置入區域特色，呼應環境意象

G3站 穿堂層在下方



交疊的車站剪影，如白鷺鷥般輕盈靈巧，來自秀麗的東山飛入臺中的綠廊。

G4站 穿堂層在下方



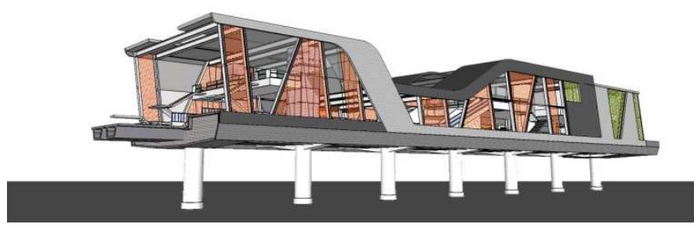
輕快捷運線，挽起繁忙的臺鐵快線，像兩道絹絲，交會編織出似錦的自然景色中的繁華綢緞。

G5站 穿堂層/月台同層



由兒童公園周邊之綠帶與綠蔭，延伸出綠蔭與枝葉交疊之綠光意象。

G6站 穿堂層/月台同層

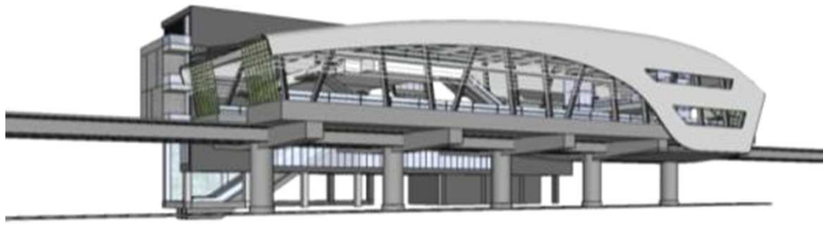


民俗館中的歷史記憶，努力串綴起現代都市生活中似斷還續的交疊時空。

置入區域特色，呼應環境意象

G7站

穿堂層/月台同層



瓊樓已鵲起，麻園頭溪依舊；跨越時空的溪水，見證百年新城的恆久與新象。

G8站

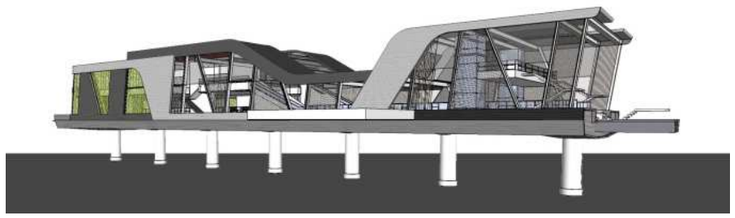
穿堂層/月台同層



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荎然綠洲。

G8a站

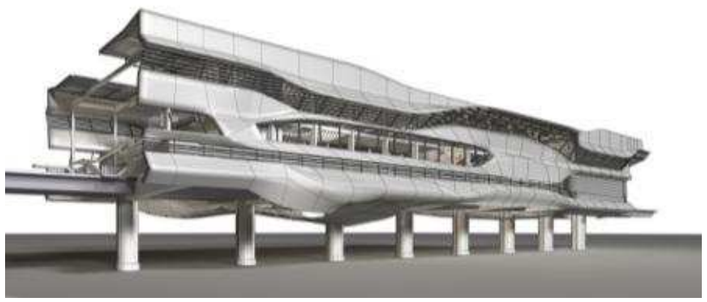
穿堂層/月台同層



源自於本地航空工業之翔翼意象，以線型金屬帶與工業材質來形塑翱翔起飛之感。

G9站

穿堂層/月台同層

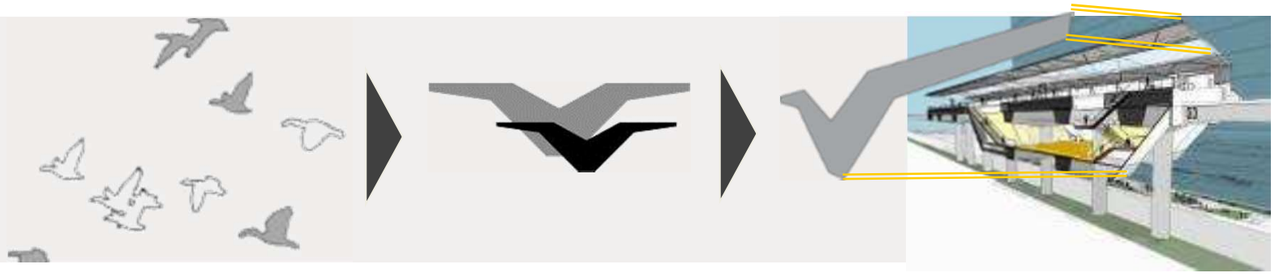


回應臺中人文與自然匯集的都市紋理，取引川動鑿石的意象，也象徵G9站川流不息的交織都市光影。

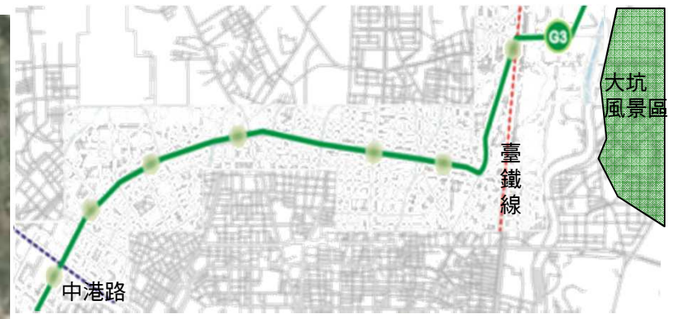
3-2-3 G3站規劃設計構想

G3站

以遠山白鷺作為主題，為流暢造型之原型。











G3站位於松竹路上，東遠眺大坑風景區、向西為臺中市景。

3-3 G3站平面規劃構想

1.側式月台單側出入口車站

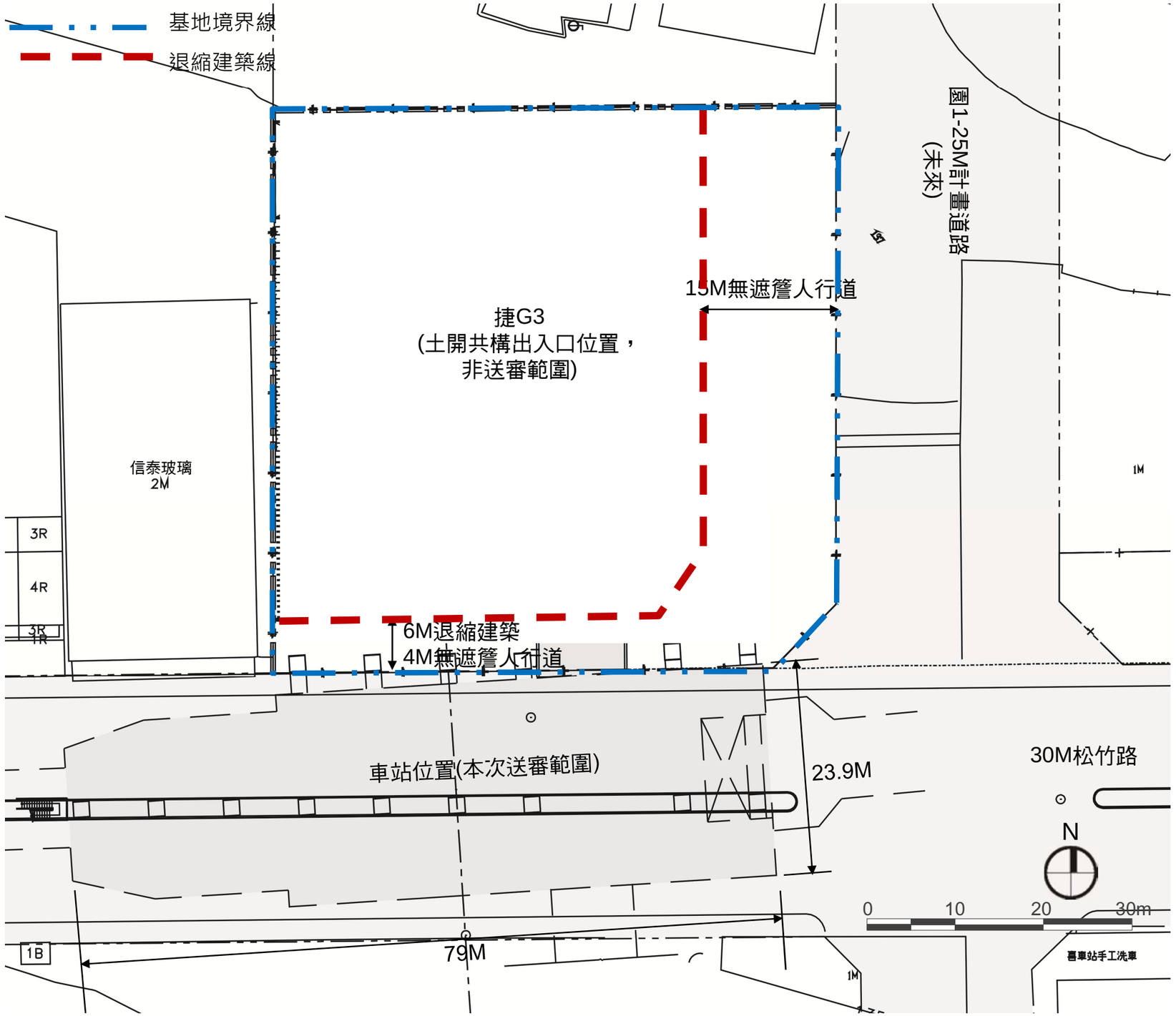
G3站位於30M松竹路及北側未來都市計劃25M道路交叉口西側，為側式曲線月台、單側出入口車站。

