

# 第四篇 公路

## 第二章 國道新建工程

### 第四節 其他工程計畫

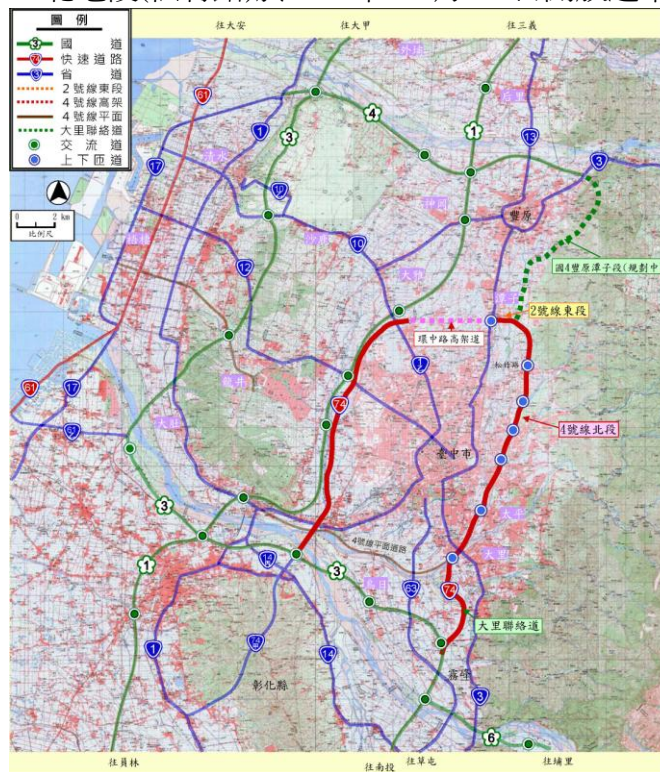
除上述國道計畫外，臺灣區國道新建工程局也依交通部指示辦理相關工程計畫，概述如下：

#### 一、臺中生活圈 2 號線東段、臺中生活圈 4 號線北段與平面延伸段及大里聯絡道工程建設計畫

本計畫自臺中市潭子區台 3 線起，往東一路高架跨越縱貫鐵路、旱溪，續利用臺中生活圈 4 號線道路上方高架往南，經臺中市北屯區、東區、太平區、大里區，於跨越大衛橋後續以大里聯絡道往南延伸跨越大里溪及草湖溪至國道 3 號霧峰交流道止；另生活圈 4 號線平面道路則自大衛橋處繼續向西南延伸至台 63 線中投公路。高架道路全長約 20.5 公里，平面道路長 16.8 公里。本計畫高架道路部分奉行政院 100 年 12 月 8 日公告納編為省道台 74 線。

本計畫完工通車後將與國道 1 號、國道 3 號及台 61 線西濱快速公路構成大臺中地區完整之外環高快速公路網系統，發揮整體運輸效益、提供臺中都會區東側及遊憩發展廊帶南北向運輸幹道，有效改善現況道路容量不足問題、以及提高豐原、潭子、大坑、太平、大里、霧峰等地區之可及性，帶動臺中都會區整體均衡發展。

本計畫計分為 8 個土木標發包施工，96 年 3 月起陸續開工，98 年 5 月全面施工，其中北屯—霧峰段(松竹路至國 3 霧峰交流道)於 100 年 12 月 31 日通車；潭子—北屯段(松竹路)於 101 年 12 月 18 日開放通車。



臺中生活圈2號線東段、臺中生活圈4號線北段與平面延伸段及大里聯絡道工程路線示意圖

## 二、高雄港聯外高架道路計畫—中山高延伸路廊及商港區銜接路廊

本計畫包含「中山高延伸路廊」及「商港區銜接路廊」兩路段，「中山高延伸路廊」由中山高速公路末端起沿漁港路高架，至新生路以交流道銜接商港區銜接路廊，全長約 1.13 公里；「商港區銜接路廊」由前鎮運河北岸起沿運河高架東行，至新生路後右轉沿新生路南行，止於第三、五貨櫃中心檢查站前，全長約 3.71 公里。

本計畫綜合規劃報告於 98 年 12 月 23 日奉行政院核復原則同意，99 年 5 月行政院核復同意行政院公共工程委員會建議核列本計畫工程經費 60 億 7,791 萬元(不含用地費 25 億 1,784 萬元及工務行政費 2 億 8,245 萬元)。

本計畫自 99 年 1 月展開細設作業，100 年 2 月完成施工標發包，4 月 1 日開工。本計畫「中山高延伸路廊」及「商港區銜接路廊」北段範圍部分均已展開施工，「商港區銜接路廊」南段用地交通部高雄港務局尚持續與公有地承租戶協調儘早拆遷及循法律程序進行訴訟中，尚未展開施工。本計畫截至 101 年底實際施工總進度為 42%。

