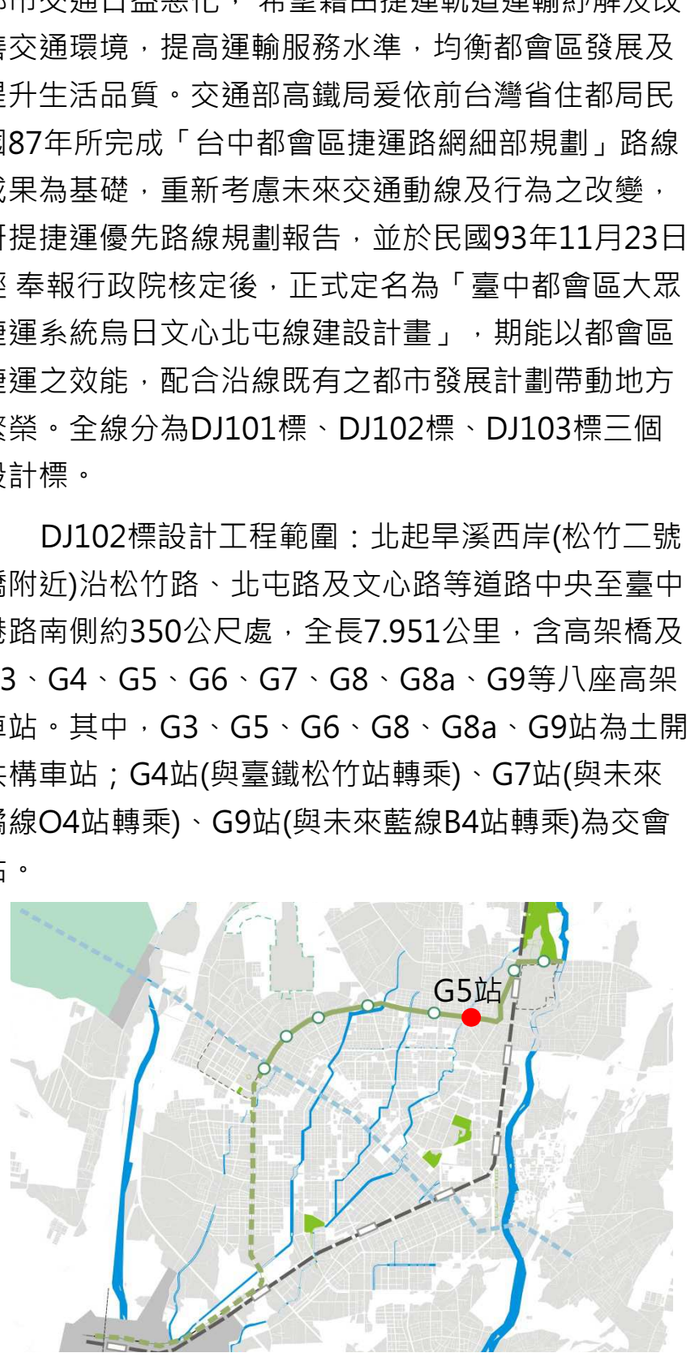
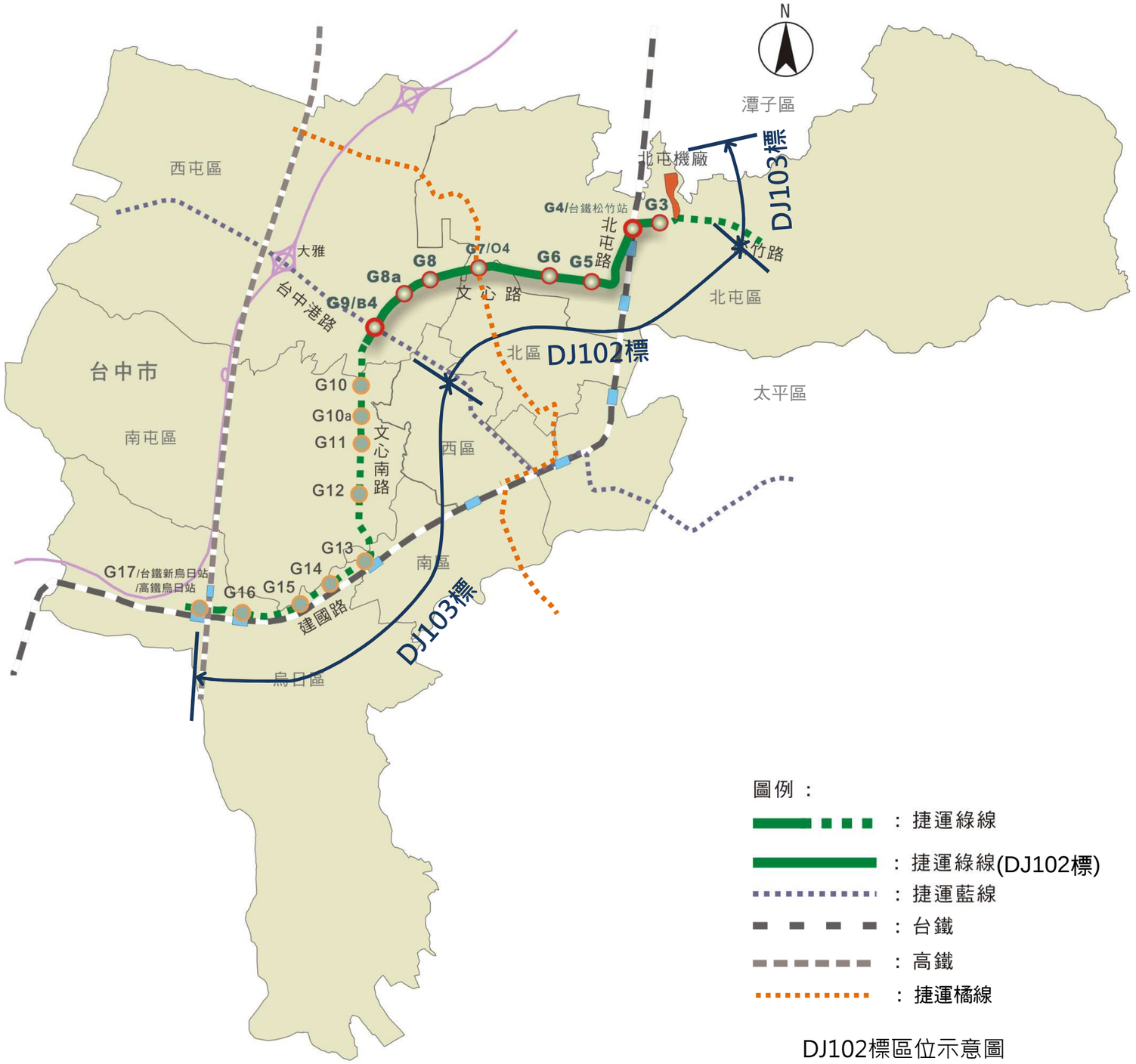
2-1 DJ102標計畫概述

由於近年年機動車輛快速增長，導致空氣汙染及都市交通日益惡化， 希望藉由捷運軌道運輸紓解及改善交通環境，提高運輸服務水準，均衡都會區發展及提升生活品質。交通部高鐵局爰依前台灣省住都局民國87年所完成「台中都會區捷運路網細部規劃」路線成果為基礎，重新考慮未來交通動線及行為之改變，研提捷運優先路線規劃報告，並於民國93年11月23日經 奉報行政院核定後，正式定名為「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫」，期能以都會區捷運之效能，配合沿線既有之都市發展計劃帶動地方繁榮。全線分為DJ101標、DJ102標、DJ103標三個設計標。

DJ102標設計工程範圍：北起旱溪西岸(松竹二號橋附近)沿松竹路、北屯路及文心路等道路中央至臺中港路南側約350公尺處，全長7.951公里，含高架橋及G3、G4、G5、G6、G7、G8、G8a、G9等八座高架車站。其中，G3、G5、G6、G8、G8a、G9站為土開共構車站；G4站(與臺鐵松竹站轉乘)、G7站(與未來橘線O4站轉乘)、G9站(與未來藍線B4站轉乘)為交會站。





DJ102標區位示意圖

3-2-3 G5站規劃設計構想

G5站

週遭環境以公園居多，利用烤漆玻璃創造陽光灑落樹葉所形成的光影變化。











G5站位於文心路與興安路交叉口西側，東南臨兒童公園。

3-3 G5站平面規劃構想

- **側式月台單側出入口車站**

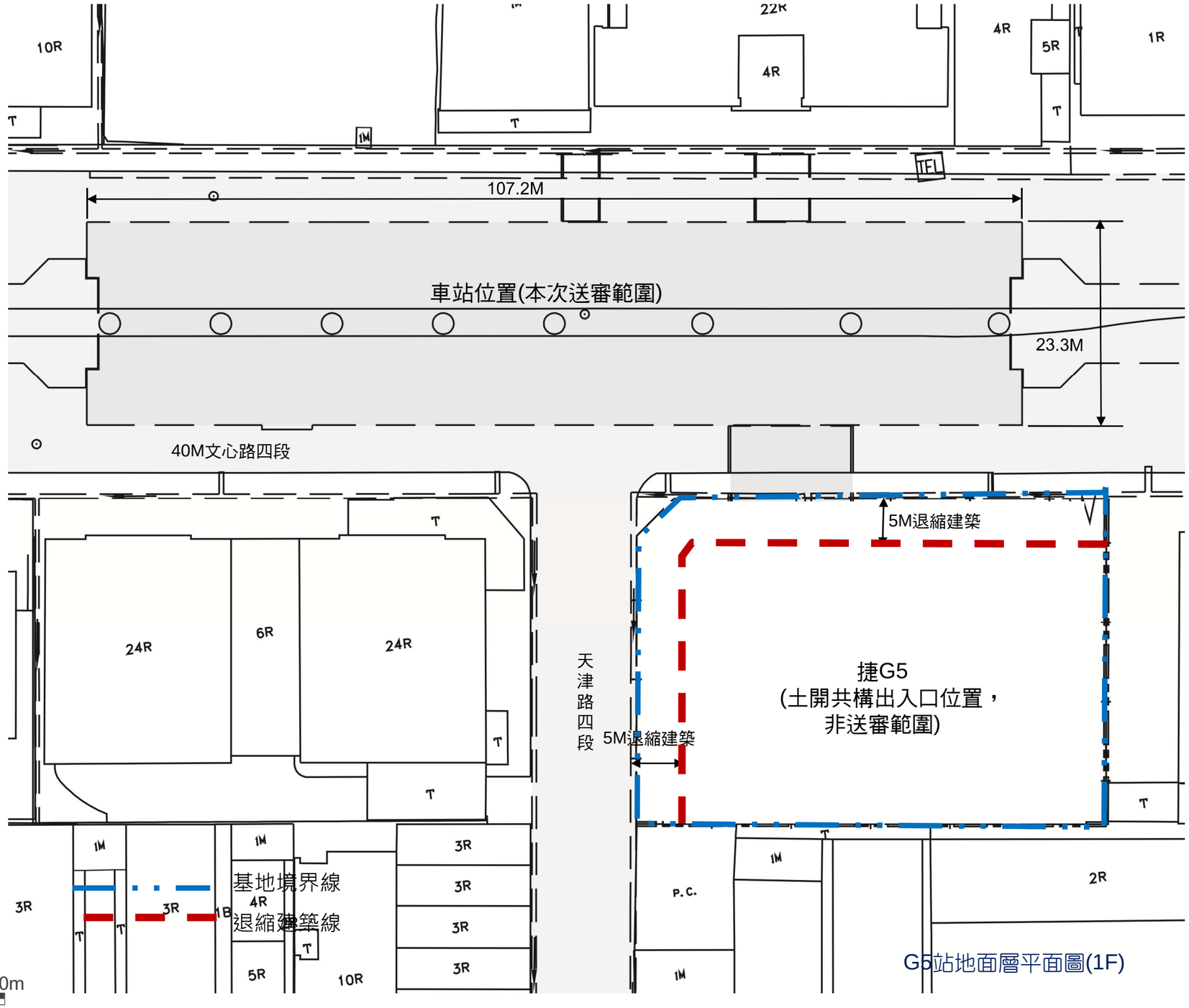
  G5站位於40M文心路與12M天津路(交叉口東側)，為側式月台、單側出入口車站。月台預留銜接對側出入口兩處，視未來用地取得情況，可增加對街旅客方便性。

