

# 3

## 參. 拓建及新建 工程

本（97）年度重要工程已完工通車標案計17件，施工中標案計21件，茲擇要分述如后：

### 一、員林至高雄段拓寬工程（國道1號）

本拓寬工程北起員林交流道（211k+767）南迄五甲系統交流道（370k+200），全長約158.43公里，除鼎金系統交流道至高雄交流道（九如路）路段受南部國道3號轉接引進之交通量影響，兩側需各增設2車道外，其餘路段兩側各增設1車道，已於97年年春節前完成全3線拓寬並開放通車。本拓寬工程經費399.625億元，包含13處交流道、5處收費站及1處服務區，計分38標案發包施工，截至97年12月底止底計實際進度99.7%。



第521標--97.6.15完成3線通車



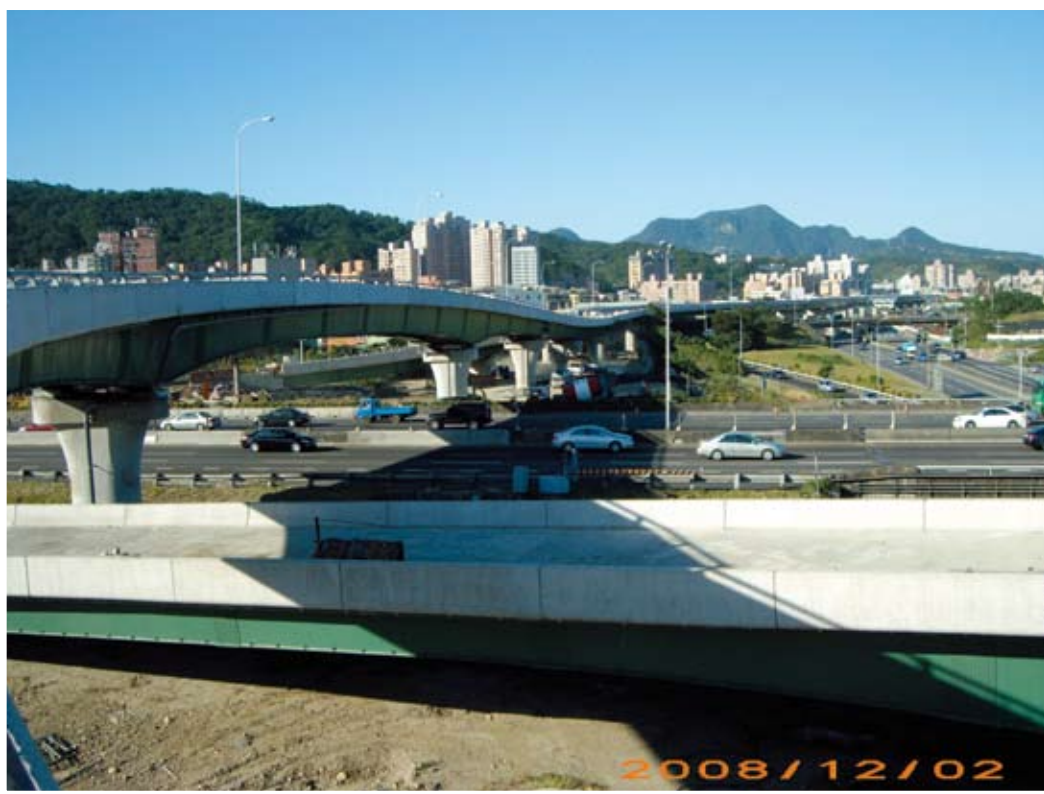
第521標--97.6.15完成3線通車



第521標--97.6.15完成4線通車

## 二、國道1號五股交流道改善工程（第204標）

本工程改善範圍為中山高速公路32k+820~34k+240之間，主要包括中山高速公路主線、新五路連絡道之拓寬、主線與連絡道間增設進出入匝道、機車道改道及國道1號五股交流道改善工程與東西快八里新店線第2-3Z標工程匝道採高架銜接等工程。本工程契約金額為9億7,800萬元，由中華工程股份有限公司承攬，於95年4月13日開工，預計99年6月22日完工。五股交流道改善工程匝道A、B原訂於98年3月完成，惟為配合臺北港營運後聯外交通運輸，經調整施工順序，提前於97年底完成通車，通車後八里五股車輛即可經該2匝道進入高速公路主線，可紓解五股八里方向車輛進入高速公路於新五路路口停等號誌造成之壅塞現象，並能連接東西向快速道路八里新店線，以提昇台北港聯外運輸交通之整體功效，截至97年12月底止累計實際進度82.73%。



