

內政部所屬(國土管理署及所屬、國家公園署及所屬、建築研究所)及財團法人臺灣營建研究院 115 年度預算評估報告

八、「淡水河北側沿河平面道路工程(淡水河北側沿河快速道路第一期工程替代方案)」允宜積極督導，並妥謀因應施工風險之良策，俾及早改善交通

國土管理署 115 年度預算案「都市基礎工程業務」項下「淡水河北側沿河平面道路工程(淡水河北側沿河快速道路第一期工程替代方案)」(以下簡稱「淡水河北側道路工程」)編列 9,000 萬元，該計畫總經費 26 億 100 萬元，分 7 年辦理，截至 114 年度已編列 5 億 4,460 萬元。經查：

(一)因缺工及施工動線不佳等因素影響，「淡水河北側道路工程」於 113 年 1 月辦理計畫修正，國土管理署經費由 16.67 億元增加至 26.01 億元

為緩解臺北及淡水地區間交通壅塞，提升臺 2 線竹圍路廊之運輸效能，行政院於 111 年 8 月 9 日核定「淡水河北側道路工程」，計畫期程自 109 年 5 月至 120 年 6 月，總經費 73.4 億元，其中國土管理署補助新北市政府辦理關渡新橋以北(新北市都市計畫區部分)之工程費 16.67 億元¹。惟受 Covid-19 疫情、物價上漲、營造廠商量能飽和及缺工等因素影響，復因應工程施工環境、施工動線及界面較複雜等實際情況，爰行政院於 113 年 1 月 17 日核定修正計畫，計畫期程延長至 120 年 12 月，總經費增加至 103.402 億元，其中屬國土管理署部分增加 9.34 億元至 26.01 億元(增幅 56.03%，詳表 1)。

¹參自第 1 次修正計畫書第 5-2 頁：「營建署分攤關渡新橋以北，新北市都市計畫區之工程費 16.67 億元、交通部分攤關渡新橋以北，新北市非都市計畫區之工程費 20.51 億元。」

表 1 「淡水河北側道路工程」計畫修正情形一覽表

項目	原核定計畫	第 1 次修正計畫
核定日期	111 年 8 月 9 日	113 年 1 月 17 日
計畫期程	109 年 5 月至 120 年 6 月	109 年 5 月至 120 年 12 月
總經費	73.40 億元，其中屬國土管理署 16.67 億元、交通部 20.51 億元、地方政府 36.22 億元。	103.402 億元，其中屬國土管理署 26.01 億元、交通部 33.01 億元、地方政府 44.382 億元。
辦理項目 (修正重點)	1. 改善臺 2 線竹圍路廊車道不平衡之交通壅塞問題，提高淡水地區與臺北間公路運輸走廊之道路容量與交通效率，創造可有效發揮交通管理手段的空間，發展公路大眾運輸。 2. 增設一替代道路，以因應緊急救難需求，並大幅降低臺 2 線紅樹林至竹圍路段之交通負荷。 3. 研提一兼顧整個生態環境穩定平衡的、努力拉近人、自然環境共存的道路，保留紅樹林自然生態、維持淡水夕照與觀音山之天際線美景。	1. 本案於 110 年 10 月完成設計，於 111 年 12 月底開始進行工程招標，惟因市場環境變遷等因素，按市場近期漲幅調整計畫總經費。 2. 另將「金色水岸自行車道優化拓寬工程」(竹圍段)一併納入本案施作。

資料來源：依國土管理署提供資料及「淡水河北側道路工程」第 1 次修正計畫書內容整理。

(二)允宜積極督導並預為研謀因應各項風險，以及早發揮紓解交通之效益

「淡水河北側道路工程」截至 114 年度累計預算數 5 億 4,460 萬元，截至 7 月底累計執行數 5 億 4,460 萬元，執行率 100%，據國土管理署表示，截至 114 年 7 月底工程預定進度 11.46%，實際進度 12.00%，皆按預定期程辦理中，且進度正常無遭遇困難。惟該計畫受環評承諾事項限制，爰施工環境及施工動線不佳，且有環保團體抗爭及當地民意阻擾，致有施工易受阻等問題，又國土管理署補助新北市都市計畫區之道路工程，因重要路段及路口需維持交通通行，工項繁雜且交通維持

困難度高，尚需跨越、穿越捷運或近接施工，施工風險甚高²，工程進度易受影響，允宜積極督導並預為研謀因應各項風險，避免後續執行未如預期，再次辦理請增經費情事，以及早發揮紓解交通之效益。

綜上，國土管理署 115 年度預算案「淡水河北側道路工程」編列 9,000 萬元，截至 114 年 7 月底工程預定進度 11.46%，實際進度 12.00%，工程進度尚符預期；惟因受疫情、物價上漲、營造廠商量能飽和及缺工等因素影響，致修正增加計畫經費，國土管理署允宜積極督導並預為研謀因應各項風險，俾及早發揮紓解交通之效益。

²參自第 1 次修正計畫書第 3-1 頁，屬淡北道路面臨問題：「1. 本案為環評關注計畫，施工內容受環評承諾事項限制，且施工範圍少，施工面無法展開，工率低、施工成本增加。（臨紅樹林側無法全面施工、需分階段施工，需避開重要物種產卵期等環評承諾事項）；2. 淡北道路本案自 97 年推動迄今已近 15 年，除環保團體抗爭，另有臺北市政府與當地民意阻擾，施工易受阻；3. 現況臺 2 線交通繁忙，且自行車道假日遊憩人潮眾多，交通運輸、材料堆置場地、安裝及交通維持成本高。本案工程受限施工中須維持道路通行、車流量大，部分工項施工空間侷限及交通維持困難度高、施工工率低；4. 淡北道路工項雜且多，承包商管理介面多，無單一及較單純之工項，且工作項目多以人力支出為大宗，人力資源目前缺乏，人力成本增加。（工項包括有道路工程、排水工程、混凝土橋、鋼橋、管幕工程、穿越箱涵、自行車道橋、停車場迴車道移設、機電設施及景觀工程等）；5. 需跨越、穿越捷運或近接施工，施工風險甚高。」