

桃園

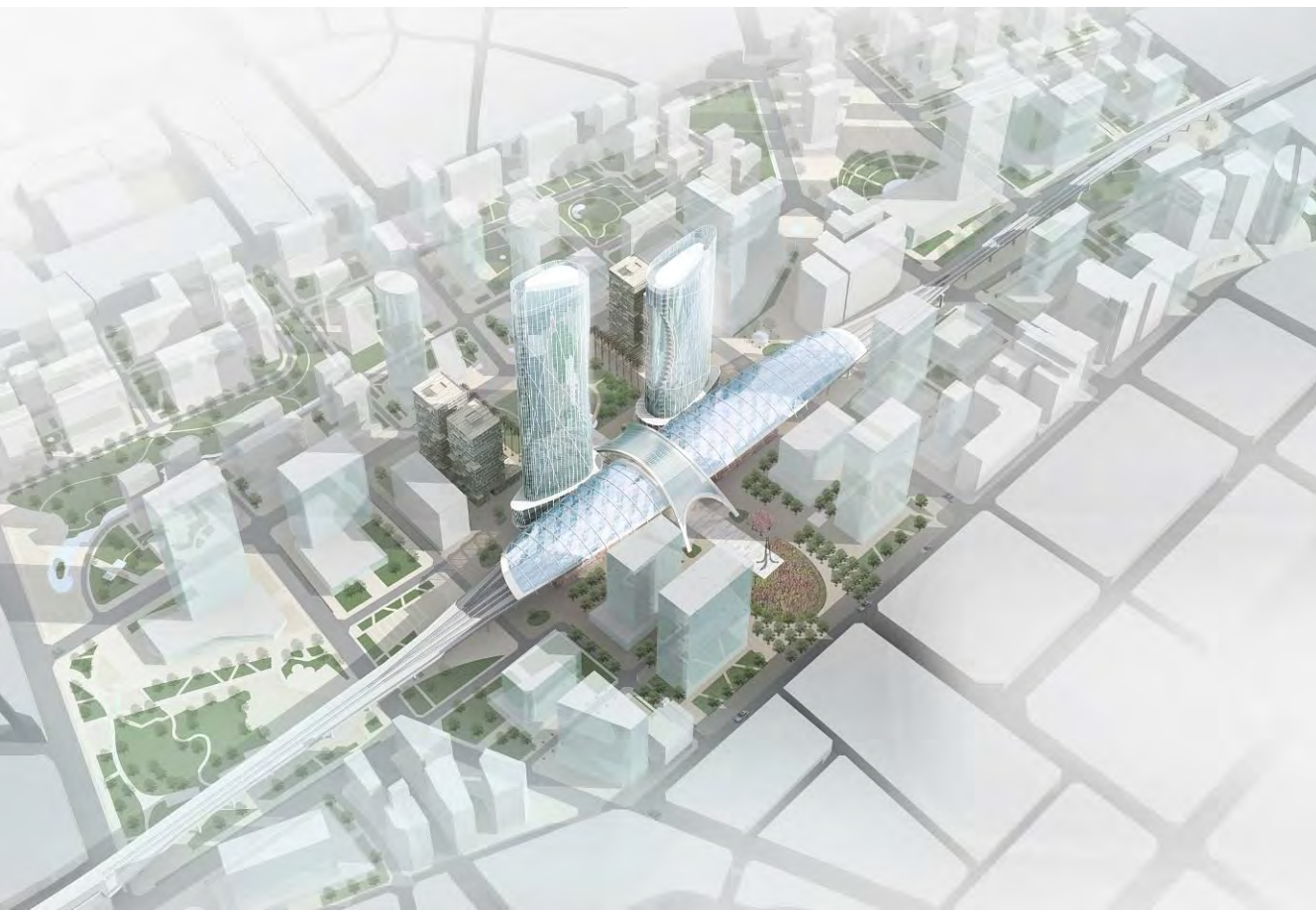
捷運桃園站與臺鐵高架化車站共構

基本設計案

期末報告書審查會

會議簡報

桃花源



中興工程顧問股份有限公司

華興聯合建築師事務所

境群國際規劃設計顧問股份有限公司

鼎漢國際工程顧問股份有限公司

仲量聯行股份有限公司

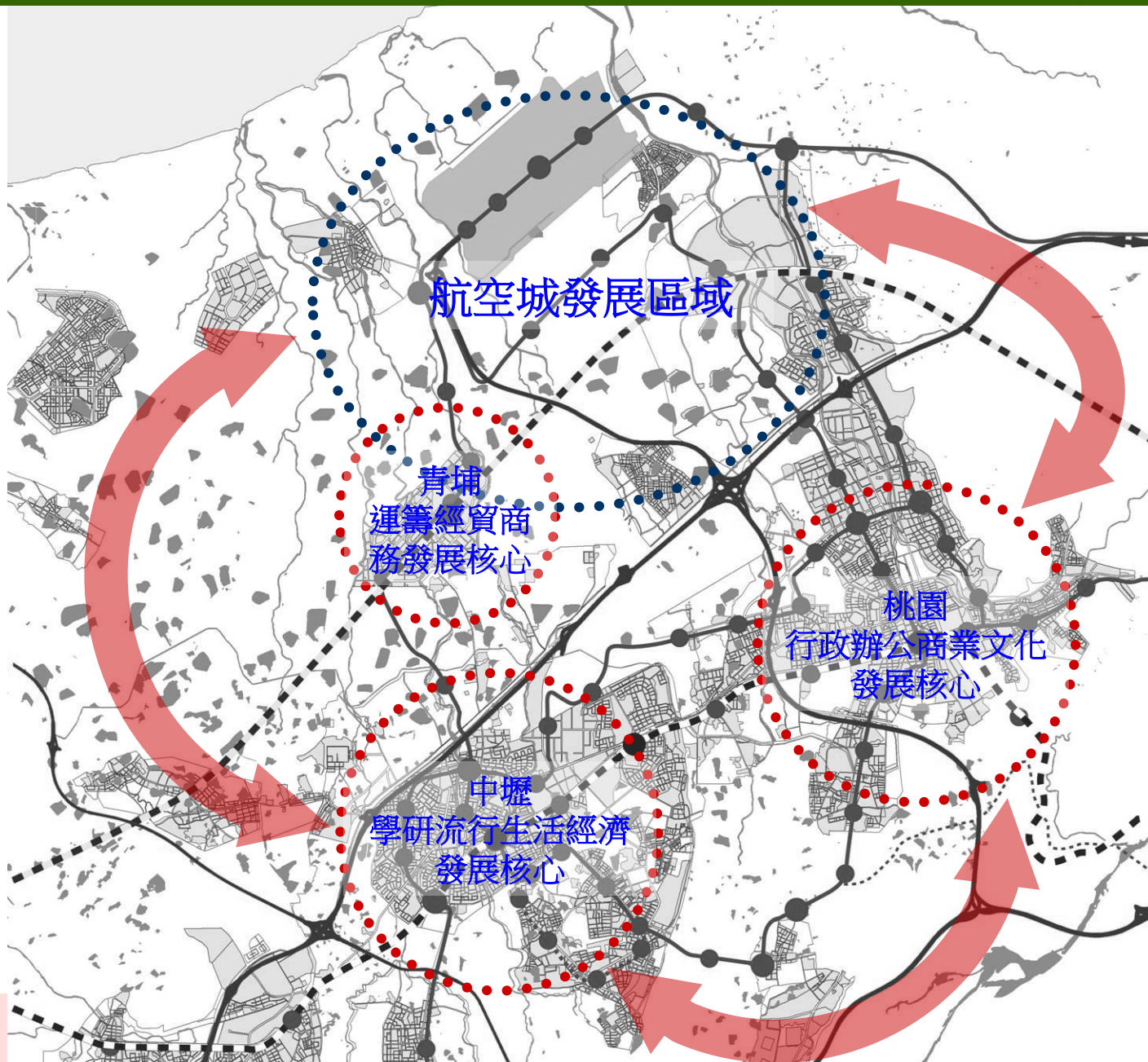
中華民國九十九年一月

目錄：

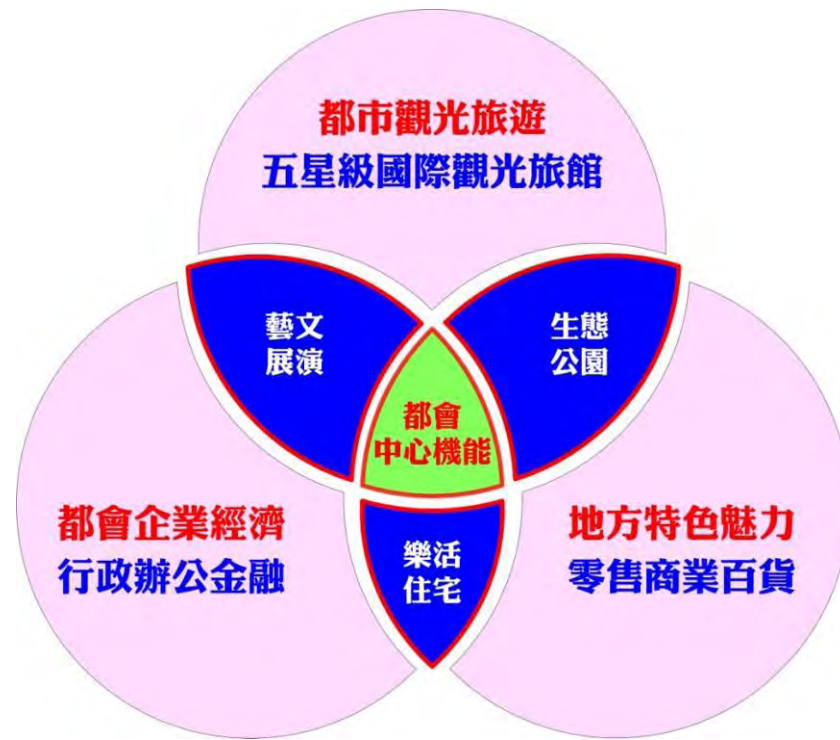
- 都市設計/都市計劃
- 交通規劃
- 車站建築及聯開大樓設計
- 財務計畫
- 歷次會議大事紀

- 都市設計/都市計劃

三大關鍵樞紐機能：桃園、中壢、青埔車站地區



桃園車站發展機能與定位



都會行政辦公商業文化發展核心
桃園中央車站與生態門戶公園



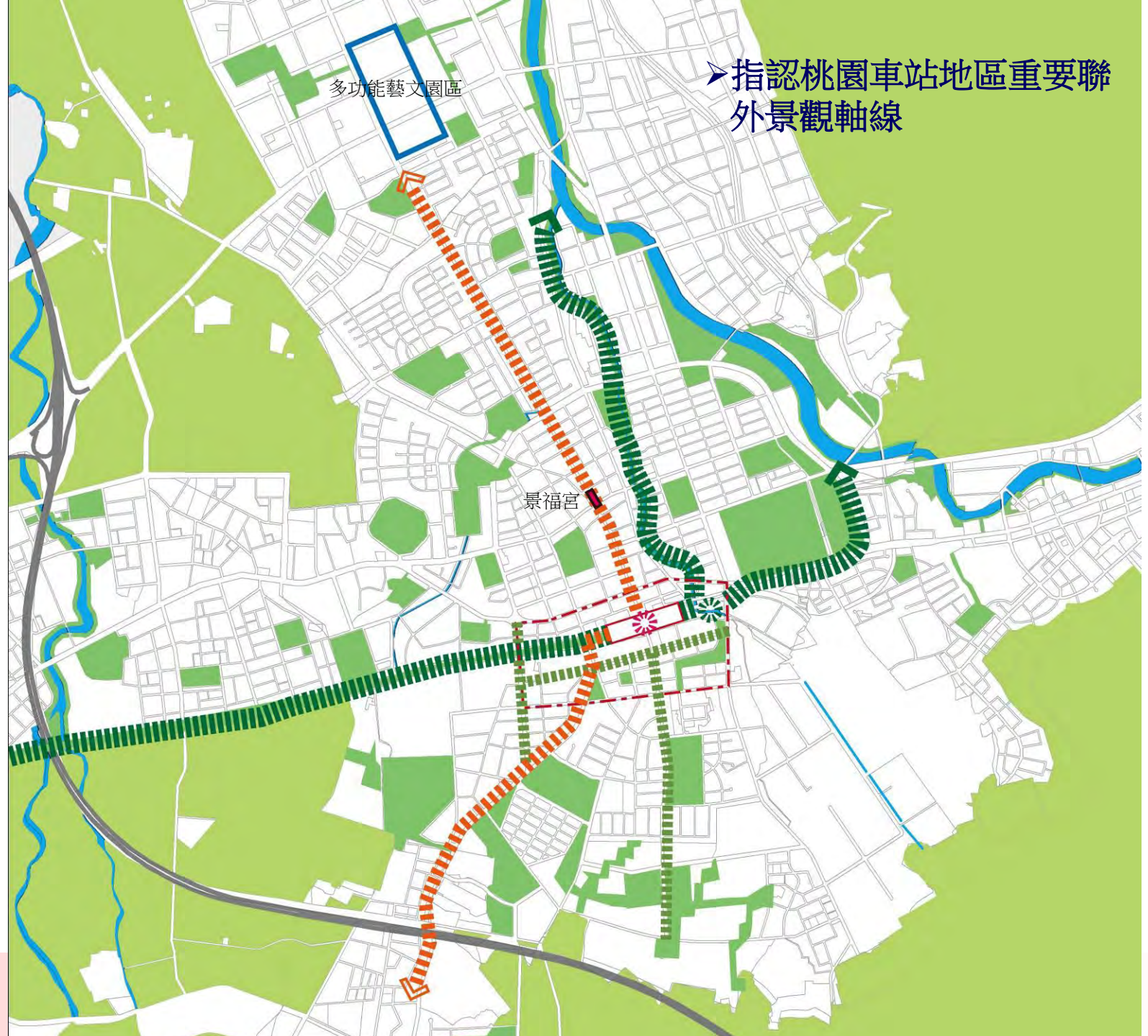
由大桃園空間紋理 建構桃園車站地區開放空間架構

以桃園車站銜接自行車系統
以桃園車站連結開放空間系統
以桃園車站串連人文景觀軸線

▶指認桃園車站地區重要聯外景觀軸線

多功能藝文園區

景福宮

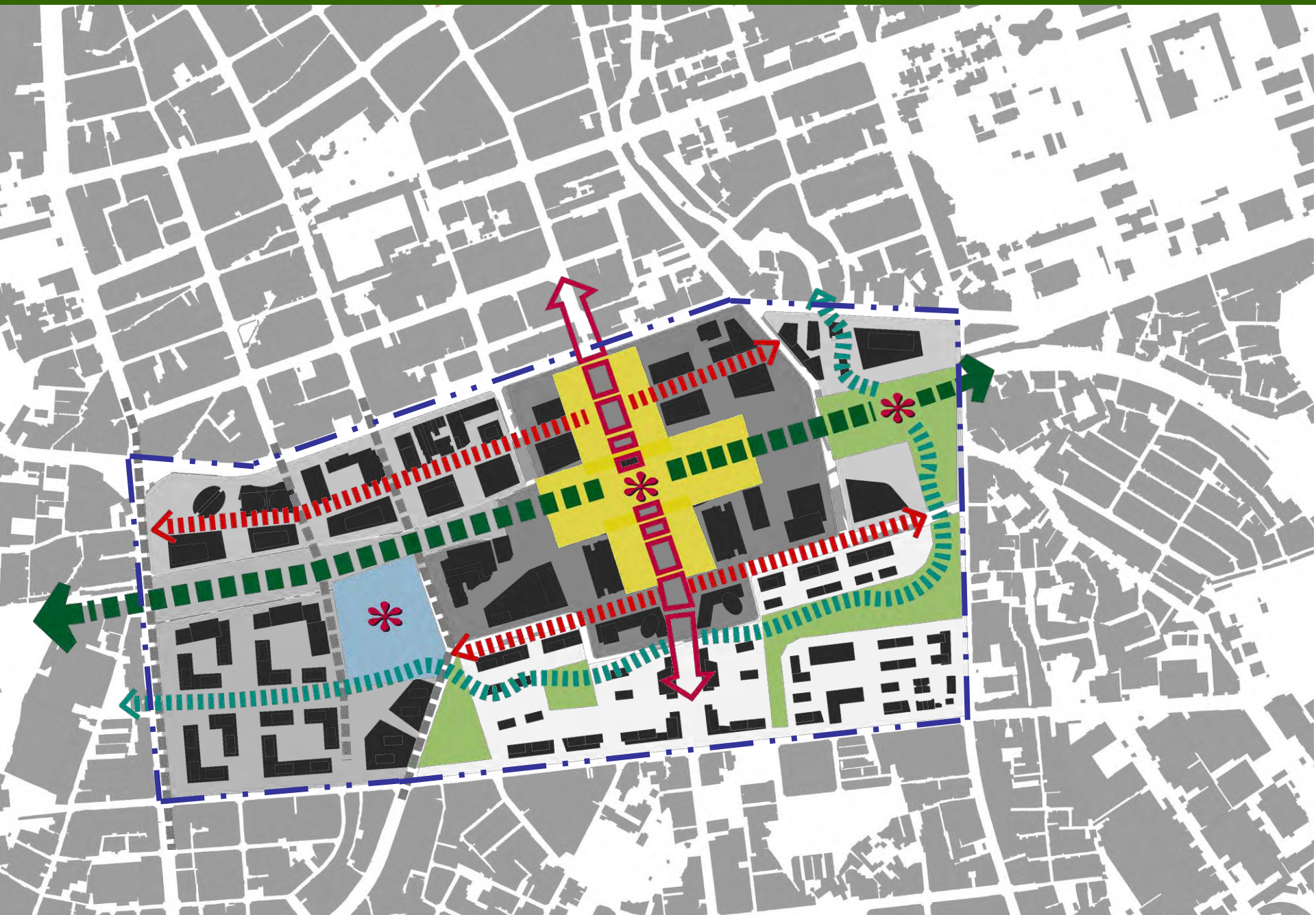




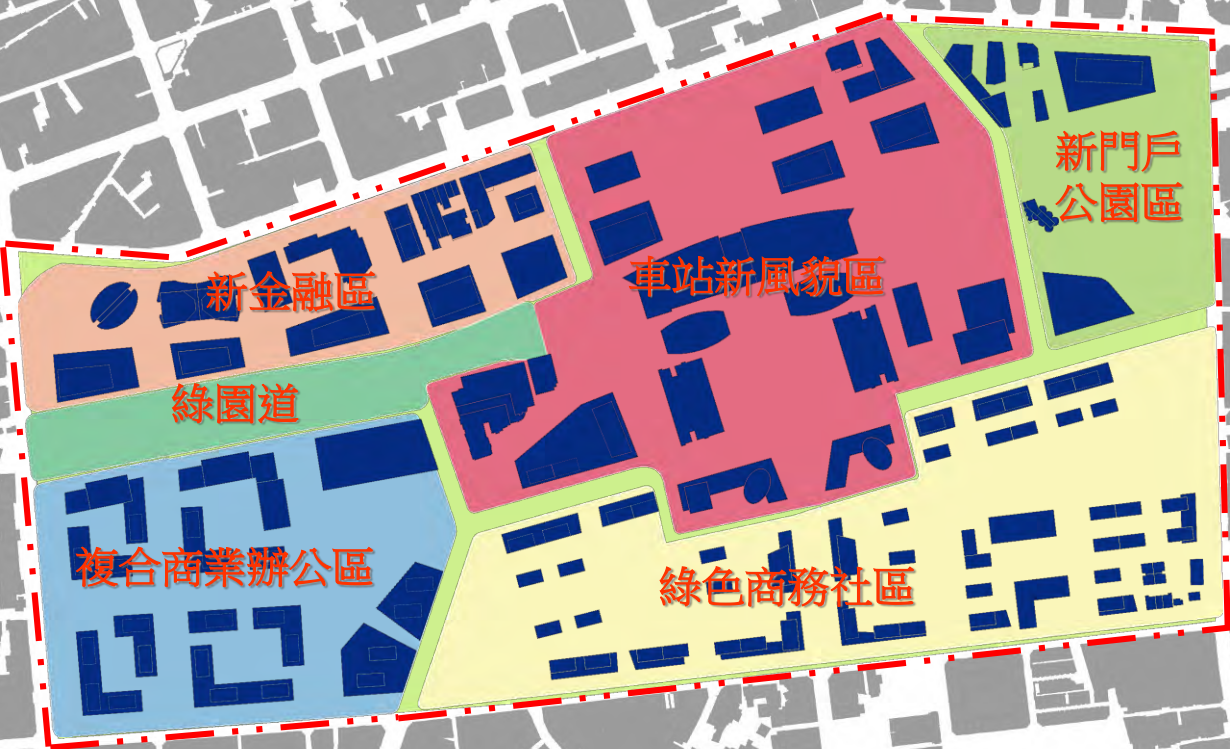
延續周邊都市資源 建置生態系統 塑造24hrs健康舒適活力商務核心

運用建築天際線塑造都市自明性
調控街廓建築型態塑造舒適微氣候
強化綠色潔淨運輸建置慢行系統
提昇雨水管理能力應對氣候變化

打造「一站、三核、五大軸」的桃園車站空間結構



塑造桃園車站新風貌



新金融區

車站新風貌區

新門戶
公園區

綠園道

複合商業辦公區

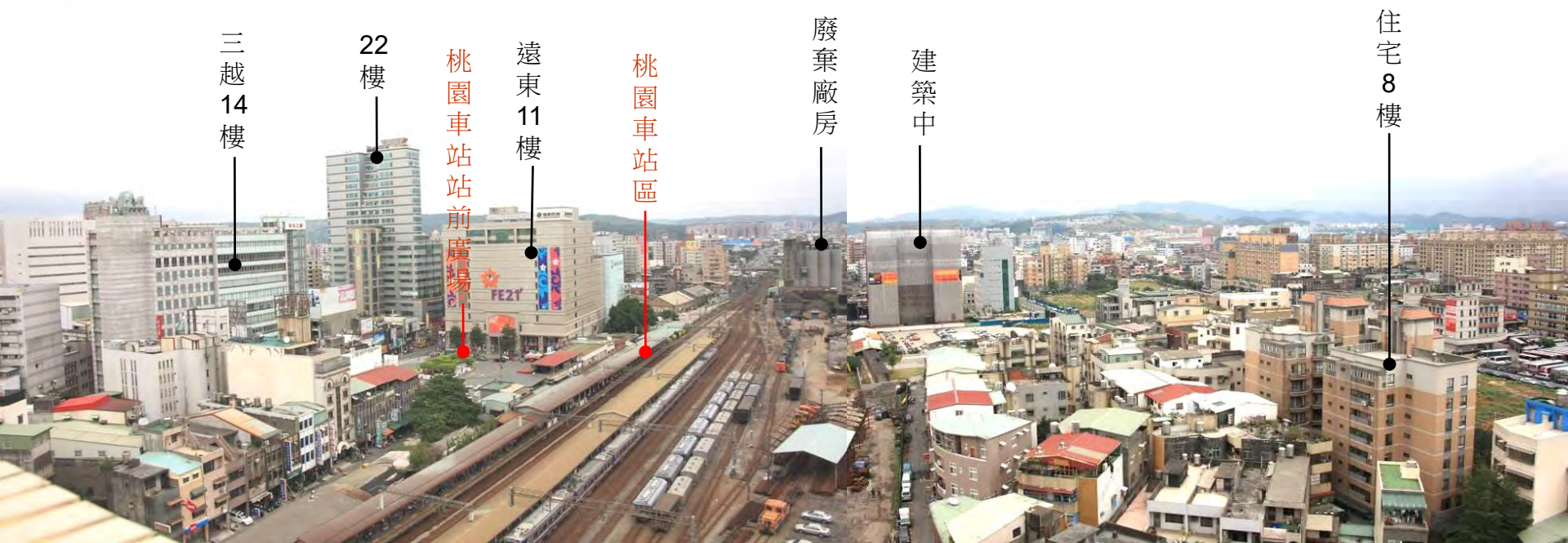
綠色商務社區

運用桃園車站大樓，型塑天際線
打造桃園新地標，塑造都市自明性

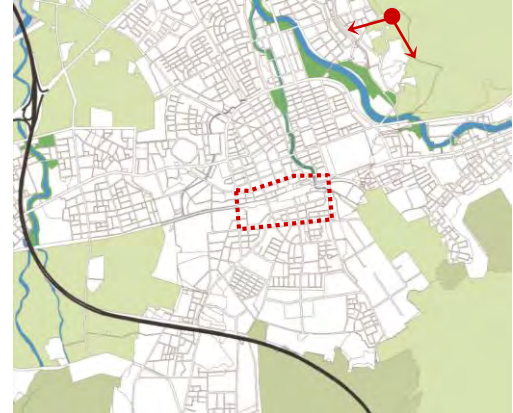
大桃園地區缺少具識別性的地標建築



桃園車站地區利用周邊更新開發，具備成為都市地標的潛力

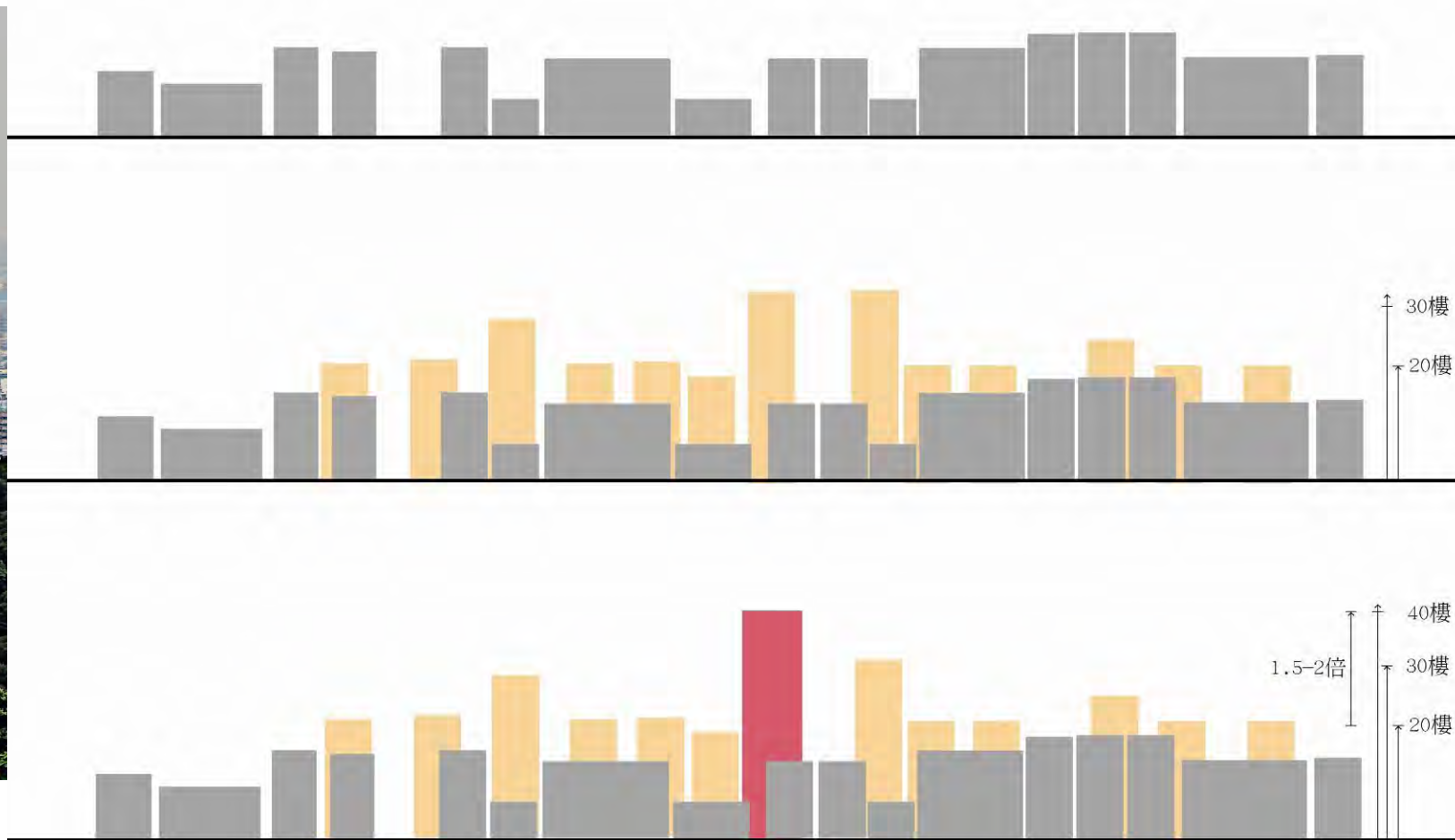


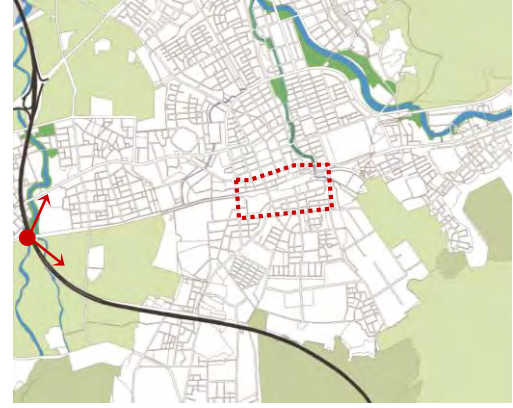
目前車站周邊建築視覺識別性低，
且受外圍新住宅量體壓迫



新光國際中心 21 樓

與現有建築物高度相較下，
車站大樓宜維持**1.5~2**倍差異，
以凸顯適當比例之天際線變化效果，
建立桃園車站地區都市意象。





新光國際中心 21樓





配合都市設計管制，創造整體站區自明性

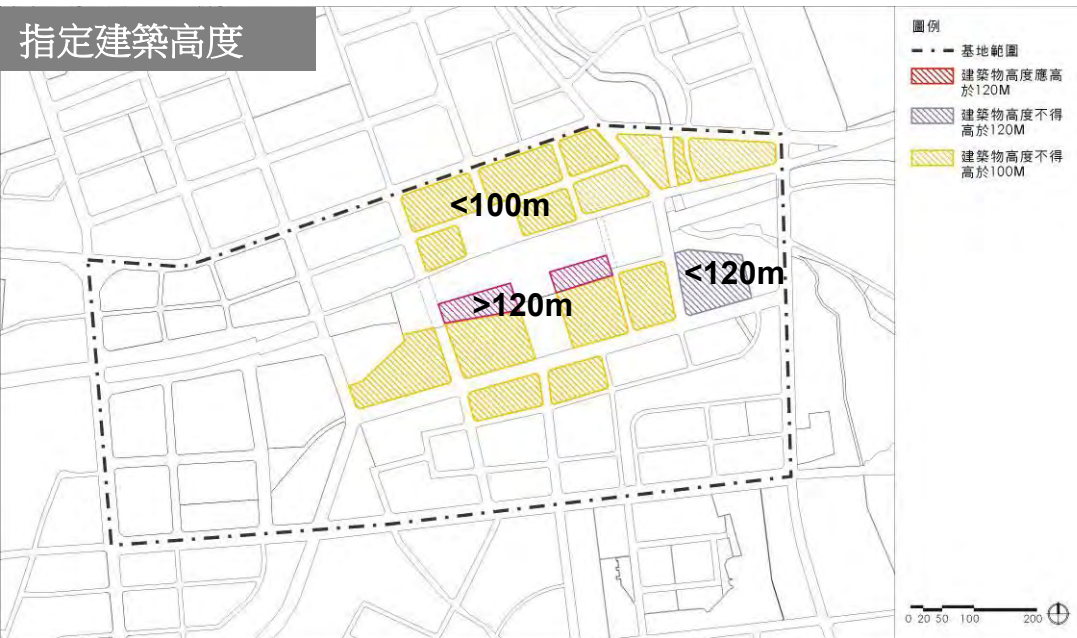
指定地標建築



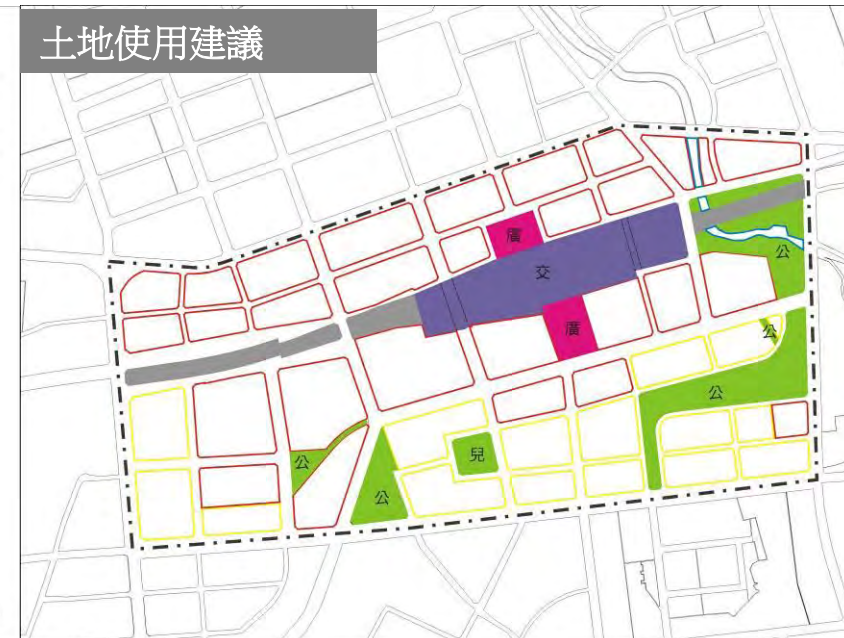
指定整體開發地塊



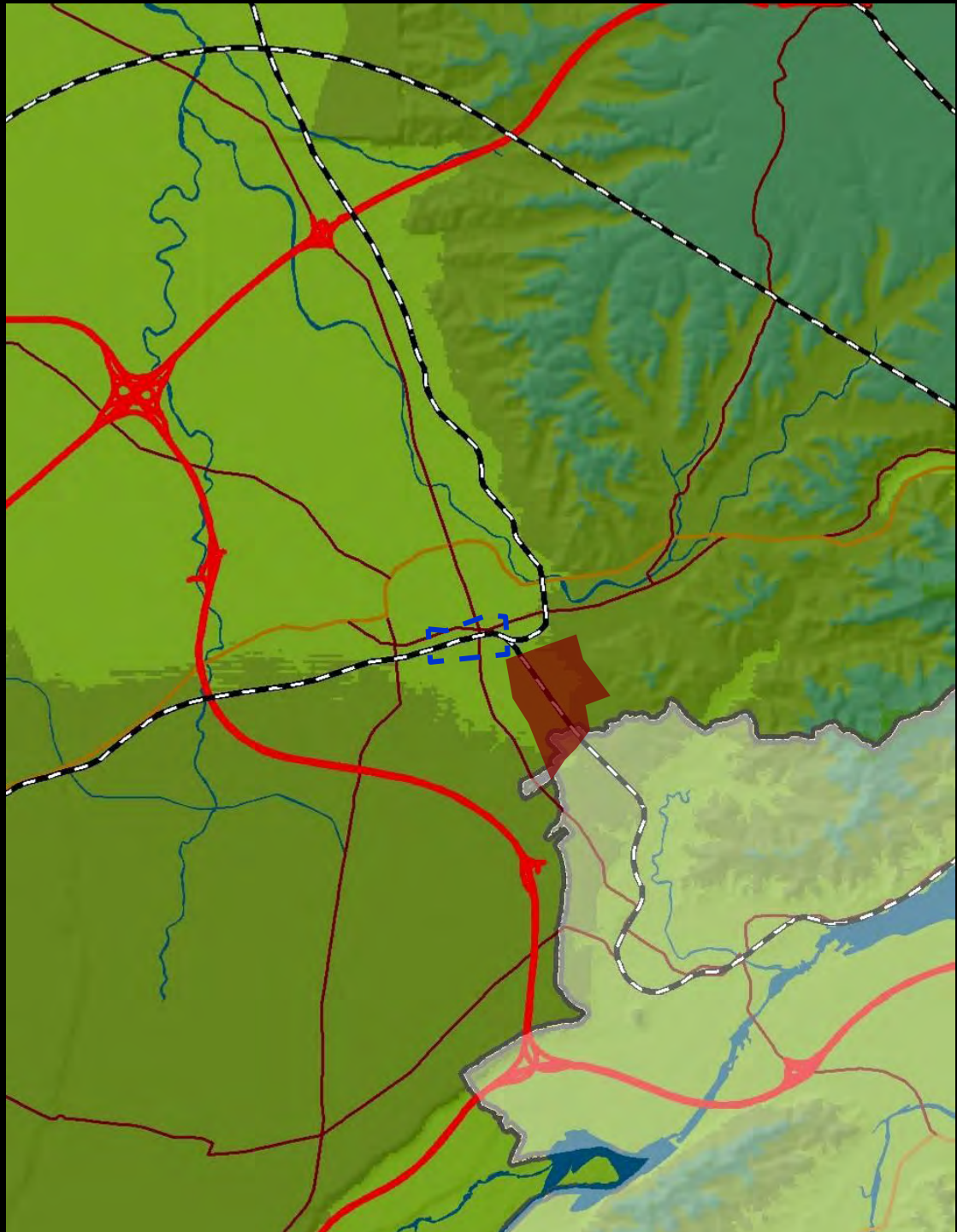
指定建築高度



土地使用建議



打造「自淨、降溫」
的舒適微氣候環境

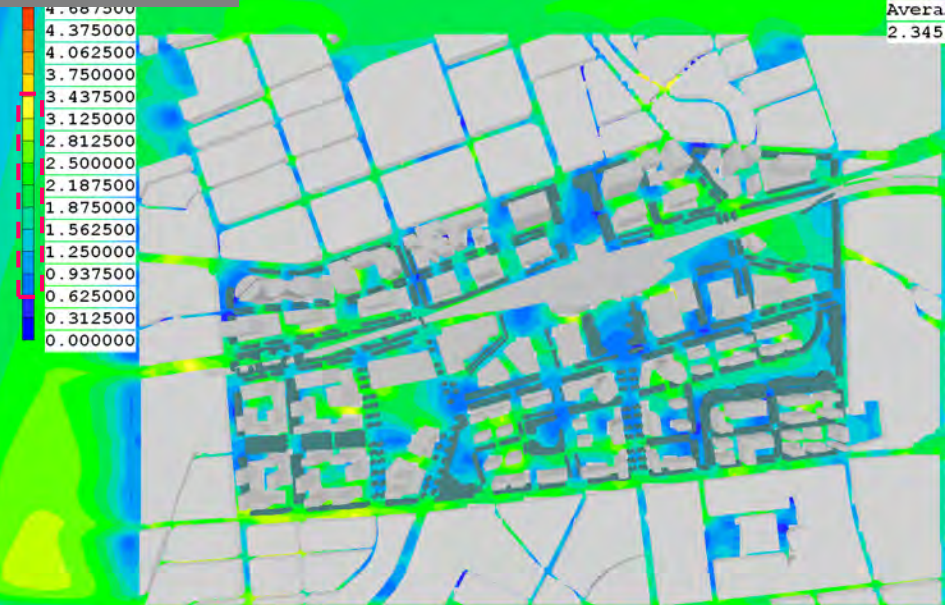


創 造 舒 適 微 氣 候

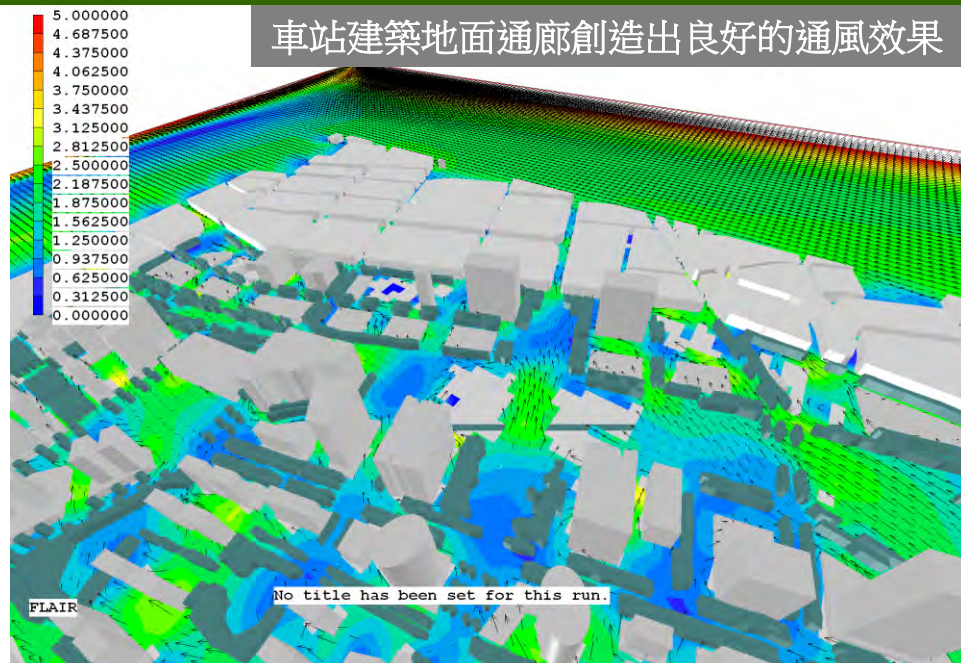


經模擬全區風速維持在適當舒適的範圍內

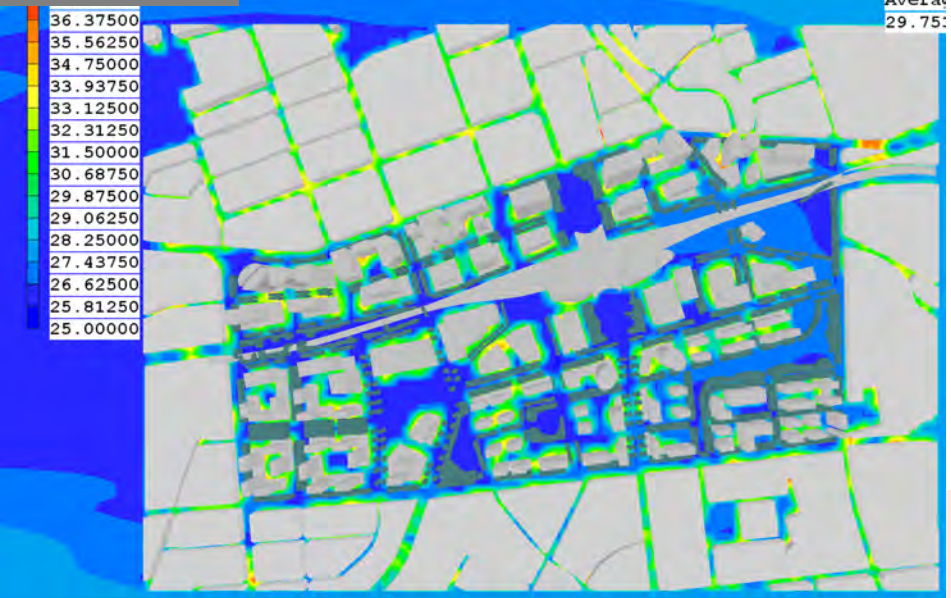
地面2m風速



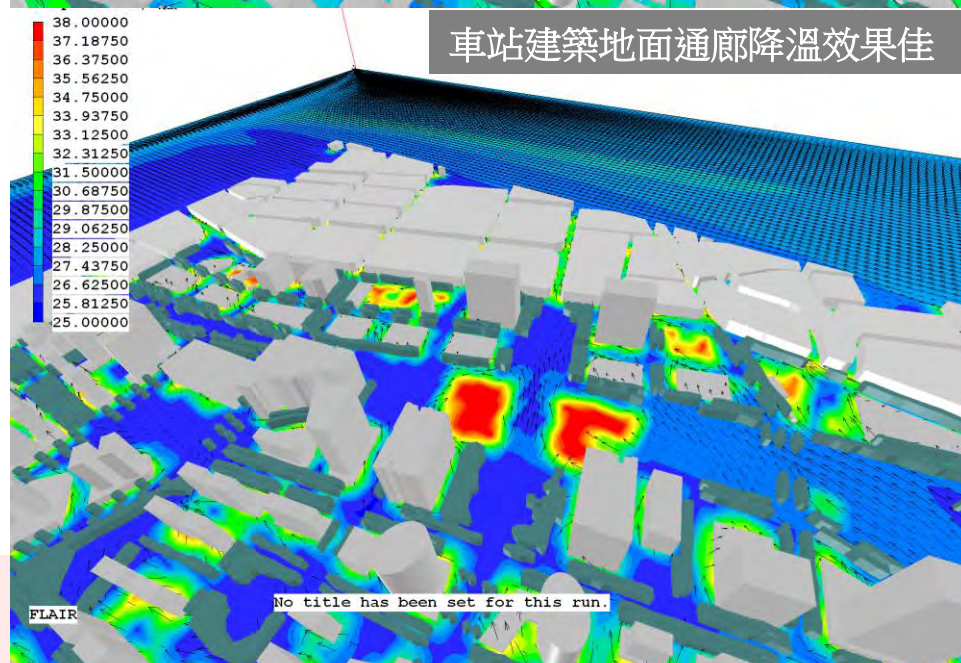
車站建築地面通廊創造出良好的通風效果



地面2m溫度



車站建築地面通廊降溫效果佳



微氣候改善策略點

- 1 車站地面層留設通風廊道
- 2 開放空間利用鋪面、水體、植栽降低地面溫度
- 3 留設15公尺通風廊道
- 4 運用植栽淨化大眾運輸專用道廢氣
- 5 地面層開口應與主要風向以小於45度夾角為主
- 6 重點道路設置間隔性植栽以增加風阻
- 7 建築物裙樓以上量體於東邊及南邊留設較大退縮
- 8 街廓內建築物錯落配置，以利風流動
- 9 群樓上方建築應避面量體寬度過大
- 10 留設延續對街的通風廊道