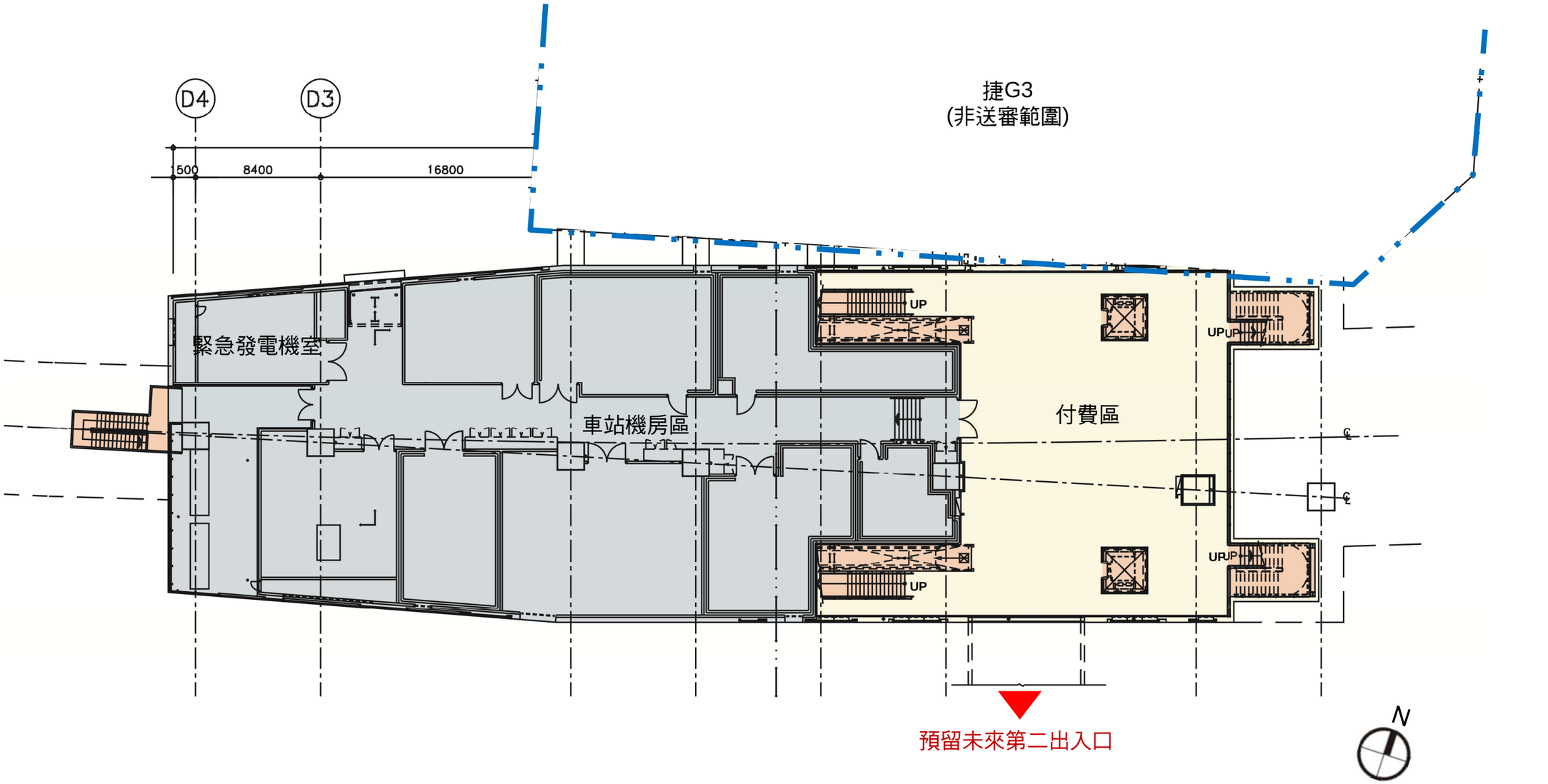
2.增加共構大樓效益，車站機電空間設於道路站體

本站為共構大樓車站，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共構出入口用地。

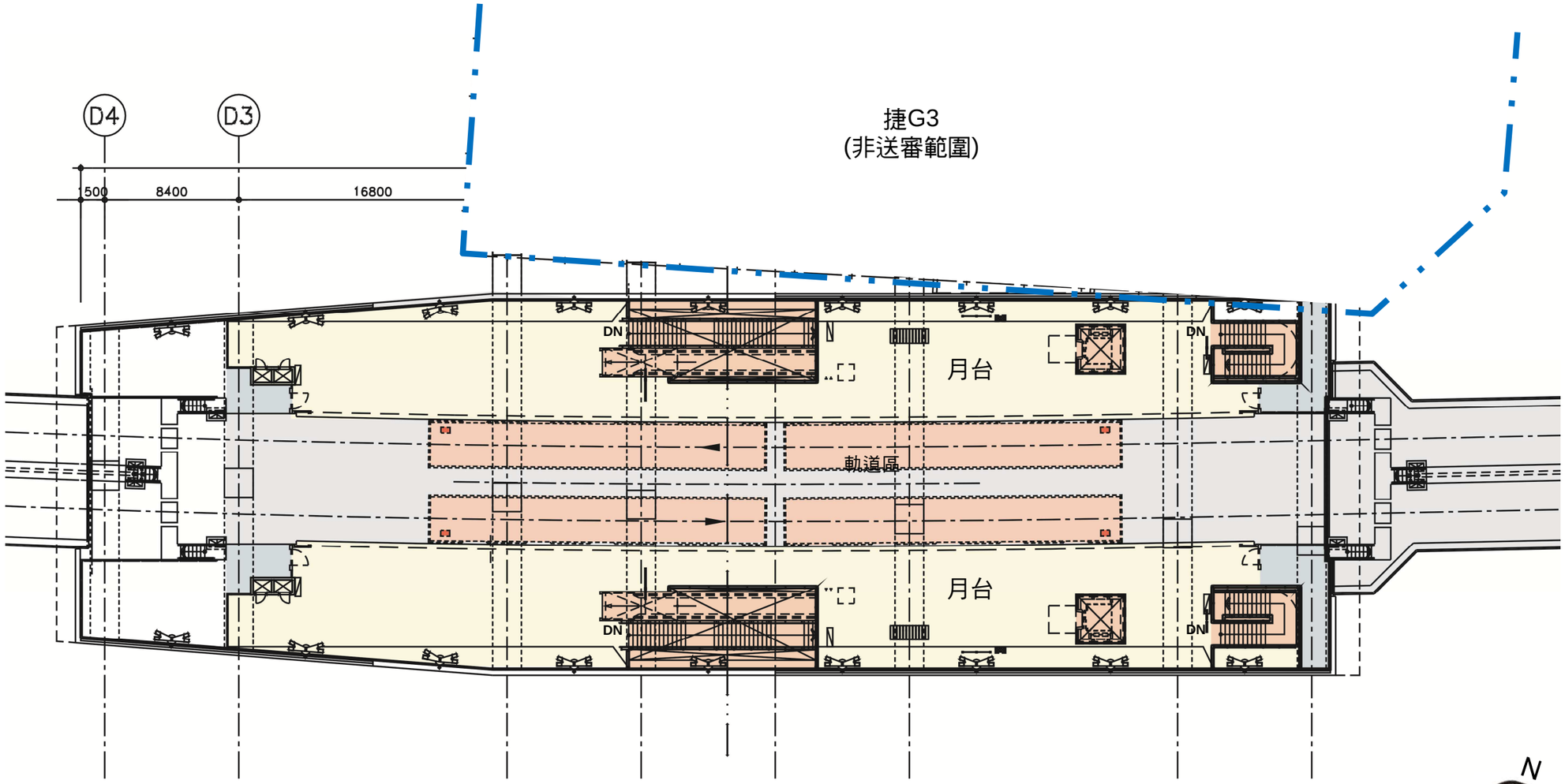
3.配合線型高度，為下方穿堂型車站

本站軌道高程因需轉入機廠而抬高至150.7，故將穿堂層設於月台層下方（下方穿越），並配置樓梯、電梯及無障礙電梯等供旅客上下月台使用。穿堂層連接未來共構出入口，配合共構設計，進行共構部分捷運空間介面整合。車站主體長約79M，寬約23.9M。





- 規劃原則
  1. 至月台主動線設於穿堂中央，縮短旅客動線
  2. 無障礙電梯鄰近驗票閘門、無障礙廁所分設兩側出入口，方便無障礙乘客使用



月台層平面圖(4F)

- 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方便，無障礙乘客使用

3-2-3 G4站規劃設計構想

G4站

以編織之絲絹為主題，連繫臺鐵松竹站，並延續G3站的設計語彙。











G4站位於北屯路，鄰近臺鐵高架化之松竹站及西北角之舊社公園。

3-3 G4站平面規劃構想

- 設計條件
  1. G4站位於30M北屯路及30M松竹路交叉口南側，為側式月台、雙出入口車站。
  2. 鄰近舊社公園及臺鐵松竹站，出入口分兩處設置。
  3. 捷運路線跨越臺鐵高架化軌面，使本站軌道高層高達18.4m，故將穿堂層設於月台層下方，縮短動線長度，且需留設G4站與松竹站站外轉乘通道。
  4. 出入口(一)基地南側銜接22m計畫道路(尚未興闢)，須於基地內考量未來車流如何疏導至北屯路。