- **增加土開效益，車站機電空間設於道路站體**

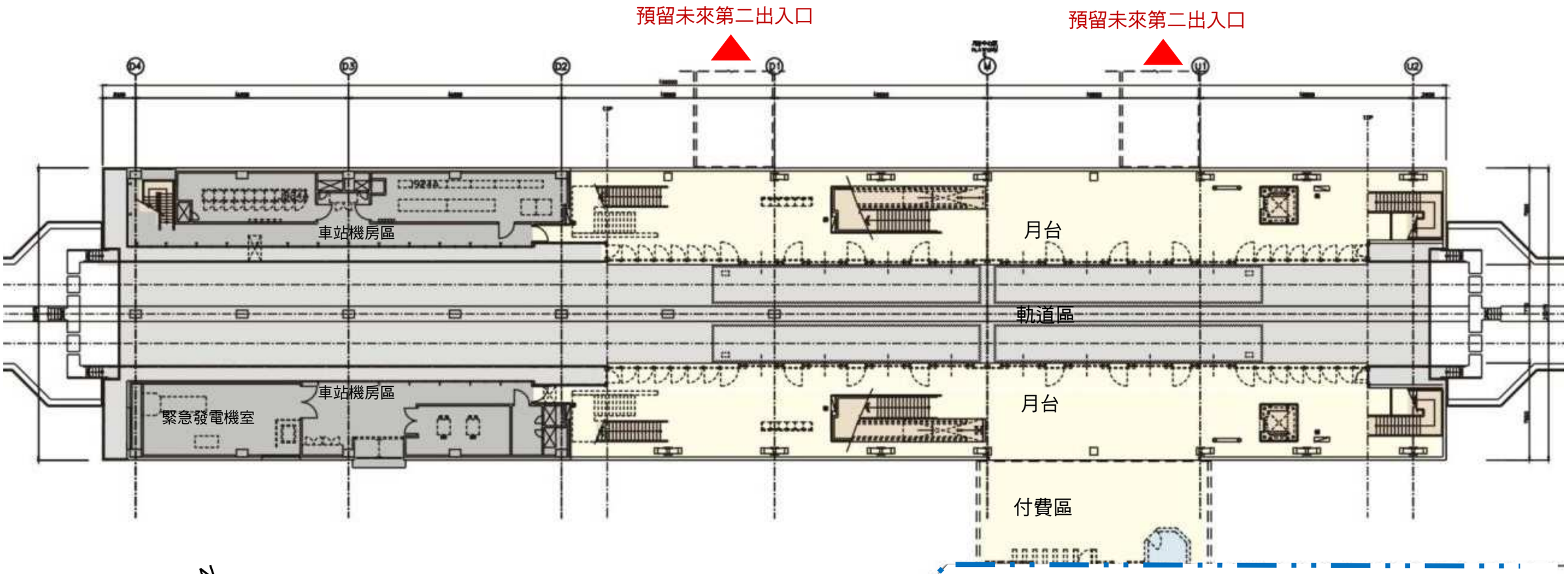
  本站為土開共構車站，車站機電設施空間如：PPSS、SS、緊急發電機室、環境系統控制室、電池室、不斷電系統室、通訊號誌設備室、空調主機場等，均移設置道路上方的站體穿堂層西側。站務空間、驗票閘門、自動售票機、廁所、樓電扶梯、電梯、日用及消防水箱等設於未來土開共構出入口用地。因有PPSS設置，機電空間需求較大，主體長約107.2M，寬約23.3M。

- **穿堂/月台同層之標準站**

  G5、G6、G8、G8a站位於40M文心路各重要路口處，均為側式月台、單側出入口車站。4站均為土開共構車站。比較各站晨、昏峰運量、軌道高程、用地規模及開發方式，具相近的設計條件，各車站站體儘量採標準化設計，以統一站體規模及設施，以簡化施工設計及未來營運維修。



G5站地面層平面圖(1F)





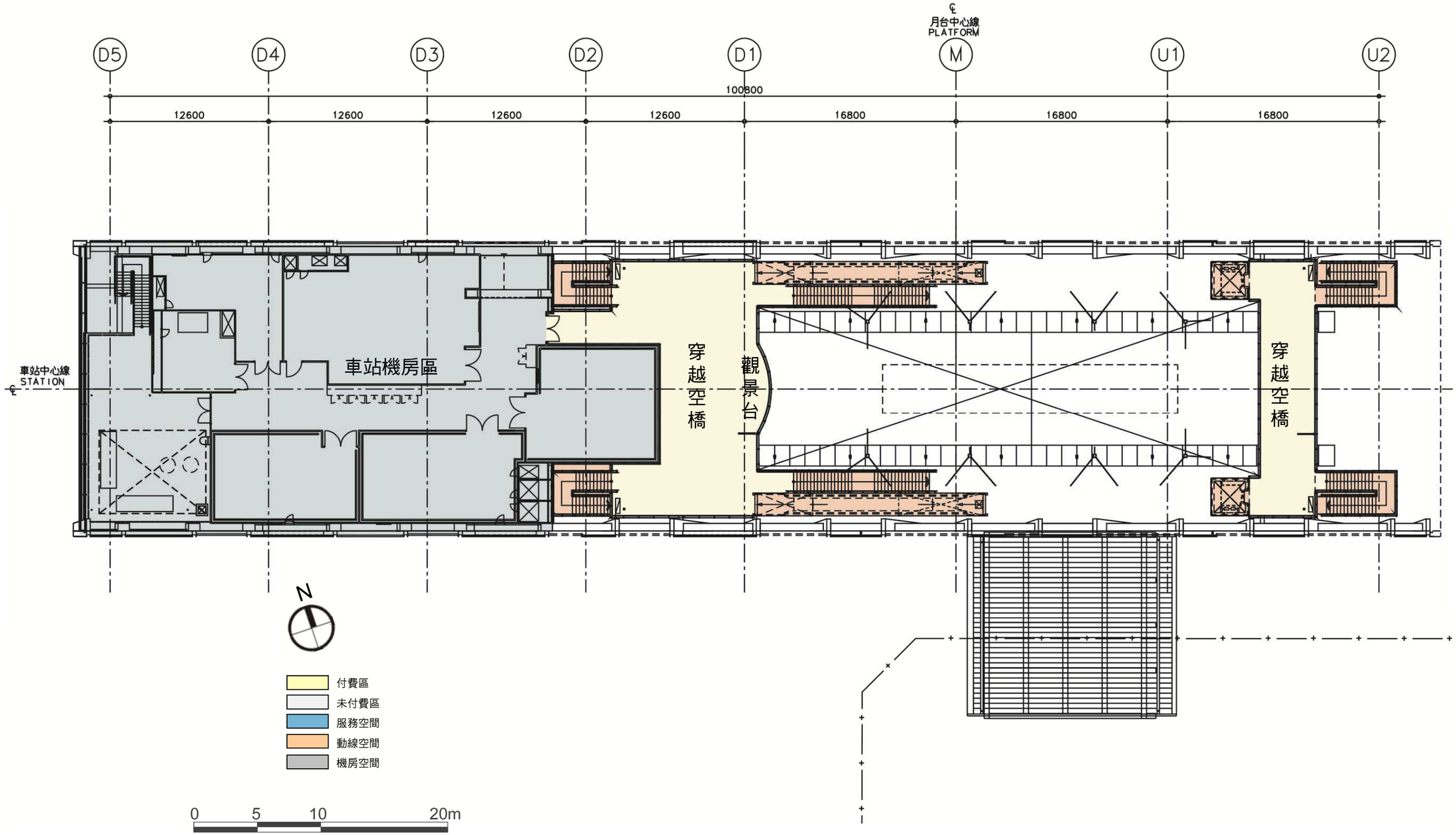
付費區
未付費區
服務空間
動線空間
機房空間

0 5 10 20m

- 穿堂/月台層規劃原則
  1. 車站平面儘量統一以「異中求同、同中求異」為原則
  2. 月台主動線設於月台中央，縮短旅客動線
  3. 無障礙電梯鄰近無障礙車廂及驗票閘門，方便無障礙乘客使用
  4. 預留往對側第二出入口開口，以增加旅客進出便利性

G5站穿堂/月台層平面圖(3F)

■ G5站穿越層平面圖(4F)



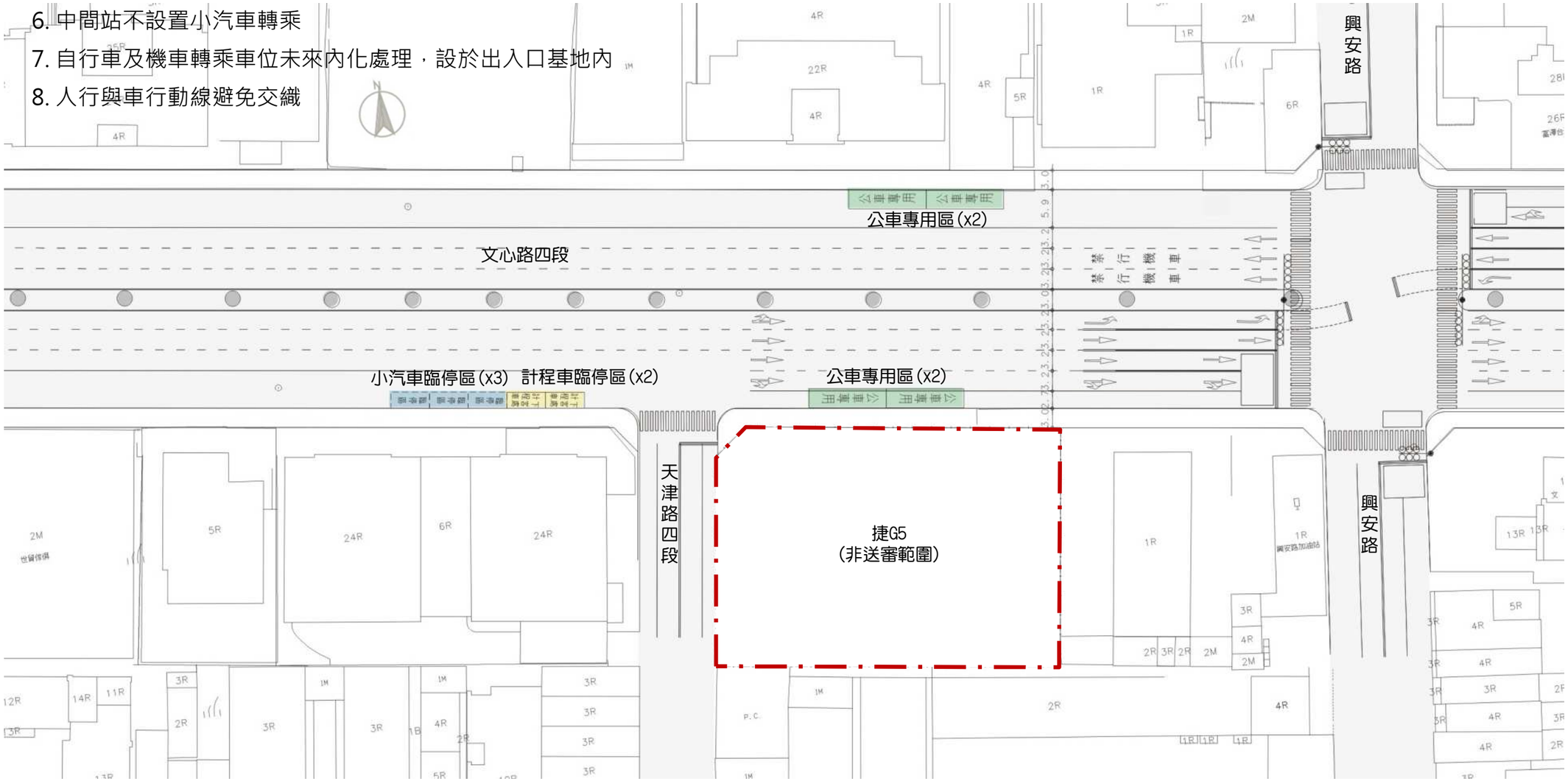
二、車行動線

● 規劃原則 (依北市捷土字10130053100號『 100.12.28臺中烏日文心北屯線車站停轉、接轉乘設施位置與相關設置原則釐清會議』結論辦理)

1. 臨停車位位置劃設優先順序: 公車> 計程車(計程車招呼站)>小汽車
2. 公車臨停於文心路上，平均配對設置， 計程車及小汽車臨停設於文心路
3. 公車格位：12mx3m，停靠區前後各設5m紅線區，格位距路口距離至少10公尺，與現有建物車道留設1~3m紅線區
4. 小汽車臨停格位：6mx2.5m，以黃色標線劃設(不畫設格位線)
5. 計程車臨停格位：6mx2.5m，依數量劃設格線，格位旁設置「計程車招呼站」字樣立牌
6. 中間站不設置小汽車轉乘
7. 自行車及機車轉乘車位未來內化處理，設於出入口基地內
8. 人行與車行動線避免交織

