

新莊線東門站通車後營運模式之探討

趙昆琳¹ 林萬融² 鄭安良³

摘要

捷運系統無法以單一行車路線同時滿足旅客上班、購物、就醫、遊憩等多元需求，為配合臺北都會區發展，臺北捷運路網原規劃架構就是新店—松山線（綠線）、淡水—信義線（紅線）、中和—新莊、蘆洲線（橘線）、南港—板橋土城線（藍線）及文山—內湖線（棕線），一條路線一個顏色。歷經多年建設，捷運路網型態從單一路線演變為雙十路線，初期大多數旅客集中於臺北車站、忠孝復興站轉乘，隨著新蘆線的完工，慢慢地轉移分散至民權西路站、忠孝新生站，捷運旅客亦漸漸適應換車轉乘。在新莊線東門站通車後，橘線全線貫通，古亭站在初期路網施工時早已預留之另一側月台，亦將加入服務，捷運路網的營運型態與行車路線也將在沿用十多年之後，產生重大的改變。

本文係簡要概述臺北捷運路網型態構成之考量與建設歷程過軌跨線銜接營運模式，以及新莊線東門站通車後的營運模式與通車前系統穩定性測試的執行方式。

關鍵詞：新莊線東門站、捷運整體路網、營運模式

A Study of MRT Operation Modes after the Opening of the Xinzhuang Line's Dongmen Station

Chao Kuen-Lin¹ Cheng An-Liang²

Abstract

The MRT system cannot meet passengers' various demands for commuting, shopping, hospital visits, and recreation by only offering separate routes. In line with the development of the Taipei metropolitan area, the original plan for the Taipei MRT network was for it to be composed of the Xindian-Songshan line (Green Line), Tamsui-Xinyi line (Red line), Zhonghe-Xinzhuang-Luzhou line (Orange Line), Nangang-Banqiao-Tucheng line (Blue Line), and Wenshan-Neihu line (Brown Line) with each route identified by a color. After two decades of construction, the Taipei MRT system has been transformed from separate routes into a double-cross network. At the initial stage, most passengers were concentrated at Taipei Main Station and Zhongxiao Fuxing Station to transfer to other lines.

After the Xinzhuang and Luzhou lines entered commercial service, passengers began getting used to turning to Minguan W. Rd. Station and Zhongxiao Xincheng Station when making transfers. In the future, when the section from Zhongxiao Xincheng Station to Guting Station via Dongmen Station on the Xinzhuang line Taipei City section is completed, two sections of the Orange Line will be linked. At that time, the in-service Guting Station on the Xindian line (Green Line) will allow passengers to transfer to the Xinzhuang line (Orange Line) at the opposite side of the platform that was planned for future use early in the initial construction stage. Then, operation modes and route connections will undergo a significant adjustment after Taipei MRT has been providing service for more than a decade.

This article gives a brief overview of the considerations given to the formation of the MRT network and its operation modes in response to new route connections. Adjusted operation modes after the opening of the Xinzhuang line's Guting Station, and system stability tests performed prior to the completion of the construction are also included.

Keywords: Xinzhuang Line, Dongmen Station, Taipei MRT network, operation mode

¹ 臺北市政府捷運工程局綜合規劃處技正兼課長（已於100年12月退休）

klc10253@gmail.com

² 臺北市政府捷運工程局綜合規劃處副工程司兼課長

linwl@trts.dorts.gov.tw

³ 臺北市政府捷運工程局綜合規劃處幫工程司

48481@trts.dorts.gov.tw

一、前言

臺北都會區捷運路網自民國75年4月行政院核定初期路網，以及民國82年5月1日交通部審議通過備查之臺北捷運後續發展路網規劃，整體路網架構為新店—松山線（綠線）、淡水—信義線（紅線）、中和—新莊、蘆洲線（橘線）、南港—板橋土城線（藍線）及文山—內湖線（棕線），一條路線一個顏色。歷經多年建設，自民國85年木柵線營運開始，淡水線、中和線、新店線、板南線、內湖線、蘆洲線、新莊線等各路線陸續完工通車，捷運路網型態亦從單一路線演變為雙十路線，並逐漸往外延伸擴展，初期大多數旅客集中於臺北車站、忠孝復興站轉乘，不僅轉乘點少，增加民眾無謂旅程，且車站人潮擁擠，導致服務品質下降，且容易衍生意外。後續隨著新蘆線的完工，慢慢地轉移分散至民權西路站、忠孝新生站，捷運旅客亦漸漸適應換車轉乘。在新莊線東門站通車後，橘線全線貫通，古亭站在初期路網施工時早已預留之另一側月台，亦將加入服務。當然，捷運路網的營運型態與行車路線也將在沿用十多年之後，產生重大的改變，過軌跨線銜接營運的模式，也將調整回歸依原規劃顏色行車之營運模式，對於已經習慣目前路網營運型態的旅客需要再調整適應，但新的路網營運模式可提供旅客更多選擇，也將更省時間，更便利，服務範圍更擴展，且更符合大多數臺北都會區旅客的期望及旅運需求。