- 地面層規劃原則

  1.配合臺鐵松竹站廣場塑造捷運意象

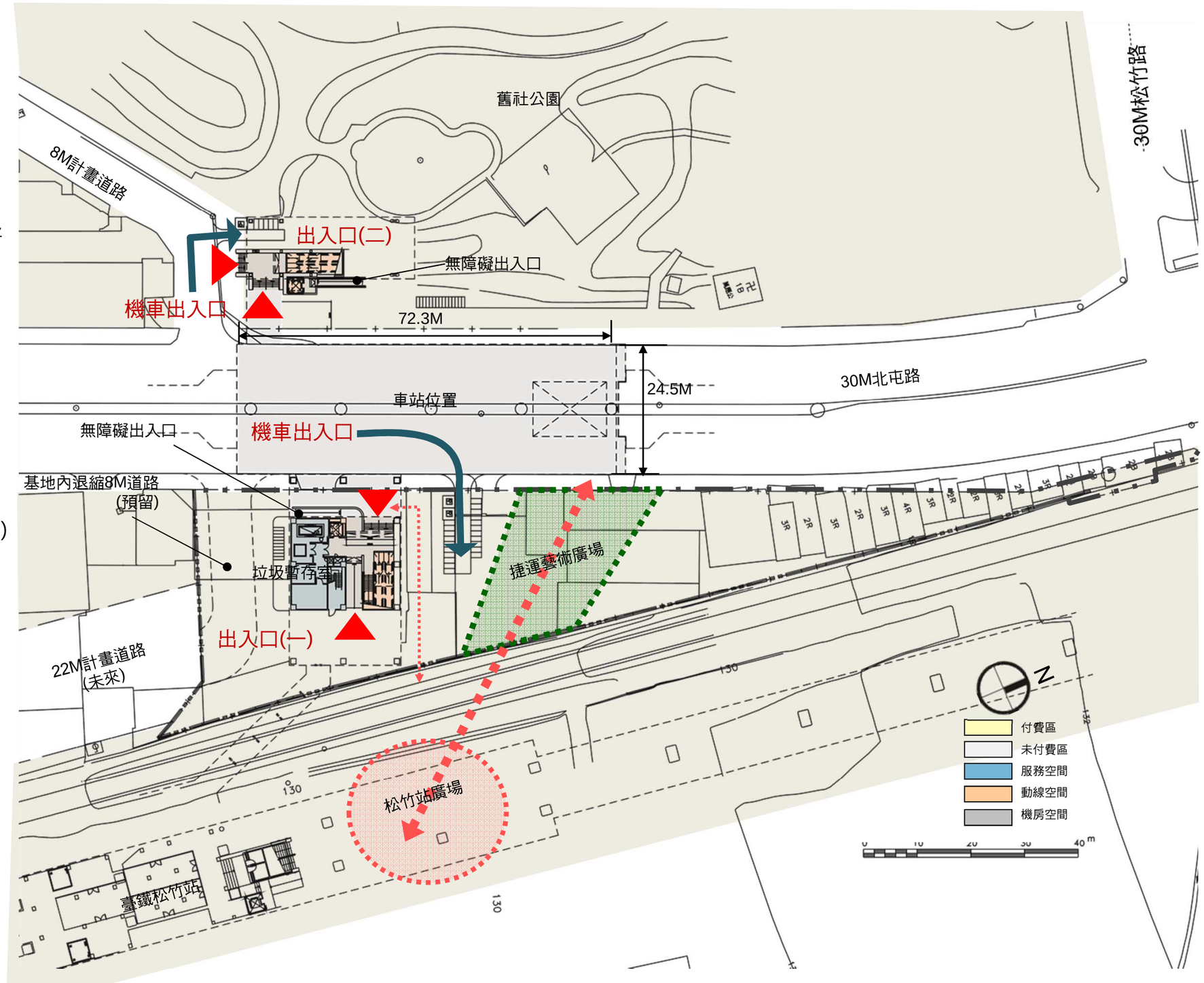
  因松竹站設計在前，出入口(一)動線及開放空間留設位置，均須與松竹站設計地面景觀配合留設車站廣場。

