

第四篇 公路

第一章 國道高速公路管理與維護

第二節 公路拓寬

一、國道高速公路後續路段橋梁耐震補強工程(區段1-1)第 M37A標

本工程範圍包含國道 3 號古坑系統交流道南側至 FP188-2 跨越橋(270k+000 ~288k+500)所有橋梁，合計共 33 座橋梁。

本工程經費 4 億 1,365 萬元，工期 730 日曆天，於 106 年 10 月 19 日開工，預計完工日期為 108 年 10 月 18 日，截至 107 年 12 月 31 日，累計實際進度：56.57%。



第M37A標 石龜溪河川橋P8鋼止震施工



第M37A標 大湖口溪排水橋P4增設剪力樺施工



第M37A標 崙子溪河川橋簡易水保完工檢查

二、國道高速公路後續路段橋梁耐震補強工程(區段1-1)第M37B標

本工程範圍包含國道3號竹崎交流道連絡道穿越橋南側至台20穿越橋(288k+500~348k+600)，合計共38座橋梁。

本工程經費7億9,088萬元，原契約工期785日曆天，展延工期23日曆天，總工期808日曆天。自106年11月16日開工，預計完工日期為109年2月1日，截至107年12月31日，累計實際進度：45.33%。



第 M37B 標 工區示意圖



第 M37B 標 八掌溪河川橋帽梁表面水刀處理



第 M37B 標 牛稠溪橋混凝土止震塊鋼筋綁紮



第 M37B 標 龜重溪橋全套管基樁 P5R5 施作

三、國道高速公路後續路段橋梁耐震補強工程(區段1-1)第M37C1標

本工程範圍包含國道 3 號「濁水溪河川橋」至「竹山排水橋」(241k+000~249k+900)所有橋梁，共計 14 座橋梁補強作業，工作項目包括增設止震塊、增加梁端防落長度、設置防落橋設施、基礎補強、降低液化之潛能及改變橋梁結構系統等耐震補強作業。竣工後完成上構防落設施及下構之橋墩帽梁、墩柱、基礎耐震補強，確保橋梁主體結構發生地震時維持原有通行功能。

本工程經費 11 億 9,000 萬元，預定於 109 年 3 月 10 日竣工，截至 107 年 12 月 31 日，累計實際進度：43.02%。



第 M37C1 標 高公局黃裔炎副總工程司視察工地



第 M37C1 標 基礎鋼筋綁紮



第 M37C1 標 液態阻尼器安裝前鑽孔

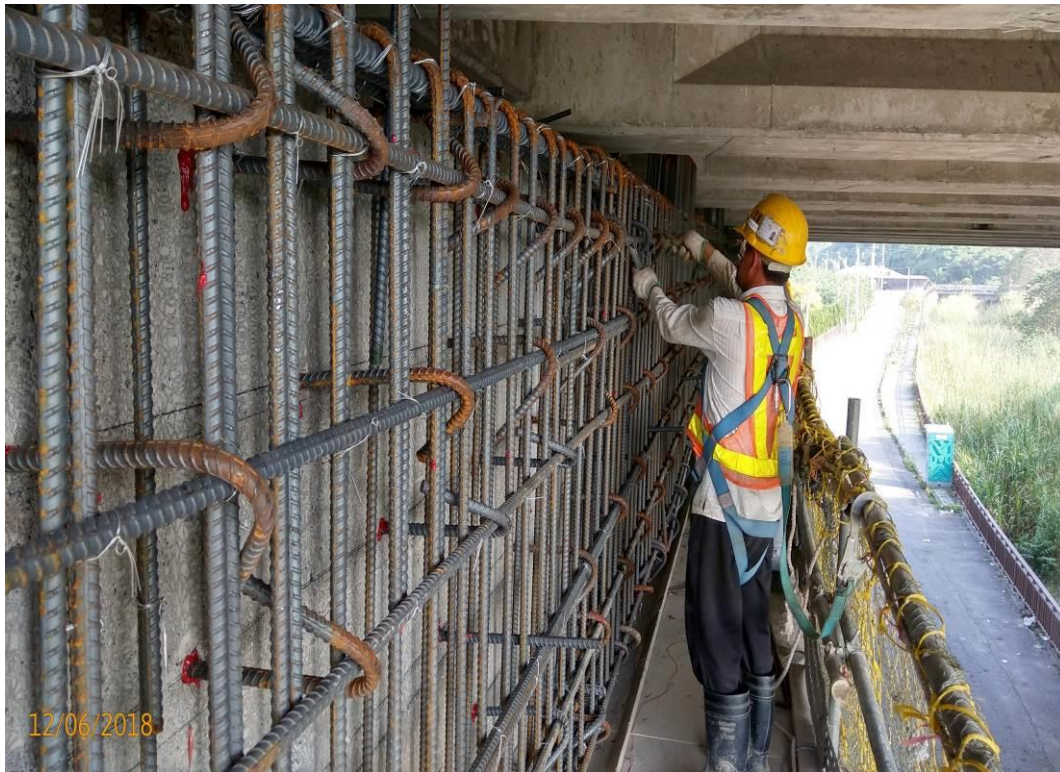
四、國道高速公路後續路段橋梁耐震補強工程(區段1-1)第M37C2標

本工程範圍包含國道 3 號「清水溪河川橋」至「古坑系統交流道匝道 R4 跨越橋」(249k+900~270k+000)所有橋梁，共計 64 座橋梁。補強內容為：(1)上構防落補強(2)橋墩帽梁、墩柱補強(3)橋墩基礎耐震補強(4)橋台基礎補強(5)其他配合工程。

