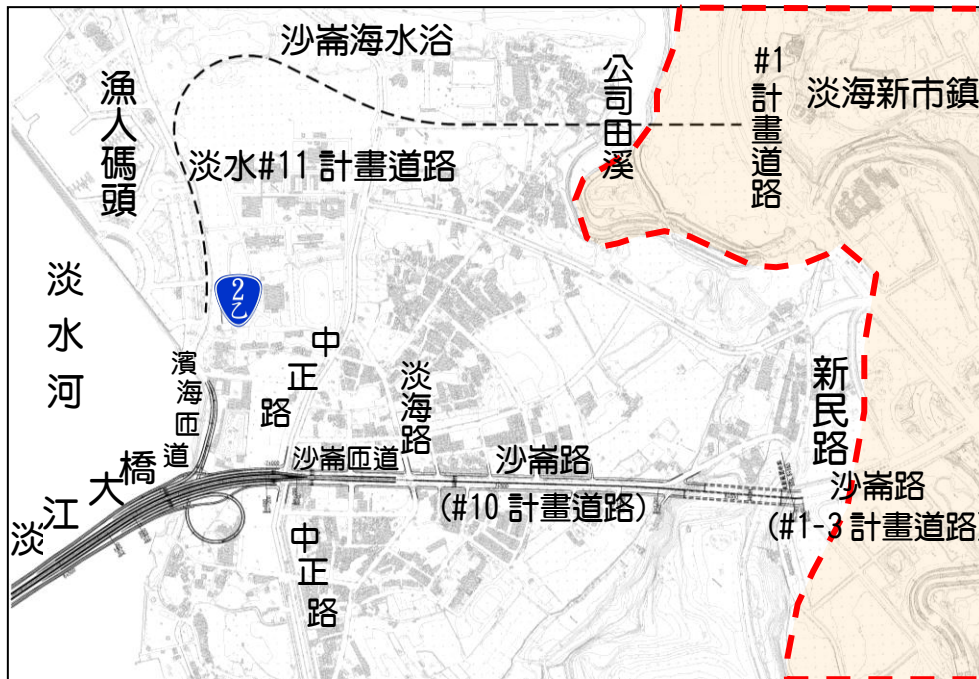
經本次綜合檢討結果，近年由於淡水捷運完成、漁人碼頭開發為重要遊憩景點，已使淡水及沙崙地區開發度更甚以往，相關交通建設如淡海輕軌及淡水河北測平面道路工程亦積極推動中；另「淡海新市鎮開發」經長期推動，現已依發展現況重新檢討開發規模，發展規模已由原先主要計畫設定之 30 萬人口，下修至 24 萬人，其調整方向對本路段連絡道配置影響至鉅。依「淡海新市鎮開發」之規模及各項交通建設落實度分別進行情境分析顯示，在未提供#11 計畫道路之連絡道路廊條件下，以雙向六車道之#10 計畫道路(沙崙路)提供淡水地區服務，已可滿足各種情境組合之交通需求。究其原因，未來新市鎮發展預期不論居住或就業，仍將與台北市之關係較為密切，故其衍生交通需求仍以由東側藉台 2 線登輝大道經竹圍、關渡等地區為主，藉由淡江大橋往來新北市各區則略低，且替代性有限，故本計畫於淡水端之連絡道交通需求已較原規劃略降。另如淡海新市鎮開發超出現有預定規模，經分析預測而有額外車道需求時，則可再考量銜接淡水都市計畫#11 號道路提供服務，淡水端連絡道配置詳圖一。

因此淡水端優先規劃以沙崙匝道行經沙崙路銜接淡海新市鎮，另設濱海匝道提供往漁人碼頭交通服務，並預留未來如施作#11 計畫道路時之銜接動線。惟中正路/沙崙路路口分析結果，顯示本路口在淡江大橋車流引進後，路口若採平交方式則民國 120 年路口平均延滯在 60s/pcu 以上，服務水準已惡化至 E 級；加上未來淡海輕軌藍海線及八里延伸線興建將經過本路口，則本路口延滯將更為嚴重。因此，考量減輕淡江大橋對中正路/沙崙路路口之影響，及銜接方式之未來擴充性，本路口規劃綜合檢討建議採立交方式，則可降低路口轉向延滯，服務水準可提升至 C 級。淡水端匝道配置詳圖二。

此外，沙崙路計畫道路寬度為 35m，依上述交通量需求重新配置，採

雙向 6 車道，二側人行道留設 4.5m。另沙崙路續行遇現有小山丘，為順接山丘兩側道路平縱面線形，配合施作一長約 200m 之明挖覆蓋隧道，使沙崙路以隧道順接淡海新市鎮 50m 寬之 1-3 號計畫道路(現已命名為沙崙路)。

綜上，本案於淡水端連絡道所研提檢討方案係依現有可能發展情境進行研擬，除可滿足預測之交通需求外，並兼具現階段可行性及未來計畫擴充性等優點。



圖一 淡水端連絡道規劃綜合檢討配置示意圖



圖二 淡水端匝道配置示意圖

二、因應民眾陳情檢討沙崙路匝道方案說明

因應本計畫『環境影響評估差異分析報告』民眾說明會之意見，沙崙路居民對沙崙路匝道影響視覺景觀頗有疑慮，另淡水捷運延伸線可行性研究業於99年6月8日奉行政院原則同意，目前由交通部高鐵局接續辦理綜合規劃及環境影響評估作業，而目前淡水捷運延伸線布設於中正路，俟未來淡水捷運延伸線營運後恐影響中正路與沙崙路口交通，因此建請規劃團隊就本路口做一整體考量，主要就中正路/沙崙路口平、立交方式及捷運延伸線興建與否分析，以下分就各調整方案說明如下：