運用都市設計管制打造舒適微氣候架構

指定建築物退縮空間



樹種形式與淨化過濾植栽配置區位



指定車站留設導風降溫廊道



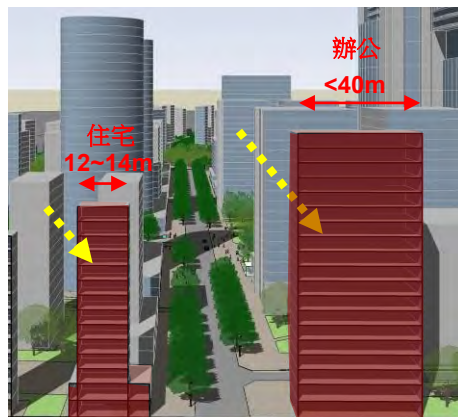
-防污過濾喬木配置選種

樹名	耐旱	耐寒	耐鹽	耐陽	耐風
土樟	強	中	中	強	強
樟樹	強	中	中	強	強
樟葉槭	強	中	中	強	中
瓊楠	中	中	中	強	強
胡氏肉桂	中	強	中	強	中
台灣肖楠	強	強	中	強	中
小葉樟	中	中	中	中	中
五掌楠	中	中	中	強	中

建立全區舒適微氣候為導向的建築量體配置與造型建議



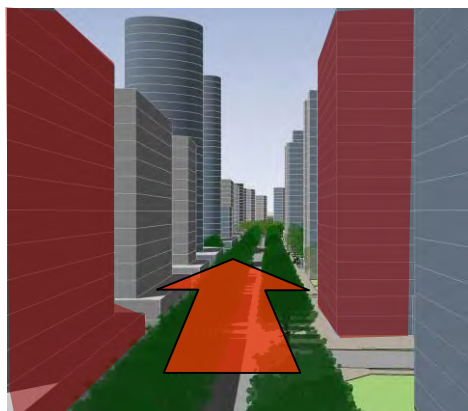
降低建築東西曬：量體南北寬東西窄，減少東西曬



建物量體深度：考慮自然採光與通風，建築物深度：住宅12~14公尺之間，辦公室<40公尺為宜）。



建築長軸與風向平行：建築基地配置時，建築物長軸應與夏季主要盛行風方向平行，促進空氣流通。



導風牆面：風廊二側之用地，應利用建築地面層與植栽提供導風牆面，避免空洞無量體之狀況，導風牆面高度建議應達10公尺以上。



高樓風防止：建築物裙樓以上之量體應於東邊及南邊有較大退縮，避免高樓風現象造成地面人行空間的不舒適。



高層風之確保：裙樓上方之建築量體應避免量體寬度過大，避免阻擋高層風向。



地面層開口與風向關係：地面層空間於迎風處開口。



地面層開口與風道關係：地面層開口應與主要風向以小於45度夾角為主。



開放空間與周邊街廓關係：街廓週遭如果有T字入口時，開放空間之開口應對齊其路口，使街廓內外的導風通道串聯。



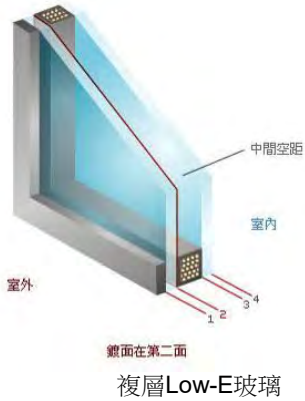
街廓內風環境創造：街廓內建築量體避免對齊，以助分散風的流動



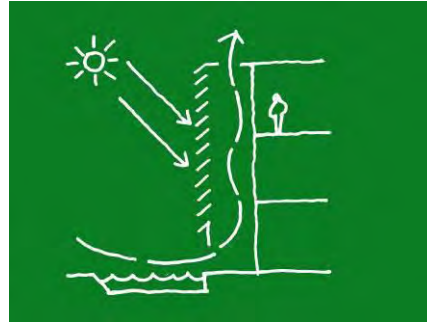
通風良好的綠化中庭：運用建築物地面層開口塑造良好的中庭通風環境。

以節能減碳為目的建築造型建議

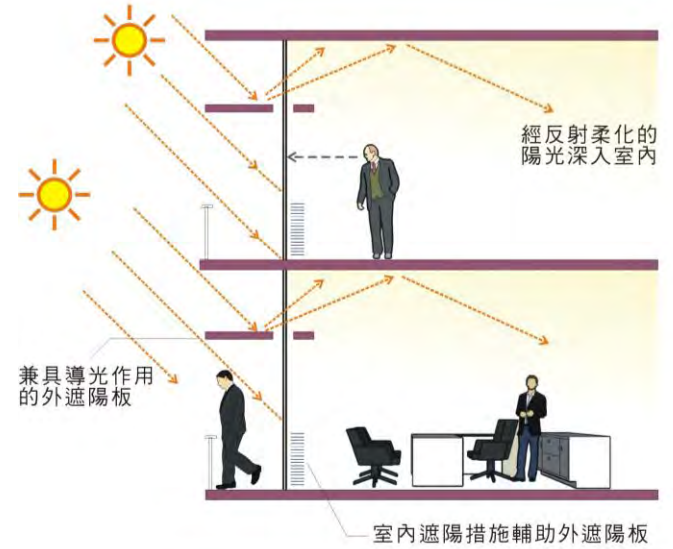
1. 外殼建材強化隔熱



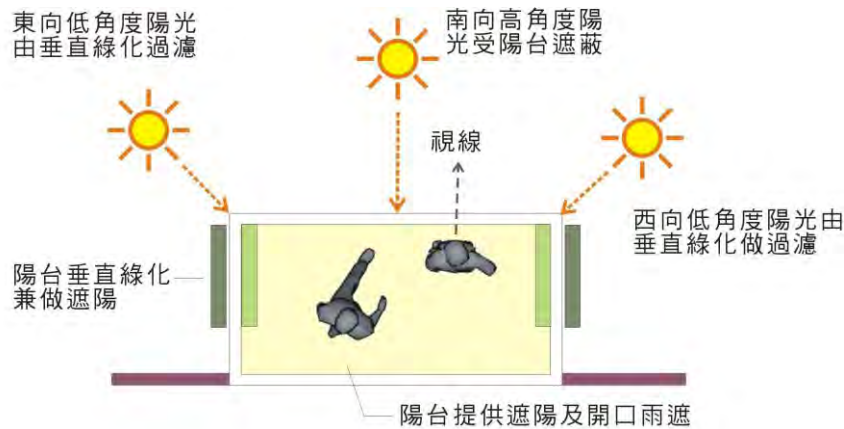
2. 複層立面形成緩衝層將熱屏擋在外



3. 運用外遮陽設施將熱屏擋在外



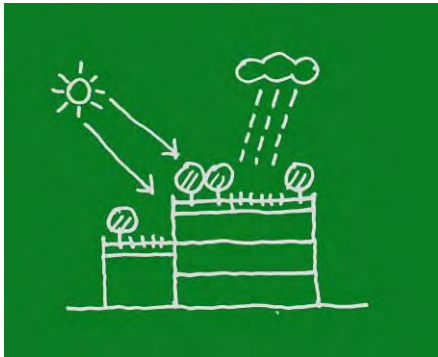
4. 遮陽與綠化結合



南向陽台綠化示意圖

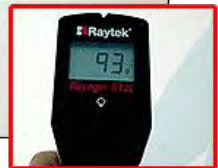


5. 利用綠屋頂降溫



6. 屋頂淺色塗裝降溫 (Cool Roof)

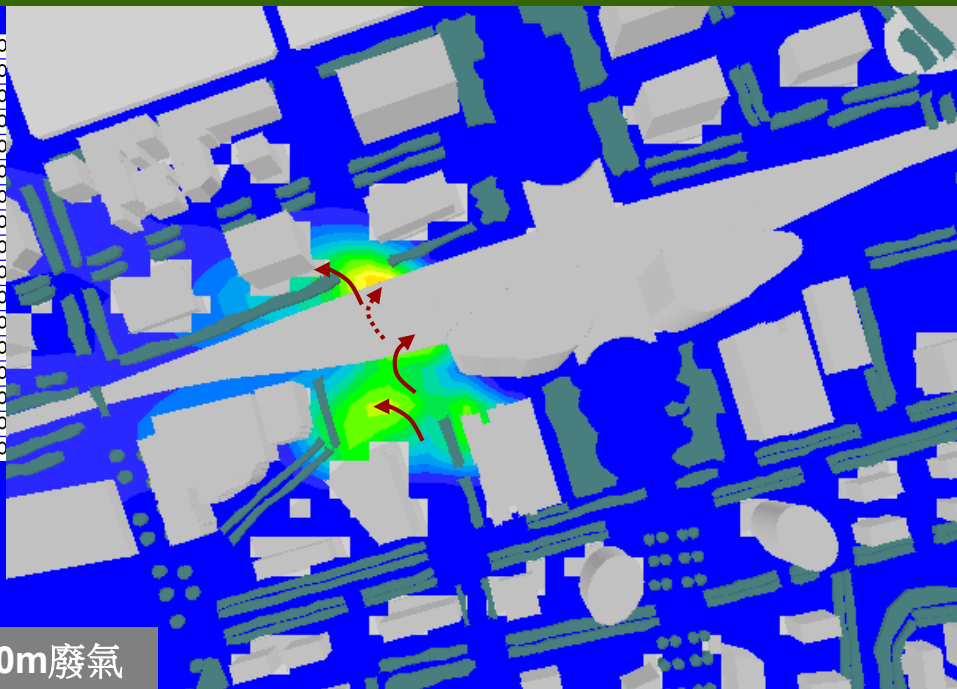
在未綠化且不供人使用的屋頂面，建議塗刷白色塗料，利用其高反射與低熱輻射吸收的物理特性（白漆可以反射50%的光與90%的熱），達到降溫目的，最多可以節省10%的電費。但須注意不讓反光對鄰近較高的建築物造成光害。



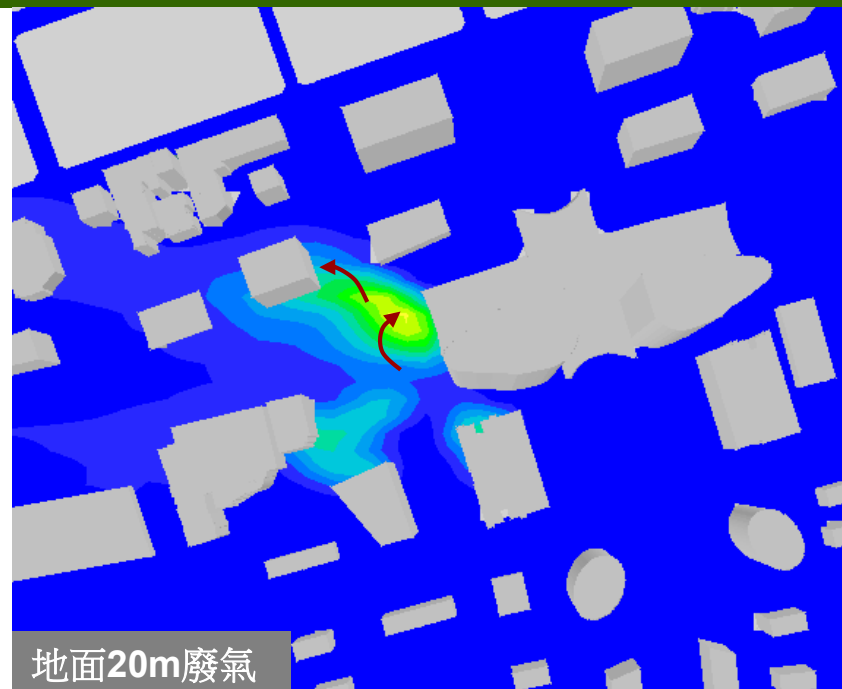
大眾運輸專用道公車廢氣排放將影響兩側街廓

POLU

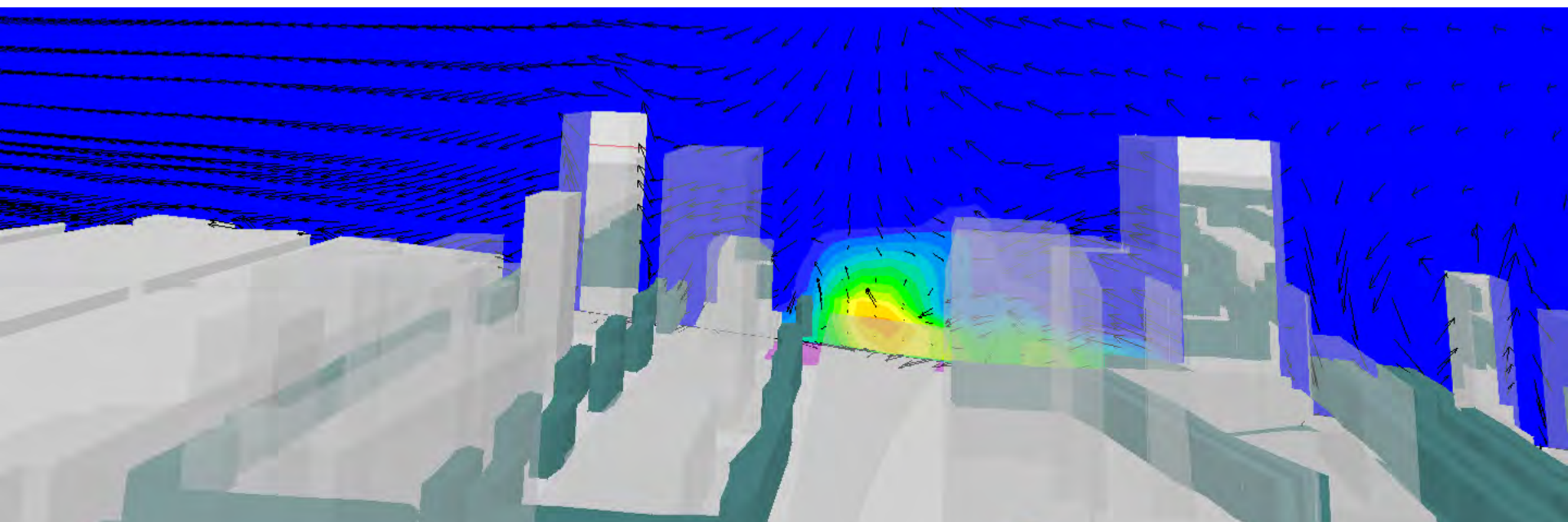
1.000000
0.937500
0.875000
0.812500
0.750000
0.687500
0.625000
0.562500
0.500000
0.437500
0.375000
0.312500
0.250000
0.187500
0.125000
0.062500
0.000000



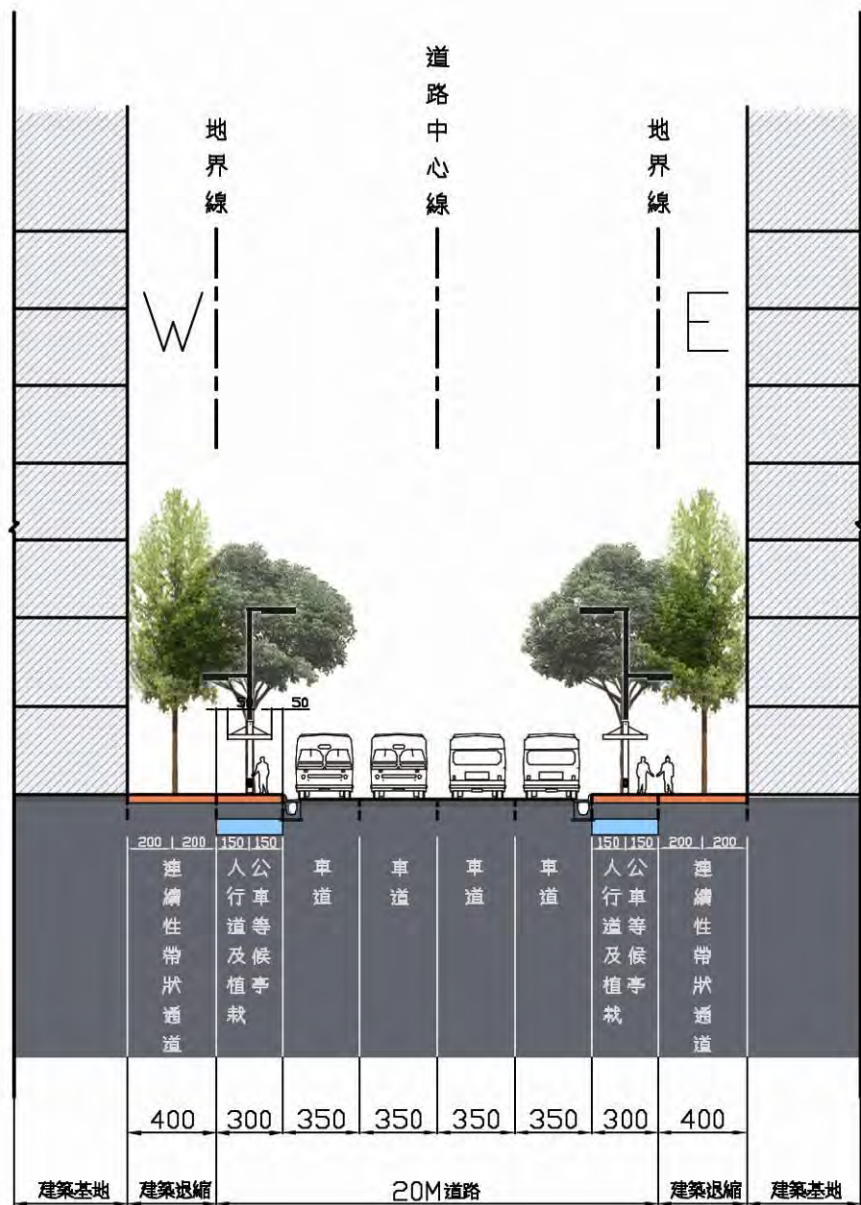
地面10m廢氣



地面20m廢氣

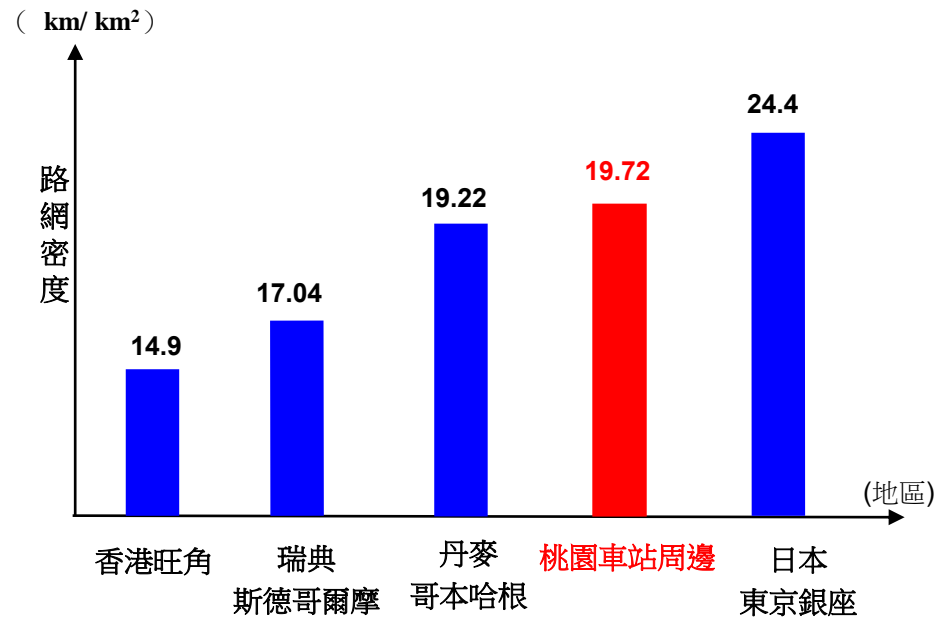
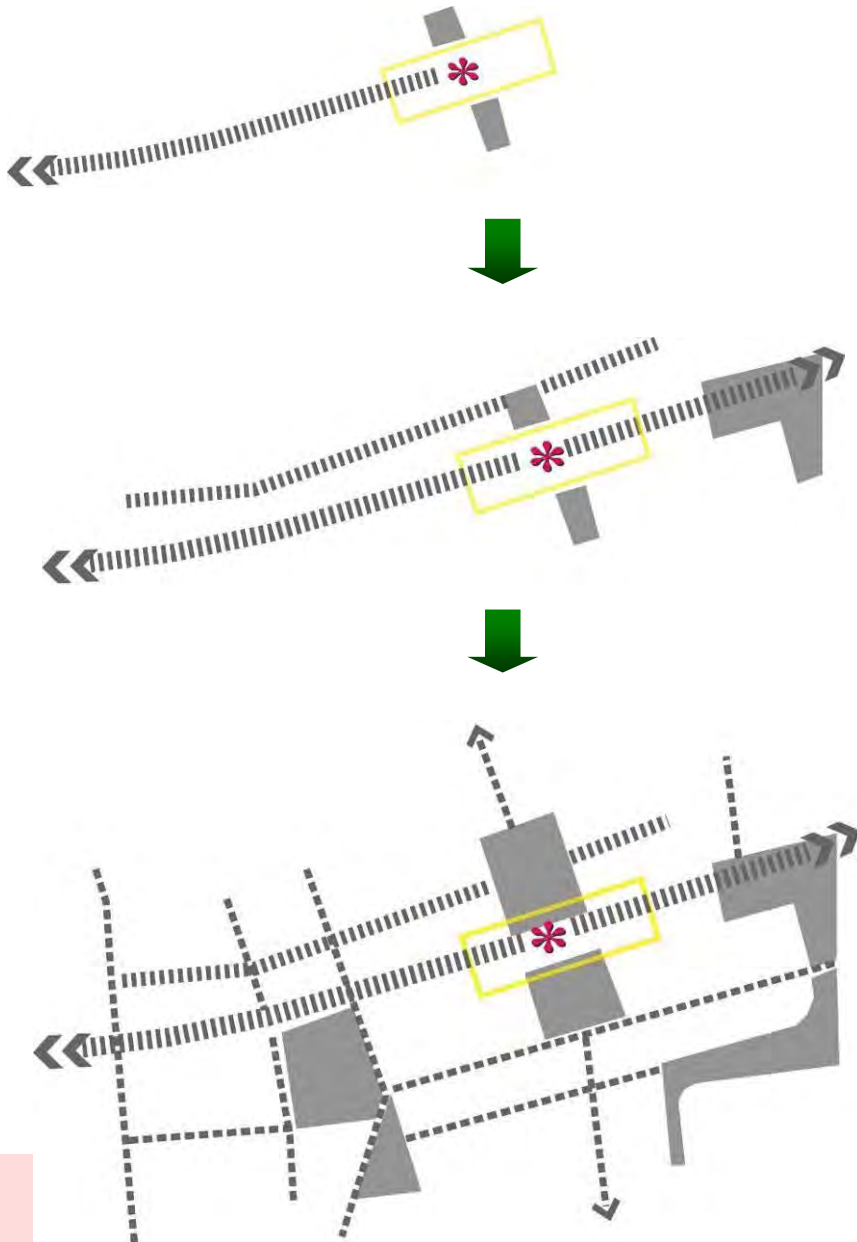


大眾運輸專用道斷面建議

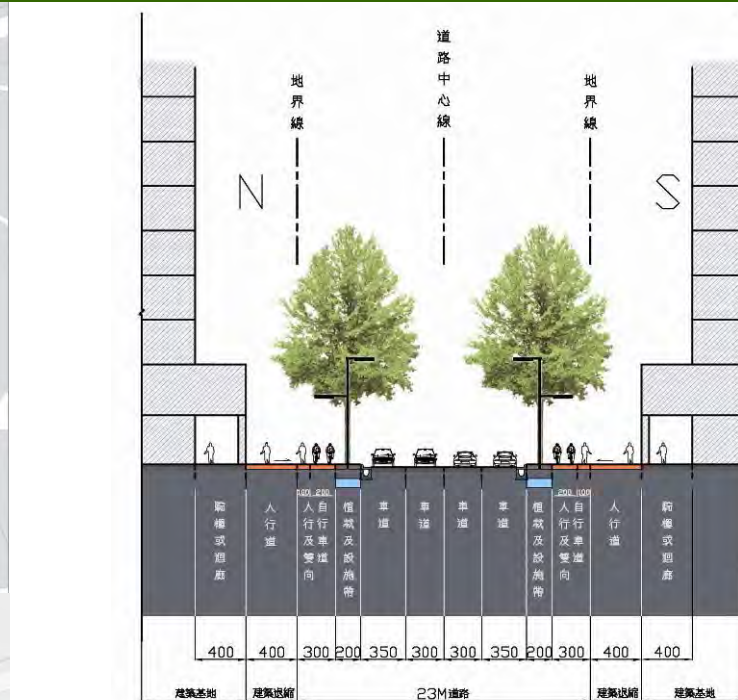
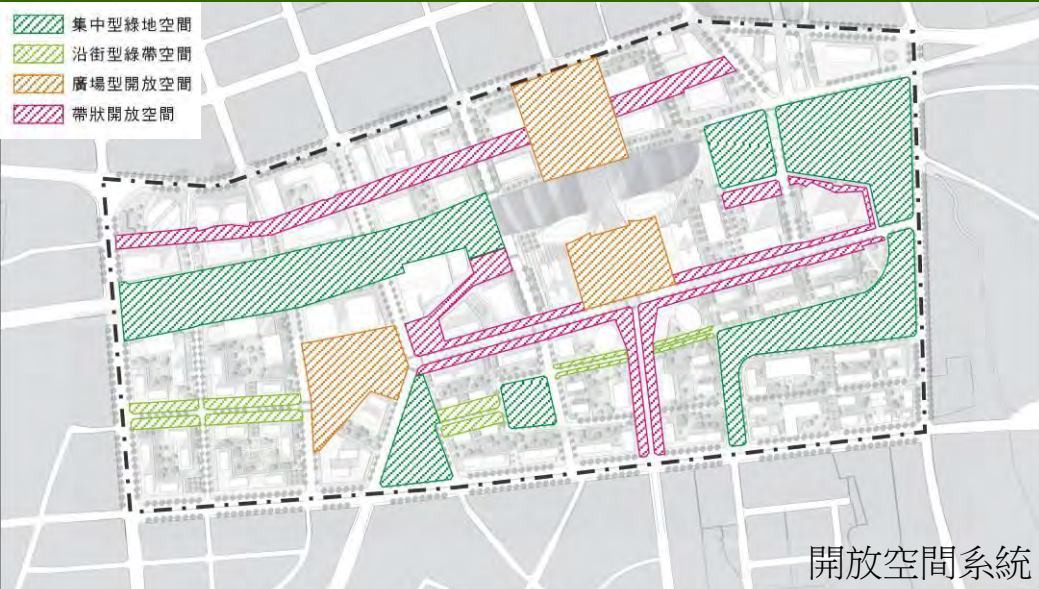


強化綠色潔淨運輸
建置全區慢行系統

循序漸進的建置全區以人為本的慢行空間

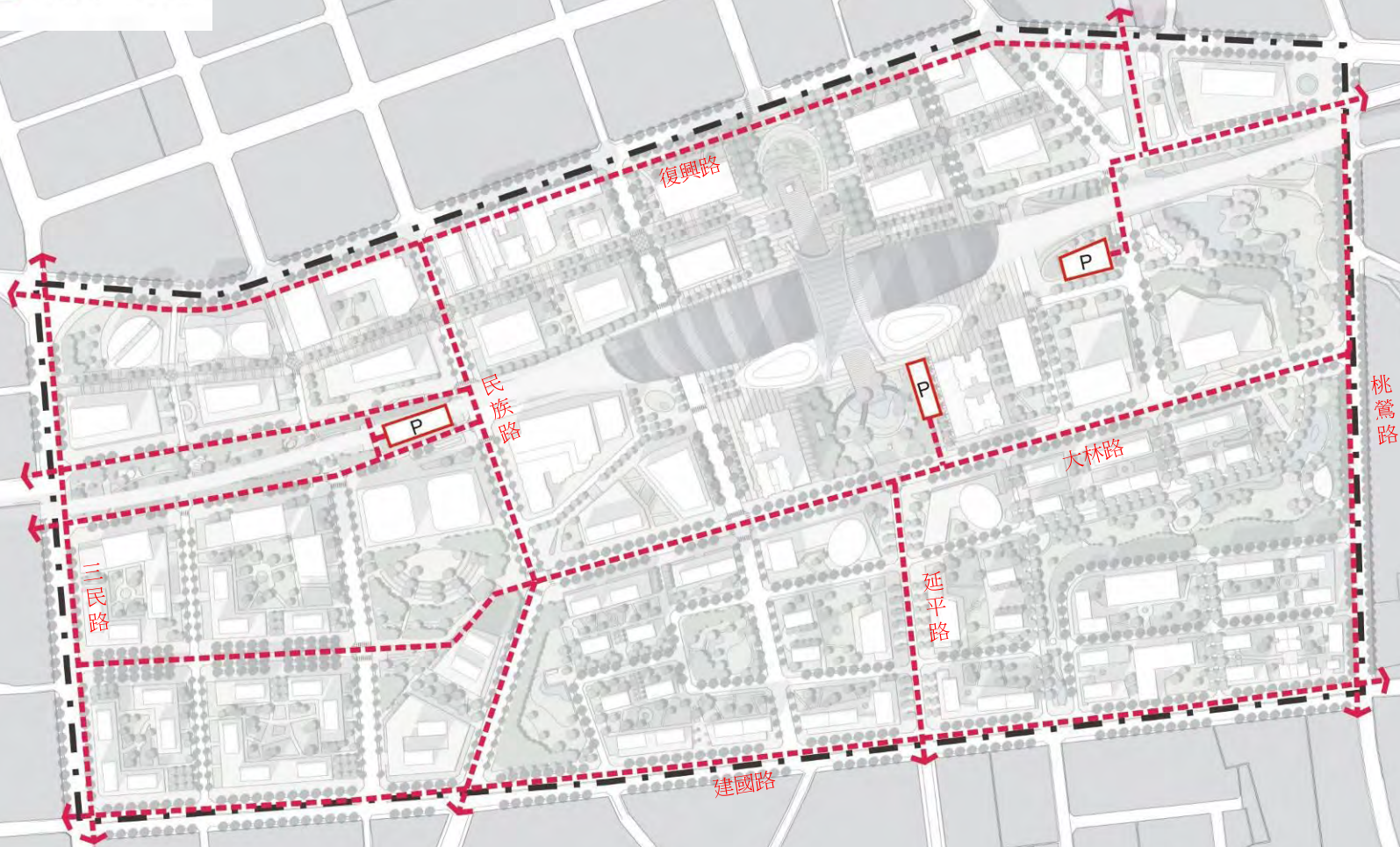


大林路配合道路拓寬改造為林蔭大道，兩側配置植栽， 並留設寬敞的人行/自行車道



自行車道系統，並於車站周邊設置三處自行車停車場

- ←--- 自行車路線
- P 自行車停車場

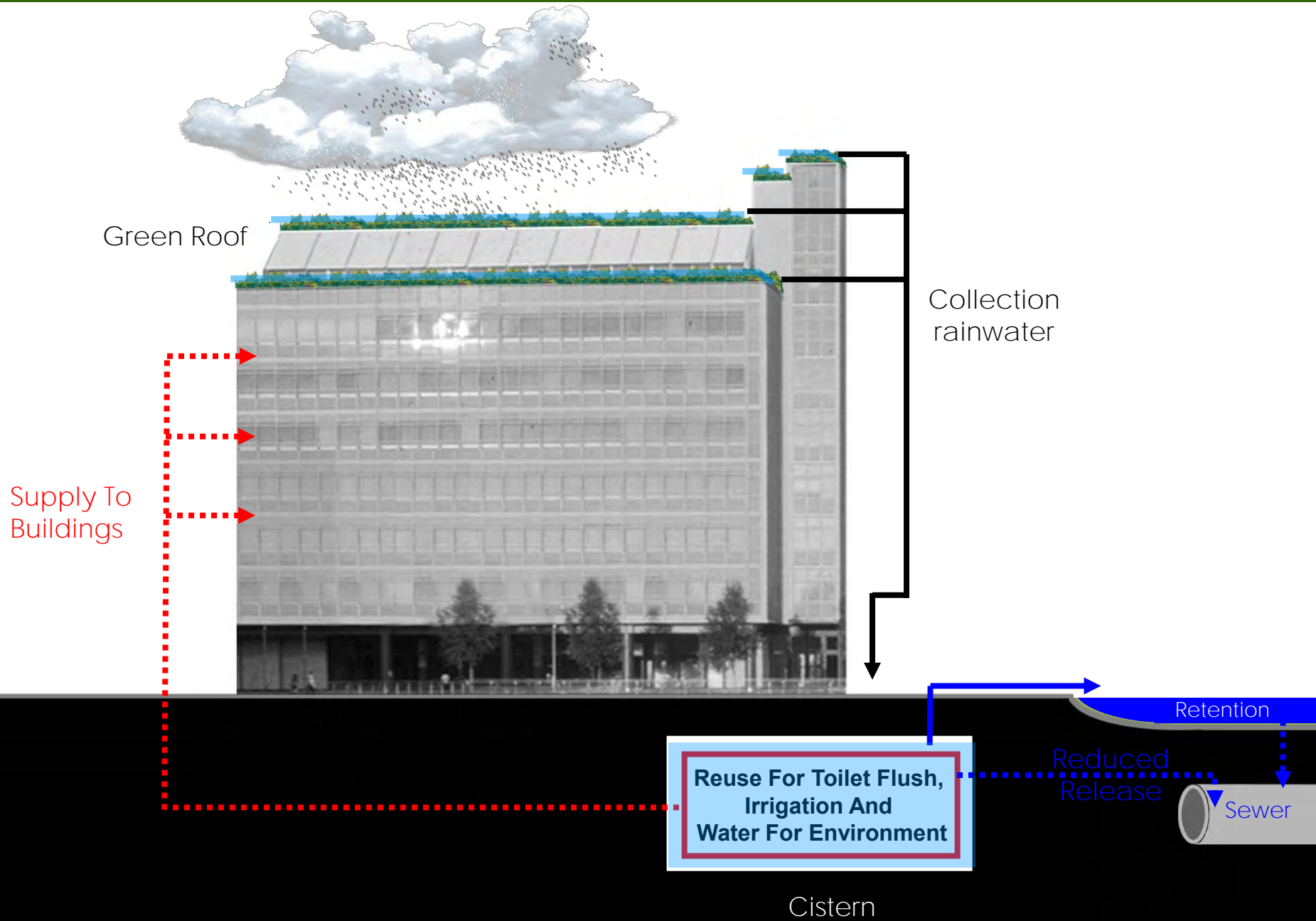




雨水系統規劃原則

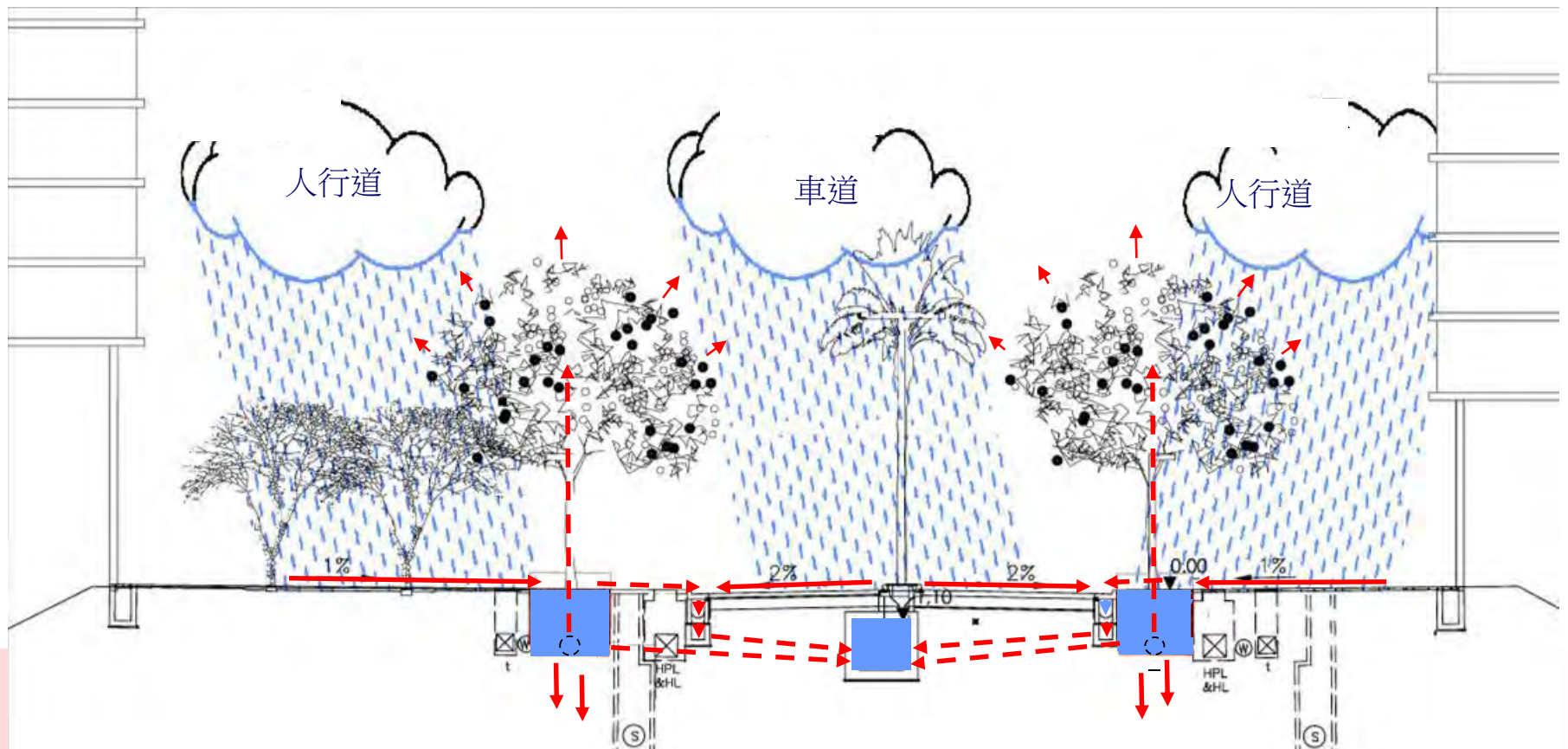
- ▶ 依據基地邊界現況雨水排水主幹管，建立區內與區外雨水收集系統
- ▶ 運用公共設施用地，設置區內100年暴雨頻率的滯水空間
- ▶ 設計後基地排放至雨水排水主幹管之流量
 \leq 目前雨水主幹管承受之排放量