本工程經費 11 億 7,188 萬元，預定 109 年 10 月 25 日竣工。截至 107 年 12 月 31 日，累計實際進度：44.33%。



第 M37C2 標 楓樹湖南溪 P1 帽梁(含止震塊)澆置



第 M37C2 標 楓樹湖南溪 P1 帽梁鋼筋組立



第 M37C2 標 斗六大圳 2 號橋 A2 橋台澆置

五、國道高速公路後續路段橋梁耐震補強工程(區段1-1)第M37D標

本工程範圍為國道 3 號南投高架橋至台三線穿越橋(224k+800~241k+000)，計 23 座橋梁，以及國道 6 號第一類活動斷層 300m 內(000k+000~016k+100)高公局轄管所有橋梁，計 13 座，合計 36 座橋梁。補強內容含括(1)上構防落補強(2)橋墩帽梁及墩柱補強(3)橋墩基礎耐震補強(4)橋台基礎補強等。本工程橋梁於補強後之耐震性能，均能滿足震後服務性能之要求。

本工程經費 18 億 1,588 萬元，預定於 110 年 9 月 25 日竣工。截至 107 年 12 月 31 日，累計實際進度：1.70%。



第M37D標 南投高架橋P83L基礎鋼筋綁紮



第M37D標 南投高架橋鋼筋籠焊接作業



第 M37D 標 南投高架橋全套管基樁施工

六、國道高速公路後續路段橋梁耐震補強工程(區段1-2)第M37E標

本工程範圍包含國道 3 號主線路段霧峰高架橋～中興交流道穿越橋(207k+859～212k+184 及 212k+540～224k+685.1)所有橋梁，共計 52 座橋梁，補強內容含括(1)上構防落補強：增設混凝土止震塊或鋼板止震裝置、加長梁端防落長度、增設剪力樺及新設(抽換)防震拉條等防落橋設施。(2)橋墩帽梁、墩柱補強：採 RC 包覆及鋼板包覆等工法增加構材韌性、強度。包括必要之銜接面處理、化學植筋及鋼板塗裝等。(3)橋墩基礎耐震補強：分淺基礎及深基礎，淺基礎補強以明挖方式，加大 RC 結構，並回填復舊。深基礎補強除加大樁帽基礎 RC 結構，並配合增加基樁。本工程橋梁於補強後之耐震性能，均能滿足震後服務性能之要求。

本工程經費 12 億 4,965 萬元，預定於 109 年 9 月 1 日竣工。截至 107 年 12 月 31 日，累計實際進度：36.50%。



第 M37E 標 烏溪三號橋 P52R 基礎澆置



第 M37E 標 中興交流道基樁施工



第 M37E 標 霧峰高架橋 P57 鋼止震施工

七、國道高速公路後續路段橋梁耐震補強工程(台南路段)(區段1-2)第M37G標

本工程範圍包含國道8號台南系統交流道(6k+500)、國道3號新化系統交流道(346k+000)、國道3號328k+389~330k+737所有橋梁，合計共22座橋梁。

本工程經費12億318萬元，工期970日曆天，自107年12月11日開工，預計完工日期為110年8月6日，107年12月31日，累計實際進度：0.014%。



第 M37G 標 工區示意圖(國 8 6k+500 台南系統交流道)



第M37G標 工區示意圖

(國道3號 346k+000新化系統交流道、328k+389~330k+737烏山頭高架橋)

八、國道高速公路後續路段橋梁耐震補強工程(區段1-2)第M41標

本工程範圍為國道 4 號豐原高架橋(9k+819~16k+545)，補強內容含括(1)上構防落補強：增設混凝土止震塊或鋼板止震裝置、加長梁端防落長度及新設(抽換)防震拉條等防落橋設施。(2)橋墩基礎耐震補強：分淺基礎及深基礎，淺基礎補強以明挖方式，加大 RC 結構，並回填復舊。深基礎補強除加大樁帽基礎 RC 結構，並配合增加基樁。本工程橋梁於補強後之耐震性能，均能滿足震後服務性能之要求。

