

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，國工局也依交通部指示辦理相關工程計畫，概述如下：

一、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，工程經費於 99 年 5 月 6 日奉行政院核復同意工程會建議核列 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 4 日展開細設作業，100 年 2 月 21 日完成施工標發包作業，100 年 4 月 1 日開工。本計畫工程用地「中山高延伸路廊」及「商港區銜接路廊」北段範圍部分均已完成取得並點交承商施工，「商港區銜接路廊」南段用地高雄港務局持續與公有地承租戶協調儘早拆遷提供施工，本計畫截至 102 年底實際施工總進度為 54.13%。



高雄港聯外高架道路計畫路線示意圖

二、東勢－豐原生活圈快速道路計畫（國道4號豐勢交流道聯絡道計畫）

本計畫建議路線西起國道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月將綜合規劃及環境影響評估相關成果函送臺中市政府；經臺中市政府建設局納入臺中生活圈道路系統計畫，訂名為「東勢-豐原生活圈快速道路」，暨辦理後續工程設計、用地取得及施工等事宜。

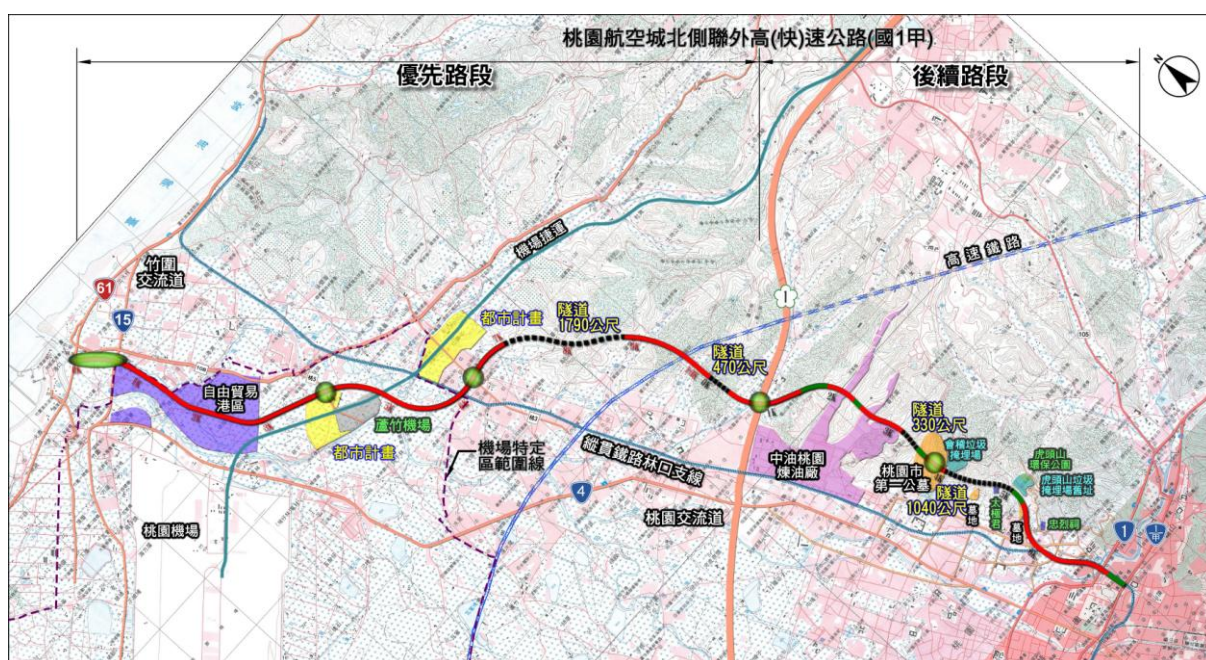


東勢－豐原生活圈快速道路計畫路廊示意圖

三、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台 61 線起，沿 108 縣道通過桃園國際機場北側自由貿易港區，經圳岸、公浦及營盤坑等地區，於龜山鄉大坑村附近以北入及南出匝道銜接現有國道 1 號，續往東穿越中油桃園煉油廠區、桃園市公墓，最後利用桃林鐵路銜接至省道台 1 甲止，全長約 18.36 公里，除起終點外，沿線於桃 5、桃 3、國 1 及健行路設置 4 處交流道。未來完工通車後，將提供桃園航空城計畫之機場客、貨運園區另一快速便捷之交通孔道，並與既有高速公路結合，構成完整之高快速公路網，創造航空城貨運及自由貿易港區為具有高發展潛力的地區。

本計畫於 99 年 12 月開始辦理可行性研究作業，並依交通部 101 年 10 月邀集桃園縣政府召會研商會議結論，將延伸至桃園市區納入研議，惟延伸段建議路廊須經過中油桃園煉油廠區，其間多次與中油公司協調，其仍表達無法同意任何高(快)速公路穿越，經本局 102 年 11 月 5 日召開期末簡報會議討論，並提報交通部 102 年 11 月 20 日召開之「桃園航空城聯外運輸系統滾動檢視規劃期程會議」檢討，結論略以：考量短期內仍無法與中油公司達成共識，本計畫可行性研究採全段提報（台 61 至台 1 甲），分 2 階段加以推動，「優先路段」係推動台 61 至國道 1 號路段，「後續路段」為國道 1 號至台 1 甲路段。



桃園航空城北側聯外高（快）速公路計畫路廊示意圖

四、國道 6 號南投段東延至霧社可行性研究

本案可行性研究係應南投縣政府及民意代表建議辦理，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，目前已暫緩國 6 東延之先期研究作業。