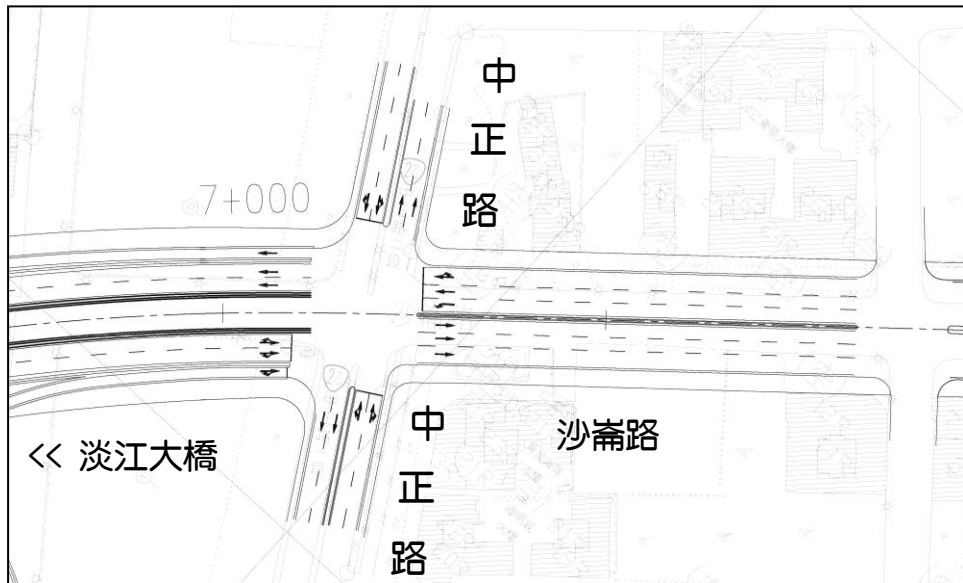
A. 方案一(中正路/沙崙路口平面交叉)：

主線車道於跨越淡江大橋後於中正路口前下至地面，併入沙崙路，路口提供完整轉向時相，路線配置詳圖三，路口配置詳圖四。

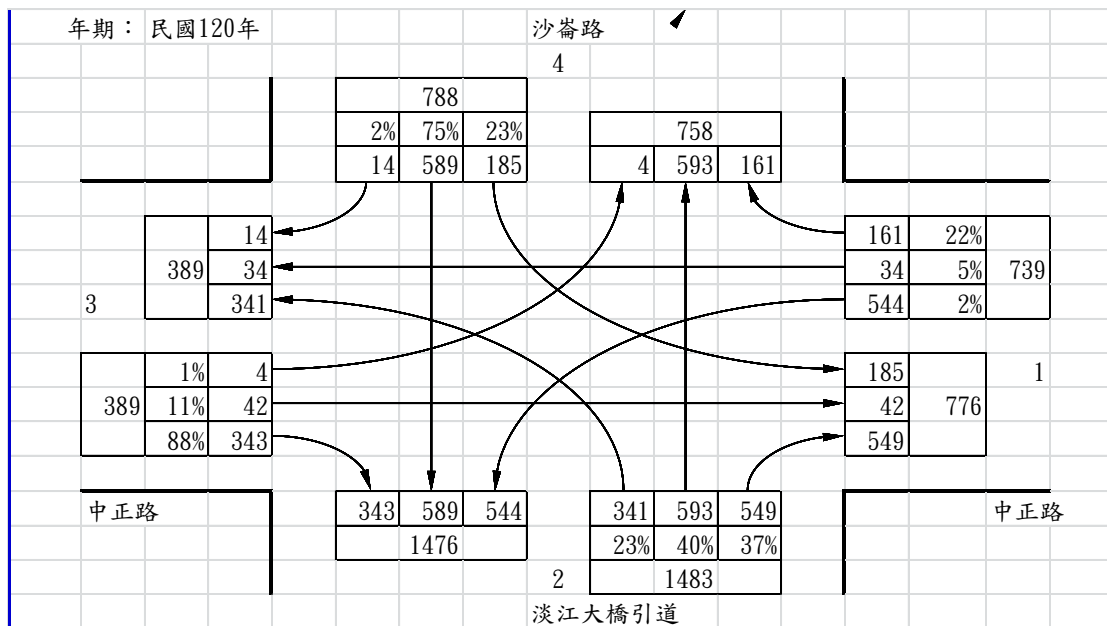
本方案減少高架橋跨越中正路匝道配置，可去除民眾對沙崙路匝道高架橋影響沙崙路景觀之疑慮，但本路口以提供完整轉向需求為考量，而由於淡江大橋所有引入交通量增加至本路口，因此本路口服務等級於捷運延伸線未營運前將降為E級，路口轉向示意圖詳圖五，路口平面交叉時制計畫圖詳圖六。