本工程經費 10 億 9,645 萬元，預定於 109 年 8 月 1 日竣工。截至 107 年 12 月 31 日，累計實際進度：25.00%。



第 M41 標 P42R 基礎植筋鑽孔



第 M41 標 P44R 基礎 SCC 混凝土澆置

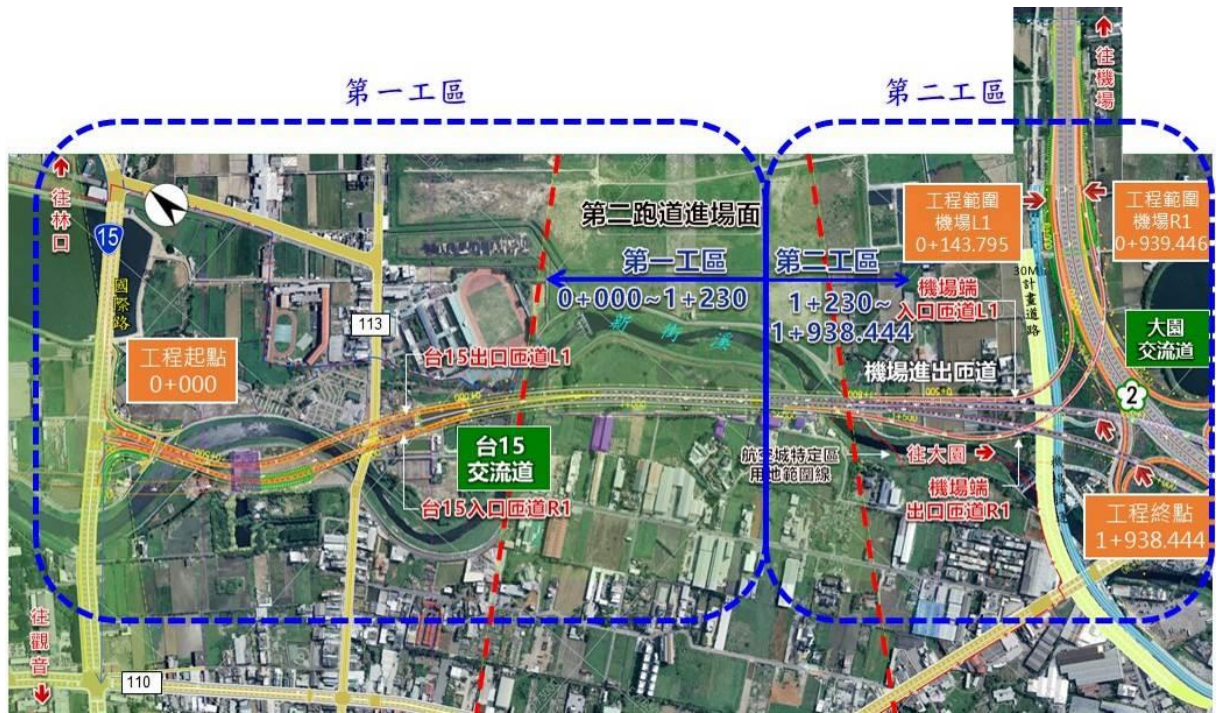


第 M41 標 P46R 基礎表面水刀處理施工

九、國道 2 號大園交流道至台 15 線新闢高速公路工程(第 H72 標)

國道 2 號為我國國門桃園國際機場對外聯絡之主要幹道，為改善大園地區交通壅塞與因應桃園航空城發展所衍生交通問題，整合通過性運輸需求並逐步建構桃園國際機場完整國道路網，故於 101 年完成國道 2 號拓寬工程後，賡續辦理本工程。本工程西起台 15 線，往東銜接至國道 2 號大園交流道已施作之高架橋段，兩端並設置台 15 線交流道及機場進出匝道。本工程屬桃園航空城聯外道路改善計畫之一環，完工通車後與國道 1、2、3 號、台 61 線、台 66 線及未來之桃園航空城北側聯外高(快)速公路計畫(即國道 1 號甲)，建構成大桃園地區高(快)速公路路網，改善機場聯外交通及提升大園交流道與大園地區道路服務水準。

本工程經費 26 億 6,378 元，第一工區已於 107 年 6 月 12 日開工，預定於 110 年 1 月 16 日竣工(第一工區工期 950 日曆天)；第二工區尚未開工。截至 107 年 12 月 31 日，累計實際進度：5.88%。



施工位置示意圖



高公局趙興華局長視察 H72 標



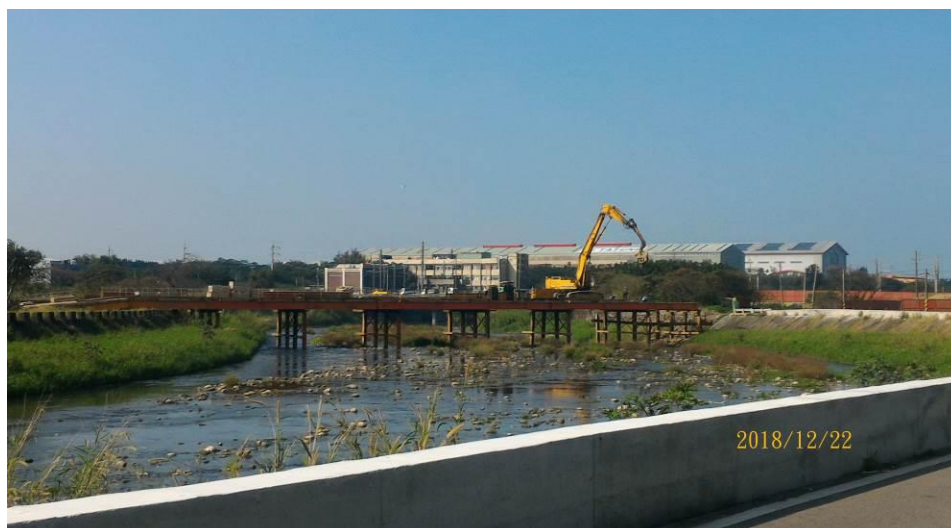
第 H72 標 EBP11R 基礎鋼筋綁紮



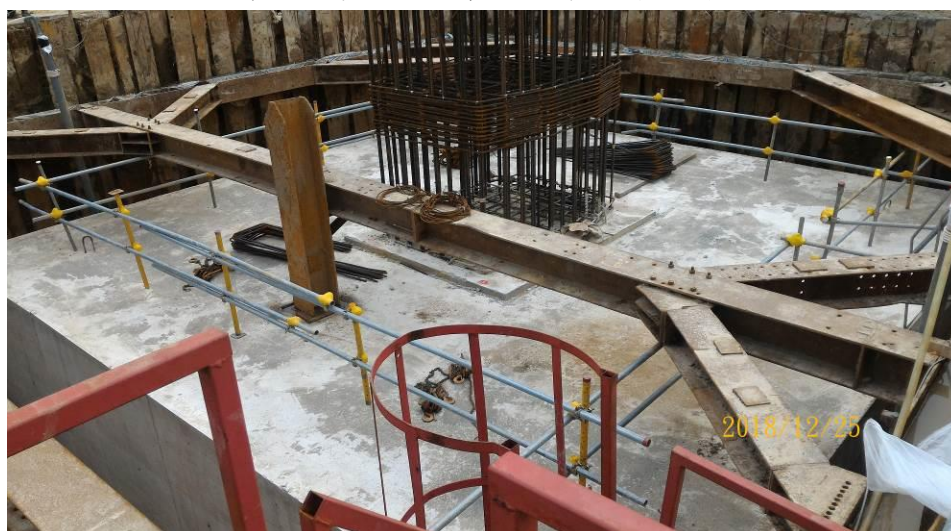
第 H72 標 EBP5L#2 全套管基樁混凝土澆置



第 H72 標 T15RP4#1 全套管基樁鑽掘施工



第 H72 標 施工便橋 A 段 R 側架設



第 H72 標 EBP12R 基礎混凝土澆置完成

十、國道 5 號頭城交流道增設上下匝道改善工程(第 E14 標)

