



本期首頁  
高公局首頁

### 頭版頭條



## 五楊段楊梅校前路跨越橋橫移完成

國道1號五股至楊梅段拓寬工程，楊梅校前路橋跨越國道1號頂昇橫移定位，於上(9)月14至17日順利施作完成。本橋梁之施作採用創新..... (詳全文)

### 各版內容

五楊段楊梅校前路跨越橋橫移完成  
工法創新 結構系統及造型國內首創

在地文化結合綠色建築 新營服務區將展現新貌

都市計畫樁、路權界樁與地籍分割間之關聯及其疑義問題之處理  
—以臺中生活圈4號道路工程個案為例(上)

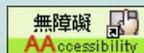
公務人員專書閱讀心得優良作品  
新時代的為官之道(上)

溫馨小故事

每個領域都有妳的位置  
消除對婦女一切形式歧視

國道剪影

▲TOP



交通部臺灣區國道高速公路局  
Taiwan Area National Freeway Bureau MOTC



## 各版內容

October, 2012

首頁

五楊段楊梅校前路跨越橋橫移完成  
工法創新 結構系統及造型國內首創

在地文化結合綠色建築 新營服務區將展現新貌

都市計畫樁、路權界樁與地籍分割間之關聯及其疑義問題之處理-以臺中生活圈4號道路工程個案為例(上)

公務人員專書閱讀心得優良作品  
新時代的為官之道(上)

溫馨小故事

每個領域都有你的位置  
消除對婦女一切形式歧視

國道剪影

## 五楊段楊梅校前路跨越橋橫移完成

工法創新 結構系統及造型國內首創

國工局/撰稿圖片提供

國道1號五股至楊梅段拓寬工程，楊梅校前路橋跨越國道1號頂昇橫移定位，於上(9)月14至17日順利施作完成。本橋梁之施作採用創新橫移工法，其主要目的是以不影響原交通動線下，在舊橋側先建新橋，於新橋完成後拆除舊橋，再將新橋「推」至原橋址定位，其施工過程用路人不必忍受繞路或塞車之苦。

楊梅市校前路為楊梅及龍潭間往來之重要幹道，平常車流量大，校前路橋改建過程須維持其通行功能，故以先建後拆方式，於南側先建新橋，作為拆除舊橋階段之交通改道使用，待舊橋拆除後，再將新橋以橫移工法北移至原校前路跨越橋中心，恢復原交通軸線。為降低交通衝擊，本次頂昇橫移施工單位僅利用週六、日暫時封閉校前路，於14日夜間10時封閉校前路開始頂昇橫移作業，並按照計畫準時於17日早上6時開放通行。

本工程為五楊高架拓寬工程南端於接近楊梅收費站前降至平面匯入中山高主線，原有校前路跨越橋及其南側緊臨之自來水管橋必須拆除改建，以提供高速公路雙向拓寬之路幅需求。改建後之新橋採用單一跨距約60公尺之鋼管桁架拱橋梁系統，其結構系統及造型之特殊性在國內堪稱先例，鋼拱塗裝明亮之黃色系，在藍天、白雲、綠樹襯托下，更顯現出其獨特性，除將成為楊梅市的新地標外，更代表五楊高架之入口意象。由南往北的用路人，行經此黃色鋼拱橋，就知道五楊高架已經到了，準備向外變換車道，進入五楊高架繼續往北行駛。



▲ 校前路跨越橋橫移後現況



▲ 校前路跨越橋原況



▲ 校前路跨越橋橫移前永久橋台施工中

▲TOP

交通部臺灣區國道高速公路局  
Taiwan Area National Freeway Bureau MOTC



## 各版內容

October, 2012

首頁

五楊段楊梅校前路跨越橋橫移完成  
工法創新 結構系統及造型國內首創

在地文化結合綠色建築 新營服務區將展現新貌

都市計畫樁、路權界樁與地籍分割間之關聯及其  
疑義問題之處理-以臺中生活圈4號道路工程個案  
為例(上)

