

# 蘇花公路山區路段改善計畫啟動

我們宜花東「後山」的民眾期待已久的蘇花公路山區路段改善計畫(蘇花改)，於民國100年元月29日上午11時，在各界及鄉親的見證下，由馬總統率行政院吳院長敦義、交通部毛部長治國、花蓮縣傅縣長崑其、宜蘭縣吳副縣長澤成、立法委員王廷升、楊仁福及我們公路總局的大家長吳局長等一起鑰匙蘇花公路的新紀元—蘇花改終於啟動了。

蘇花公路北起宜蘭蘇澳南迄花蓮崇德全長約77公里，其濫觴於1874年(清同治十三年)因牡丹社事件，為鞏固邊防與安撫原住民，欽差大臣沈葆楨派臺灣道夏獻綸與福建省陸路提督羅大春費時兩年開闢「平路一丈，山蹊六尺」為準之路，俾能通行輿馬，當時稱做「北路」(蘇花古道)。日治時期多次整修拓寬，1916年開始到1932年全線拓寬為3.56公尺的道路完工通車，改稱為「臨海道路」。光復後，正式定名為「蘇花公路」，最窄的路面僅有3.5公尺，彎道的最小半徑則僅有15公尺，相當險峻，需單向管制通行。1980年代開始逐步拓寬為7公尺，到1990年才開放雙線通車，因此蘇花公路迄今已有137年的歷史。

這一條超過一個世紀以上而且聞名國內外的世界級景觀公路，卻因為地形、地質與氣候的因素，道路曲折線形不良不說，每年因地震、颱風而造成落石、坍方、路基流失的情形相當嚴重，成為往來東部地區的鄉親及遊客心中難以承受的壓力，維護通行者的安全更是本局第四區養護工程處長久以來最艱難的任務之一。所以「一條安全回家的路」就成為20年來大家心中最熱切的期盼，這樣的心聲總統聽到了，我們公路人也聽到了，在眾人的努力下，蘇花改這兼顧社會正義及環境正義的一條安全回家的路，環境影響評估順利於99年11月9日獲環保署第200次委員會有條件通過，另於99年12月16日其建設計畫亦獲行政院同意，其中第一標和平溪橋工程於100年1月19日決標，並於1月29日舉辦開工動土典禮。



總統及院長致贈紅包

動土典禮由西部濱海公路北區臨時工程處負責籌備，我們選擇在和平溪橋的端點並製作該橋1/1600之實體模型，好讓與會的貴賓及鄉親能體驗未來蘇花公路改善的情境。活動在馬總統蒞臨會場時由南澳鄉澳花村的原住民鄉親表演迎賓舞熱鬧開始，然後再由祥獅獻瑞並接下由總統及吳院長致贈的建國100年精緻紅包，象徵蘇花改工程「動土吉祥」、「開工順暢」。緊接著由吳局長在「建國百年，蘇花公路的平安從此百年」的宣誓後簡報蘇花改的歷程、後續推動工作及目標，明白的向國人宣誓公路總局有百分百的決心及信心來完成「後山」鄉親長久以來期盼之美夢。隨後由交通部的大家長也是本次動土典禮的主人毛部長致歡迎詞，部長以非常感性的方式敘述台9線蘇花公路的歷史以及這條路對東部民眾的重要性，他強調在歸零思考的情境下，蘇花改計畫不單只是公路建設而已，更是兼具對於蘇花路廊整體運輸及各項環境的友善性，不論在施工期間或是完工通車後交通部有完整的配套措施，包括利用臺鐵局舊北迴閒置隧道作為施工土石方之運送，以及增加鐵路側線提供中鋼公司利用鐵路輸運煉鋼時所需礦石，在在都希望能降低重貨車的使用率，提升蘇花公路的行車安全；部長也期勉公路總局及協力廠商在未來施工期間注意安全、掌握工程進度、確保工程品質早日完工要將蘇花改成為模範工程，更重要的是帶給宜花東鄉親一條安全回家的路。

花蓮縣傅崑其縣長則希望能限定工期來展現政府的行動力，也期待蘇花改公路能更帶動花蓮觀光業的發展。

行政院吳院長致詞時表示，結束多年的紛擾、爭議、猶豫、延宕，終於等到蘇花改動土這一天，這條公路不但是提供安全回家的路也是提供安全觀光遊覽的路，在替選方案決定過程，要由紛擾中決議定策是必須經過相當嚴謹的分析，那是一種理性態度，而對於許許