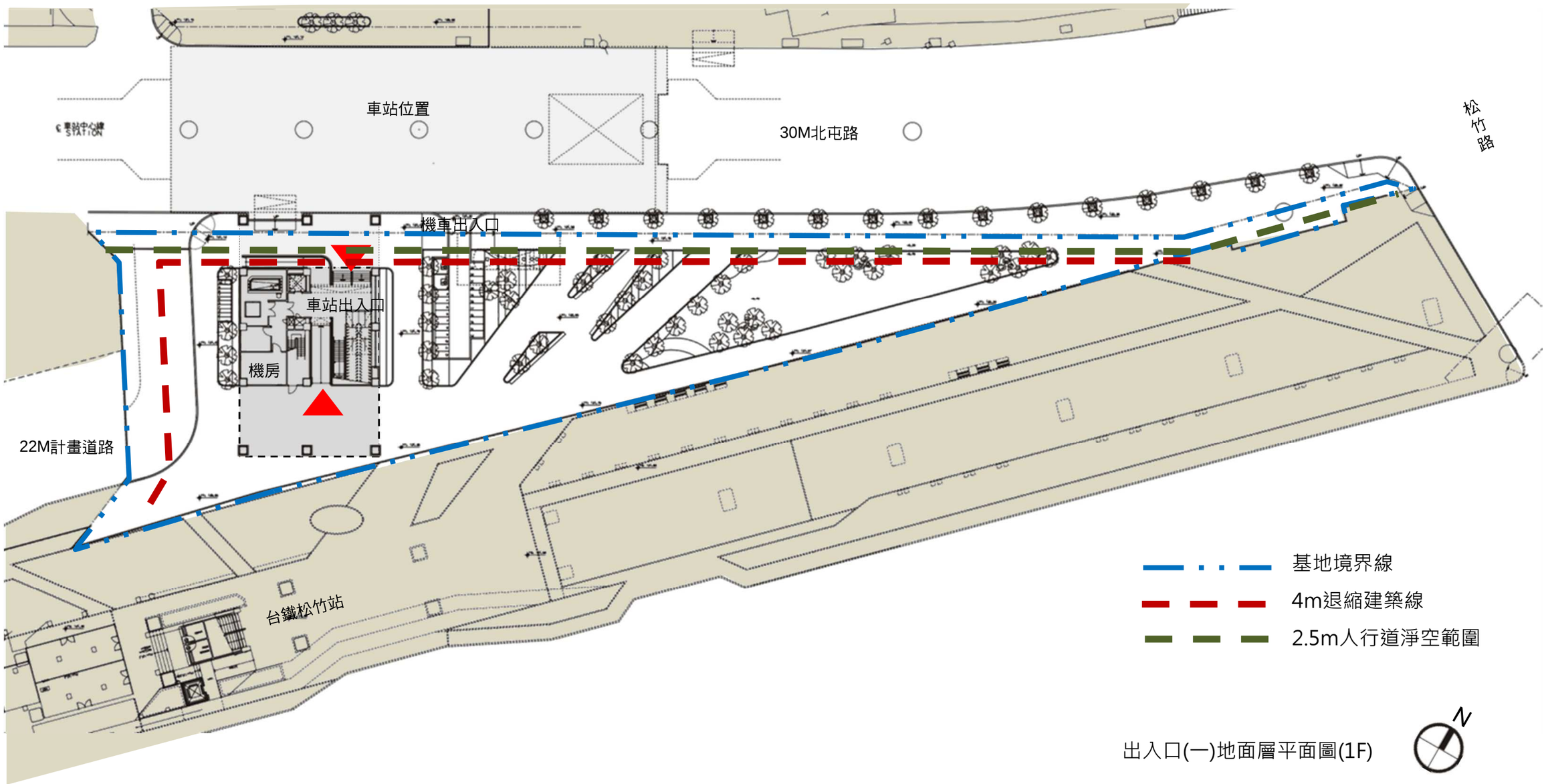
  2.維持舊社公園的開放性

  減小出入口(二)量體，並以輕、簡、透原則設計，維持原開放性的公園特性。

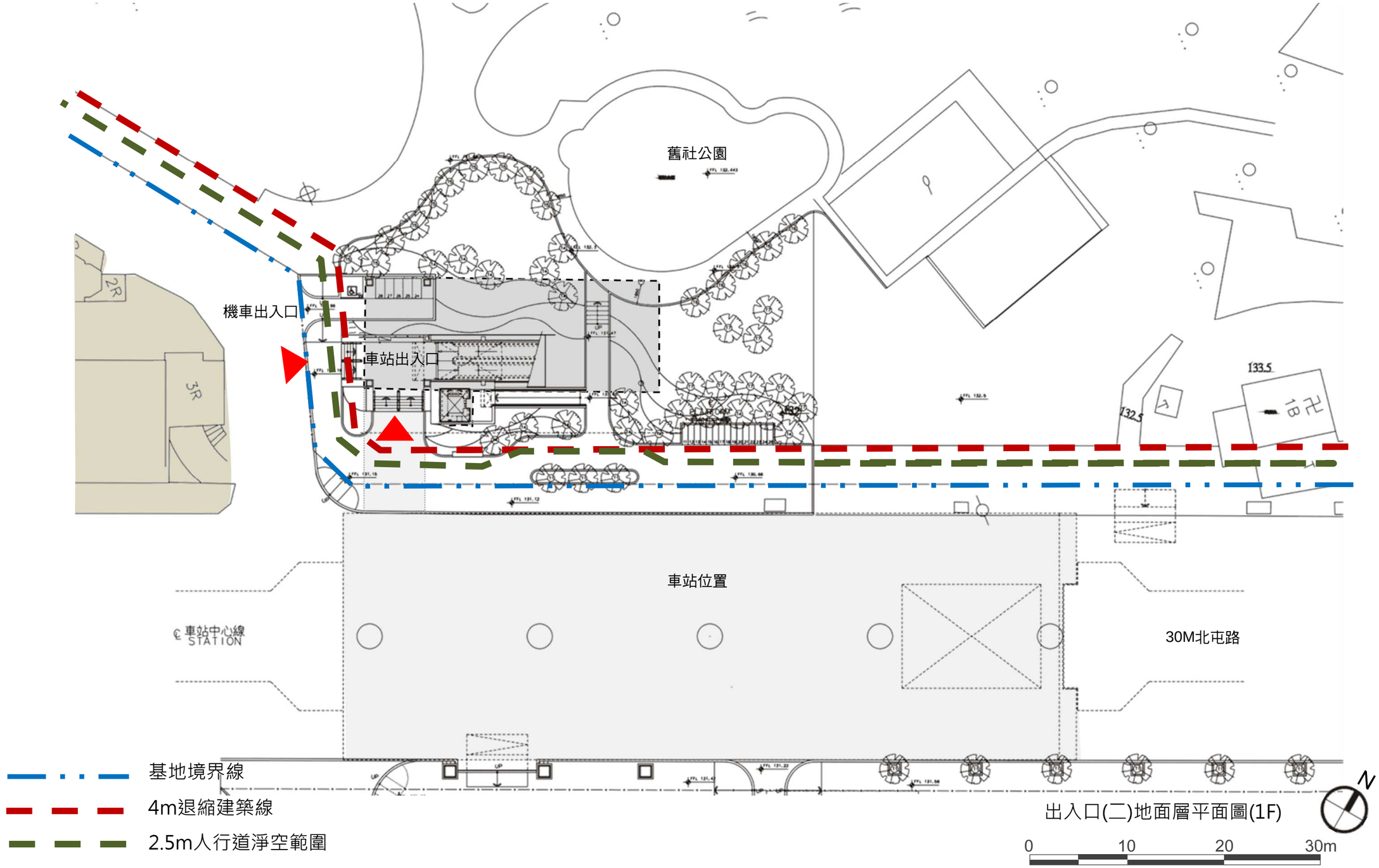
  3.為便利旅客兩側出入口均有設置轉乘停車場

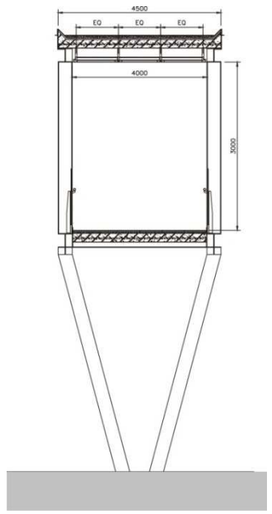
  轉乘停車場設於兩側出入口，便利進出。



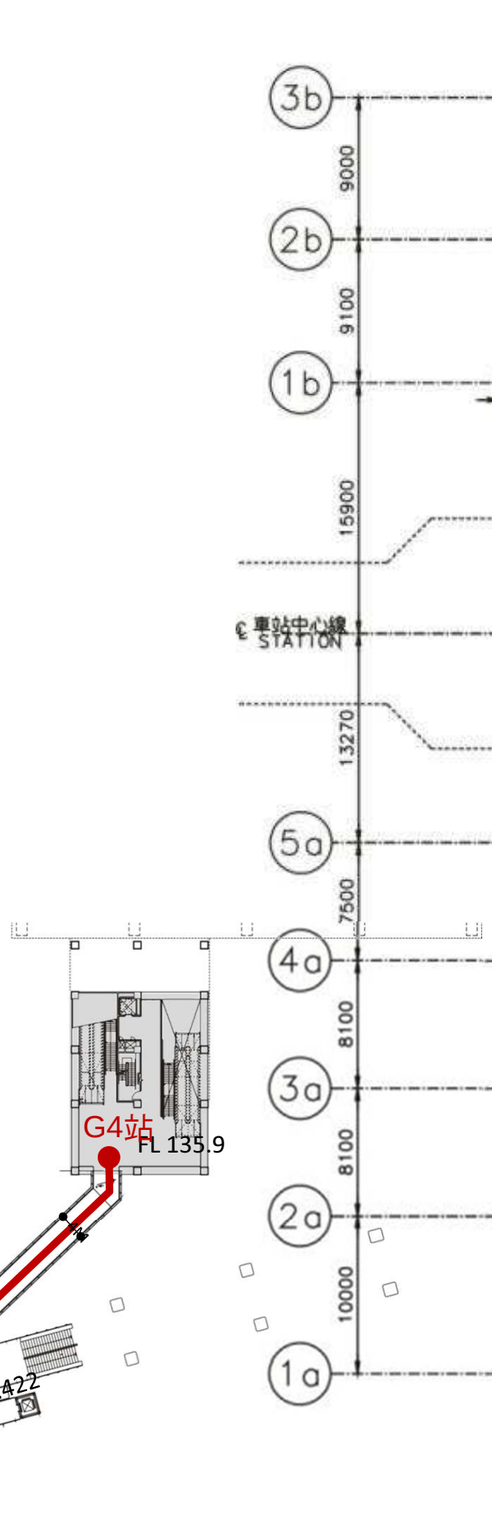


出入口(一)地面層平面圖(1F)


舊社公園
機車出入口
車站出入口
2R
3R
133.5
18
7
車站位置
車站中心線
STATION
30M北屯路
基地境界線
4m退縮建築線
2.5m人行道淨空範圍
N
出入口(二)地面層平面圖(1F)
0
10
20
30m



與臺鐵松竹站連通空橋



銜接松竹站空橋

- 規劃原則

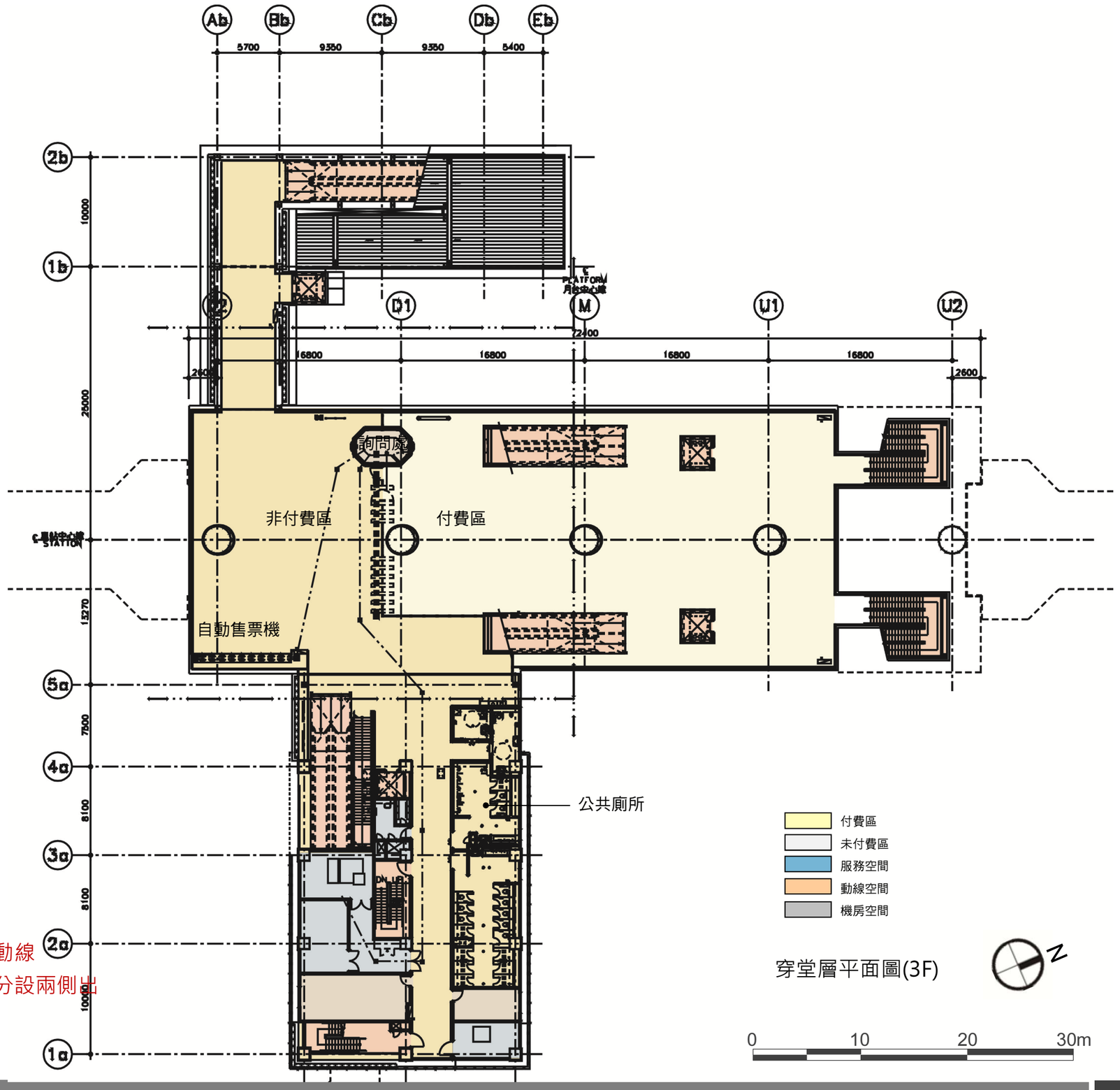
  預留往台鐵松竹站轉乘空橋開口，以最短轉乘動線，增加旅客便利性

付費區
未付費區
服務空間
動線空間
機房空間

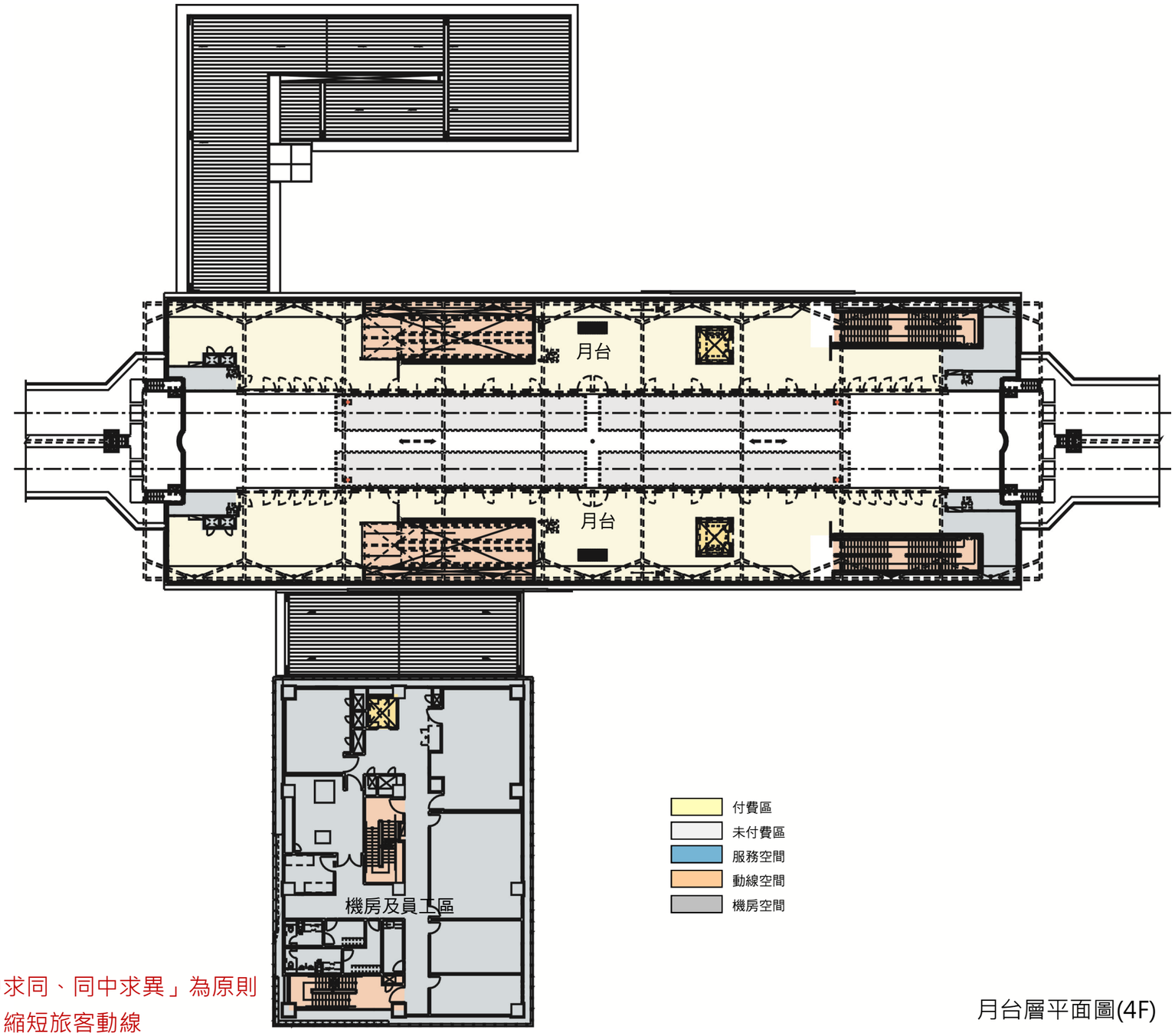
轉乘連通層平面圖(2F)

