

柯市長視導史上最難捷運工程

文圖/謝燕芬

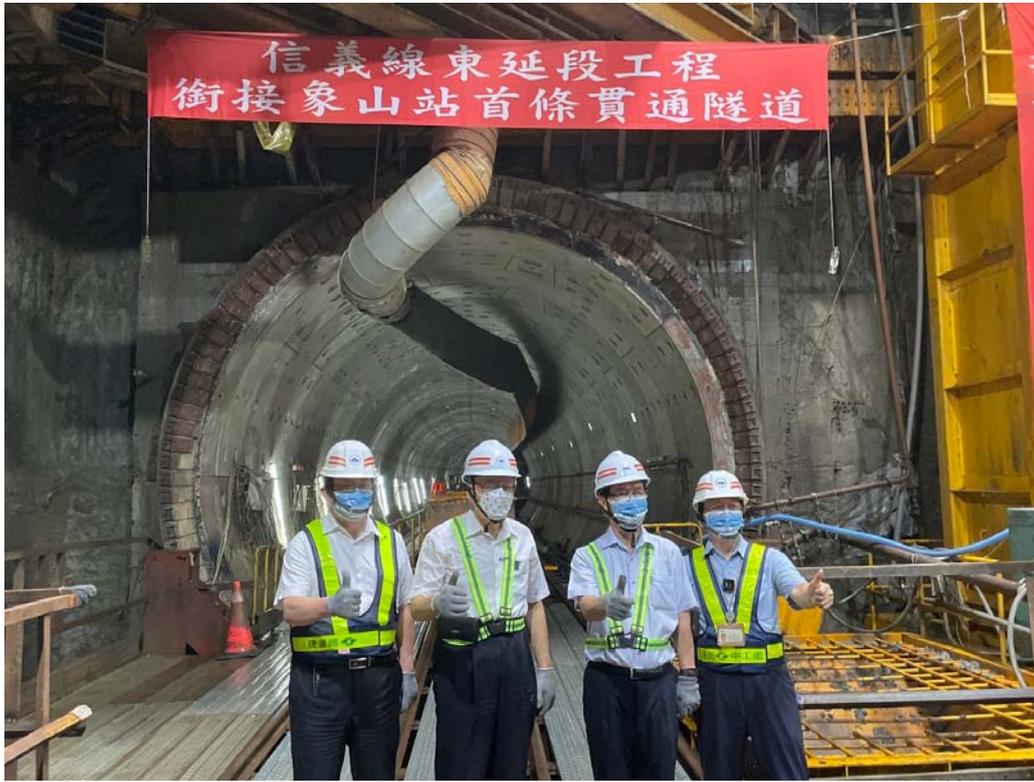
臺北市長柯文哲於7月20日自象山站搭乘電聯車前往信義線營運儲車隧道末端，步行前往甫完工之東延段隧道，視察銜接象山站約490公尺長之潛盾隧道貫通情形後抵達廣慈/奉天宮站工地慰勉現場工作同仁。柯市長對於信東段工程之困難性高而品質仍維持高標準表示肯定，也期待臺北都會區高運量系統最後一哩路，便利大臺北都會區信義區、南港區間之聯繫，帶動沿線社經發展。

象山站尾軌至廣慈/奉天宮站的隧道長約為490公尺，覆土深度約為16~21公尺，地質複雜不均，淺層土壤弱軟深層岩盤堅硬，潛盾機平均1天隧道掘進約2公尺，施工條件及環境堪稱史上最難的工程。施工團隊除增加1台潛盾機加速施工，更精進隧道土石輸送效率，終順利完成雙條隧道貫通作業。

信東段工區在四獸山腳下，工區內的地質複雜且變化很大，從地面到底下10公尺的地質，軟弱的像沼澤泥坑，必須先鋪設鋼板，讓開挖重機具可以架設在鋼板上，但是有些地方，連鋼板都會沉入軟弱泥坑中，這時就要先拌合水泥，來強化承载力。然而沼澤泥坑的下方，卻是堅硬的岩盤，需要挖除的岩盤，最大的厚度超過20公尺，最硬的岩盤強度，是一般建築物的混凝土強度的4倍。在市區施工，並不適合使用炸藥來裂解岩盤，於是工程團隊就在工區的有限空間內，增加機具，來敲碎岩盤，然後後再挖除，施工過程的場景，就像置身在採石礦場的環境裡。

因福德街路幅狹窄，兩側建築線淨距只剩25公尺，一座地下車站寬度至少要22公尺，因此捷運站體必須緊鄰兩側建築物挖掘連續壁，且工區地質複雜不均，造成連續壁及開挖施工挑戰性及難度倍增，又因工區周邊為住宅區，夜間為降低對民眾生活作息衝擊暫停施工，也影響施工作業的連貫性。所幸在工程技術研討精進及加強與民眾溝通協調，適度延長施工作業時間下，目前已克服地質不利障礙，完成站體開挖作業，並展開結構體施築。

柯市長致詞時表示，臺北市政府一直以來都提倡大眾運輸導向的都市發展(TOD)，也非常重視居住正義的落實。緊鄰廣慈/奉天宮站的廣慈博愛園區，因捷運便利性的加持，可以說是本市TOD都市發展的最佳示範案例。



柯市長參觀信義線東延段銜接象山站隧道貫通



柯市長抵達廣慈/奉天宮站工地慰勉現場工作同仁

Mayor Ko Wen-je Inspects the Most Difficult Project in MRT Construction History

On July 20, 2022 Taipei City Mayor Ko Wen-je took an MRT train car from Xiangshan Station to the end of Xinyi line operating stabling tunnel and walked to the end of the Xinyi eastern extension tunnel to inspect the approximately 490-meter-long shield tunnel which connects with Xiangshan Station and offered consolation to the Guangci/Fengtian Temple Station construction team. Mayor Ko Wen-je affirmed the performance of the construction team in maintaining high standards of construction quality in the Xinyi eastern extension with its high degree of difficulty and is looking forward to contact between Xinyi District and Nangang District being easier after the last mile of the high-capacity system in the Taipei Metropolitan Area is completed, driving social and economic development along the line.