多多期待早日有這條路的宜花東鄉親而言，那不僅是理性的需求更是感性的呼喚，因此要非常感謝花蓮縣各界能兼籌並顧，在環境的永續發展和便捷安全的交通路線中，同意了蘇花改的方案。所以，在馬總統莊嚴的承諾，交通部門的同心協力全力以赴，地方民眾、環保團體、學者專家共同的理解，才獲致這堅定有力的共識，今天是歷史性的一刻值得大家鼓勵。院長同時也提醒，對於既有的蘇花公路的改善也要立即進行，包括像明隧道等，讓往來的人車得以平安；另外在3月及6月兩次的隧道及交通管理國際研討會，院長也希望能汲取國外的經驗，引進一流的技術縮短工期、增進安全、提高效率讓蘇花改工程能提早完成，以證明行政團隊具有現代化施工管理的智慧，也正面回應花蓮民眾的基本的需求。

最後是由馬總統致詞，總統首先以太魯閣族語、阿美族語及泰雅族語向在場民眾問好，充分展現對原住民同胞的親切。對於蘇花改計畫他表示今天的動土典禮代表政府重視東部地區發展，同時也是「環境正義」與「社會正義」兼籌並顧的典範，政府將持續開發東部，平衡區域發展，以實現「國家正義」，並將秉持「面對鄉親將心比心、政見支票說到做到」原則，希望今年盡速開放中國大陸觀光客來臺自由行，以吸引更多旅客前往東部旅遊，從海運、空運、陸運一起改善再造花蓮的繁榮景象，還東部人一個公道。

在總統致詞結束後隨即進行動土儀式，由12位穿著泰雅族傳統服飾的禮生向馬總統、吳院長等12位貴賓遞上安全帽、禮用手套及金圓鍬，在司儀的導引下「第一鍬祈願風調雨順」、「第二鍬祈願國泰民安」、「第三鍬祈願工程順利」在祥獅獻瑞鑼鼓聲及現場所有參與典禮的民眾與鄉親見證下禮成。儀式的結束象徵蘇花改工程的開始，或許會艱難，或許有阻礙，但秉持公路人的堅毅精神，克服困難勇往直前的傳統，我們有決心更有信心戮力完成。

西部濱海公路北區臨時工程處處長 李忠璋



局長簡報



光復後蘇花公路單線通車圖

## 部長視察台20線南橫公路莫拉克風災復建情形

民國98年8月8日莫拉克颱風重創台灣中南部，尤其重災區台20線南橫公路柔腸寸斷，路毀橋斷，其中又以勤和至復興段長5公里的道路全部遭受土石吞噬覆滅最為嚴重，經一年多來各級長官的指導及三工處團隊的努力下，災區搶修、中期提升已逐步看見工作成果，長期復建亦同時趕辦設計發包施工進行中，交通部毛部長極為重視災區復建，特地於100年1月14日在總局吳局長、吳總工程司、許組長及三工處鄧處長陪同南下視察台20線甲仙(59k)至埤口(147k)復建情形，關切重點分述如下：

### 一、甲仙(59k)至寶來(82k)段

復建內容：路基缺口計21處、總長度2,063公尺，橋梁復建建山一橋、建山二橋及寶來二橋等3座；復建

經費：橋梁3億元，路基缺口4.38億元，合計7.38億元。路基缺口復建分二標工程，正加緊趕趕中，預定100年8月完工，寶來二橋施工進度28.25%，預定100年3月完工，建山二橋於99年12月27日開工，預定101年2月完工，建山一橋預定100年1月19日發包，預定101年6月完工。

### 二、寶來(82k)至桃源(95k)段

復建內容：橋梁復建綠茂橋、炳才橋、塔拉拉魯芙橋、萬年橋、勝境橋、桃源一橋及撒拉阿塢橋等7座；復建經費合計15.3億元。橋梁復建分5標工程，第1標為綠茂橋和炳才橋、發包經費3億元，第2標為塔拉拉魯芙橋、發包經費1.7億元，第3標為萬年橋、發包經費1.1億元(經費由大陸善款捐助)，第4標為勝境橋和桃源一

《接第三版》



部長和局長在梅山青年活動中心與工程處同仁合影



# 台28線旗山橋竣工典禮紀事

群山綿延、景色秀麗，通往旗美地區省道台28線的旗山橋在民眾殷殷期盼下，提早完工通車了。總局於100年1月15日上午舉辦旗山橋竣工典禮，除馬總統親臨剪綵，行政院林秘書長、交通部毛部長、高雄市陳市長、水利署楊署長、八軍團司令等中央首長與地方民意代表以及鄉親都共襄這場盛會。馬總統主持剪綵儀式時表示，旗山橋大跨距懸臂工法設計，結合意象、LED燈光的設置，不但好看、好用且耐用，完工通車後，希望能再創旗美地區繁榮。

旗山橋竣工通車典禮當天，有幼稚園小朋友歌唱律動活潑演出、實踐大學原住民祈福儀式、中洲社區鼓陣醒獅團熱鬧帶動，還有旗山農工的隆重演奏，使得典禮熱鬧非凡，參與民眾都為旗山橋通車而欣喜不已，這是一座全新堅固，結合當地蕉葉、竹篾意象的景觀橋梁。