二、臺北捷運路網之演進

為臺北都會區之發展，交通部於民國64年奉行政院指示，由運輸計劃委員會會同相關學術單位及國內外顧問公司合作辦理大眾捷運系統之初步規劃工作，並於66年底提出捷運系統初步建議路網之規劃報告，其後因捷運系統規模龐大及工程複雜性，行政院於68年7月指示交通部積極籌劃臺北都會區大眾捷運系統進一步規劃，民國70年8月運輸計畫委員會委託英國大眾捷運顧問工程司(BMTC)聯合中華顧問工程司進行前所建議路網之可行性研究及優先線之初步工程設計。捷運建議路網共有4條路線，其中3條為市區線，1條為郊區線，市區線的總機廠設置於北投附近的關渡平原，同時在系統技術型式選擇下，建議採用鋼輪鐵路系統。另一方面，臺北市政府於民國69年即開始進行中運量捷運系統(MCT)引進之研究工作，期以均衡運輸系統方式，使MCT、MRT及公車系統各自扮演其最經濟、有效率之運輸功能與角色。

有鑑於MRT規劃路網有未盡理想之處，而MCT之規劃實屬一概念性之規劃，有待進一步詳細規劃以與MRT作實質上之整合，乃由經建會聘請3家美國顧問公司聯合組成之臺北捷運顧問工程司(TTC)進行綜合研究，於民國74年10月完成報告，行政院於民國75年4月4日核定依經濟建設委員會75年3月27日同意TTC建議之路網（簡稱B路網），計3條MRT路線及1條MCT路線，全長70.3公里。除此之外，A路網其他路段暫不核定，但其運輸走廊研究尚須視外在條件之變遷而作陸續之修訂，由臺北市政府下設之專責機構（即目前之捷運工程局）負責進行。臺北市政府於76年2月23日正式成立捷運工程局，捷運局於77年完成遠期路網評估，經與局外各相關單位及學者專家溝通協調後，於77年12月報院審議。行政院於78年8月2日指示「所報台北都會區大眾捷運系統遠期路網發展評估報告案請參照交通部及本院經建會意見辦理」。捷運局配合所聘總顧問參酌中央各部會及地方相關單位之意見，就都會區之發展與檢討續研捷運系統後續路網方案，並於82年5月1日提報交通部大眾捷運系統協調推動委員會第五次會議通過備查，並要求逐線依大眾捷運法之規定報核，捷運局乃據以推動後續路網規劃作業。

民國80年捷運局所完成之後續發展路網評估則是著重於路網結構之再檢討，先分析捷運路網配合都會區未來發展構想之關係，再研析各捷運路線於都會區中心構成不同路網型態及營運方式（包括“L型銜扣路網型態”、“內環服務路網型態”、“格狀路網型態”），並利用系統規劃方法評估比較其優劣，以確立都會區較佳之中心路網架構，評估項目包括運輸、經濟、財務、工程、營運、都市發展、環境衝擊。

早期所提路線為多條共軌集於臺北車站一點之轉車理念，後因市區向東往信義計畫區發展，共軌行車又有營運限制，乃擴大交會點成一內環區，增大直接服務範圍，兼可提供各向轉車服務。基本上，臺北都會區大眾捷運系統路網（如圖1）架構是以舊市區為中心，以數條“L”型的路線相互銜接成格狀服務，約有12處的轉乘站，使旅客經一次轉乘即可到達市區任何一點。L型路線是聯接兩尖峰最大承載運量相當之運輸走廊而成，可以提供市中心以外民眾進入市中心後有較多的選擇、吸引點。且經評估顯示，對非多核心都市而言，L型路線可提供市中心有最佳服務，是較佳的路網型態且有助於營收，另因路線兩端運量相稱，可提高車輛利用率，降低空車率。因此，為配合臺北都會區發展，臺北捷運路網架構確定為新店—松山線（綠線）、淡水—信義線（紅線）、中和—新莊、蘆洲線（橘線）、南港—板橋土城線（藍線）及文山—內湖線（棕線），一條路線一個顏色，換車與轉乘站一目瞭然，以因應區域均衡與多面向發展之目標，且符合大多數臺北都會區旅客的期望及旅運需求。此一路網架構經98至99年臺北都會區家戶訪問調查，證實仍符合目前與未來都市發展需求。