設施 / 數量	轉乘車位		臨停車位		
	自行車	機車	公車	計程車	小汽車
細計需求量	53	146	2	1	3
設計量	非送審範圍		4	2	3

OK

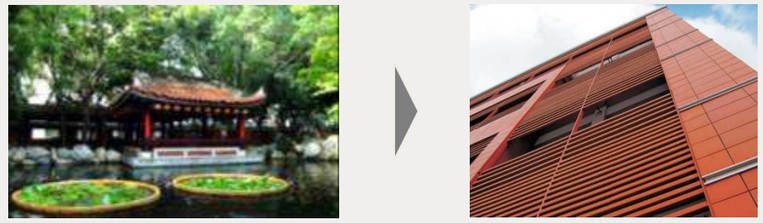


地面層交通動線規劃圖

3-2-3 G6站規劃設計構想

G6站

喚起民俗公園的傳統記憶，利用人文陶管表達溫暖自然的傳統韻味。











G6站位於文心路與崇德路交叉口西側

3-3 G6站平面規劃構想

- 側式月台單側出入口車站

G6站位於40M文心路與30M崇德路 (交叉口西側)，為側式月台、單側出入口車站。月台預留銜接對側出入口兩處，視未來用地取得情況，可增加對街旅客方便性。

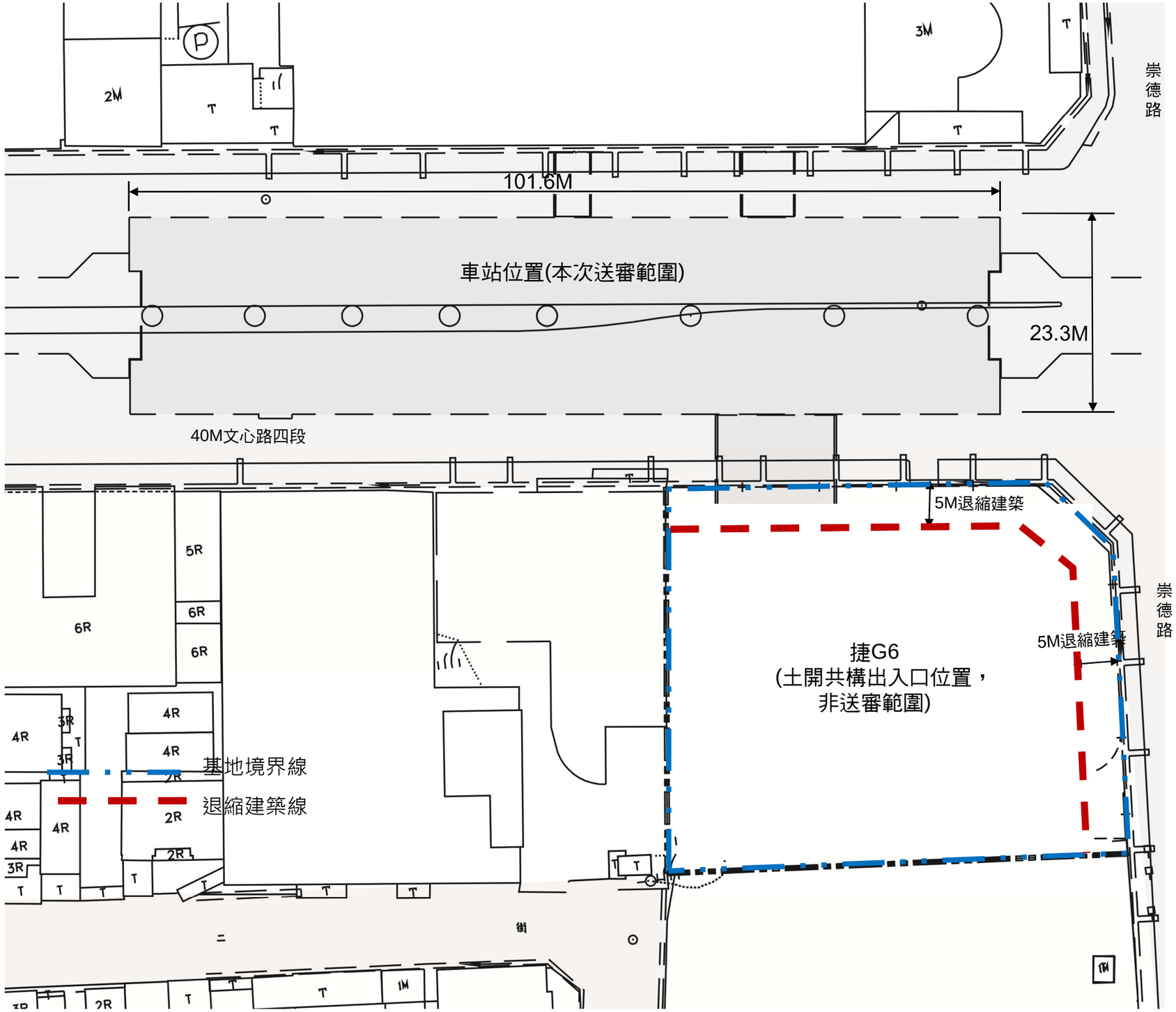
- 增加土開效益，車站機電空間設於道路站體

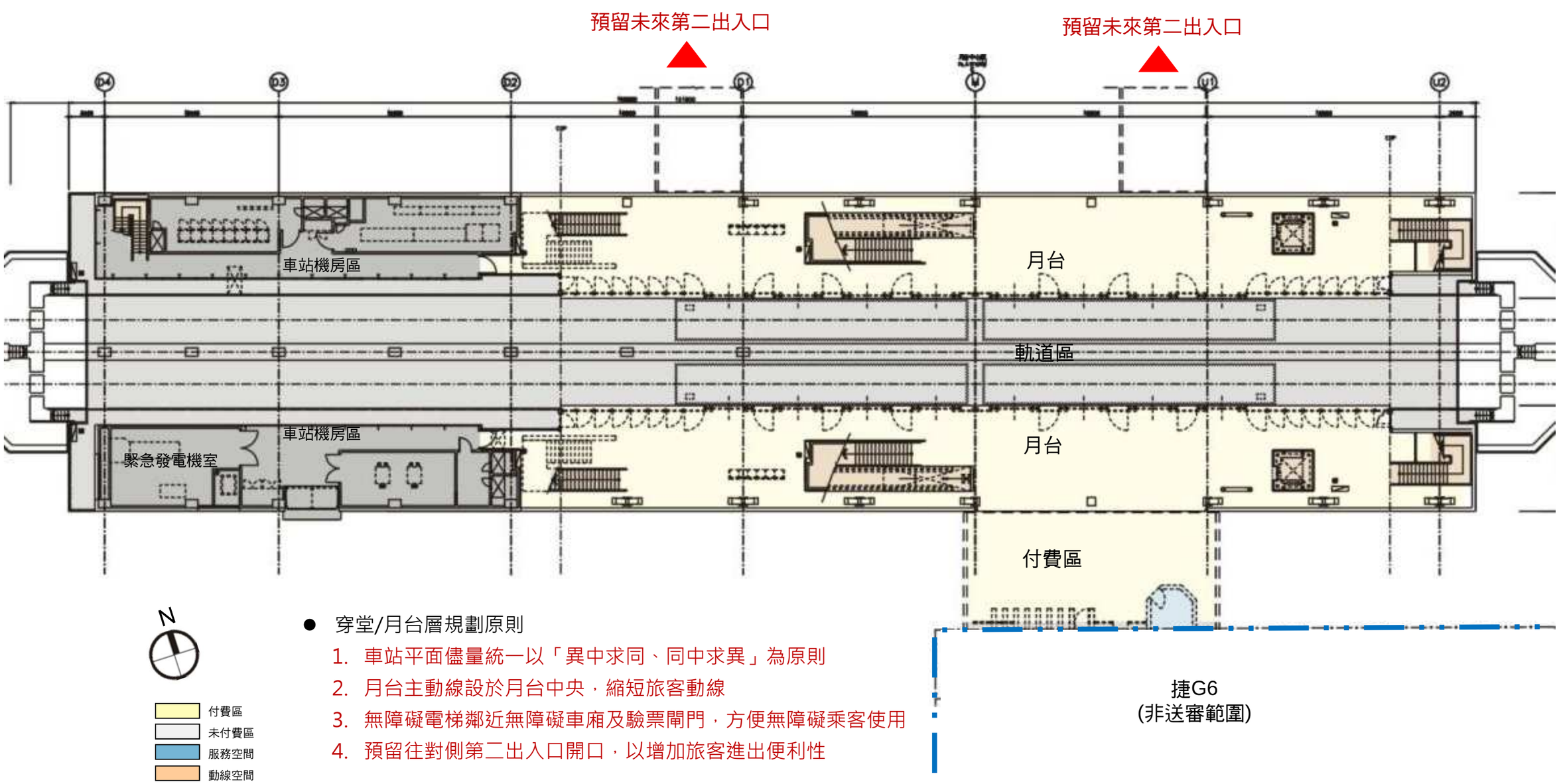
本站為土開共構車站，車站機電設施空間如：SS、緊急發電機室、環境系統控制室、電池室、不斷電系統室、通訊號誌設備室、空調主機場等，均移設置道路上方的站體穿堂層西側。站務空間、驗票閘門、自動售票機、廁所、樓電扶梯、電梯、日用及消防水箱等設於未來土開共構出入口用地。 G6/G8a站主體長約101.6M，寬約23.3M 。

- 穿堂/月台同層之標準站

G5、G6、G8、G8a站位於40M文心路各重要路口處，均為側式月台、單側出入口車站。4站均為土開共構車站。比較各站晨、昏峰運量、軌道高程、用地規模及開發方式，具相近的設計條件，各車站站體儘量採標準化設計，以統一站體規模及設施，以簡化施工設計及未來營運維修。

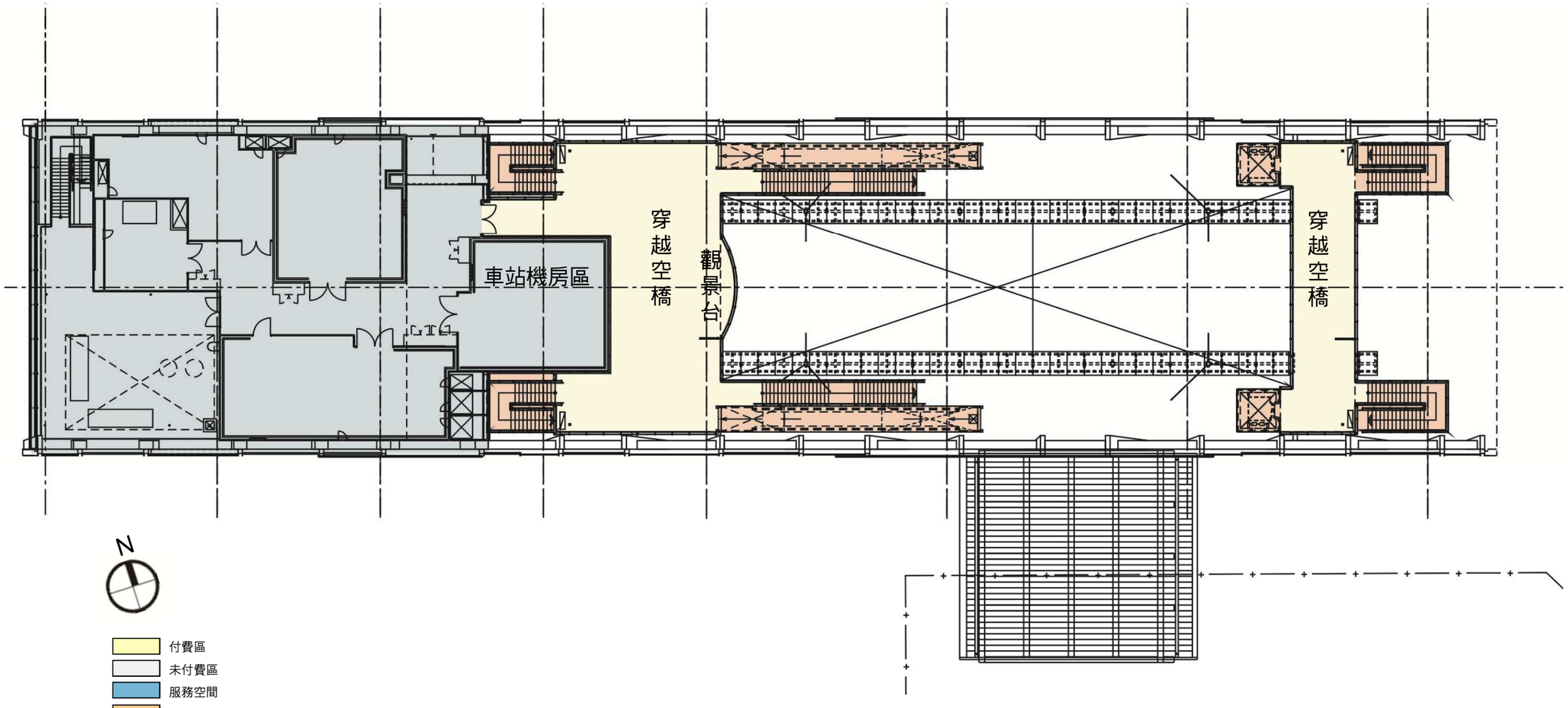
■ G6站地面層平面圖(1F)