旗山橋改建工程係台灣世曦工程顧問股份有限公司以景觀橋設計，位於國道10號以及省道台3線、台21



旗山橋大跨距懸臂工法設計，是一座結合意象的景觀橋

線、台28線等多條主要道路匯集處，跨越旗山溪可連絡內門、杉林、美濃、大樹、路竹等地區，為旗美地區極重要之交通要道。新橋全長約850公尺，其中橋長535公尺。新橋橋樑深入河床26-37公尺，橋墩以1公分厚防撞鋼板包覆，可抵抗大塊石及浮木衝擊，大幅提高橋梁抗災能力。橋寬18-22.2公尺，雙向各配置兩線快車道和一線機慢車道，保障用路人行車安全。洪峰流量計畫洪水位以100年頻率設計，採大跨徑、減少落墩並提高橋梁與河床距離，以增加通水斷面，降低河川沖刷對橋梁影響，同時也提升橋梁耐洪能力。旗山橋採具地標景觀之單塔脊背橋設計，為國內第3座脊背橋，橋塔採鋼箱外包覆混凝土之創新設計，而造型模板、LED燈景觀照明之橋塔設計，皆為國內首例，除發揮節能減碳功能，更增添高雄地區觀光及產業發展。

舊有旗山橋、旗尾橋第一代建造完成於民國61年，橋寬僅8.1公尺，因交通量日增，又分別於民國76年及79年增建第二代旗山橋、旗尾橋，橋面拓寬為16.2公尺，該兩座橋梁直至98年莫拉克風災損毀拆除，約使用39年；舊有旗山橋、旗尾橋基礎裸露嚴重，梁底高程已無法滿足「高屏溪治理基本計畫」水理需求，為解決每遇颱風豪雨造成溪水暴漲而封橋阻斷交通問題，經陳報行政院並於96年11月22日核定列入「省道老舊受損橋梁緊急改建計畫」以提升交通安全。

旗山橋施工期間，遭逢莫拉克颱風挾帶豪大雨侵襲，造成旗尾橋墩柱及預力混凝土梁沖毀，中斷旗美地區交通要道，也重創旗山、旗尾地區觀光產業，經第三區養護工程處傾力動員，於1個月時間完成臨時管涵便



旗山大橋提早完工，馬總統親臨剪綵

道工程，繼以銜接原旗山橋，並於98年9月初開放供用路人通行。

旗山橋改建工程於98年2月16日開工，原定於100年5月30日竣工，原規劃完成新橋通車作業後，再行拆除原旗山橋及銜接旗山-旗尾之管涵便道，以免影響旗山-美濃地區交通，惟地方民眾歷經98年莫拉克風災淹水摧殘，於99年4月強烈要求須全部拆除舊旗山橋及管涵便道，且因應經濟部水利署第七河川局於旗山溪之疏浚工程，工程處配合於防汛期前將舊旗山橋及管涵便道全數拆除，往來旗山-美濃地區之用路人需繞道新旗尾橋行駛，更中斷旗山橋改建工程之施工動線，增加橋梁施工的困難度。幸承包廠商及監造同仁克服困難，日以繼夜全力趕趕，提早約5個月完工。於99年12月30日新橋通車後，可望帶動活絡地方產業行銷及觀光人潮。

東西向快速公路高南區工程處一段段長 郭福齡

## 蘇花公路改善計畫環評辦理經過

台9線蘇花公路是東臺灣花蓮地區與北部區域間僅有之聯外道路系統，因受地形、地質條件限制，路線彎繞迂迴，道路標準低，行車安全性與舒適性較差，且每遇颱風豪雨經常坍方中斷，歷年來雖經本局持續努力改善，行車品質仍難以全面提升。

交通部於民國80年代起進行臺灣區高（快）速公路系統整體路網之研究，推動「國道東部公路蘇澳花蓮段」（以下簡稱「蘇花高」）之建設。國工局於82年度辦理「國道東部公路初步踏勘與調查計畫」、83年度持續進行「國道東部公路可行性研究」、87年4月進一步辦理「蘇花高工程規劃」，於88年提出「蘇花高工程規劃環境影響說明書」、92年提出「蘇花高環境影響差異分析報告」、95年提出「蘇花高環境影響差異分析報告暨環境現況差異分析及對策檢討報告」，惟歷經十餘年規劃設計與環境影響評估作業，社會各界對高快速道路之開發及影響仍有不同意見，致97年4月25日環保署環評審查委員會第166次會議，認為蘇花高計畫是否符合「東部永續發展綱要計畫」及「臺北與東部地區間運輸系統發展政策評估說明書」尚有疑義，決議退回開發單位先予釐清。