國道 5 號南港頭城段於民國 95 年 6 月通車後，提供宜蘭地區便捷之交通，同時也帶來大量車流，造成假日台 2 庚、台 9 線及連絡道路口回堵及北上入口匝道與主線壅塞之情形。101 年 1 月 17 日前交通部毛部長視察宜蘭時宣布興建「礁溪匝道」，高公局旋即依程序報交通部並於 101 年 10 月 16 日核准後，辦理本案之規劃設計及成立「國道 5 號頭城交流道增設上下匝道改善工程」建設計畫。本計畫完成後將可消除台 2 庚、台 9 線及連絡道路口回堵及北上入口匝道與主線壅塞之情形。

本工程經費 6 億 9,402 萬元，原預定於 108 年 2 月 3 日竣工，其中移設北上出口匝道 L1 於 107 年 6 月 19 日辦理部分驗收，並於 107 年 6 月 27 日正式通車；增設南下出口匝道 R1 及增設北上入口匝道 L2 於 107 年 10 月 22 日辦理部分驗收，並於 107 年 10 月 28 日正式通車，全部工程已於 107 年 12 月 30 日竣工。



第 E14 標 施工位置示意圖



第 E14 標 匝道 L1 路堤段瀝青處理底層及密級配瀝青混凝土鋪築



第 E14 標 匝道 R1 1+427~1+520 不適用材料挖除及卵塊石全置換



高公局趙興華局長視察 E14 標工地



第 E14 標 匝道 L2 穿越橋箱型梁腹頂版混凝土澆置



第 E14 標 匝道 L2 路堤段瀝青處理底層鋪築



第 E14 標 匝道 R1 路堤段密級配瀝青混凝土鋪築



第 E14 標 匝道 L2 路面槽化標線標繪



第 E14 標 國道 5 號宜 4 匝道工程完工通車會勘



第 E14 標 農路 FP30-1 剛性路面混凝土鋪築



第 E14 標 107 年 6 月 27 日 匝道 L1 通車



第 E14 標 匝道 L2 通車

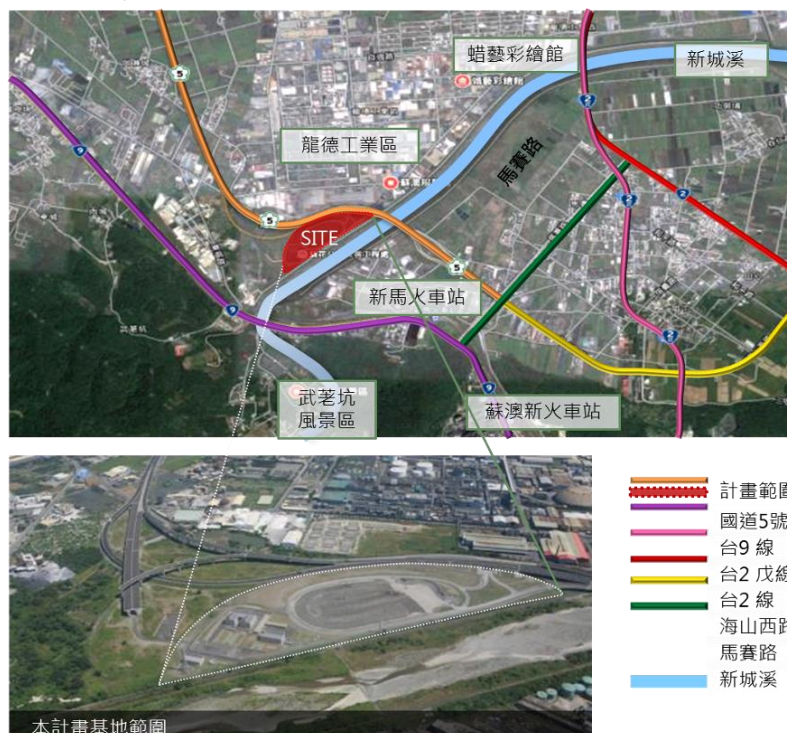


第 E14 標匝道 R1 通車

十一、國道 5 號蘇澳服務區第一期工程(第 E251 標)

本服務區位於國道 5 號的終點、蘇花改之起點位置，行政區隸屬宜蘭縣蘇澳鎮，考量國道 5 號及蘇花改沿線之長隧道群，可能對用路人造成不安感、壓迫感等心理影響，乃規劃設置本服務區供用路人休息，以紓解行車壓力及提升行車安全。本工程主要工作為新建道路及匝道，路堤長約 1,700 公尺、橋梁 2 座長約 114 公尺及西側廁所之興建；內容包括道路工程、橋梁工程、排水工程，及其他附屬工程如交通標誌、標線、號誌、電氣照明、交控管路及設備、植栽、安衛、環保等工程。