圖1 臺北都會區大眾捷運系統路網示意圖

另對於捷運路線間的轉乘亦已整體考量，採「同層對向轉乘」，在同一層不同側月台換邊轉乘即可，旅客並不需要出站再進站，以提供旅客最大便利性（如圖2）。包括可供綠、橘線轉乘之古亭站，紅、橘線轉乘之東門站，紅、綠線轉乘之中正紀念堂站及綠、藍線轉乘之西門站。

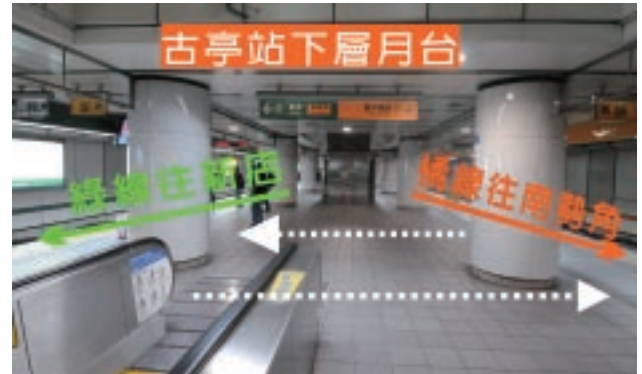


圖2 橘線與綠線可於古亭站月台同平面轉換

三、現階段捷運路網營運模式

臺北捷運整體路網的建設，在所述之架構下循序漸進，路線之隧道連通、調度設施及其他設備等均以此原則進行設計與預留共構施工，機廠之功能定位與完工順序亦以此架構進行規劃，並概分為三類，即主要機廠、次要機廠與停車場。捷運機廠其功能主要提供路線營運所需之捷運車輛駐車、保養、維修、調度及測試為主，亦可對軌道、號誌、通訊、自動收費及車站機電等捷運次系統之各項設備進行維修，是捷運系統營運的必要設施之一。北投機廠為臺北捷運高運量系統之主機廠（五級機廠），中和線（橘線）列車須經古亭站過軌至綠線，再經中正紀念堂站過軌至紅線，始能抵達淡水線北投機廠進行大修。新店線（綠線）經中正紀念堂站過軌至紅線，始能抵達北投機廠。板南線（藍線）則須經西門站過軌至綠線，再經小南門站、中正紀念堂站過軌至紅線，始能抵達淡水線北投機廠進行大修。

捷運路網受隧道及軌道橫渡線方向限制（如圖3），營運路線有固定配對方式，如表1所示，諸多端點並無法隨意配對營運，例如新莊、蘆洲僅能開往中和南勢角，信義僅能開往淡水，松山僅能開往新店。如信義線與松山線除無法過軌連通之外，路線兩端皆無機廠可供營運調度維修，若干民眾建議將信義線銜接松山線，實務上將無法營運。