第204標--A、B及C匝道施作現況



第204標-- A匝道橋面版AC鋪設完成



第204標-- C匝道施作現況

### 三、增建東西向快速公路萬里瑞濱線大華系統交流道工程 (第156標)

本工程範圍為原東西向快速公路萬里瑞濱線大華交流道附近，即里程4k+800~6k+500及國道1號里程4k+900~7k+300所圍成之區域。工作範圍包括新增大華系統交流道、國道1號大華五堵間之拓寬及五堵交流道之配合改善。

本工程經費計約18億3,860萬元，由同昌建築無限公司承攬並於96年11月16日開工，工期1,095日曆天，預計於99年11月14日完工。本工程完成後，將可提供基隆港西岸高架道路之替代道路，改善基隆港西岸進出國道1號高速公路之交通瓶頸及提供基隆地區用路人更完善的交通銜接性，使高速公路車流能迅速切換至鄰近平行之快速公路系統，另可改善國道1號基隆端之壅塞，減輕八堵交流道及臺2丁線之交通負荷，並可提高高速公路服務水準，縮短行車時間，截至97年12月底止累計實際進度25.1%。



大華系統交流道工程-- EP8井筒式基礎筒身鋼筋綁紮作業



大華系統交流道工程-- EP14樁基礎墩柱搭設施工架鋼筋綁紮作業

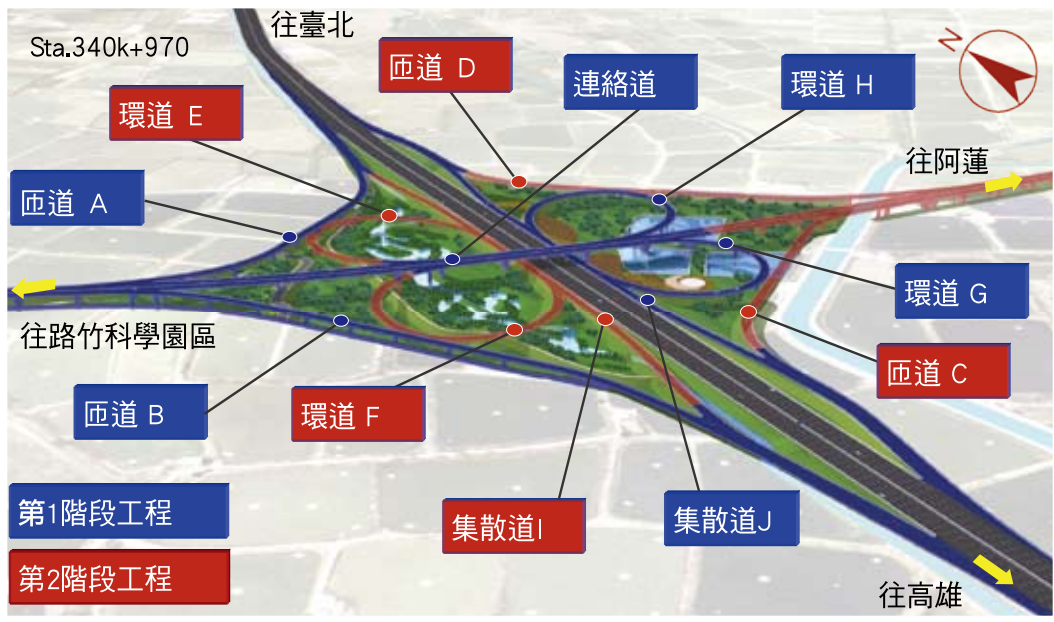


大華系統交流道工程-- H2P6帽樑鋼模組立作業

#### 四、國道 1 號銜接路竹科學園區新增交流道第 564A 及第 564C 合併標工程

本工程係於國道 1 號路竹交流道與岡山交流道之間（342k+500處）新設 1 處 4 葉苜蓿型交流道，第 1 階段工程係先施作交流道西側銜接路竹科學園區之聯絡道、匝道 A、B、環道 G、H 及集散道路 J。第 2 階段工程則視地方需求施作交流道東側之聯絡道、匝道 C、D、環道 E、F 及集散道路 I。