建築物必須達到綠建築中基地保水與雨水再利用規定



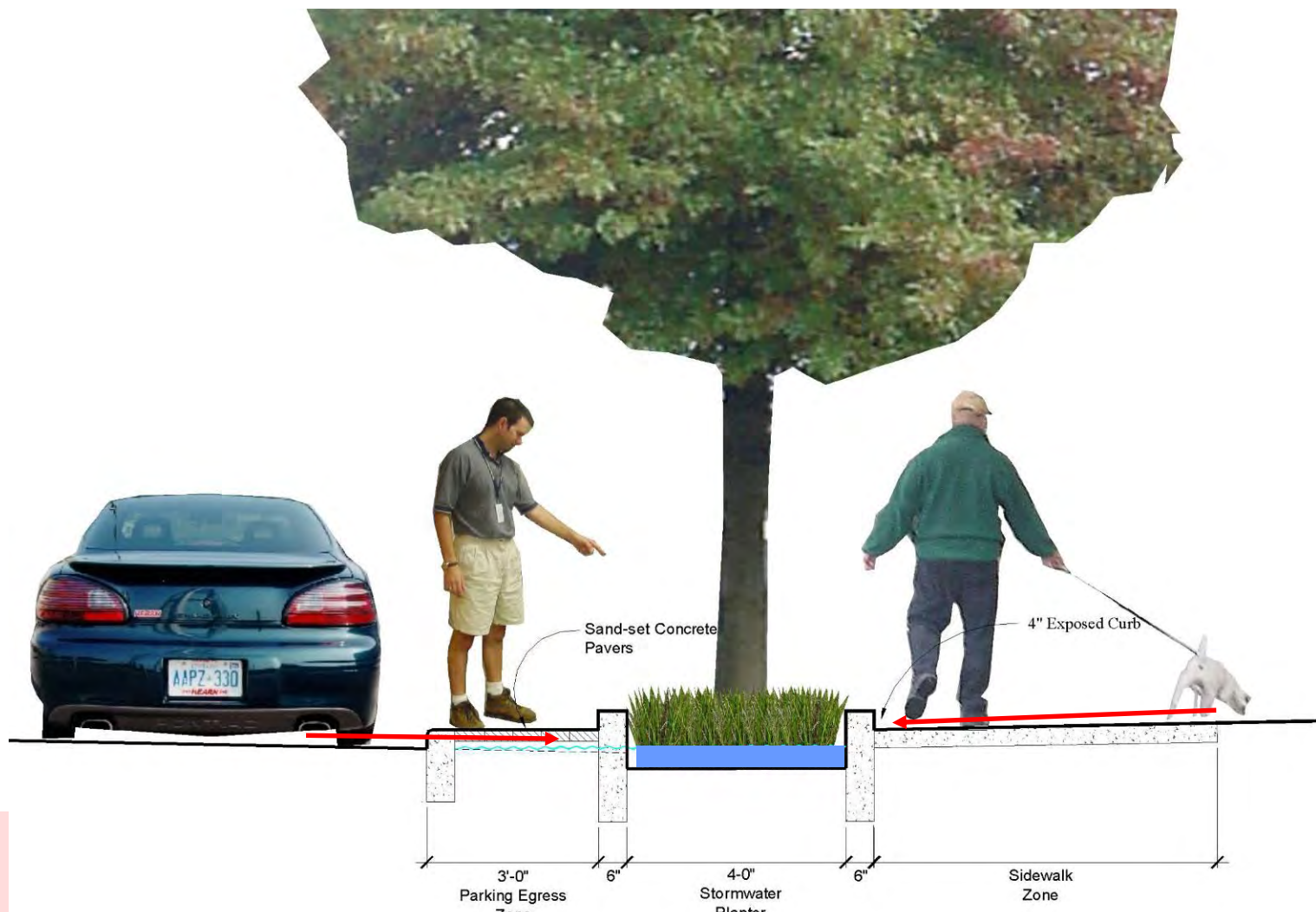
車流量大的道路，運用兩側人行道空間設置地下式滲流渠

- ▶ 車道兩側設置道路側溝，收集車道雨水。
- ▶ 人行道上設置地下式滲流渠，收集街廓內雨水。
- ▶ 地下式滲流渠溢流時排放至車道下方的雨水排水主幹管。
- ▶ 運用景觀手法(植栽或鋪面)，過濾地表雨水，改善排放水體的水質。
- ▶ 運用植栽蒸散時吸熱的原理，降低都市溫度。

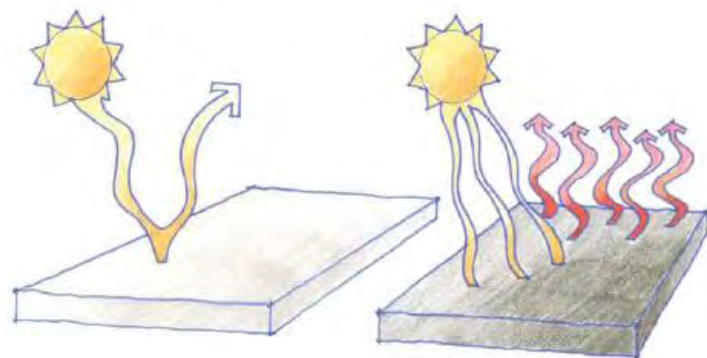
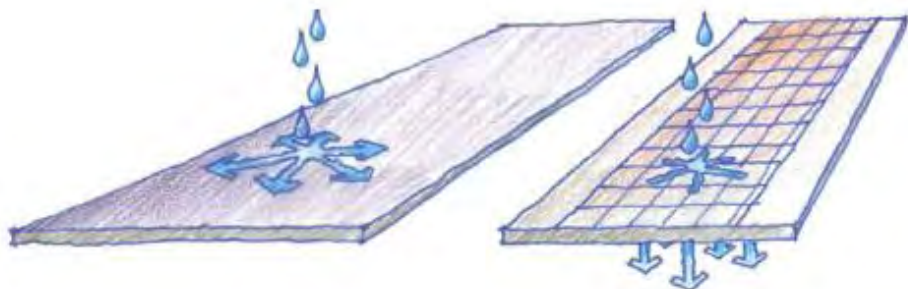


車流量較少的道路，設置收集道路與街廓雨水的開放式滲透渠

- ▶ 於人行道上設置**開放式滲透渠**，收集道路與街廓雨水。
- ▶ 利用植栽槽淨化地表雨水，改善排放水體的水質。
- ▶ 運用植栽蒸散時吸熱的原理，降低都市溫度。



道路小於10公尺者，為設置透水鋪面的GREEN ALLEY

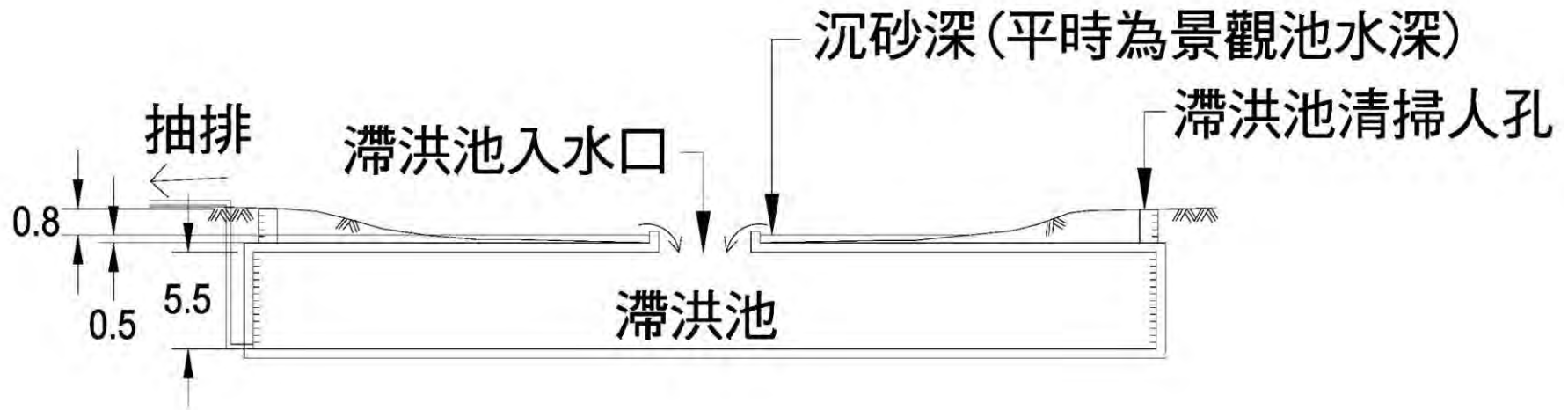


道路透水性鋪面改善，強化舊市區保水、降溫

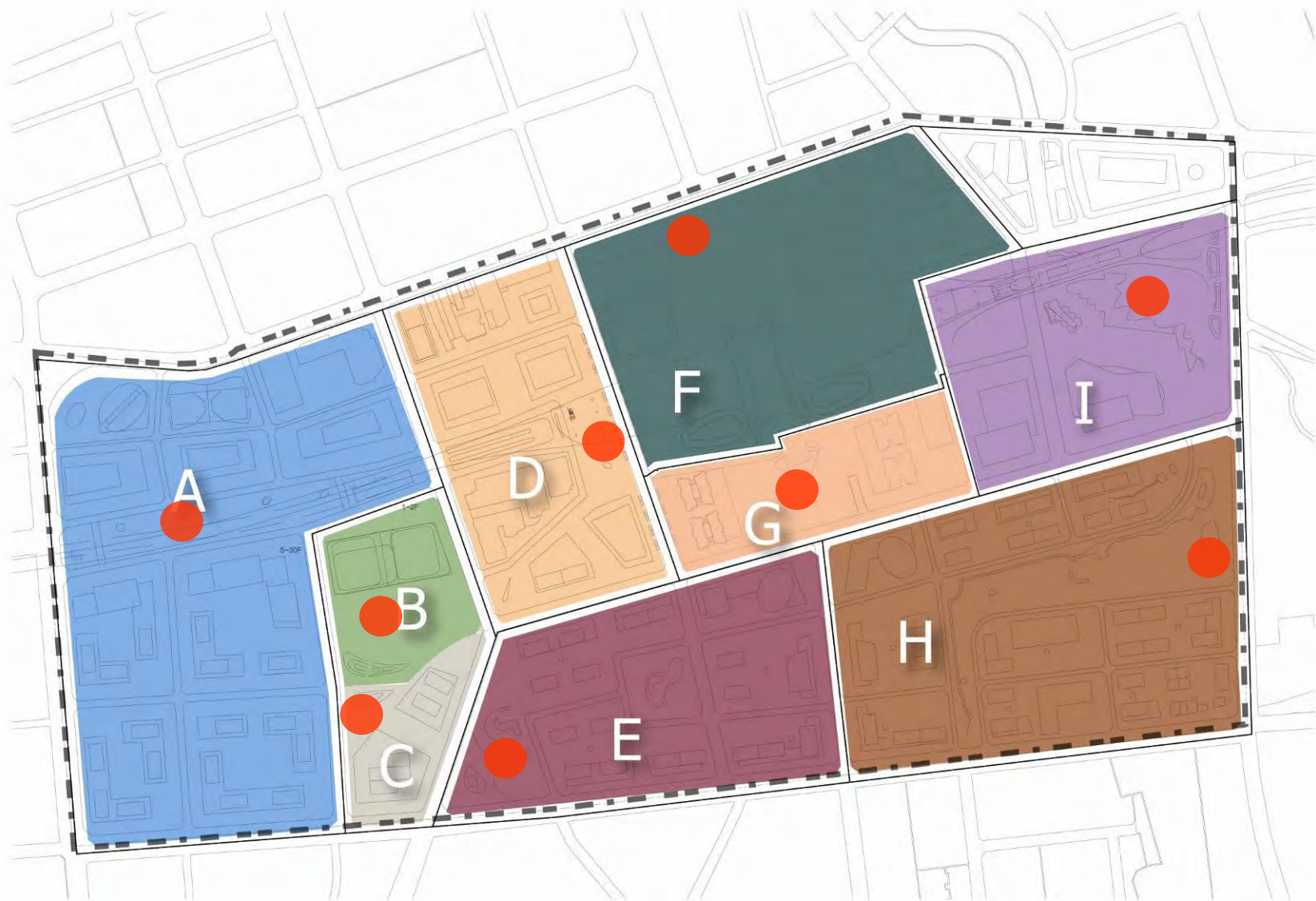


無法設置地面雨水滯留空間之處，設置地下雨水貯留池

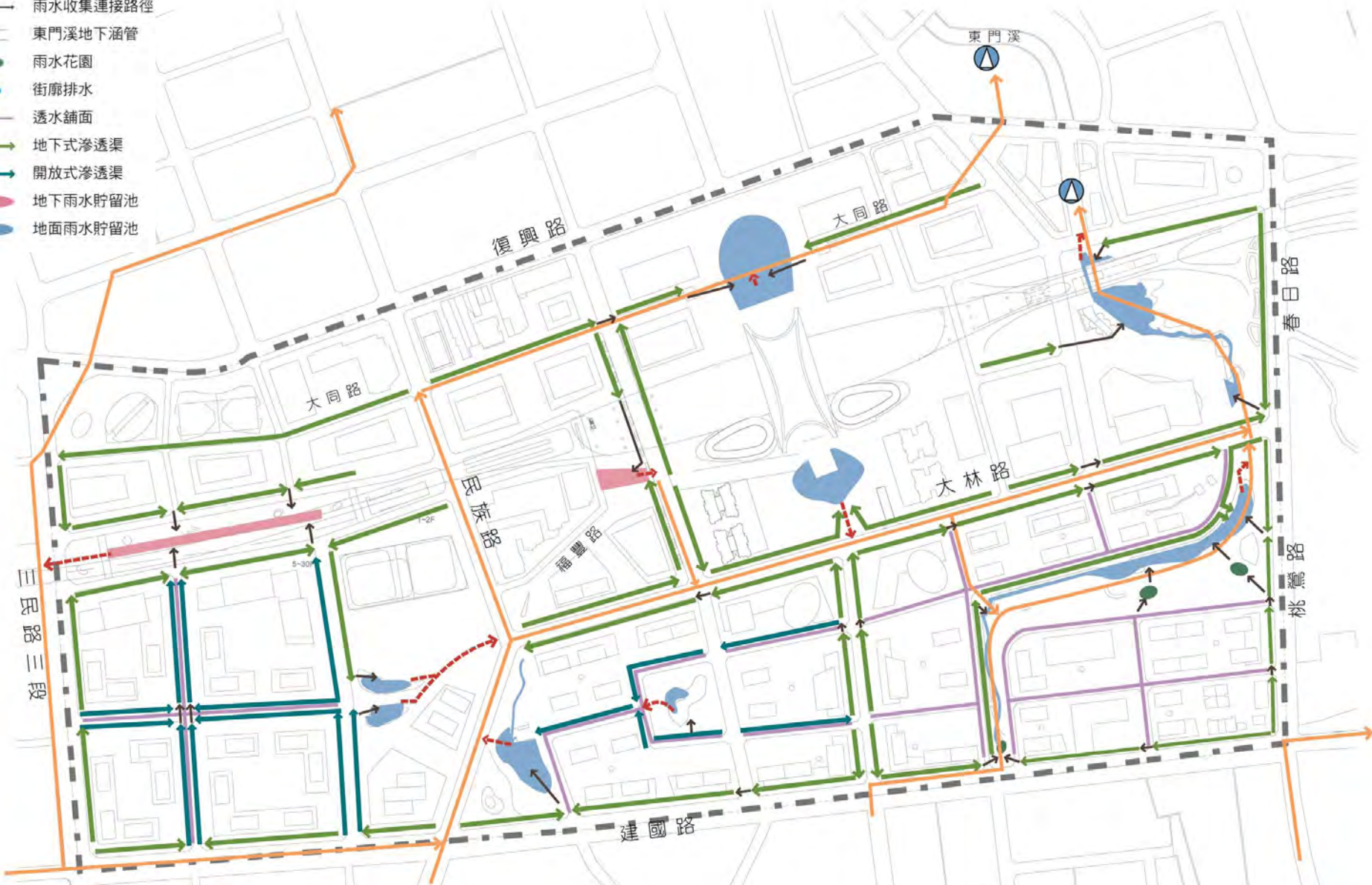
- ▶ 於地表下留設百年暴雨洪峰量的雨水貯留池。
- ▶ 地面上可一併規劃設置為景觀水池或開放空間活動區域。



配合各區設置百年暴雨頻率的雨水滯水設施



- 基地範圍
- ⊕ 出水口
- 雨排主幹管
- - - 安全溢流
- 雨水收集連接路徑
- 東門溪地下涵管
- 雨水花園
- 街廓排水
- 透水鋪面
- 地下式滲透渠
- 開放式滲透渠
- 地下雨水貯留池
- 地面雨水貯留池



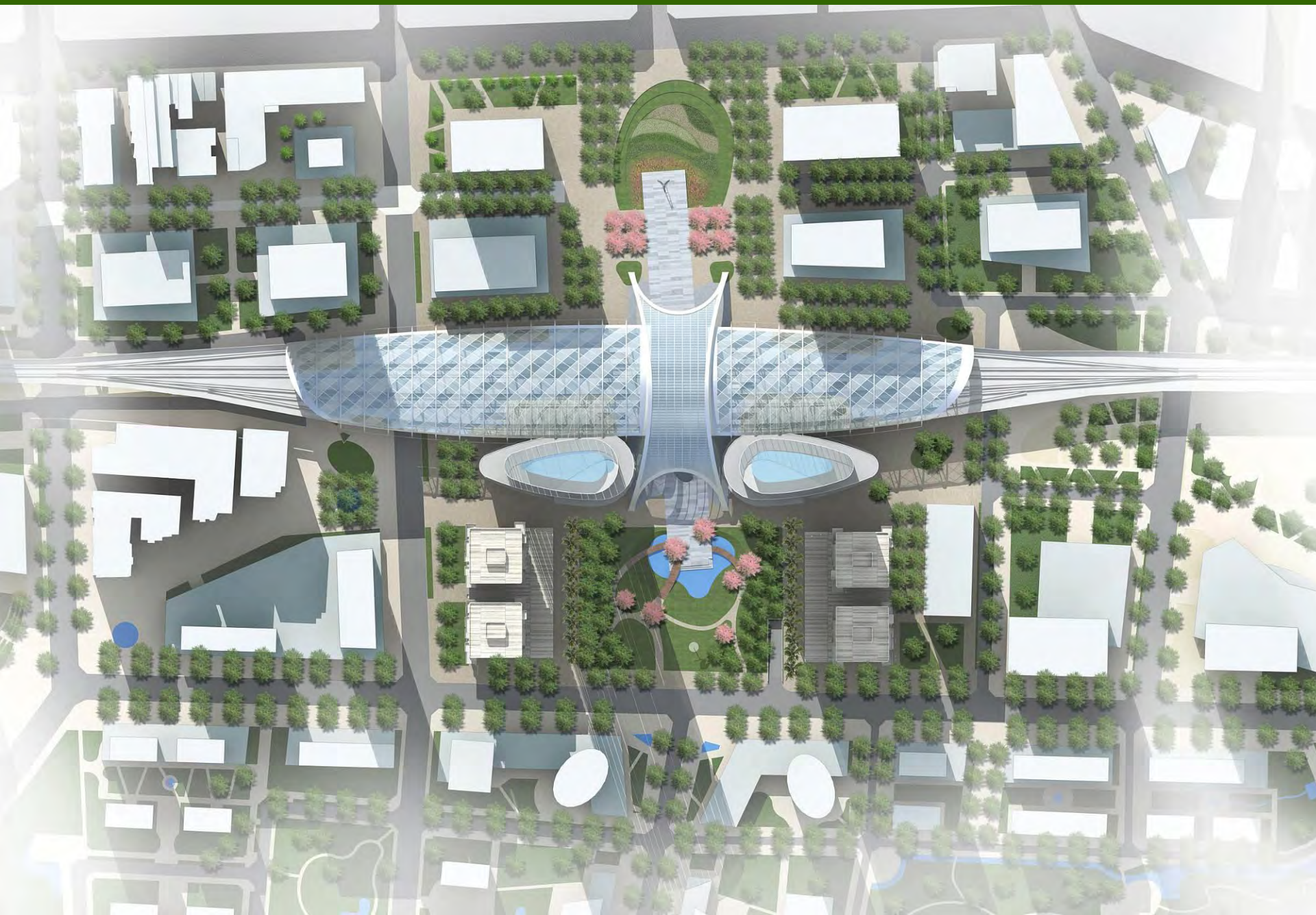


- 1 總部企業大樓
- 2 特色商業大街
- 3 國際金融辦公區
- 4 藝術市集公園
- 5 花園辦公住宅群
- 6 新市政中心或複合商業中心
- 7 市民廣場
- 8 花園廣場商住大樓
- 9 站前百貨商業區
- 10 桃樹地景廣場
- 11 桃園車站及桃園車站大樓
- 12 捷運聯合開發基地
- 13 微風生態廣場
- 14 大林路林蔭大道
- 15 金融辦公大樓
- 16 綠色商務社區
- 17 桃園城市展覽館
- 18 大樹林生態門戶公園
- 19 國際商務中心(IBC)
- 20 生態濕地公園

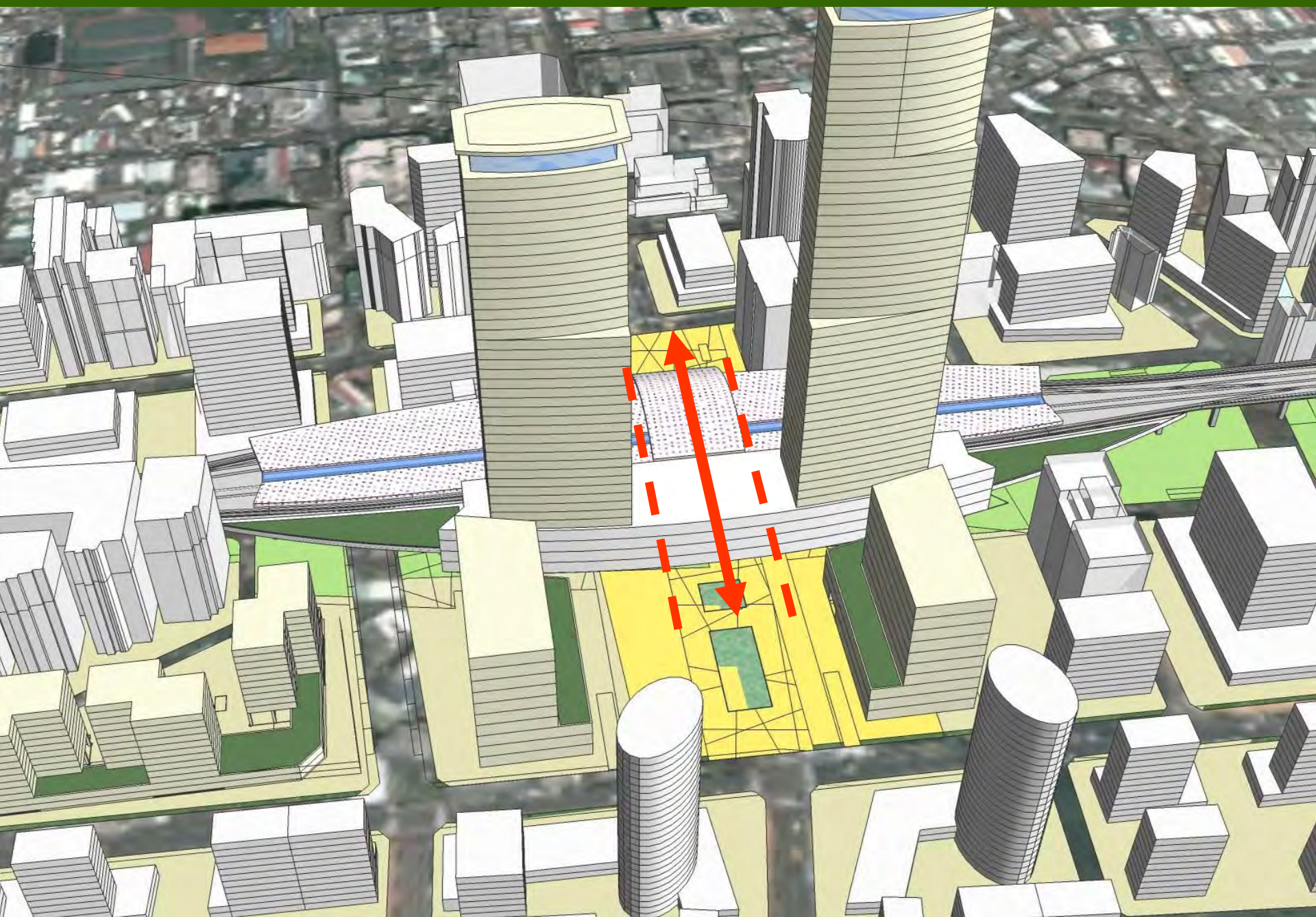


各分區設計構想--
車站新風貌區

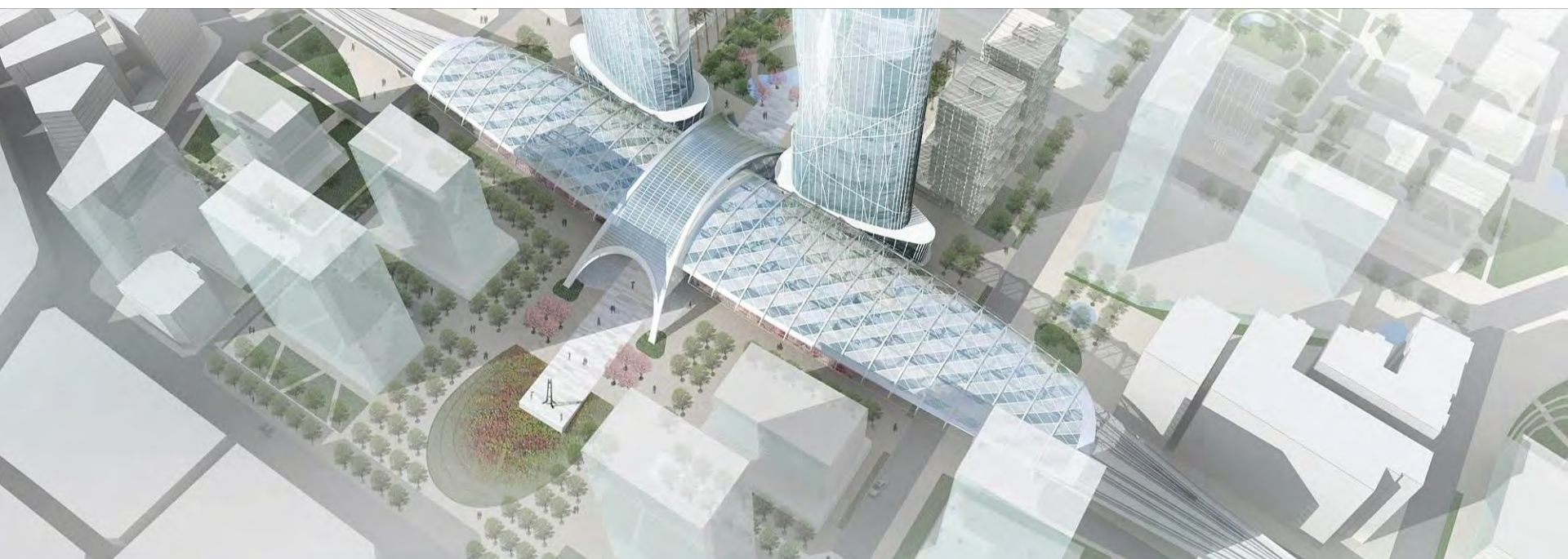
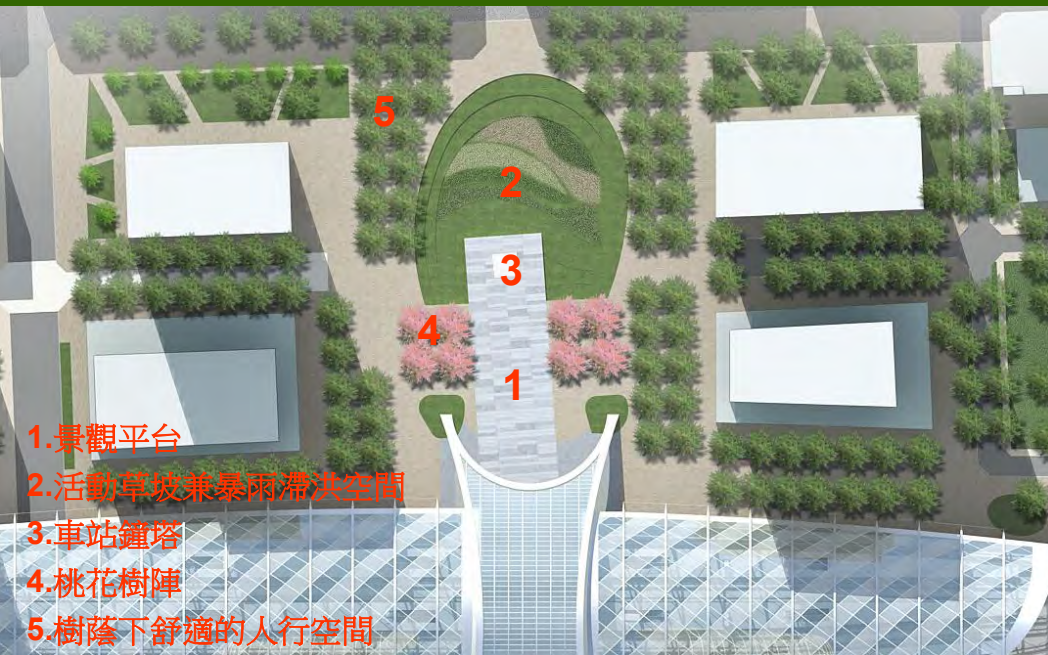
站前區域未來可配合街廓整併更新，創造站前廣場新地景意象



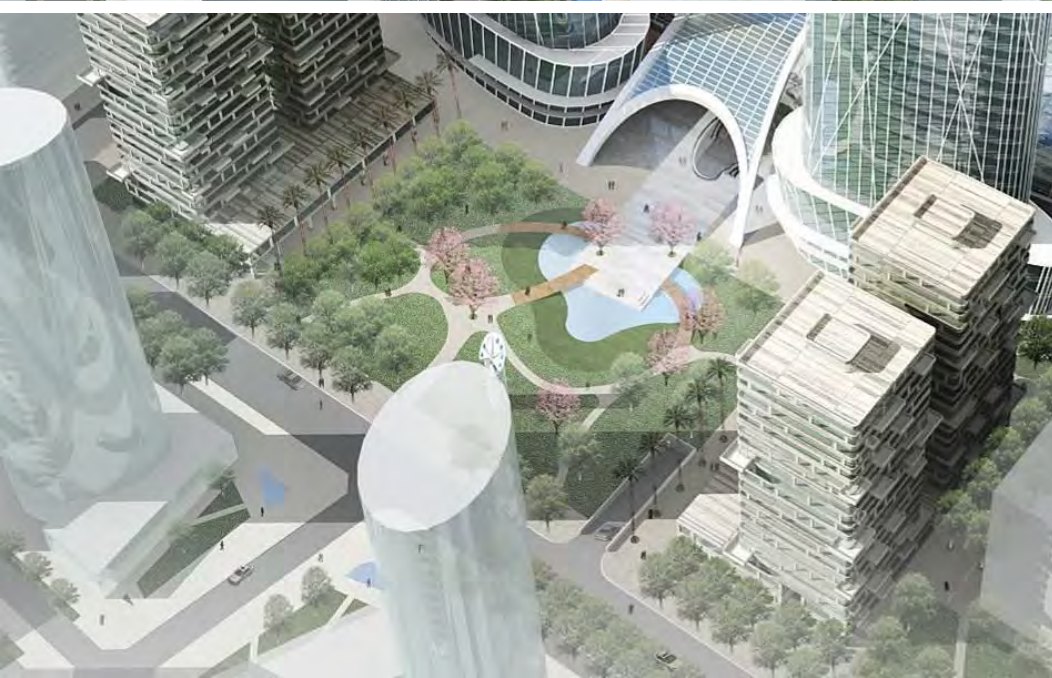
打開車站地面層，完整串聯車站南北兩側開放空間中軸線



前站廣場「桃花園」是活動聚集的核心



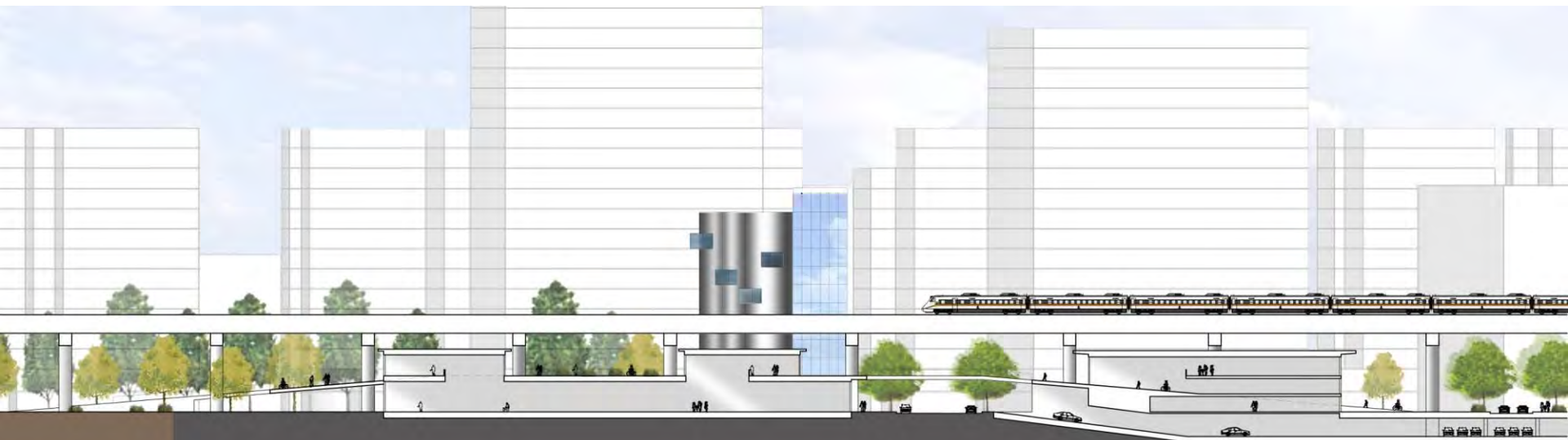
後站廣場是運用生態景觀手法提高環境舒適度的「陽光綠林」



新門戶公園區



- | | |
|------------------|----------------|
| 1 桃園車站 | 7 生態景觀滯洪池 |
| 2 自行車服務站+台鐵工務辦公室 | 8 群落式植栽 |
| 3 自行車停車場 | 9 活動草坪 |
| 4 新設道路 | 10 國際商務中心(IBC) |
| 5 多功能平台 | 11 端點廣場 |
| 6 桃園城市展覽館 | |

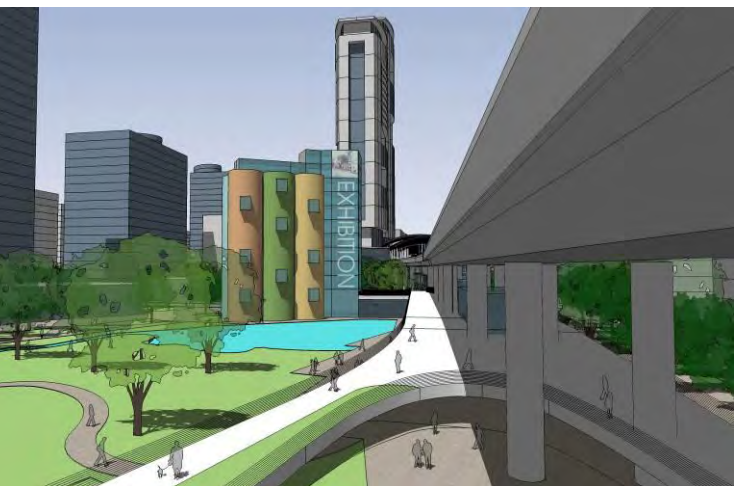


門戶公園

城市展覽館

自行車服務站+台鐵工務辦公室

多功能平台，串聯車站與門戶公園



利用舊廠房，改造為城市展覽館

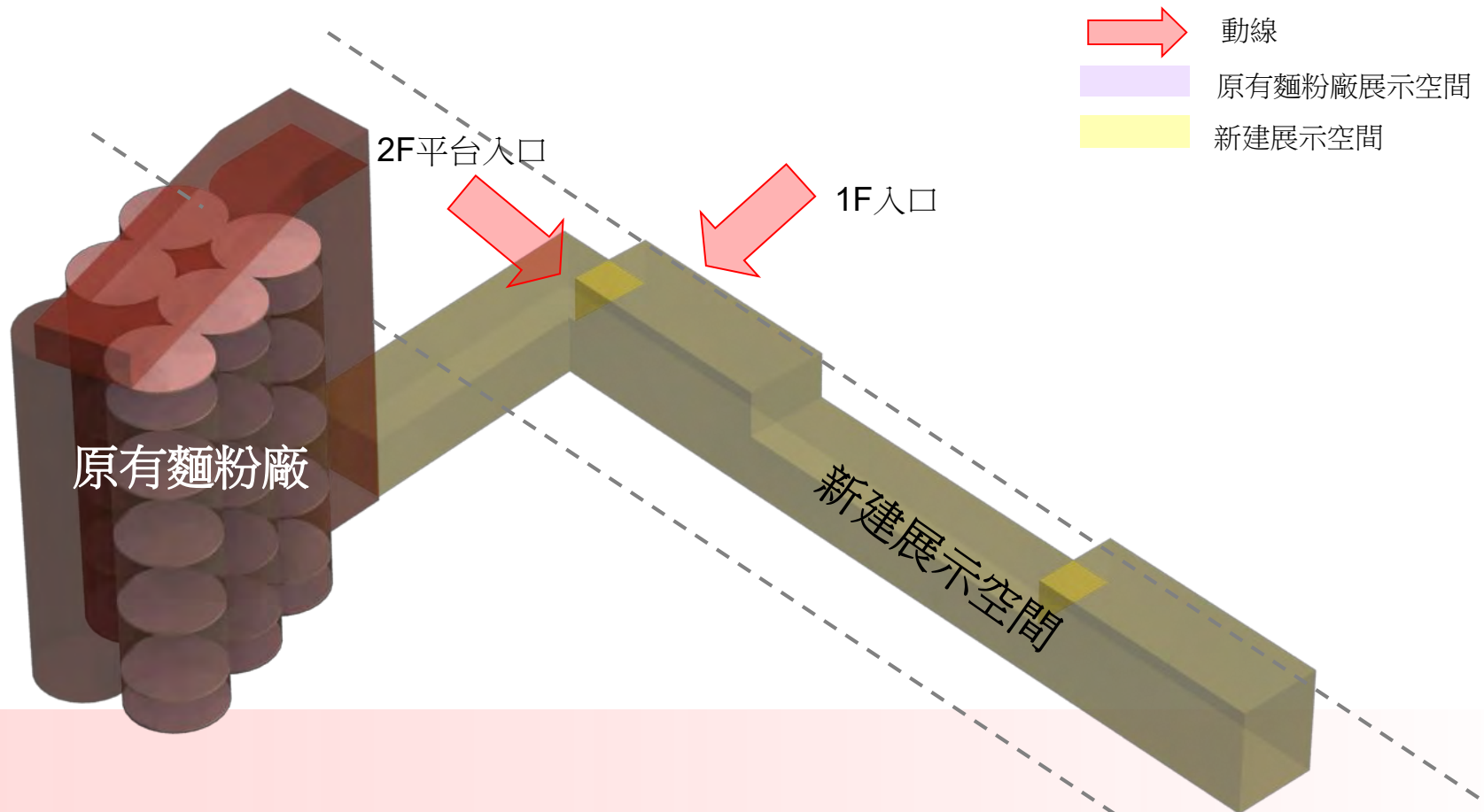


- 高於軌道高度，將為火車進入桃園車站前的重要地標。

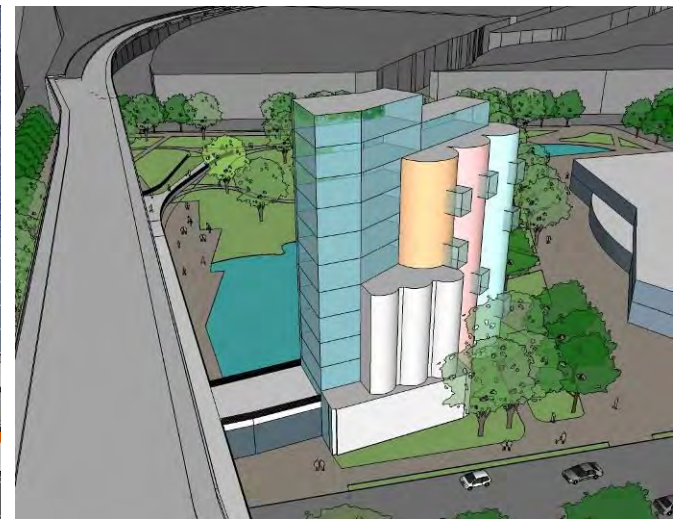
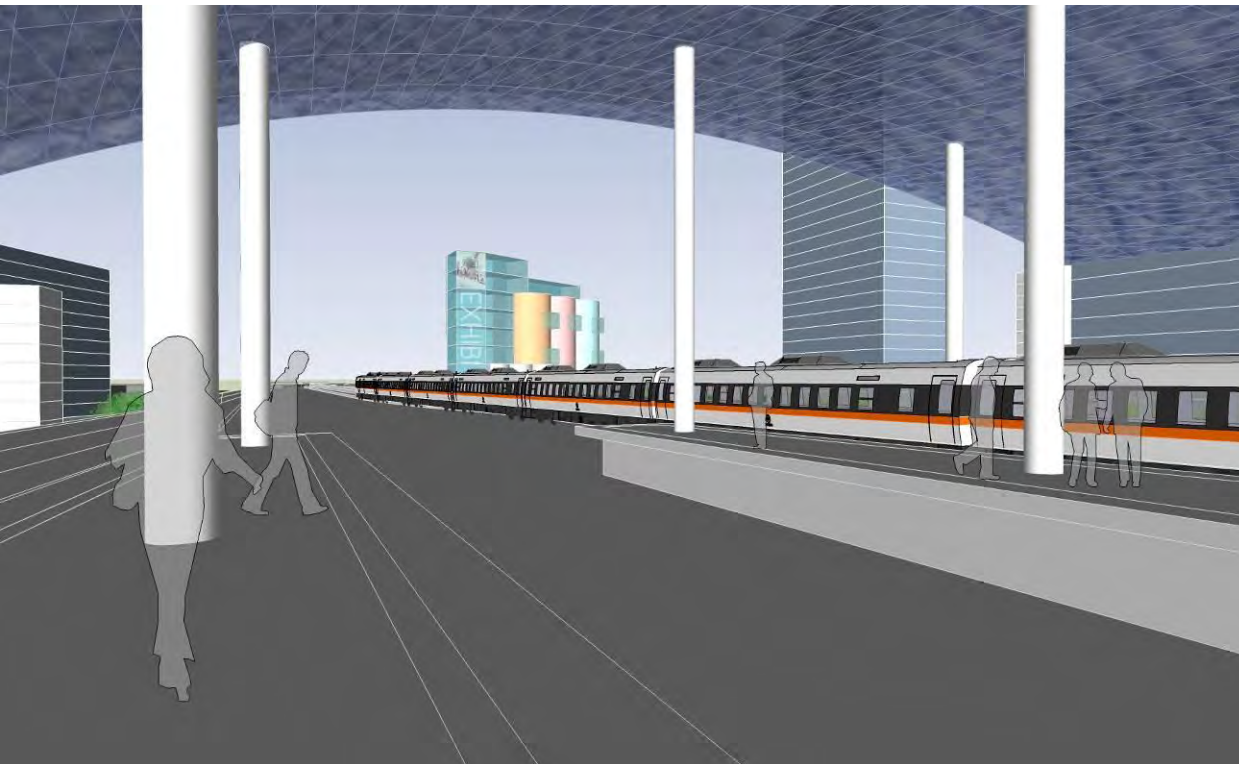