- 穿堂/月台層規劃原則
  1. 車站平面儘量統一以「異中求同、同中求異」為原則
  2. 月台主動線設於月台中央，縮短旅客動線
  3. 無障礙電梯鄰近無障礙車廂及驗票閘門，方便無障礙乘客使用
  4. 預留往對側第二出入口開口，以增加旅客進出便利性

G6站穿堂/月台層平面圖(3F)



G6站穿越層平面圖(4F)

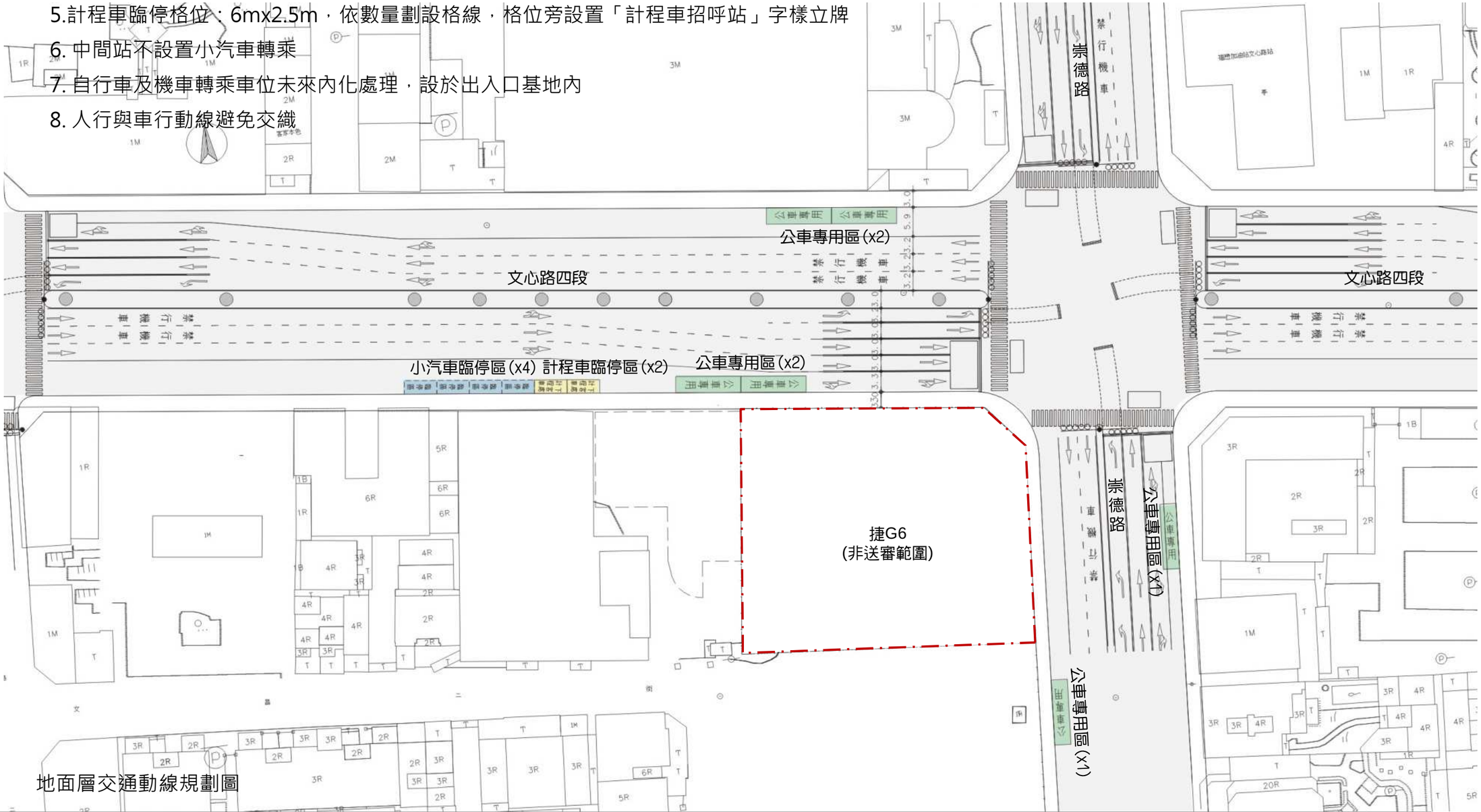
二、車行動線

- 規劃原則 (依北市捷土字10130053100號『 100.12.28臺中烏日文心北屯線車站停轉、接轉乘設施位置與相關設置原則釐清會議』結論辦理)

1. 臨停車位位置劃設優先順序: 公車> 計程車(計程車招呼站)>小汽車
2. 公車臨停於文心路及崇德路上，平均配對設置；計程車及小汽車臨停設於文心路
3. 公車格位：12mx3m，停靠區前後各設5m紅線區，格位距路口距離至少10公尺，與現有建物車道留設1~3m紅線區
4. 小汽車臨停格位：6mx2.5m，以黃色標線劃設(不畫設格位線)
5. 計程車臨停格位：6mx2.5m，依數量劃設格線，格位旁設置「計程車招呼站」字樣立牌
6. 中間站不設置小汽車轉乘
7. 自行車及機車轉乘車位未來內化處理，設於出入口基地內
8. 人行與車行動線避免交織

設施 / 數量	轉乘車位		臨停車位		
	自行車	機車	公車	計程車	小汽車
細計需求量	40	119	3	1	4
設計量	非送審範圍		6	2	4

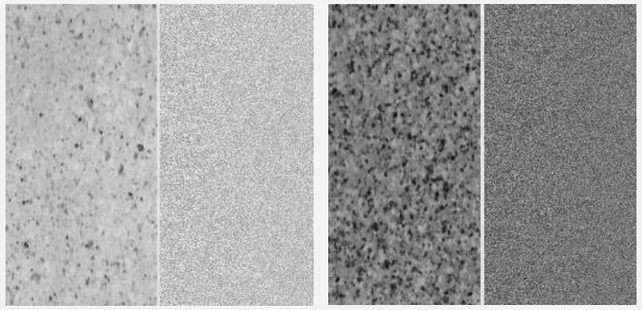
OK



地面層交通動線規劃圖

三、室內鋪面材質的延續性設計

- 穿堂、月台地面依旅客動線，標劃出等候位置及動線方向
- 配合車廂開口，設置地面標示鋪面
- 採用白、灰、黑色系，表達材料原始特性為主，形塑乾淨簡約的空間氛圍

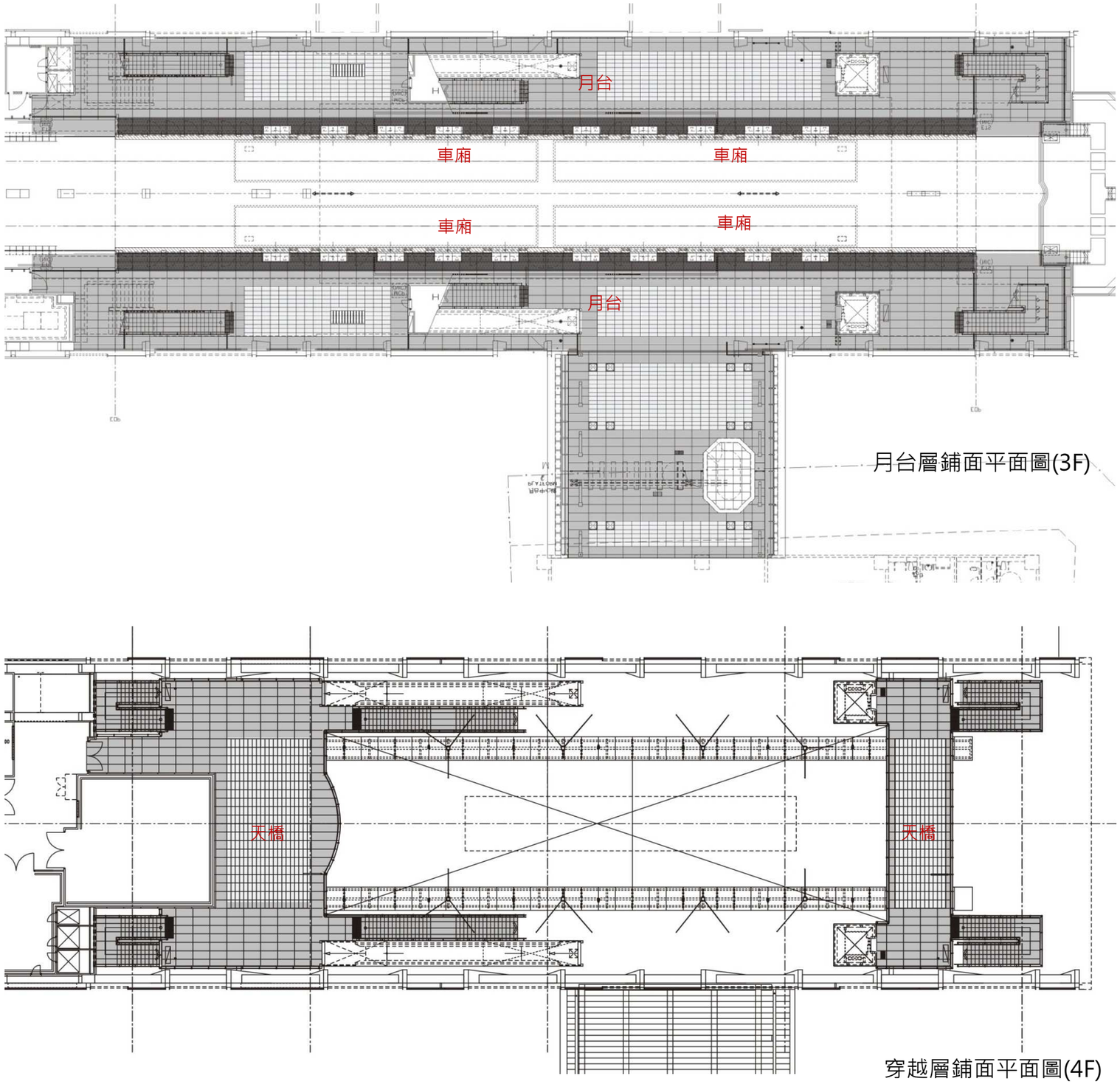


室內地坪材質及色彩:

窯燒花崗石地磚 Size: 30 x 60 or 30 x 30

花崗石(水沖面)　Size: 30 x 120





月台層鋪面平面圖(3F)

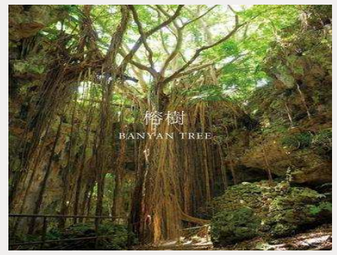
穿越層鋪面平面圖(4F)

