

一、臺灣桃園國際機場塔臺暨整體園區新建工程

(一)重點內容：

- 1.新建高度達 65 公尺之新塔臺，強化塔臺視野通視性，以提昇飛航安全及飛航服務效率與品質。
- 2.新建支援塔臺作業之飛航服務大樓、動力空調大樓及備勤大樓等，建立支援塔臺管制席位及機場氣象服務之塔臺整體園區。
- 3.將塔臺整體園區造型設計為國家門戶地標，以強化機場園區景觀，建設規劃及期程符合未來桃園航空城發展需求。

(二)預期效益：

- 1.滿足桃園國際機場未來 20 年預估航行量成長至年架次 34-40 萬架次之飛航服務需求。
- 2.提升飛航服務品質及安全與國家整體形象。
- 3.滿足新一代 CNS/ATM 計畫的作業需求。
- 4.滿足桃園航空城及未來更多商務與旅遊之航行量成長。

二、汰換桃園、臺中終端航管雷達計畫

(一)重點內容

- 1.辦理機房修繕（含光纖系統、備援空調、不斷電系統、主要空調、內部整建等）作業。
- 2.架設桃園、臺中航管雷達及辦理國內陣地維護訓練。
- 3.辦理桃園、臺中航管雷達陣地測試。

(二)預期效益

- 1.完成桃園及臺中終端雷達系統裝備汰換，解決料件補充不易及維護與檢修成本昂貴之困境。
- 2.滿足現有 ASR-9/MSSR 雷達之涵蓋區域外，並可擴大新購系統與其他雷達現所不及之多重涵蓋效果，提昇飛航服務品質，增進飛航管制容量。
- 3.解決次級雷達訊號彼此間之相互干擾、減少航機機載答詢器超負荷之使用、增強航機目標物位置之精確度，並提供所需之陸-空數據傳輸鏈路、增加雷達系統功能及提昇飛航安全。
- 4.併同執行雷達機房修繕工程，可避免修繕作業單獨施作時，影響雷達運作而必須停機，進而降低裝備妥善率影響飛航安全。
- 5.機電系統及數據傳輸電路配合新雷達系統重新規劃，整體一致性佈設，確保機房設施運作之安全性與穩定性，並有助於機房管理。

三、高雄機場跑道道面整建工程

(一)重點內容：

- 1.道面、跑道及滑行道地帶地表整修與植草。
- 2.跑道燈光設施與管線配合抬升及更換。
- 3.增設 27 跑道進場燈、既有空側設施配合 ICAO 規範改善及場內排水設施改善等。

(二)預期效益：

提升機場跑道服務水準及飛航服務品質，提供更安全之航空器起降環境及更便捷之飛航服務。

四、高雄機場北側都市計畫劃定為機場用地取得計畫

(一)重點內容：

自 100 年度至 105 年度分 6 年分期分區辦理取得高雄市小港區廈莊段 882 地號等，位於高雄機場北側距跑道中心線 167.5 公尺及部分距跑道中心線 197.5 公尺劃定為「機場用地」之公私有土地，面積合計約 24.63 公頃。

(二)預期效益：

依據都市計畫法第 48 條「依本法指定之公共設施保留地供公用事業設施之用者，由各該事業機構依法予以徵收或購買」，爰由民航局高雄國際航空站規劃辦理本案，完成後高雄機場跑道地帶淨空寬度，將可符合 ICAO Annex 14 及我國「民用機場設計暨運作規範」規定，以提昇飛航安全，保障土地所有權人權益。

五、中部國際機場既有航廈整體改善工程計畫

(一)重點內容：

- 1.改善既有航廈旅客動線及新增旅客服務設施。
- 2.考慮既有航廈與新國際航廈之建築立面意象，進行既有航廈立面改善。
- 3.辦理既有航廈結構補強，機電系統更新及消防逃生系統改善。
- 4.新增3 座空橋，以提升服務品質並滿足運量增長需求。

(二)預期效益：

完成後機場年服務容量自 290 萬人次(既有航廈 120 萬人次、新國際航廈 170 萬人次)，提高至 305 萬人次(國內線 100 萬人次、國際線 205 萬人次)。

六、中部國際機場興建聯絡滑行道 2 工程計畫

(一)重點內容

- 1.辦理取得工程用地(農耕隙地)作業。
- 2.新建聯絡滑行道(採 D 類航機運作標準)1 條，長約 1,082 公尺，寬約 23 公尺。
- 3.新增助導航設施。
- 4.周邊排水改善(滯洪空間及排放管)。

(二)預期效益

北側聯絡滑行道興建完成後，未來航機於 36 跑道降落，在 18 跑道前約 1,200 公尺處，可由新增之聯絡滑行道 2 快速脫離跑道，縮短航機滑行距離，節省旅客旅行時間及運輸成本，並減少航機耗油，達到節能減碳目的。