公務人員專書閱讀心得優良作品  
新時代的為官之道(上)

溫馨小故事

每個領域都有你的位置  
消除對婦女一切形式歧視

國道剪影

## 在地文化結合綠色建築 新營服務區將展現新貌

高公局南工處工務課邱瓊萱/撰稿圖片提供



▲ 新營服務區新貌圖

為便利南來北往川流不息的行旅，高速公路局南區工程處轄內五個服務區(新營、仁德、古坑、東山及關廟服務區)，串聯城鄉，建構最佳的交通驛站。其中新營服務區於民國67年落成，位於國道1號公路嘉義與台南交界，為進入南台灣的第一站，規劃有花木扶疏的景觀花園，並巧妙的將自然元素中的綠、光、風、聲導入室內賣場，為一溫馨、典雅的主題式開放空間。

101年6月起，南區工程處完成新營服務區內「整體景觀暨建築規劃改善細部設計審查作業」，不僅改善原有建築及設施，亦包括新(增)建公廁裝修，以增進建築外在景觀與內部設施水準，提升服務區的服務品質。此外，因建築物的區劃配置改變，亦重新安排各種車行及人行動線、停車場之增設與改善。

本次規劃以在地化特色為主題，保留服務區內蓮花池，新增板岩山牆，相互搭配形成瀑布水景，並於其間留設戶外座椅，塑造停車場與賣場間之連接動線，建構主入口處的端景。新建公廁之設計，以大跨距的結構表達輕鬆與開闊感，並於戶外鏡面水池內鋪設卵石，形成灰色倒影隱喻本區身處周遭的水田內。整體設計上融入綠建築概念，採結構輕量化，屋頂採鋼結構，其重量僅RC屋頂1/2，大量減少二氧化碳排放量；外牆與屋頂分離設計，加強對流通風及自然採光，並預留未來雨水再利用與中水利用系統管路。

為確保服務區正常營運與對用路人服務品質，更新過程採分期施工。依據規劃，本工程已於101年7月開工，預定年底完工，未來的新營服務區，除了提供行旅無微不至的全方位服務外，將以全新面貌之軟硬體設施，讓用路人在休憩之餘，心領神會南台灣在地春光稻浪的活力丰采。

▲TOP



交通部臺灣區國道高速公路局  
Taiwan Area National Freeway Bureau MOTC



## 各版內容

October, 2012

首頁

五楊段楊梅校前路跨越橋橫移完成  
工法創新 結構系統及造型國內首創

在地文化結合綠色建築 新營服務區將展現新貌

都市計畫樁、路權界樁與地籍分割間之關聯及其  
疑義問題之處理-以臺中生活圈4號道路工程個案  
為例(上)

公務人員專書閱讀心得優良作品  
新時代的為官之道(上)

溫馨小故事

每個領域都有妳的位置  
消除對婦女一切形式歧視

國道剪影

# 都市計畫樁、路權界樁與地籍分割間之關聯及其疑義問題之處理

以臺中生活圈4號道路工程個案為例(上)

國工局用地組林建聰/撰稿提供

## 壹、前言

都市地區發展程度高，與民眾生活息息相關的經濟、交通、衛生、文教、休憩等設施十分繁瑣，在土地、財務資源有限的情形下，各項機能設施必須合理分布與有次序發展，才能符合需求。為此，須進行詳實的現地調查及各項數據的分析評估，將各項所需用地以土地使用分區方式妥適配置在地形圖上，繪製成都市地區發展藍圖，即為都市計畫圖。

都市計畫圖也關係到民眾的土地使用權利，茲事體大，單就都市計畫圖仍不足以執行相關業務。為保障人民財產權，促進都市土地合理利用與妥適管制，將都市計畫圖內容落實在地籍圖上，確認每筆土地的使用類別為必要措施。而要達到這個目的，就必須將各使用分區的邊界樁實地測設，就是都市計畫樁，並於完成測設後點交地政機關辦理地籍分割作業，這也是都市計畫樁的主要功能。所以，都市計畫法第23條規定：「細部計畫核定發布實施後，應於一年內豎立都市計畫樁、計算坐標及辦理地籍分割測量，並將道路及其他公共設施用地、土地使用分區之界線測繪於地籍圖上，以供公眾閱覽或申請謄本之用」。