本工程經費 3 億 7,783 萬元，已於 107 年 7 月 5 日竣工。



第 E251 標 施工位置示意圖



第 E251 標 全景



第 E251 標 西側廁所小便器安裝



第 E251 標 停車場導引牌面安裝



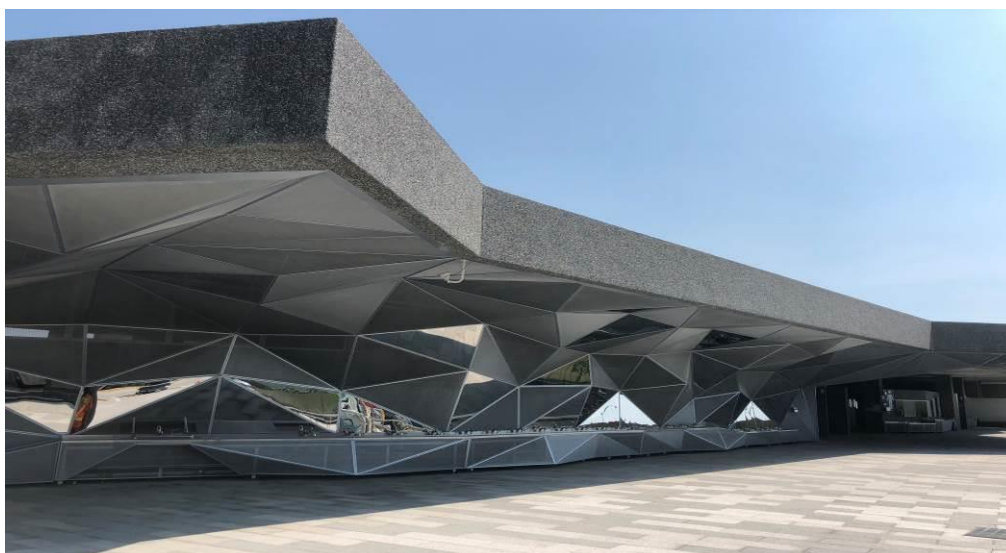
第 E251 標 西側廁所屋頂景觀座椅鋼筋模板組立



第 E251 標 停車場透水鋪面磁質面層施工



第 E251 標 離場道路標線繪製



第 E251 標 西側廁所 3D 天花板完工

十二、國道 5 號蘇澳服務區第二期工程(第 E252 標)及周邊公共設施配合工程

本工程係接續蘇澳服務區第一期工程，主要內容為服務中心新建大樓(地下一層、地上三層)，設有地下停車場、超商區、烹調區、用餐區、休憩區、辦公區等，相關設備工程(電力、消防、空調、抽排風、電梯、油污水處理、監控弱電等)；東側廁所(地上一層)，含男女廁、無障礙兼親子廁所 4 間及性別友善廁所 4 間；小型車停車場 307 格、周邊環場道路 245 公尺及相關周邊排水、交通、景觀工程等。

本工程經費 4 億 5,680 萬元，於 107 年 9 月 18 日開工，預定於 109 年 2 月 9 日竣工。截至 107 年 12 月 31 日，累計實際進度：13.50%。



第 E252 標 位置示意圖



第 E252 標 洗車台鋼筋組立施工



第 E252 標 東側廁所基礎底整地夯實



第 E252 標 東側廁所地梁鋼筋模板組立



第 E252 標 東側廁所水電管線施工



第 E252 標 預壘樁施作完成



第 E252 標 地下一層基礎防水膜鋪設



第 E252 標 環場道路路基碎石級配底層鋪設



第 E252 標 服務中心地下一層基礎灌漿



第 E252 標 周邊水溝(UA502 水溝)模板組立



第 E252 標 環場道路路基整地



第 E252 標 環場道路路基碎石級配底層鋪設

十三、國道 1 號龜山蘆竹段箱涵拓建工程(第 C011 標)

桃園地區早年以農業為主，國道 1 號部分配合農路施作之通行箱涵，其高度、寬度均有限，隨著桃園地區近年來迅速發展，人口成長已達百萬人，並於 103 年升格為直轄市，為因應車流量大幅增加及周邊道路拓寬等因素，部分箱涵斷面已不符地方交通需求，在地方提議下，高公局乃進行國道 1 號桃園地區路段箱涵拓寬計畫。經評估，共計有 7 座穿越箱涵須配合周遭環境辦理拓建工程；為降低箱涵拓建期間對國道 1 號及地方交通之衝擊，於國道 1 號五楊高架道路完工通車後，分 2 期辦理，第 1 期工程已優先辦理 44k+158 陳厝坑路、48k+708 民生北路及 56k+140 合圳北路等 3 座箱涵拓建，並已陸續於 105 年 2、7 月開放通車。本工程為第二期工程係辦理 47k+305 桃 6 線、53k+558 新興街及 54k+244 龍安街等 3 座箱涵拓建。

本工程竣工後預期將有下列 3 點效益：

1. 改善國道高速公路對兩側地區造成之阻隔，讓地區車輛有更寬敞便捷之通行孔道，減少瓶頸路段壅塞時間，提升整體周邊道路交通服務水準，滿足桃園地區快速發展之交通需求。
2. 箱涵斷面淨空提高後，可減少拓建前大型車輛須繞行利用鄰近交流道聯絡道通過之交通行為，進而改善聯絡道服務水準及提高高速公路運轉效率。
3. 龍安街箱涵於原址拓建後，箱涵斷面雙向增設人行步道；桃 6 箱涵及新興街箱涵則係於原址旁新建箱涵，原箱涵則保留做為人行專用，以達人車分離。

本工程契約金額 4 億 9,569 萬元，於 105 年 9 月 8 日開工，其中桃 6 線箱涵於 107 年 3 月 29 日竣工，107 年 11 月 6 日驗收合格；另龍安街箱涵及新興街箱

涵於 107 年 9 月 14 日竣工，107 年 12 月 26 日驗收合格。

施工期間為符地方民意先行完成開放通車之期盼，縮短箱涵封閉對地方交通衝擊之影響，經施工團隊全力趲趕，桃 6 線箱涵地方道路部分施作完成及履勘合格後，提前於 107 年 2 月 12 日先行開放通車；餘 2 座箱涵亦分別於 107 年 6 月 30 日(龍安街箱涵)及 107 年 10 月 8 日(新興街箱涵)提前開放通車。