3-2-3 G8站規劃設計構想

茫

G8站

取引水滴經貿生態園區及“台灣塔”之原生樹海意象，延伸生態綠蔭向都市蔓延之茫然綠洲。











G8站位於文心路與河南路交叉口西側南臨文華高中，附近為水滴經貿生態園區。

3-3 G8站平面規劃構想

- 側式月台單側出入口車站

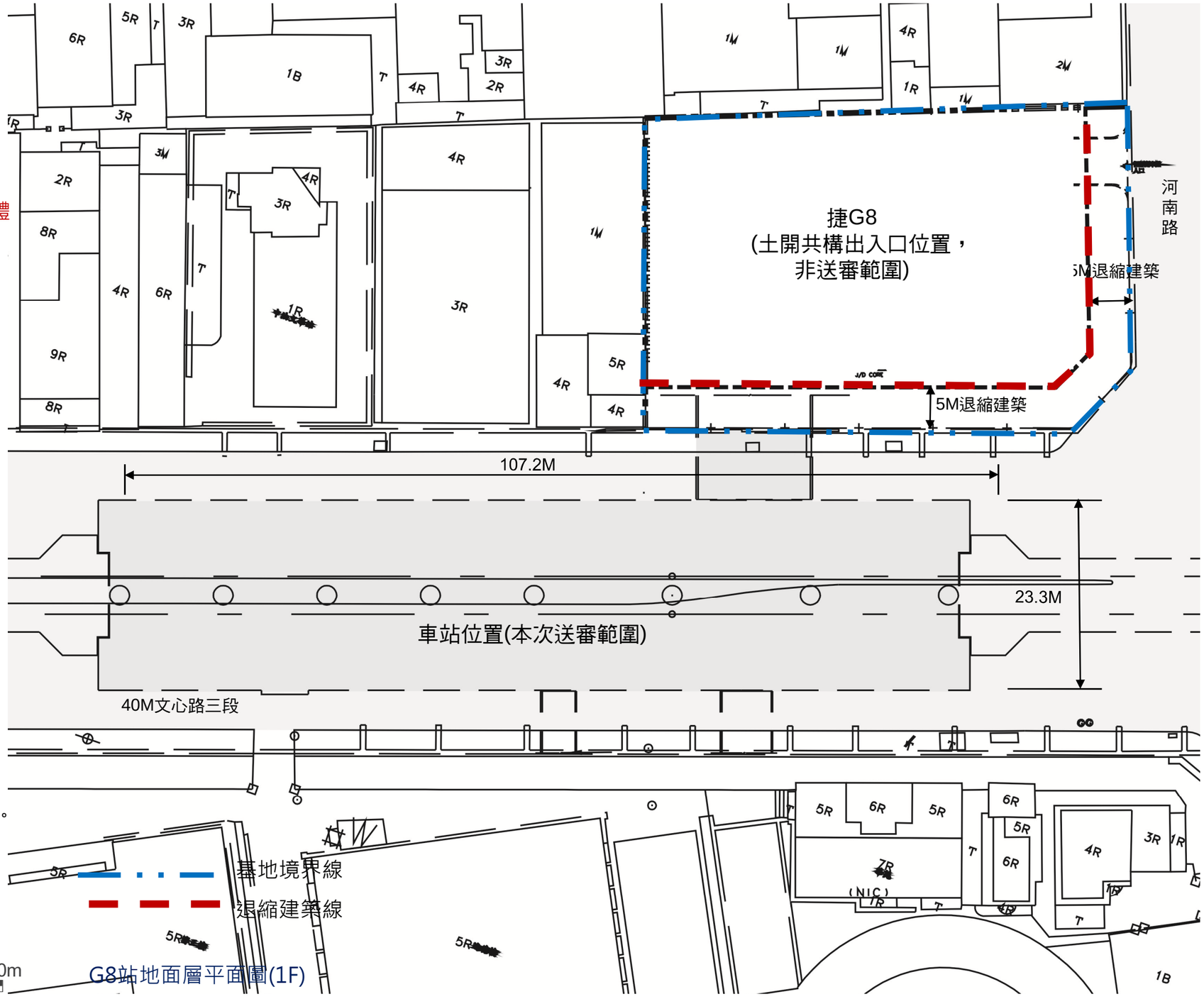
G8站位於40M文心路與25M河南路(交叉口西側)，為側式月台、單側出入口車站。月台預留銜接對側出入口兩處，視未來用地取得情況，可增加對街旅客方便性。

- 增加土開效益，車站機電空間設於道路站體

本站為土開共構車站，車站機電設施空間如：PPSS、SS、緊急發電機室、環境系統控制室、電池室、不斷電系統室、通訊號誌設備室、空調主機場等，均移設置道路上方的站體穿堂層西側。站務空間、驗票閘門、自動售票機、廁所、樓電扶梯、電梯、日用及消防水箱等設於未來土開共構出入口用地。因有PPSS設置，機電空間需求較大，主體長約107.2M，寬約23.3M。

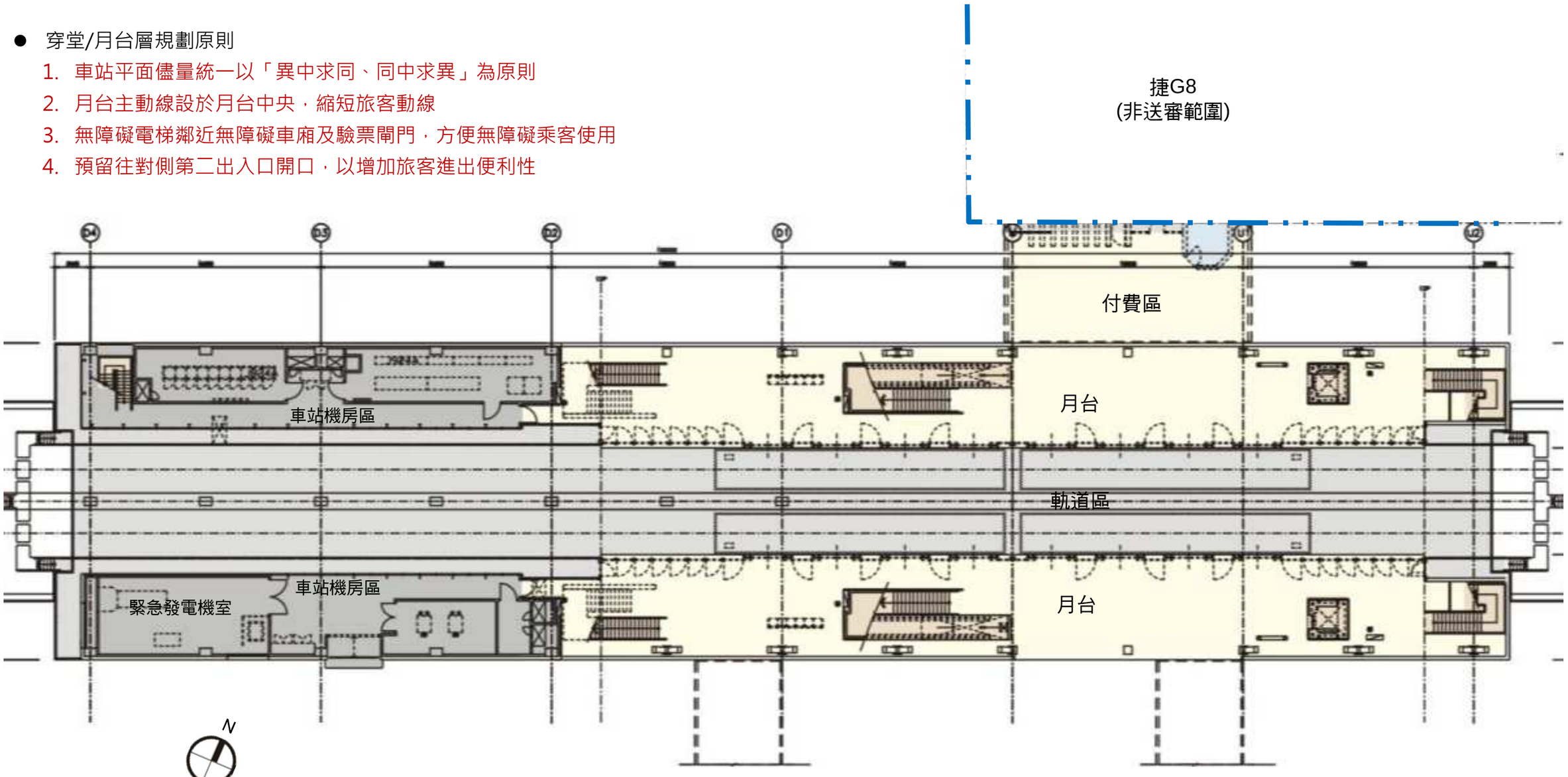
- 穿堂/月台同層之標準站

G5、G6、G8、G8a站位於40M文心路各重要路口處，均為側式月台、單側出入口車站。4站均為土開共構車站。比較各站晨、昏峰運量、軌道高程、用地規模及開發方式，具相近的設計條件，各車站站體儘量採標準化設計，以統一站體規模及設施，以簡化施工設計及未來營運維修。

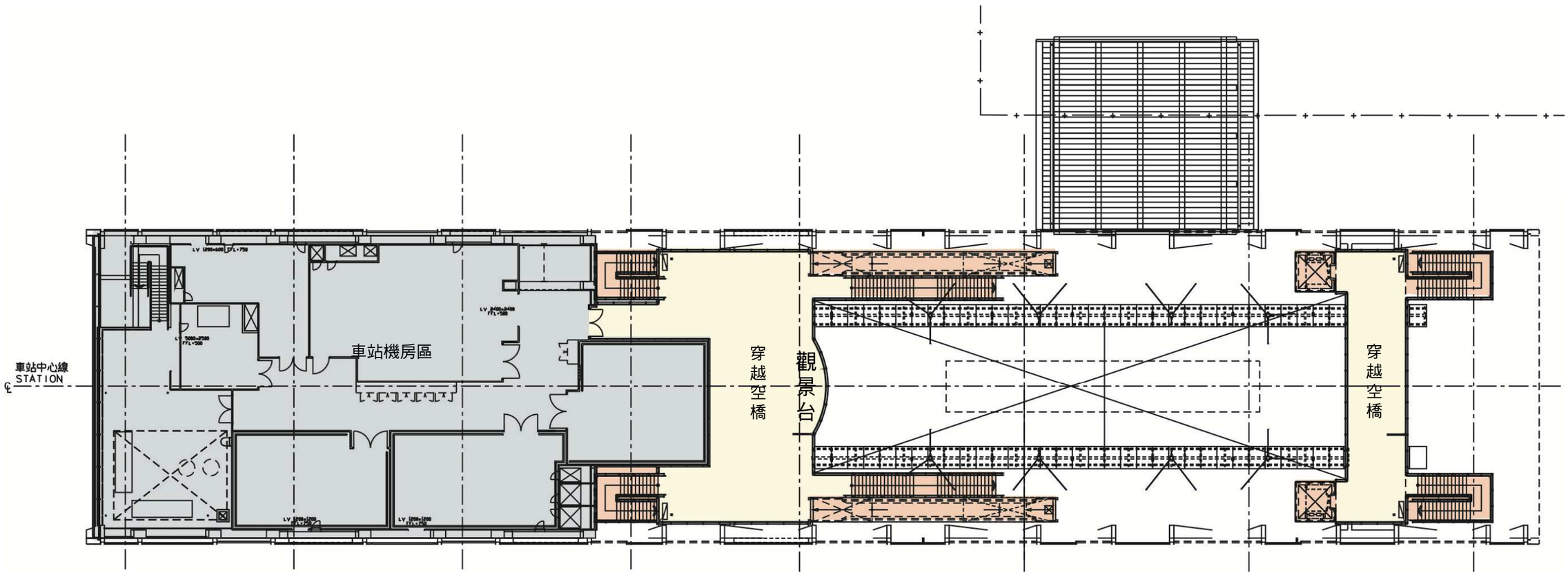


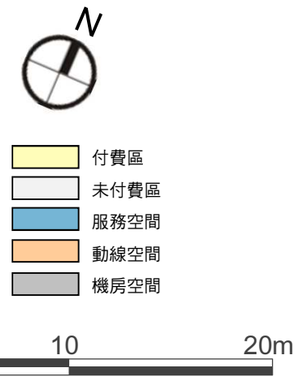
G8站地面層平面圖(1F)

- 穿堂/月台層規劃原則
  1. 車站平面儘量統一以「異中求同、同中求異」為原則
  2. 月台主動線設於月台中央，縮短旅客動線
  3. 無障礙電梯鄰近無障礙車廂及驗票閘門，方便無障礙乘客使用
  4. 預留往對側第二出入口開口，以增加旅客進出便利性



G8站穿堂/月台層平面圖(3F)





G8站穿越層平面圖(4F)

