



體驗一座健康美麗的城市



KEEP TAIPEI MOVING  
攜手邁過交通過渡期

# 臺北捷運系統

## 萬大-中和-樹林線(第一期工程)

### CQ861標工程簡介





# 三環三線願景

「三環三線」是由已通車、興建中及規劃中的捷運路線所構成，建設完成後形成新北市境內主要捷運路網。

「三環」：「第1環」指的是環狀線（第一階段）、南環段及北環段，加上已通車的文湖線；「第2環」是萬大-中和-樹林線結合中和新蘆線；「第3環」則是指已通車的板橋土城線、規劃中的三鶯線、興建中的頂埔線及機場線，再連結到桃園縣境內的捷運線。

「三線」：指的是淡海輕軌、安坑線及汐止民生線。



捷運三環三線建設願景圖

## 臺北捷運萬大-中和-樹林線路線範圍

捷運萬大-中和-樹林線(簡稱萬大線)路線分二期推動興建，第一期工程於99年度起依序辦理後續基本設計、都市計畫變更、用地取得、細部設計及發包施工等事宜；第二期工程則於101年起辦理周邊土地開發及財務計畫等相關作業。

第一期工程：路線由捷運中正紀念堂站起，向西沿南海路下方過和平西路後接西藏路轉萬大路，於華中橋前左轉地下穿越新店溪，至新北市保順路、保生路轉中山路、連城路至金城路，並於金城路北側農業區設置機廠及設一支線車站臨莒光路，路線全長9.5公里，共設9座地下車站和1座機廠。

第二期工程：路線由金城路過明德路口附近路線爬昇為高架後，續沿金城路並跨越城林橋至樹林中華路、八德街、大安路轉中正路直行與捷運新莊線迴龍站相接，全長13.3公里，共設13座車站(2座地下車站，11座高架車站)。



(萬大-中和-樹林線第二期路線尚未定案，僅供參考)

萬大-中和-樹林線路線範圍示意圖



## 捷運工程局東區工程處所負責之工程範圍

萬大線在穿越景平路後到金城機廠間之路段，係由東區工程處負責監造，並區分為CQ861標、CQ860區段標及CQ870區段標，各標施工範圍如下：

**CQ861標:**包含連城路與景平路口的LG06車站，以及LG06車站與環狀線中和站(Y11)站間約36公尺的地下連通道。本站為一座地下4層的疊式月台車站，連續壁深度達地下55公尺，車站所在的連城路既有路幅狹窄，沿線地下管線眾多，站體連續壁緊鄰民宅，施工困難度高，另連通道擋土排樁須與環狀線高架橋配合施工，依萬大線整體工程內容評估，本標為萬大線第一期工程的要徑標，優先發包施作，可爭取後續完工通車營運的時間。

**CQ860區段標:**自LG06車站西側起，以潛盾隧道方式沿連城路下方鑽掘，於錦和路附近設置LG07車站及一座385公尺中央避車線，再向西穿越中正路至員山路附近設置LG08車站，續以潛盾隧道佈設到相鄰明挖覆蓋隧道(不含)止，路線長約2.5公里。