都市計畫樁測設的主要規範是「都市計畫樁位測定及管理辦法」，該辦法明定測定都市計畫樁位後，須以樁位為中心開挖長、寬、深固定的方形坑，輔以適當級配，最後將水泥製的樁位安放於方形坑內，再以混凝土將坑填平。若為都市計畫道路中心樁(非邊界樁)，為避免樁位損失及妨礙交通，樁頂加設鐵蓋並與路面齊平，其餘地區，則以露出地面10公分為原則。是以目前都市計畫樁僅有水泥樁及水泥樁加鐵蓋兩種。

都市計畫樁由主管機關負責管理維護，定期實地查對並作成紀錄。各級政府機關與私人團體有移動、挖除或覆蓋樁位之需求時，均應事先申請獲得同意並繳納重建費用後方能辦理。施工單位並應於施工期間維持樁位的功能，施工完竣後，則交由樁位測定機關重建樁位並於完成驗收合格後點交樁位管理維護單位。

## 貳、都市計畫樁與路權界樁的關係

依據都市計畫樁測定及管理辦法第3條規定，都市計畫樁可分為：

一、道路中心樁：豎立於道路中心之樁。

二、界樁：

(一)都市計畫範圍界樁：豎立於都市計畫範圍邊界之樁。

(二)公共設施用地界樁：豎立於公共設施用地邊界之樁。

(三)土地使用分區界樁：豎立於住宅區、商業區、工業區及其他使用分區等土地邊界之樁。

三、虛樁：樁點極易損毀或因地形地物等阻礙，無法於實地豎立之樁。

四、副樁：在虛樁附近適當地點另行設置以指示虛樁位置之樁。

本局為興建各項工程需要申辦變更都市計畫作業，就是將工程所經都市計畫區的各使用分區，變更為道路用地(供高(快)速公路使用)或保留原使用分區而增加(兼供高(快)速公路使用)的使用項目。再循程序完成審議、核定、發布實施後，路權界樁(非道路中心樁)就是道路用地與毗鄰其他使用分區土地的邊界樁，而為都市計畫樁。是以，路權界樁坐標資料須依規定製作樁位成果簿(含坐標成果表、樁位指示圖、樁位公告圖與樁位圖等資料)，送請轄區地方政府辦理都市計畫樁位公告。轄區地方政府於收到樁位公告相關資料後，即訂期辦理樁位現地檢測，並於檢測符合規定後，續辦樁位公告事宜。在經公告30天無人異議後，都市計畫主管機關除將樁位成果資料送交地政機關外，並應辦理樁位實地點交。地政機關於接獲樁位坐標等資料後，應據以進行地籍逕為分割作業。

因施工前本局委託測量機構測量埋設的路權界樁都為塑膠臨時樁(階段性用途為地籍(假)分割參考及地上物查估指界之用)，不符法令規定的埋設標準，且大部分路權界樁可能在施工前或施工期間遭受破壞、拔除或位移。因此，本應於工程完工後依規定回復樁位，並點交樁位主管機關接管。若此，因路權界樁數量多，且都市計畫樁測量精度與埋設費用均高，必然增加行政作業困擾與經費支出。所幸，目前樁位管理機關尚無與要求樁位回復與點交接管。爾後若有此要求時，宜協商樁位管理機關同意委由其自行測設，其所需相關經費由本局負擔，較為妥適。此外，因工程需要申辦都市計畫逕為變更，都是個別都市計畫局部範圍的變更，為求與未變更部分能夠相互吻合，路權界樁須與既有都市計畫樁位辦理聯測。此時，應先協商樁位管理機關指定聯測之樁位，並提供坐標資料後辦理，以減少作業困擾。