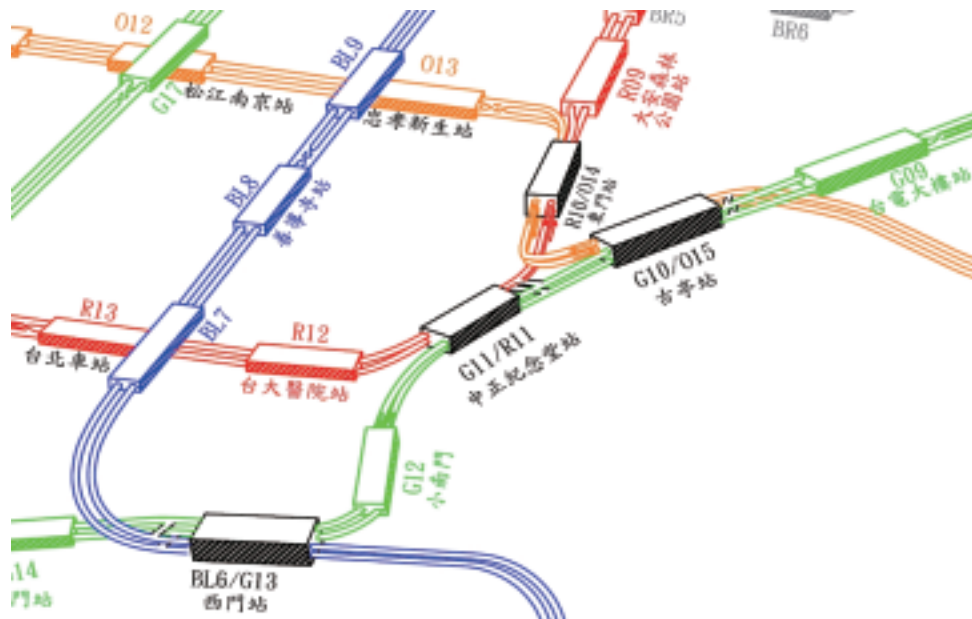


圖3 臺北捷運紅線、橘線、綠線隧道交會示意圖

表1 臺北捷運路網配對矩陣

起 \ 迄	淡水	新店	中和	南港	板橋	新蘆	信義	松山
淡水	■	□	□	■	■	■	□	■
新店	□	■	■	⊗	■	■	■	□
中和	□	■	■	⊗	■	□	■	⊗
南港	■	⊗	⊗	■	□	■	■	■
板橋	■	■	■	□	■	■	■	■
新蘆	■	■	□	■	■	■	■	■
信義	□	■	■	■	■	■	■	■
松山	■	□	⊗	■	■	■	■	■

- 備註：1. ■ 隧道無法過軌連通，無法配對營運
 2. ⊗ 隧道可以過軌但配對需求低（與原規劃及現況之營運方式不同）
 3. □ 可以配對營運，如淡水－新店或淡水－信義

由於捷運建設經費龐大且施工期程較長，為避免政府財政負擔，並減低施工期間之交通衝擊，捷運建設必須分期分段漸次辦理，無法短期內同時動工興建，為使先行完工之路線通車營運，擴大初期路網先行完成路線之運輸服務，避免設施閒置浪費，於規劃階段即考量利用列車送回北投機廠大修之路徑換軌行車，相互連貫之路線採過軌方式銜接營運，以發揮分期分段建設成果之最大運輸效益。如目前中和線及新店線採過軌方式與淡水線跨線銜接營運方式，使淡水、新店及中永和地區可及早享受捷運之便利，雖第一階段之雙十路線，旅客多集中在臺北車站、忠孝復興站轉乘，但已可滿足臺北都會區多數民眾之運輸需求，此亦為建設歷程過渡時期權宜之營運模式。

臺北捷運路網在新莊線通車至輔大站之後，相關路線依捷運公司排定之營運模式及班距如表2。

表2 臺北捷運路網營運模式(新莊線東門站通車前)

營運模式	班距
南港－板橋－土城	尖峰約6分鐘、離峰約8分鐘 (南港展覽館－亞東醫院重疊區間尖峰約3分鐘、離峰約4分鐘)
忠孝新生－蘆洲 忠孝新生－輔大	尖峰約6分鐘、離峰約8分鐘 尖峰約6分鐘、離峰約8分鐘 (新蘆線重疊區間忠孝新生－大橋頭尖峰約3分鐘、離峰約4分鐘)
南勢角－北投 (跨線營運)	尖峰約6分鐘、離峰約8分鐘 (古亭－北投重疊區間尖峰約3分鐘、離峰約4分鐘)
新店－淡水 (跨線營運)	尖峰約6分鐘、離峰約8分鐘 (古亭－北投重疊區間尖峰約3分鐘、離峰約4分鐘)
中正紀念堂－西門	約10分鐘
文湖線	尖峰約2.5分鐘、離峰約4分鐘

四、新莊線東門站通車後之營運模式

(一) 新莊線東門站通車後之營運模式

新莊線東門站通車後，雖中和南勢角開出之列車可開往新莊、蘆洲，或是繼續沿用跨線之營運模式開往北投，但由於捷運路網受隧道及軌道橫渡線方向限制，新莊、蘆洲開出之列車僅能開往中和南勢角，為維持路線上兩端點運轉列車數之平衡，且基於系統容量限制、行車安全疑慮及避免旅客混淆，中和線無法同時容納原規劃之南勢角－蘆洲、南勢角－輔大及目前跨線營運之南勢角－北投，故將無法再提供南勢角－北投之營運服務。

本局及臺北捷運公司從運量需求、路線容量許可、營運的可行性，以及符合絕大多數旅客需求並參考學者專家意見等綜合考量後，為維持捷運系統的服務品質、確保整體路網的營運效率及行車安全，經市府核定東門站通車後，中和線將自古亭站經由東門站與新蘆線串連，中和新蘆線全線貫通，行車路線為南勢角－蘆洲（尖峰時段班距約6分鐘）與南勢角－輔大（尖峰時段班距約6分鐘），也就是新莊線與蘆洲線交錯發車，南勢角－大橋頭重疊路段尖峰時段之班距約為3分鐘，可大幅縮短旅客候車時間。