本工程契約金額計 1,397,353,886 元，由工信工程股份有限公司承攬，95 年 12 月 26 日開工，並於 96 年 12 月底完成匝道 A、B 通車之工程標準，整體工程期限為 749 日曆天，預計 98 年 1 月 12 日完工，經本局積極督促承包商戮力趕趕，於 97 年 12 月底提前完工，有效緩和路竹科學園區主要聯外道路臺 1 線之交通負荷，更為未來構建快速路網之重要節點，更可促進臺南科學園區、路竹科學園區、高雄多功能經貿園區及高雄加工出口區之交通聯絡及運輸，形成南臺灣之高科技走廊，截至 97 年 12 月底止累計實際進度為 98.37%。



路科交流道配置示意圖



施作匝道A、B及聯絡道之空照圖





夜間封閉高速公路主線進行吊梁作業

## 五、中山高速公路鼎金系統交流道增設南下右轉高架銜接國十匝道工程（第571A標）

本工程係於國道1號鼎金系統交流道南下路段（里程362k+227處）增設右轉匝道與國道10號銜接，本工程契約金額計149,288,192元，由立旺營造工程有限公司承攬，於96年9月28日開工，工程期限為549日曆天，預計98年3月29日完工，經本局積極督促承包商戮力趕趕，提前於97年12月開放匝道通車，便利國道1號南下前往左營之用路人免下鼎金系統交流道即利用該匝道直接銜接國道10號，除縮短前往高鐵左營站之行車時程外，更可有效紓解高雄市大中路及榮民總醫院附近壅塞車流。



橋墩施作完成



預力梁吊裝作業



匝道級配底層施作

## 六、國道2號拓寬工程

西起桃園國際機場，東迄鶯歌系統交流道銜接國道3號，全長約20.4公里，建設計劃於97年8月25日經建會委員會審議通過，97年11月28日優先路段完成開標，97年12月底完成細部設計；本案改善方式計畫將機場系統交流道至鶯歌系統交流道拓寬為6車道，其餘路段拓寬為8車道，除大竹交流道已於95年完工外，其餘路段亦將陸續施工，預估101年完工後，可改善全線交通容量，紓解國際機場與桃園地區運輸需求，提昇服務水準。