前述「蘇花高」雖未能持續推動，然經社會多元討論，提供東部地區一條安全可靠之聯外道路則為各界所獲致之共識，相關上位計畫「東部永續發展綱要計畫」、「臺北與東部地區間運輸系統發展政策評估說明書」均將本路段改善納為必要辦理事項。因此交通部裁示由本局接續推動台9線蘇花公路改善計畫；而為取得社會各界共識，並指示改善計畫應歸零思考，重新檢討台9線之現況與行車風險、上位計畫之指導等，以永續環境發展之思維及導入事前溝通協調之理念，重新規劃台9線蘇花公路之改善方案。本局於98年起即著手進行「台9線蘇花公路山區路段改善計畫可行性研究」，並於99年2月24日奉行政院核示原則同意。

計畫內容優先就線型標準低導致交通肇事頻率高之「蘇澳~東澳」，以及落石坍方較多之「南澳~和平」、「和中~大清水」三路段另闢新線；其餘東澳至南澳以小幅

度之彎道改善及邊坡保護工程處理，和平至和中段則因現況良好不需改善，總計新建改善長度38.4公里，隧道合計23.6公里。為回應花東地區民眾熱切期盼，本局在可行性研究進行同時，並持續進行本計畫之環境影響評估工作。為符合「開發行為環境影響評估作業準則」各項環境調查、評估之要求，本局於98年12月請求環保署依據環境影響評估作業輔導要點規定，邀集環評委員、專家學者及相關機關團體，於99年1月19日召開諮詢會議；於99年8月20日召開環境現況調查及環境影響諮詢會議，並依「開發行為環境影響評估作業準則」規定，於99年9月17日由環保署召開預審會。「台9線蘇花公路山區路段改善計畫（蘇澳~東澳、南澳~和平、和中~大清水）環境影響說明書」於99年9月28日由交通部核轉至環保署審查。該署於99年10月13日辦理環境影響說明書現勘後，於99年10月18日、99年11月1日召開2次專案小組初審會，並於99年11月7日召開專案小組第2次初審會確認會。

本計畫環境影響說明書送環保署審查之前已召開2次諮詢會議及1次預審會議，本局已充分掌握民間團體及相關機關的意見，並於第1次初審會議時充分對外界說明，因此在第1次審查會時並無重大爭議議題，對於蘇花公路改善的必要性已有共識。在本案環境影響說明書製作及審查期間，交通部並於99年9月7日、99年9月15日及99年10月14日，針對本案環境影響評估以及外界關心的砂石車規劃管制配套措施、鐵路運輸運能提升等相關議題，邀請台灣生態工法基金會、荒野保護協會、幸福花東促進會、地球公民協會、台灣蠻野心足生態協會、千里步道籌畫中心、淡江大學張勝雄教授等團體進行3次座談會提出說明。99年10月21日梅姬颱風來襲，宜蘭、花蓮地區暴雨肆虐，蘇花公路多處坍方、落石，有多輛遊覽車墜崖或被土石掩埋，奪走多條人命，造成嚴重損傷，環保署為此加速蘇花改環評審查作業。

在第2次初審會時，本局對第1次初審會的意見詳加說明。有關地質議題，依歷次會議有關委員、專家學者及經濟部中央地質調查所意見補充資訊，其資料包括自

民國81年起於路廊進行之相關區域地質調查、地質鑽探、地球物理探測、現場試驗、開挖調查等成果，及鄰近38座已完工營運之鐵路隧道施工紀錄與完工報告等。其中本區域之地質鑽探調查孔數累計達868孔，總鑽探深度達32,491公尺。並依中央地調所之環境地質圖資、蘇澳與南澳環境地質基本圖與地質災害潛勢圖、現場地質查核等詳細調查評估，經濟部地調所經審查後，提醒觀音隧道部分臨近海側有老崩塌地疑慮，建議於維護階段加強潛在大型崩塌地調查或往陸向調整。另依委員審查意見提出各隧道洞口工程地質特性調查結果顯示，部分隧道口上邊坡開挖有順向坡問題，本局承諾將於未來設計階段時詳加考量，各項說明有助於本計畫審查進行，經過環保署專案小組環評委員、專家學者及相關機關充分討論，認為依據本案開發單位所提環境影響說明書與補充說明之資訊，及未來於施工與營運階段時，確實履行所提各項污染物對環境影響預防及減輕之措施與環評委員會審查結論所附條件之負擔後，已無環境影響評估法第8條及其施行細則第19條所稱對環境有重大影響之虞，無須進行第二階段環境影響評估，在要求本局補充部分未附之原始資料，並將會場中回答提問之相關分析之說明以書面提出補充後，作成建議未來環評委員會審查時有條件通過環境影響評估審查之結論。終於99年11月9日經環保署第200次環境影響評估委員會大會決議：本案有條件通過環境影響評估審查。