**CQ870區段標:**自LG08車站西側潛盾隧道(不含)起，以明挖覆蓋隧道方式沿連城路及金城路三段下方施作，於金城路三段北側農業區設置一座機廠及一臨莒光路之LG08A車站，路線長約1.08公里。

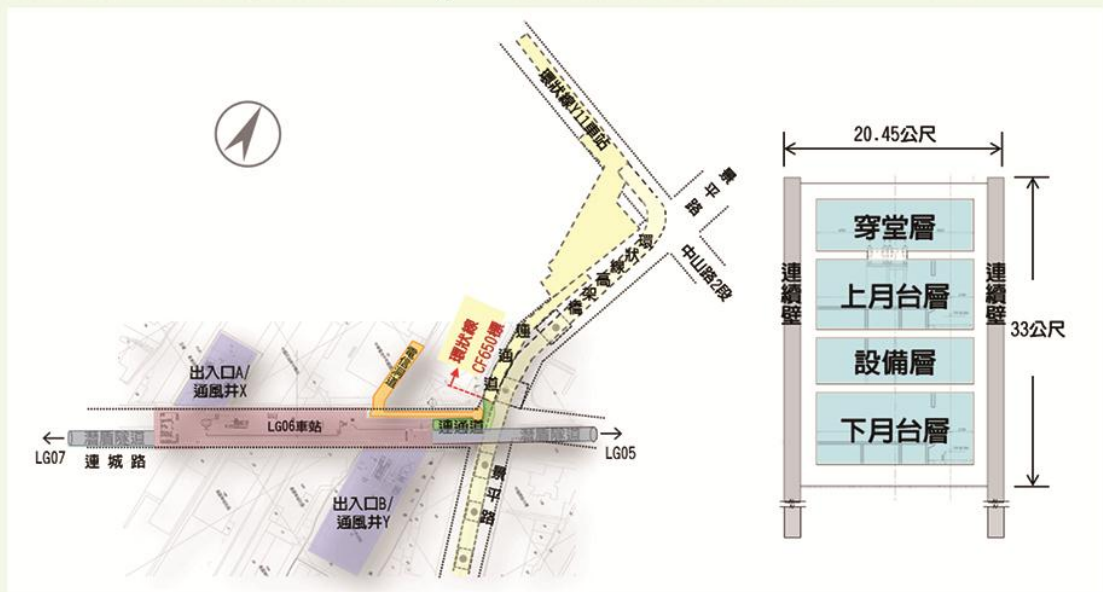


萬大-中和-樹林線由東區工程處負責路線範圍示意圖

## LG06車站工程簡介

LG06車站位於新北市中和區連城路與景平路口西南側之連城路下方，為一座地下4層之疊式月台車站，連城路兩側各設有一出入口，車站長度約140.4公尺，寬度約20.45公尺，月台長度80公尺，開挖深度達地下33~35公尺，採連續壁擋土深度達地下55公尺。

LG06車站為萬大線與環狀線中和站(Y11站)交會車站，由於萬大線為地下型式，環狀線為高架車站，兩者以地下連通道銜接站內轉乘，其中在景平路區域已由環狀線工程先行施作，後續再由萬大線CQ861施工標負責施作銜接至LG06車站。



LG06車站位置示意圖

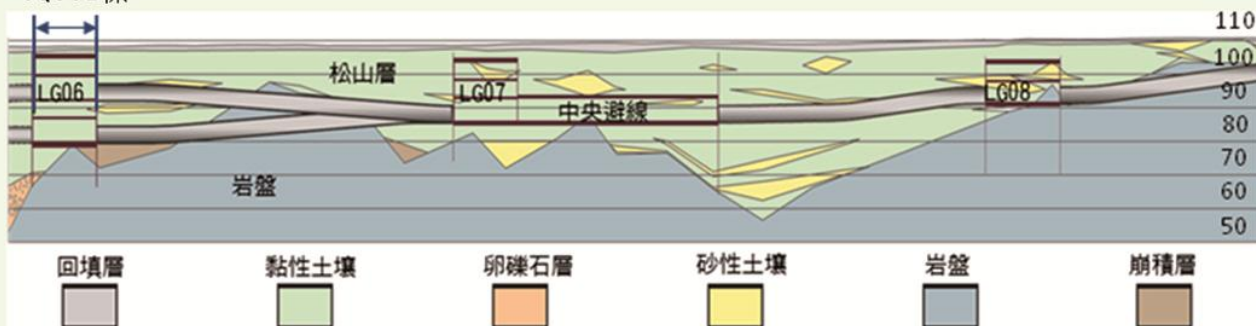
LG06車站橫剖面示意圖

### 工程地質簡介

中和區連城路沿線地區，主要地層係由砂、粘土、礫石所組成之沖積層，局部接近丘陵地區，其沖積層下方為屬於南港層(Nk)或桂竹林層(kc)等之砂岩與頁岩地層。

LG06車站地質於地表至地下30公尺間為粉質粘土，屬軟弱粘土，地下30公尺為砂頁岩互層，其岩盤面傾斜，中間高兩側低，另在車站東端粉質粘土與岩盤面間夾有約4公尺厚卵礫石層，車站西端粉質粘土與岩盤面間夾有約6公尺厚砂岩層。