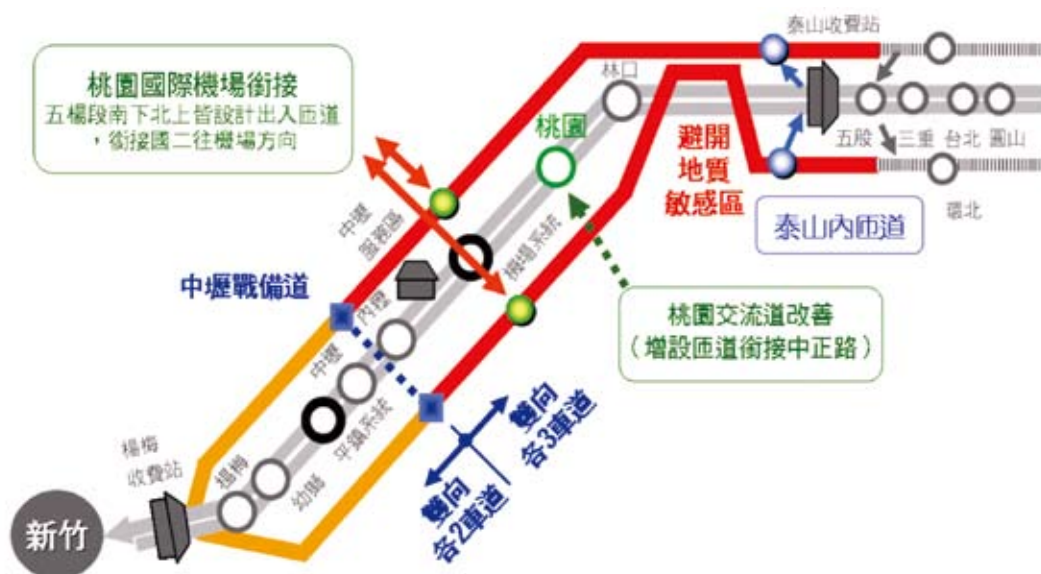
國道2號拓寬計畫範圍示意圖



## 七、國道 1 號五股楊梅段拓寬工程

本工程採高架方式拓寬，北起汐五高架(31k)，南止於楊梅收費站以北(71k)，長40公里，在車道配置上，戰備道以北路段為雙向各 3 車道，以南為雙向各 2 車道之配置。拓寬路段於泰山收費站以南設置內匝道供中山高平面與五楊拓寬高架間車流之轉換功能，另外設置銜接匝道連接國道 2 號以服務車流往來桃園機場之需求，此外拓寬段將不另設其他交流道，並建議改設置國道 1 號桃園交流道延伸匝道銜接中正路平面道路，上述拓寬工程配置如圖示。

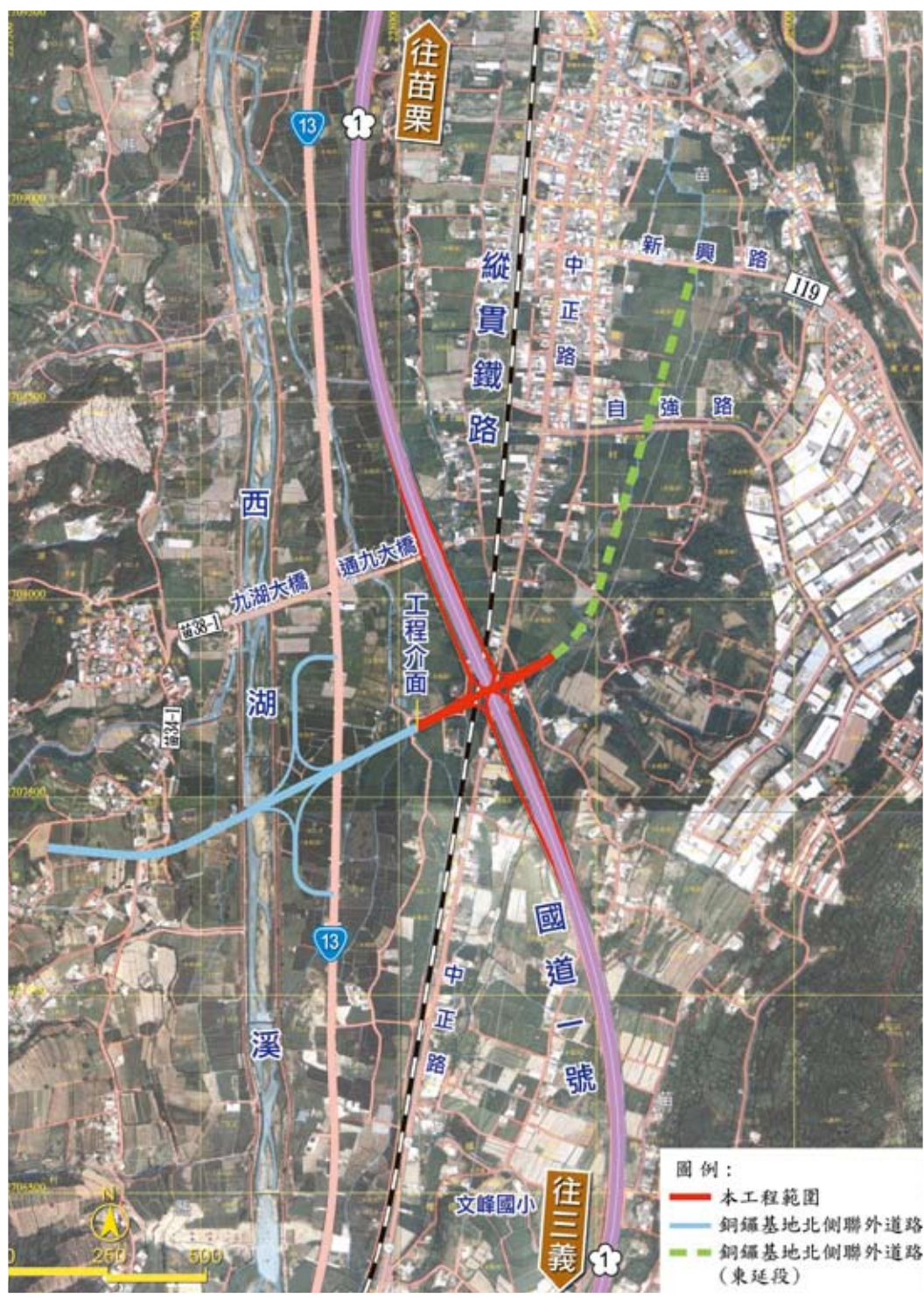
本案可行性研究於97年8月完成定稿報告，97年11月奉行政院核定，建設計畫經行政院97年12月審議原則同意，本局於97年12月開始進行工程規劃作業，預定完工目標時程為101年底。