本案為回應花東民眾訴求，從環境影響評估書件製作、民眾參與及環評委員會之審查，完全依照環評法相關規定，審慎且嚴謹進行，並沒有因加速審查而影響本局辦理說明書內容補正作業之品質。外界不能因加速作業及審查就指責草率。本計畫環境影響說明書（定稿本）業於100年1月28日經環保署同意備查。未來本局亦將依環境影響說明書各項承諾事項確實執行，並藉由多方的建議納到本計畫的設計與施工中，加速工程進行，讓往來東部民眾有一條安全回家的路。

局本部規劃組 邱安安



《承第一版》

橋、發包經費6億元，以上4標工程預算報局核定中，預定100年2月發包，預定101年8月完工；第5標為撒拉阿塢橋、發包經費3.5億元，初步設計於99年12月30日完成，預定100年3月發包，預計101年12月完工。

### 三、勤和（98k）至復興（103k）段

中期提升便道工程預定施作4座跨溪鋼便橋、峭山便道1.7公里及溪底便道墊高加固2.8公里，於99年11月開工，現已完成2座鋼便橋、峭山便道0.7公里及溪底便道墊高加固1公里，其中為迴避布唐布那斯溪巨大土石流沖擊，勤和段（98.5k至99.5k）峭山便道工程浩大、施工艱鉅，歷經困難險阻刻正努力趕趕施作中，預定100年3月底完工，以期提高便道抗災能力。該路段長期復建選線評估工作之期中報告預定100年1月20

日審查，期末報告預定100年3月辦理完成。

### 四、復興（103k）至埡口（147k）段

復建內容：路基缺口計40處，橋梁復建東莊橋、復興橋、榮光一橋、唯金溪橋、禮觀橋、武雄橋及進溼橋等7座；復建經費：橋梁6.1億元，路基缺口4.2億元，合計10.3億元。路基缺口復建分9標工程，預定100年3月陸續發包，預定101年2月完工，橋梁復建分6標工程，預定100年4月陸續發包，預定101年8月完工。

實際面對這場百年僅見的災害重建工作，雖然千頭萬緒，困難重重，但只要掌握基本原則，落實「山、河、橋、路、人共治」，降低災害，確保國土安全，並且持續不間斷的秉持堅忍謙卑的心，發揮團隊勇猛精進的行動力，方能克服困難險阻，逐步踏實的完成重建工作使命。

第三區養護工程處甲仙工務段段長 徐文義



甲仙工務段徐段長報告台20線甲仙至桃源段復建進度

## 新春領航 迎向感動

6天春節連假結束，可能是局長太想念大家了，在兔年新春上班首日，局長就帶著副局長、總工、主秘站在門口向大家握手拜年，雖然每位長官都堆滿笑容，但是一次看見多位長官排排站的場面，驚嚇指數還真是破表；不少人在跟局長握手之後，緊張到忘記刷卡，也有人直呼太幸運了，打算整天不洗手，還有人忘記電梯要按到幾樓呢（這就有點扯了）。也難怪，在公路總局這可是新鮮事兒，剛開春門口大廳就笑聲不斷，和樂融融，真是好彩頭。哇！真是個不一樣的上班日，從五樓長官們在尾牙宴上別出心裁的大鼓陣表演，到各組室春節創意佈置比賽…，我看到我們的頭頭很不一樣喔，提醒大家日後可得把心臟練強一點、把腳步加快一點，才能趕上電力充沛的局長。

在稍後的新春團拜大家笑容滿面，彼此拱手互道恭喜，秘書室貼心準備許多柑橘、糖果、餅乾應景，真有過年的歡樂氣氛。首先，局長神采奕奕的向夥伴們問候新年好，他說今天早上在門口一一跟大家握手，很高興看到每個人在收假第一天都朝氣蓬勃來上班，過年期間省道路況順暢，是大家同心協力的成果，非常感謝大家。未來一年是本局非常重要的一年，不管是從工作環境或從組織改制各方面，希望盡全力讓夥伴們工作愉快，為大家爭取更多的福利。



局長和張副局長趙副局長列隊在大廳歡迎同仁上班



一級主管新春團拜（左起：吳總工程司進興、趙副局長興華、吳局長盟分、張副局長仁德、陳副局長茂南、黃主任秘書運實）

局長也提到過年前特別邀請奧爾思公司嚴總經理心鏞演講「感動的服務」，跟大家分享以顧客為中心的理念，希望在我往來中有更多溫情與體貼，藉由了解這種感動的技巧，把公路總局的服務推廣到全國各界，讓民眾不由自主的說「哇！現在的道路品質怎麼那麼好！」、「哇！監理服務怎麼變得那麼貼心！」，我們不只要顧客滿足，還要讓顧客感動，讓服務超越顧客的期待。

局長也強調必須先有滿意的同仁，才能創造出滿意的客人，因此希望各級主管要多用心傾聽同仁意見，同心合力，把公路總局的口碑完美詮釋。未來還有許多艱鉅的任務和使命要繼續倚重大家，新的一年開始，願大家百年平安，祝福大家，更肯定大家。