- 城市展覽館與多功能平台結合
- 廠房展示空間分為五層樓，樓地板面積共1,000m²
- 新建展示空間1層及夾層，樓地板面積共800m²
- 辦公及服務空間於1樓及地下一樓，共400m²



- 於廠房牆面進行局部開口，以利內部採光。
- 就建築結構上，RC承重牆可打開三分之一以下的牆面面積。
- 牆面開口得以鋼框補強。
- 廠房內部增設結構，以獨立鋼構樑柱系統支撐。
- 高於軌道高度，將為火車進入桃園車站前的重要地標。



舊廠房再利用案例

德國

福斯汽車博物館



泰德美術館

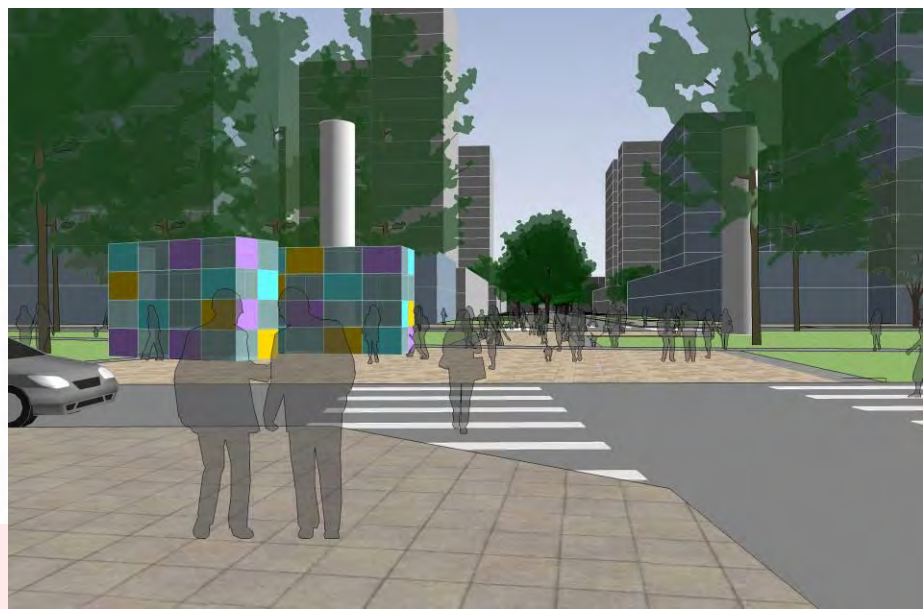
- 英國倫敦
- 火力發電廠改建
- 建築師：Herzog & de Meuron
- 每天湧進二萬人，成為世界最大現代美術館。



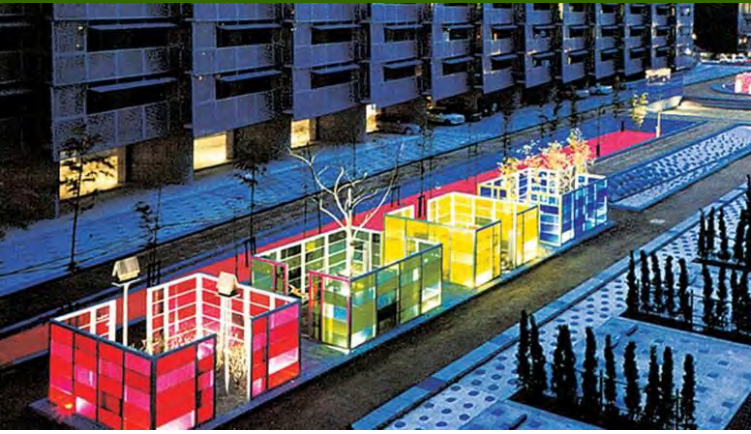
綠園道



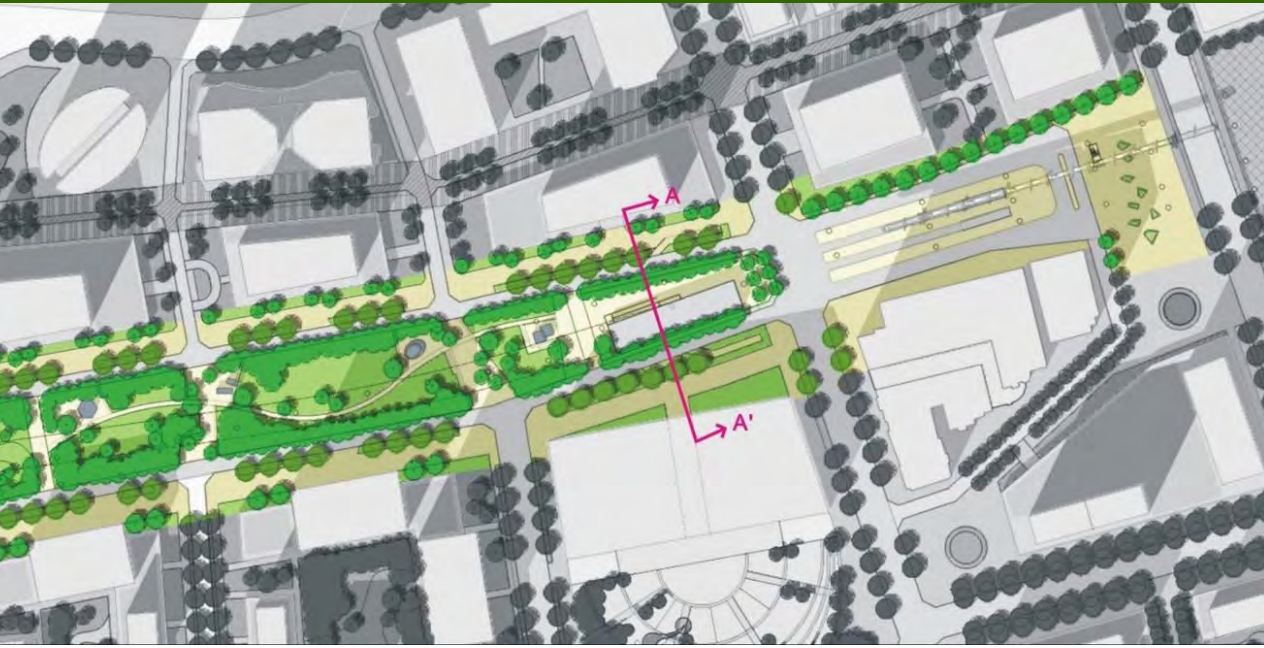
- 1 入口花園
- 2 休憩涼亭
- 3 節點廣場
- 4 藝術市集公園
- 5 東西向連續綠帶
- 6 公園服務及生態展示中心
- 7 迴轉車道
- 8 自行車服務站
- 9 雙向自行車道



藝術市集公園，都市活動新據點



園道端點設置自行車服務站

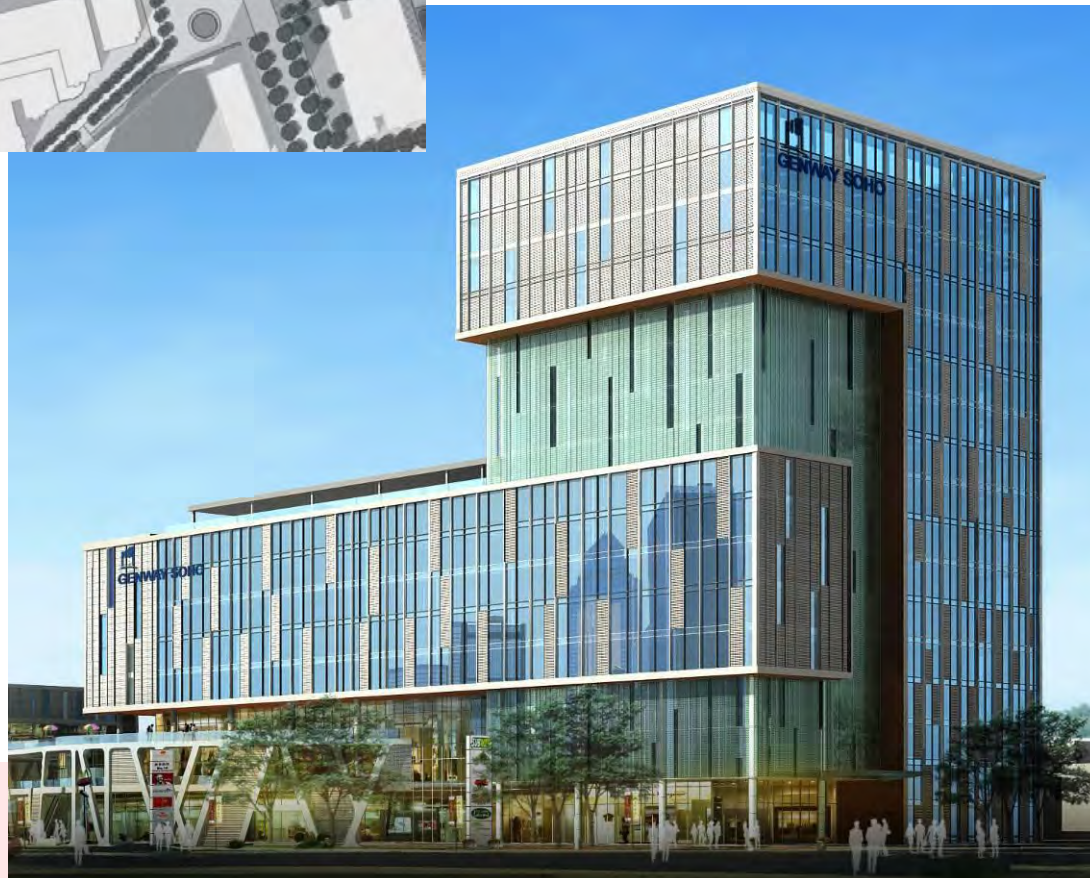


新金融區

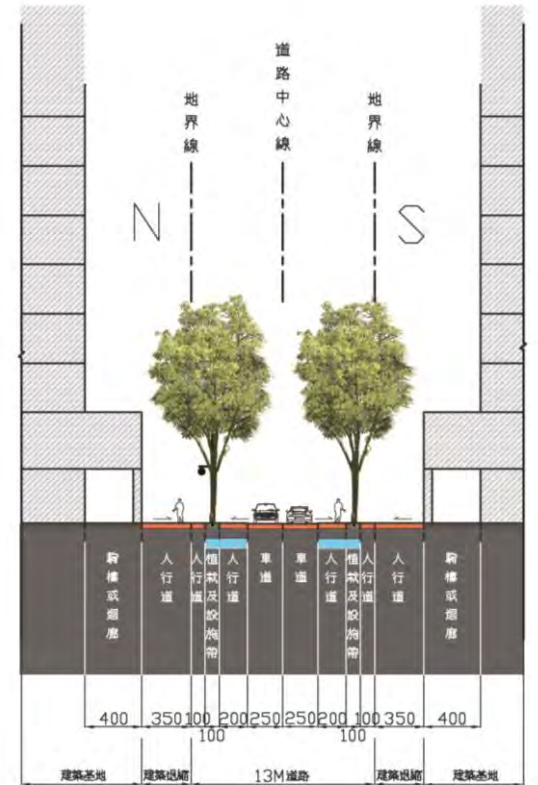
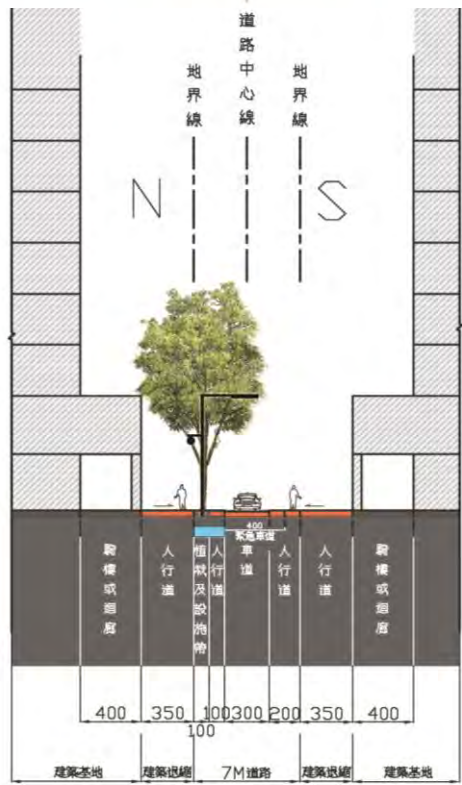
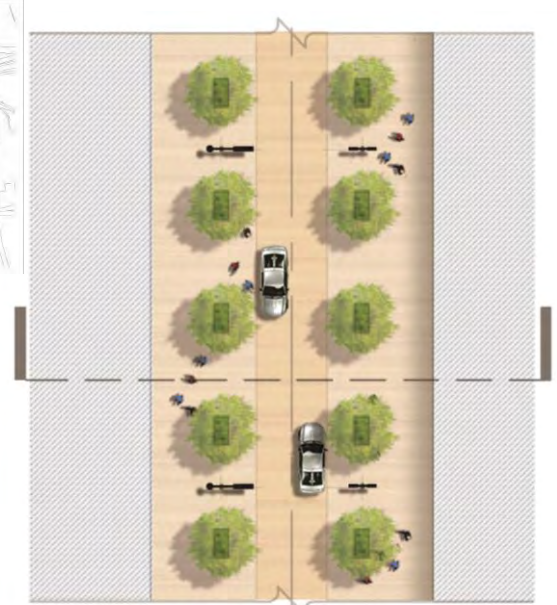
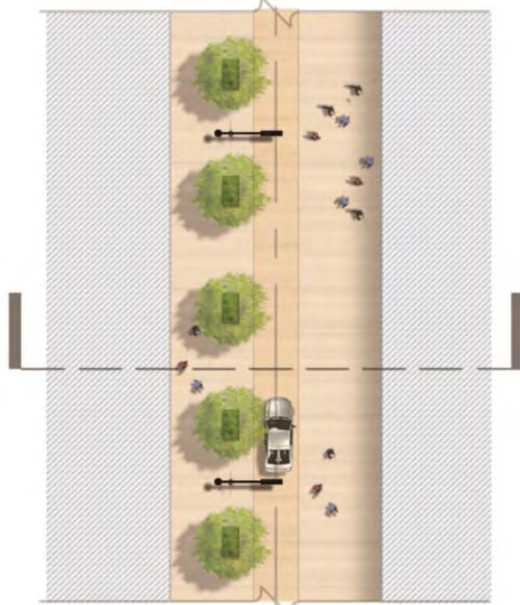
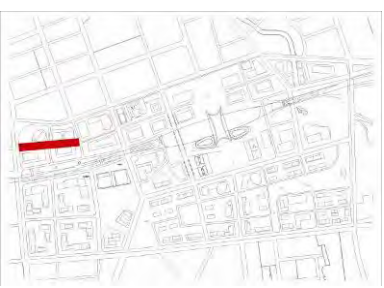
地面層商業+高樓層辦公，延續中正路商業活動，創造區域活力



- 1 總部企業大樓
- 2 特色商業大街
- 3 國際金融辦公區
- 4 臨停區
- 5 車道鋪面處理
- 6 站前百貨商業區

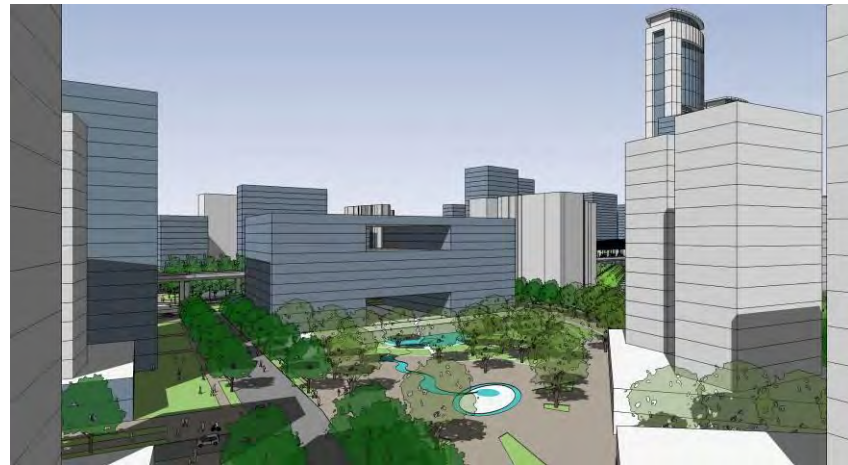






複合商業辦公區

工乙八用地更新後，成為新市政中心或複合商業中心



新市政中心方案

- 地面層留設通風廊道
- 建築高層部分作中空挑高設計，降低量體感



複合商業中心方案

- 低樓層做商業使用，高樓層做為辦公使用
- 拉高建築量體至30層樓，作為車站西側視覺焦點

運用退縮管制及變更青田街道路為公園用地，打造出完整的廣場用地

- ① 臨園道人行/自行車通道
- ② 林蔭休憩區
- ③ 下沉式廣場
- ④ 階梯座椅區
- ⑤ 具導風作用的主要入口廣場
- ⑥ 地面雨水貯留空間
- ⑦ 人行/自行車通道
- ⑧ 水景廣場
- ⑨ 林蔭通廊
- ⑩ 樹陣廣場
- ⑪ 水景空間，下方為地下水貯留池



增加新市政中心南側喬木，減少建築受熱程度並提供林下休閒空間。

設置街角節點以利導風，及大林路底之視覺焦點。

於私人退縮空間留設廣場空間，與北側廣場銜接於一完整站區旅人停等空間，並且延續前後站人行動線至西南側之市民廣場。因應大眾運輸之污染及熱氣，於車道兩側配置過濾淨化樹種，以改善空氣品質。

公園地塊與工乙八用地鄰接介面設置人行及自行車通廊，以延續通透的帶狀東西向通風廊道。

留設廣場節點，串聯站前後廣場人行動線至市民廣場。

建議設置下沉式市民廣場，並採透水鋪面及儲水級配層以降低地坪溫度，減少輻射熱。

公園地塊與南側街廓鄰接介面設置人行通廊。

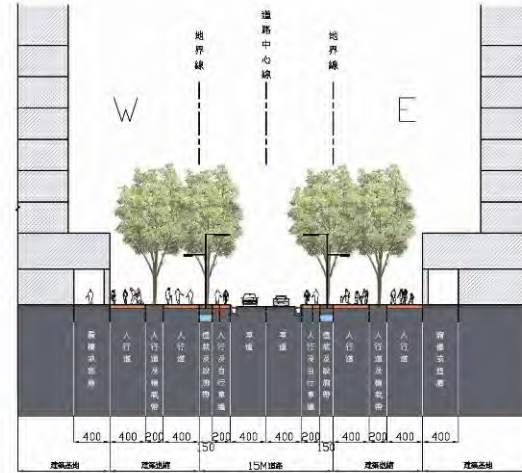
留設地上雨水貯留池，分別提供南北側開發用地暴雨滯延。

利用樹群圍塑導風廊道並創造舒適的林蔭人行空間。

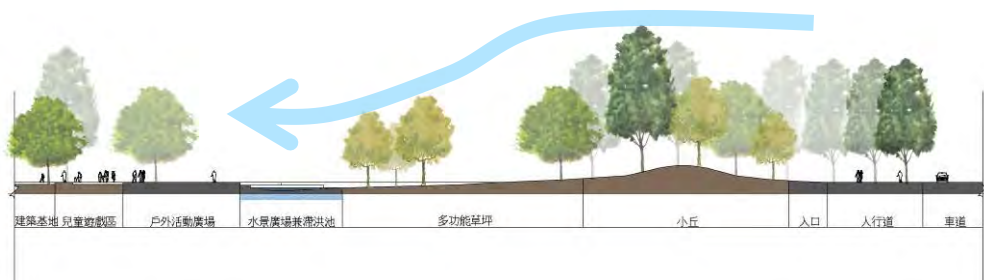


綠色商務社區

延平路活動大街，銜接車站南側廣場



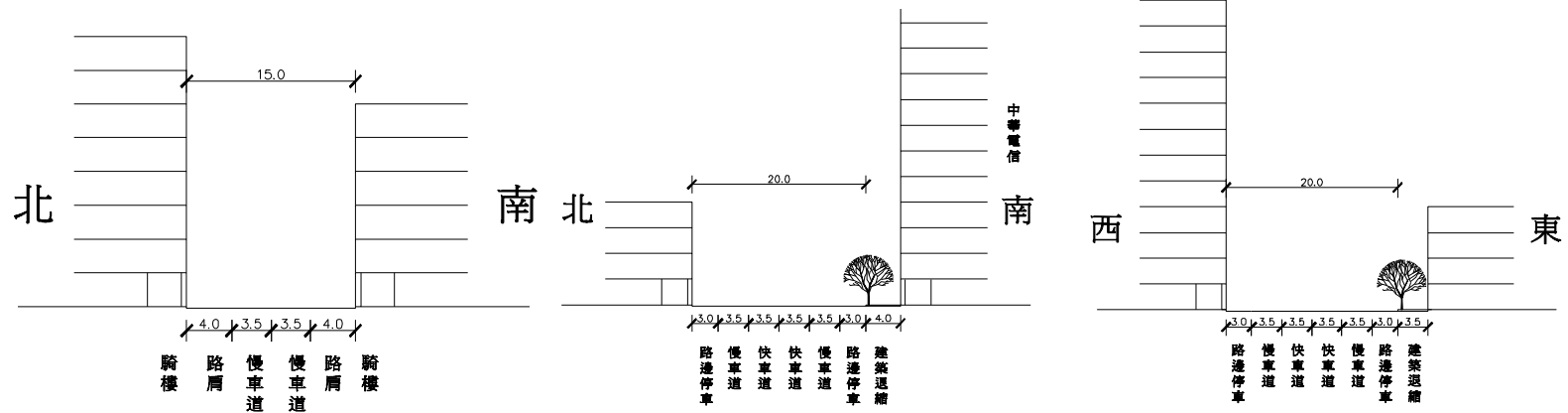
改造建國公園為生態濕地公園，利用水體與植栽達到淨化降溫功用



周邊地區配合改善景觀建議

周邊地區配合改善景觀原則

- ▶ 建立人本空間
- ▶ 視覺景觀美質
- ▶ 適宜的土地使用



南：建國路現況

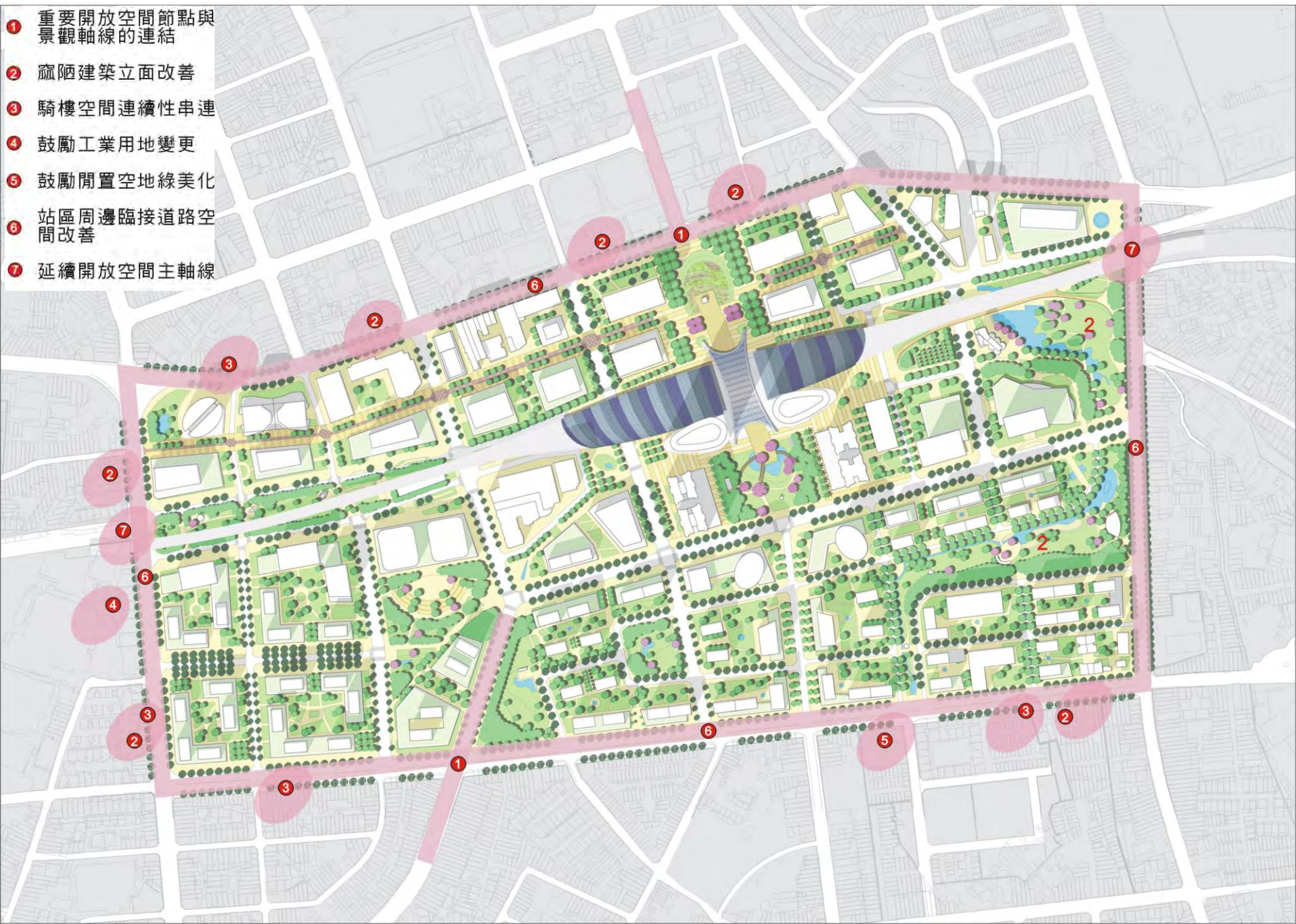


北：復興路現況

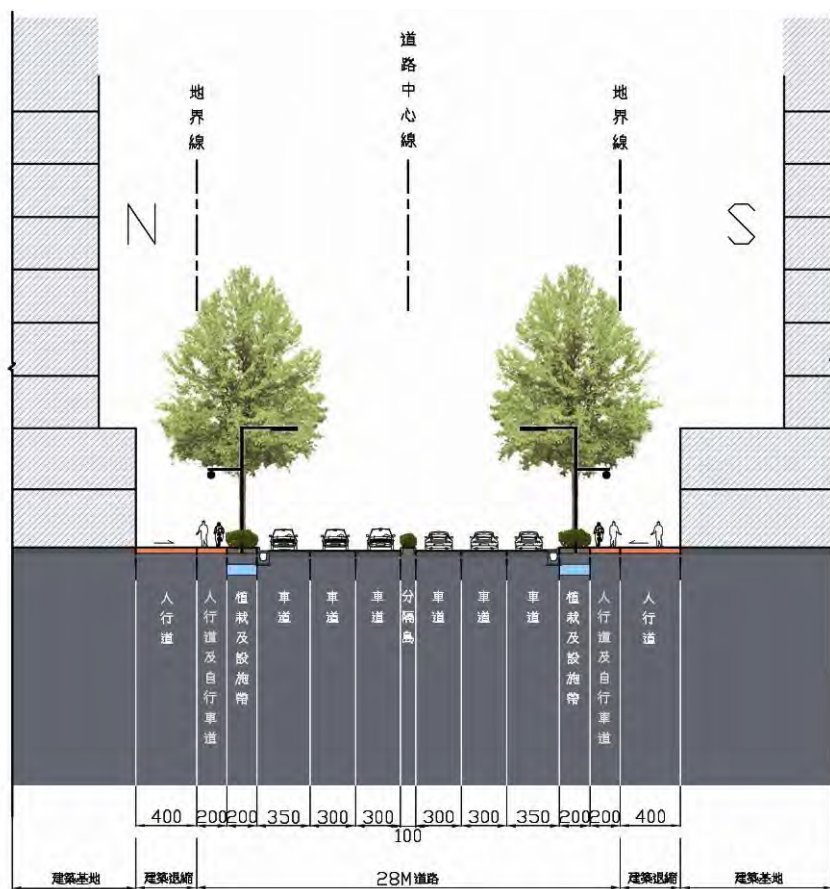


東：桃鶯路現況

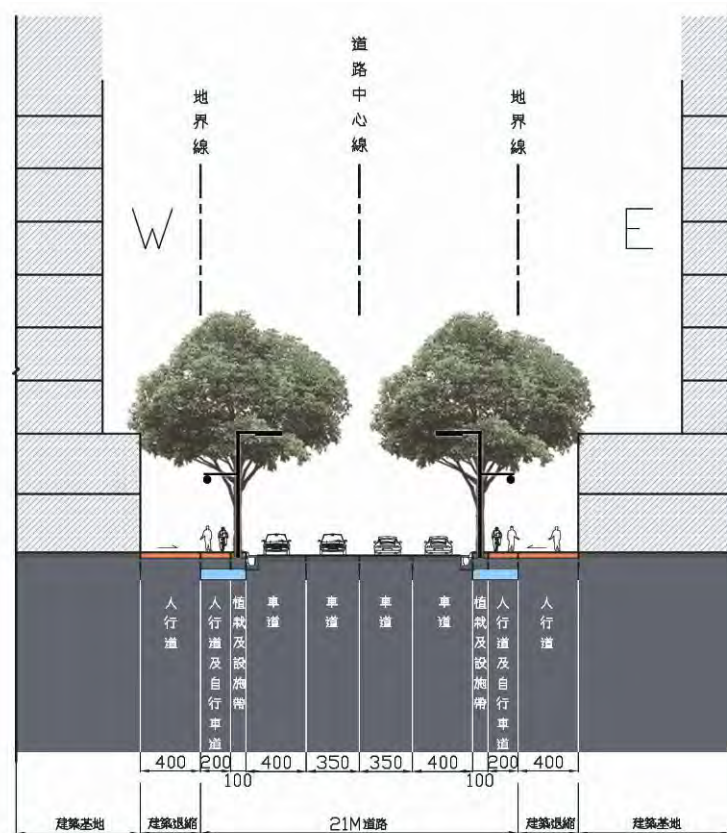
- 1 重要開放空間節點與景觀軸線的連結
- 2 窳陋建築立面改善
- 3 騎樓空間連續性串連
- 4 鼓勵工業用地變更
- 5 鼓勵閒置空地綠美化
- 6 站區周邊臨接道路空間改善
- 7 延續開放空間主軸線

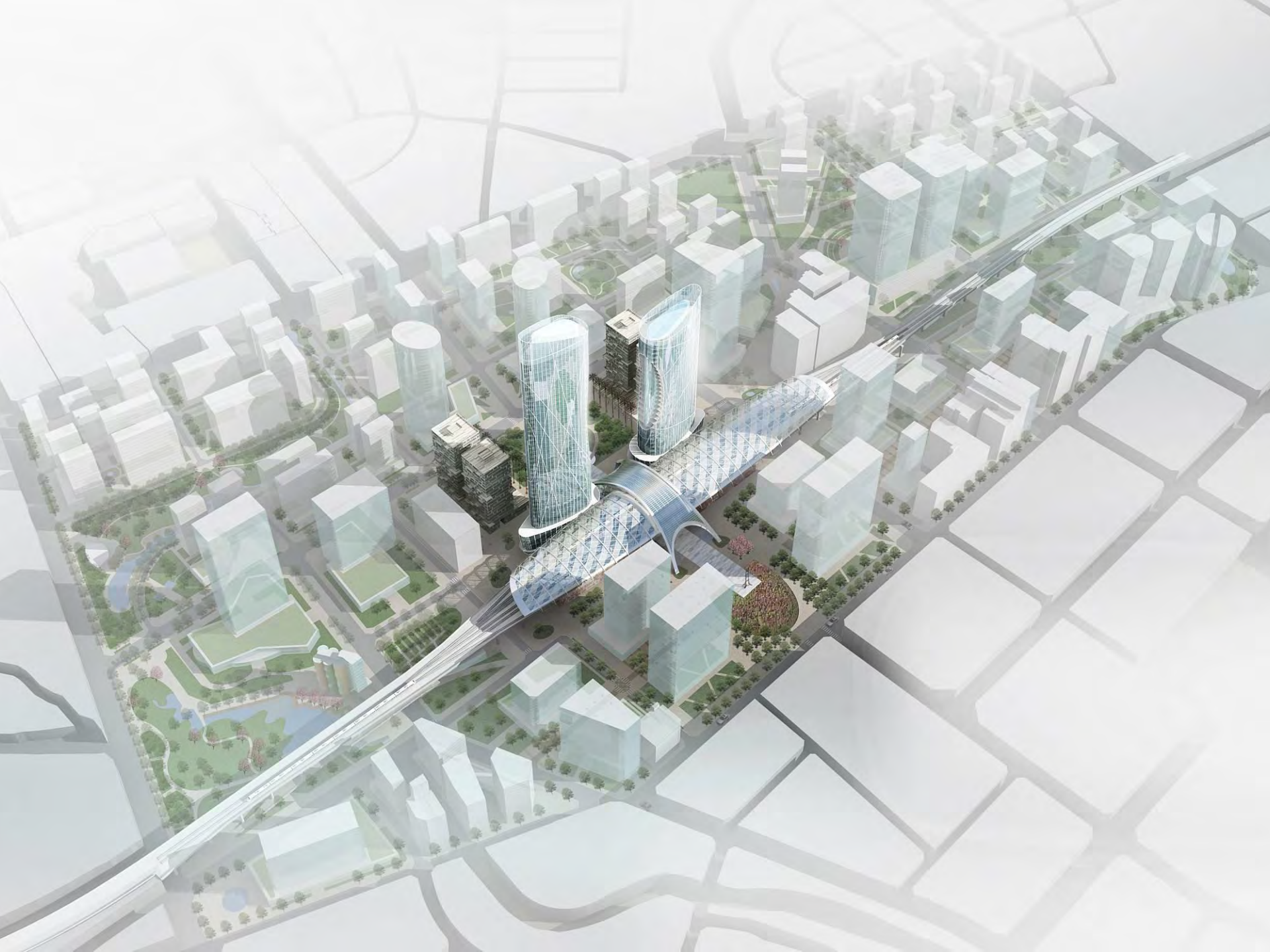


南：建國路道路空間改善構想



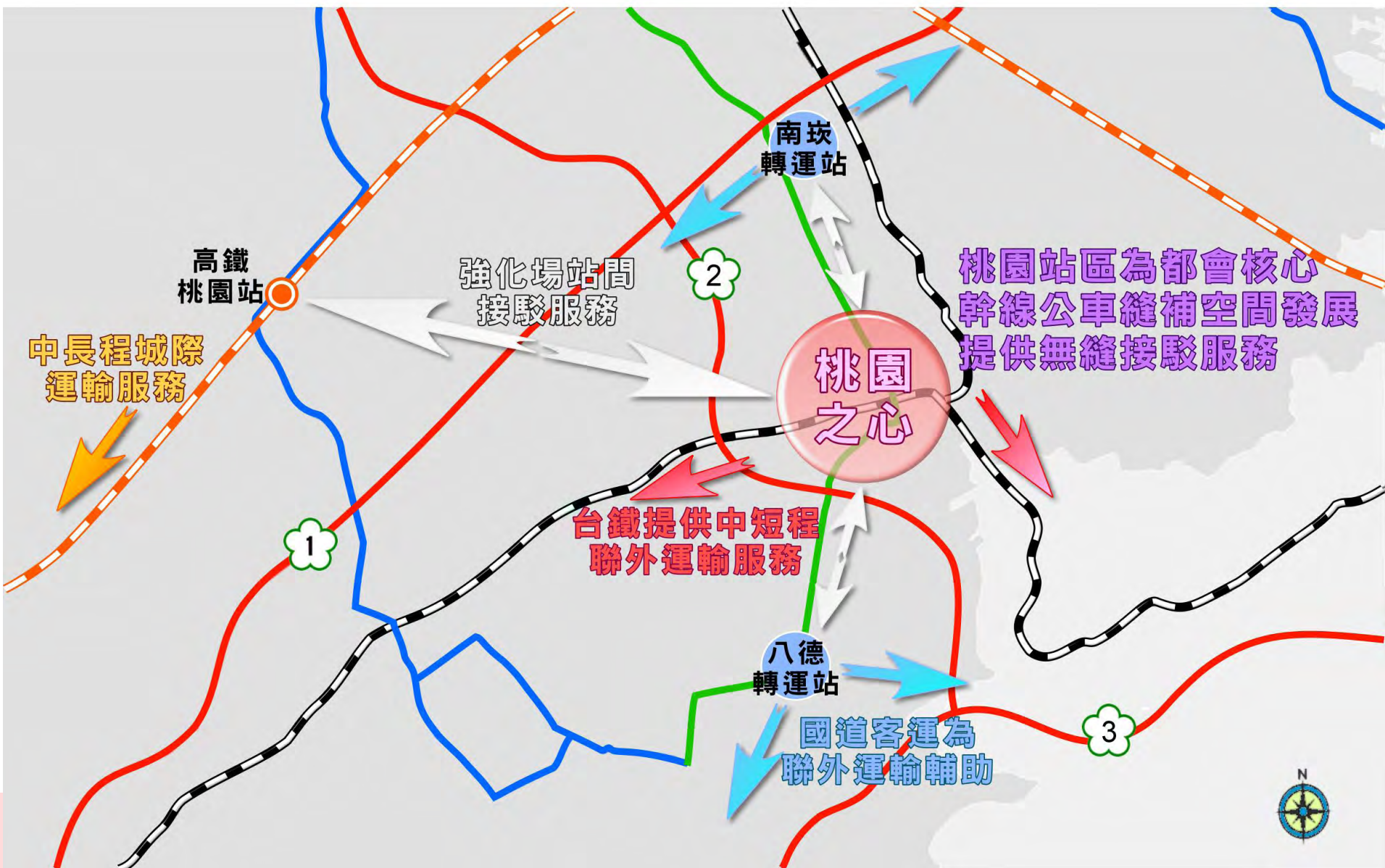
東：桃鶯路道路空間改善構想



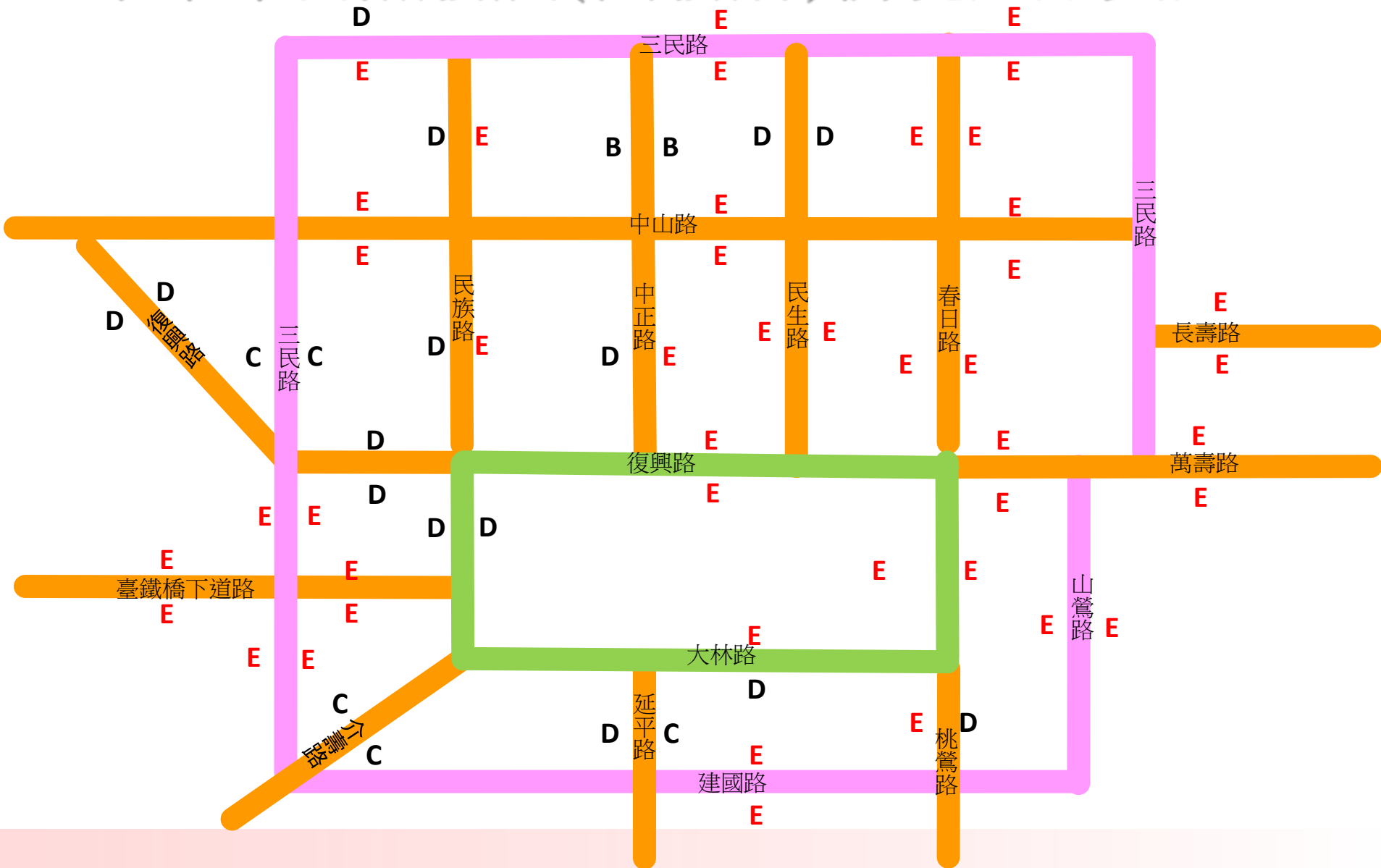


- 交通規劃

■建構「桃園之心」願景的運輸路網



未來年自然發展(開發前)情境道路交通量



■ 整體市區道路規劃構想

站區小內環道路縮減車道，限制行駛速度



- 聯外道路
- 外環系統
- 站區道路

外環道路(三民路、建國路、山鶯路)拓寬為3車道

■ 站區周邊動線及區位規劃原則

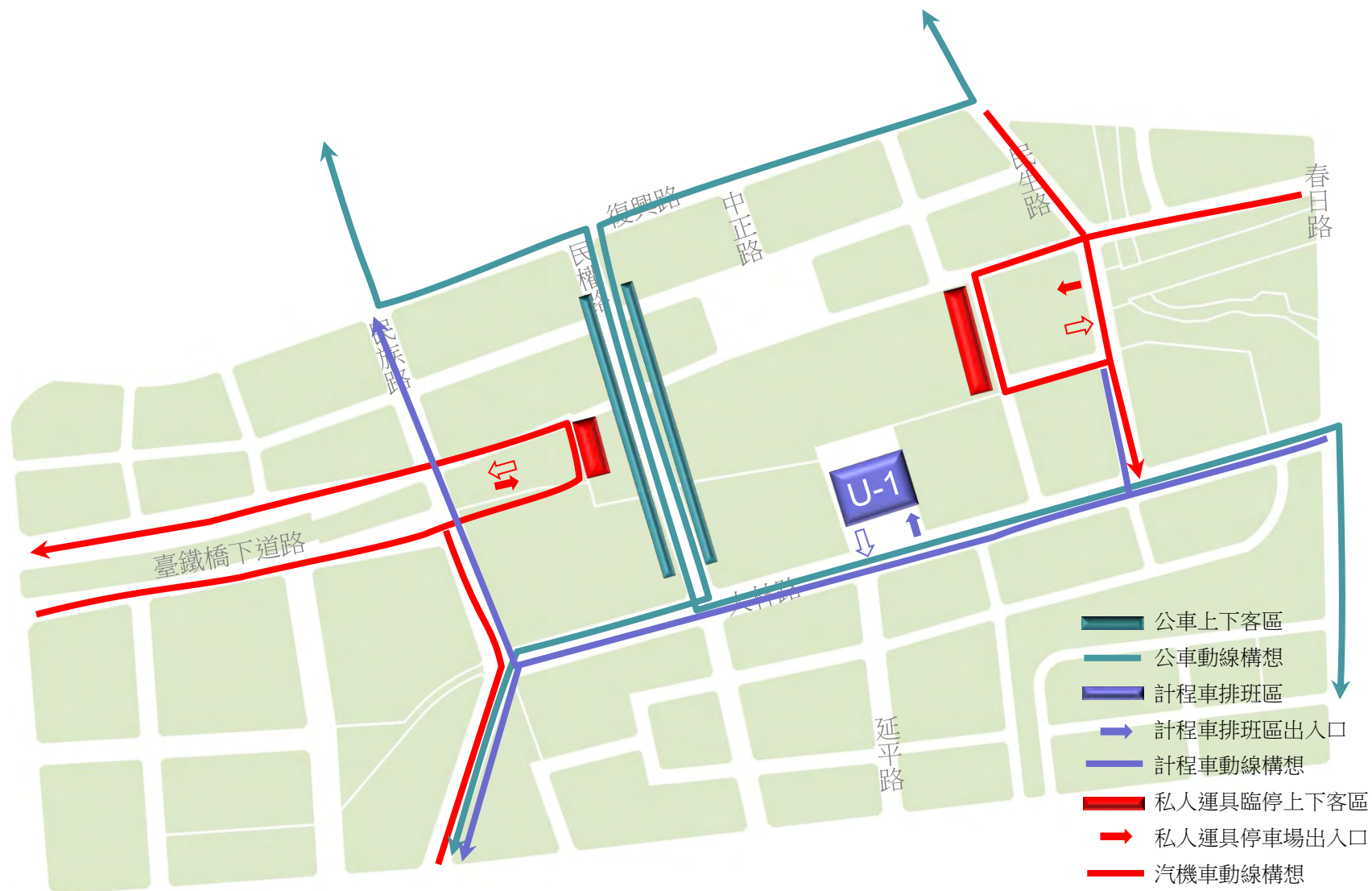
● 動線規劃原則

- 縫合前後站發展，減少前後站居民活動受交通阻隔
- 避免車流穿越切割人行動線降低利用步行、自行車轉乘之意願
- 在降低站區周邊車流衝擊下，盡可能減少車流繞行
 - 復興大林路負荷重私人運具量大東西兩側進入站區