桃6線箱涵 通車典禮



桃6線箱涵 通車後現況



龍安街箱涵 通車儀式



龍安街箱涵 通車後現況



龍安街箱涵及新興街箱涵 通車典禮



龍安街箱涵 通車後現況

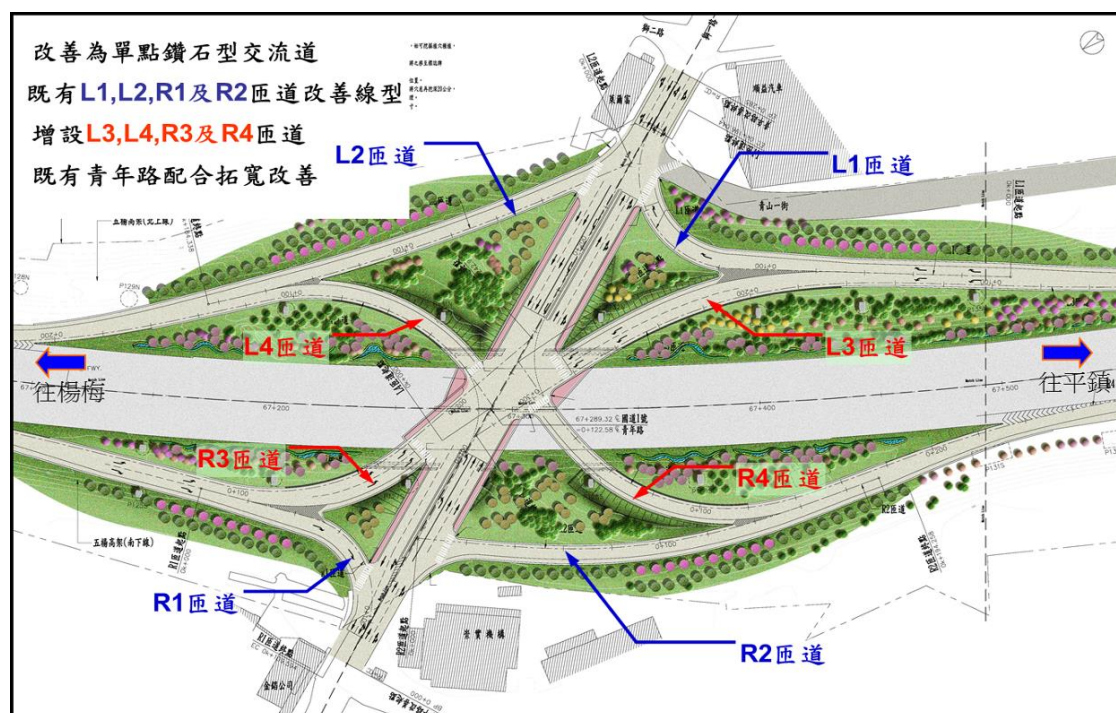
十四、國道 1 號幼獅交流道改善工程(第 214 標)

本工程範圍係將原有「鑽石型交流道」型式修改為「單點鑽石型交流道」，以提升高速公路及聯絡道路之服務效能，相關改善區域位於幼獅交流道及地方道路(青年路)之間(里程約為 66k+841 至 68k+064)。本工程於跨越青年路為橋梁型式，其餘採路堤型式施工，為維持交流道運轉，先於既有匝道旁施作臨時匝道，提供車輛進出高速公路使用，接著進行匝道改善，俟永久匝道施作完成後再將車流引回，再將臨時匝道拆除復舊。

本工程經費 2 億 2,742 萬元，在施工廠商積極趕工及地方政府全力配合下，4 股新設的匝道於 107 年 11 月 30 日上午先行開放通車，並於 107 年 12 月 29 日如期、如質竣工。

本工程於規劃設計之初即以符合安全、經濟、及美觀之基本原則辦理設計，因此，皆在既有的高速公路路權內興建，未增加任何用地。青年路跨越橋舊橋結構也予以保留並與拓寬的新橋銜接，兼顧了安全與經濟。此外，所有的進出匝道均採行車分流的概念來布設，將舊的幼獅交流道型態從簡單鑽石型澈底翻轉成單點鑽石型的新交流道，若從空中鳥瞰改善後的幼獅交流道形狀，就像是在大地上寫上一個漂亮的「水」字，加上車流行經所勾勒出的動線，就像行雲流水般的動人，已成為這個「高山頂(客家語稱本地之舊稱呼)」上之新地標。

本交流道通車後的全新動線，搭配桃園市政府設置的路口號誌燈之運作，已經完全改善舊有交流道車輛在匝道口互相交織及衝突的景象，其交通運轉及秩序更為順暢，提供幼獅工業區及幼獅擴大工業區更便捷的進出交通，無疑對於地方經濟發展注入一股強心針，亦開展埔心地區交通新紀元。



第 214 標 施工示意圖



第 214 標 完工後之空拍照



第 214 標 完工後之空拍照



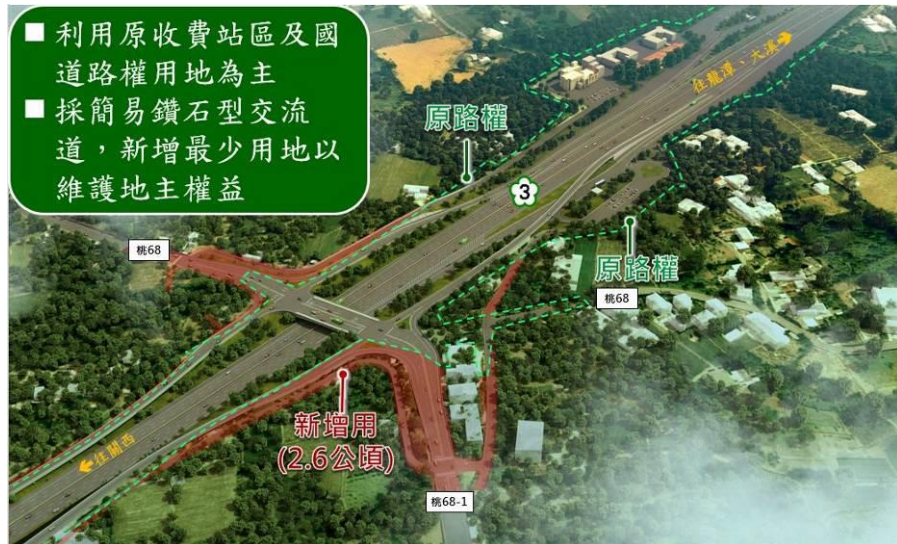
第 214 標 通車典禮

十五、國道 3 號增設高原交流道工程(第 B44 標)

