

# 第一章 計畫目的

近年國道 3 號土城、中和交流道各方向匝道交通量都較周邊其他交流道高，並經常性壅塞回堵至主線，且兩交流道銜接土城及中和區間的主要幹道(金城路、連城路)，交流道匯入之地區道路路口服務水準多已惡化至 E~F 級，顯示土城及中和交流道及周邊地區道路已無法負荷兩交流道匯入、匯出之交通量。

由於國道 3 號中和交流道主線於尖峰時間及假日經常因地區道路之回堵產生交通壅塞，影響國道服務等級，新北市政府於民國 95 年起陸續辦理轄區內各高速公路交流道之周邊道路交通改善，惟中和交流道周邊道路改善成效一直無法達到預期之成果，為順應市民之需求，並因應土城地區暫緩發展區、彈藥庫地區、土城醫院等區域都市計畫檢討暨大型開發案，研議在中和及土城兩交流道間之清水地區新增一處交流道，分散優化既有中和及土城交流道轉向交通服務，並提供鄰近地區進出國道 3 號之便利性。

前階段可行性評估係由新北市政府辦理，並於 109 年 6 月 23 日經行政院核定，爰由高速公路局於 109 年 7 月開始據以辦理規劃設計工作，其中建設計畫已於 110 年 12 月 8 日經行政院核定，本計畫增設交流道工程位置，係位於國道 3 號現有中和交流道(里程 35.9k)與土城交流道(里程 42.6k)間，完工後可大幅提升土城區北側鄰里及鄰近中和與板橋民眾進出國道 3 號之便利程度。

有鑑於增設交流道區位的研選需考量周遭環境現況、相關建設計畫「土城暫緩發展區及附近地區區段徵收開發案」及「新訂擴大大漢溪南都市計畫(土城地區)(配合土城彈藥庫附近地區為司法園區)主要計畫案」之開發構想、捷運萬大-中和-樹林線第二期工程、斬龍山考古遺址、土城醫院等相關環境因子，經研析考量建構完善的交流道方案，擬定本交流道之功能定位如下：

一、提高國道 3 號對土城地區便捷之聯外運輸，促進地區發展，並分散鄰

近中和交流道、土城交流道之交通負荷，減輕地區道路對通過性車次之交通負擔。

二、因應土城暫緩發展區、土城醫院開發衍生之旅運需求，提供便捷之交通運輸服務，降低開發區車流對地區道路之衝擊。

另依交通現況調查及特性分析結果，研究計畫範圍內國道 3 號主線、交流道以及地區道路交通問題並配合道路實質條件，彙整說明本計畫交流道交通功能需求如下：

#### 一、分擔土城交流道及中和交流道交通

中和交流道負擔中和、永和地區及部分板橋、土城地區進出國道 3 號之交通量，現況無論平假日，北上出口約 2,072~2,634cu/h，北上入口合計約 1,294~1,598pcu/h，南下出口約 1,589~2,167pcu/h，南下入口合計約 2,379~3,039pcu/h。入口匝道之交通量常回堵至地區道路及省道台 64 線，同時出口匝道亦常受地區號誌化路口影響，導致回堵，影響高速公路主線之速率。

土城交流道則負擔土城、板橋地區及周邊工業區進出國道 3 號之交通量，現況平假日土城交流道北上出口約 1,974~2,913pcu/h，北上入口合計約 923~1,441pcu/h，南下出口約 1,032~1,617pcu/h，南下入口合計約 1,497~2,986pcu/h，常因交流道直接與地區道路路口銜接，號誌停等導致車流導致車流回堵至主線。

國道 3 號土城-中和路段間增設金城交流道，可分散既有兩處交流道之進出量，舒緩既有中和交流道及土城交流道之回堵情形。

#### 二、改善地區道路服務水準

中和交流道匯入連城路/中正路路口，土城交流道則與金城路形成一路口，兩處交流道匯入主要路口服務水準為 E~F 級。且連城路、金城路同時兼負地區主要道路之功能，晨、昏峰時段地區車流與交流道車流交織、相互干擾，且部分路段路幅有限，導致連城路、金城路，

服務績效不佳。

增設金城交流道，可減少中和及土城交流道匯入兩地區道路路口之交通量，兩既有交流道路口可提升至 C~E 級。

### 三、配合周邊地區發展完善道路系統

本增設交流道範圍周邊土城暫緩發展區及附近地區市地重劃已完成並已陸續開發，且「新訂擴大大漢溪南都市計畫（土城地區）（配合土城彈藥庫附近地區為司法園區）主要計畫案」除整體規劃土地使用，並融合自然資源保護與文化資產活化外，更可提升彈藥庫遷移後土地利用效益，促進地方發展。

是故周邊區域開發預期將引入更多人口，導致國道 3 號中和、土城交流道服務水準持續惡化，故急需增設金城交流道分擔交通。且土城醫院亦已於民國 109 年完工啟用，新增交流道能可更為快速調派土城醫院醫療資源。

依目標年交通量預測與分析結果，金城交流道目標年交通量，尖峰小時交通量南出 817pcu/h，北出 882pcu/h，南入 1186 pcu/h，北入 981pcu/h，各匝道布設 1 車道進出國道 3 號主線。