圖三 方案一、二及三中正路/沙崙路路線配置示意圖



圖四 方案一、二中正路/沙崙路口配置示意圖



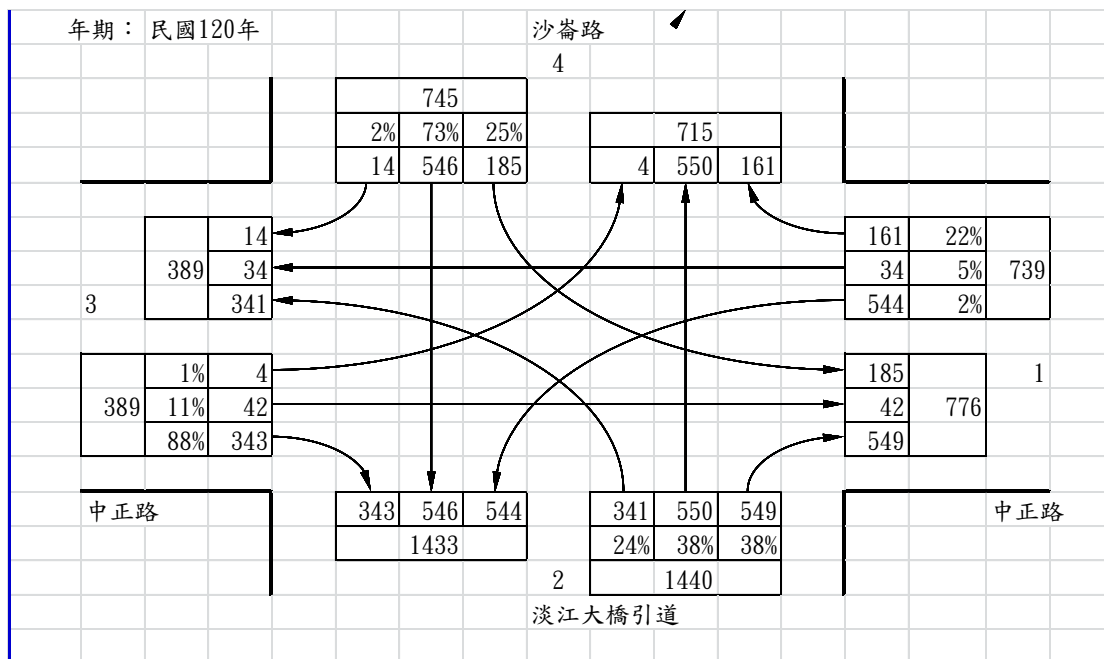
圖五 方案一中正路/沙崙路口平面交叉轉向交通量示意圖

路口編號	3			1			2			4				
TIMING WINDOW	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR	PED	HOLD
Lanes and Sharing (#RL)		↕	↕	↕	↕	↕	↕	↕	↕	↕	↕	↕		
Traffic Volume (vph)	4	42	343	544	34	161	341	593	549	185	589	14		
Turn Type	Perm	—	Perm	Perm	—	—	Prot	—	—	Prot	—	—		
Protected Phases	1			1			3	2	—	3	2	—		
Permitted Phases	1		1	1		—			—			—		
Detector Phases	1	1	1	1	1	—	3	2	—	3	2	—		
Minimum Initial (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	—	4.0	4.0	—	4.0	4.0	—		
Minimum Split (s)	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0	—	21.0	8.0	—	21.0	8.0	—		
Total Split (s)	35.0	35.0	35.0	35.0	35.0	—	24.0	71.0	—	24.0	71.0	—		
Yellow Time (s)	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	—	3.0	3.5	—	3.0	3.5	—		
All-Red Time (s)	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	—	2.0	0.5	—	2.0	0.5	—		
Lead/Lag	Lead	Lead	Lead	Lead	Lead	—	—	Lag	—	—	Lag	—		
Allow Lead/Lag Optimize?	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	—	—	Yes	—	—	Yes	—		
Recall Mode	Max	Max	Max	Max	Max	—	Max	Max	—	Max	Max	—		
Actuated Effct. Green (s)	—	30.9	30.9	30.9	30.9	—	20.0	67.0	—	20.0	67.0	—		
Actuated g/C Ratio	—	0.24	0.24	0.24	0.24	—	0.15	0.52	—	0.15	0.52	—		
Volume to Capacity Ratio	—	0.09	0.50	1.09	0.35	—	1.06	1.11	—	0.57	0.28	—		
Control Delay (s)	—	38.9	4.2	98.7	9.6	—	102.9	83.0	—	51.6	17.8	—		
Level of Service	—	D	A	F	A	—	F	F	—	D	B	—		
Approach Delay (s)	—	8.3	—	—	75.2	—	—	87.6	—	—	25.8	—		
Approach LOS	—	A	—	—	E	—	—	F	—	—	C	—		
Queue Length 50th (m)	—	9.7	0.0	164.5	0.0	—	100.6	190.6	—	46.9	44.4	—		
Queue Length 95th (m)	—	20.6	23.6	235.6	26.7	—	162.2	381.7	—	72.5	56.1	—		
Queuing Penalty	—	0	0	0	0	—	0	0	—	0	0	—		
Stops (vph)	—	35	30	673	40	—	417	1726	—	169	447	—		
Fuel Used (l/hr)	—	5	20	96	16	—	49	154	—	18	40	—		
Dilemma Vehicles (#/hr)	—	0	0	0	0	—	0	0	—	0	0	—		

圖六 方案一沙崙路口平面交叉時制計畫圖

B. 方案二(中正路/沙崙路口平面交叉+11 號道路)：

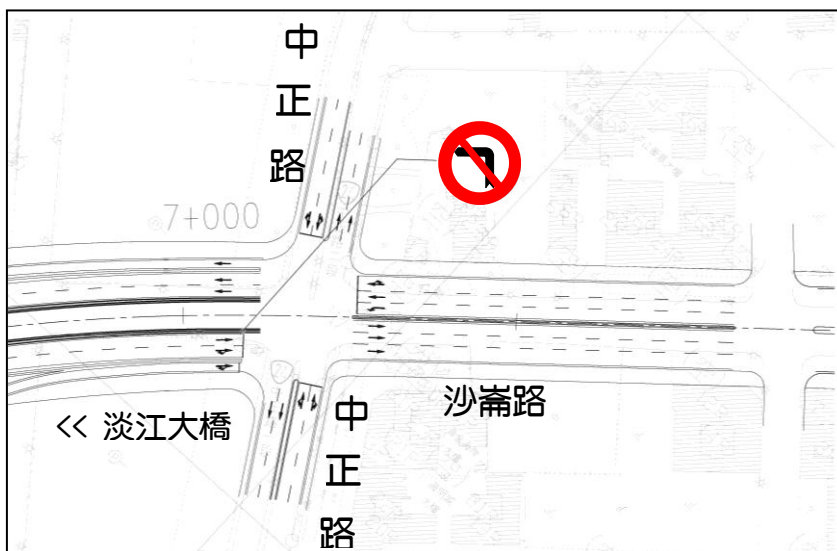
本方案之路線配置沙崙匝道同方案一，另再考量同時興建原規劃視淡海新市鎮等相關計畫開發程度再闢建之 11 號道路，詳圖三。本方案規劃與淡江大橋建設同時闢建 11 號道路，以分散部分原行經沙崙路車流，改由濱海匝道銜接 11 號道路進入淡海新市鎮。因此中正路/沙崙路口配置同方案一，詳圖四。但因濱海匝道已將部分進入淡海新市鎮車流引導至 11 號道路，降低對中正路/沙崙路口負荷，因此本路口服務水準可達 D 級，路口轉向交通量示意圖詳圖七。