國道 3 號增設高原交流道工程為高公局自辦監造之工程。本工程為利用原國道 3 號龍潭收費站重置後預留之空間布設北上出口、北上入口、南下出口與南下入口共 4 股匝道，其中北上入口匝道與南下出口匝道中段均布設三跨懸臂工法橋梁跨越過磅車道；交流道之運轉則以桃 68(高原路)為連絡道，於其南側增設一座鋼構跨越橋配合辦理拓寬。

本工程地點位於桃園市龍潭區，起點位於辦理重置工程之原龍潭收費站區(里程約為 71k+480)北側鄰近桃 67 線高楊北路跨越橋，終點位於桃 68 線(高原路)跨越架橋南側(里程約為 73k+900)。

本工程經費 6 億 1,824 萬元，於 107 年 9 月 26 日決標予榮金營造工程股份有限公司，並於同年 12 月 4 日開工，預定於 110 年 2 月 10 日 竣工；截至 107 年 12 月 31 日，累計實際進度：0.10%。



第 B44 標 施工示意圖



第 B44 標 高公局辦理環境影響說明公開說明會



第 B44 標 動土祈福典禮

十六、國道 4 號神岡交流道增設北側匝道及聯絡道合併工程 (第 I14 標)

神岡交流道原僅通往神岡區中山路(市道中 78)之南側 4 支匝道，用路人無法利用此交流道跨越大甲溪到達后里區，有鑑於此，高速公路局乃規劃增設北側 4 支匝道，配合臺中市政府「神岡系統交流道跨越大甲溪月眉西側南向聯絡道」，以解決此問題，俾提供用路人便捷之交通服務。本工程於 106 年 3 月 2 日開工，包括代辦市府交流道區之聯絡道 290 公尺，總經費 5.84 億元，已於 107 年 7 月 23 日竣工，配合台中市政府辦理之「神岡系統交流道跨越大甲溪月眉西側南向聯絡道」完工，於 107 年 9 月 21 日同步通車。

神岡交流道增設北側匝道及聯絡道通車後，將可紓解國道 1 號及台 13 線后里豐原段之車流，並有效分擔 107 年 11 月「2018 臺中世界花卉博覽會」所帶來之龐大交通量，長期而言可帶動國內「花都」及薩克斯風產地之后里觀光產業，並提高廠商進駐「神岡豐洲科技工業園區二期」之意願。



第 I14 標 北側匝道 R2 及 R5 竣工



第 I14 標 北側匝道 R4 及 R7 竣工



第 I14 標 聯絡道 P8 往 P1

十七、國道3號田寮3號高架橋及中寮隧道長期改善工程（第D11標）

國道 3 號田寮 3 號高架橋及中寮隧道因位處泥岩、沙頁岩等複雜地質構造及受旗山、龍船兩活動斷層影響，造成隧道內路面擠壓隆起及高架橋端伸縮縫擠壓損壞。為有效解決地質影響，高公局規劃改善工程，將既有田寮 3 號高架橋及中寮隧道北洞口路段拆除，改以填築路堤及開挖路塹方式通過，以降低大地變位對高速公路設施之影響。

本工程位於國道 3 號田寮交流道及燕巢系統交流道之間，範圍為田寮 3 號高架橋(約 378k+298~378k+700)以及中寮隧道北洞口(約 378k+700~378k+950)路段，本工程於 106 年 3 月 15 日開工，展延後工期為 839 日曆天，預定 108 年 7 月 1 日竣工，本工程經費 5 億 4,485 萬元，107 年施工主要工作內容為路塹開挖、路塹護坡、中寮隧道拆除及田寮 3 號橋拆除、路堤回填等。截至 107 年 12 月 31 日，累計實際進度 76.45 %，完工後將可避免斷層活動造成道路橋梁中斷、隧道襯砌龜裂崩落等重大災害之風險。





第 D11 標 中寮隧道改善工程位置示意圖



第 D11 標 中寮隧道路塹施工空拍圖



第 D11 標 中寮隧道改善工程施工空拍圖



第 D11 標 中寮隧道路堤施工空拍圖

十八、國道3號增設鹽埔交流道工程（第D44標）

國道 3 號於屏東市的北、東側已分別設置有九如及長治交流道，由於屏東市距離九如交流道約 11 公里，且需經九如市中心區才能抵達國道 3 號，目前九如交流道北入匝道與南出匝道交通量龐大，依調查結果顯示現況服務水準 C 級；目標年因農業生物科技園區聯外交通需求持續成長，服務水準將下降至 E ~F 級，因此除動線較不便利外，往北聯絡的交通服務未來將呈現過飽和狀況。另長治交流道雖距離屏東市僅約 7 公里，但其連絡道台 24 線沿線兩側開發密集，尖峰時間道路服務水準欠佳，且其區位位處東南側，與屏東市區往北的主要旅次需求特性不符。此外，國道 3 號與台 27 線交會處周邊包含農業生物科學園區、高雄農改場、熱帶農業示範園區，係為屏東都會區與農業生技發展之重心區域，未來衍生交通量影響，地方道路交通量將有明顯增加之情形。

為解決上述交通之問題，於九如及長治間增設交流道，不僅可便利屏東往北之中長程旅次及屏東往來北高雄的旅次，疏解九如交流道之交通負荷，更可強化「科技產業發展走廊」之聯外道路服務，以帶動區域轉型。

本工程經費 3 億 5,400 萬元，計畫範圍界於國道 3 號九如交流道(391k)與長治交流道(400k)之間增設南出及北入匝道，工程路線起點里程為 395k+797.7 至 396k+479 間，而本工程新設匝道以橋梁型式為主，匝道以台 27 線作為連絡道路，本工程於 105 年 10 月 17 日開工，工期為 823 日曆天(原工期 730 日曆天)，已於 107 年 12 月 25 日提前竣工。