● 區位設置原則

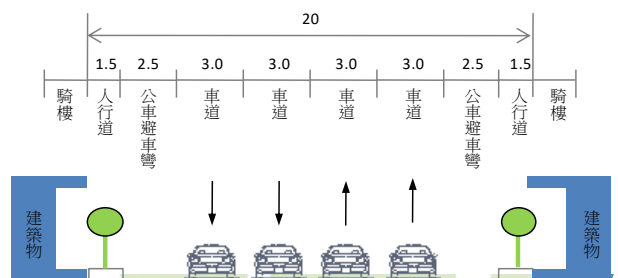
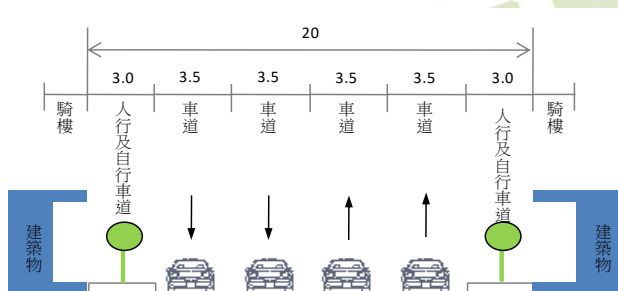
- 保留完整的開放空間，維持開闊的前後站廣場
- 設置集中、獨立的設施區位，提高轉乘的自明性，單純化站區周邊車流動線
- 優先考量公共運輸(公車、計程車)場站及動線，以轉乘步行距離最短為原則
- 汽機車臨停上下客區近可能靠近站區

長期轉乘區位及動線規劃構想



短期公車動線及停靠站替代方案

復興路、大林路配合
車道縮減、騎樓整平及
建築物退縮留設候車空間



調整做為幹線公車及
長途公路客運停靠站

用地取得困難，
短期內執行困難

繞行福安街、南側廣場西側
作為短期替代方案



■ 公車路線調整建議原則

● 整體公車路線調整構想

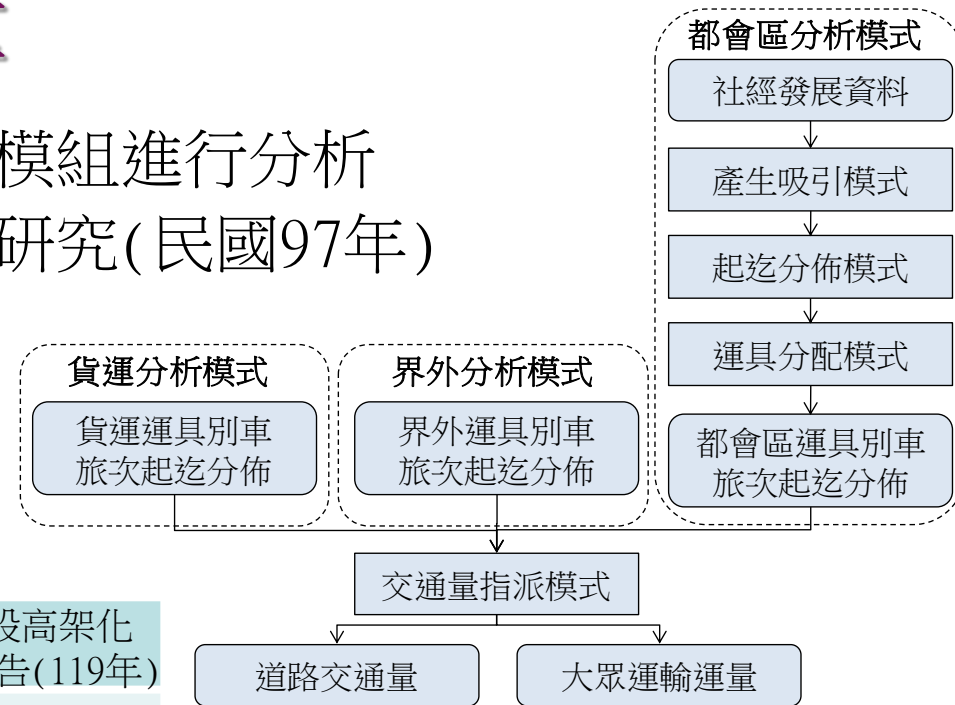
- 以臺鐵、航空城捷運線為主，配合幹線公車**構建骨幹大眾運輸路網**
- 利用接駁公車銜接骨幹路網，串聯重要運輸場站及社區、工業區
- 將社區**免費公車納入管理**，強化捷運場站及周邊社區的接駁服務
- 配合長途國道客運轉運站外移，規劃接駁公車進行串聯，**提高轉乘便利性**
- 捷運路廊可先**闢駛先導公車**，提前培養大眾運輸客源

● 公車路線調整原則

- 整併既有路線或新闢幹線公車並規劃銜接服務桃園車站
- 路線起迄點之一端2公里範圍內應有調度站
- 路線折返方式建議順時鐘為原則，以減少左轉交織問題
- 路邊停靠站以市區250-350米、郊區350-500米為原則
- 考量業者合理營運產能
- 減少民眾轉乘需求

桃園車站進出站運量

- 以桃園模式為基礎，分為三大模組進行分析
- 參考桃園桃園捷運綠線可行性研究(民國97年)分析之基本假設



		項目	街面進出站量	轉乘捷運/臺鐵	臺鐵/捷運進出站總量	桃園段高架化綜規報告(119年)
全日運量(130年)	臺鐵	進站	34,300	23,400	116,200	79,000
		出站	36,800	21,700		
	捷運	進站	29,400	21,700	103,800	-
		出站	29,300	23,400		
尖峰小時運量(130年)	臺鐵	進站	5,100	6,400	20,200	7,900
		出站	5,100	3,600		
	捷運	進站	5,700	3,600	17,200	-
		出站	4,900	3,000		

轉乘設施需求推估-車站

● 運具選擇比例

■ 參考航空城捷運線可行性研究

● 乘載率及車位周轉率

■ 依桃園現況乘載率估算

■ 周轉率參考高鐵車站轉乘需求策略(民國95年)進行參數設定

運具	小汽車 停車	機車 停車	自行車	小汽車 接送
比例	1.0%	11.5%	6.2%	4.6%
運具	機車 接送	公車	計程車	步行
比例	7.7%	47.4%	2.0%	19.6%

運具	小汽車停車 (次/日)	機車停車 (次/日)	自行車 (次/日)	小汽車接送 (次/小時)	機車接送 (次/小時)	計程車 (次/小時)
乘載率	1.58	1.18	1.00	1.00	1.00	1.00
車位轉換率	4.0	4.0	2.5	60	90	60

停車設施需求

● 設施需求估算結果

小汽車	機車	自行車
104	1,556	1,571

臨停設施需求

小汽車 上客	機車 上客	小汽車 下客	機車 下客	計程車 下客	計程車 上客	計程車 排班區
9	10	10	11	5	4	40

■ 轉乘設施需求推估-共構大樓及聯開大樓

● 推估方法

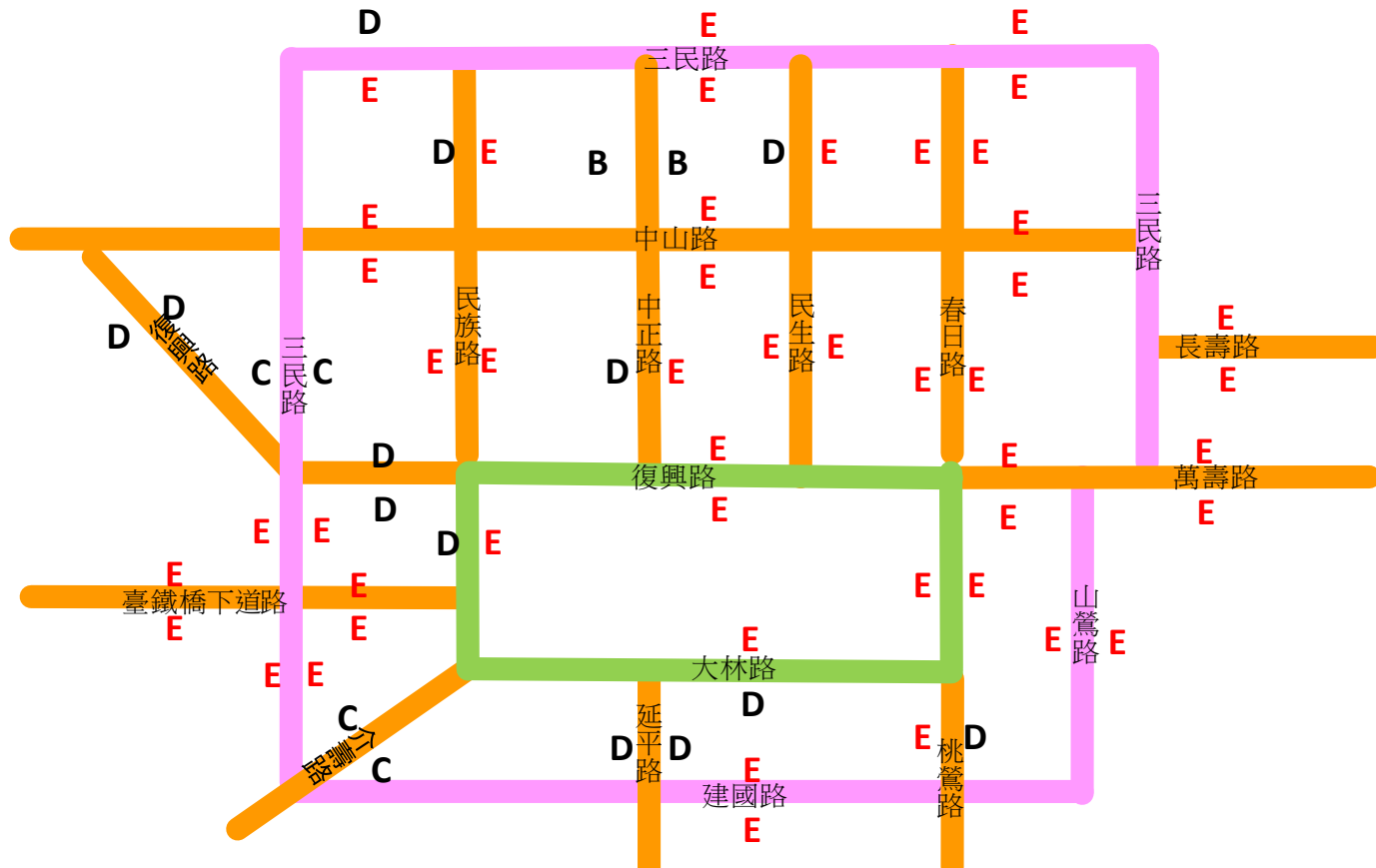
- 利用各類別大樓之尖峰平均停車需求率(席/樓地板面積)估算
- 參考科博館案、南港車站案、以及「大型購物中心之旅次發生與停車需求之研究」(94.4)進行參數設定

尖峰停車率 (席/平方公尺)	小汽車	機車
旅館	0.51	0.26
辦公大樓	0.90	1.13
商場	0.93	2.12
住宅	0.77	1.59

● 設施需求估算結果

類別	小汽車	機車
共構大樓	849	879
聯開大樓	228	480

未來年開發後情境道路服務水準



- 以民國130年為分析年期
- 未來年開發後情境下，市區主要道路均呈現交通瓶頸
 - 依規劃構想進行土地開發
 - 民族、桃鶯、三民路橋打通
 - 新闢台鐵橋下道路

■ 道路拓寬建議






道路	建議路寬/車道樹	建議期程
大林路	23米/雙向各2車道	配合車站完工營運進行拓寬，於中程完成道路系統規劃構想
建國路	28米/雙向各3車道	配合車站完工營運進行拓寬，於中程完成道路系統規劃構想
民族路	20米/雙向各2車道	配合車站完工營運進行拓寬，於中程完成道路系統規劃構想
三民路	26米/雙向各3車道	外環道路於中程完成，長程建議隨交通量成長局部拓寬中山路至臺鐵橋下道路路段
春日路、桃鶯路	27米/雙向各2車道	配合車站完工營運進行拓寬，於中程完成道路系統規劃構想，長程建議隨交通量成長局部拓寬復興路至建國路間路段
民生路延伸銜接大林路	18米/雙向各2車道	配合車站東側工業區土地變更使用，於近程完成

交通管理配套(1/2)

交通工程配套

- 重慶街-吉林路廊設置駝峰等實體分隔禁止車流南北穿越臨停區
- 重要路口號誌連鎖，維持車流續進(復興路、大林路)
- 路口轉向限制(臺鐵橋下道路-民族路口、民生路禁止左轉復興路、復興-民族路口、復興-民生路口、復興-春日路口禁止左轉)
- 左轉專用道(大林路、復興路於臨近大眾運輸專用道路口、民生路鄰近站區東側單行道路口)
- 南側計程車出口禁止左轉大林路，減少車流回堵造成壅塞

交通配套策略

-  設置出入口駝峰，阻隔車輛穿越
-  號誌調整
-  禁止左轉
-  設置左轉專用道
-  計程車排班區出入口禁止左轉大林路



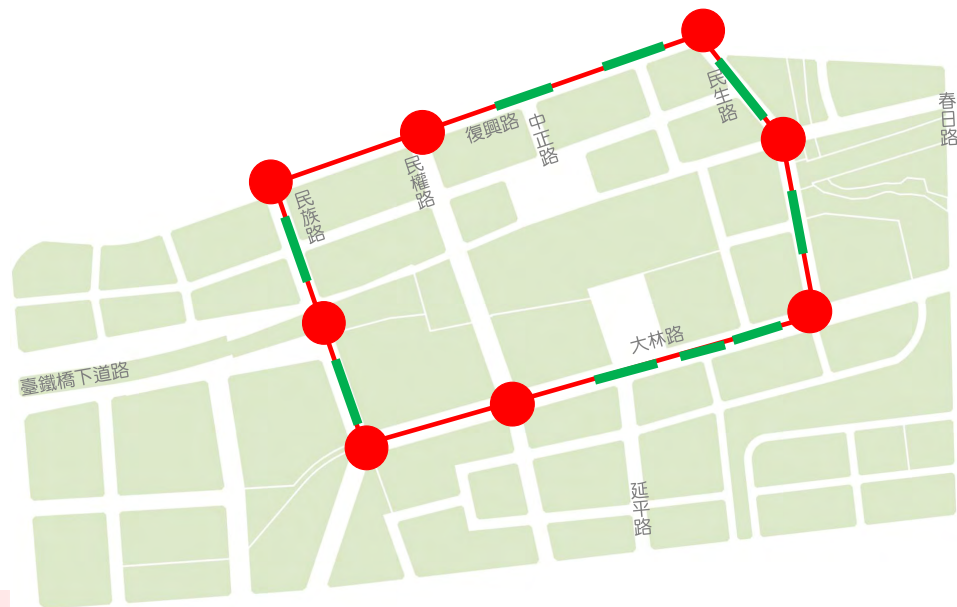
■ 交通管理配套(2/2)

● 停車管理配套

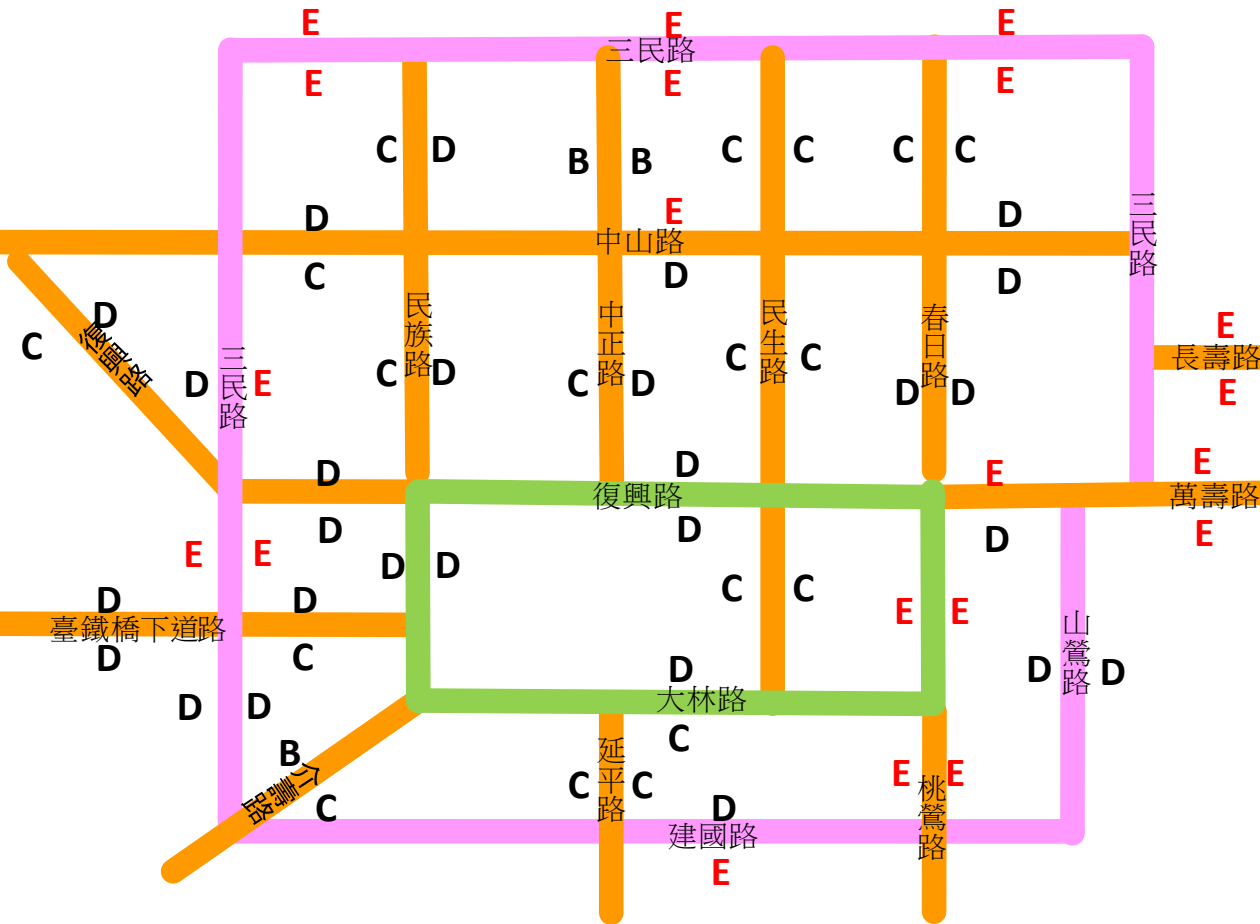
- 全面實施汽機車停車收費
- 設定合理的停車供給上限
- 停車費率調整

● 禁止車流穿越道路

- 利用中央分隔島或緣石等實體分隔，禁止車流穿越道路，減少路段上號誌化路口數，



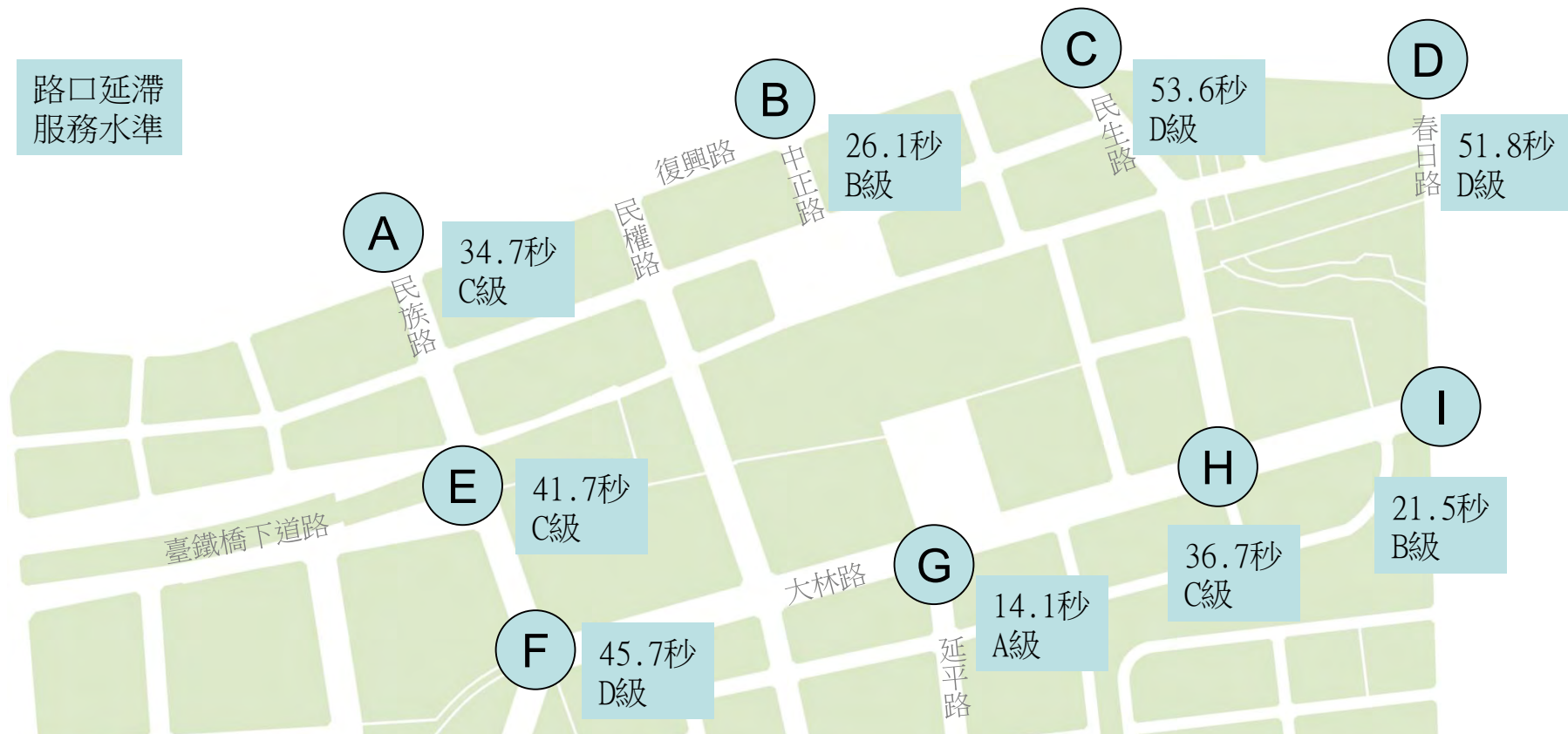
未來年目標導向情境道路服務水準



目標導向情境

- 大眾運輸比例達50%
- 外環系統(三民、建國、山鶯路)拓寬為3車道、民生路拓寬為2車道並打通銜接大林路、大林路拓寬為2車道並禁行機車
- 三民路、建國路全面禁止路邊停車，提升道路行駛速率
- 外環道路進行車流導引，服務穿越性車流
- 站區重要路口禁止左轉，減少車流進入站
- 全面停車收費

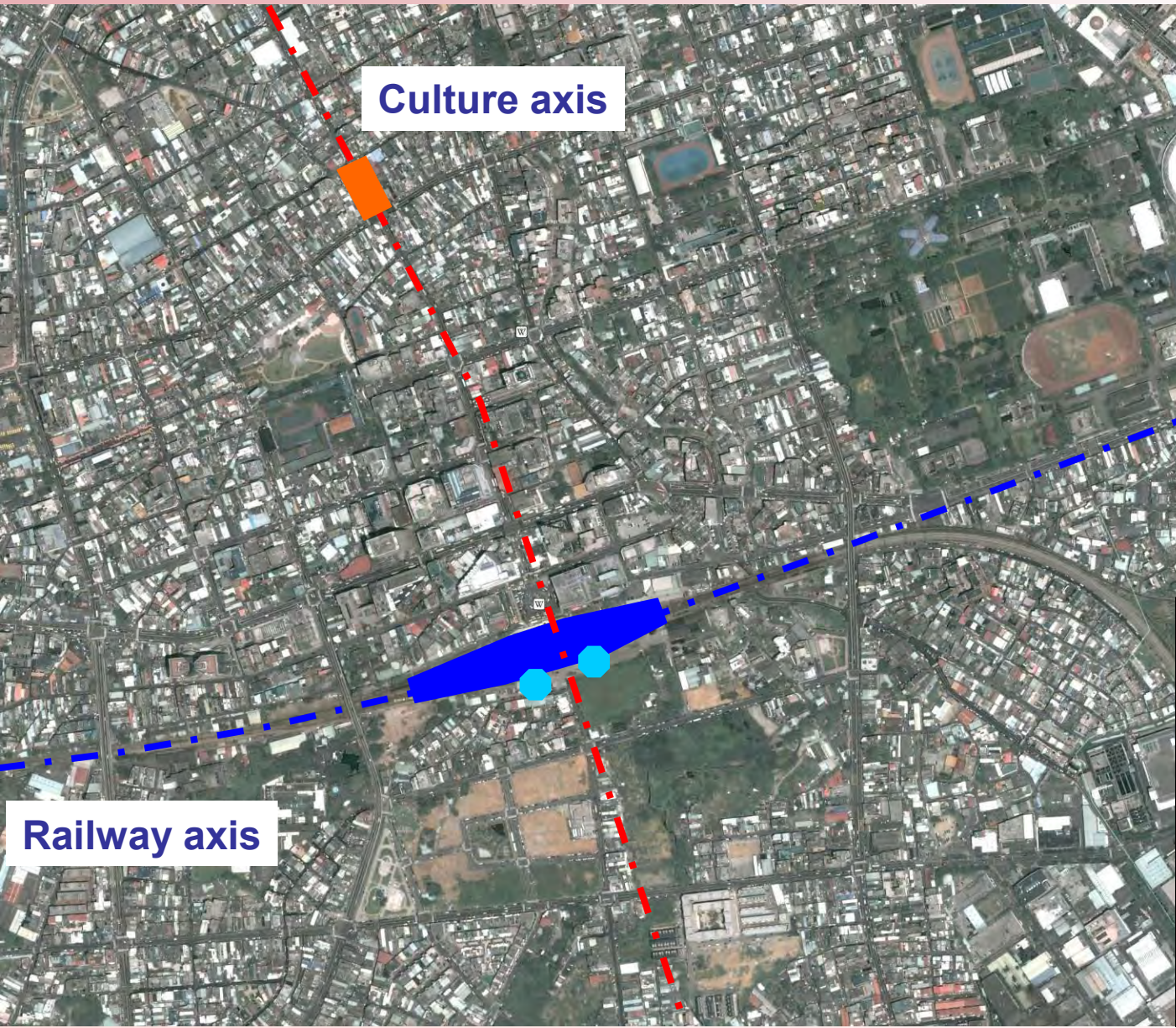
未來年目標導向情境周邊路口服務水準



- 以THCS分析，配合HCS進行檢核，再依據2001年台灣地區公路容量手冊號誌化路口服務水準進行評估
- 車站周邊僅復興-民生、復興-春日及大林-民族-介壽路口交通量較大為D級服務水準，其餘路口皆為C級以上

- 車站建築及聯開發大樓設計

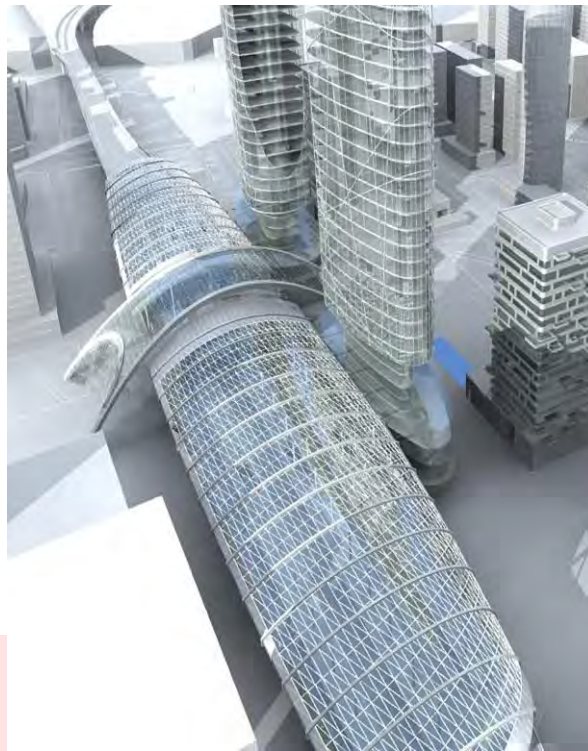
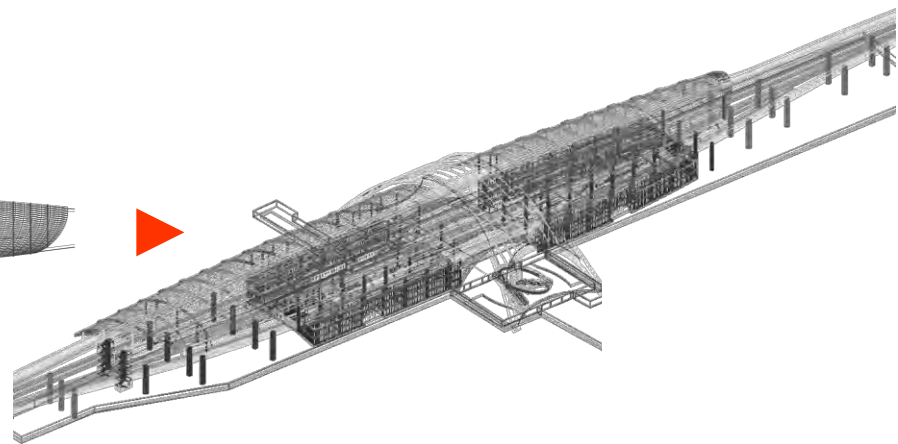
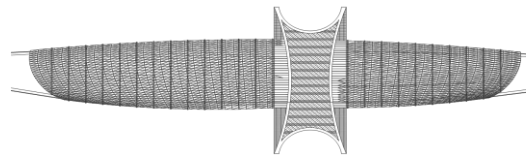
Design Strategies – Urban Landmark