接著由趙副局長致詞，他第一句話就祈禱風調雨順，他說過年期間雖然連9震但一切平安，表示今年一定會很順利，不愧是工程主管，三句話不離本行。趙副局長在祝福大家身體健康、萬事如意後，突然冒出「希望未婚的同仁在今年都能找到好的伴侶」，大夥聽了哄堂大笑，覺得內政部或衛生署該頒個獎給他才是。

緊接著陳副局長上台，他先調侃自己比較晚到，一

看到副局長們陪同局長列隊在大門口也嚇了一跳，記憶體不斷搜尋是不是自己忘了什麼，幽默風趣的言語引來大笑。陳副局長在春節期間到各地督導路檢聯稽，特別對守護交通安全的第一線同仁致敬，也希望大家身體健康、工作順心、闔家平安、績效蒸蒸日上。

隨後張副局長上台，說局長剛才指示的重點「傾聽」他馬上身體力行，已經幫局長聽了很多聲音，大家希望明年春節第一天上班時，局長還是要站在門口，一樣要有燦爛的笑容歡迎各位，不過還要加發個紅包才會更驚喜，現場鼓掌聲不絕於耳…（哈哈，局長您有聽到基層的心聲了吧？）局長大聲回答：「我聽到了！明年我也一定會做到！」

最後，局長說了一件小事讓我蠻感動的，他說早上8點58分就不敢站在那裡，剩下兩分鐘是不要耽誤大家刷卡，真的好體貼喔；關心不只要說出來，還要做出來，局長勉勵大家都要身體力行做到，公路總局是一個非常好的團隊，希望往後一家人同心協力，全力打拚，不要辜負民眾期待…。在歡樂、爆笑、卻又帶著振奮人心的氣氛中，「新春領航 迎向感動」團拜活動畫個大大的圓滿。

局本部秘書室 張曉凌



局長在歲末聯歡晚會上表演大鼓~歡天喜地迎新年

## 親民如友，待客猶親 臺北區監理所提升服務禮貌訓練

99年度的提升服務禮貌訓練課程雖然已經圓滿結束，但是，當日訓練的畫面卻深深烙印在腦海中。

為了提供優良的服務品質，臺北所持續舉辦提升服務禮貌訓練，作為所內員工的服務品質再訓練、再加強的進修課程。訓練課程，自各課室及轉站團結一致的隊呼展開序幕，到各種情境的演練模擬示範，以及最後的「點頭問好，從心做起，待客如親，熱忱關心」鏗鏘有力愛的禮讚，再再展現出我們臺北所團結合作的團隊精神，那震耳欲聾地吶喊和愉悅地歡笑聲，更是幾乎將國際會議廳的屋頂給掀開了！

在總局謝組長界田『依法行政與健康』的課程中，除了講授依法行政的重要，也說明了：「溝通：應具強大說服力，讓人心悅誠服」，以及「說服：不要說教或命令」，讓我們瞭解服務民眾應該著重於「溝通與說服」的技巧上；而人們之間的相互信任，是提升服務品質的要點，因此良好的溝通技巧更是彰顯了它的重要性。

朱麗華老師的課程重點則是在於『提升服務品質』；「面笑、嘴甜、腰要軟、手腳要快、用心勤儉、嘴勿碎碎念」，提醒我們服務時肢體語言的重要；朱老師更告訴我們「凡事感激」，「感激所有使你堅強的人」，無論對人、對事或對物，都要能抱

持著感謝的心情，如此在面對民眾時，才能夠做到「發自內心」的服務。

在臺北所工作將近200多個日子，深刻感受到所內實踐「創新、熱忱、專業、安全」的努力，與積極推動「親民如友，待客猶親」的用心，而且為了維持、提升我們優質的服務，所內更是定期或不定期舉辦：「志工暨服務臺人員禮貌訓練」、「業務專業人員訓練」、「雙月員工月會為民服務訓練」等各種禮貌訓練，並公開表揚每季禮貌績優人員，在每週每月的電話禮貌測試、評比後，依照本所特別訂定獎懲要點，獎勵（懲處）表現優良（不佳）的課室，以策勵同仁對於服務禮貌的重視；另外，設立局長明信片與所長信箱，提供民眾投訴管道，民眾反應態度不佳者，經由查證屬實的同仁，則由單位主管實施禮貌訓練5天。我們臺北所不間斷地努力、用心培育優質服務的同仁，除了展現公務員依法行政的公正，更是為了表現出為民服務的熱忱。

這次的訓練課程讓我深刻感受到：所內同仁認真向上，與熱忱服務的用心；感謝參訓同仁的支持與協助，以及長官們細心與耐心的指導，才使得每次活動都能順利，期待未來臺北所同仁有更優質的表現與服務。