國道 1 號五股楊梅段拓寬工程示意圖

## 八、國道 1 號增設銅鑼交流道

預定增設點位於國道 1 號140k，北距苗栗交流道約 8 公里（132.8k），南離三義交流道約10公里（150.2k）。本工程奉核定後於97年2月1日展開規劃作業，相關規劃報告（含環差報告）及建設計畫於97年8月27日提報交通部，本局於97年9月2日假苗栗縣銅鑼鄉公所舉辦規劃說明會，並於同年10月展開用地徵收作業，目前正辦理設計作業。



國道 1 號增設銅鑼交流道範圍示意圖

本交流道建設總經費約13.5億元，預定100年7月完工，完成後將可提供銅鑼基地北側聯外道路直接銜接國道 1 號，建立銅鑼基地快速便捷之運輸系統。



## 九、國道3號（汐止至南港路段）四處交流道運轉功能整合改善工程可行性研究

針對國道3號12k-16k路段約4公里內計有汐止系統交流道、新臺五路交流道、南港交流道、南港系統交流道等4處交流道，甚為密集，為改善各交流道及連絡道壅塞情況，併同探討橫科地區及南港研究院路沿線車輛進出國道之方便性，本局辦理「國道3號（汐止至南港路段）四處交流道運轉功能整合改善工程可行性研究」，於97年11月6日獲交通部同意備查，規設工期約1.5年、施工期約20個月。

本案將協調台北縣、市政府及營建署道路系統介面問題，目前正辦理規劃設計作業，於97年11月26日報交通部辦理規劃及設計技術服務前置作業及其服務費用事宜。

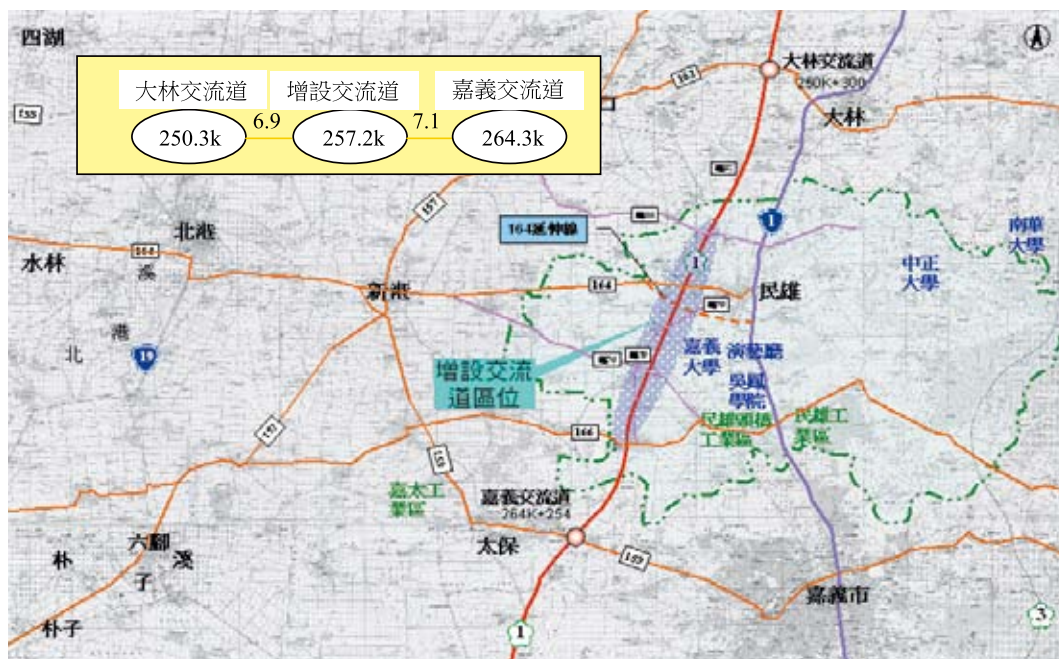


國道3號（汐止至南港路段）四處交流道運轉功能整合改善工程示意圖



## 十、國道 1 號增設民雄交流道

增設點位於國道 1 號 257k+190 處（大林交流道與嘉義交流道間），未來完成後可有效分散嘉義交流道聯絡道（縣 159 線）交通量，並提昇該道路服務等級，另對於嘉義縣民雄、新港、雲林縣北港、水林等地區民眾將可直捷進出國道 1 號，亦可降低行車成本。