依本局預測，中和新蘆線全線貫通後臺北市區段之最大站間運量約為25000人，以高運量系統每列車承載量約1900人（6人/平方公尺）計算，南勢角－大橋頭重疊路段尖峰時段（班距約3分鐘）每小時約可輸運38000人，將大幅改善通勤時段擁塞之窘況。若於離峰時段（班距約4分鐘），此重疊路段每小時約可輸運28500人，亦能滿足旅客運輸需求。隨著旅運量成長與提昇服務品質，未來重疊路段尖峰時段之班距將可縮短為2分鐘，亦即南勢角－蘆洲與南勢角－輔大尖峰時段班距將可縮短為4分鐘。另為及時疏運中和線進市區於古亭站轉車之旅客，並同時維持目前紅線市區段3分鐘班距之運能，將加開台電大樓－北投列車。相關路線之預定營運模式及班距如表3，屆時將依捷運公司班表為準。

表3 臺北捷運路網營運模式(新莊線東門站通車後)

營運模式	班距
南港－板橋－土城	尖峰約6分鐘、離峰約8分鐘 (南港展覽館－亞東醫院重疊區間尖峰約3分鐘、離峰約4分鐘)
南勢角－蘆洲 南勢角－輔大	尖峰約6分鐘、離峰約8分鐘 尖峰約6分鐘、離峰約8分鐘 (新蘆線重疊區間南勢角－大橋頭尖峰約3分鐘、離峰約4分鐘)
新店－淡水 (跨線營運)	尖峰約6分鐘、離峰約8分鐘 (台電大樓－北投重疊區間尖峰約3分鐘、離峰約4分鐘)
中正紀念堂－西門	約10分鐘
文湖線	尖峰約2.5分鐘、離峰約4分鐘

貫通後的中和線班距亦將可由目前的6到8分鐘縮短為3到4分鐘。此外，中和線未來可直接搭到忠孝新生站，轉乘板南線變得更方便，不僅站數相對少了3站，而且僅需上下1個樓層，避免在臺北車站擁擠的人潮中穿梭上下3層樓梯，預估由臺北車站移轉約8萬人次轉乘，紓解臺北車站約3成的轉乘量，臺北車站－忠孝新生路段擁擠程度亦將下降1成7，對紓解人潮有顯著效益。整體而言，中和地區民眾搭車時間（含轉車），將比目前須搭到臺北車站轉

乘的時間縮短5到6分鐘。至於搭乘票價部分，往臺北市東區，由於搭乘里程較短，部分旅客還可以節省新台幣5元的車資，中和地區往台大醫院站以北，因為里程數未變，所以票價不變；因此，該路線調整，搭乘中和線的民眾可享省時、省錢與便利等好處。

橘線全線通車之後，臺北捷運路網營運路線如圖4，南港—板橋—土城、淡水—新店及中正紀念堂—西門之營運模式維持不變，旅客搭車行為不受影響，雖南勢角發出之列車無法再經由新店線及淡水線行駛至北投，但中永和地區之旅客可經由轉乘增加許多選擇，其變化如下：

1. 前往新莊、三重、蘆洲、行天宮、松江路、新生南路等之旅客，可一車到底，不需轉乘。
2. 前往臺北市政府或東區之旅客，原需集中於臺北車站轉乘板南線之旅客，可分散改於忠孝新生站轉乘藍線，將紓解臺北車站之擁擠情形。
3. 前往臺大醫院或臺北車站之旅客，僅需在古亭站同一層月台，換側轉乘新店-淡水列車，如圖5。
4. 前往北投或淡水之旅客，亦可在民權西路站轉乘新店—淡水列車。
5. 前往板橋或西門之旅客，可改於忠孝新生站轉乘藍線，或仍在臺北車站換車。