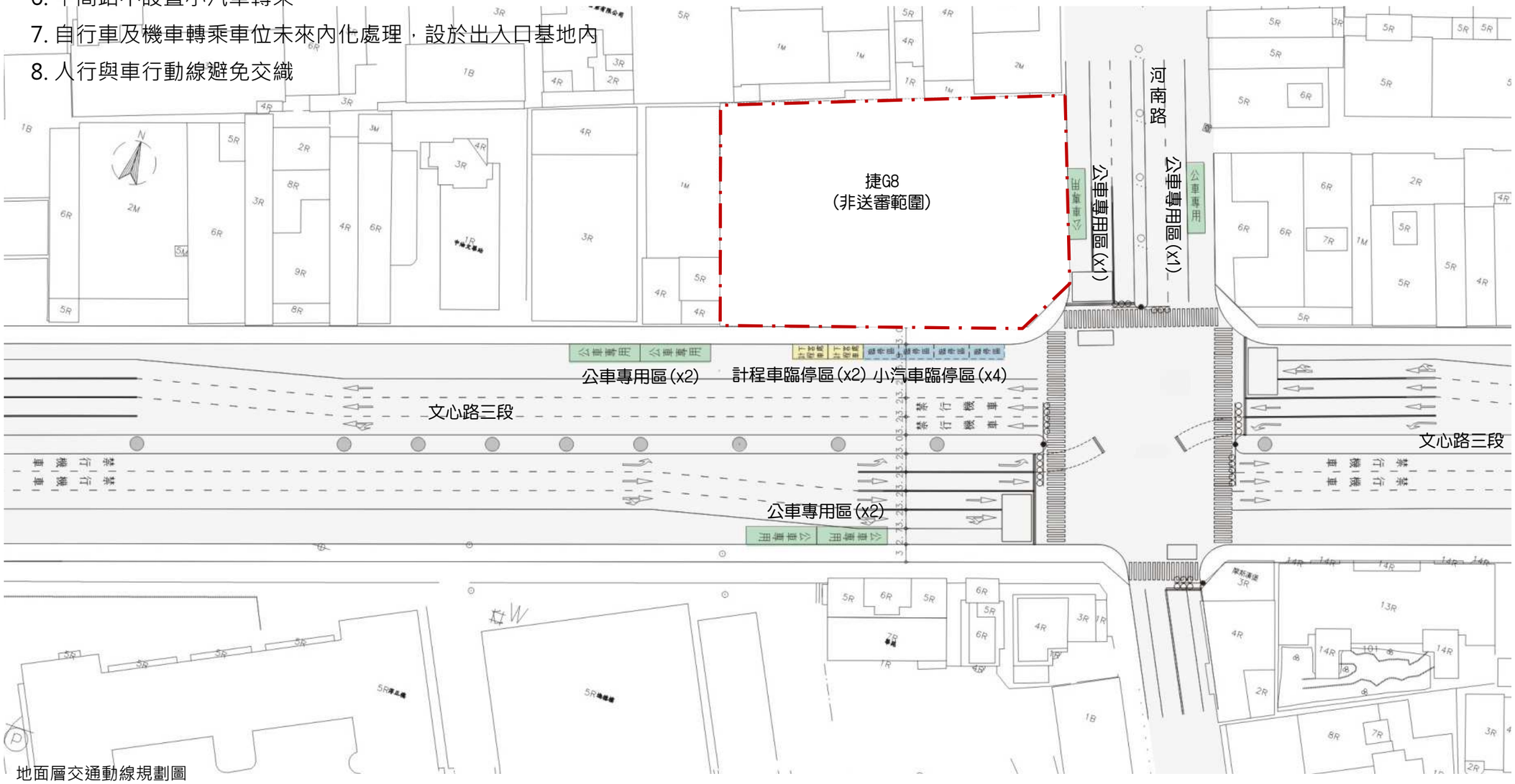
二、車行動線

- 規劃原則 (依北市捷土字10130053100號『 100.12.28臺中烏日文心北屯線車站停轉、接轉乘設施位置與相關設置原則釐清會議』結論辦理)

1. 臨停車位位置劃設優先順序: 公車> 計程車(計程車招呼站)>小汽車
2. 公車臨停於文心路及河南路上，平均配對設置；計程車及小汽車臨停設於文心路
3. 公車格位：12mx3m，停靠區前後各設5m紅線區，格位距路口距離至少10公尺，與現有建物車道留設1~3m紅線區
4. 小汽車臨停格位：6mx2.5m，以黃色標線劃設(不畫設格位線)
5. 計程車臨停格位：6mx2.5m，依數量劃設格線，格位旁設置「計程車招呼站」字樣立牌
6. 中間站不設置小汽車轉乘
7. 自行車及機車轉乘車位未來內化處理，設於出入口基地內
8. 人行與車行動線避免交織

設施 / 數量	轉乘車位		臨停車位		
	自行車	機車	公車	計程車	小汽車
細計需求量	69	191	3	1	4
設計量	非送審範圍		6	2	4

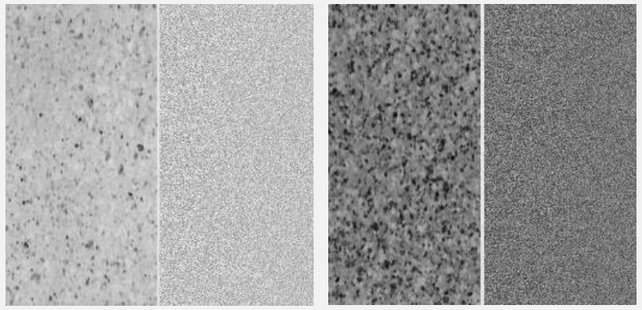
OK



地面層交通動線規劃圖

三、室內鋪面材質的延續性設計

- 穿堂、月台地面依旅客動線，標劃出等候位置及動線方向
- 配合車廂開口，設置地面標示鋪面
- 採用白、灰、黑色系，表達材料原始特性為主，形塑乾淨簡約的空間氛圍

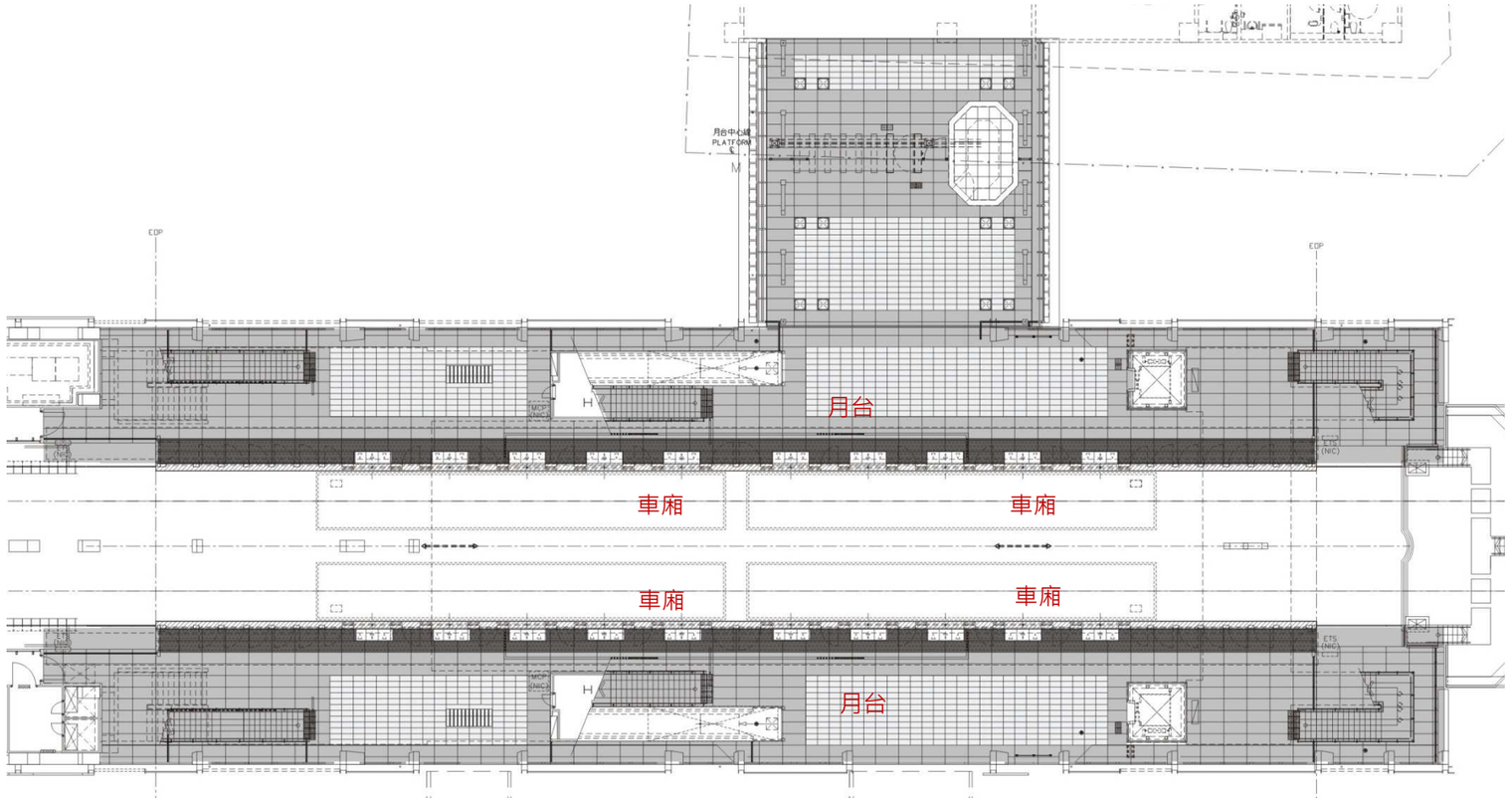


室內地坪材質及色彩:

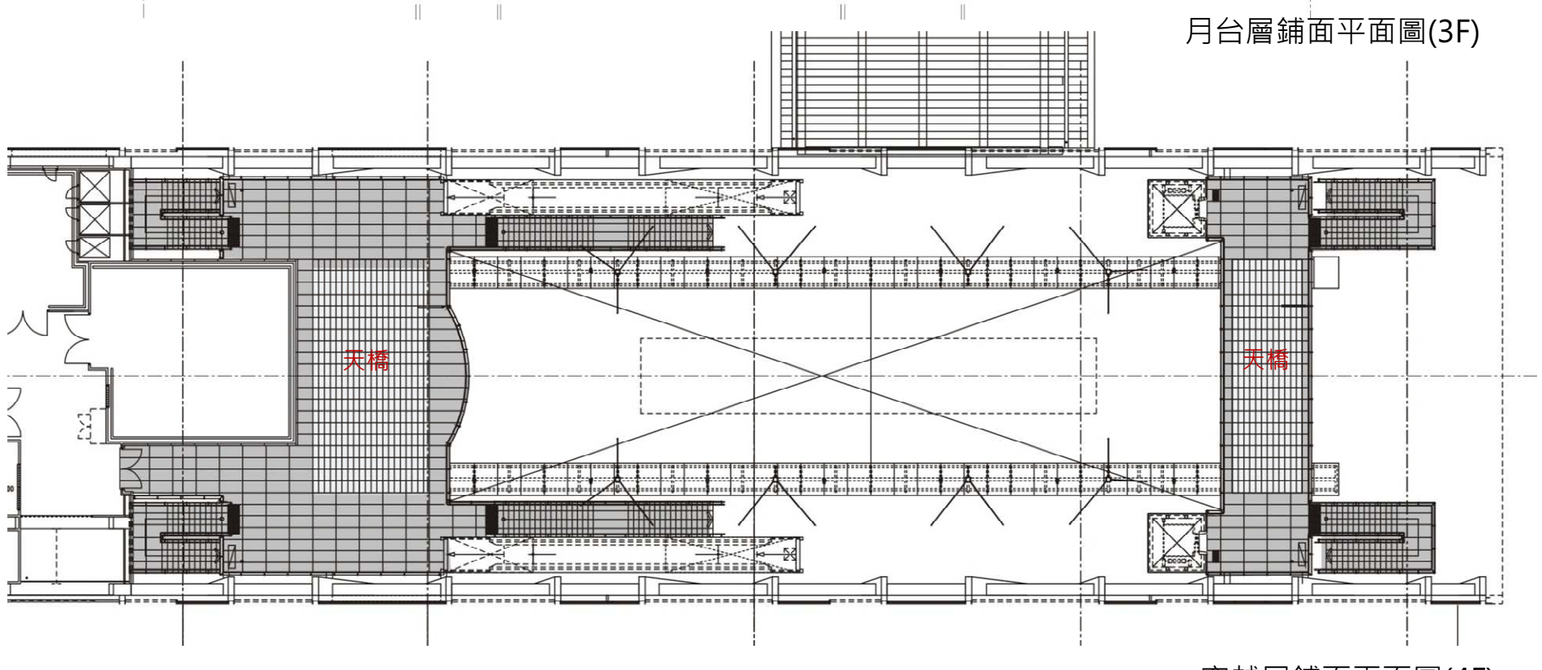
窯燒花崗石地磚 Size: 30 x 60 or 30 x 30

花崗石(水沖面) Size: 30 x 120





月台層鋪面平面圖(3F)



穿越層鋪面平面圖(4F)