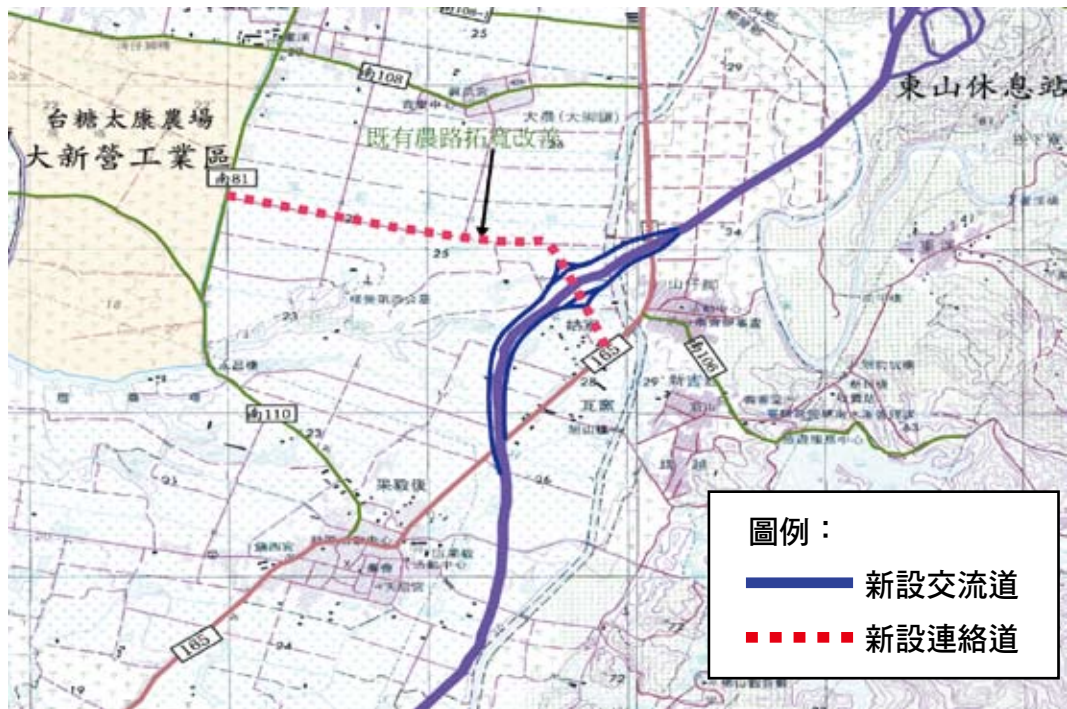
國道 1 號增設民雄交流道工程範圍示意圖

本案可行性研究報告於 97 年 1 月 9 日奉交通部同意增設，本局於 97 年 6 月 13 日辦理規劃期末報告審查竣事，其規劃報告書及環境影響差異分析報告書，已於 97 年 8 月 7 日陳報交通部並核轉行政院環保署審核，奉交通部 97 年 10 月 16 日函復規劃報告同意備查，目前將陸續完成工程設計、環境影響差異分析、用地取得等事宜，預估於民國 100 年完工。

## 十一、國道 3 號增設柳營交流道

增設點位於臺南柳營地區（國 3 線 321k-324k）與縣道 165 線南北相交處，未來完成後將可串聯至西側新營工業區，提供更完整之交通路網。

本案於 97 年 5 月 19 日召開規劃階段期中審查會，確定交流道型式，97 年 7 月 31 日召開規劃階段期末審查會，97 年 9 月 11 日提送規劃報告報請交通部審議，並於 97 年 9 月 19 日假柳營鄉公所舉辦規劃說明會，目前正辦理規劃報告修正中。