N

0 10 20 30m



- 規劃原則
  1. 至月台主動線設於穿堂中央，縮短旅客動線
  2. 無障礙電梯鄰近驗票閘門、無障礙廁所分設兩側出入口，方便無障礙乘客使用



月台層平面圖(4F)

N

0 10 20 30m

- 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方便，無障礙乘客使用

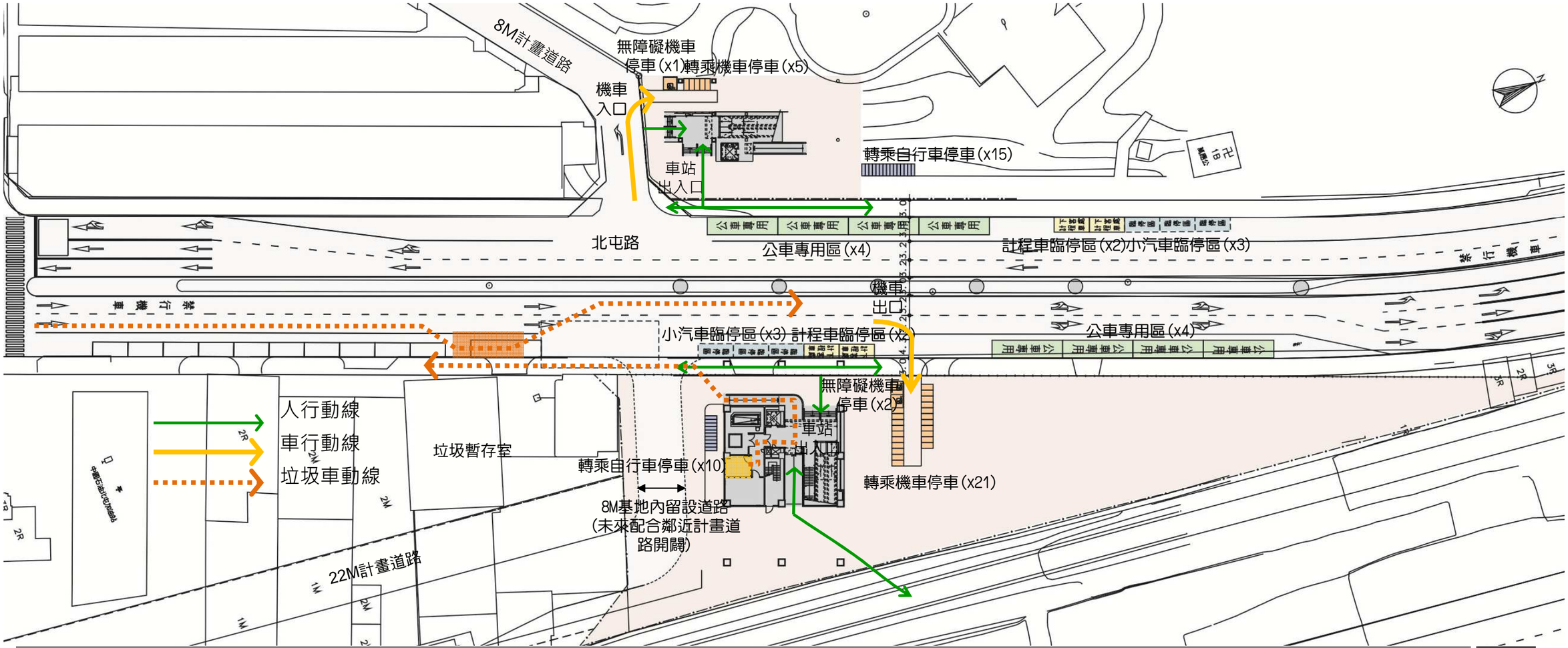
二、車行動線

● 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. 公車臨停於北屯路上，平均配對設置， 計程車及小汽車臨停設於北屯路
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內化處理
8. 人行與車行動線避免交織
9. 基地內8M道路配合22M計畫道路建設時程開闢
10. 車站一樓設置垃圾暫存室，先將每日垃圾集中，待夜間結束營運前統一送運至垃圾車一次清運，不影響周圍觀瞻及捷運人員進出動線

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	25	27	4	0	1
設計量	10(出入口1) 15(出入口2)	23(出入口1) 6(出入口2)	8	4	6

OK



3-5 G4站景觀計畫

3-5-1 開放空間配置構想

- 延續站體設計概念，將編織之絲絹轉換為抽象元素，以地景植栽高低層次塑造整體的景觀設計語彙。
- 線性的元素應用到照明與鋪面，使日夜充滿不同意象，整體空間更有序列性及引導功能。

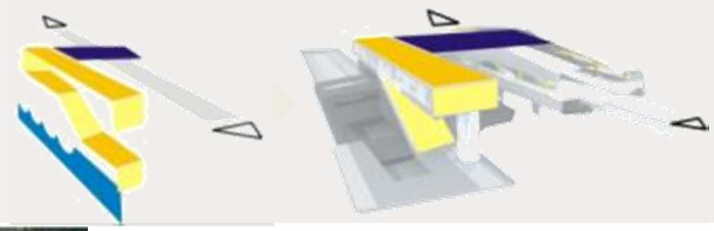


1. 入口廣場	4. 休憩綠地	7. 機車停車場	10.無障礙坡道
2. 人行道	5. 景觀植栽區	8. 腳踏車停車場	
3. 捷運台鐵轉乘廣場	6. 休憩座椅	9. 草坪(未開闢前暫以簡易綠化處理)	

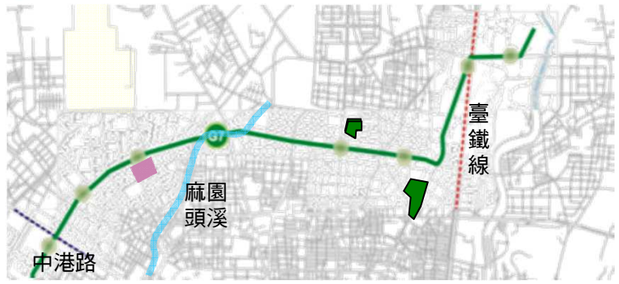
3-2-3 G7站規劃設計構想

G7站

車站出入口則以鄰近之麻園頭溪為題，設計較流線之造型。跨越時空的溪水，見證百年新城的恆久與新象。





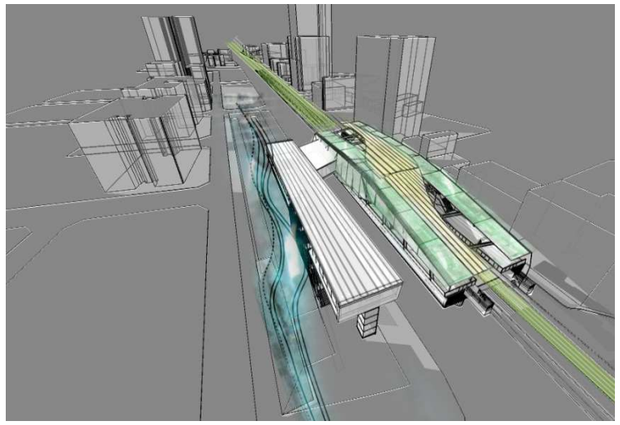






G7站位於文心路與大雅路交叉口西側，車站出入口位於麻園頭溪加蓋上方。

3-3 G7站平面規劃構想



- 設計條件
  1. G7站位於40M文心路及30M大雅路交叉口之西南角，為側式月台、單側出入口車站。
  2. 鄰近用地受限，出入口需於麻園頭溪排水渠道加蓋上方方式建築。
  3. 轉乘停車需求量大，須滿足340部機車及123部腳踏車之需求。
  4. 須預留轉乘O4站通道與未來橘線連通轉乘。