第D44標 通車典禮



第D44標 交流道鳥瞰圖



第D44標 交流道橋下道路通車情況

十九、高雄港聯外高架道路計畫第CM01標中山高速公路延伸路廊及商港區銜接路廊高架道路工程

高雄港區每日有萬餘輛次大型貨櫃車通行，為改善其對地方道路交通安全之影響，及提供港區聯外道路交通需求，臺灣港務股份有限公司優先推動「高雄港聯外高架道路計畫」，包含「中山高速公路延伸路廊」及「新生高架道路」。

中山高速公路延伸路廊起於中山高速公路末端之現有漁港路高架橋，沿漁港路往西南經草衙路、和祥街、新生路等路口後，以系統交流道銜接商港區銜接路廊。(A區段)

商港區銜接路廊 起於新生路以西前鎮運河北岸，沿前鎮運河東行至新生路後右轉沿新生路西側南行，跨越鎮港路、漁港路漁港北三路、過港隧道等

路口後轉至新生路中央，終點止於第三、五貨櫃中心檢查站前。(B區段)

中山高速公路延伸路廊(0k+071~1k+200及交流道區)主要為高架橋梁，橋梁計有漁港路主線橋梁長約1.13公里，漁港路匝道橋梁長約0.16公里，漁港路機車道橋梁長約0.20公里，交流道區匝道橋梁長約1.13公里，合計長約2.62公里。

本工程經費41億1,964萬元，A區段於100年4月1日開工，104年8月29日竣工。B區段於103年6月12日開工，107年10月31日竣工。



高公局趙興華局長視察第CM01標施工進度



第CM01標 通車典禮



第CM01標 通車後高雄港聯外高架道路及四、五貨櫃中心遠景

二十、臺南市仁德特27號道路工程(東段)-穿越中山高箱涵改建工程(第5A1標)

本工程特27號道路(德糖路)穿越箱涵位於國道1號里程329k+833處，主要係為穿越箱涵改建為穿越橋以及橋下新建25公尺寬之特27道路，配合高速公路主線縱坡抬高，緊鄰之德洋路穿越橋亦配合抬高，主要目的為符合地區道路橋下淨高大於4.6公尺，抬高國道1號主線縱坡設計以符合設計規範；另外施工中改道線形亦配合辦理。

本工程主要工程內容包括：

1. 高速公路主線部分: 本段主要目的為符合橋下淨高大於4.6公尺與新建橋下斷面寬至25公尺以滿足營建署設計規範之需求，縱坡抬高路段長度為500公尺，依據竣工圖說回歸設計里程，其抬高里程範圍為329k+550~330k+050，施工改道里程範圍為北上里程329k+300~330k+520長度1,220公尺、南下里程329k+300~330k+300長度1,000公尺。國道1號主線每車道寬為3.65公尺，既有中央分隔帶5公尺(含兩側護欄、植栽帶及內側路肩1.0公尺)配合箱涵改建成橋梁，將中央分隔綠帶單面55公分護欄改成雙面80公分RC護欄，利用適合之漸變長度將內側路肩改為2.1公尺，外側路肩仍為3.27公尺配置0.55公尺混凝土護欄，因應縱坡抬高北側里程329k+550~330k+050外側護欄及隔音牆將配合新建及復舊，南下側新建外側護欄及擋土牆克服高差。本工程採柔性路面，包括級配料底層之鋪築與整平，瀝青處理底層、密級配瀝青混凝土、開放級配瀝青混凝土之鋪設工作。
2. 地區道路部分: 於地方道路改善包括敲除既有橋台(高速公路橋下)、拓寬特27號道路(德糖路)。橋下道路以銜接營建署承辦之特27號道路工程為主，道路全寬為25公尺。施工時先整平路面、並配合新設計之路面高程鋪築5公分

密級配瀝青混凝土面層。

本工程經費2億6,580萬元，於107年4月24日開工，工期為700日曆天，預定109年3月23日竣工，截至107年12月31日，累計實際進度：25.13%。



第5A1標 簡支密排預力中空板梁施工



第5A1標 高速公路主線級配粒料底層之鋪築與整平



第5A1標 基樁鋼筋籠施工

二十一、國道10號燕巢交流道改善工程之聯絡道路新增及改善工程 (第L111及第L112合併標)

本工程係因應高雄市政府新工處辦理之高 46 延伸工程(已於 107 年完工),本交流道有關聯絡道與高 46 延伸工程銜接段擬先行設計並施作聯絡道之貫通,道路斷面採 20 公尺寬,同時配合水保設施,以期儘早提供地方聯外交通需求,本合併標由新闢聯絡道部分(第 L111 標代辦工程)與既有聯絡道及交流道改善工程部分(第 L112 標配合改善工程)組成,本合併標施工期程 210 日曆天。

- (1) 新闢聯絡道部分(第L111標代辦工程):國道10號燕巢交流道聯絡道自現況聯絡道南側0k+666.675延伸至里程1k+025.183,為高雄市政府委託高公局代辦,屬本計畫工作範圍約358.508公尺之聯絡道。
- (2) 既有聯絡道及交流道改善工程部分(第L112標配合改善工程):因應聯絡道貫通,既有聯絡道里程0k+250~0k+666配合重新調整車道寬度及標線,既有交流道東向出口匝道里程0k+320~0k+450配合路口改善,重新調整車道寬度及標線,將與聯絡道新闢工程(第L111標代辦工程)施作時,合併施工。

本工程承包商須負責高速公路施工範圍內之局轄交控及匝道儀控管線遷移,施工期間應維持交控及匝道儀控設備功能正常運轉。

本工程經費 6,968 萬元,於 107 年 11 月 19 日開工,工期為 210 日曆天,預定 108 年 6 月 16 日竣工,截至 107 年 12 月 31 日,累計實際進度:16.25%。



第L111及第L112合併標 路基級配滾壓



第L111及第L112合併標 工區出入口便道及洗車台



第L111及第L112合併標 滯洪池開挖