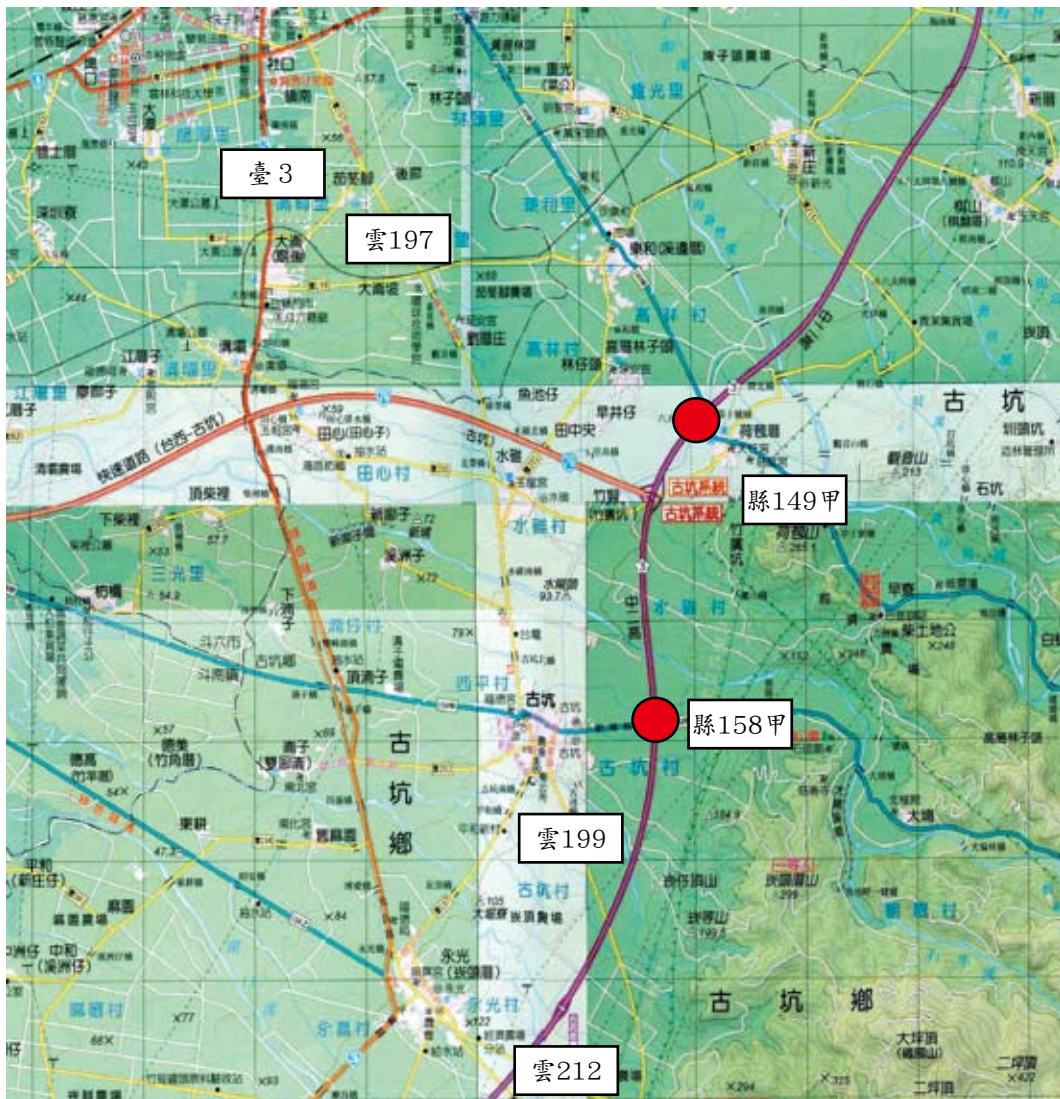
國道3號增設柳營交流道工程範圍示意圖

## 十二、國道3號增設古坑交流道

目前雲林縣古坑地區民眾需西行經縣道149甲（或縣道158甲）由東西向快速公路臺西古坑線（臺78線）之臺3線交流道上臺78線後，再東行經古坑系統交流道銜接國道3號，故雲林縣政府建議於縣道149甲（或縣道158甲）與國道3號交會處增設交流道以方便進出國道。

本案於97年5月9日召開規劃階段期中審查會，會中建議以方案一於158甲設置鑽石型交流道，而古坑鄉公所及其民意代表均要求以方案二於149甲設置分離式鑽石型交流道，惟不符交流道間距需大於2公里之規定，故目前仍由雲林縣政府依交通部97年9月23日函示確認最終方案後續辦。





