

高鐵桃園路段橋下道路工程
土木工程第二標

交通部公路總局第一區養護工程處





施工位置示意圖

高鐵桃園路段橋下道路

通車路線示意圖



-  通車路線
-  未通車路段

2標施工範圍
TK:38+250~38+960





工程概要

- (一) 「台灣西部走廊高速鐵路工程」為縱貫全島之軌道運輸工程，對沿線之區域發展、公路路網建設皆產生巨大影響。緣此，交通部運輸研究所乃籌組「高速鐵路車站聯外交通建設審議協調專案小組」於八十六年十月擬訂「高速鐵路站區聯外道路系統改善計畫」，其中桃園路段係自國二線與高速鐵路交點起至東西向快速公路觀音大溪線(即台66線)與高速鐵路交點止。另外，行政院核定之「桃園航空城客貨運園區聯外道路改善計畫」中，亦將興建蘆竹至大竹高鐵橋下道路，其路線將自台四線與高速鐵路交點起至國二線止，並於國二線與高速鐵路交點處將另興建大竹交流道，以順利銜接高鐵橋下道路及國二線。

(二)

第二標北起大竹路(高鐵里程TK38+300)，南端終點在五權路(高鐵里程TK39+950)，道路沿高速鐵路高架橋二側佈設，主線北上自高鐵里程TK38+475至TK39+593，南下則由高鐵里程TK38+480至TK39+669.5為橋樑段，其中北上自高鐵里程TK38+780至TK39+030，南下自高鐵里程TK38+763至TK39+059結構型式為鋼箱型樑外，其餘均為預力I型樑，主線路寬隨匝、環道之佈設其寬度自10公尺至22公尺不等，其基本設置為雙向各二車道(2x快車道)，在匝道處受匯出匯入影響各多設一加寬車道，平面道路包含側車道(SIDE) 1~4，基本設置為雙向各二車道(1x快車道、1x混合車道)，包含平面道路有三座跨越排水圳道之排水橋，共長96公尺，設置平面橫交路口二處，橫交排水箱涵四座。



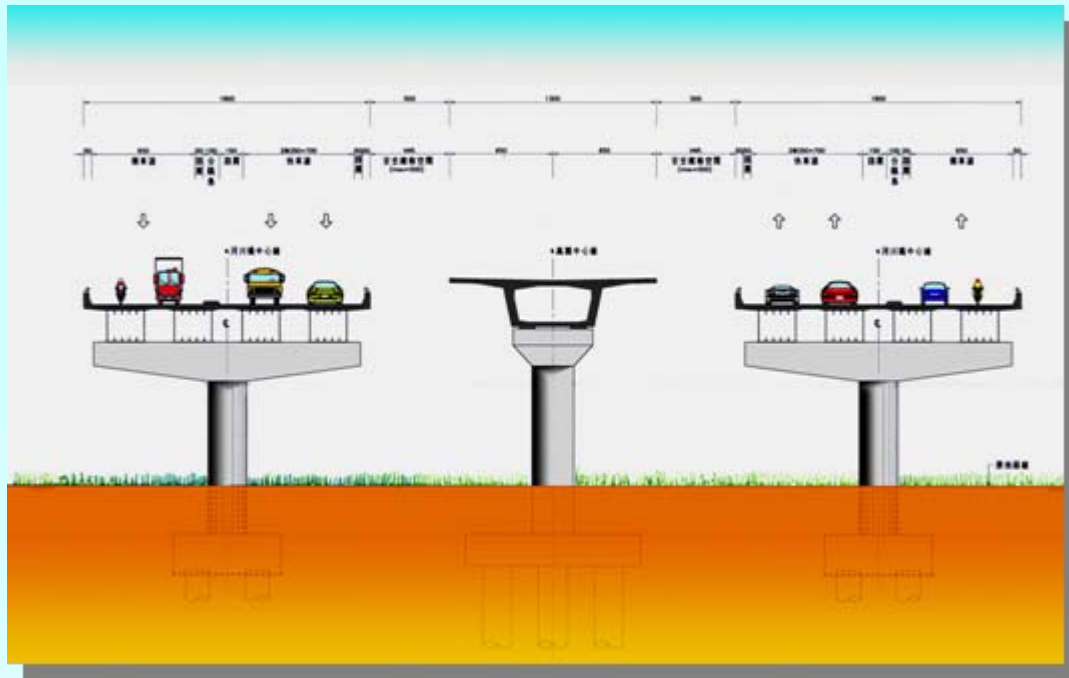
工程內容

(一) 橋樑工程：

主線北上自高鐵里程TK38+475至TK39+593，南下則由高鐵里程TK38+480至TK39+669.5為橋樑段，其中北上自高鐵里程TK38+780至TK39+030，南下自高鐵里程TK38+763至TK39+059結構型式為鋼箱型樑外，其餘均為預力I型樑。