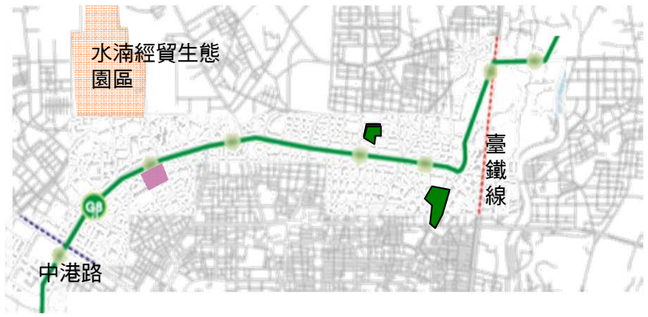
3-2-3 G8a站規劃設計構想

G8a站

利用工業模組化的想法塑造銳利簡潔的站體外觀。











G8a站位於文心路與櫻花路交叉口，鄰近縱貫南北之西屯路，臨近水過去漢翔航空工業園區。

3-3 G8a站平面規劃構想

- 側式月台單側出入口車站

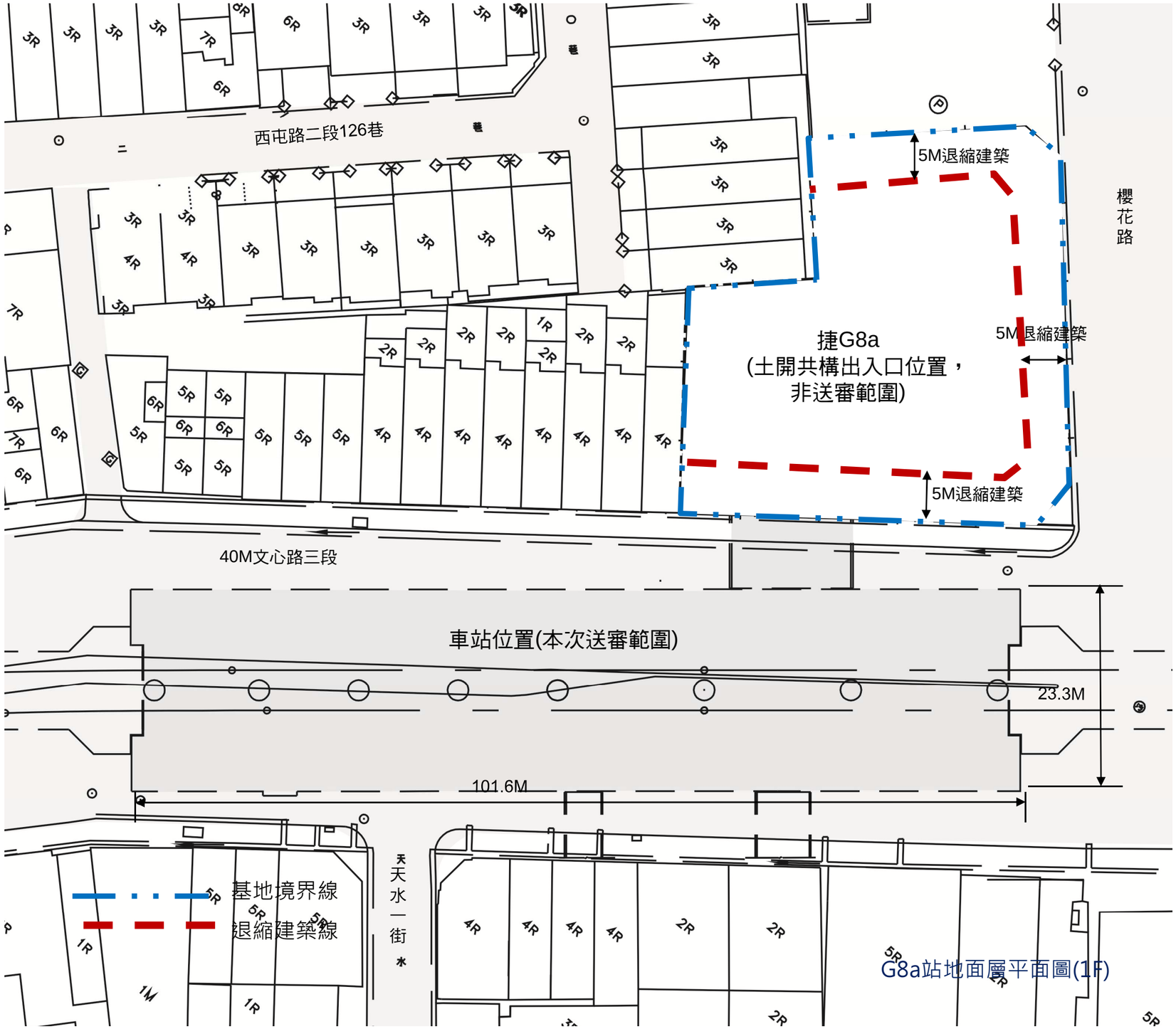
G8a站位於40M文心路與15M櫻花路(交叉口南側)，為側式月台、單側出入口車站。月台預留銜接對側出入口兩處，視未來用地取得情況，可增加對街旅客方便性。

- 增加土開效益，車站機電空間設於道路站體

本站為土開共構車站，車站機電設施空間如：SS、緊急發電機室、環境系統控制室、電池室、不斷電系統室、通訊號誌設備室、空調主機場等，均移設置道路上方的站體穿堂層西側。站務空間、驗票閘門、自動售票機、廁所、樓電扶梯、電梯、日用及消防水箱等設於未來土開共構出入口用地。 G6/G8a站主體長約101.6M，寬約23.3M 。

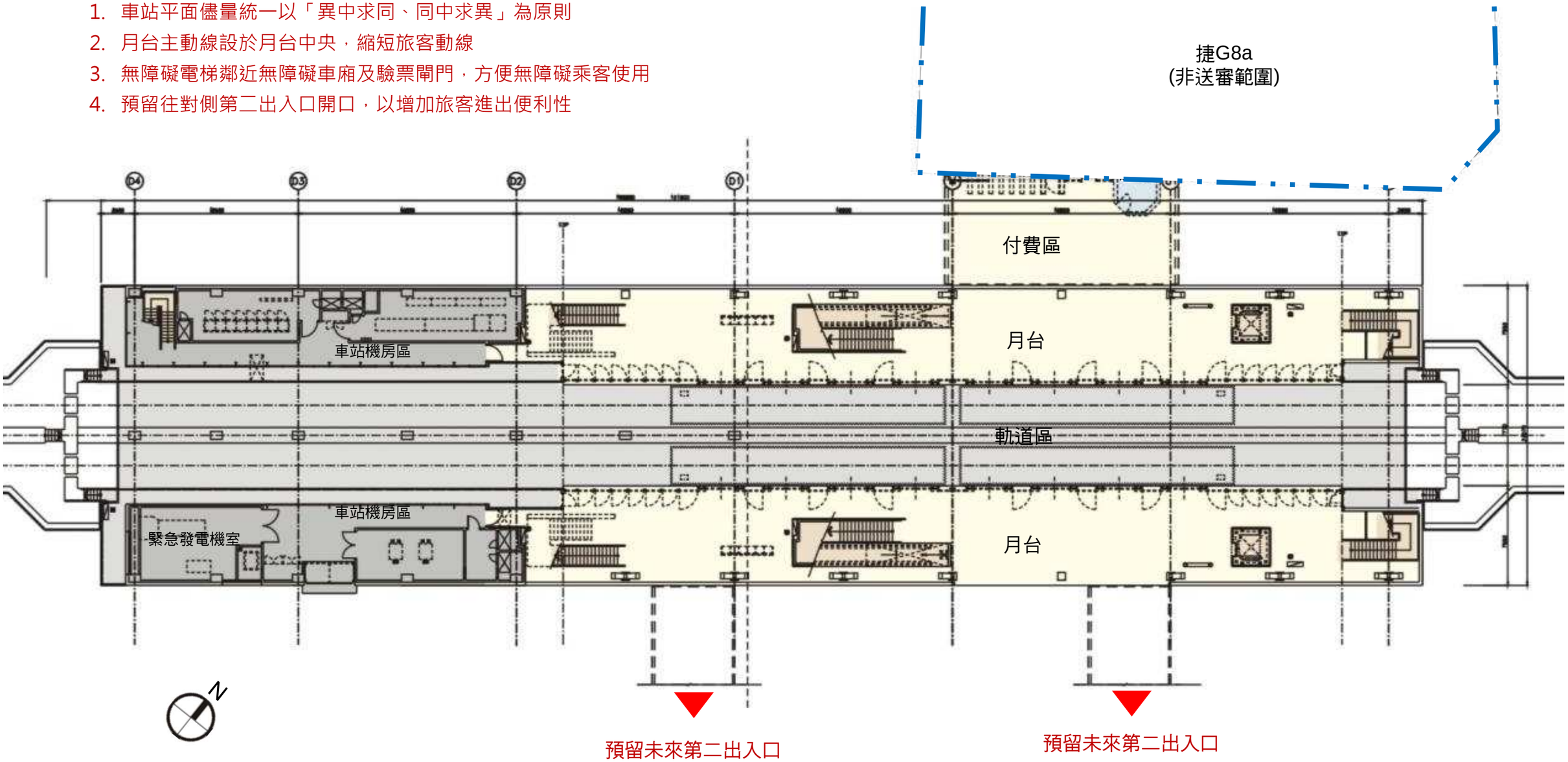
- 穿堂/月台同層之標準站

G5、G6、G8、G8a站位於40M文心路各重要路口處，均為側式月台、單側出入口車站。4站均為土開共構車站。比較各站晨、昏峰運量、軌道高程、用地規模及開發方式，具相近的設計條件，各車站站體儘量採標準化設計，以統一站體規模及設施，以簡化施工設計及未來營運維修。

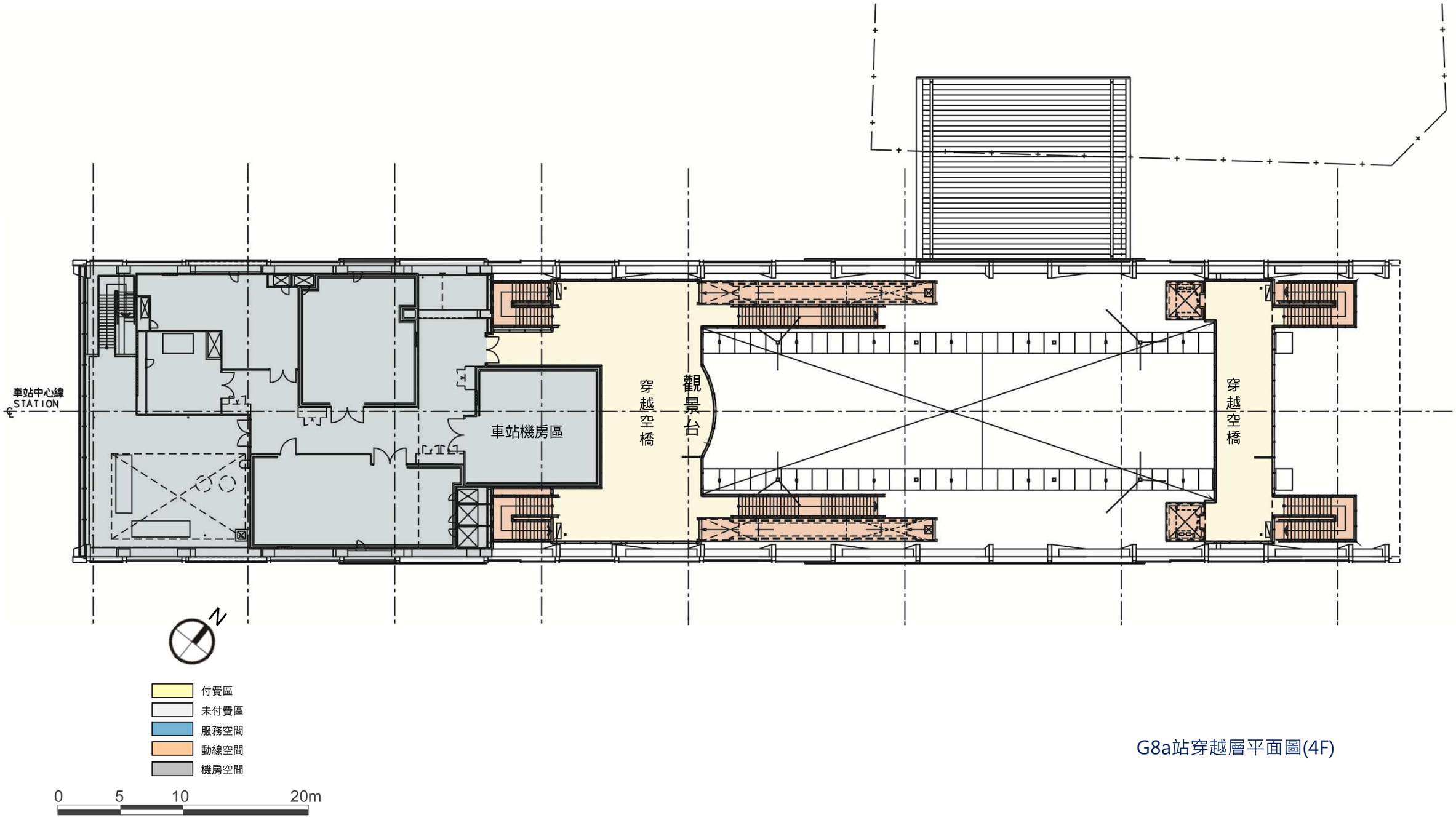


G8a站地面層平面圖(1F)

- 穿堂/月台層規劃原則
  1. 車站平面儘量統一以「異中求同、同中求異」為原則
  2. 月台主動線設於月台中央，縮短旅客動線
  3. 無障礙電梯鄰近無障礙車廂及驗票閘門，方便無障礙乘客使用
  4. 預留往對側第二出入口開口，以增加旅客進出便利性



G8a站穿堂/月台層平面圖(3F)



G8a站穿越層平面圖(4F)