## 參、都市計畫樁與地籍分割間之連動

地籍圖標示土地的坐落、形狀、大小與位置，與土地登記簿共同確保土地權利人的土地利益，與都市計畫圖同為規劃發展各項建設的重要依據。一般而言，執行都市計畫業務或進行都市地區開發，最後亦都落實在地籍圖上。而都市計畫圖與地籍圖間的連繫，主要就是地籍逕為分割作業。地政機關在辦理地籍逕為分割作業前，應先聯測都市計畫樁位，檢測樁位有無超出法定誤差，若超過誤差值時，應請樁位管理機關釐清；若符合規定，則將都市計畫樁套繪在地籍圖上，確認使用分區境界線，並計算各筆土地面積，繕造分割成果送請登記。本局興辦之重大交通建設，多為行政院核定的重大工程，有時效性與急迫性，為配合工程進度縮短作業時程，申辦都市計畫變更都與用地取得併行作業。在地籍分割作業完成前即製作都市計畫書圖，因此無法取得實際的土地變更面積，只能先以坐標資料(無坐標資料時用求積儀)計算變更面積，並於都市計畫書內註明變更面積應以地政事務所依現地路權界樁辦理地籍分割資料為準。即實際變更土地面積仍為地籍分割後之土地面積，以彌補逕為變更作業上的不足。

都市計畫樁本應於發布實施後即全面測設，惟受限於人力、預算，一般都未能同時全面佈設，而依開發順序委託民間測量公司以分年度、分階段方式測設。若有遺失者，亦依開發與管理需要委外補建。所以同一個都市計畫區內的都市計畫樁，在測設時程不一的情形下，因測量人員技術良莠、坐標系統不同(TWD67、TWD97等)、精度不一及埋樁後的位移、沈陷等原因，使都市計畫圖、樁位成果、現地樁址及地籍分割成果間常互不相符，引發諸多問題。所以當辦理個案變更的範圍，若超越2個以上不同系統、時段測設之地區，就容易發生樁位認定問題。

就作業程序而言，係先有都市計畫圖後再測設都市計畫樁，並據以辦理地籍分割作業，所以一塊土地不論在都市計畫圖或地籍圖，都應該在同一位置而能完美套合。但是因為都市計畫樁測設是分階段、分區域辦理，使地籍逕為分割作業也是分階段、分區域進行。除個人作業方式不同導致誤差有累積效果外，同時，為使小區域的逕為分割能與實地相符，也往往忽略大範圍的聯繫。因此，造成僅能小區域相符，卻無法全面性吻合。

內政部早於87年公布我國的最新的坐標系統，TWD97系統，更因其精度較高，可為各項圖籍資料整合的平台。而在90年間明令各項地籍整理作業，須改採TWD97系統。因此，未來都市計畫圖與地籍圖兩項圖籍資料應能夠在TWD97系統上順利整合套疊。惟目前兩種法定圖籍資料存在的不符問題，仍有待時間慢慢整合。

▲TOP



交通部臺灣區國道高速公路局  
Taiwan Area National Freeway Bureau MOTC



## 各版內容

October, 2012

首頁

五楊段楊梅校前路跨越橋橫移完成  
工法創新 結構系統及造型國內首創

在地文化結合綠色建築 新營服務區將展現新貌

都市計畫樁、路權界樁與地籍分割間之關聯及其  
疑義問題之處理-以臺中生活圈4號道路工程個案  
為例(上)

公務人員專書閱讀心得優良作品  
新時代的為官之道(上)