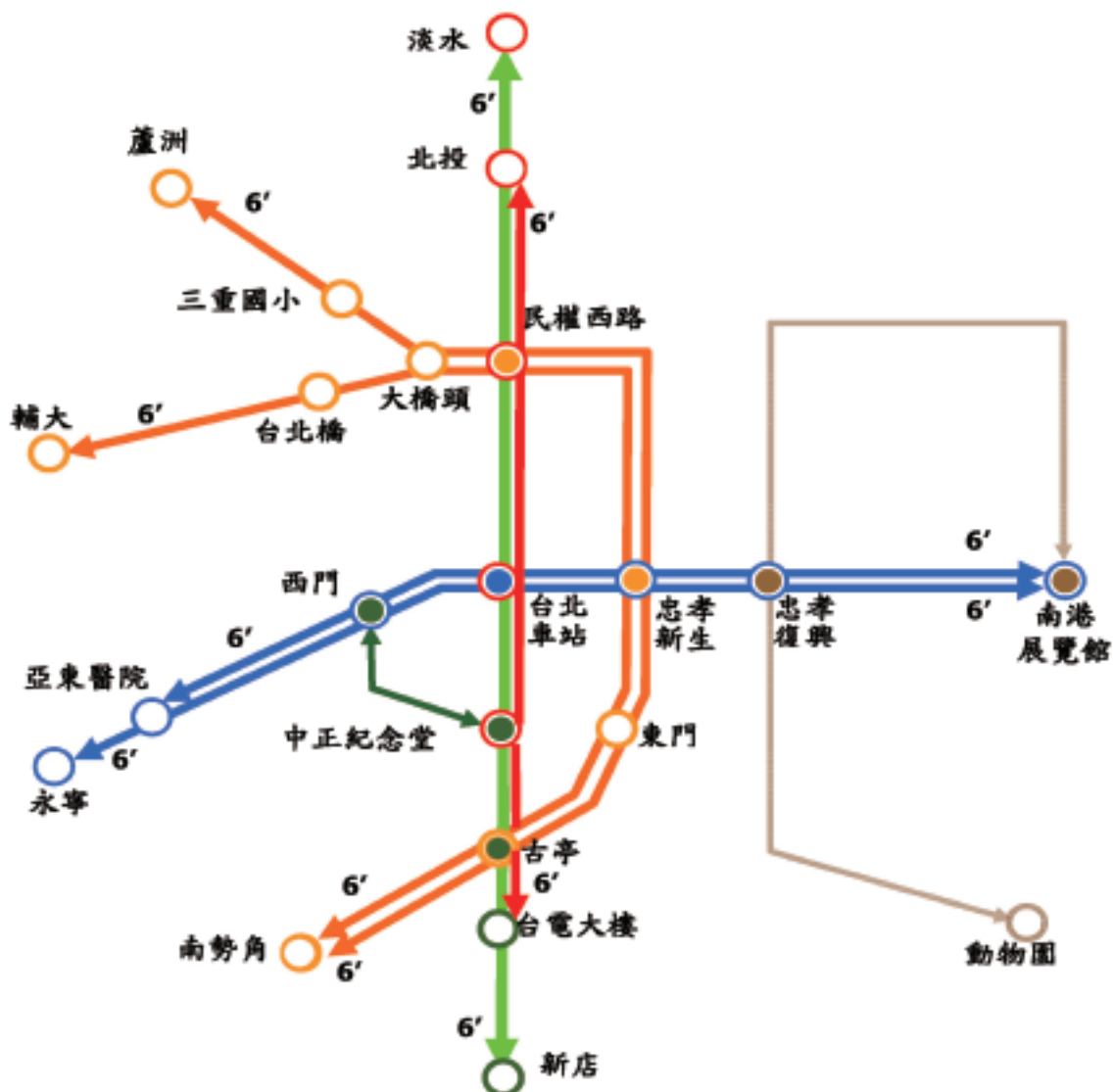


圖4 臺北捷運路網營運路線示意圖(新莊線東門站通車後)