- 地面層規劃原則

  1.塑造車站入口廣場意象

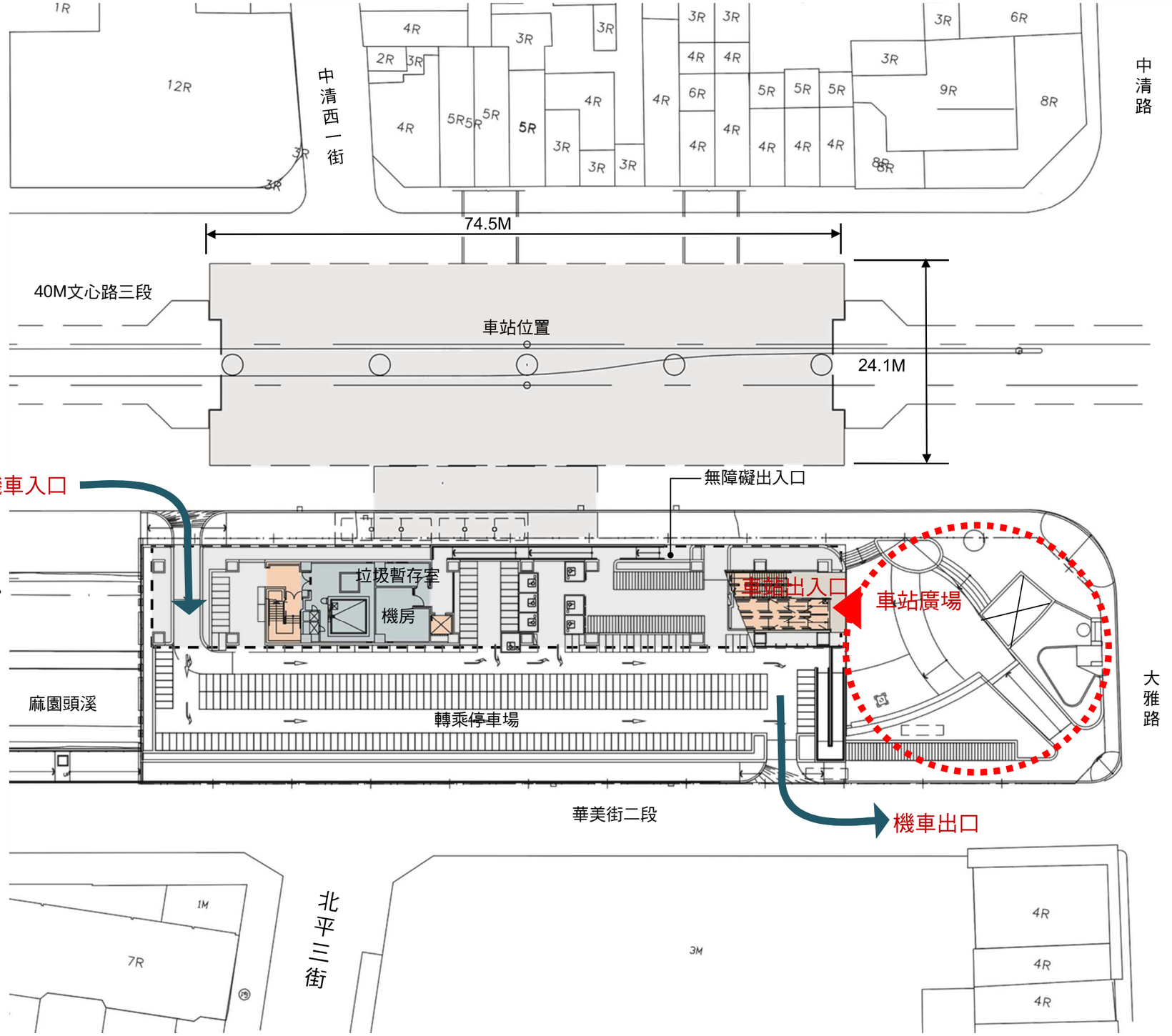
  留設車站廣場於大雅路/文心路口，車站入口亦朝向車站廣場設置，塑造廣場意象。

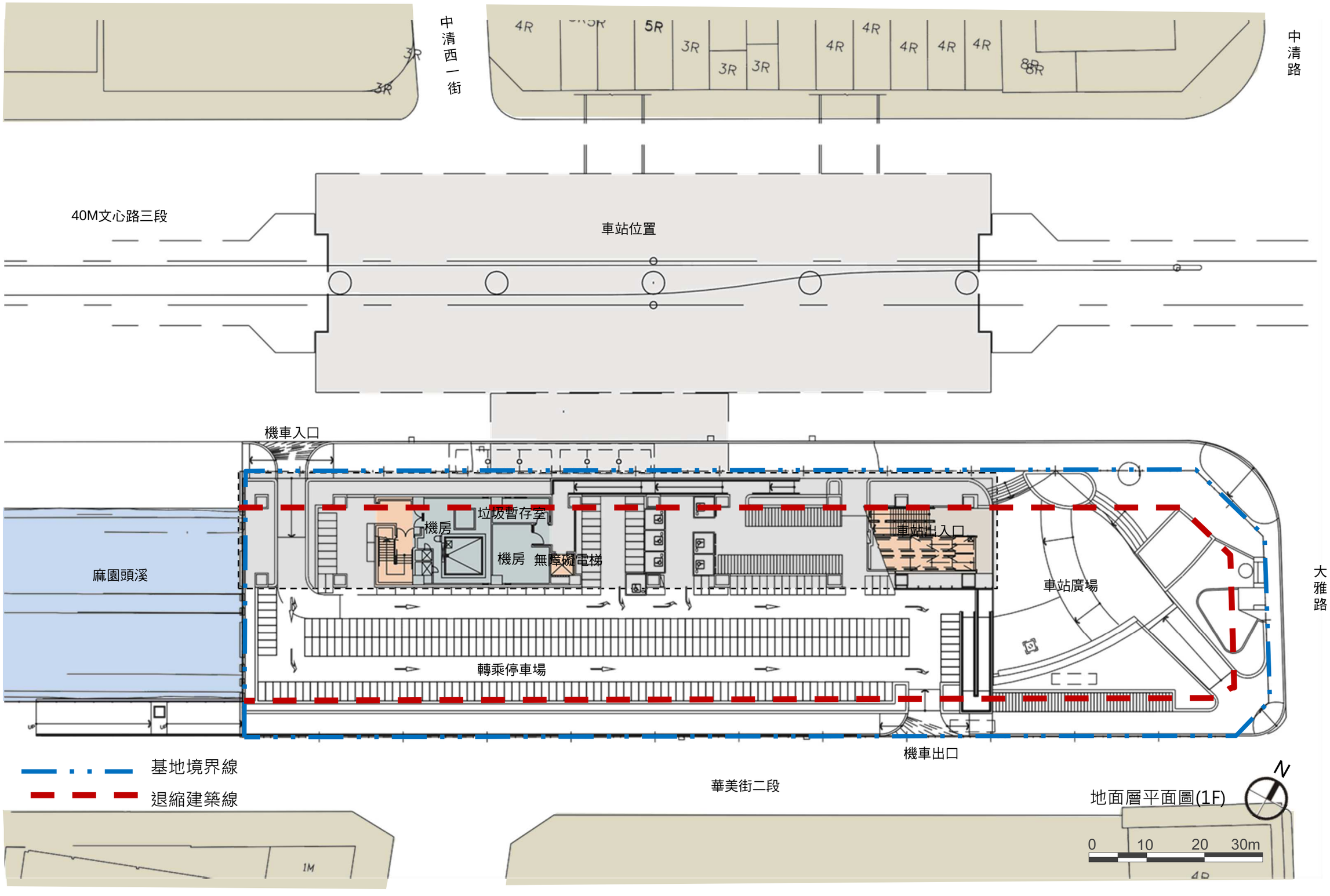
  2.尊重臺中市重要藍帶開放空間的連續性

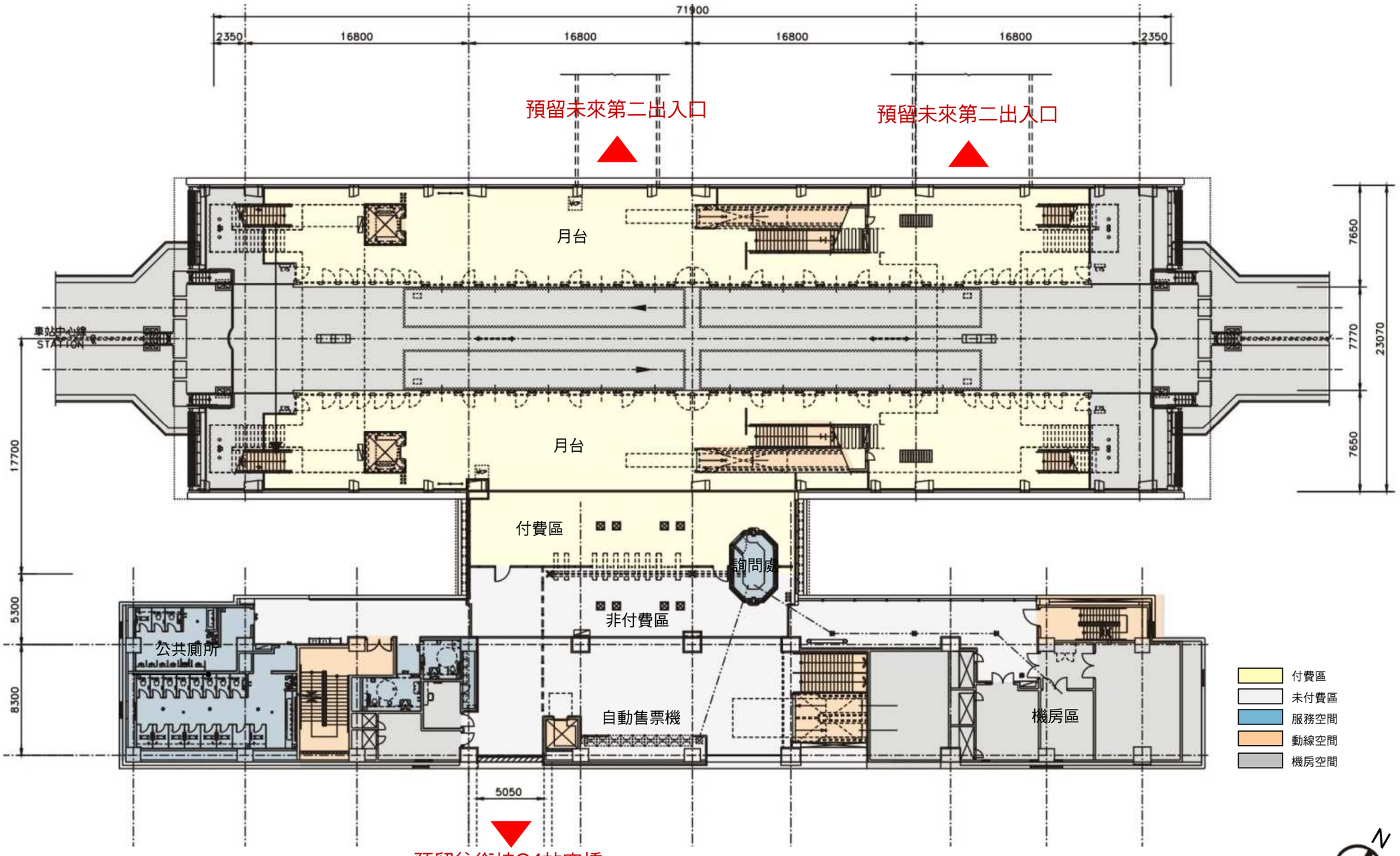
  出入口緊鄰文心路，以平行麻園頭溪方向配置，尊重臺中市重要藍帶開放空間的連續性。

  3.減輕轉乘停車對文心路交通衝擊性

  轉乘停車場設於出入口量體後方，避免衝擊文心路景觀；並利於於華美街設第二向出口，減輕對文心路之交通衝擊。




中清西一街
中清路
4R
5R
3R
3R
3R
3R
4R
4R
4R
4R
4R
8R
8R
40M文心路三段
車站位置
機車入口
垃圾暫存室
機房
機房
無障礙電梯
車站出入口
麻園頭溪
車站廣場
大雅路
轉乘停車場
機車出口
基地境界線
退縮建築線
華美街二段
地面層平面圖(1F)
0
10
20
30m
1M



穿堂/月台層平面圖(3F)