CQ861標



萬大-中和-樹林線連城路主線地質示意圖



## 車站建築意象構想

捷運萬大線車站建築意象構想主題為【綠·律】，強調捷運的建設將引領大台北地區，減少排碳、邁向綠色的生態城市，並串連不同自然與人文環境的律動，展現不同的城市旋律，萬大線所經過的區域都有屬於自己的文化、綠地、產業、交通，這些不同的區域特色，隨著時間的變遷和城市的發展，經過了許多改變，有些變成了老臺北人的記憶，有些推動了臺北的現代化。

LG06車站周邊則結合一江新村、四知八村、安邦新村等當地眷舍特色、捕捉社區及眷村文化之生活律動，選擇「茶花」作為時代與族群在該地區的印記象徵，並呈現於車站建築裝修內，藉以加強自明性，並呼應萬大線藝術主題。LG07車站鄰近遠東科學園區及中和工業區等，為強調本站擁有工商生產及產業轉換等特色，表現中和工業區的產業律動，選擇「芋麻」作為時代與產業發展交疊的斷面象徵，以展現本地產業轉型的力量。LG08車站附近有員山、嘉穗公園等自然生態區，為呈現本站擁有綠意視野及都市釋放等特色，選擇「田字草」作為物種生生不息的象徵，來表現出車站周遭自然山林的生態律動。

### 綠 改變 生活的節奏 律

捷運駛入未來綠色城市，改變城市生活

當城市不斷擴張，改變在不同的時空上演，環境的面貌、產業轉換、生活的步調... 捷運車站將以「綠」的手法再次改變這城市，創造「綠色城市」。



#### LG08

青山綠林創造閒適生活



田字草

LG08站田字草

工業區

捷運環狀線

LG07站

眷村文化

芋麻

LG07站芋麻



LG06

交會節點，創造人潮匯集地

區域商圈



LG07

人流、物流創造流動空間



茶花

LG06站茶花

LG06, LG07, LG08車站建築意象構想

## LG06車站建築造型主題

LG06車站位於連城路、景平路交口，並與環狀線交會，周圍附近有許多大賣場及生活購物中心，為熱鬧的新興商業與購物區，為強調本站擁有商業繁茂及交通節點等特色，故本站以「穿越光廊·都會樂活」為設計主題，來表現出車站的活力。

本站設計上除營造整體風格外，為了提供旅客一個清楚的意象，所採用的建築元素建立在簡潔、合理的設計概念上，使其在現有多樣而稍嫌雜亂的都市中，不致增加更多的複雜與壓迫感，進而導向都市的秩序感，對都市居民產生指標作用。

出入口外觀則擷取白天的「光」與夜晚的光「韻」作為車站設計意象，以盒內引光、盒外透光之「光盒」為造型發想，在不透明長方型混凝土盒子中，以長條形開口採光及透光，隱喻都市車流之韻律，以穿透性高的透明玻璃牆，引進自然光，利用虛與實、明與暗對比，強化出入口的自明性，使出入口白天不需人工照明，達到節能的效果。



LG06車站出入口建築造型

## LG06車站施工期間交通維持計畫

LG06車站位於連城路及景平路交口，周邊有國道3號、省道臺64線等主要市區幹道，且連城路為中和地區來往土城地區的主要道路，交通量繁忙，現況尖峰時段已略為壅塞，目前連城路服務水準約在D~E級，連城景平路口約在E等級。