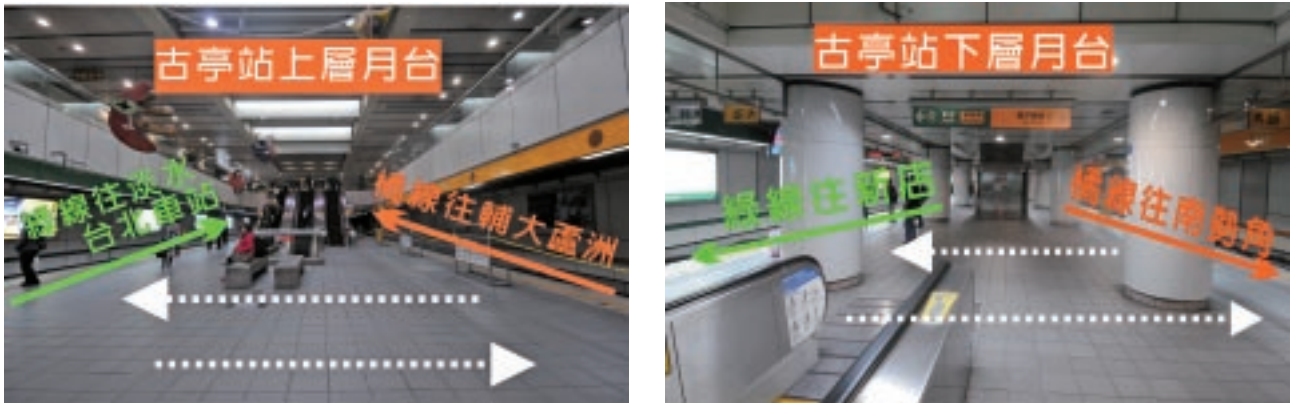


圖5 橘線與綠線可於古亭站月台同平面轉換

(二) 大眾捷運系統履勘作業要點相關規定

捷運系統在通車之前，依據大眾捷運法第15條第2項規定：「路網全部或一部工程完竣，應報請中央主管機關履勘；非經核准，不得營運」。進一步而言，捷運系統完工通車前初勘與履勘作業，係依據交通部訂頒之「大眾捷運系統履勘作業要點」辦理。近年來，隨著捷運路網陸續通車營運，捷運系統早已成為民眾日常生活倚賴的大眾運輸工具。考量捷運工程技術日新月異，為更確保工程品質、營運安全及服務水準，交通部就捷運履勘作業要點檢討修正，增訂大眾捷運系統工程建設及營運機構辦理初勘前必須完成系統穩定性測試，並於99年7月23日核定頒布實施。

交通部最新修訂履勘作業要點相關規定摘述如下：

第3點：大眾捷運系統工程建設及營運機構依前點規定自行或報請辦理初勘前，應確認擬通車營運路段已完成下列營運要件，無營運安全之虞：

1. 各項土木建築、軌道及機電工程完竣。
2. 完成系統穩定性測試報告，且至少應包括下列指標：
 - (1) 試運轉期間系統可用度，其計算公式＝（系統試運轉時間－系統延誤影響時間）／系統試運轉時間。前述系統延誤影響時間係指系統或列車延誤超過90秒之異常事件或事故。
 - (2) 平均列車妥善率，其計算公式＝平均每日尖峰可用車組數／平均每日全車隊車組數。
3. 營運必需之人員均已進駐，並完成各項營運規章及計畫之專業訓練及相關模擬演練。
4. 各項必要之土建、機電及營運相關規章、列車運行計畫已訂定完成。
5. 緊急逃生設施、安全防護措施及有關安全標示均已具備。
6. 票務系統測試正常。
7. 提出整體系統之獨立驗證與認證報告。

第6點：初勘通過之依據，除應完成履勘前須改善事項外，地方主管機關須已完成營運中斷交通緊急應變計畫，並應提出依未來通車初期營運班表連續7天以上之試營運報告，且須符合下列要件：

1. 系統可用度達99%以上，且延誤5分鐘以上事件不得超過2件。
2. 平均列車妥善率達90%以上。
3. 系統啟動正常，且不得有發車失敗之情形。
4. 不得發生造成全線或區間單、雙向營運中斷之系統性故障事件。

5. 如為無人駕駛系統，不得於正線發生改採手動駕駛列車模式之情形。

通過初勘程序後，即可函送初勘紀錄及履勘前須改善事項改善完成報告報請交通部履勘。

(三) 新莊線東門站之系統穩定性測試

東門站屬橘線古亭站與忠孝新生站間之中間車站，因此其穩定性測試與之前南港線東延段終點站之延伸，以及新莊線新北市段（輔大-大橋頭）之延伸，可於日間執行穩定性測試而不干擾乘客之狀況不同。新莊線東門站之系統穩定性測試需銜接前後已營運路段，南勢角—古亭經東門站接續忠孝新生—輔大、忠孝新生—蘆洲，捷運局與捷運公司多次開會研擬執行方案，並彙整出「到站停車不開門模式」、「清車模式」及「夜間模式」等3個方案，最後經交通部核定採取「夜間模式」進行系統穩定性測試。其主要考量因素如下：

1. 到站停車不開門模式：因本路段尚未通過初履勘，載客經過東門站有適法上之疑義。
2. 清車模式：雖較無適法性爭議，但清車易遭致民怨。
3. 夜間模式：於營運結束後夜間分不同模式（尖峰、離峰等）累積穩定性測試之時數，可兼顧適法性及避免民怨。