臺北區監理所秘書室 張嘉真



# 公路人的共同故事

徵文比賽第二名

## 偉哉！八卦山隧道工程關建話英雄

歷史是過去的回顧，更是未來的借鏡，而歷史也就是共有的故事，公路人的共同故事，就是我們這一群為公路建設、管理、發展付出歲月、貢獻心力的夥伴們，大家共同的歷史記憶。

本局自民國35年8月1日成立迄今，60餘年來全局同仁奉獻付出，堅守工作崗位，建構今日四通八達的公路網絡，以及貼心便民的監理服務，成果有目共睹。歷年來不論公路關建、災害搶修、為民服務、拒收賄賂等，有太多足以反映公路人價值觀的具體事蹟，本局特舉辦徵文活動將「公路人的共同故事」，加以蒐集、記述、編撰、傳揚、保留以為吾等以及後進者效法，共同傳播公路人的價值觀，見證公路人的歷史。

每次由彰化回台中都會經過八卦山隧道，這真是磅礴壯麗的工程！於是常忍不住拍下了它的樣子和親朋好友作分享！台76公路的開通使彰化、南投由荒閉邁向繁榮，而工程人員功不可沒，身為中台灣土生土長的我，從事公路建設近20年來每每憶及在東西向快速公路中區工程處的那段雖艱辛但亮麗的經歷，總對這條公路隧道懷有特殊情感，我且用文字和照片，娓娓述說八卦山隧道之披荊斬棘的開拓秘辛。

### 主辦八卦山隧道的機關為本局東西向快速公路中區工程處

政府為推動國家交通經濟政策，於80年間規劃辦理台灣地區西部走廊東西向快速公路建設計畫，以連絡南北兩條高速公路及重要省道，並縮短城鄉差距，促進區域均衡發展。東西向快速公路共12條，實際規劃作業皆由本局快速公路作業小組及住都局負責，其中8條由本局負責承辦，因而成立東西向快速公路北、中、南及高南區四個工程處負責推動。

東西向快速公路中區工程處經辦台72後龍汶水線及台76漢寶草屯線，本局81年4月14日令派第一區工程處正工程司兼副處長王振遠負責籌備，於81年6月13日在台中市中港路三段109號七樓租屋成立，首任王處長振遠於是日正式接篆視事，自籌備期間即跟隨王處長之湯副處長輝雄、李供應課長西登、一段蕭段長清輝、二段游段長俊達亦正式報到，後陸續有員工計147人。85年6月28日王處長榮調為本局副總工程司，由湯副處長輝雄升任處長，領導同仁持續致力八卦山隧道等重要公路建設，後一輩工程新生代則是人才輩出，而在公路界均能嶄露頭角長才得展。

### 舉隅隧道工程之大手筆規畫

八卦山隧道是台76漢寶草屯線中最具挑戰性之工程，路線呈東西方向貫穿八卦山台地，由於兩側洞口方位正對日出日落之東西向，為避免駕駛人在隧道內長時間注視洞口亮點產生不適，並考慮出隧道洞口時受太陽直射會產生暈眩，影響駕駛對車速控制和距離判斷之錯覺反應會造成危險。因此，道路線形佈設在隧道接近洞口處加設半徑800公尺小平曲線及緩和曲線，配合設計速率、縱坡和停車視距，以改善隧道內之行車安全。並採用雙孔單向雙車道設計，以避免與來車對撞，隧道內還有10個緊急停車彎，方便駕駛人做緊急停留，兩主隧道間沿線共設置車行橫坑3條、人行橫坑9條，以供緊急救援及逃生之用。5公里公路長隧道除土木工程主體外，尚包括配合工程，諸如電力、照明、消防及火警、通風、監控監視廣播及交控工程等，以構成交控網絡，發揮交通運輸功能。

### 暗無天日的五公里長隧道中施工，其危險和艱鉅可見一斑

隧道漫長的施工期間，隧道工程師們和300名坑工，沒日沒夜艱苦地在隧道內和卵礫石層作奮鬥。在乾燥地段，砂礫膠結疏鬆，怪手開挖擾動後，動輒崩塌。遭遇厚層泥層時，泥層雖具有固結，但開挖後仍易產生解壓節理及切向應力作用剪壞，不時呈塊狀坍落。而隧道上方，正是彰化縣員林鎮的出水里、湖水里。顧名思義，該兩里都是地下水豐沛之地。一旦挖破水袋，當滲水量不大時，尚可用重力式排水或及時強化開挖面作處置。倘若滲水量大時，便得趕忙採取遠排近止措施（設排水導坑、大口徑排水等措施導引水流，在前進至湧水層之前，採先期灌漿阻水）緊急作應變。

除隧道內狀況特多，隧道外情況亦不容小覷。89年10月3日中午，出水里民楊慶霖等四戶人家正要吃飯時，突然轟三聲巨響，整個三合院的中庭瞬間塌陷。而地方電視台記者的SNG車不一會兒，便已經早一步到達現場，實況轉播鏡頭畫面中兩輛機車掉落在看似無底的黑洞中，另一輛小貨車，則將掉未掉，危懸在邊緣上。屋主、里