溫馨小故事

每個領域都有妳的位置  
消除對婦女一切形式歧視

國道剪影

## 新時代的為官之道(上)

公務人員專書閱讀心得優良作品

高公局南工處林育正/撰稿提供

自全球化、經貿自由化的浪潮鋪天蓋地而來，使我國不得不加入WTO後，經過10年，如今又面臨全球經濟衰退，超級資本主義遭到質疑，區域性的經貿協定開始在許多國家手中積極運作，似乎又產生對資本主義、自由貿易的反抗風潮；非洲掀起茉莉花革命，占領華爾街也從美國單一事件演變成「Occupy together」的國際性活動。2012年，似乎世界又站在變革的轉折點上，面臨新時代，我們的確需要有新的思考與作為。本書分12章及前言，各章標題看似沒有連貫，實際上是以循序漸進的方式撰寫現代的公務員、文官、政務官應該具備的大視野、目前台灣面對的大問題，以及為政時該熟悉應用的執行能力。

資本主義全球化的時代下的政府角色

美國國際政治學者詹姆斯·羅西瑙(J. N. Rosenau)說：「沒有政府治理」的時代已經屆臨。日本趨勢管理大師大前研一說，今日世界已到了無疆界的全球化時代，政府的功能將逐漸式微。

但是，作者認為「經濟離不開政治，政治離不開國家。政府的組織可能越來越小，但他的功能和角色在可預見的未來，還是會愈來愈大。整體而言，『沒有政府的治理』強調政府不該壟斷所有的權威，反應改由多元的權力主體共同來進行協商、合作，而成為新的統治架構，也就是轉而主張『市場分權』、『社會分權』，甚或『地方分權』。依此，『治理』就是指國家權威與公民社會的合作，政府與非政府的合作，公共機構與私人機構的合作，強制與自願的合作，甚至中央、地方及民間的合夥所形成的政策網絡關係。」

由於科技的發展，全球不論是運輸的距離、交通的距離或資訊傳播的距離，都大大的縮短，近10年網路的建設不僅帶來方便，更是全面改變人類的生活，資訊傳播幾乎等於零距離，加上運輸成本大幅降低，國際組織又由幾個經濟強國帶頭推動使世界自由貿易發達，造成目前國與國之間成為牽一髮動全身的狀態。此種情形之下，民主社會的政府的角色已經不像從前那樣可以隨心所欲，因在自由市場機制下，要求的是政府的介入越少，市場自由發展不受干擾，市場就可以自己找到解決之道。然而經過2008年的次貸危機，已有許多學者開始認為仍然需要政府適當的管理及掌握方向。放任「聰明人」為自己謀求利益，存在著極大的風險，因天生的人性以及企業本身的精神皆是追求利益之所向，可能追求個體的利益，或求取特定團體的利益，卻不一定會顧及整體國民的利益。在此種情形下，政府給予的限制與管理顯得十分重要。然而現代民主政府如臺灣亦不可能做到「全能政府」，擁有較為完整的法規以及權力分配給不同政府單位或民間，已註定政府不應也不能以強權控制，而必須以協商、合作、溝通等方法以求取社會公平進步與經濟發展。

「經濟隨著全球化時代的來臨，愈來愈成為一個國家施政的重點，也愈易成為一個政府及政黨能否成功取得政權的關鍵。華盛頓郵報提出的觀點是：失業率及通膨率是人民最痛苦的指數，而失業率又是民眾感受最為深切的痛苦。政府必然會在一國經濟中扮演某種角色，無論是在社會主義、資本主義或共產主義國家。而一國公共經濟管理的主要表現為政府的行政管理。政府『有形的手』的適度干預與市場『無形的手』的自由競爭，是保障市場機制能夠正常運行的兩大基石。經濟法是國家協調經濟活動、參與經濟關係的產物。他調整的是直接體現國家意志的經濟關係，從而與政府的管理和參與有密切的關係。」