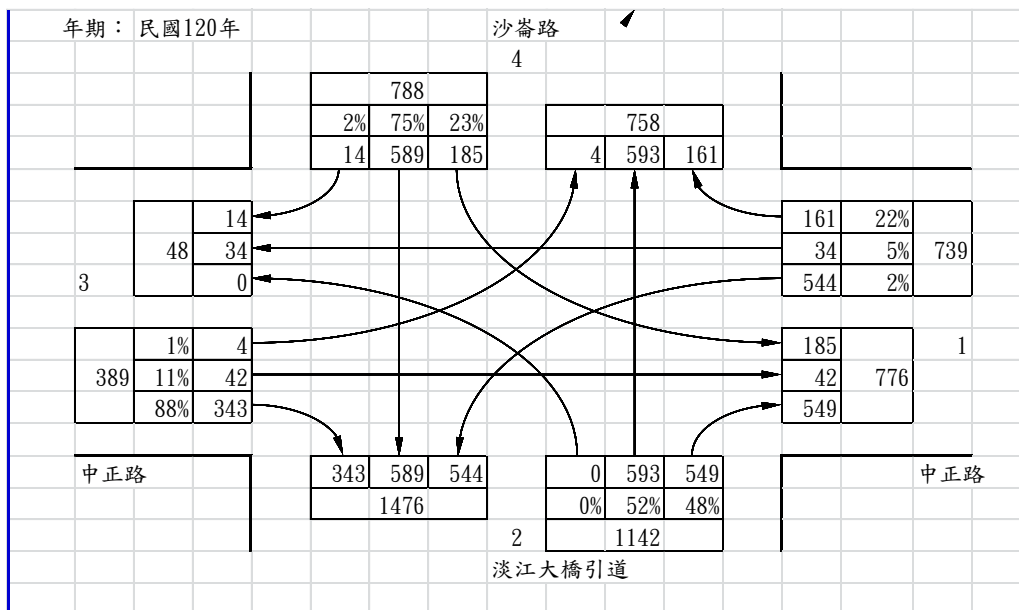
圖七 方案二中正路/沙崙路口平面交叉轉向交通量示意圖

C. 方案三(中正路/沙崙路口平面交叉+中正路引道禁左):

本方案之路線配置同方案一，惟以交控管理方式禁止淡江大橋下引道左轉，中正路路口配置詳圖八。原路口左轉往淡海及沙崙海水浴場方向之車流，於橋上即引導改行濱海匝道，下橋後右轉中正路二段 51 巷再左轉中正路。本方案淡江大橋下引道左轉車輛改行濱海匝道後，大幅降低本路口負荷，因此本路口服務水準可達 B 級，路口轉向示意圖詳圖九，平面交叉時制計畫圖詳圖十，濱海匝道/中正路二段 51 巷路口平面交叉轉向交通量如圖十一，中正路二段 51 巷/中正路口平面交叉轉向交通量如圖十二，路口服務水準比較如表一。



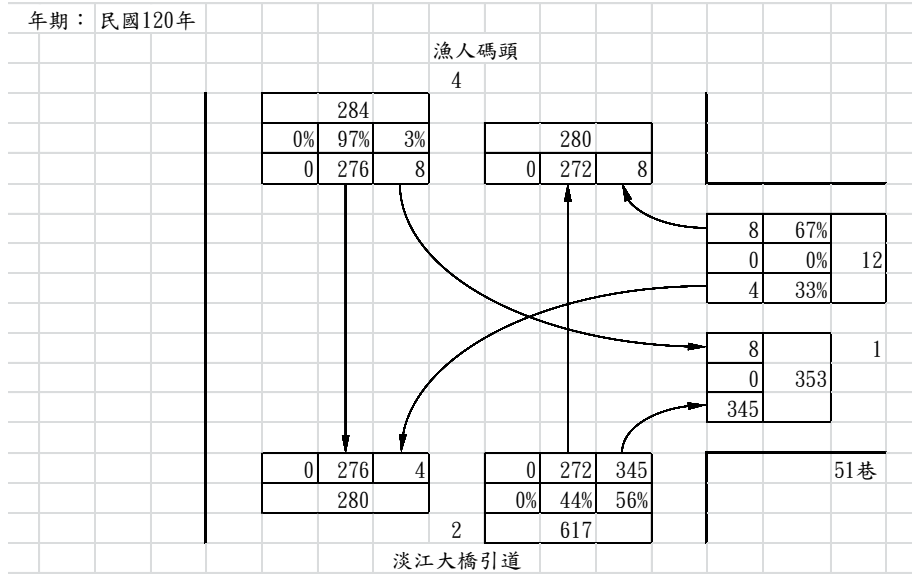
圖八 方案三中正路/沙崙路口配置示意圖



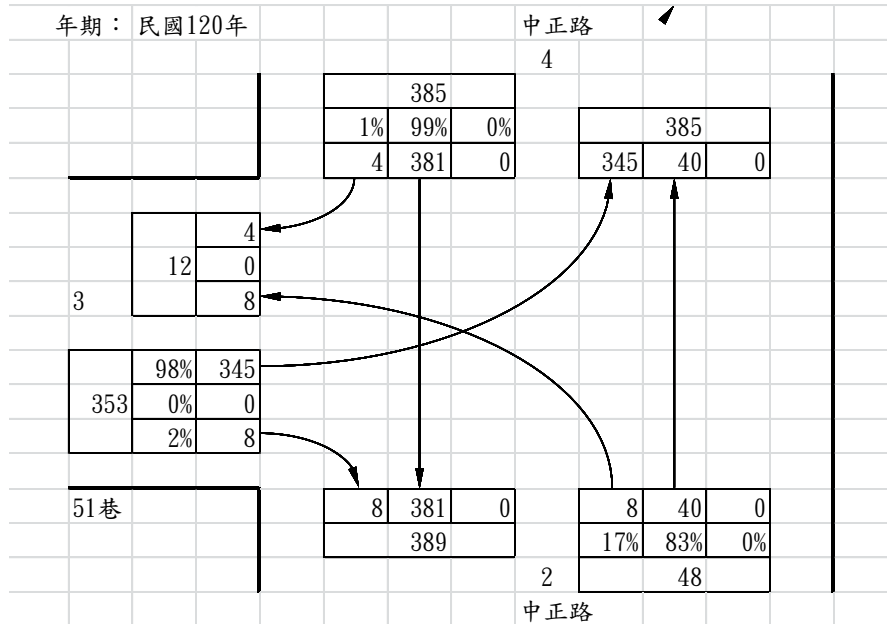
圖九 方案三中正路/沙崙路口平面交叉轉向交通量示意圖

路口編號	3			1			2			4			PED	HOLD
TIMING WINDOW	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR		
Lanes and Sharing (#RL)		↕	↗	↖	↗	↖		↕		↖	↗			
Traffic Volume (vph)	4	42	343	544	34	161	0	593	549	185	589	14		
Turn Type	Perm		Perm	Perm						Prot				
Protected Phases		1			1			2		3	2 3			
Permitted Phases	1		1	1										
Detector Phases	1	1	1	1	1			2		3	2 3			
Minimum Initial (s)	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0			4.0		4.0				
Minimum Split (s)	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0			8.0		21.0				
Total Split (s)	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0			24.0		21.0	45.0			
Yellow Time (s)	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0			3.5		3.0				
All-Red Time (s)	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0			0.5		2.0				
Lead/Lag	Lead	Lead	Lead	Lead	Lead			Lag						
Allow Lead/Lag Optimize?	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes			Yes						
Recall Mode	Max	Max	Max	Max	Max			Max		Max				
Actuated Effct. Green (s)		21.0	21.0	21.0	21.0			20.0		17.0	41.0			
Actuated g/C Ratio		0.30	0.30	0.30	0.30			0.29		0.24	0.59			
Volume to Capacity Ratio		0.07	0.46	0.86	0.29			0.84		0.36	0.25			
Control Delay (s)		17.8	4.3	30.9	5.4			18.7		22.5	7.0			
Level of Service		B	A	C	A			B		C	A			
Approach Delay (s)		5.9			24.1			18.7			10.7			
Approach LOS		A			C			B			B			
Queue Length 50th (m)		4.5	0.0	70.2	0.0			52.6		21.2	17.7			
Queue Length 95th (m)		11.4	21.4	123.9	16.1			80.6		38.2	25.2			
Queuing Penalty		0	0	0	0			0		0	0			
Stops (vph)		34	61	510	41			1064		148	264			
Fuel Used [l/hr]		4	21	64	16			83		13	31			
Dilemma Vehicles (#/hr)		0	0	0	0			0		0	0			
	← ?		↕ ?					↗ ?						
	25 s		24 s					21 s						