東西向快速公路中區工程處全體同仁於改隸交通部之合影留念 88年7月1日

長、議員、副縣長異口同聲，懷疑就是八卦山隧道工程惹的禍，紛紛譴責起工地只顧進度，不管工安。

就是在這樣惡劣的局面下，幸虧輕量化的混凝土一車車地傾倒到漏斗狀的黑洞，把塌陷情況先給穩住。每小時灌漿四、五十立方公尺，足足灌了近四十個鐘頭。其後再處理民宅索賠、穩固期間安排住民另租房暫住等問題，而「疑似」禍首的東行線，也因而停工將近一年。

此外施工時強調工安，卻還是因為捲揚機操作疏忽，致纜線斷裂，害得坑工傅文煊跌落豎井坑底殉職（通風用的豎井直徑10公尺，深達240公尺，設置在八卦山隧道上端）。事後更花了七個月時間作改善，勞檢所也才准允豎井復工。施工期間一連串的不同挑戰，一路不斷地披荊斬棘，並不時嚴苛地考驗著湯輝雄處長領導之下的隧道工程團隊之溝通和應變與執行能力。

### 八卦山隧道關建之效益

八卦山隧道，連結中山高和二高的這條快速公路，經由這條隧道貫穿八卦山脈，大幅縮短了彰化、南投兩縣的距離，該隧道自94年4月開通以來，中部地區的公路網自此完成，行駛於第一、第三號國道的彰化、南投的車輛再也不必費時的繞道，可節省30分鐘以上。

整條隧道工程從紙上定線，測勘、工程設計、開工到完工通車，自81年籌備算起，前後近13個年頭，台76漢寶草屯線八卦山隧道的完成，代表著「人定勝天」的劃時代意義，對於台灣當時的政經環境而言，六年國建計畫更具有安定民心、促進經濟發展的歷史定位，今日由於它的完成，讓我們得以便捷地馳騁於彰化、南投東西兩地之間。

### 本工程之卓越事蹟

八卦山隧道是目前世界上最長之卵礫石層公路隧道，隧道中設置之通風豎井孔徑，亦是世界上公路隧道中最大之一座。更在雪山隧道通車前曾暫居國內最長的公路隧道達一年多之久。它克服地質施工因素，應用輔助工法以利隧道開挖，並整合土木、電力、消防、通風、監控及交控系統，加速事件處理時效，維護用路人生命財產之安全。曾榮獲交通部89年重大公共工程品質評鑑優等、94年度金路獎傑出工程類公路類第3名。

### 功成身退工程人員厥功甚偉

當時在公路總局主導運籌帷幄下，八卦山隧道工程之推展眾志成城，同仁們莫不全力以赴而下而日起有功，儘管物質條件未盡理想，東西向快速公路中區工程處自處長以下，各級工程人員仍懷抱氣魄理想，排除萬難配合達成上級交付任務，然工程結束依法必須奉令裁撤多年之後，迄今仍令人不勝唏噓…。

有關政府決策東西向快速公路中區工程處裁撤後，原有員工之工作權與相關因應對策，當時經由吳副局長瑞龍非常真誠的親自與工程處員工溝通，說明裁撤案處理的各種緣由與總局立場，對於員工工作權的爭取與保障方面，公路總局仍然以最大的誠意來考量處理，並說明陳局長晉源也相當不願意在其手中裁撤任何一個工程處，然而來自於工程結束依法必須裁撤與行政院方面的壓力，以及整體大局的考量，必須作一些不得已的決定。經過本局長官與東西向快速公路中區工程處員工充分之溝通協商，公路工會同時籲請本局體恤相關員工之生活困境，維護該等員工權益，並透過各種管道，持續與本局各相關單位進行溝通協商，儘量排除萬難，配合達成相關員工之訴求。其後本局以「東西向中工處與西濱中工處合併」為處理原則，東西向中工處乃於96年1月16日奉令裁撤，湯輝雄處長、蕭清輝副處長亦於締造公路總局最長隧道完工通車佳話後，選擇功成身退雙雙平淡退休。

### 工程關建話英雄

最後僅得藉由一張張當年的舊照片背景與故事，盡其所能傳承歷史的使命，作者謹致上對所有公路關路者最深之敬意，並感謝他們給予筆者無限的動力，促成本篇文章，也許您不曾細探這些“公路秘辛”，下回當各位讀者再有機會行走台76八卦山隧道時，請記得細細品味無數人共同努力過，洋洋灑灑在這條長隧道上的心力血汗，共同緬懷起公路前輩們筭路藍縷，以啟山林，開闢此隧道之無比艱辛，也正是這些關路的英雄們替台灣奠定富饒的基礎。



E407-1標工程緊急應變暨消防演練-東口工地 90年12月28日