

市政統計週報

(九十二年5月份)

臺北市政府工務局新建工程處

107年3月16日

【提要】洲美快速道路通車後，將可強化臺北市快速道路系統北區路網之功能。

臺北市全區快速道路網經多年建設已略見雛形，但中山高速公路以北地區因無快速道路銜接現有快速道路網，因此士林、北投地區大量南北向交通，甚至中山高速公路及臺北縣淡水往返臺北市區之交通，僅能由承德路負擔；未來臺北市之關渡、洲美及社子島等地區陸續開發後，交通狀況將有日益惡化之趨勢。有鑑於此，臺北市政府為解決該地區之交通問題，乃積極推動北區快速道路系統之規劃，而洲美快速道路就是環西快速道路系統向北延伸之重要一環，它將有效的疏導鄰近地區交通壅塞現象。

工程簡介

洲美快速道路南起環河北路終點，跨越渡頭堤防及基隆河後，向北延洲美堤防右岸延伸，經過北投焚化廠與北投十三號道路後，跨越磺港溪及承德路、大度路口與大業路平面銜接，全長約5.1公里。工期自八十八年二月開工至九十一年十二月全線通車共計46個月。洲美快速道路工程分為二期：

第一期：工程範圍南起環河北路三段葫蘆國小附近，沿環河北路三段至渡頭堤防以北約100公尺處，全長約1.6公里。

第二期：工程範圍自第一期銜接處起，跨越基隆河段，向北沿基隆河右岸與洲美堤防共構，行經北投焚化廠與北投十三號道路，跨越磺港溪並續沿磺港溪右岸北行，銜接大度路及大業路平面道路，全長約3.5公里。

工程執行高度挑戰：

- 一、第一期渡頭堤防至社子防潮堤段工程，因係社子島地區居民陸上唯一對外交通出口，施工過程中尚須維持交通順暢等因素，極具挑戰性。
- 二、動用四十餘部全臺最大型鑽機與吊車，在河中的惡劣環境下施作又遭遇地質問題，戮力完成位基隆河中之大口徑深基樁(直徑2公尺、深達105公尺)，施工技术高，極具挑戰性。
- 三、跨越基隆河段最長跨徑為168公尺，為國內僅見，同時為配合防汛期施工，故須配合水理分析計畫進行吊裝，工程困難度高。
- 四、第二期工程之鋼橋結構鋼料總計約六萬多噸，為配合新制交通法規道路載重相關規定及吊裝作業困難度高，極具挑戰性。
- 五、本工程計有五處高架橋基礎與既有堤防重疊，故必須破堤施築基礎，另位於基隆河中亦有二座跨河主橋橋墩，上述各橋墩均必須配合於非防汛期期間施作，影響施工進度安排之彈性，極具挑戰性。
- 六、工程範圍中之延平北路六段、大業路、大度路等道路，由於現有地下管線相當繁多，部分地下管線又與本工程之結構體相衝突，因此須協調管線單位配合辦理遷移作業，影響部分工項之進度，極具挑戰性。

工程執行優越表現：

第二期快速道路用地，於拆除既有民房時，曾遭受居民強力之抗爭，第三標工程（磺港溪至大業路段）開工後仍無法進行全面性施工，高架橋基礎部分之基樁工程亦無法施做，由於受當地居民之陳情抗議，因此無法於深夜時段施工，影響基樁施工之連續性；然而自地上物拆遷至高架橋通車（九十一年十二月二十四日正式開放通車），施工期合計一年十個月完成 3.5 公里，創下全臺工程界紀錄。另第二期第二標（福國交流道段及洲美堤防段）及第三標（磺港溪至大業路段）工程，榮獲本府本年度工程品質評鑑第一、二名，第二期第二標更獲頒本年度國家工程品質特優獎之金質獎。整體洲美快速道路施工執行之表現，堪為市政建設之表率。

路線範圍與功能

1. 臺北都會區北往南方向：

臺北都會區淡水、關渡、北投、士林地區往南車流可利用洲美快速道路至環河北路三段銜接既有環河快速道路系統，通往臺北市區、中山高速公路汐止—五股高架橋南下或臺北縣地區。

相關動線概述如下：

- (1) 淡水、關渡地區往南：大度路→大度路上匝道（大度路150巷口）→洲美快速道路→環河北路三段→環河快速道路。
- (2) 北投地區往南：大業路→大業路上匝道（大度路、承德路路口）→洲美快速道路→環河北路三段→環河快速道路。
- (3) 石牌地區往南：承德路七段→北投十三號道路→北投十三號道路上匝道（洲美街口）→洲美快速道路→環河北路三段→環河快速道路。
- (4) 士林地區往南：中正路→環河北路三段→環河快速道路。
- (5) 社子島、社子地區往南：延平北路、社中街→環河北路三段→環河快速道路。

2. 臺北都會區南往北方向：

臺北縣、臺北市區及中山高速公路往北車流可利用洲美快速道路，欲往淡水、關渡地區車流可由洲美快速道路大度路下匝道（大度路150巷口）銜接大度路；往北投地區車流可由洲美快速道路大業路下匝道（三合街口）銜接大業路；往士林車流可由中正路、或由洲美快速道路北投十三號道路下匝道（洲美街口）銜接北投十三號道路通往承德路七段。

相關動線概述如下：

- (1) 臺北縣地區往北：臺北縣、市間聯絡橋樑→環河快速道路系統→環河北路三段→洲美快速道路。
- (2) 臺北市區往北：環河快速道路系統→環河北路三段→洲美快速道路；或由市民大道→環河北路三段→洲美快速道路；或由建國南北高架橋→高速公路→重慶北路下匝道→重慶北路→環河北路三段→洲美快速道路。

(3) 中山高速公路汐止—五股高架橋往北：環河北路下匝道→環河北路三段→洲美快速道路。

(4) 中山高速公路平面段往北：重慶北路下匝道→重慶北路→環河北路三段→洲美快速道路。

洲美快速道路於九十一年十二月二十四日正式開放通車後，估計較民國九十一年未興建洲美快速道路時，約可減少總行車距離3,500車公里/日，估計至民國一一〇年時可減少5,800車公里/日；以運輸效益分析來看，估計民國九十二年運輸效益約為新台幣12.42億元，至民國一一〇年預估運輸效益則約增加至新台幣60.69億元。

洲美快速道路完工以後，臺北都會區北部地區之關渡平原、社子島及淡海地區等將陸續開發，屆時將扮演串聯社子快速道路、外雙溪快速道路、環西快速道路、淡水河北側沿河快速道路及淡海山區路線等多項重要交通建設之主軸，進而銜接臺北市暨有快速道路網，使大臺北地區之交通網路更形便捷，更能有效的疏導臺北市北部地區交通擁塞現象，使臺北市成為名符其實的國際化都市。

參考資料：臺北市洲美快速道路工程先期規劃 聯亞工程顧問股份有限公司 (87/06)