「夜間模式」穩定性測試執行方式如下：

1. 橘線行車方式：蘆洲—南勢角、輔大—南勢角。
2. 列車使用數：依捷運公司規劃之通車初期營運班表，尖峰使用列車數為29列，「蘆洲—南勢角14列」與「輔大—南勢角15列」。
3. 班距：依捷運公司規劃之橘線通車營運班表，新莊線新北市段及蘆洲線尖峰6分鐘、離峰8分鐘；大橋頭—南勢角重疊區段，尖峰為3分鐘、離峰為4分鐘。
4. 測試時間：捷運公司末班營運列車收車為凌晨01:00，後續系統切換及測試列車佈車作業後，若以尖峰模式測試，實際可供測試時間為01:30時至04:00，計2.5小時，若以非尖峰模式測試（測試結束可不收車），實際可供測試時間為01:30時至04:30，計3小時，且為因應營運區段之維修工作安排及司機員調度，採隔天測試。
5. 計算方式：系統可用度計算公式＝（系統試運轉時間－系統延誤影響時間）／系統試運轉時間。前述系統延誤影響時間係指系統或列車延誤超過90秒之異常事件或事故。異常事件或事故，係發生於新莊線(O14)東門站(即新莊線市區段忠孝新生站(O13)-中和線古亭站(O15)間)為主要計算對象，惟針對已營運路段所發生之異常事件或事故，應詳實記錄，若判定非屬本區段所造成，則不納入計算範圍。

五、結語

捷運系統無法以單一行車路線同時滿足旅客上班、購物、就醫、遊憩等多元需求，為配合臺北都會區發展，臺北捷運整體發展歷經民國75年4月行政院核定初期路網，以及民國82年5月1日交通部審議同意之路網規劃，架構就是新店—松山線（綠線）、淡水—信義線（紅線）、中和—新莊、蘆洲線（橘線）、南港—板橋土城線（藍線）及文山—內湖線（棕線），一條路線一個顏色，換車與轉乘站一目瞭然，符合大多數臺北都會區旅客的期望及旅運需求。且相關轉乘車站於第一階段路網興建時，車站均已一併施作完成，未來在同一層月台換邊轉乘即可，如中正紀念堂站(紅線與綠線)、古亭站(綠線與橘線)、西門站(綠線與藍線)。

由於捷運建設經費龐大且施工期程較長，為避免政府財政負擔，並減低施工期間之交通衝擊，捷運建設必須分期分段漸次辦理，為發揮分期分段建設成果之最大運輸效益，必須採

過軌方式銜接營運。新莊線東門站通車後，橘線全線貫通，捷運路網的營運型態與行車路線也將在沿用十多年之後，調整回歸依原規劃顏色行車之營運模式，橘線行車路線為南勢角—蘆洲（尖峰時段班距約6分鐘）與南勢角—輔大（尖峰時段班距約6分鐘），也就是新莊線與蘆洲線交錯發車，南勢角—大橋頭重疊路段尖峰時段之班距約為3分鐘，每小時約可輸運38000人，將大幅改善通勤時段擁塞之窘況。

中和新蘆線全線通車之後，南港—板橋—土城、淡水—新店及中正紀念堂—西門之營運模式維持不變，旅客搭車行為不受影響，雖南勢角發出之列車無法再經由新店線及淡水線行駛至北投，但前往臺北市政府或東區之旅客，可直接於忠孝新生站轉乘藍線；前往新莊、三重、蘆洲、行天宮等之旅客，可一車到底，不再需要轉乘。新莊線東門站通車後，新的捷運路網營運模式可提供旅客更多選擇，也將更省時便利。

捷運系統係以服務最大多數人的便利為優先，無法做到點對點及門服務，中和線與新蘆線連接貫通後調整營運模式，雖然對中永和地區民眾搭乘習慣有所改變而感不便，但實際權益並無太大影響，為考量雙和地區民眾的感受，本局與捷運公司也考量將加開新店線台電大樓—北投的列車及研擬相關配套措施，維持原來南勢角—北投的運能，使候車時間僅需1到3分鐘，期能將民眾影響降至最低，對於弱勢或老人家，捷運公司將會加強服務及引導，協助旅客順利轉乘。本局後續將會加強宣導與民眾溝通，如發送宣導摺頁、播放動畫宣導片、透過媒體、電台宣導等，並在電聯車廂、車站張貼告示、發摺頁、廣播等，宣傳路線調整訊息，讓媒體及民眾充分了解，以共同迎接新的路網。

參考文獻

1. 張澤雄，（民91），「捷運路網規劃」，臺北市政府捷運工程局訓練教材