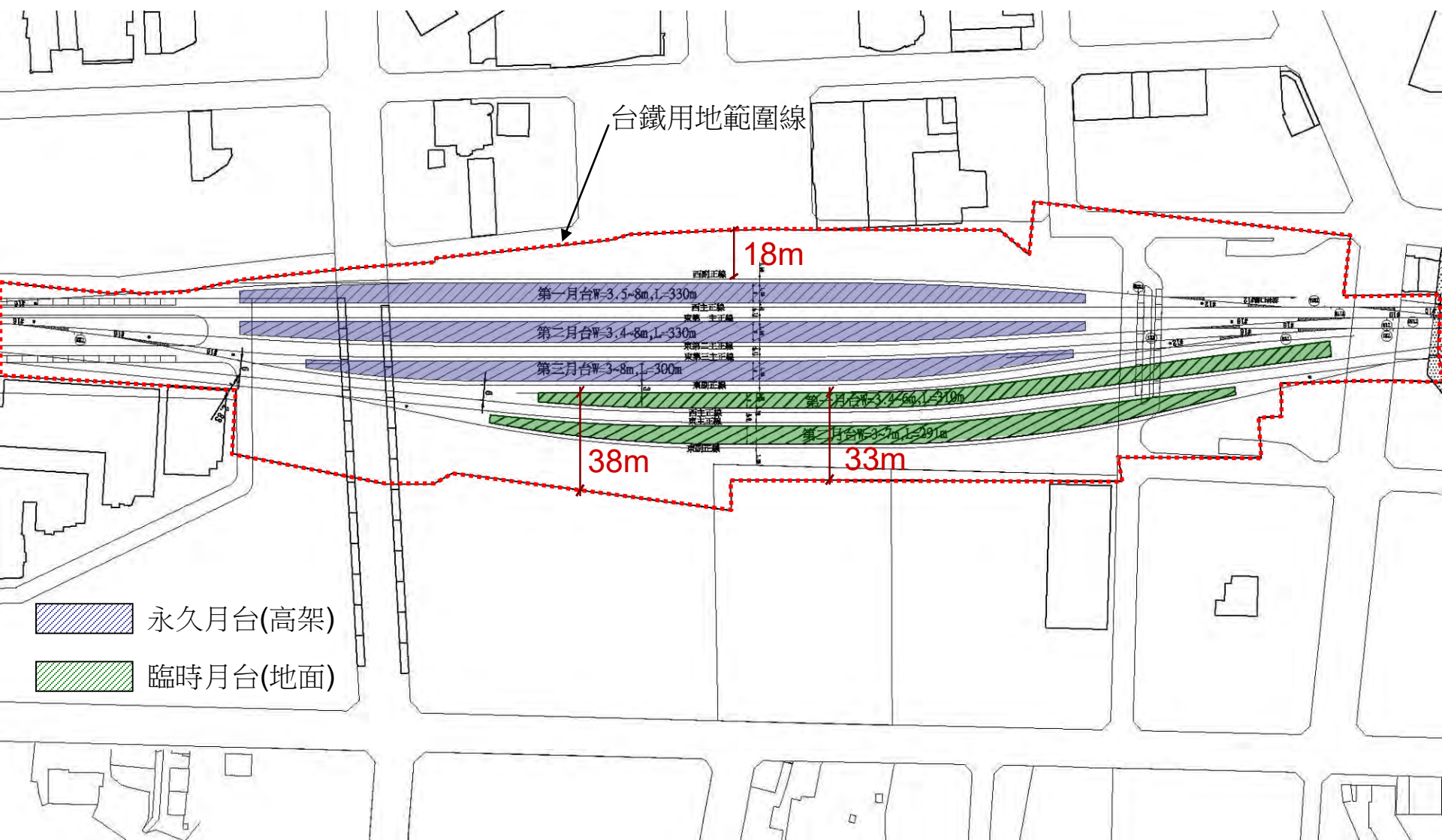
Design Strategies – City Identity



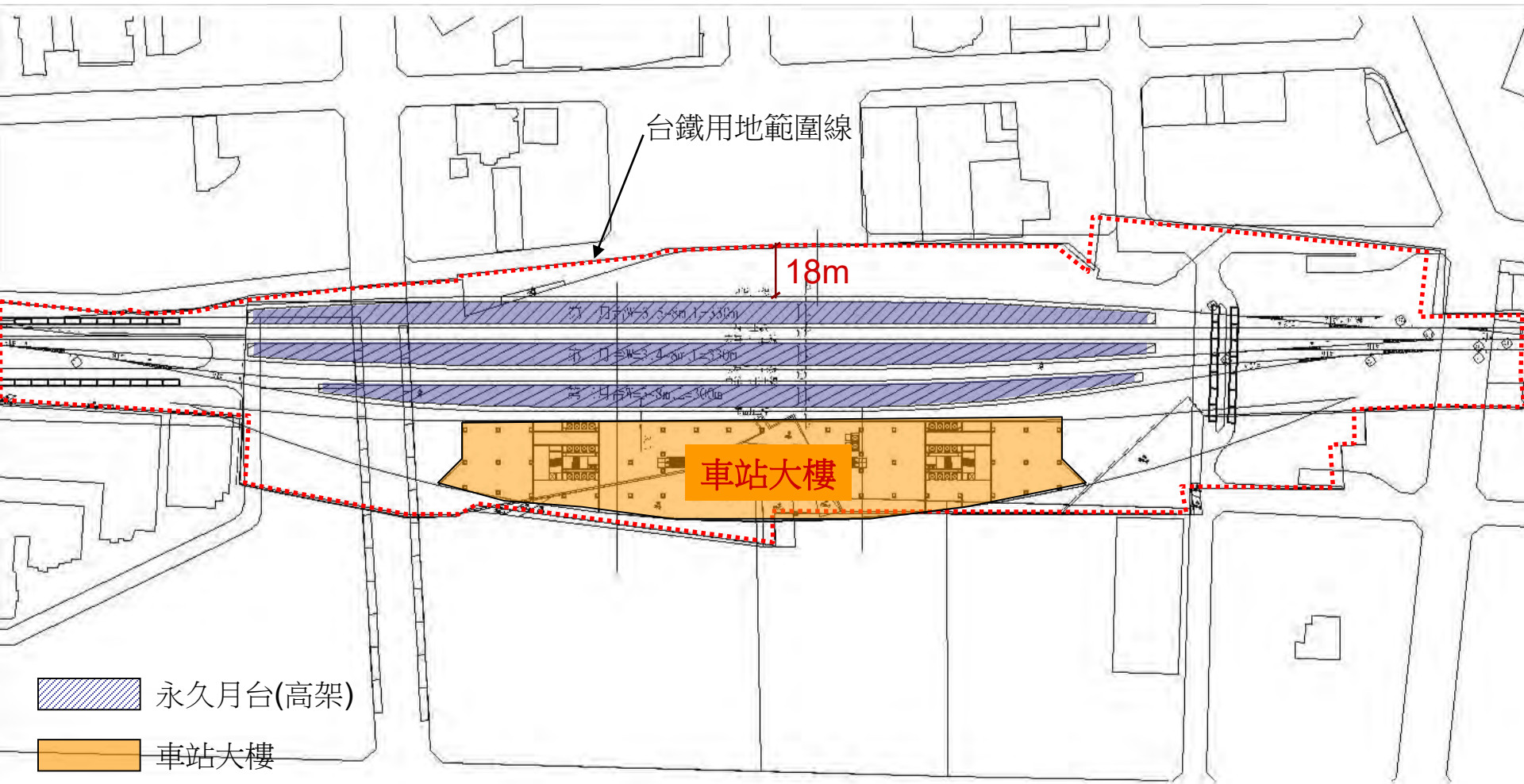
造型



98.07.10 臺鐵線型配置原則

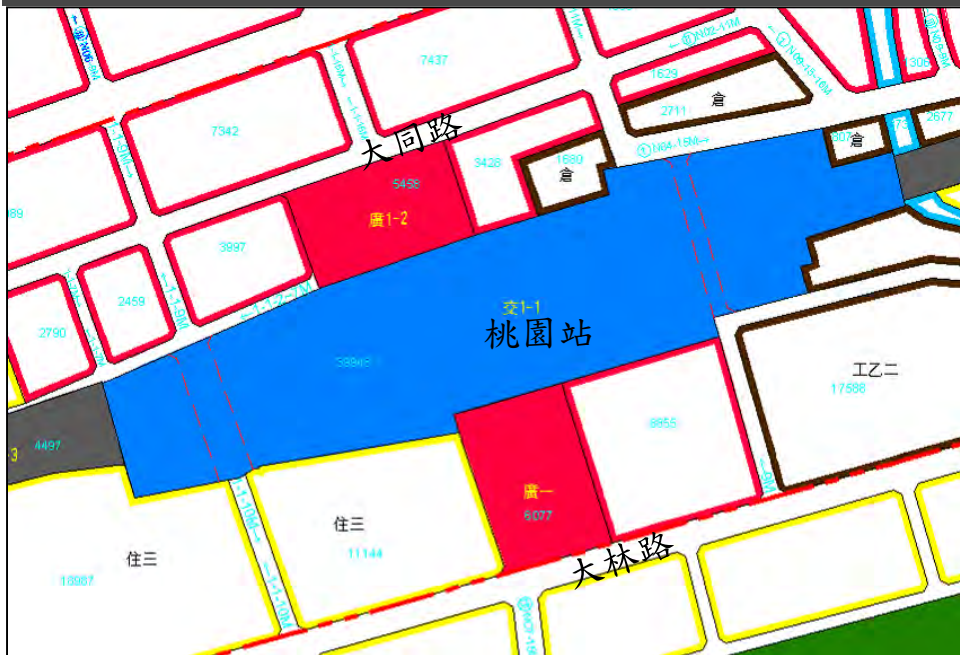


98.07.10臺鐵車站站體調整

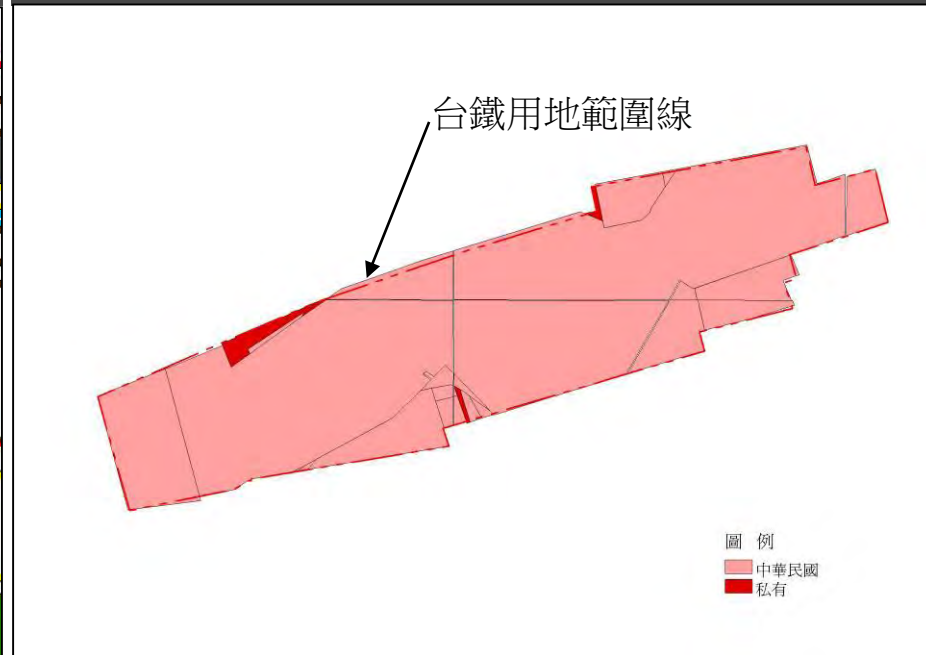


桃園站周邊土地權屬分佈情形

變更都市計畫公展草案示意圖

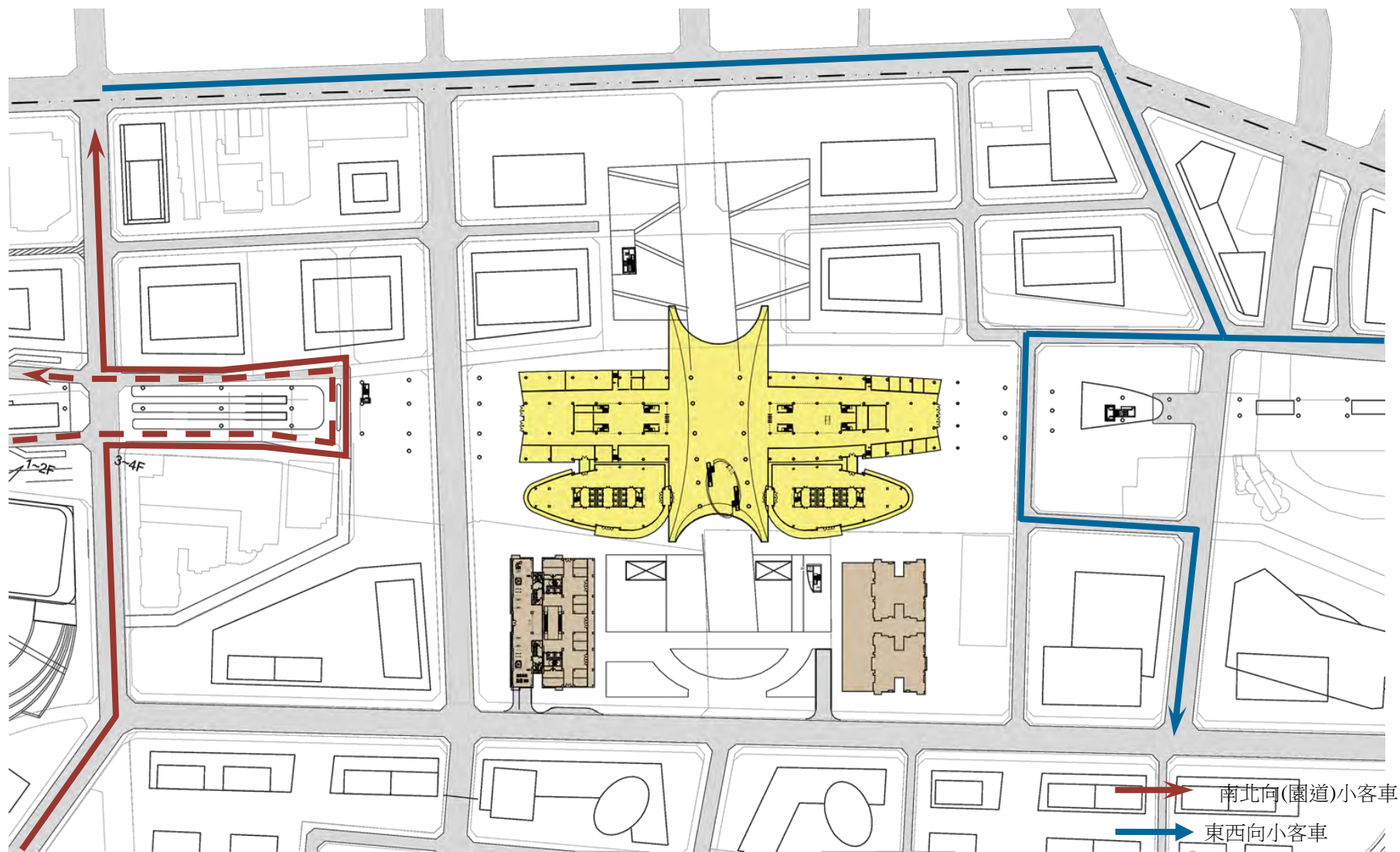


土地權屬分佈示意圖

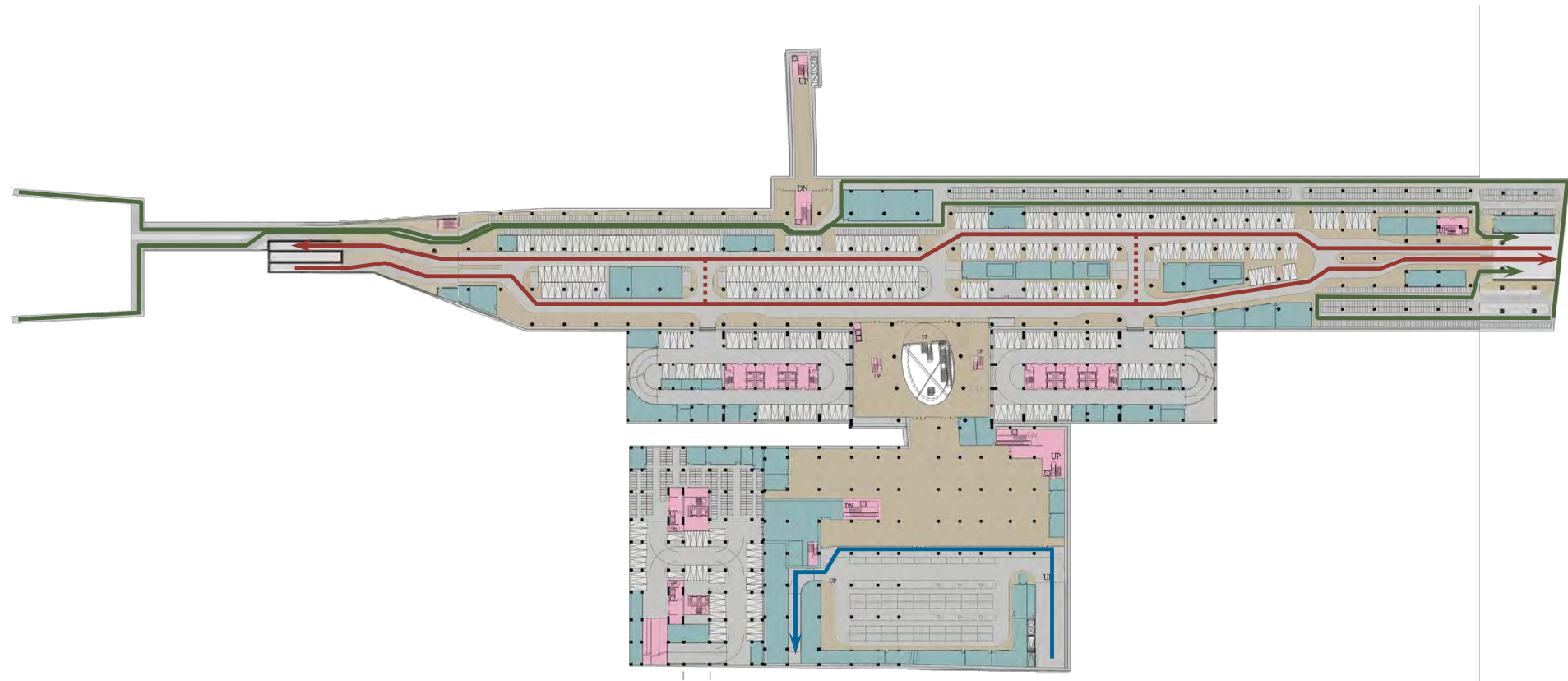



所有權	面積(公頃)
中華民國	3.9397
私有	0.0551
總計	3.9948

停車動線

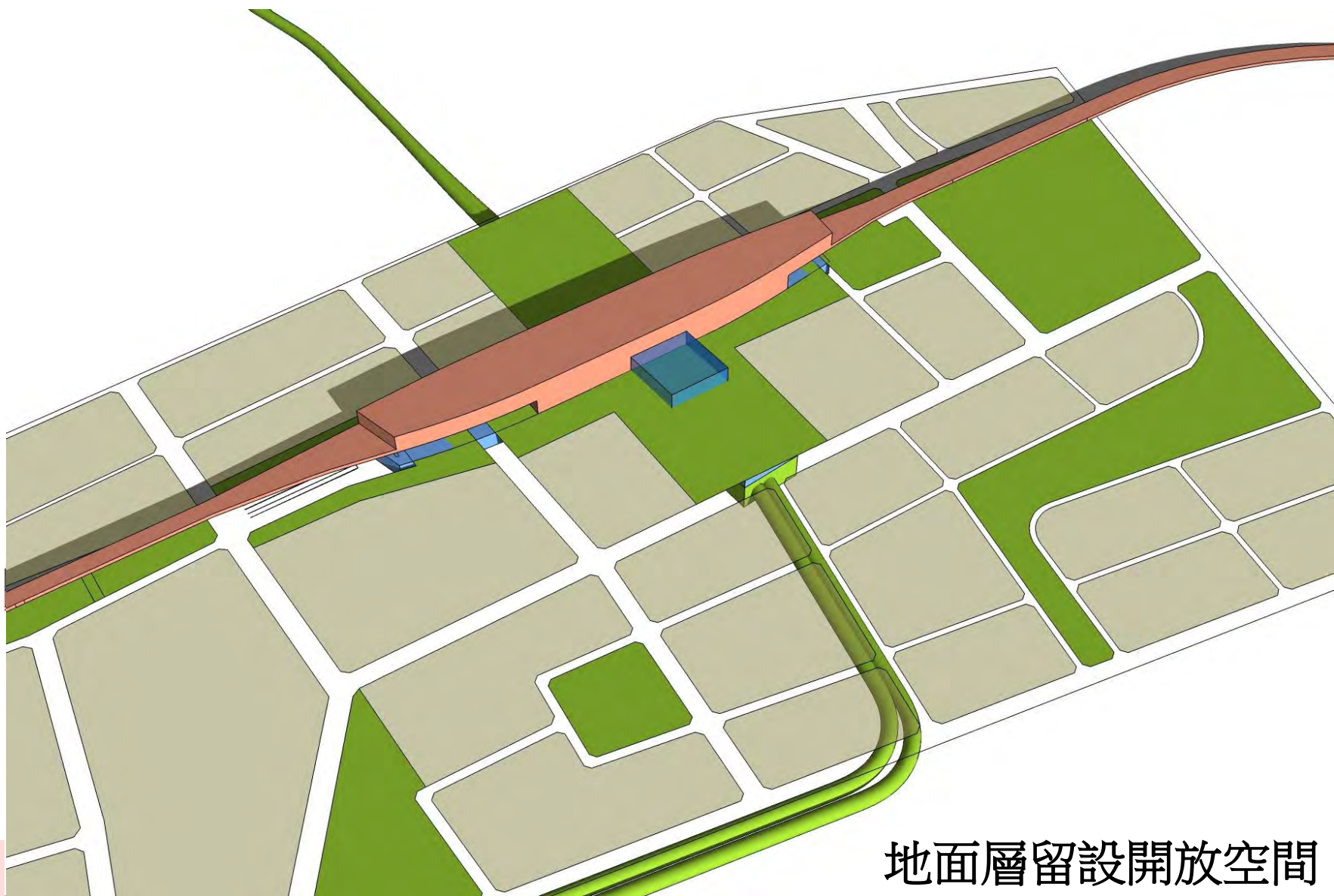


停車動線



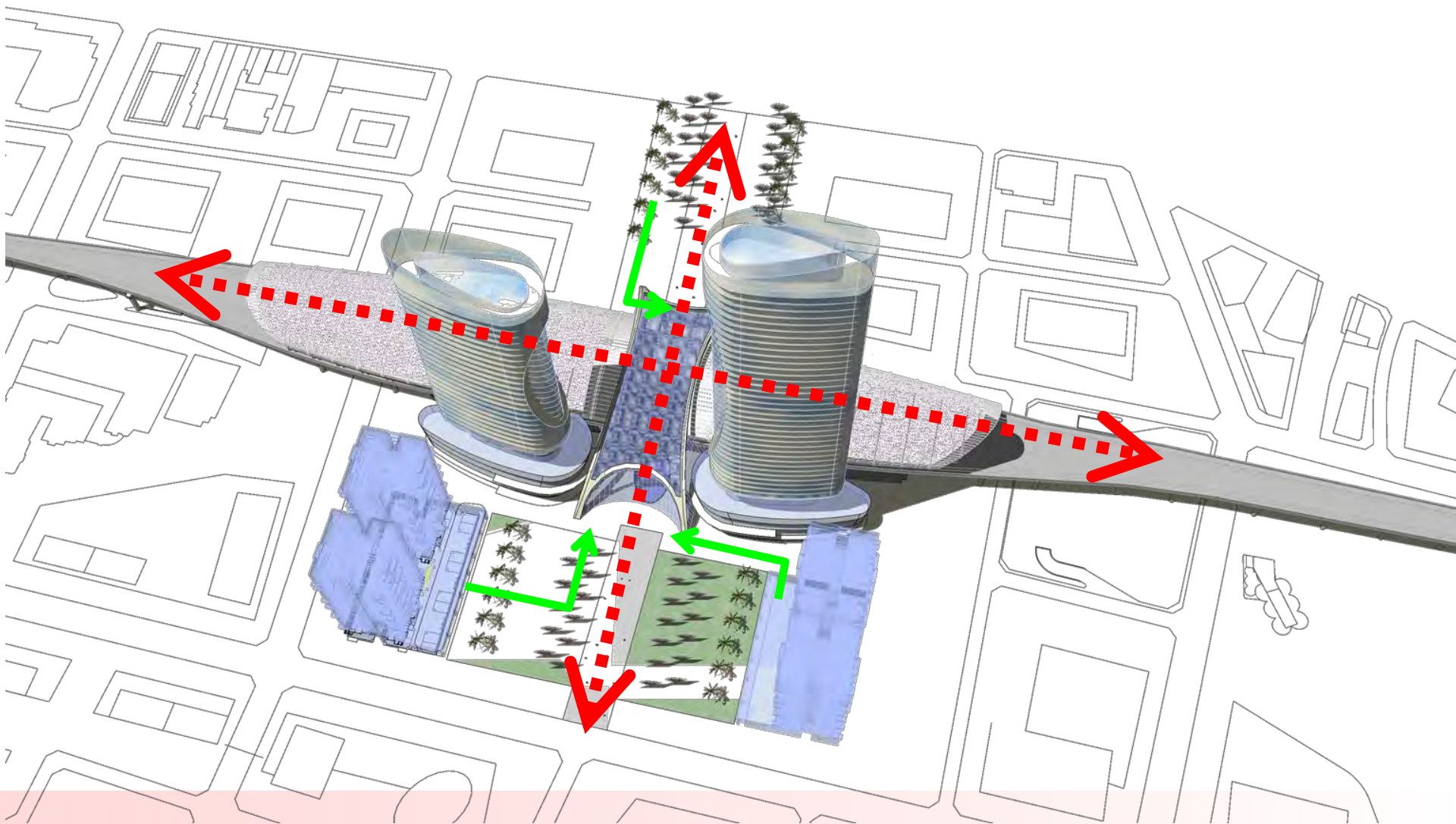
-  小客車停車動線
-  機車停車動線
-  計程車排班動線

行人動線整合設計理念說明

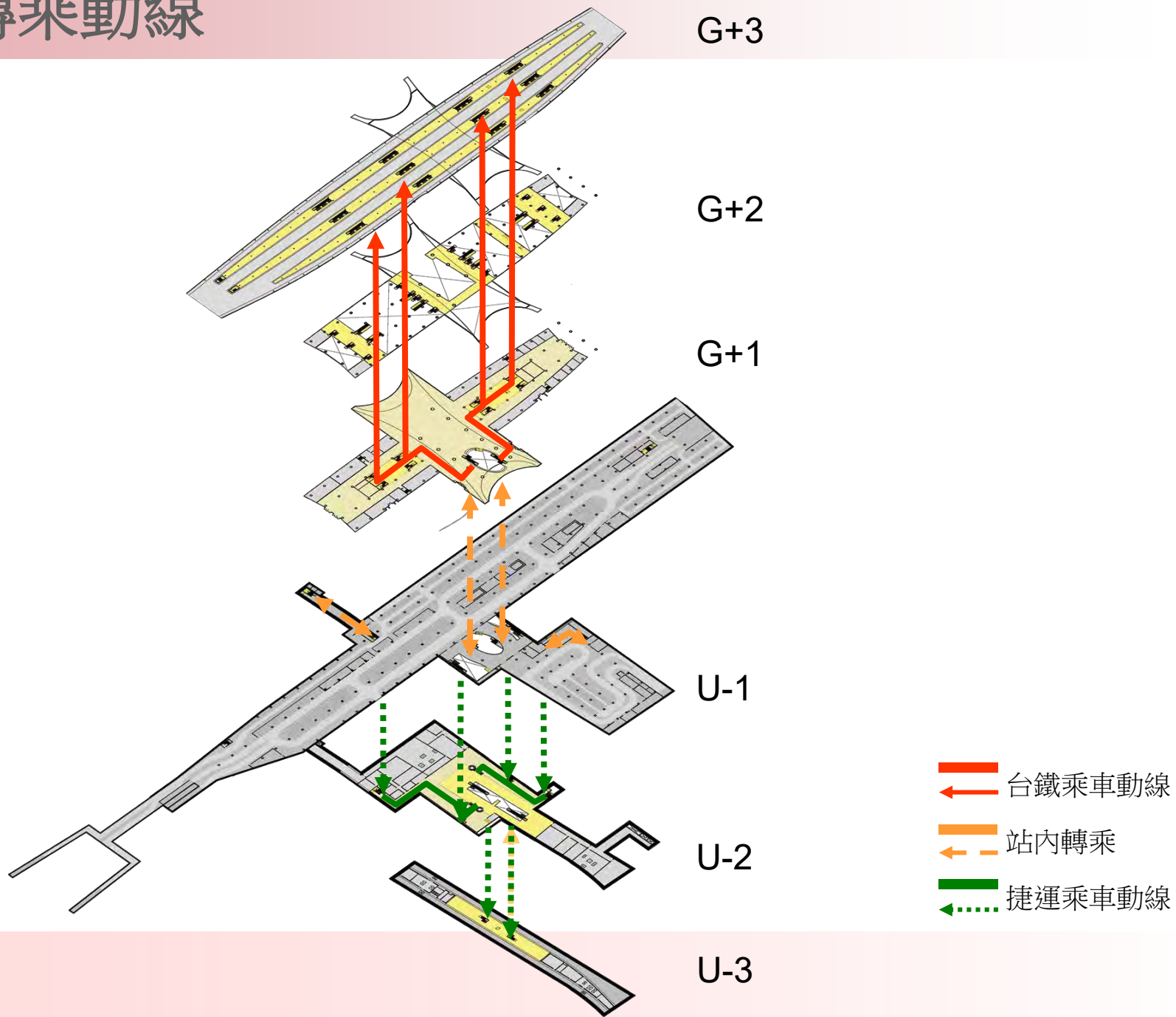


地面層留設開放空間

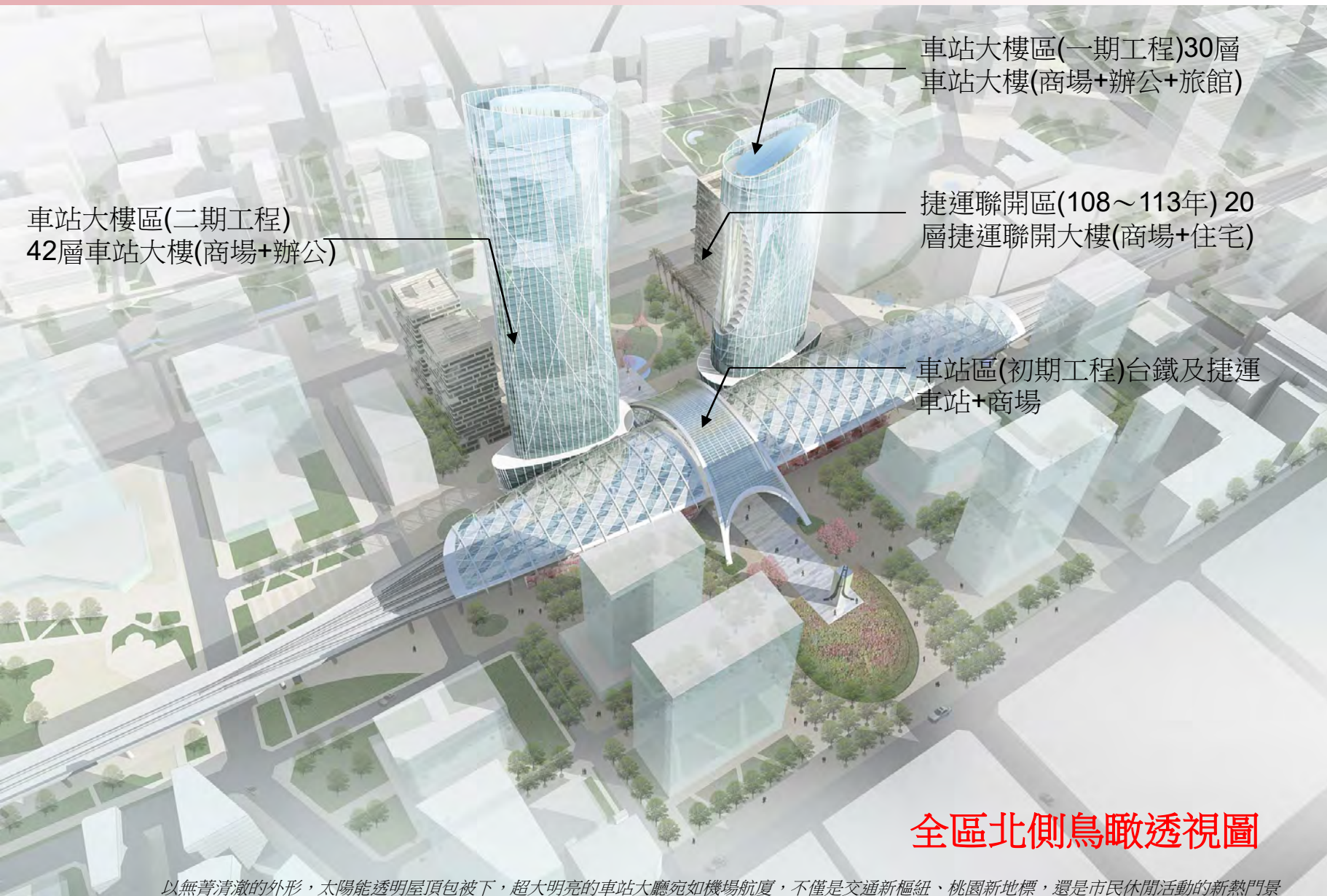
旅客轉乘動線



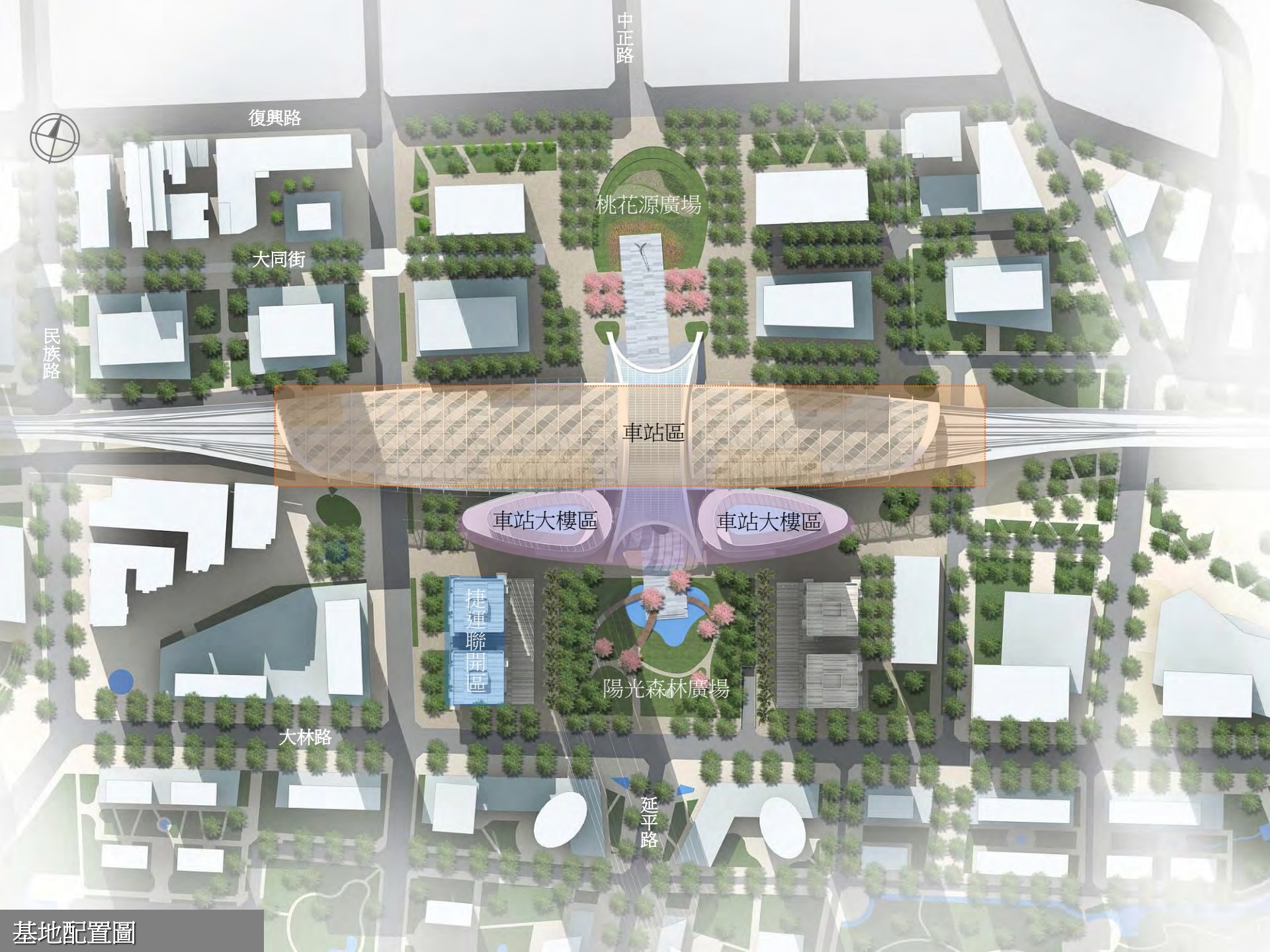
旅客轉乘動線



分期分區計畫



以無菁清澈的外形，太陽能透明屋頂包被下，超大明亮的車站大廳宛如機場航廈，不僅是交通新樞紐、桃園新地標，還是市民休閒活動的新熱門景點



中正路

復興路

大同街

民族路

桃花源廣場

車站區

車站大樓區

車站大樓區

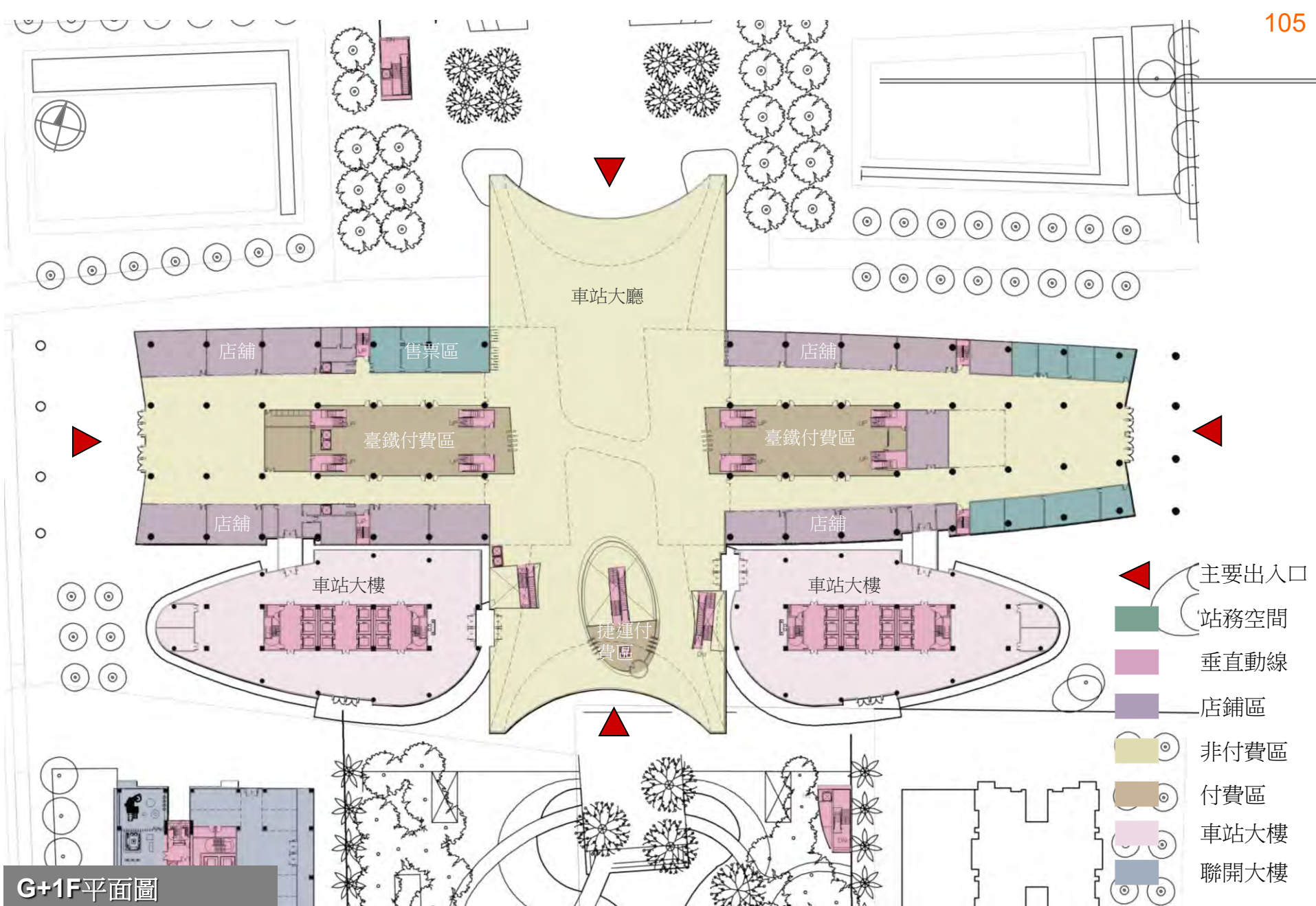
捷連
聯開區

陽光森林廣場

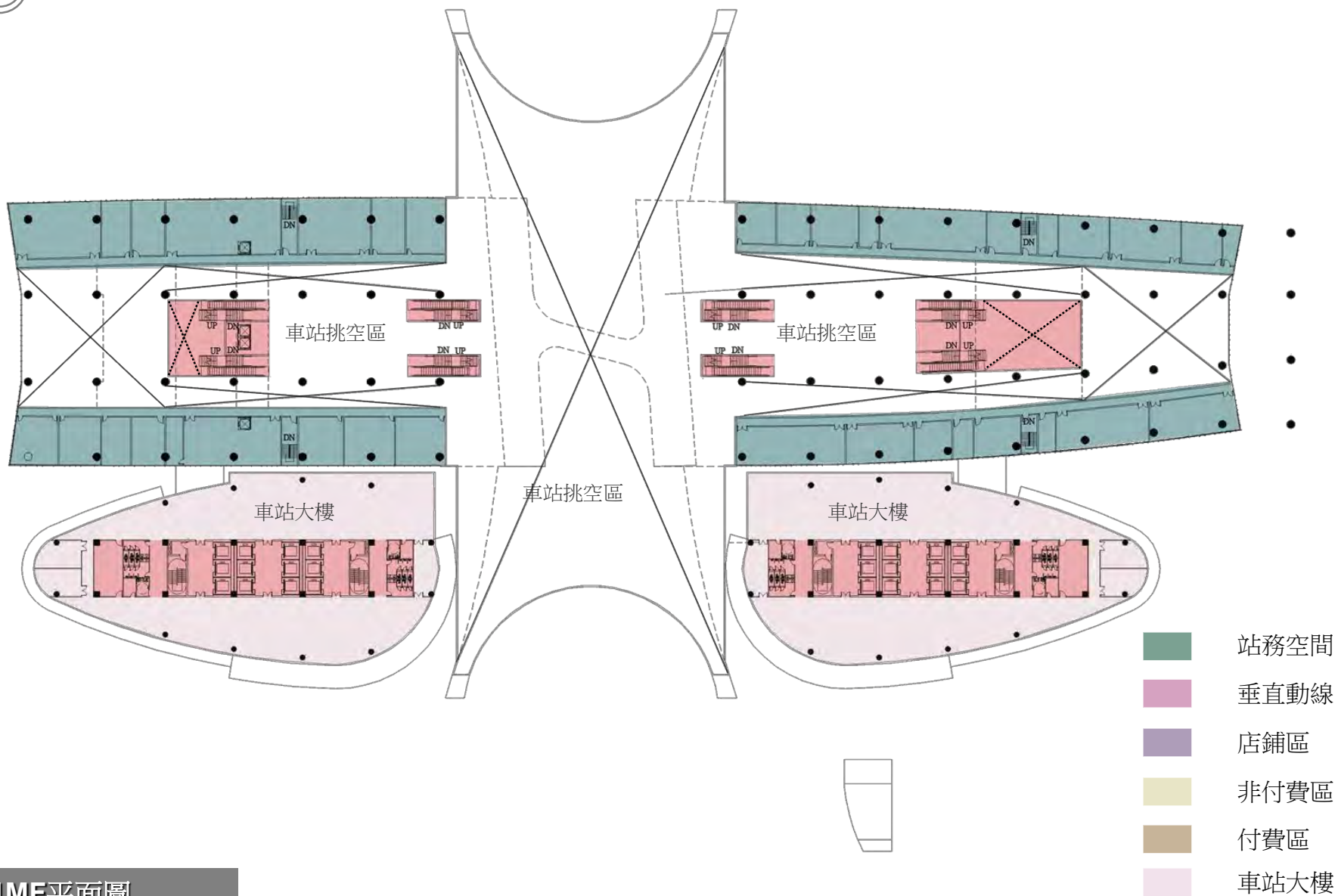
大林路

延平路

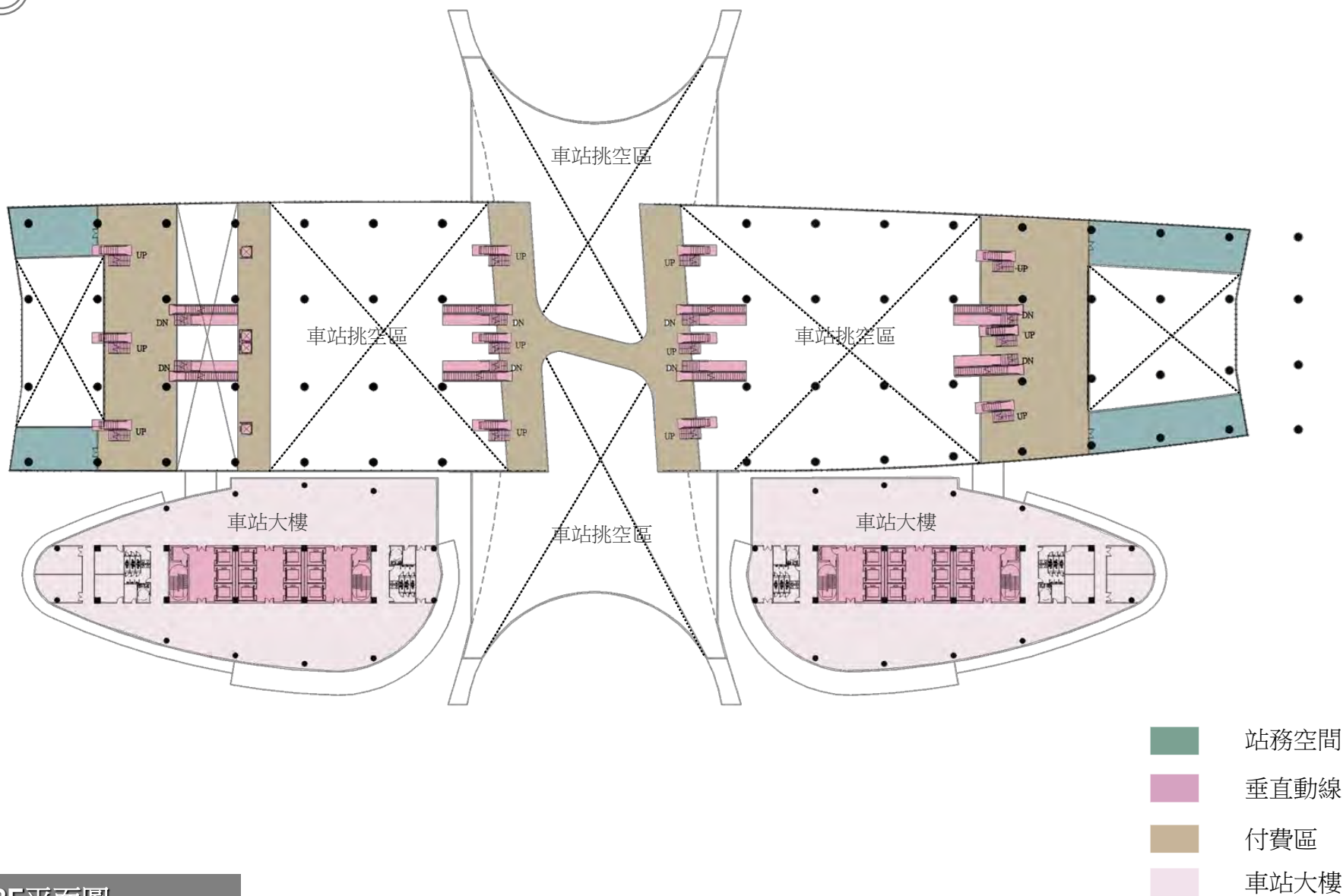
基地配置圖



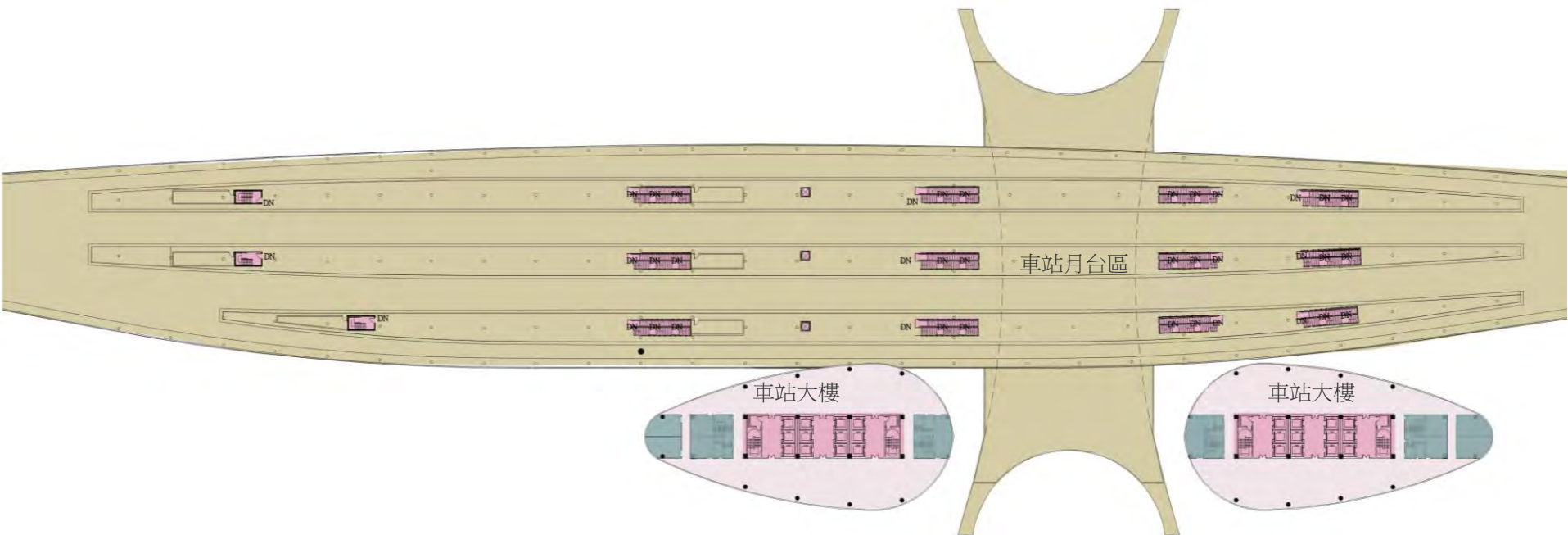
G+1F平面圖



G+1MF平面圖

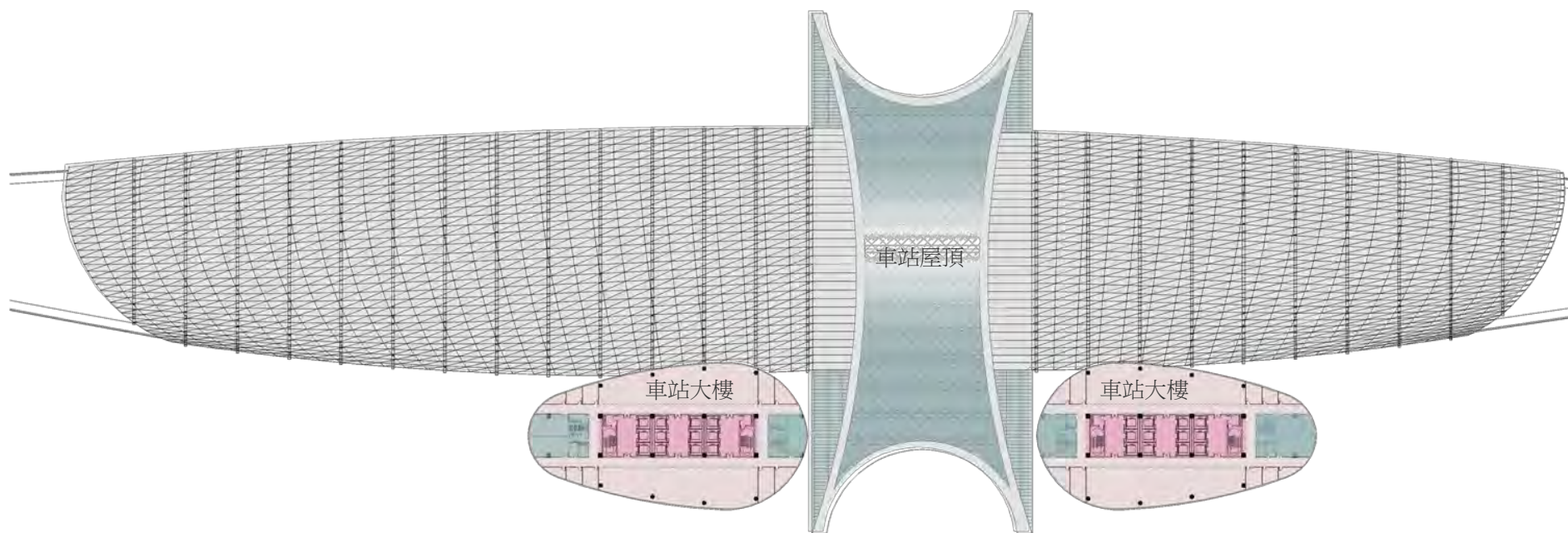


G+2F平面圖

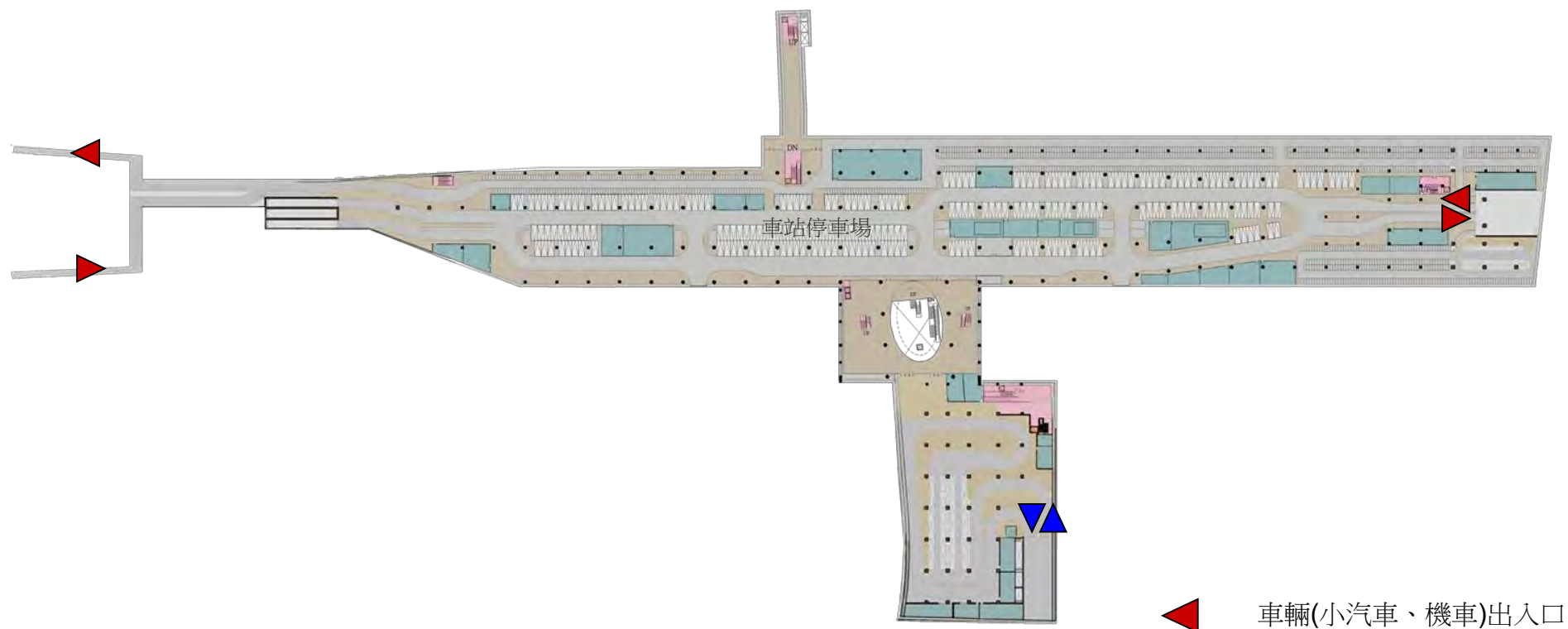







- 機房空間
- 垂直動線
- 付費區(月台)
- 車站大樓

G+3F平面圖



- 機房空間
- 垂直動線
- 車站大樓

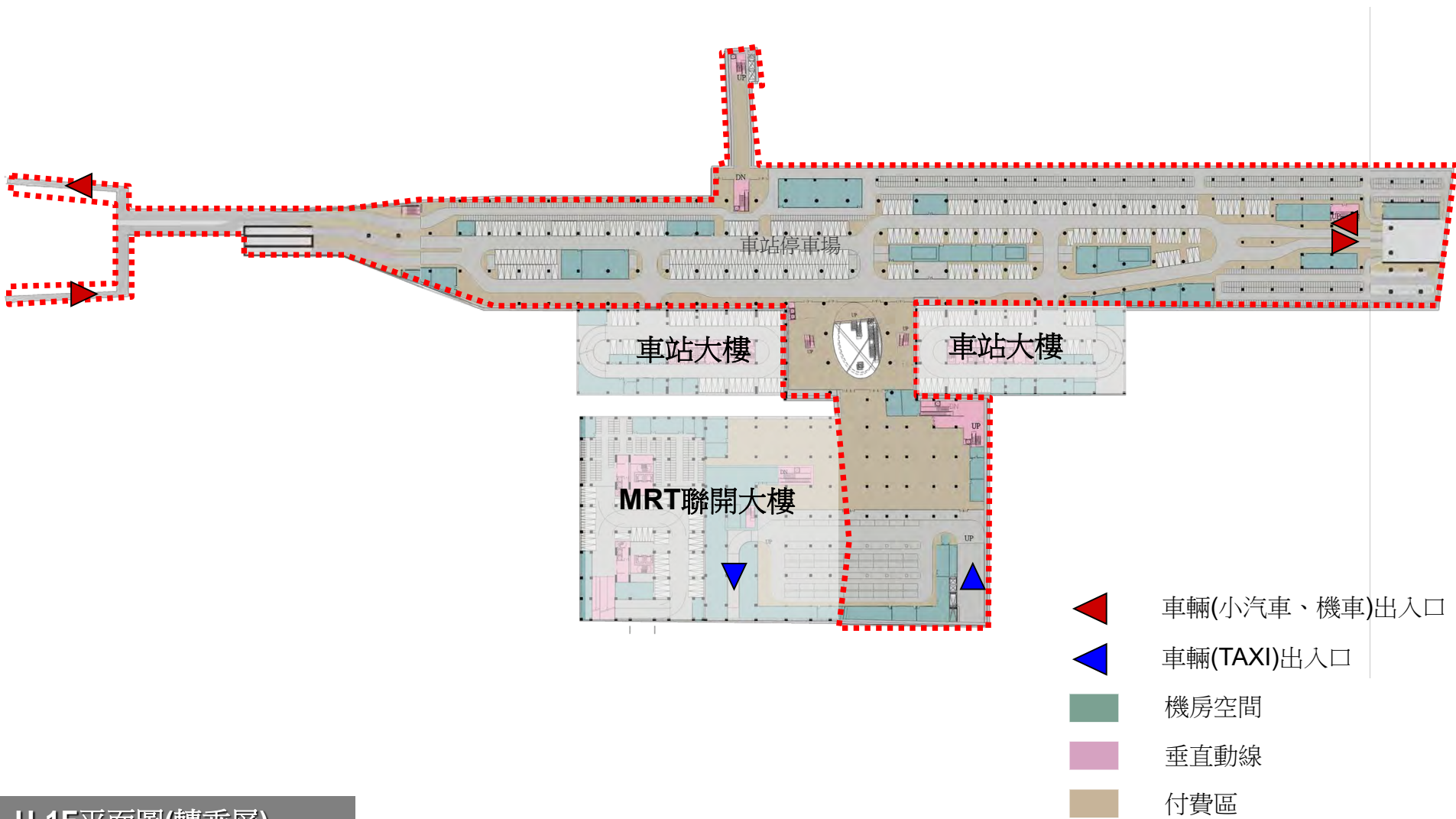


-  車輛(小汽車、機車)出入口
-  車輛(TAXI)出入口