- 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O4站及對側第二出入口開口，以增加旅客進出便利性

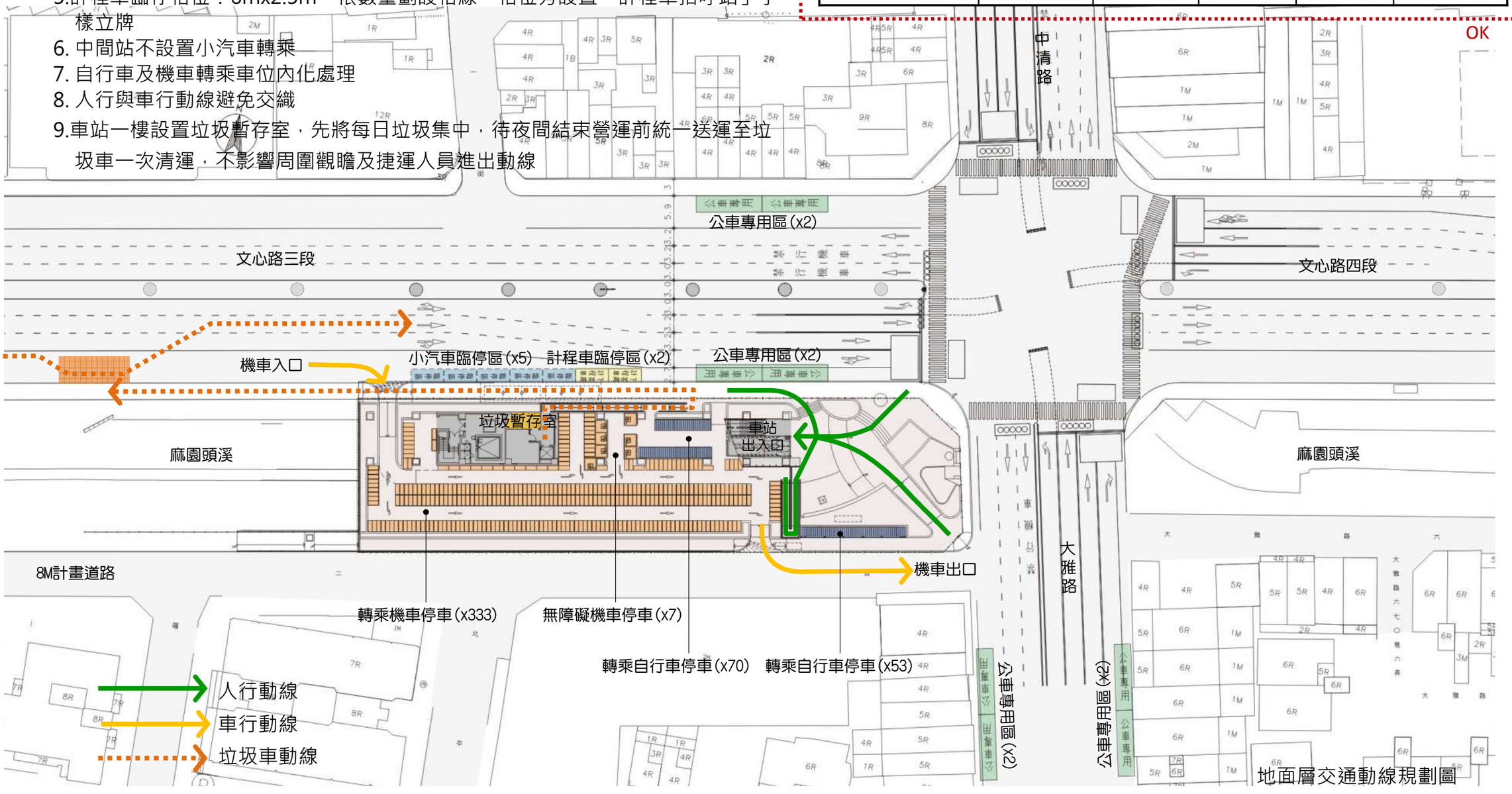
二、車行動線

● 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大雅路上，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內化處理
8. 人行與車行動線避免交織
9. 車站一樓設置垃圾暫存室，先將每日垃圾集中，待夜間結束營運前統一送運至垃圾車一次清運，不影響周圍觀瞻及捷運人員進出動線

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	123	340	4	2	5
設計量	**123**	**340**	**8**	**2**	**5**