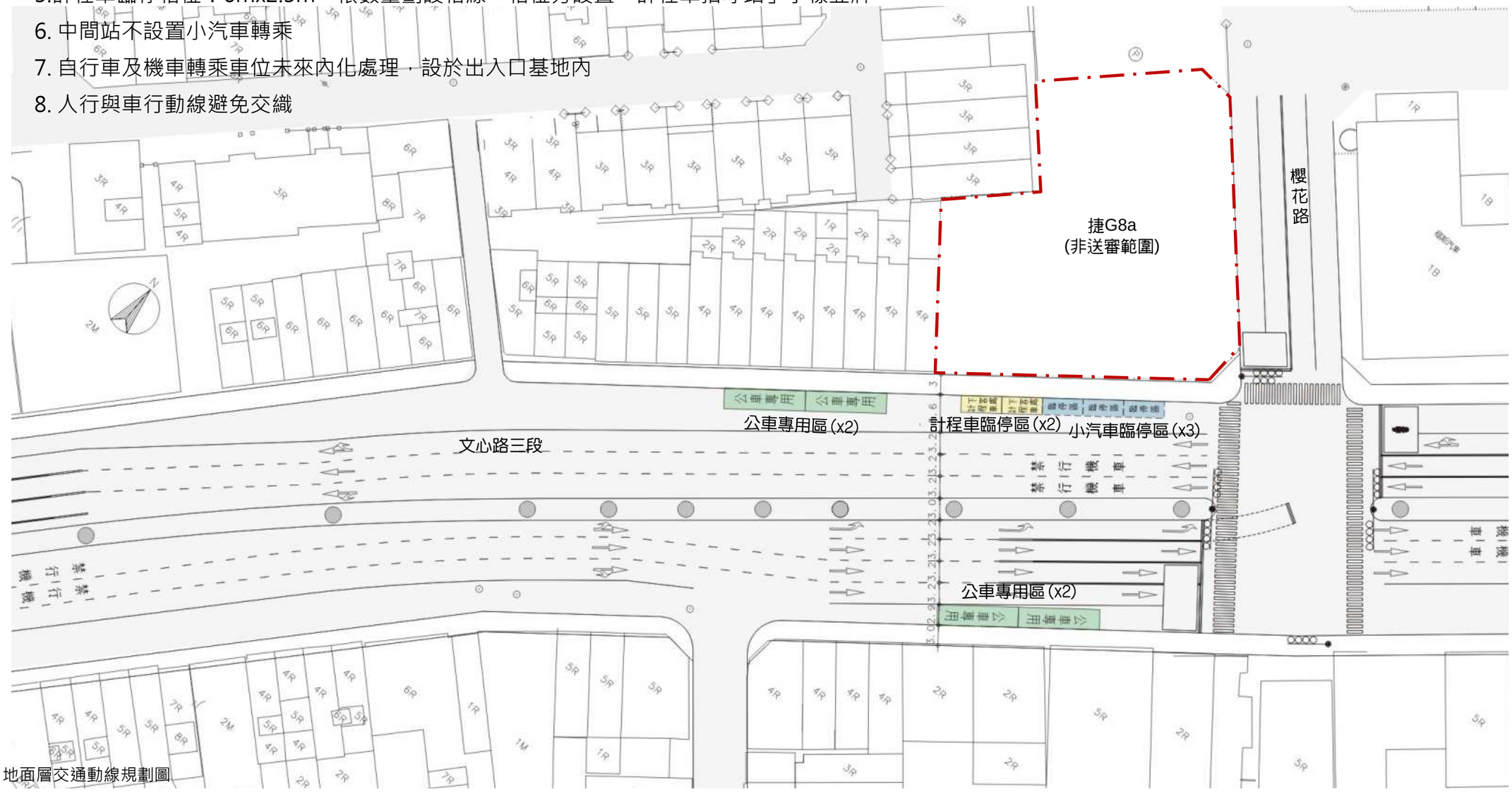
二、車行動線

- 規劃原則 (依北市捷土字10130053100號『 100.12.28臺中烏日文心北屯線車站停轉、接轉乘設施位置與相關設置原則釐清會議』結論辦理)

1. 臨停車位位置劃設優先順序: 公車> 計程車(計程車招呼站)>小汽車
2. 公車臨停於文心路上，平均配對設置；計程車及小汽車臨停設於文心路
3. 公車格位：12mx3m，停靠區前後各設5m紅線區，格位距路口距離至少10公尺，與現有建物車道留設1~3m紅線區
4. 小汽車臨停格位：6mx2.5m，以黃色標線劃設(不畫設格位線)
5. 計程車臨停格位：6mx2.5m，依數量劃設格線，格位旁設置「計程車招呼站」字樣立牌
6. 中間站不設置小汽車轉乘
7. 自行車及機車轉乘車位未來內化處理，設於出入口基地內
8. 人行與車行動線避免交織

數量 \ 設施	轉乘車位		臨停車位		
	自行車	機車	公車	計程車	小汽車
細計需求量	58	161	2	1	3
設計量	非送審範圍		4	2	3

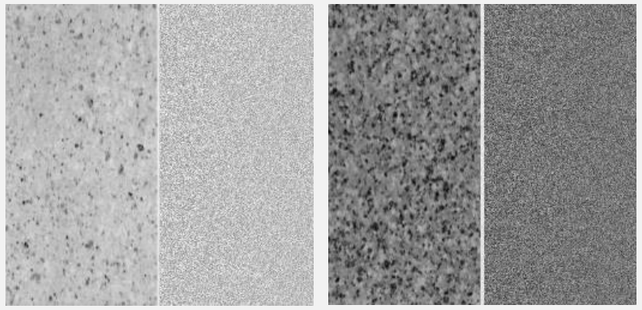
OK



地面層交通動線規劃圖

三、室內鋪面材質的延續性設計

- 穿堂、月台地面依旅客動線，標劃出等候位置及動線方向
- 配合車廂開口，設置地面標示鋪面
- 採用白、灰、黑色系，表達材料原始特性為主，形塑乾淨簡約的空間氛圍

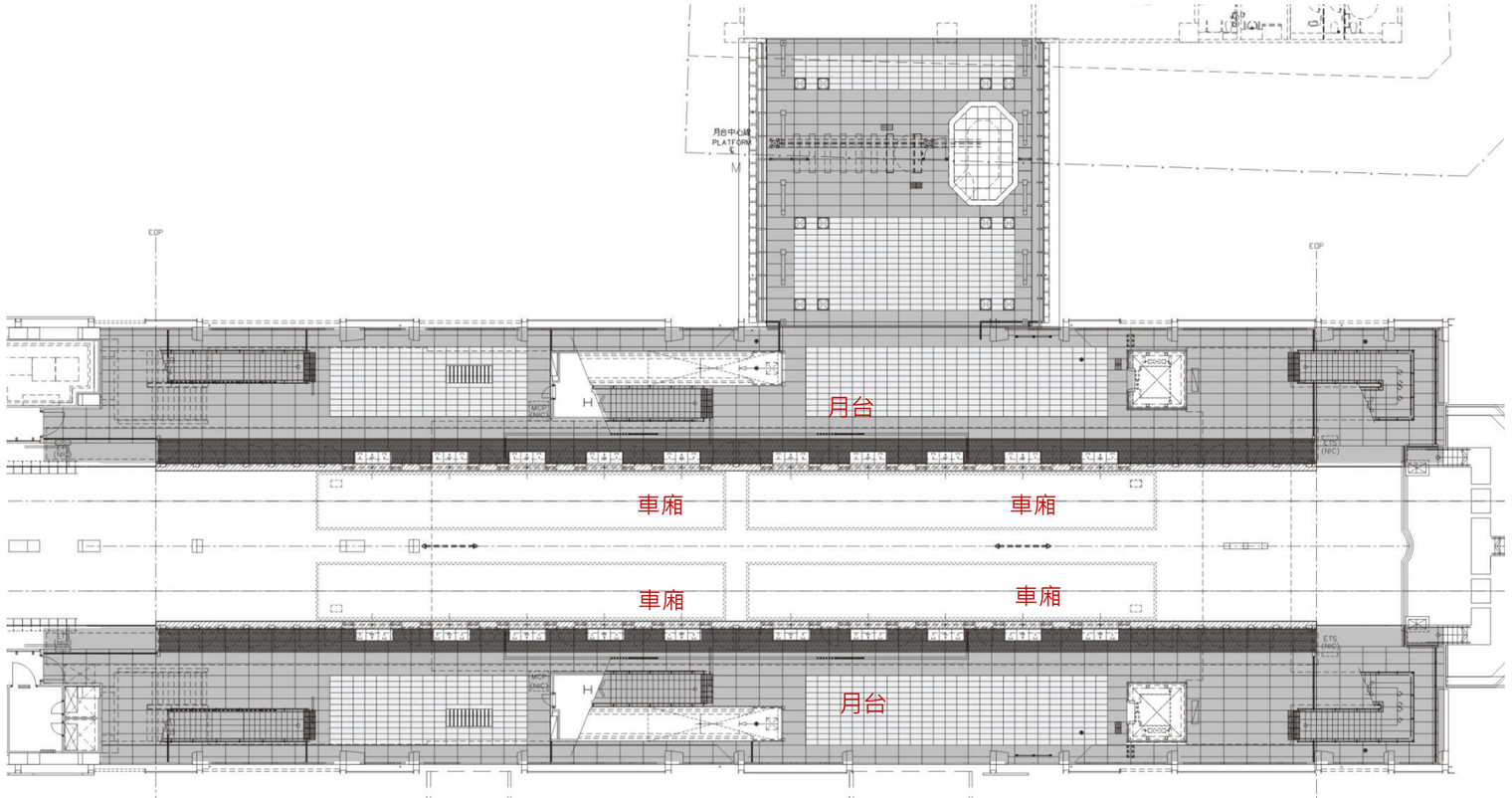


室內地坪材質及色彩:

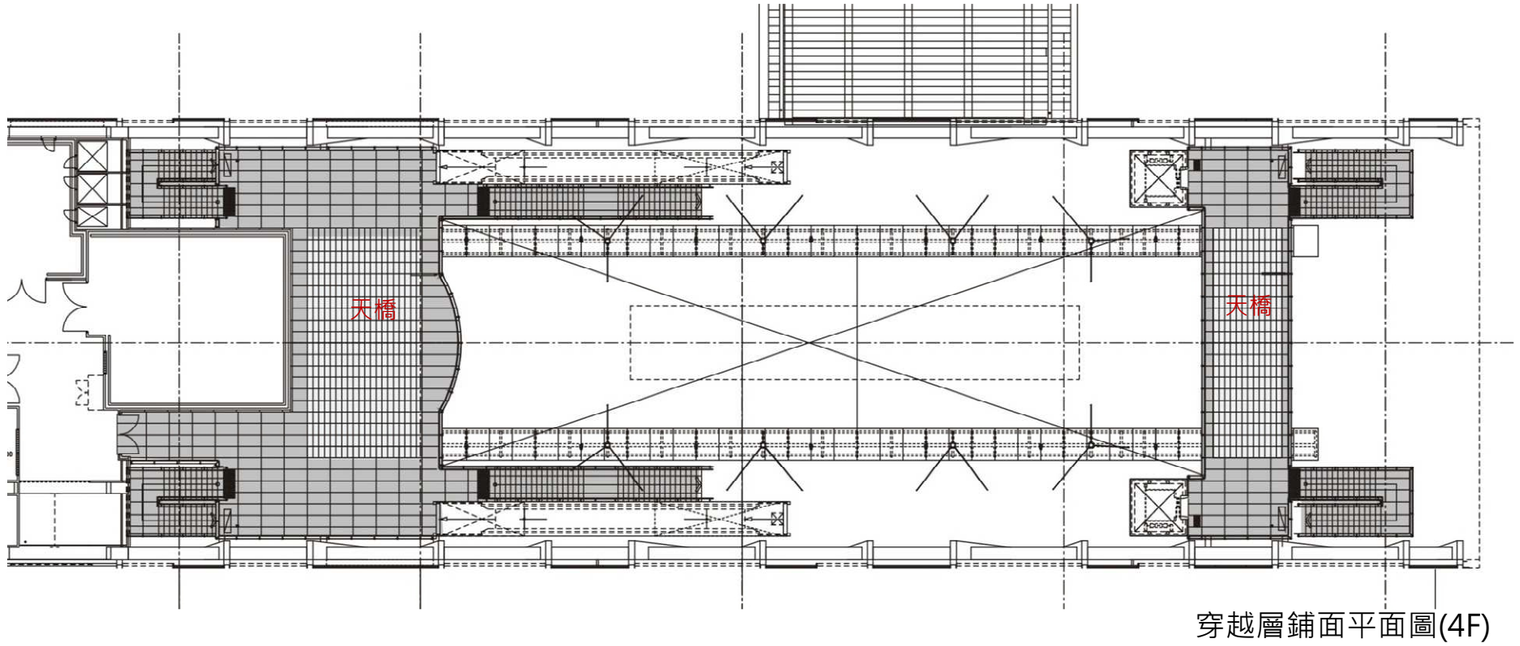
窯燒花崗石地磚 Size: 30 x 60 or 30 x 30

花崗石(水沖面) Size: 30 x 120





月台層鋪面平面圖(3F)



穿越層鋪面平面圖(4F)