-  機房空間
-  垂直動線
-  付費區

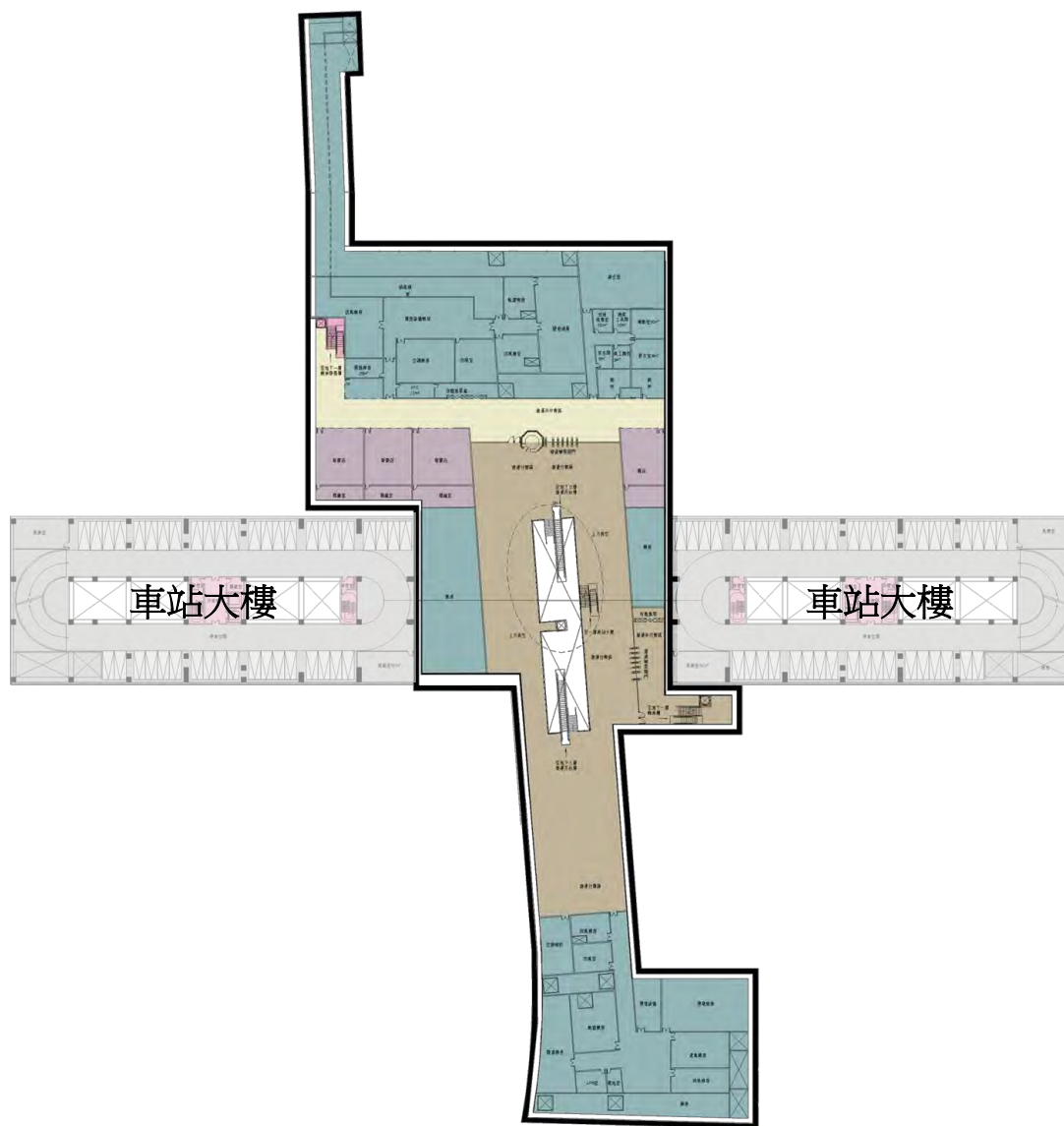
U-1F平面圖(轉乘層一期)



- 車站站體(台鐵及捷運車站)、車站大樓及捷運聯開大樓採結構分構系統設計

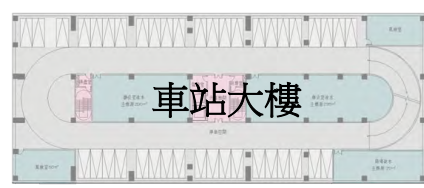
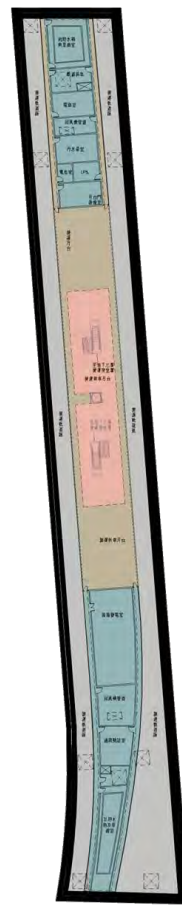
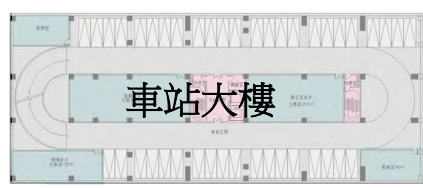


U-1F平面圖(轉乘層)



- 站務空間
- 垂直動線
- 店鋪區
- 非付費區
- 付費區

U-2F平面圖(轉乘層)



- 站務空間
- 垂直動線
- 月台

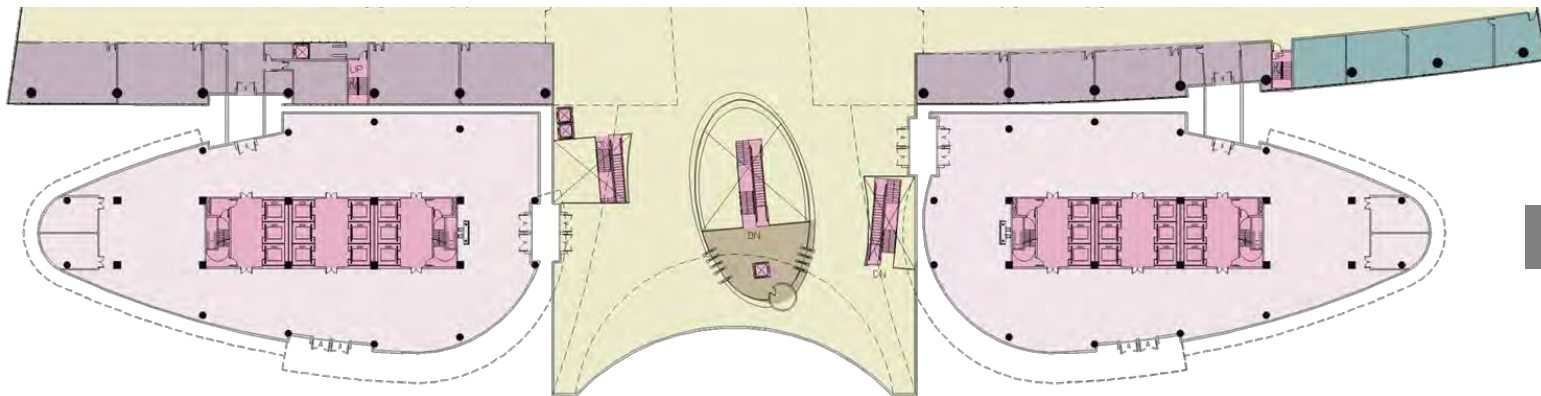
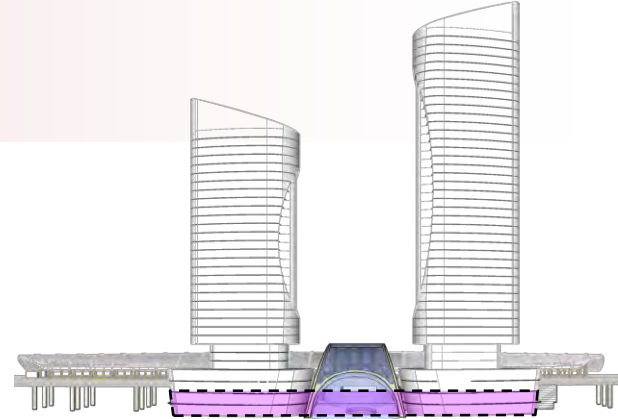
U-3F平面圖(轉乘層)



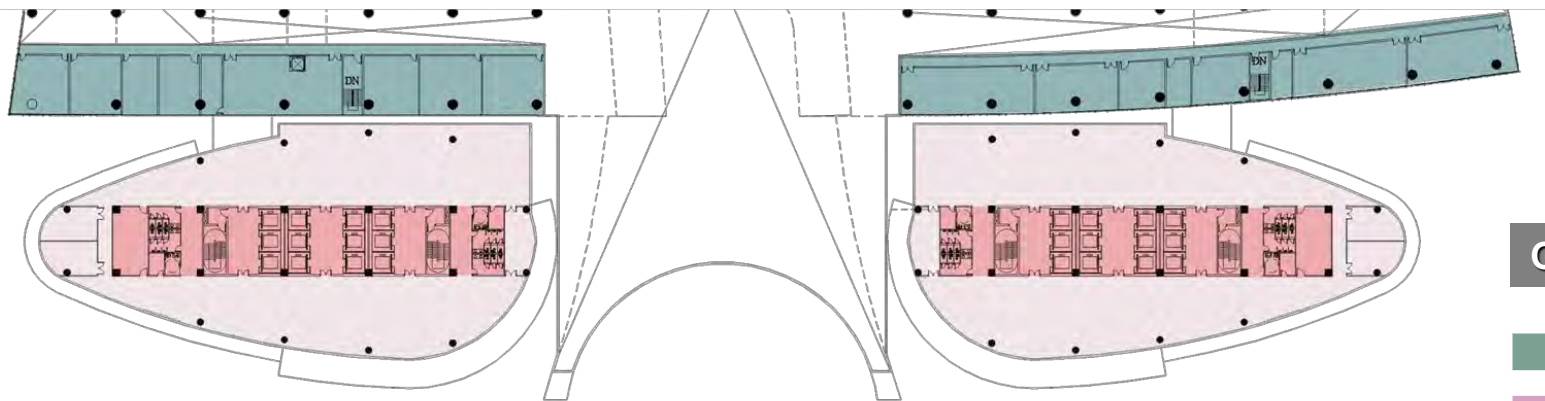
車站大樓



車站大樓



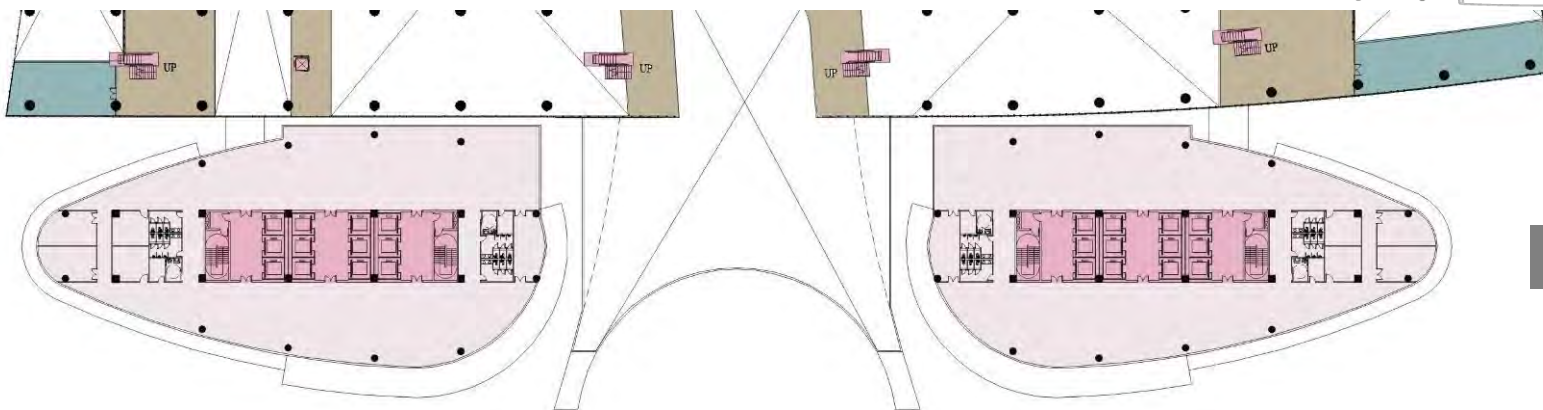
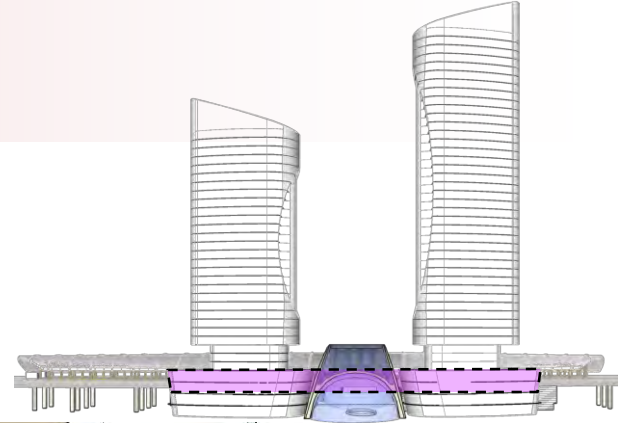
G+1F平面圖



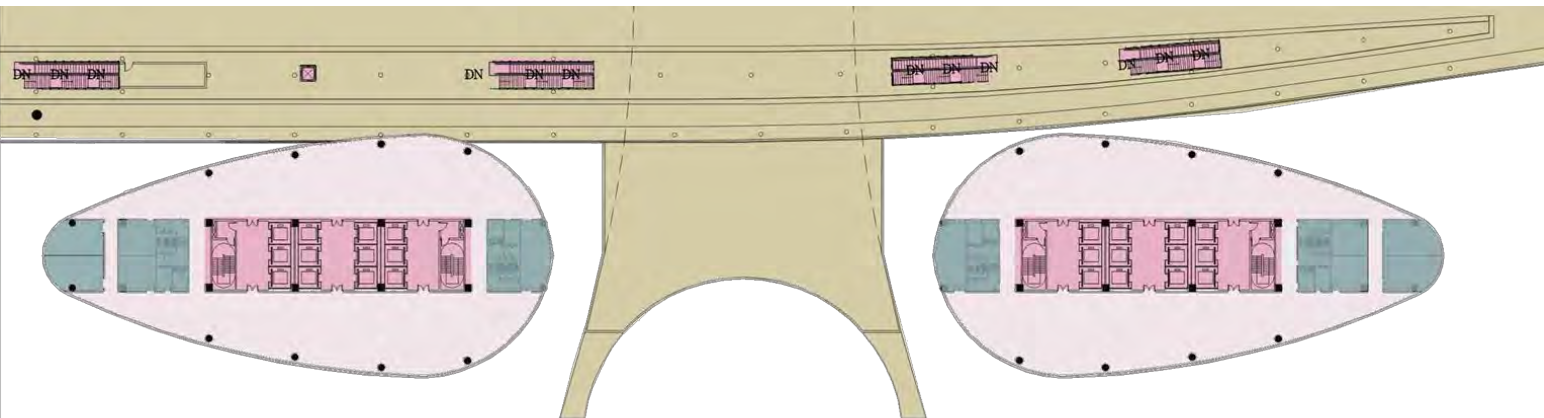
G+2F平面圖

-  站務空間
-  垂直動線
-  店鋪區




車站大樓



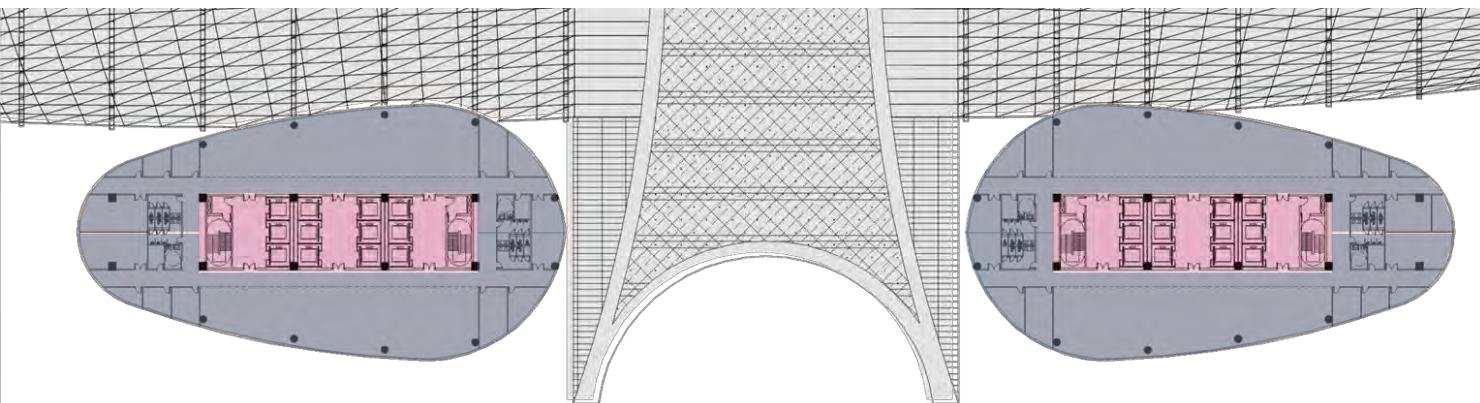
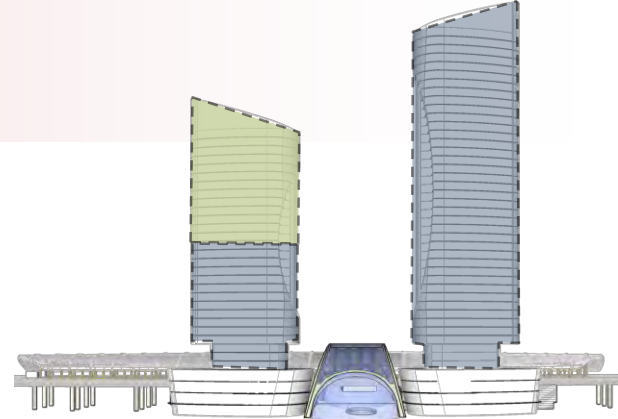
G+3F平面圖



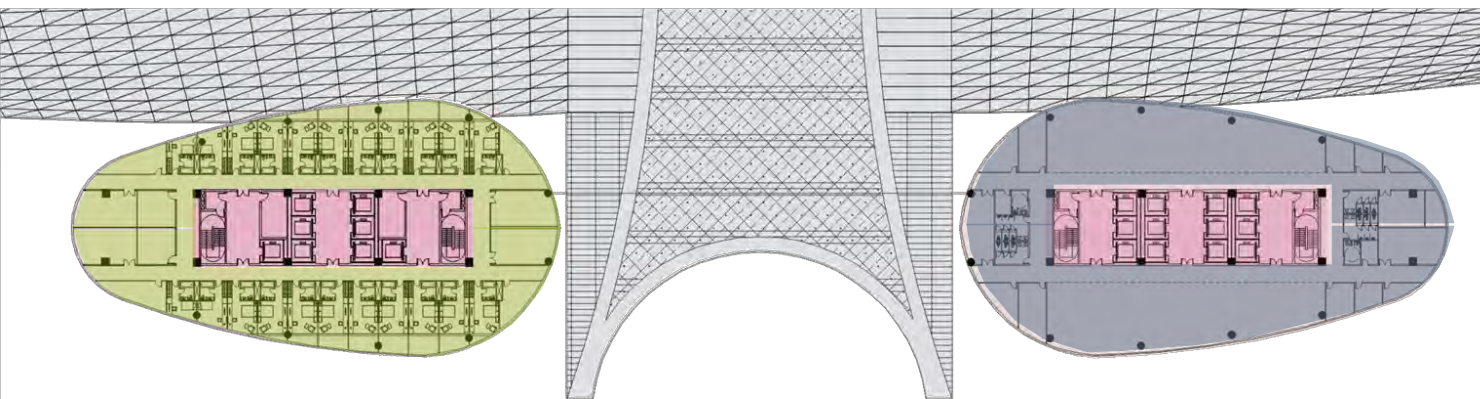
G+4F平面圖

-  機房&附屬空間
-  垂直動線
-  店鋪區

車站大樓



G+5~G+15F平面圖

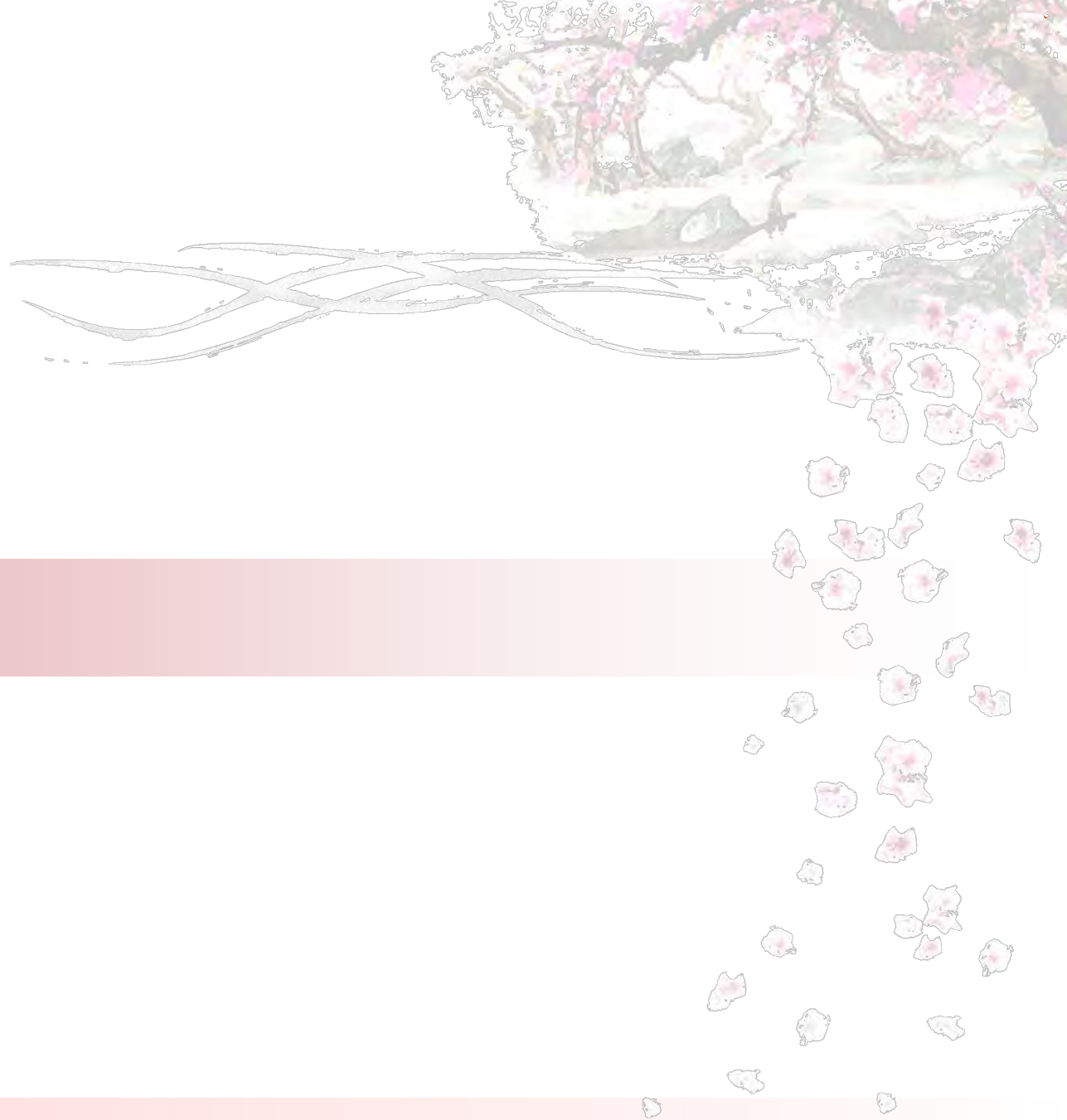


G+16~G+30F平面圖

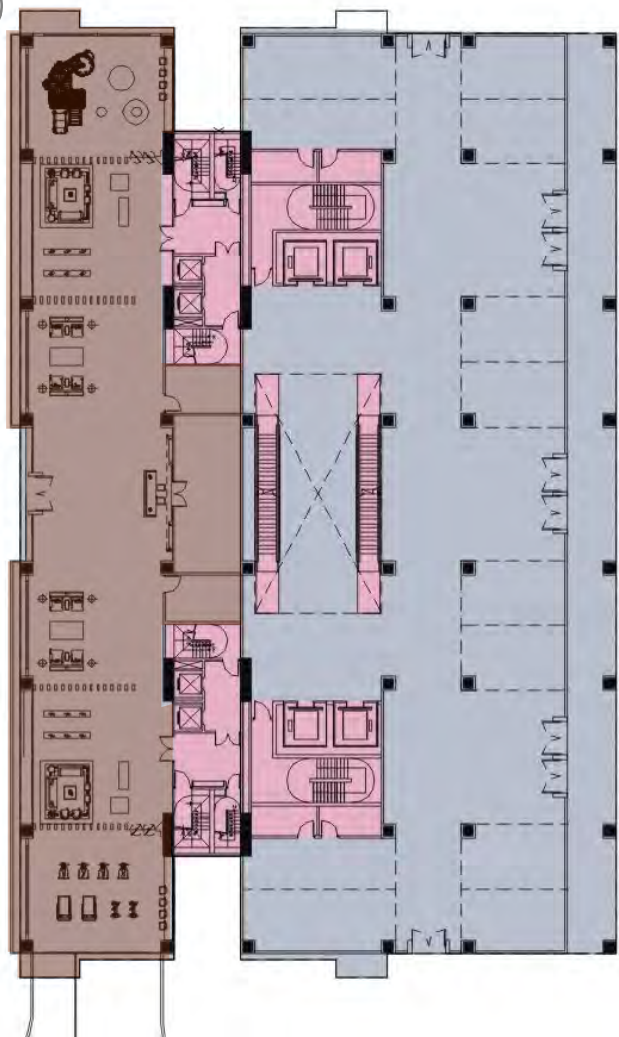
G+16~G+42F平面圖

-  垂直動線
-  國際飯店
-  辦公室

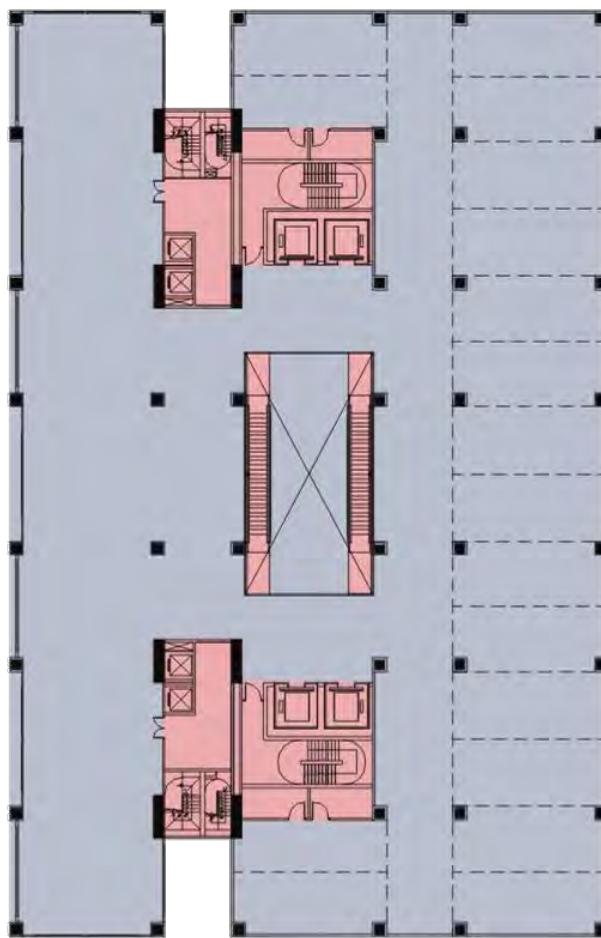
聯開大樓



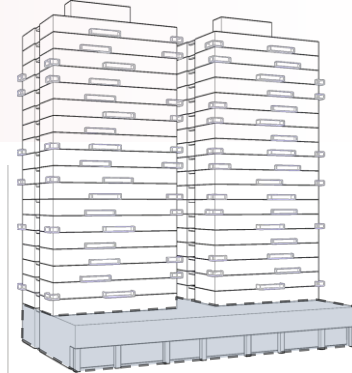
捷運聯開大樓






G+1F平面圖

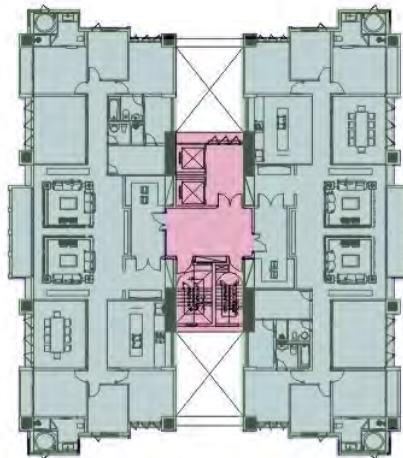
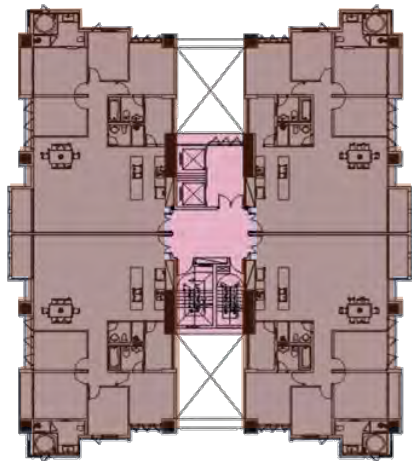
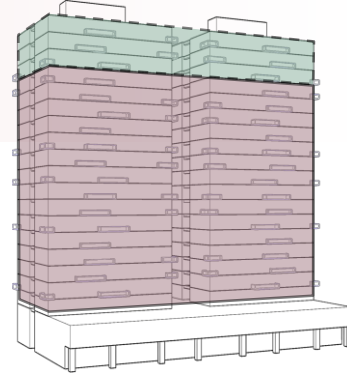
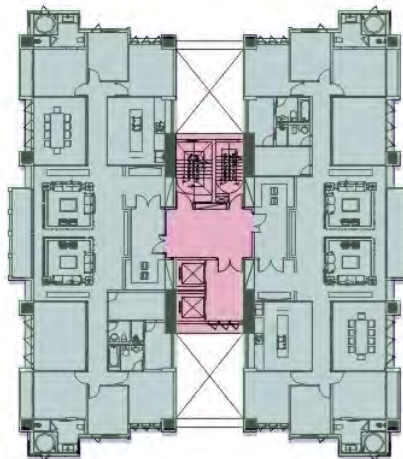
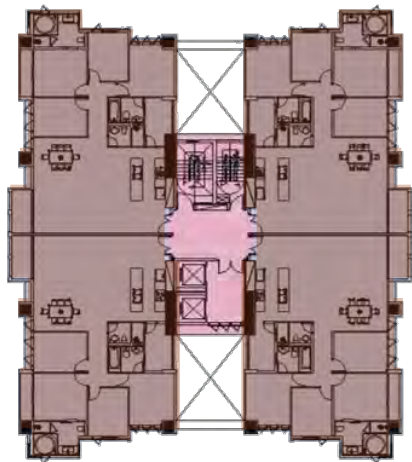