為避免施工期間對週邊交通衝擊過鉅，設計上由減少交通需求面及增加供給面予以考量。減少需求面部分，即儘量減少通過工區之車輛，利用完善而有效之改道計畫及鼓勵大眾運輸系統的使用來達成；增加供給面部分，則增加施工期間之有效道路容量，如削減人行道或以交通管理手段，施工時採增加交通指揮人員、路邊停車管制或路口時制時相調整之配合等，再輔以施工期間配合措施，例如半半施工法等，將交通之衝擊降至最低。

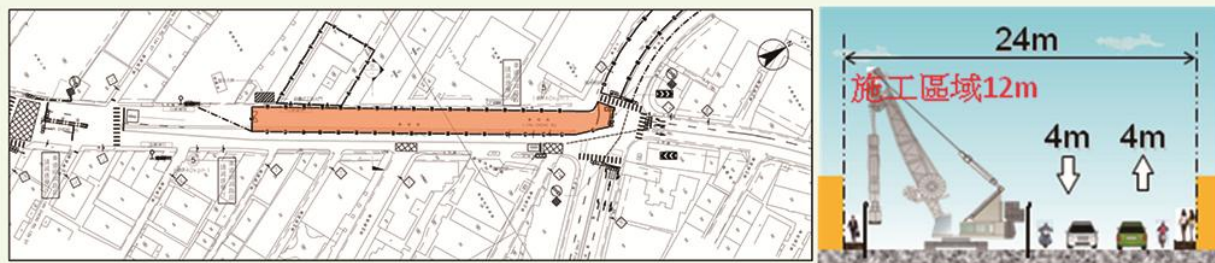
在施工階段交通維持疏導動線，原土城往景美新店方向利用連城路的民眾，可提前改走板南路轉景平路，避開連城路施工區域；原華中橋、永和地區利用連城路往土城方向的民眾，建議可改走中山路二段及橋和路，避開連城路施工區域；原華中橋往國道3號方向民眾，可利用橋和路再轉台64線，避開連城路施工區域。未來在施工期間，將持續加強交通疏導，以紓緩施工路段周圍之交通衝擊。



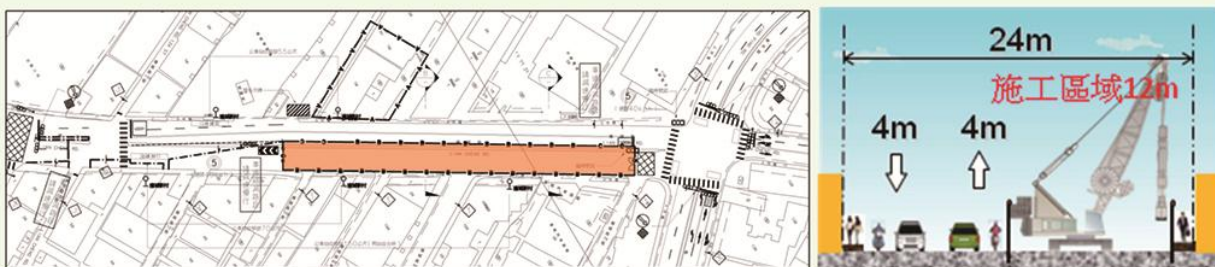
施工階段交通維持疏導動線示意圖



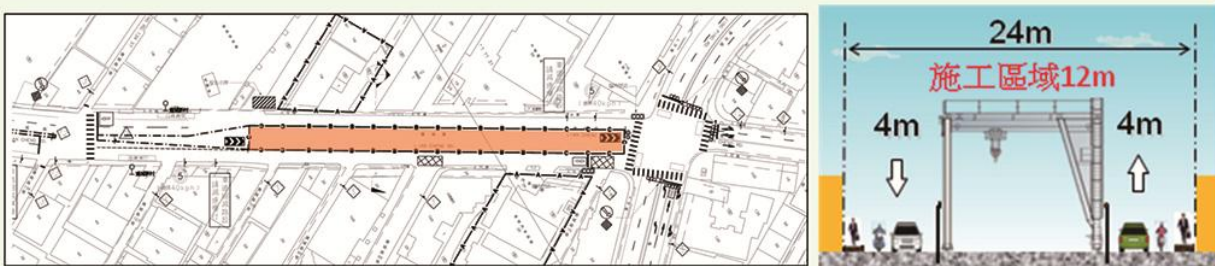
連城路現況路寬約24公尺，兩側人行道各約2公尺，局部路段僅1~1.5公尺，整體而言車道空間僅約20公尺。LG06車站施工期間主要影響範圍於連城路自景平路至安邦街之間路段，沿路以圍籬佈設帶狀工區，分3階段進行連續壁及明挖覆蓋施工，各階段工區寬度約10~12公尺，施工前須先削減該路段之中央分隔島及部分人行道，以利施工期間保留空間佈設雙向各一混合車道，另遇巷口處則採半半施工方式，以免影響人車出入。