目前世界上自由資本主義的兩大代表國為美國與英國，其實回顧他們之所作所為，仍然可以發現許多政府介入的影子，最為明顯的就在此兩國先後在工業革命後以及二次大戰後帶頭鼓吹甚至藉由國際組織操盤推動自由貿易；工業革命後，英國的棉花產能強到自己國內無法消化，更可大舉傾銷回原產地印度。手上握有世界最便宜的产品，自由貿易當然對英國最好，因此英國得到好一陣子榮景。美國則在二戰間趁著歐洲各國忙於戰事無力生產，快速增加國內產能供應戰爭國家，短時間內便搶得全球龍頭地位。而近20年美國在推動全球自由貿易、降低貿易關稅之下，得以大量傾銷小麥、玉米，間接打垮他國農業，除了美國地大，機械農業極為發達，也由於美國政府對農民的大量補助。可見即便是市場經濟的鼓吹國，仍然泛著計畫經濟的影子。

假如不以世界強國為例，仍然有一個近在咫尺的國家——韓國，不久的從前，韓國還是亞洲四小龍之一，我們勉強可以與他們平起平坐，到了近幾年，韓國的經濟實力已經大幅超越我國，某些項目甚至可打敗日本，憑的就是韓國政府的計畫經濟。韓國有系統地設計政策藍圖，傾全國之力培育大企業，由政府協調的如企業間的購併、工廠的設置、與他國的專利技術交換等等，到目前已培養出如三星、現代汽車等跨國企業，三星在記憶體或晶片生產上目前都已成為世界第一，而我國與日本DRAM、面板產業聯手都還勝不過三星也是因為韓國政府的適當介入操作。韓國很早就體認到在目前的世界潮流下，經濟幾乎可以代表一國的實力，而在超級資本主義下，一樣的投入，跨國企業擁有大量產能及巨額資本，競爭力絕對勝過眾多的小廠。

我們的總體經濟規畫有方向，但在幫助企業時，大多偏向租稅優惠、降低成本、經費補助等「現成」的優惠政策，或可參考韓國，提供更多增強企業體質的規畫，如專利的交換或購買、研發，產業的垂直或水平整合、產業的轉型等這類難以下手，但非政府又更難以成功的擊畫，或許才能幫助台灣企業健全體質，增加打入國際的本錢。

(下期待續)

▲TOP



交通部臺灣區國道高速公路局  
Taiwan Area National Freeway Bureau MOTC



## 各版內容

October, 2012

首頁

五楊段楊梅校前路跨越橋橫移完成  
工法創新 結構系統及造型國內首創

在地文化結合綠色建築 新營服務區將展現新貌

都市計畫樁、路權界樁與地籍分割間之關聯及其  
疑義問題之處理-以臺中生活圈4號道路工程個案  
為例(上)公務人員專書閱讀心得優良作品  
新時代的為官之道(上)

溫馨小故事

每個領域都有妳的位置  
消除對婦女一切形式歧視

國道剪影

## 溫馨小故事

高公局北工處內湖工務段方國基/撰稿圖片提供

內湖工務段有一位道路養護工名叫阿欽(化名)，於民國85年5月19日下午在國道1號北上35K+700處執行路面修補勤務，因標誌車被聯結砂石車追撞，導致當時在車上的阿欽身受重傷，經送林口長庚醫院急救，雖救回一命，但身體的機能因車禍影響不再靈活，而經此事故後，令人驚訝的是他的頭髮全變白了，當時的他只有41歲，為了能讓他繼續在段內服務，依他的身體狀況調整從事現在的環境整潔的工作。

記得第一天到內湖工務段報到時，看到一位白髮中年男士頭低低、彎著腰拿著掃把掃地，當時的我不知道他的姓名，只記得是留著一頭白髮的阿伯，這是我到段內對他的第一個印象。

報到當日下午，由同仁介紹段內環境，當從保養廠要回工務室途中，在我前方又出現白髮阿伯，這回是推著水泥斗車，上面載滿了垃圾，汗流浹背一步一步從我身旁走過去，我忍不住就問旁邊同仁，這位白髮阿伯應該也要退休享福了吧！同仁見我滿臉疑問便告知有關他的一切，直到此時我才完全了解阿欽的過往。