圖十 方案三沙崙路口(禁左)平面交叉時制計畫圖



圖十一 濱海匝道/中正路二段 51 巷路口平面交叉轉向交通量示意圖



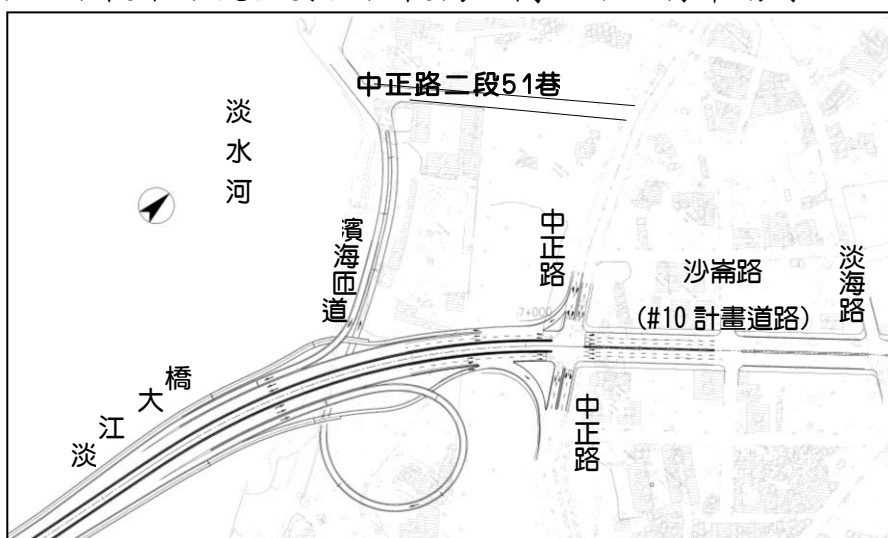
圖十二 中正路二段 51 巷/中正路路口平面交叉轉向交通量示意圖

表一 濱海匝道/中正路二段 51 巷/中正路口服務水準比較表

路口	方向	交通量 (pcu/h)	延滯時間 (s/pcu)	服務水準	路口平均延滯(s/pcu)	路口服務水準
濱海匝道/中正路二段 51 巷	往西	12	6.4	A	5.8	A
	往南	284	8.0	A		
	往北	617	4.8	A		
中正路二段 51 巷/中正路	往東	353	9.4	A	8.7	A
	往南	385	8.2	A		
	往北	48	7.4	A		

D. 方案四(中正路/沙崙路口平面交叉+中正路引道禁左+路口右轉匝道)：

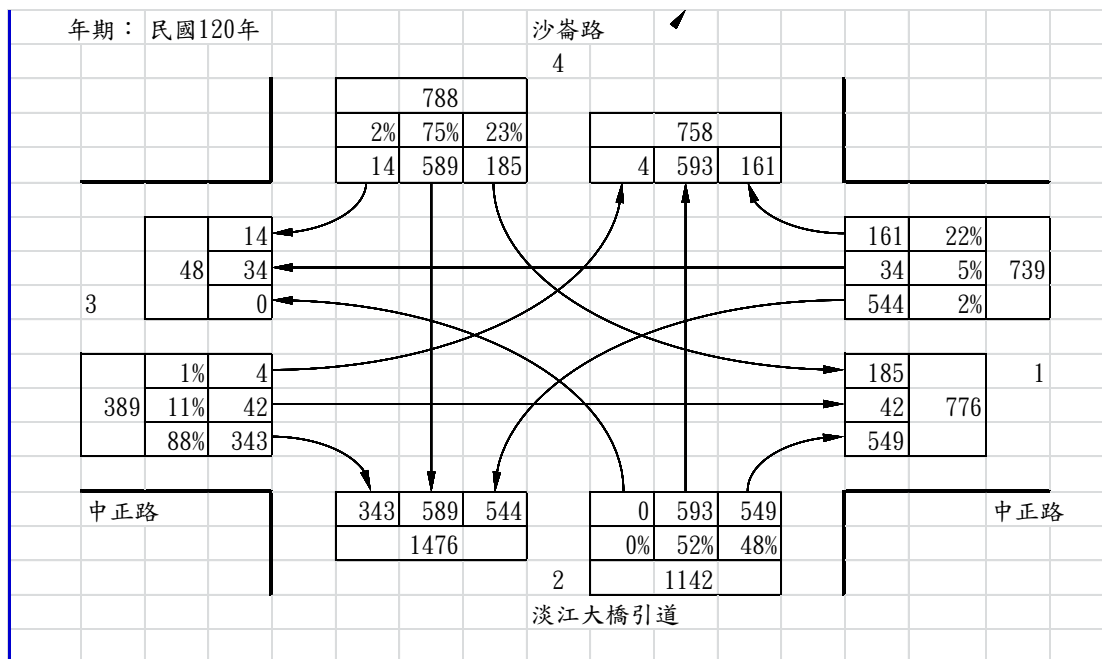
本方案之主線路線配置詳圖十三，除禁止淡江大橋下引道左轉之交通管理方式，並引導原路口左轉往淡海及沙崙海水浴場方向之車流，改行濱海匝道外，並增設下匝道直接右轉中正路匝道及中正路直接右轉上橋匝道，路口配置詳圖十四。本方案路口服務水準可達 A 級，路口轉向示意圖詳圖十五。雖需增加 2 轉向匝道用地，惟因新增匝道皆設置於公地，可避免增收私地。淡江大橋目標年預估機車量如表二所示，雖機車量不多，若提供直接上下沙崙路，則直行機車將與右轉車流平面交織，有交通安全疑慮。若設專用右轉高架匝道與機車道立交，路口空間景觀將複雜化。建議若採此方案沙崙路機車上下淡江大橋須繞行中正路及淡海路，雖較不方便但安全性較高且簡化路口行車動線。