## 三、國道 4 號豐勢交流道聯絡道計畫



高雄港聯外高架道路計畫路線示意圖

本計畫建議路廊自國道 4 號豐原端台 3 線路口起往東，以隧道穿越公荖坪山區後，採高架道路方式跨越台 3 線及東豐自行車道至大甲溪南岸，改採路堤方式沿河堤東行，再轉往東南跨越大甲溪至東勢大橋東端止，總長約 9.3 公里，其中隧道 1 座長約 2 公里。

本計畫可行性研究報告奉行政院 99 年 11 月 23 日核復原則同意；道路功能定位為國道交流道聯絡道。於 100 年 5 月開始辦理綜合規劃及環境影響評估等作業，並於 102 年 3 月將綜合規劃相關成果函送臺中市政府辦理後續設計計畫之提報與執行。



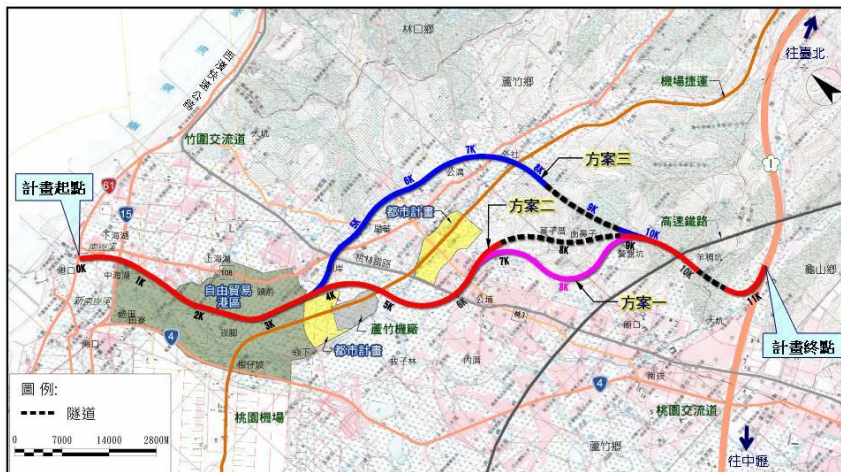


國道4號豐勢交流道聯絡道計畫路廊示意圖

#### 四、桃園航空城北側聯外高(快)速公路計畫

本計畫建議路廊自桃園縣竹圍港附近省道臺 61 線起，往南沿 108 縣道通過桃園機場北側、中海湖、上海湖、公浦及南崁等地區，於龜山鄉大坑村附近以北入及南出匝道銜接現況國道 1 號，全長約 12 公里。未來完工通車後，將與國道 1 號高速公路構成桃園航空城便捷聯外的高快速運輸路網，並創造航空城貨運及自由貿易園區為高發展潛力的地區。

本計畫於 99 年 12 月開始辦理可行性研究作業，100 年 5 月提出可行性研究報告初稿，101 年 2 月毛部長聽取可行性研究成果簡報，依路線定位暫稱本計畫為國 1 甲線。101 年 10 月交通部邀集桃園縣政府召會研商會議結論，為提升整體路網完整性，請臺灣區國道新建工程局進一步研議路線延伸至桃園市區之可行性。102 年 1 月開始辦理延伸段可行性研究，預定同年 5 月底提出延伸方案初稿。



桃園航空城北側聯外高(快)速公路可行性研究路廊示意圖

## 五、國道 6 號南投段東延至霧社可行性研究

本案可行性研究係依立法院 7 屆 4 會期 16 次全體委員會會議決議辦理。因該路段前階段完成之可行性研究迄今已 13 餘年，且存有地熱、溫泉、斷層等複雜地質因素，又歷經 88 年 921 大地震重創及多次強烈颱風侵襲，地形、地貌改變甚巨，故重新辦理路廊檢討，針對環境影響、工程課題、運輸需求、經濟效益等方面進一步檢討評估，以確認計畫可行性。

依據可行性研究評估結果顯示，埔里至霧社各路廊方案皆不具經濟效益，且路廊之地質、環保等相關議題亦有疑慮，建議應考量路廊延伸至花蓮之可行性及適當性進行整體檢討後，才能進一步評估路廊先至霧社是否具建設效益。經委請顧問公司就續由霧社東延至花蓮議題辦理初步研析結果，霧社東延至花蓮總長約 71 公里，其中 47 公里為隧道路段，最長之隧道為避開地熱區將長達 17.4 公里，長度接近目前世界第 2 長公路隧道，除工程技術困難度極高，並具有造價高、工期長、環境衝擊巨大及高度爭議性，國際上亦屬罕見，且所需工程經費甚鉅，遠非國道基金所能支應，因此是否持續推動，將陳報上級確認國 6 東延之政策性目標及後續需用經費來源後再據以辦理後續作業。