本計畫依據目標年預測交通量、相關都市計畫及土城地區未來發展性，考量捷運萬大線第二期工程之推動期程以及斬龍山文化遺址相關限制，建議採 Y 型交流道方案(詳圖 1-1 所示)，設置聯絡道銜接金城路二段，並儘量使用公有地、優化交流道動線，以降低未來計畫推動阻力。

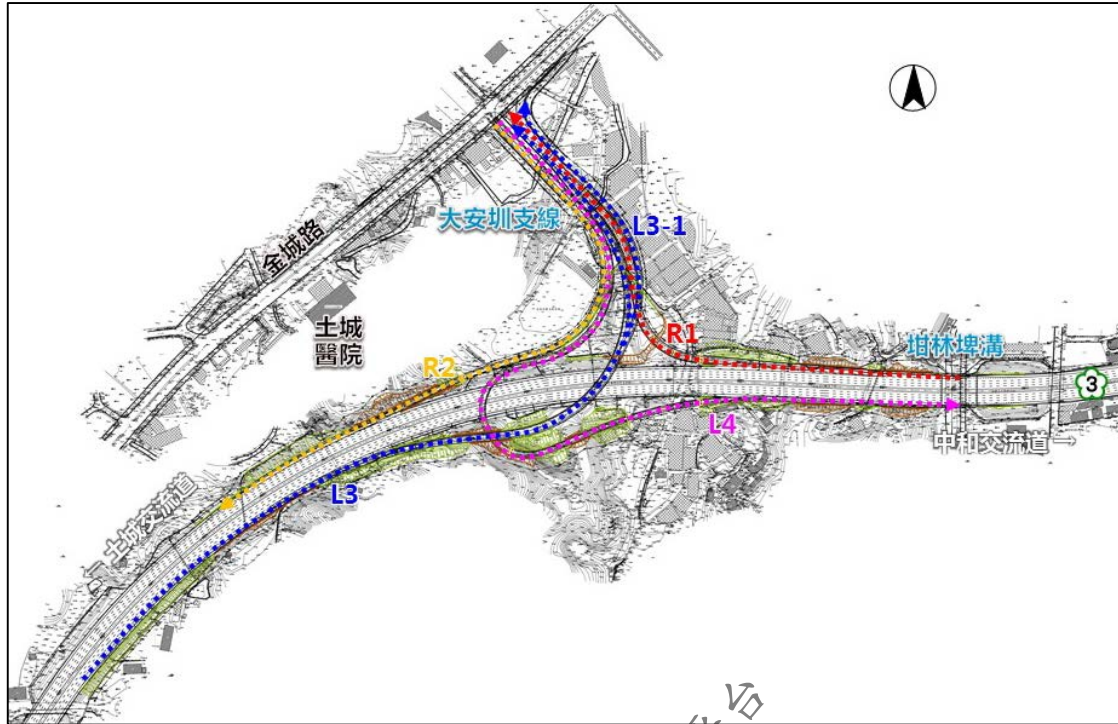


圖 1-1 金城交流道布設平面圖

惟本 Y 型交流道方案未於金城路口設置左轉匝道，交流道之南出及北出匝道需於合併段聯絡道約 200 公尺內完成左、右轉交織，距離過短可能造成路口及路段服務水準不佳。因此，為降低未設置左轉匝道對金城路口運轉之影響，建議採部分出口匝道提前分流之方式，期能降低路口延滯及路段交織之影響，相關交通措施包括：

- 一、交流道出口匝道設計採提前分流，儘量減少車流交織行為。
- 二、於國道 3 號主線北上側自和平路起增加一車道作為出口匝道，增加儲車長度約 300 公尺。
- 三、聯絡道右轉金城路設置槽化右轉車道提供常時右轉。

綜合評估增設金城交流道後，國道 3 號中長程旅次可分別由土城、金城、中和交流道進出，土城及鄰近的板橋部分區域可改由增設之金城交流道進出，減輕既有土城、中和交流道之負荷，並且可減少中長程運輸於市區繞行的距離及時間，改善區域道路服務水準。

依據交通部 110 年 10 月 1 日交路字第 1100027616 號函文，有關「國

道 3 號增設北土城交流道工程」之交流道正式名稱命名為「金城交流道」。

由於本案位於都市計畫區之山坡地，依據水土保持法第 12 條，於山坡地進行開發需擬具水土保持計畫。本計畫書係遵照行政院農業委員會 105.11.30 修正公告之「水土保持法」、109.03.03 修正公告之「水土保持技術規範」及 109.03.12 公告之「水土保持計畫審核監督辦法」規定編制、設計，並針對本案於開發後對下游排水之影響進行檢討，以期完善規劃各項水土保持設施，確保山坡地土地之安全利用，並能達到減低對環境之衝擊及水土保持功效。

水土保持計畫資訊公開平台

第一章 計畫目的.....	1-1
---------------	-----

水土保持計畫資訊公開平台

圖 1-1 金城交流道布設平面圖 .....	1-4
------------------------	-----

水土保持計畫資訊公開平台