圖十三 方案四匝道路線配置示意圖



圖十四 方案四中正路/沙崙路口配置示意圖



圖十五 方案四中正路/沙崙路口平面交叉轉向交通量示意圖

表二 淡江大橋目標年預估機車量

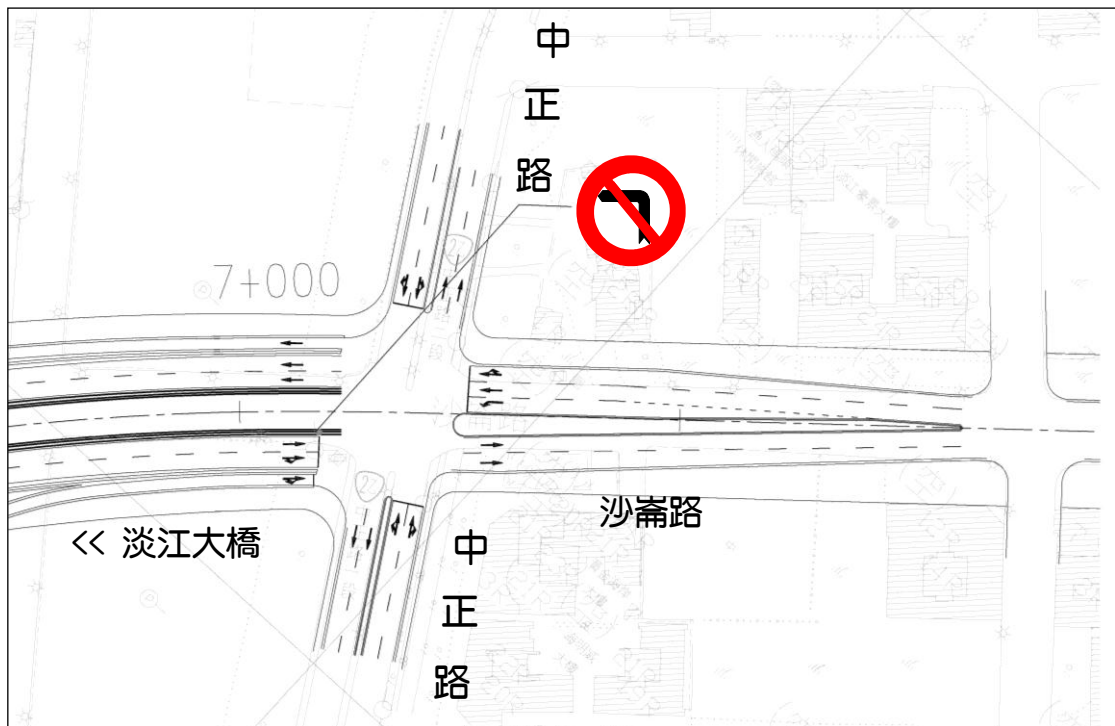
民國	方向	機車 (輛/日)	機車 (輛/尖峰小時)
120年	往淡水	3,060	230
	往八里	2,947	220

E. 方案五(中正路/沙崙路口平面交叉+引道禁左+11號道路+沙崙路維持四車道+取消明挖隧道):

本方案之主線路線配置詳圖十六，除禁止淡江大橋下引道左轉之交控管理方式，並引導原路口左轉往淡海及沙崙海水浴場方向之車流，改行濱海匝道外，並配合增設11號道路，路口配置詳圖十七，沙崙路仍維持現況採4車道配置，並取消200m明挖覆蓋隧道，沙崙路與淡海新市鎮仍依現有道路銜接。本方案路口服務水準可達B級。



圖十六 方案五匝道路線配置示意圖



圖十七 方案五中正路/沙崙路口配置示意圖

三、方案比較

綜上分析，各方案路口比較如表三，另考量未來淡水輕軌捷運延伸線營運，捷運於路口具有優先通過權，因此捷運營運後將增加本路口負擔，其路口服務水準比較如表四(考量中正路配合捷運拓寬 8m，維持雙向各 2 車道)，相關方案優缺點比較表如表五、六所示。

表三 路口服務水準比較表(淡水捷運延伸線未營運)

方案	方向	交通量 (pcu/h)	延滯時間 (s/pcu)	服務 水準	路口平均 延滯 (s/pcu)	路口 服務 水準
方案一 中正路/沙崙路口 平面交叉	往東	389	8.3	A	61.5	E
	往西	739	75.2	E		
	往南	788	25.8	B		
	往北	1,483	87.6	F		
方案二 中正路/沙崙路口 平面交叉+11 號道 路	往東	389	8.3	A	57.3	D
	往西	739	75.2	E		
	往南	745	26.1	B		
	往北	1,440	77.5	E		
方案三 中正路/沙崙路口 平面交叉+中正路 引道禁左方案	往東	389	5.9	A	16.3	B
	往西	739	24.1	B		
	往南	788	10.7	A		
	往北	1,142	18.7	B		
方案四 中正路/沙崙路口 平面交叉+中正路 引道禁左方案+右 轉槽化	往東	389	1.7	A	11.8	A
	往西	739	19.5	B		
	往南	788	9.5	A		
	往北	1,142	11.8	A		
方案五 中正路/沙崙路口 平面交叉+中正路 引道禁止左轉+11 號道路+沙崙路維 持現況 4 車道+取 消明挖隧道	往東	389	5.9	A	15.6	B
	往西	739	24.1	B		
	往南	745	10.2	A		
	往北	1,142	18.4	B		

表四 路口服務水準比較表(淡水捷運延伸線有營運)

