新竹縣政府 HsinChu County Government

台1線替代道路(新豐~新竹)新闢工程

■ 計畫緣起

- 台1線為竹北重要南北向道路，連結新竹工業區、竹北市區及竹科；上下班尖峰， 車流量大。
- 竹北路段現況服務水準為D~F級，頭前溪橋路段更惡化為F級，形成交通瓶頸。
- 前省公路局於86年即進行替代道路研擬規劃事宜；惟距今時日已久，有必要針對 原規劃路線重新檢討。

■ 計畫目標

- 提供替代交通動線，紓解台1線交通壅塞。
- 建構便捷交通管道，帶動竹北西側地區發展。
- 加強地區交通服務，促進沿線土地利用。

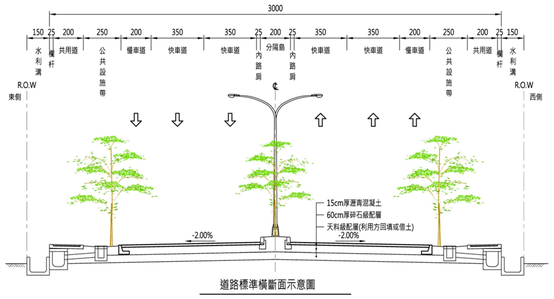
■ 路線說明

- **主線：**路線起至明新科大附近，由台1線分出，以高架橋方式跨過鳳山溪進入竹北市，與竹54及118線橫交，往南跨頭前溪後與武陵路(台68線武陵路交流道)銜接。
- **東西支線：**東側延伸支線-銜接榮光路，西側延伸支線-銜接德昌街。

項目 \ 方案別		主線	東支線	西支線	主線+東西支線
路線長度(公里)		4.343	1.407	1.462	7.303
徵收面積(公頃)		13.08	2.48	1.80	17.36
拆遷建物(棟)		21	2	5	28
建設費用	工程經費(億元)	44.82	20.29	17.22	82.33
	用地及拆遷補償費(億元)	11.41	1.47	2.30	15.18
	合計(億元)	**56.23**	**21.76**	**19.52**	**97.51**

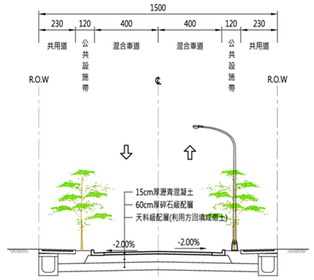
■ 道路斷面配置

- 主線：路寬30公尺，中央實體分隔，雙向6車道



道路標準橫斷面示意圖

- 支線：路寬15公尺，標線分隔，雙向2車道



■ 建設期程

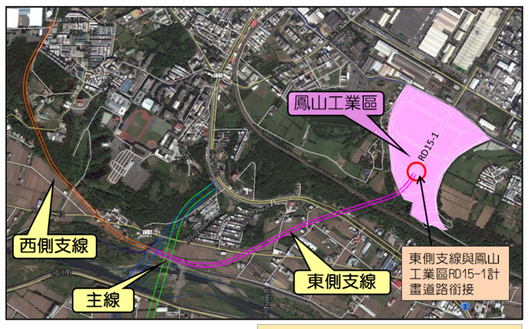
- 約須6年
  - 用地變更及取得：2年
  - 工程細部設計：1年半
  - 工程施工：4年

■ 建設效益

- 計畫道路可移轉台1線交通量約37~42%，提昇線頭前溪橋及鳳山溪路段之服務水準至D級以上。
- 計畫道路開闢，對紓解台1線之交通效果顯著。

道路	路段	方向	無計畫道路(A) 交通量	V/C	服務水準	有計畫道路(B) 交通量	V/C	服務水準	交通量變化 (B-A)/A (%)
計畫道路(台1線替代道路)	鳳山溪橋	往北	-	-	-	1,790	-	-	-
		往南	-	-	-	1,774	-	-	-
	頭前橋	往北	-	-	-	2,020	-	-	-
		往南	-	-	-	1,937	-	-	-
台1線	鳳山溪橋	往北	3,079	1.31	F	1,917	0.82	D	-37.7%
		往南	2,744	1.17	F	1,726	0.73	C	-37.1%
	頭前橋	往北	3,830	1.45	F	2,300	0.87	D	-39.9%
		往南	3,677	1.39	F	2,132	0.80	D	-42.0%





➤東西支線示意圖



➤銜接台68線武陵高架橋，已預留銜接之基礎與結構。



■ 執行情形與後續工作

- 考量建設規模(期程及經費)採分期推動。

➤**優先推動路段(118線~台68線)**

■ 優先路段路線說明

- 北起縣道118線往南跨越彭湖圳、豆子埔溪及頭前溪後，銜接新竹市武陵路。全長1, 754公尺。
- 縣道118線至台68線間路段，因銜接兩重要道幹道，效益較高，為第一期(優先闢建)路段。

項目 \ 路段		台1線替代道路(118線~台68線路段)
路線長度(公里)		1.754
徵收面積(公頃)		3.8
建設費用	工程經費(億元)	23.86
	用地及拆遷補償費(億元)	4.58
	合計(億元)	**28.44**

項目	日曆年 111	112	113	114	115
一. 工程細部設計	(18個月)				
二. 用地變更及取得		(24個月)			
三. 工程施工			(25月)		
四. 完工驗收					(1個月)

- 已成完先期規劃及基本設計(107年5月)
- 已通過環境影響評估(110年10月)
- 已舉辦五場地方說明(含環評一場)。
- 爭取中央生生活圈道路建設計畫經費補助中(提案計畫書已送公路總局，預定12月審查)
- 中央核定後，辦理工程細部設計、用地取得及工程發包等作業。

項目	金額(萬元)	中央款(79%)	地方配合款(21%)	新竹縣	新竹市
工程費	**238,566**	188,467	50,099	36,389	13,710
用地費	**45,813**	36,192	9,621	9,621	-
建設費用合計	**284,379**	224,659	59,720	46,009	13,710