贈 言

讓您的經驗與知識藉由「地工技術」廣為傳播與分享

陳椿亮

臺北市政府捷運工程局局長陳椿亮先生，38 年生於臺灣高雄，63 年畢業於國立臺灣大學土木研究所並取得土木交通工學碩士。陳君除於國立交通大學及海洋大學兼任副教授，教授交通領域之相關課程外，並於民國 76 年間擔任專門委員，協助郭南宏部長綜理交通部業務。隨後加入臺北市政府捷運工程局擔任綜合規劃處處長，成功建立了交通維持作業模式，並擬訂公聽會作業要點，以辦理規劃案公聽會，順利於臺北捷運建設六線齊發下，完成後續路網評估與第二階段施工規劃。陳君於副總工程司及主任秘書任內，積極推動聯合開發，協助督導協調 46 處基地交通用地，開啟我國捷運聯合開發基地首例。副局長任內，規劃 82 處基地，興建完成 46 處聯合開發大樓，民間需配合投入之開發資金超過新台幣 660 億，節省鉅額公帑。

陳君於 86 年間轉換跑道，被延請到臺北大眾捷運公司擔任總經理職務，深入接觸經營領域，建立管理營運相關制度，激發出員工內在能力，屢獲佳績。由於陳君在政府部門之學術及專業方面有卓越表現，因此屢獲頒獎表揚，包括臺北市政府 1995 年模範公務員獎、公共關係基金會 1996 年優異發言人獎、道路協會 1997 年年度獎章及運輸學會 2001 年年度獎章等，同時他也獲得國立台灣大學 2007 年傑出校友的殊榮。

接任捷運局長後，陳君亦帶領捷運團隊陸續獲得中華民國隧道協會 98 年年度隧道工程優良獎、行政院研考會檔案管理局第 7 屆檔案管理人員金質獎、經濟部標檢局第 10 屆全國標準化獎之公司標準化獎、100 年交通部交通工程環境影響評估追蹤考核現場勘察計畫評比第 1 名、100 年中國工程師學會工程優良獎等榮譽。其所帶領團隊每年亦均榮獲交通部金路獎、行政院公共工程委員會民間參與公共建設金擘獎、行政院勞工委員會推行勞工安全衛生優良單位獎、中華民國不動產協進會國家卓越建設獎等年度獎項，忠孝復興站聯合開發案更進一步榮獲世界不動產聯合會 2012 年全球卓越建設獎。對陳君而言，捷運興建工程或是經營管理，已不僅只是工作，更是興趣所在及畢生志業。

承蒙「地工技術研究發展基金會」編輯委員會的推薦及方總編輯的邀請，由拙筆代為撰寫此篇贈言，實感榮幸之至。

本期「地工技術」以軟弱地盤為主題，除探討軟弱地盤的相關施工技術外，亦期藉由廣泛且深入的施工案例說明，讓讀者了解臺灣及海外各地區軟弱地盤的特性及其採用工法在此類地盤的施工成效。論文主題涵蓋高鐵沿線軟弱粉土工程特性、宜蘭地區軟弱地盤工程特性、台中火力電廠灰塘擠壓砂樁工法改良成效、擠

地工技術

壓砂樁應用於泥炭土及淤泥質地盤改良、濱海軟弱土壤的地盤改良工法、沈積土層深開挖有限土體引致之土壓力分析、鄰近捷運隧道深開挖施工地盤改良、真空壓密工法之設計與施工..等，內容精彩實用。

軟弱地盤普遍存在於人類生活週遭，從繁華擁擠的都會區到偏僻無人的濱海地區，大地工程人員都可能面臨於軟弱地盤施工所帶來的挑戰。如本期中鄰近捷運隧道深開挖施工地盤改良案例，係都會區常見之狀況。在都會區施工，不但要面對先天軟弱地盤的課題，要維護既有的捷運隧道安全，尚需處理都會區擁擠的交通問題並設法降低施工噪音，同時避免水及空氣的汙染。偏僻無人的濱海地區儘管毋須面對擁擠的交通問題，不用嚴格控管施工噪音，但環保單位對水及空氣汙染的稽查，卻不會因地處偏遠而鬆懈。而地下水含有鹽分的軟弱地盤，也可能是濱海地區大地工程的另一種課題。

個人投身臺北都會區捷運工程建設20餘載，從最初的木柵線、淡水線捷運建設到目前積極施工中的松山線、信義線、桃園機場聯外捷運線臺北市區段及環狀線，軟弱地盤問題一直如影隨形。但隨著設計經驗的累積及施工實務的回饋，我們對臺北盆地軟弱地盤的了解越來越深入，也越能掌握其工程特性。現今臺北都會區的軟弱地盤施工對我們而言，已經不是困難的問題。其代表的意義是，透過前人經驗的累積與知識的傳播，如今大地工程界已能掌握臺北都會區軟弱地盤的特性，相關施工也就隨之更安全，而「地工技術」就是當今臺灣大地工程經驗累積與知識傳播的最佳平台。期望未來大地工程界的先進們，能善用此平台踴躍投稿，不吝分享您的經驗與know-how。讓更多人能了解您的努力與付出，讓更多大地工程的經驗、訣竅與知識，能藉由「地工技術」廣為傳播與分享，讓大地工程的規劃設計與施工安全能持續精進。