方案	方向	交通量 (pcu/h)	延滯時間 (s/pcu)	服務 水準	路口平均 延滯(s/pcu)	路口 服務 水準
方案一 中正路/沙崙路口 平面交叉	往東	389	11.3	A	64.5	E
	往西	739	78.2	E		
	往南	788	28.8	B		
	往北	1,483	90.6	F		
方案二 中正路/沙崙路口 平面交叉+11號 道路	往東	389	11.3	A	60.3	E
	往西	739	78.2	E		
	往南	745	29.1	B		
	往北	1,440	80.5	E		
方案三 中正路/沙崙路口 平面交叉+中正路 引道禁左方案	往東	389	8.9	A	19.3	B
	往西	739	27.1	B		
	往南	788	13.7	A		
	往北	1,142	21.7	B		
方案四 中正路/沙崙路口 平面交叉+中正路 引道禁左方案+右 轉槽化	往東	389	4.7	A	14.8	A
	往西	739	22.5	B		
	往南	788	12.5	A		
	往北	1,142	14.8	A		
方案五 中正路/沙崙路口 平面交叉+中正路 引道禁止左轉+11 號道路+沙崙路維 持現況4車道+取 消明挖隧道	往東	389	8.9	A	18.5	B
	往西	739	27.1	B		
	往南	745	13.2	A		
	往北	1,142	20.4	B		

表五 方案比較表

方案	路口服務水準 (輕軌未營運/輕 軌營運)	對沙崙路民 房景觀影響	較原規劃增加 工程費 (萬元)	較原規劃增加用 地費 (億元)	備註
原方案 路口立交	C/C	有	--	--	
方案一 中正路/沙崙路口 平面交叉	E/E	無	-7,400	—	
方案二 中正路/沙崙路口 平面交叉+11號道 路	D/E	無	+102,600	增加闢建#11號 連絡道用地	
方案三 中正路/沙崙路口 平面交叉+中正路 引道禁左方案	B/B	無	-7,400	—	
方案四 中正路/沙崙路口 平面交叉+中正路 引道禁左方案+右 轉槽化	A/A	無	-7,000	右轉槽化處均屬 公有地用地無需 徵收	
方案五 中正路/沙崙路口 平面交叉+中正路 引道禁止左轉+11 號道路+沙崙路維 持現況4車道+取 消明挖隧道	B/B	無	+91,600	增加闢建#11號 連絡道用地	

表六 方案優缺點比較表

方案	優點	缺點
原方案 路口立交	<ol style="list-style-type: none"> 1. 路口提供完整轉向時相，用路人行車便利。 2. 路口服務水準提升至 C 級。 3. 往沙崙路車流不受輕軌干擾。 	沙崙匝道進入沙崙路於淡海路前下地，因採高架引道方式，將會對兩側居民造成壓迫感，衝擊沙崙路視覺景觀。
方案一 中正路/沙崙路口 平面交叉	沙崙匝道於中正路前下地，將不會對沙崙路兩側居民造成衝擊。	路口服務水準降低至 E 級，會造成路口交通擁塞。
方案二 中正路/沙崙路口 平面交叉+11 號道 路	<ol style="list-style-type: none"> 1. 沙崙匝道於中正路前下地，將不會對沙崙路兩側居民造成衝擊。 2. 配合興建 11 號道路，可將往新市鎮車輛引導至 11 號道路，提升中正路/沙崙路口道路服務水準至 D 級。 	需增加 11 號道路費用，原規劃路線因通過中央廣播電台後方需採地下化，工程費用較高，若要降低工程費，改採平面道路方案，需與廣播電台進行協調。
方案三 中正路/沙崙路口 平面交叉+中正路 引道禁左方案	<ol style="list-style-type: none"> 1. 沙崙匝道於中正路前下地，將不會對沙崙路兩側居民造成衝擊。 2. 僅藉由交通引導方式即大幅提升路口服務水準。 3. 路口機車仍可維持直接上下動線。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 左轉車流動線與一般習慣較不同，交通指引標示須明確。 2. 中正路二段 51 巷車道須重新配置。
方案四 中正路/沙崙路口 平面交叉+中正路 引道禁左方案+右 轉槽化	<ol style="list-style-type: none"> 1. 沙崙匝道於中正路前下地，將不會對沙崙路兩側居民造成衝擊。 2. 僅藉由交通引導及路口槽化方式即大幅提升路口服務水準。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 左轉車流動線與一般習慣較不同，交通指引標示須明確。 2. 路口機車須繞行較不方便。 3. 須增加槽化部分之用地。
方案五 中正路/沙崙路口 平面交叉+中正路 引道禁止左轉+11 號道路+沙崙路維 持現況 4 車道+取 消明挖隧道	<ol style="list-style-type: none"> 1. 可減少沙崙路拓寬及明挖覆蓋隧道工程費用。 2. 迴避明挖隧道處之保育類鳥類，有利於生態保護。 3. 輕軌捷運藍海線施工及通車階段，可透過#11 計畫道路，以利漁人碼頭車流經新市鎮至台 2 線登輝大道再左轉前往三芝、石門或右行至淡水市區 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 需增加 11 號道路費用，原規劃路線因通過中央廣播電台後方需採地下化，工程費用較高，若要降低工程費，改採平面道路方案，需與廣播電台進行協調。 2. 若取消明挖隧道，車流需沿原有道路行駛，但考量目標年淡海新市鎮開發後，將引進大量車流，此道路寬度恐不敷需求。

四、結論與建議

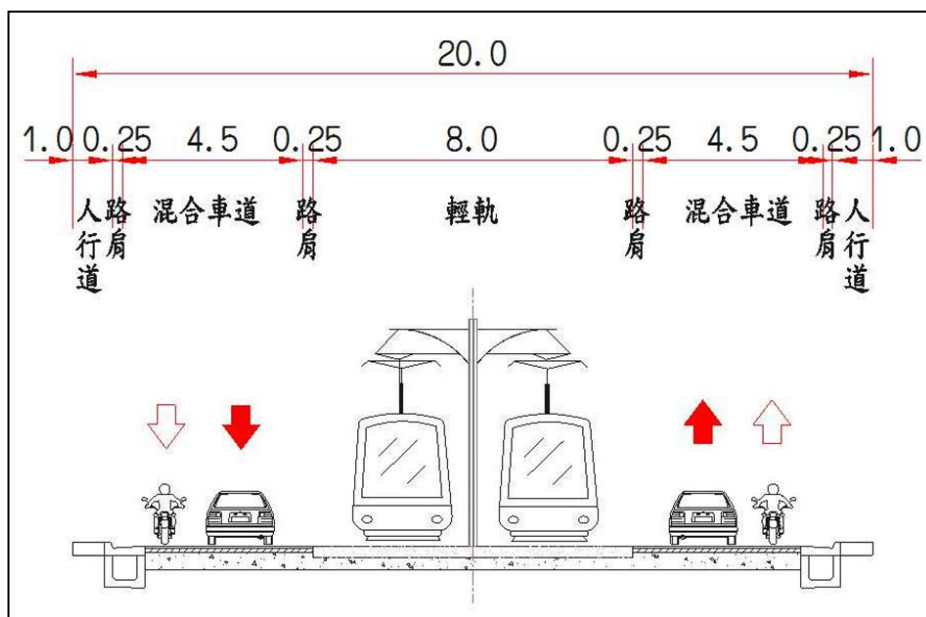
考量降低原規劃沙崙路匝道對沙崙路居民之景觀衝擊，本局於 100 年 11 月 30 日召開淡江大橋淡水端連絡道匝道佈設方案會議，會議結論(附件一)略以：「原則採方案四，取消沙崙路高架匝道，改採平交、禁止左轉方式辦理，請顧問公司再研擬上、下淡江大橋汽機車動線方案，沙崙路採原環評方式辦理」，經檢討路口右轉槽化，將導致沙崙路機車上下淡江大橋須繞行中正路及淡海路較不方便，研議結果為取消路口槽化，改以規劃下橋匝道增設 1 右轉車道，詳圖二十；另沙崙路規劃依新北市政府城鄉局建議，基於都市計畫發展，保留兩側各 10m 綠化步道用地，規劃為雙向 4 車道，對周邊發展密集的住商環境具有正面助益。原路口左轉往淡海及沙崙海水浴場方向之車流，於橋上即引導改行濱海匝道，下橋後右轉中正路二段 51 巷再左轉中正路行駛。中正路二段 51 巷為 12m 寬計畫道路，車道建議配合重新配置為由中正路往濱海匝道方向為單車道，另濱海匝道往中正路方向為 2 車道，以提供經濱海匝道往淡海及沙崙海水浴場方向之車流使用，詳圖十八。