一直到今天每當我望著白髮阿伯的背影，看著他默默地工作，強烈地感受到他的執著，雖然環境整潔是他的工作，但現在的他已不只是為了一份薪資，而是把這個地方當成他的大家庭，總帶著快樂的心情服務同仁，與他同事的同仁也很稱讚他，阿欽雖然動作不是很靈活，但臉上總帶著微笑，我想.....阿欽內心的樂觀，不因車禍之殘疾，而有所改變，相反地更加努力的工作，這正是我們應效法的好榜樣。



▲ 默默奉獻盡忠職守的背影

▲TOP

交通部臺灣區國道高速公路局  
Taiwan Area National Freeway Bureau MOTC



### 各版內容

October, 2012

首頁

五楊段楊梅校前路跨越橋橫移完成  
工法創新 結構系統及造型國內首創

在地文化結合綠色建築 新營服務區將展現新貌

都市計畫樁、路權界樁與地籍分割間之關聯及其  
疑義問題之處理-以臺中生活圈4號道路工程個案  
為例(上)

公務人員專書閱讀心得優良作品  
新時代的為官之道(上)

溫馨小故事

每個領域都有妳的位置  
消除對婦女一切形式歧視

國道剪影

## 每個領域都有妳的位置

消除對婦女一切形式歧視

行政院  
Executive Yuan

廣告

### 每一個領域 都有妳的位置

**| 消除對婦女一切形式歧視 |**

消除性別歧視是國際社會潮流。  
我國透過立法保障婦女在各領域的基本權益，  
讓婦女在社會上能夠平等參與、共治共決，  
獲得平等發展的機會，  
擁有屬於自己的位置。  
CEDAW上路，需要你我共同協力來  
成就性別平等的友善社會。

簡稱  
CEDAW

政府正推動《消除對婦女一切形式歧視公約》

我國已於101年1月1日實施「消除對婦女一切形式歧視公約  
施行法」，致力於各項法規及行政措施之檢討與改進。在政  
治、社會、經濟、就業、文化、教育、健康、法律、家庭、  
人身安全等各個領域，保障婦女獲得平等的發展機會，建立  
性別平等的幸福國度。

更多資訊請上行政院性別平等會 <http://www.gcc.gov.tw>

▲TOP



交通部臺灣區國道高速公路局  
Taiwan Area National Freeway Bureau MOTC

# 國道 視窗

## 各版內容

October, 2012

首頁

五楊段楊梅校前路跨越橋橫移完成  
工法創新 結構系統及造型國內首創

在地文化結合綠色建築 新營服務區將展現新貌

都市計畫樁、路權界樁與地籍分割間之關聯及其  
疑義問題之處理-以臺中生活圈4號道路工程個案  
為例(上)

公務人員專書閱讀心得優良作品  
新時代的為官之道(上)

溫馨小故事

每個領域都有你的位置  
消除對婦女一切形式歧視

國道剪影

## 國道剪影



▲ 國道1號五股楊梅段拓寬第C901、C902標五股交流道段施工



▲ 國道1號五股楊梅段拓寬第C904A、C904B標林口交流道段施工



▲ 國道1號五股楊梅段拓寬第C901、C902標泰山收費站段施工



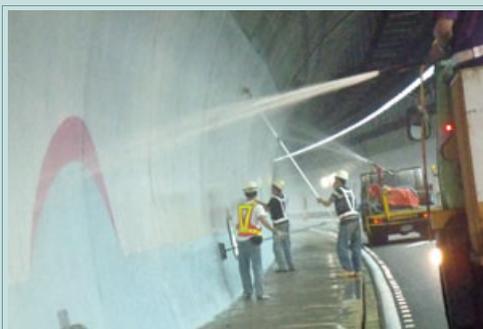
▲ 國道1號五股楊梅段拓寬第C910、C911標楊梅段施工



▲ 國道1號五股交流道北入銜接高架匝道劃設2車道配置



▲ 國道3號大甲路段辦理邊坡坍塌及搶修演訓



▲ 國道5號雪山隧道彩繪清洗



▲ 國道1號M12圓山橋PE自行車道澆置混凝土作業