國道3號增設古坑交流道工程範圍示意圖

### 十三、國道1號增設虎尾交流道

新增交流道約位於國道1號234k+300－236k+900範圍與高鐵站新關斗六連絡道交叉處，因應民意要求，連絡道由原先跨越國道1號改為穿越，本局奉交通部97年1月23日函示代辦交流道部分後續設計及施工事宜，於97年9月29日召開規劃報告審查會議，並於同年11月中提送路權圖送雲林縣政府辦理用地徵收事宜。

本計畫期藉由高鐵雲林站特定區計畫之擬定，促使雲林地區各類運輸系統功能之重新整合，以吸引產業人口進駐，促進整體生活圈均衡發展。



國道1號增設虎尾交流道工程範圍示意圖

#### 十四、國道 1 號增設頭屋交流道

增設點位於臺13與國道 1 號頭屋相交處，國道 1 號128k+500，本案係因交通部公路總局辦理「東西向快速公路臺66、臺68及臺72線與國道 1、3 號銜接之通盤檢討及可行性研究」中建議臺72與國 1 之銜接可於臺13與國 1 於頭屋相交處增設一處往返北部地區之上下匝道，除方便苗栗市北區居民利用本匝道往來北部地區，且與臺72頭屋二交流道、公館交流道及國 1 苗栗交流道串聯，可提供一個完整之高快速道路系統轉換功能，兼具地區與系統交流道功能。

本案可行性研究經97年6月16日「國道高速公路增設交流道審議委員會」審議通過，於97年7月29日將可行性研究定稿報告陳報交通部，交通部核復相關審查意見，於97年12月25日苗栗縣政府將修正完成報告送本局審查後，再報交通部轉行政院核定，核定後即可據以辦理規劃設計作業。



國道1號增設頭屋交流道工程範圍示意圖

## 十五、國道3號南投市路段增設交流道

增設點位於國道3號227k-228k處，將設置分離式鑽石型交流道，於平山坑排水南側設置北入、南出匝道，於祖祠橋設置北出、南入匝道，未來完成後將可改善現況路網結構，能以更直捷之聯外輸運服務，促進南投地區整體發展。

本局增設交流道審議委員會已於97年8月12日召開審查會，通過本增設案，並於97年10月24日將本案可行性研究報告提報交通部核定中。



國道3號南投市路段增設交流道工程範圍示意圖

## 十六、國道1號員林高雄段交通控制系統工程

中山高速公路員林高雄段拓寬工程預定民國96年底完成。為配合本路段拓寬完成後可啟用交通控制系統，須進行交通控制系統工程建置，其目標為配合未來全國交通管理資訊中心建立所提供之資訊需求及整合南區交控中心所轄之既設相關交通管理及控制系統。



本工程於民國95年5月9日開工，分2期施工：第1期為本工程部份，預計98年5月完成。第2期為整合「高快速公路整體路網交通管理系統工程」部份，於第1期完成後開工，工期1年，截至民國97年12月底累計實際進度85.29%。

## 十七、國道中區交通控制系統工程

中區交通控制系統工程為配合高速公路中區工程處轄區路段之國道3號中部路段興建工程及國道1號中部路段道路拓寬，同時建立該路段交通控制系統，並整合汰換既設國道1號緊急電話系統工程之有線電話系統、傳輸系統與設備監視子系統等，另整合既設匝道儀控設備，以利交通管理與監控。

本工程於91年4月3日開工，95年8月15日竣工，95年9月15日起試用半年，96年4月14日完成初驗，97年10月6日～15日辦理驗收，預計98年2月28日完成驗收缺失改善。

## 十八、高快速公路整體路網交通管理系統工程

- (一) 97年9月2日行政院核准修正建設計畫經費為49億2347萬3757元。
- (二) 目前分5個工程標進行施工，其中「高速公路北區暨交通資訊管理及協調指揮中心系統工程」於96年2月27日開工、「高速公路中區交控系統工程」於96年7月20日開工、「高速公路南區交控系統工程」於96年12月20日開工，工期均為2年；另「快速公路北區交控系統工程」及「快速公路中區交控系統工程」分別於97年12月10日及97年12月12日開工，預定99年底完工。