現有中正路路寬約 20m，配置雙向各二車道，未來輕軌捷運規劃將行駛於中正路中央處，佔用約 8m 路寬，若不拓寬兩側將僅留設各一車道通行，詳圖十九，此配置將造成中正路道路因容量不足以致交通擁塞。為維持中正路交通服務水準，請新北市政府於捷運規劃時配合辦理都市計畫變更拓寬中正路 8m，以維持中正路原車道數。

綜上，考量中正路未來輕軌捷運空間，中正路/沙崙路口配置詳圖二十。



圖十八 中正路二段 51 巷車道配置圖



圖十九 輕軌捷運行駛中正路斷面圖



圖二十 中正路拓寬後中正路/沙崙路口配置示意圖

附件一

研商淡江大橋淡水端連絡道匝道 佈設方案會議

五、主辦單位說明：略

六、台灣世曦工程顧問公司簡報：略

七、議題討論：

(一) 新北市政府工務局 (書面意見)：

本局建議依簡報方案五辦理，並依計畫經費分擔應負擔比例。

(二) 新北市政府交通局：

1. 本局業於 100 年 7 月 29 日研商淡水捷運延伸線相關開闢、開發方式事宜，曾就 11 號計畫道路闢建進行討論，決議考量淡江大橋第二匝道後續闢建需求，將預留 45 米並先行以 35 米闢建。
2. 有關方案一(平面交叉)與方案三(平面交叉+引道禁左)之差異，僅於路口加設禁左管制，其路口服務水準即由 E 級提升至 B 級，建議確認並說明各方案之路口交通量推估。
3. 建議補充評估中正/沙崙路口調整後，車流對鄰近其他路口之影響，並補充中正/沙崙路口時制計畫內容。
4. 有關方案四及方案五增加之路口右轉專用匝道，建

議補充機車及行人動線規劃。

(三) 新北市政府城鄉局：

1. 沙崙路原規劃有 10 米綠化步道用地，於都市發展角度而言對周邊發展密集的住商環境具有正面助益，應予保留，且未來捷運線完成後將連帶開闢 11 號計畫道路，屆時可疏導往淡海新市鎮之車流，爰沙崙路是否仍有增設車道之必要性請再妥予研議。
2. 中正路 2 段 51 巷於淡水都市計畫道路寬度為 12 公尺。

(四) 內政部營建署：

1. 有關淡江大橋淡水端聯絡匝道佈設方案尊重貴局之專業考量，惟若採原環評說明書之規劃下匝道後由沙崙路進入淡海新市鎮，考量淡海新市鎮未來之發展及往三芝、石門等北海岸方向之過境型交通量，建議在兼顧環境保護之前提下，仍應保留沙崙路往北以隧道銜接新市鎮之規劃，並將過境型交通之引導一併納入整體考量。
2. 沙崙路於新北市淡水都市計畫範圍內目前計畫道路寬度為 35 米，經隧道銜接進入新市鎮範圍之計畫道

路寬度為 50 米，且已興闢完成，因兩者不等寬，未來道路開闢時介面之銜接應詳加考量。

3. 依規劃單位說明目前淡江大橋建設計畫研擬方案時所採情境計畫人口數為 8 萬人，似乎較為保守，依淡海新市鎮特定區計畫通盤檢討草案，計畫人口數已開發區為 13 萬，後期發展區為 11 萬人，且目前已開發區範圍內申請通過都市設計審議可申請建築執照之戶數約近 1 萬七千戶；另本署奉行政院經濟建設委員會指示刻正研擬後期發展區之發展方案，預計今年底至明年初陳報行政院，故建議調整本計畫預估情境之人口數，較符合北淡地區未來之發展。

(五) 西濱北工處陳松堂處長：

1. 淡江大橋淡水端銜接淡水區域道路及淡海新市鎮方式，應以對環差作業影響最小為原則。環評已通過之工程內容，若原即不列入本次環差範圍，應不考量變更，以免影響後續推動淡江大橋期程。
2. 淡江大橋機車量雖不高，路口平交方案仍應考量機車與右轉汽車交織之交通安全問題，避免機車與右轉汽車衝突。

八、結論：

- (一) 考量各單位意見原則採方案四，取消沙崙路高架匝道，改採平交、禁止左轉方式辦理，請顧問公司再研擬上、下淡江大橋汽機車動線方案，沙崙路採原環評方式辦理，請顧問公司參採與會代表所提意見，並將捷運長期規劃方案納入，研提「淡江大橋淡水端連絡道匝道佈設方案」成果報告，於100年12月5日下班前送交本局西濱北工處。
- (二) 因應方案調整，請台灣世曦公司就各單位意見納入研析，並提供亞新公司修正環境差異分析報告。
- (三) 台2乙線中正路與輕軌捷運共線路段，請新北市政府於捷運規劃時配合辦理都市計畫變更拓寬中正路，以維持原有車道數。

<以下空白>