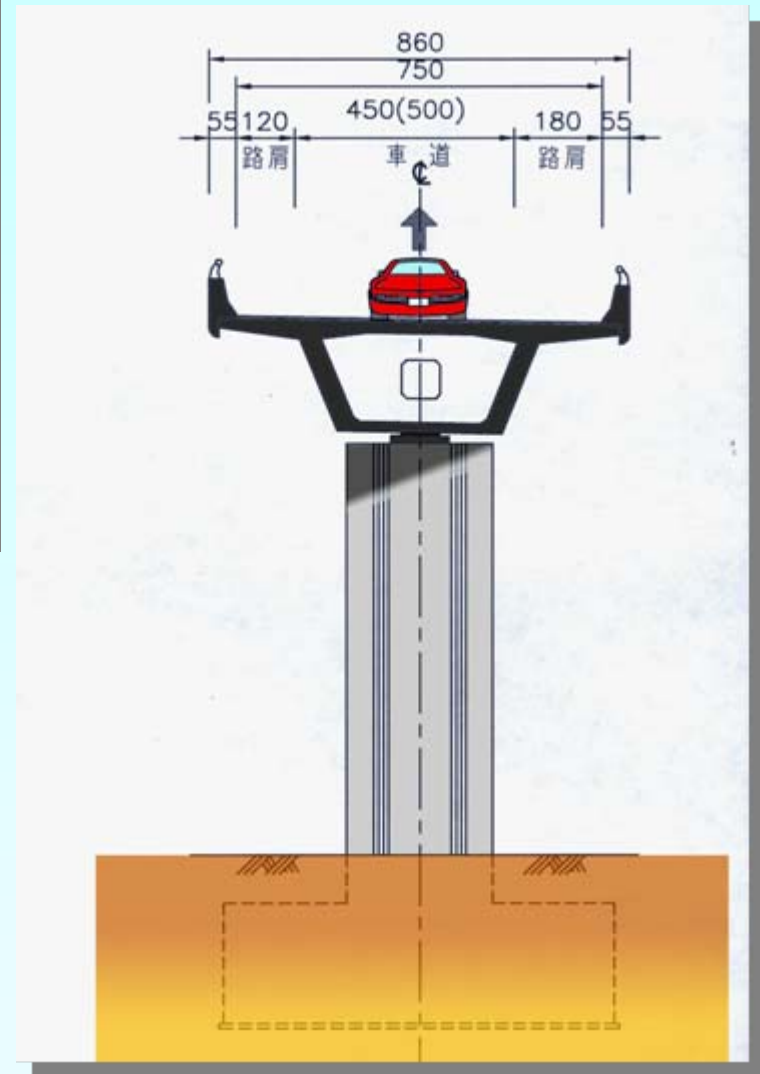
(二) 路工工程：

平面道路包含側車道（SIDE）1~4以，基本設置為雙向各二車道（1x快車道、1x混合車道），包含平面道路有三座跨越排水圳道之排水橋，共長96公尺。



跨越國二號公路
採鋼箱梁橋

另施設大竹交流道
匝道端點橋墩七處





施工挑戰性(一)

「高鐵桃園路段橋下道路工程」第2~5標須於高鐵正式通車營運前完成，期程緊迫，其中「高鐵桃園路段橋下道路工程第二標」工程為整體交流道系程之一部份，尚須配合高速公路局負責施作之「國道二號大竹交流道新建工程」始能成為一完整交流道系統。本交流道兩施工標分別由公路總局及高速公路局發包施工，與一般交流道由同一單位統籌施作之情形不同，其情況與現已完工通車之(國道一號高速公路)雲林系統交流道及嘉義系統交流道較為類似。惟雲林及嘉義系統交流道皆是由一單位施工完成後再交由另一單位接續發包施工，並無兩包商同時施作之情形，因此本標(第二標)在工區運用、施工動線、鑄梁廠、儲料廠等施工調度皆較複雜。本工程範圍內相鄰新建工程介面多，包括：「高鐵C215標」、「國道二號大竹交流道新建工程」、「110縣道拓寬工程」且各工程間結構物互相層疊，必須密切協調，又各工程主辦單位均不相同，故無已建制之協調機制可為有效折衝，端賴各工程主辦單位及監造般為發揮高度之耐心與協調技能，協助承包商克服。



施工挑戰性(二)

本標主線因銜接大竹交流道匝環道，故採高架橋樑方式施作，其中跨越國道二號係採鋼樑吊裝方式施工，北上線鋼構長度250M，南下線鋼構長度296M，並採二階段夜間封閉國道二號進行吊梁作業









竣工照片





結語

- (一) 本工程施工期間經歷國內物價劇烈波動及颱風災等不利因素，但仍然克服萬難如期完成。
- (二) 本工程配合高鐵橋下道路工程其他各標，主要服務據點以桃園、中壢雙核心都市為主，並提供未來中正國際機場出入境旅客及觀音工業區工作人員便捷之路網，故通車後除可發揮高鐵桃園站對外公路之重大運輸功能外，並有效紓解國道1號楊梅到大園、蘆竹間的部分車流，將高鐵系統與國道及快速道路系統，藉由本通車路段銜接，構成一更完整之快速便捷路網。



簡報完畢