OK



地面層交通動線規劃圖

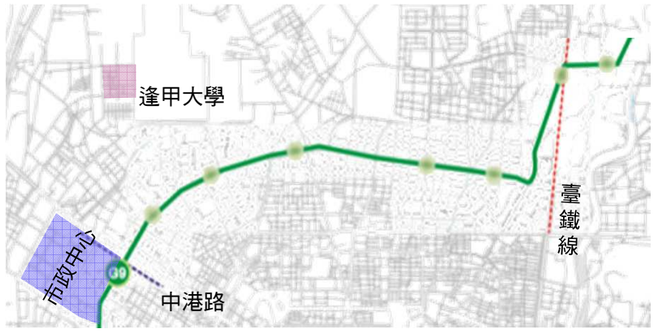
3-2-3 G9站規劃設計構想

G9站

以川動鑿石為構想，利用立面的凹凸變化反應台中的都市紋理。











G9站位於文心路與中港路交叉口西側，車站西側鄰接市政中心。

3-3 G9站平面規劃構想

- **側式月台雙側出入口車站**

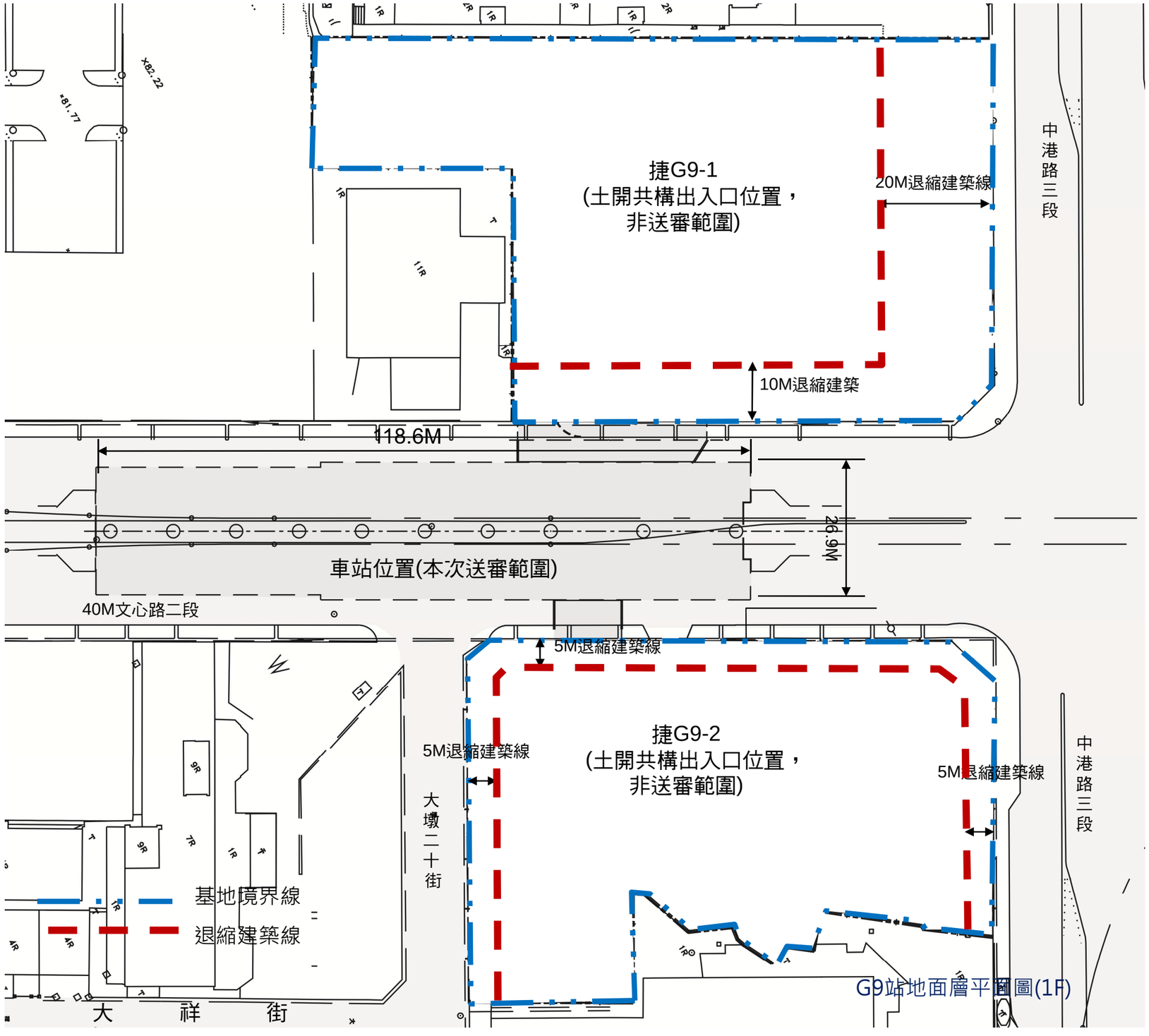
  G9站位於40M文心路及60M中港路交叉口西側，為側式月台、雙出入口車站。

- **穿堂/月台同層之特殊站**

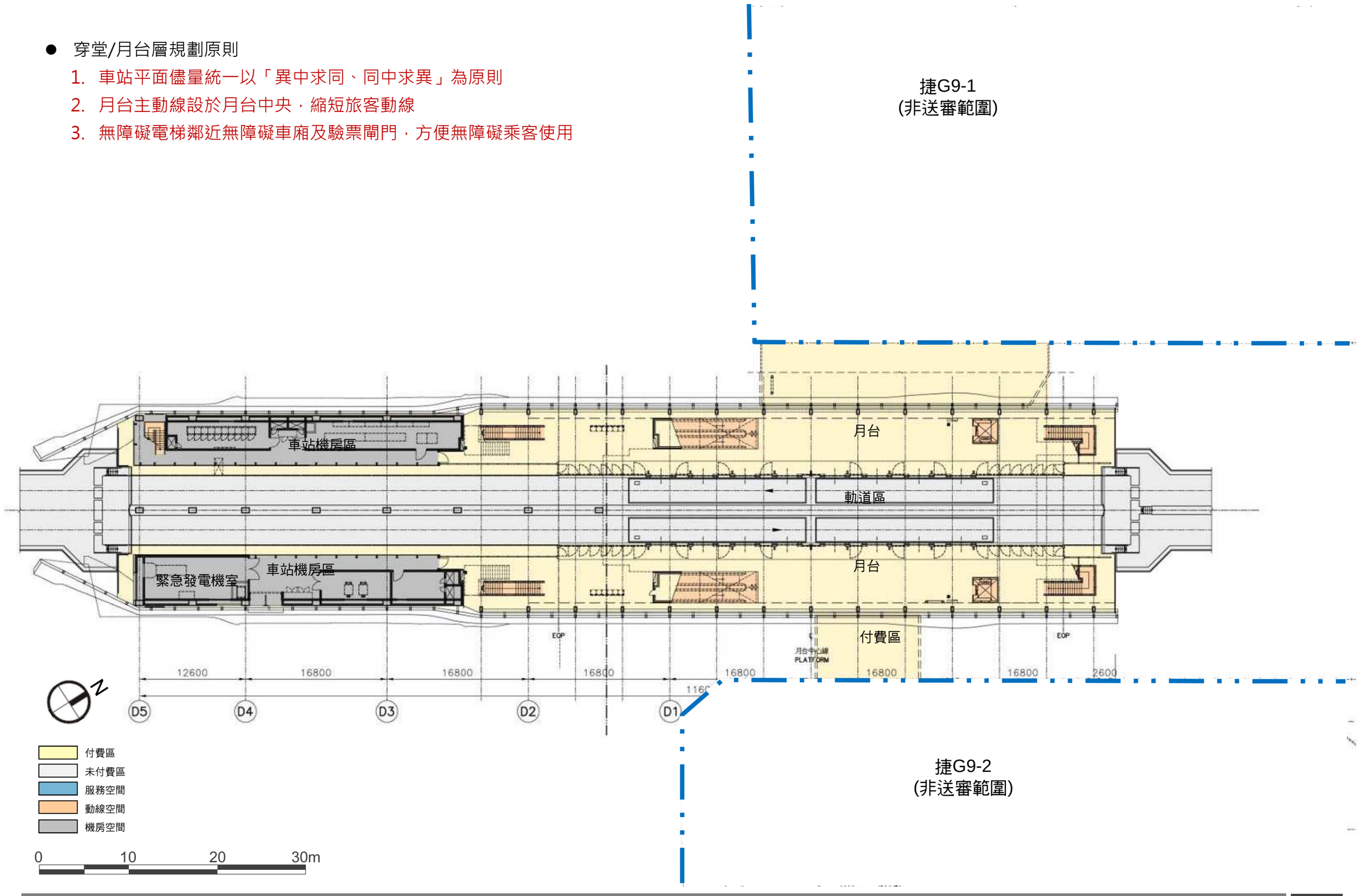
  因中港路/文心路為市區南北交通節點，本站相鄰新市政中心及新市政中心專用區，且G9站為與未來藍線B4站連通轉乘，須結合新市政中心建築意象，打造成具台中捷運精神之主題車站，成為本市地標為凸顯本站都市空間、交通運輸上重要性，在建築造型及景觀上做特殊處理。

- **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月台末端端門外及穿越層西側之非公共區。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土開共構出入口用地。穿堂/月台層連接兩側未來土開共構出入口，配合土開共構設計，進行共構部分捷運空間介面整合。出入口(1)預留至藍線B4站轉乘設施空間，以站內轉乘連通。G9站為綠線運量最大車站，月台面積及寬度須相對增加，車站主體長約125.9M，寬約26M。



- 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



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. 公車臨停於中港路上，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	134	併入法停	10	1	2
設計量	非送審範圍		20	4	4

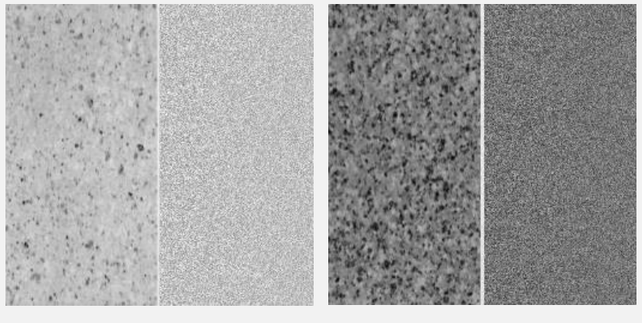
OK



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

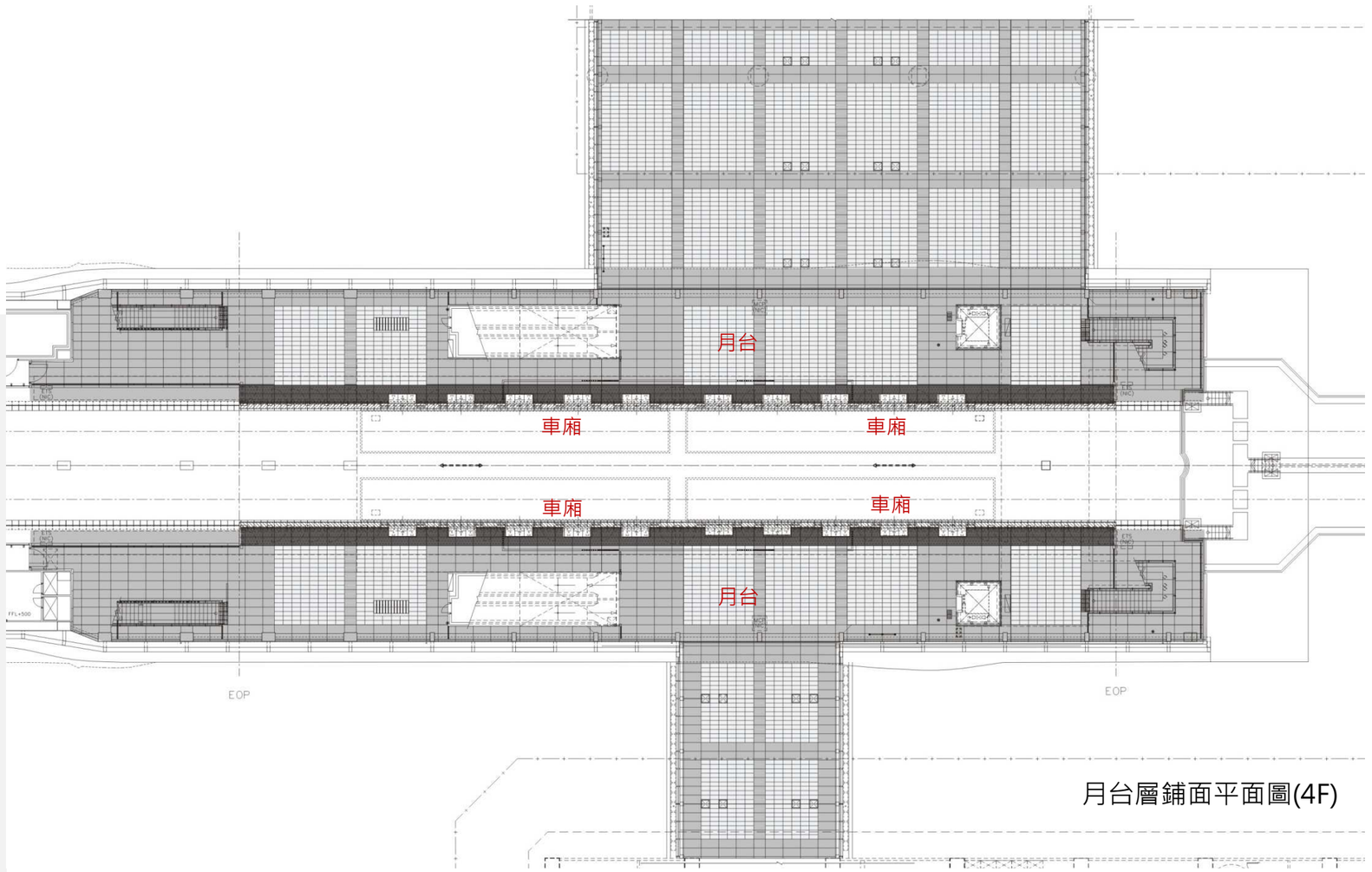


室內地坪材質及色彩:

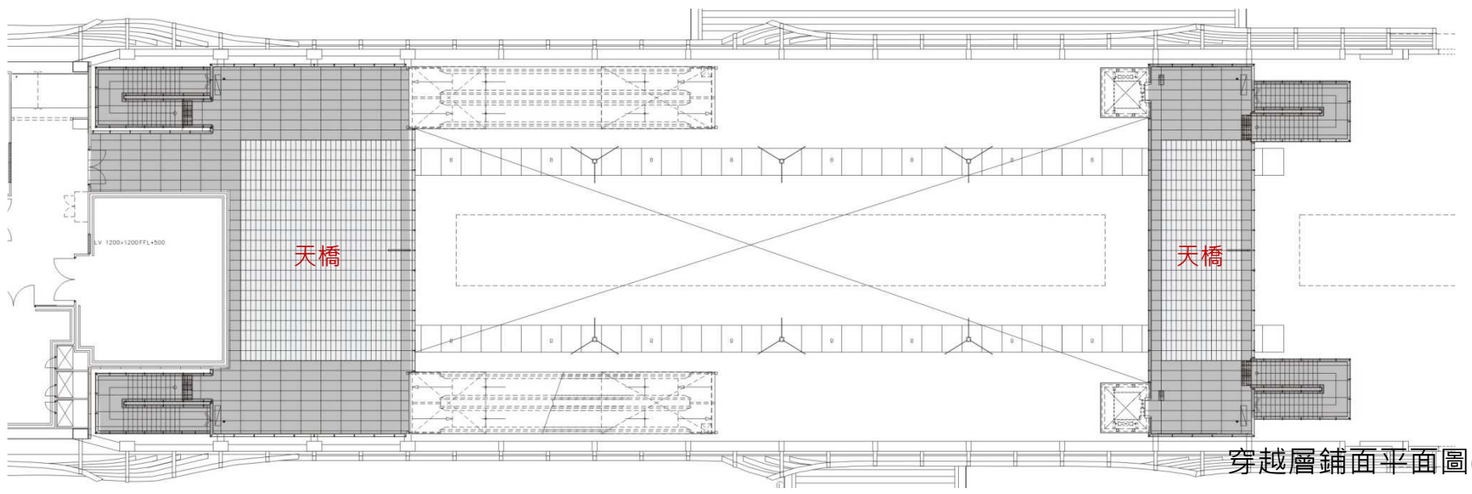
窯燒花崗石地磚 Size: 30 x 60 or 30 x 30

花崗石(水沖面)　Size: 30 x 120





月台層鋪面平面圖(4F)



穿越層鋪面平面圖(4F)