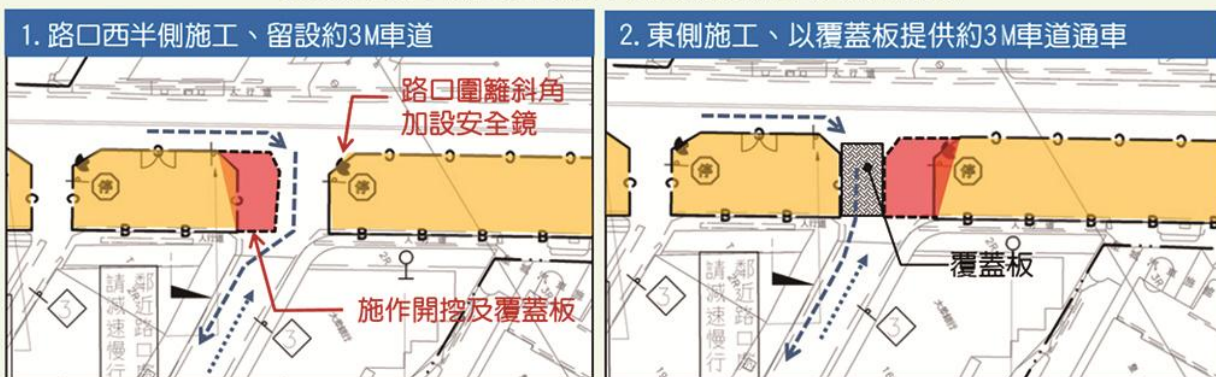
LG06車站北側工區交維平面圖及交維車道配置構想



LG06車站南側工區交維平面圖及交維車道配置構想



LG06車站中央工區交維平面圖及交維車道配置構想



LG06車站巷口半半施工示意構想

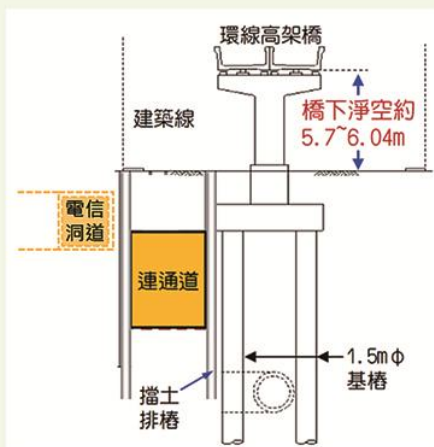


## LG06車站轉乘連通道及施工特色

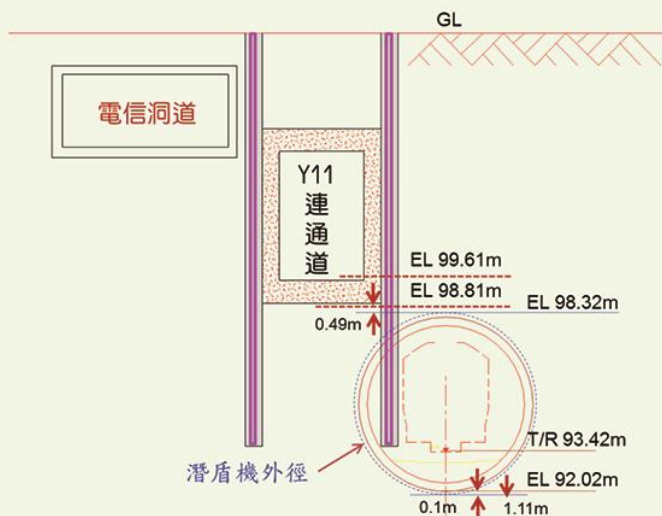
LG06車站位於連城路及景平路口處，於車站穿堂層設有與環狀線中和站(Y11)連通之地下通道，可提供站內轉乘服務，且為避開車站北側之一座服務中永和地區重要電信光纜的電信洞道，及受線路寬之限制，故設計為地下4層上下月台相疊之車站，開挖33~35公尺深，為萬大線第一期工程9個車站中開挖最深的車站。

本站採明挖覆蓋工法，版牆結構系統，擋土壁則採寬度1.5~1.8公尺的連續壁，深度達地下55公尺，並須植入岩盤約3~7公尺，因連城路既有路幅狹窄，含人行道約24公尺寬，而站體寬度約20公尺，以致連續壁緊鄰民宅，除進行地盤灌漿以保護鄰房外，另設置4道地中壁，加強抑制連續壁的變形。

因連城景平路口管線眾多，以及相鄰標段潛盾隧道、環狀線高架橋等界面影響，致該連通道採擋土排樁型式，施工時需於環狀線完成該界面區域的橋墩基礎後，即接續進場施作擋土排樁，以免環狀線高架橋完成後，影響施工機具所需之施工空間。



LG06車站與環狀線及電信洞道關係示意圖



連通道與電信洞道及相鄰工程潛盾隧道剖面配置示意圖

萬大線第一期工程完工營運後，預估每日運量可達24.7萬人次，可疏解萬華、中和、永和、土城之旅運交通時間及成本。

未來「捷運三環三線」完成後，大臺北都會區捷運長度將達到300公里，超過600萬人口得以享受到捷運帶來之便捷，且其路權獨立、班次密集、高載客量等特性，可大幅縮短各區域間交通時間，紓解都會區繁重交通量，帶動新、舊都市地區開發及更新，均衡各區域發展，形成「多核心」發展趨勢，屆時民眾將可明顯感受到生活圈變大、變方便了，也更符合大臺北雙生活圈之理想。



LG06車站完工後地面透視圖

捷運系統施工期間，您如有任何疑問或權益受到損害時，請向臺北市政府捷運工程局直接反映，本局將竭誠為您服務，並歡迎透過本局網站www.dorts.gov.tw連結相關工程處網站或撥打本局電話：2521-5550或市民當家熱線1999，以查詢最新施工及交通資訊。

During construction, if you have any questions or your rights are negatively affected, please contact the Department of Rapid Transit Systems (DORTS) at 2521-5550. You can also visit DORTS' Web site at <http://www.dorts.gov.tw> to link to relevant construction sites, contact DORTS, call the "1999" Taipei City Citizen Hotline for the latest construction and traffic information. We will be happy to do our best to serve you.

### 臺北市政府捷運工程局東區工程處

East District Project Office

Department of Rapid Transit Systems, TCG

臺北市南港區經貿一路265號2樓

電話: 886-2-26539858

網址: <http://www.edpo.dorts.gov.tw>

### 工程監造單位

臺北市政府捷運工程局東工處土木第六工務所

地址: 新北市中和區建康路270號6樓

電話: 886-2-26548177

設計單位: 台灣世曦工程顧問股份有限公司

施工廠商: 新亞建設開發股份有限公司



## 臺北市政府捷運工程局

DEPARTMENT OF RAPID TRANSIT SYSTEMS, TCG

臺北市中山北路2段48巷7號

電話: 886-2-25215550

網址: <http://www.dorts.gov.tw>

本刊資料僅供參考如有錯誤或變更，以本處正式公告或通知為準，必要時將另發修改手冊。

103年10月印製 廣告