G+2F平面圖



-  垂直動線
-  住宅
-  商場

捷運聯開大樓



-  垂直動線
-  住宅(60P)
-  住宅(120P)

G+3~G+17F(60P)平面圖

G+18~G+20F(120P)平面圖



開發量體情境模擬





全區南側鳥瞰透視圖



西側車站廣場透視

車站月台有300公尺長的拱形透明屋頂，將自然光線引進到車站大廳，營造空間與時間的流動變化



中正路北側車站廣場

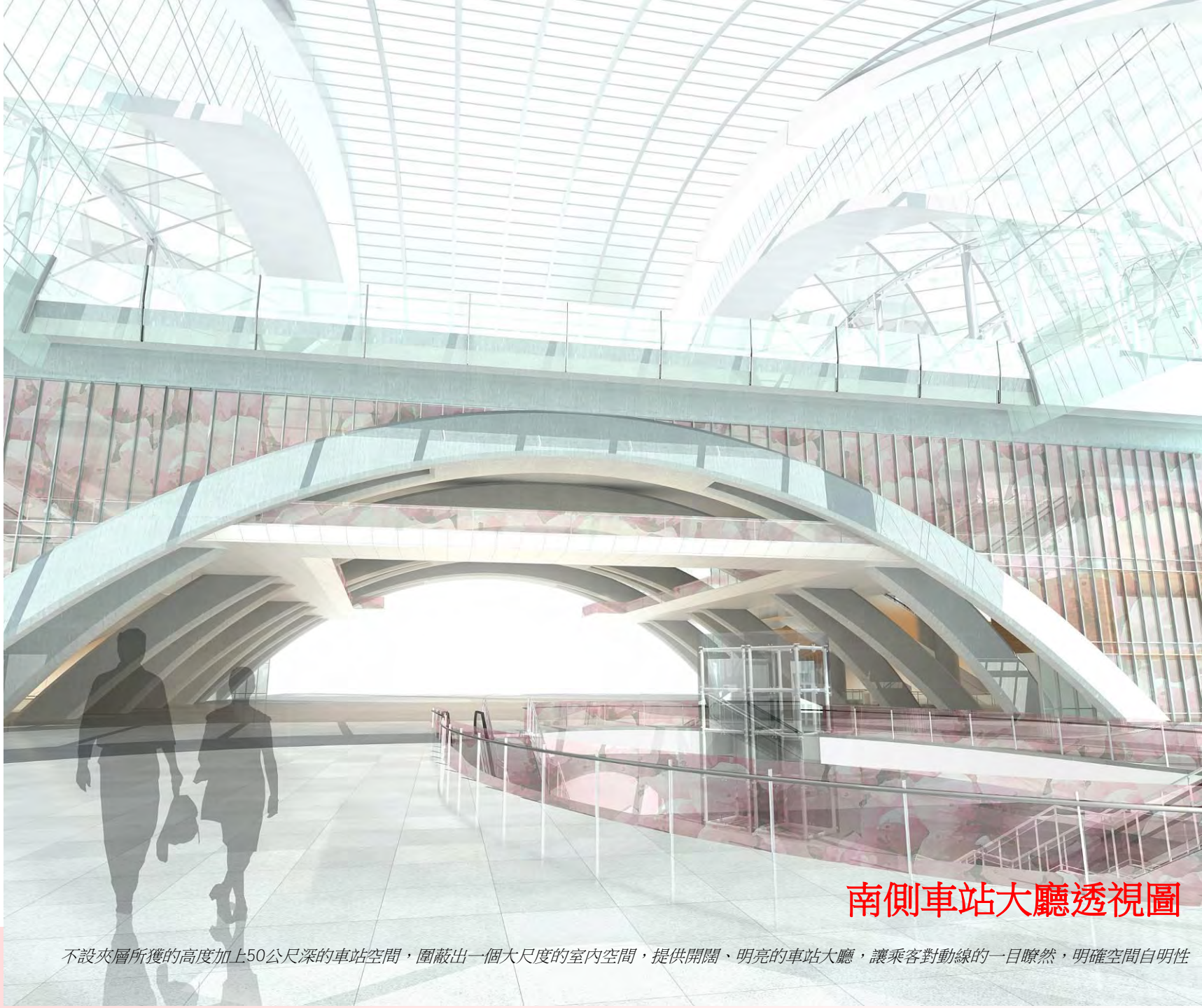
輕巧的拱形屋頂，形塑大器與開闊之感，更增添車站大廳穿透性，而流線的管狀月台，象徵車站的速度感，也創造出新的桃園門戶意象



大林路南側車站廣場



北側車站大廳透視圖



南側車站大廳透視圖

不設夾層所獲的高度加上50公尺深的車站空間，圍蔽出一個大尺度的室內空間，提供開闊、明亮的車站大廳，讓乘客對動線的一目瞭然，明確空間自明性

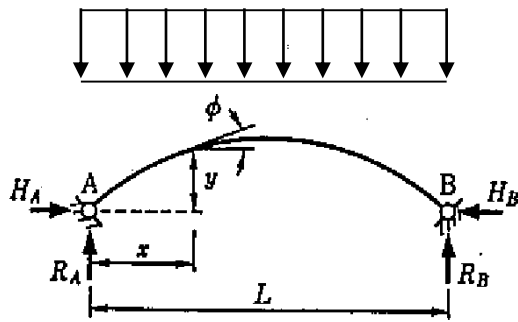


穿堂付費區透視圖

車站動線流暢，旅客藉由室內空橋便於穿梭，而購物商街及穿堂付費區規劃雖間隔分明空間卻又融為一體

桃園車站說明(車站拱結構行為)

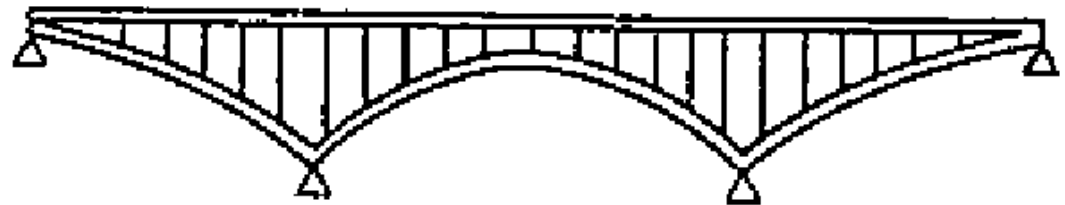
- 拱與傳統梁結構行為不同，會造成支點處有外撐之水平力
- 採水平繫梁連結，來抵抗水平力
 - 但因U-1為轉乘層，此繫梁尺寸可能造成淨高不足
- 採平衡式拱方式，以軌道大梁當繫梁



1. 受力後拱外撐，
產生大水平力

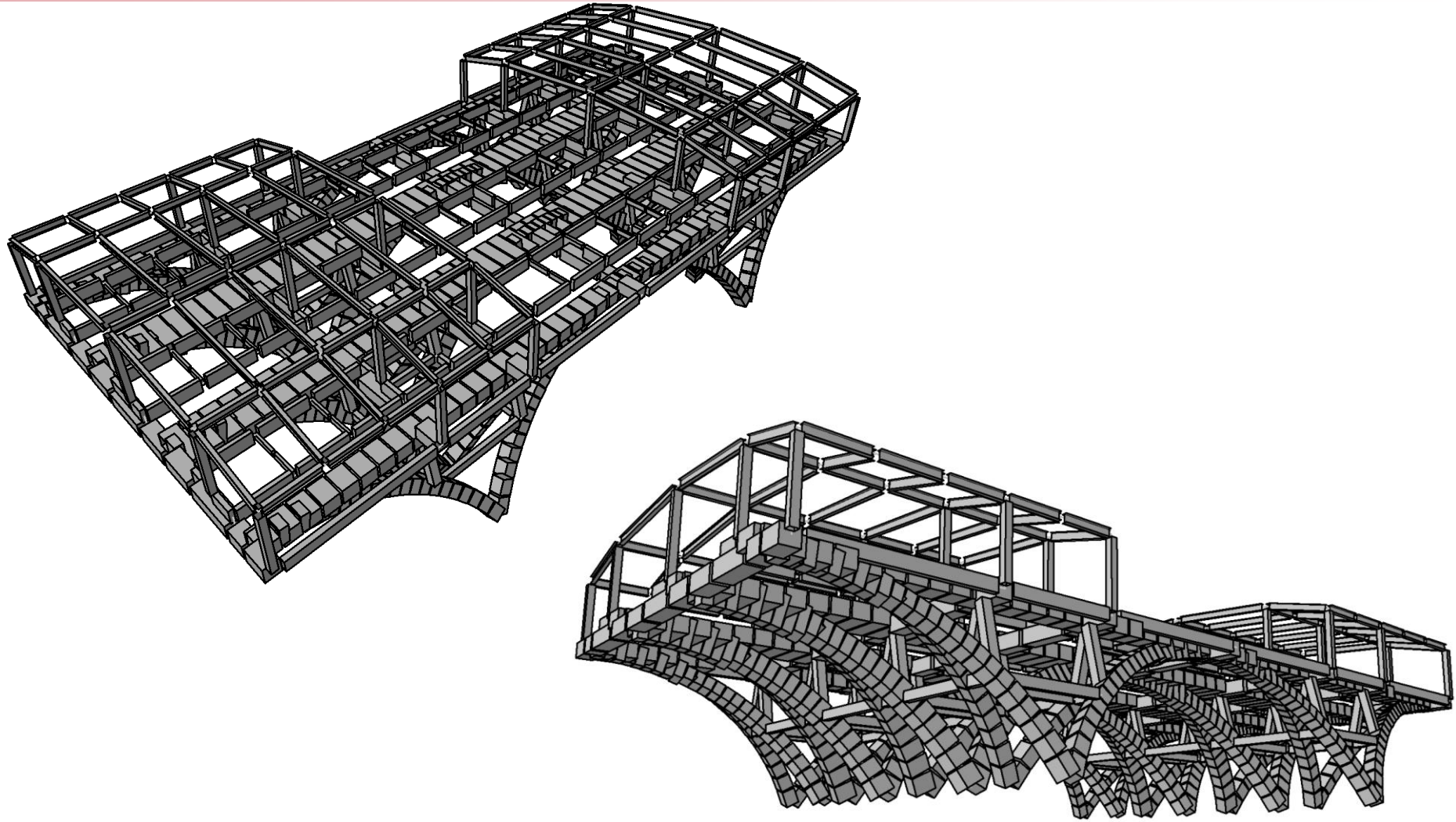


2. 利用繫梁來抵抗水平



3. 以軌道大梁當繫梁

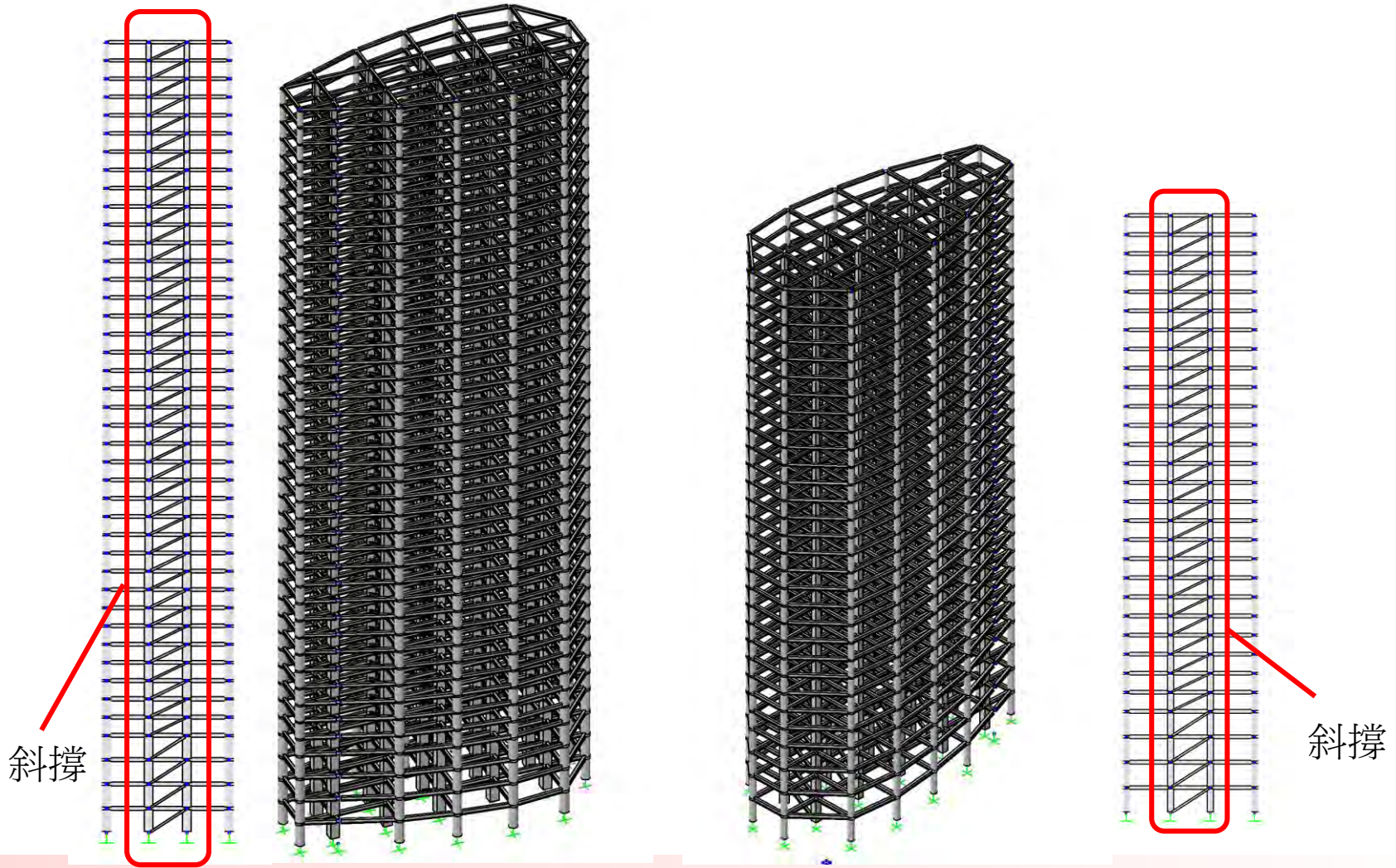
桃園車站說明(車站拱結構行為)



中間拱肋分析模式圖

桃園車站說明(車站大樓結構行為)

結構系統(臺鐵車站大樓)：30及42層大樓，採用二元系統(鋼構造斜撐系統具SMRF)

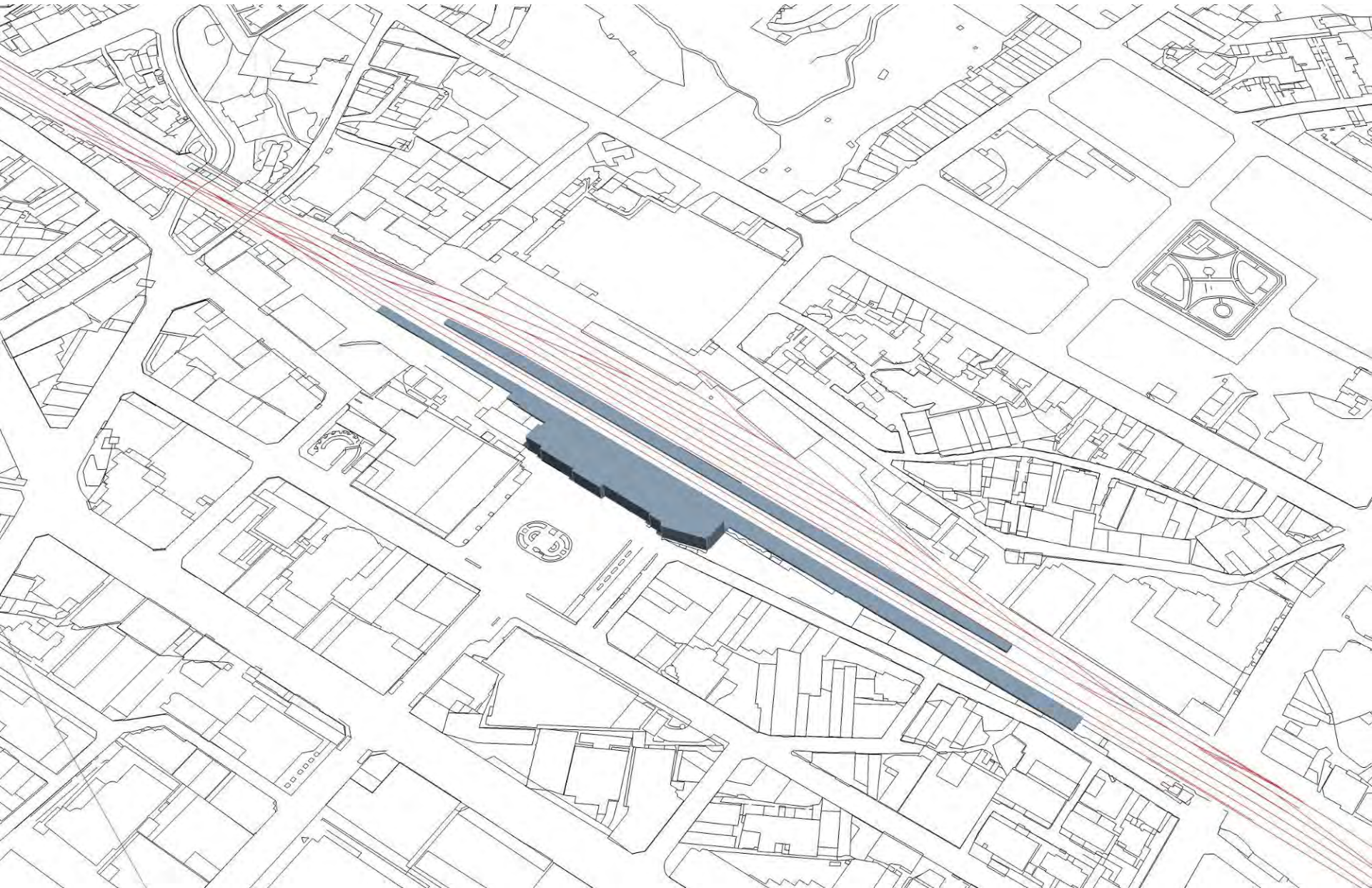


臺鐵事業大樓樓高42層

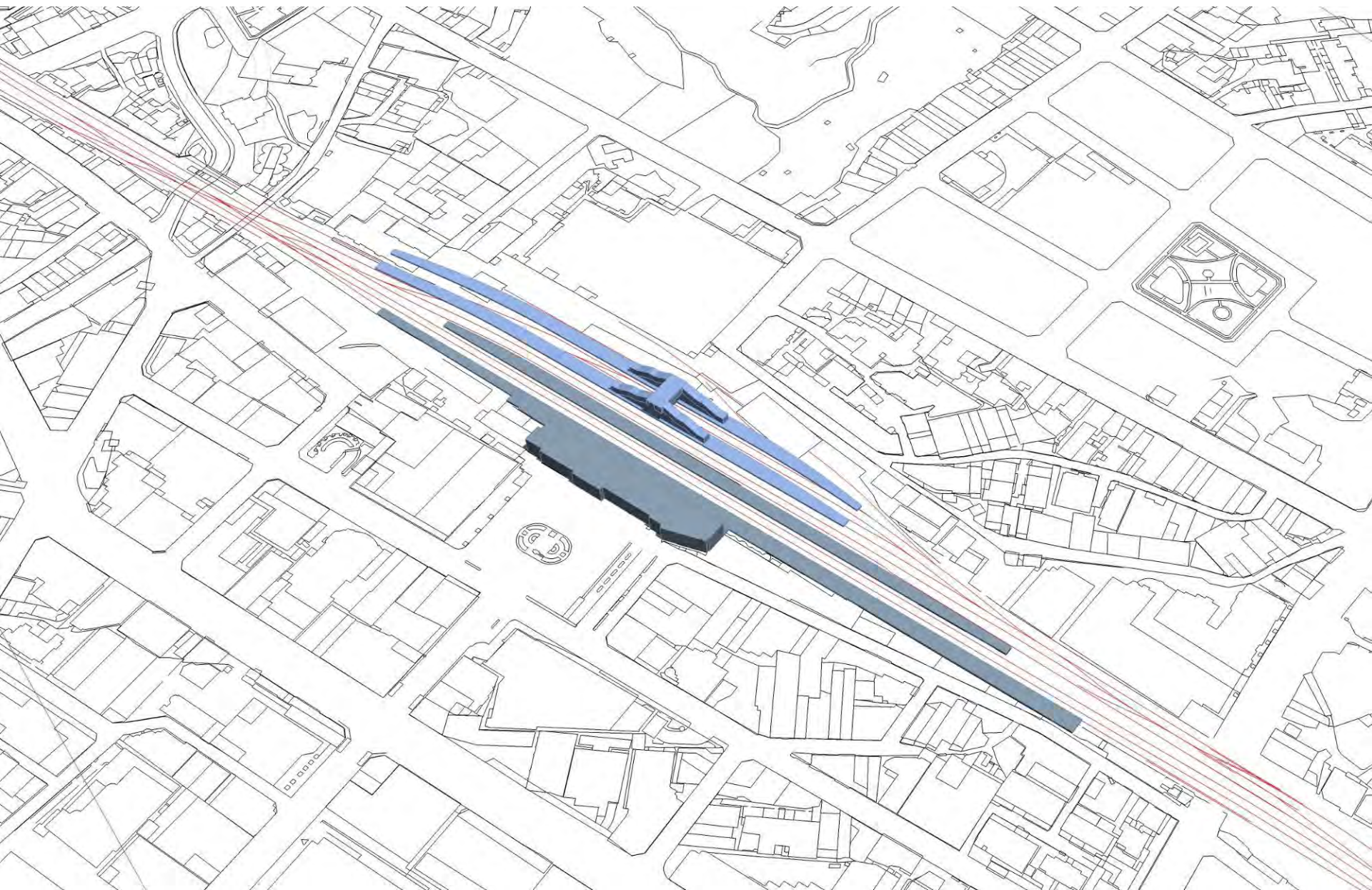
臺鐵事業大樓樓高30層

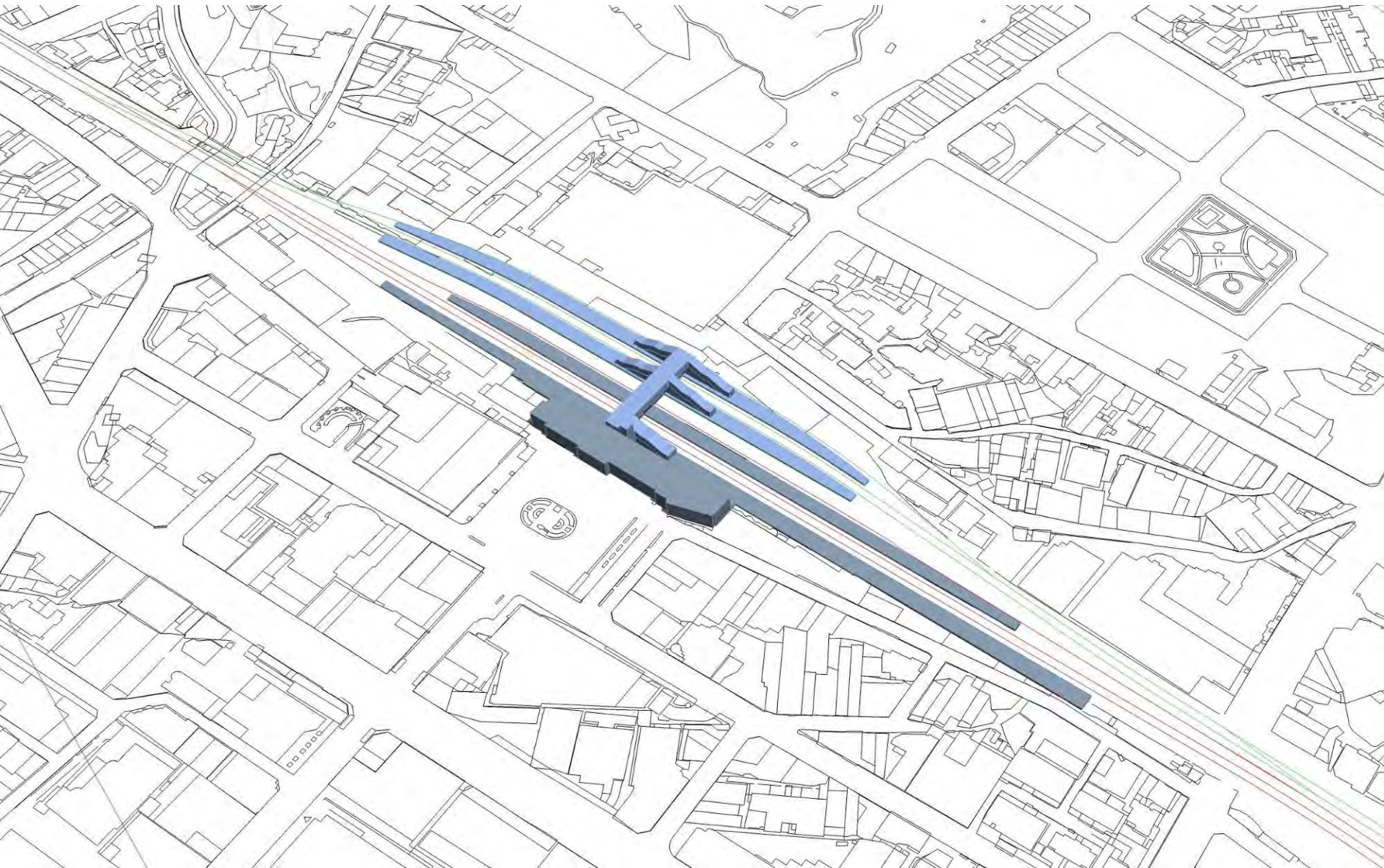


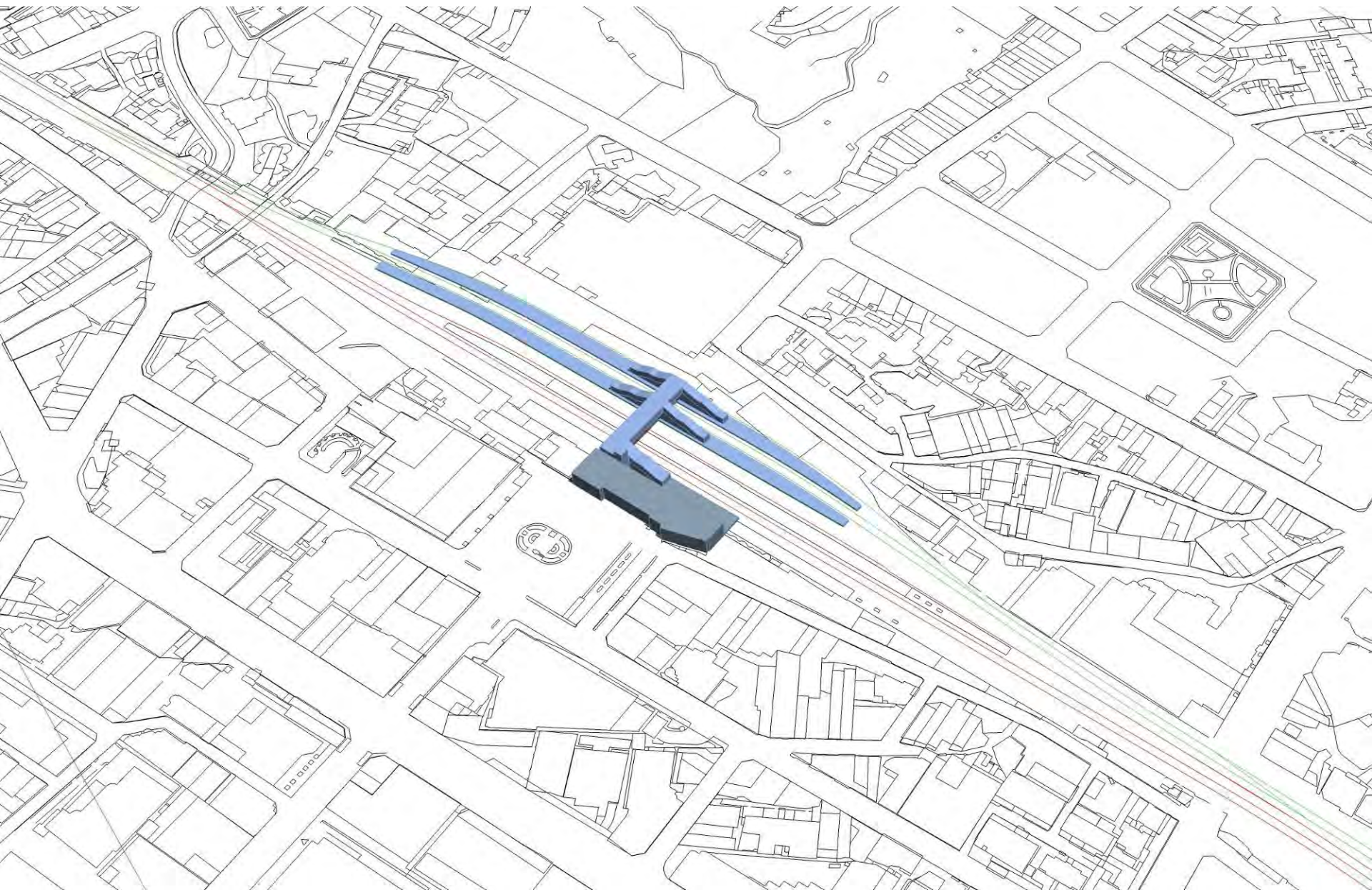
桃園車站施工規劃說明



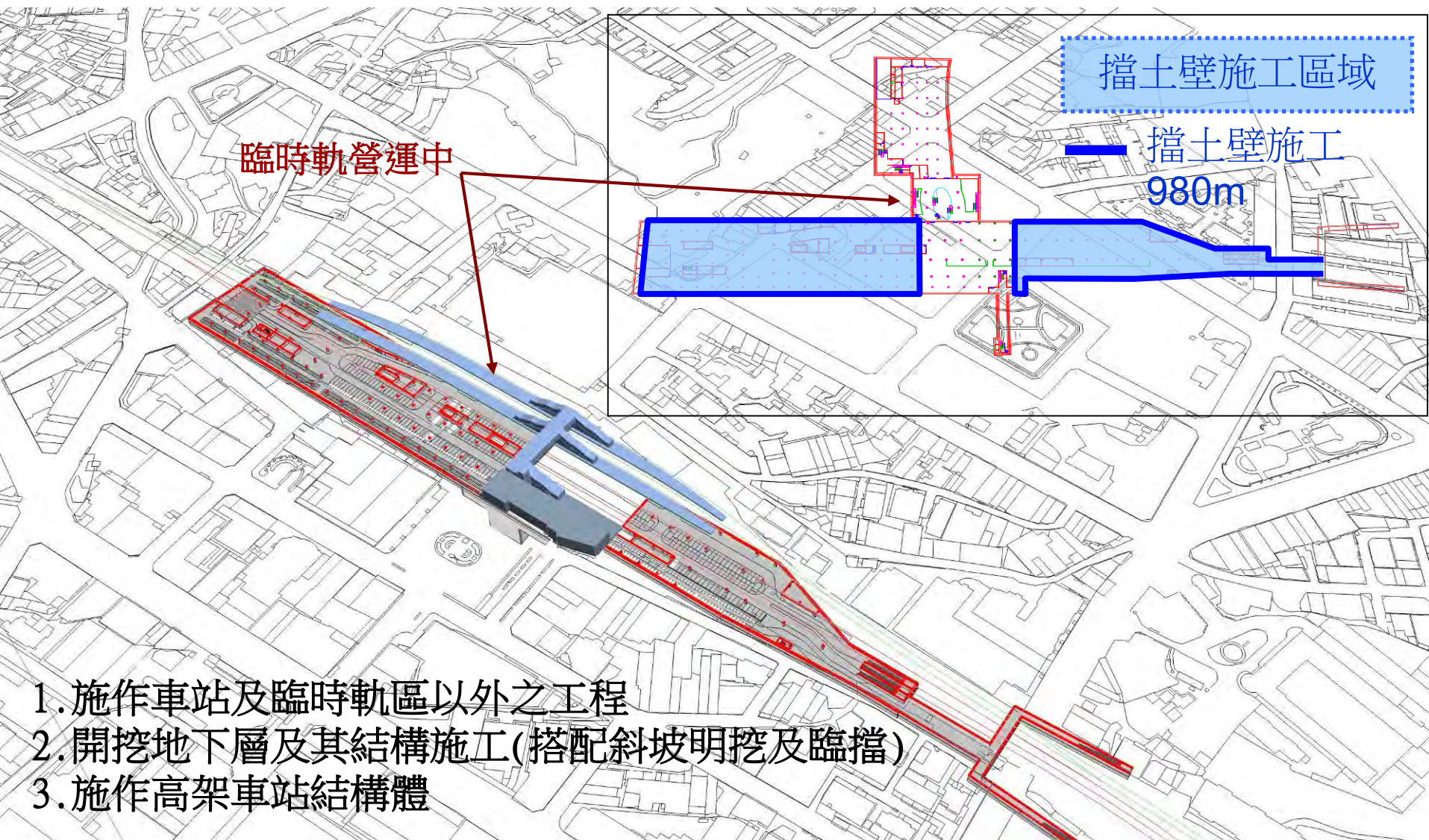
現況臨時月台 99/06



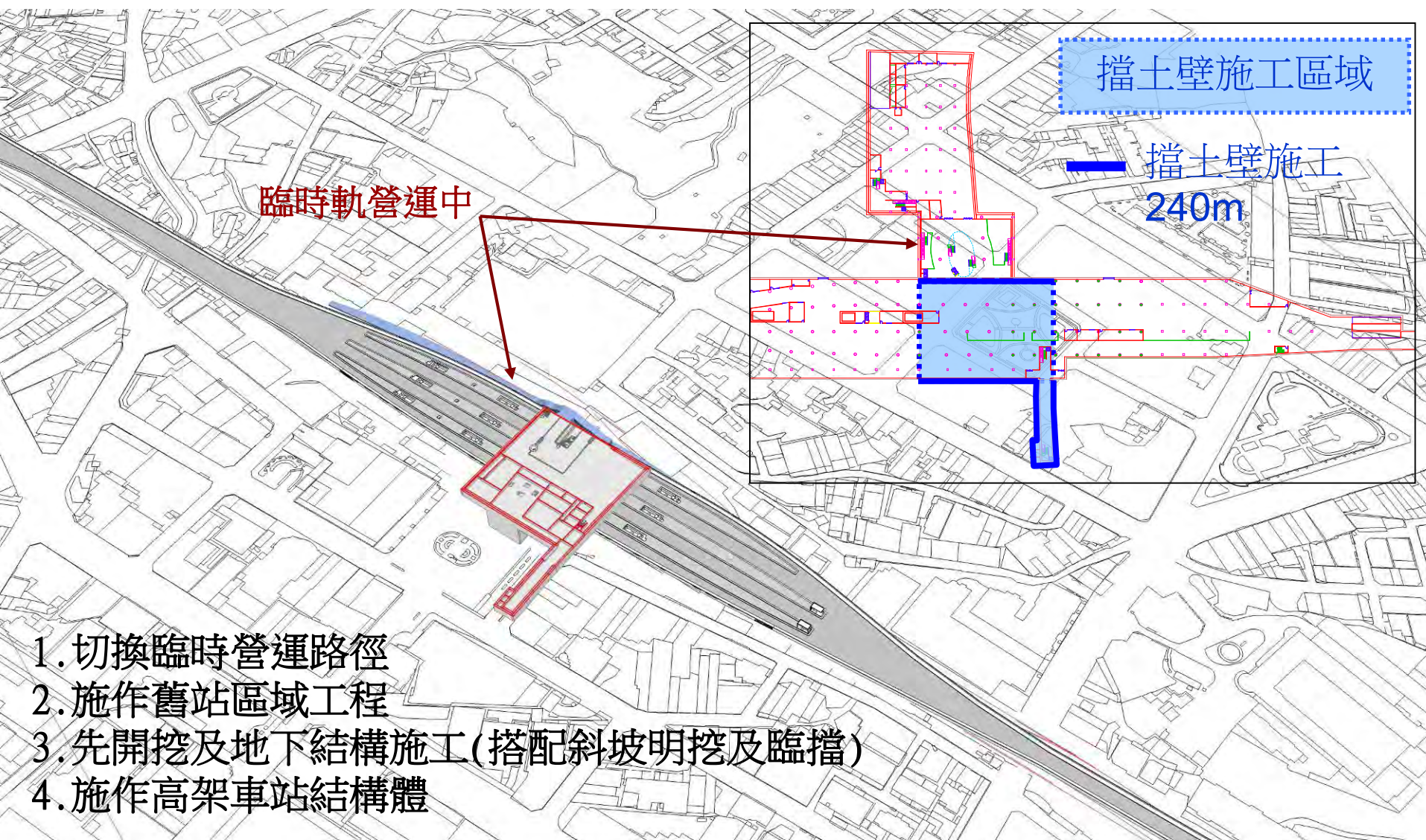




地下室工程及高架車站一期工程(1/2)100/03-102/05



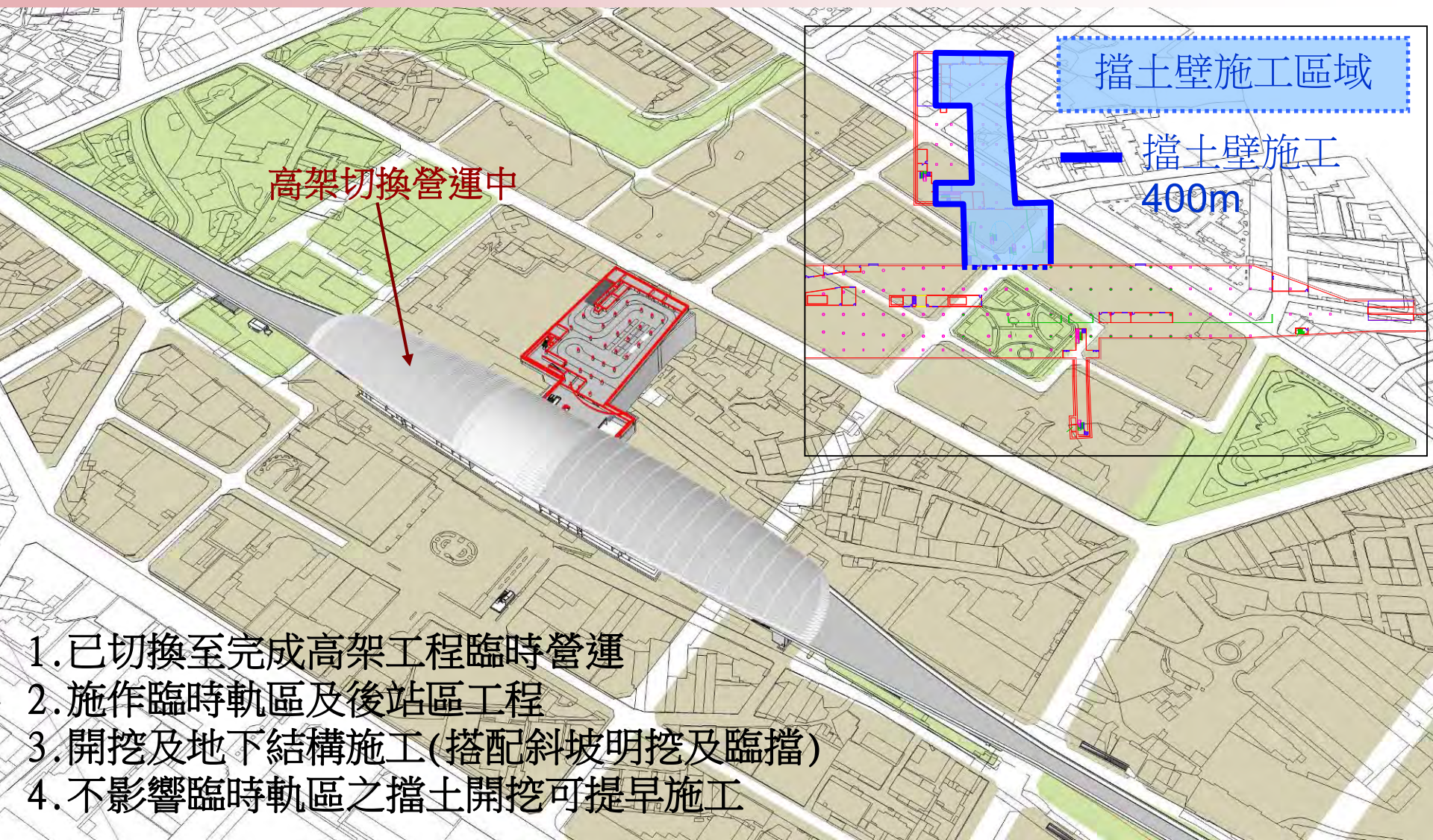
地下室工程及高架車站一期工程(2/2)102/06-104/06

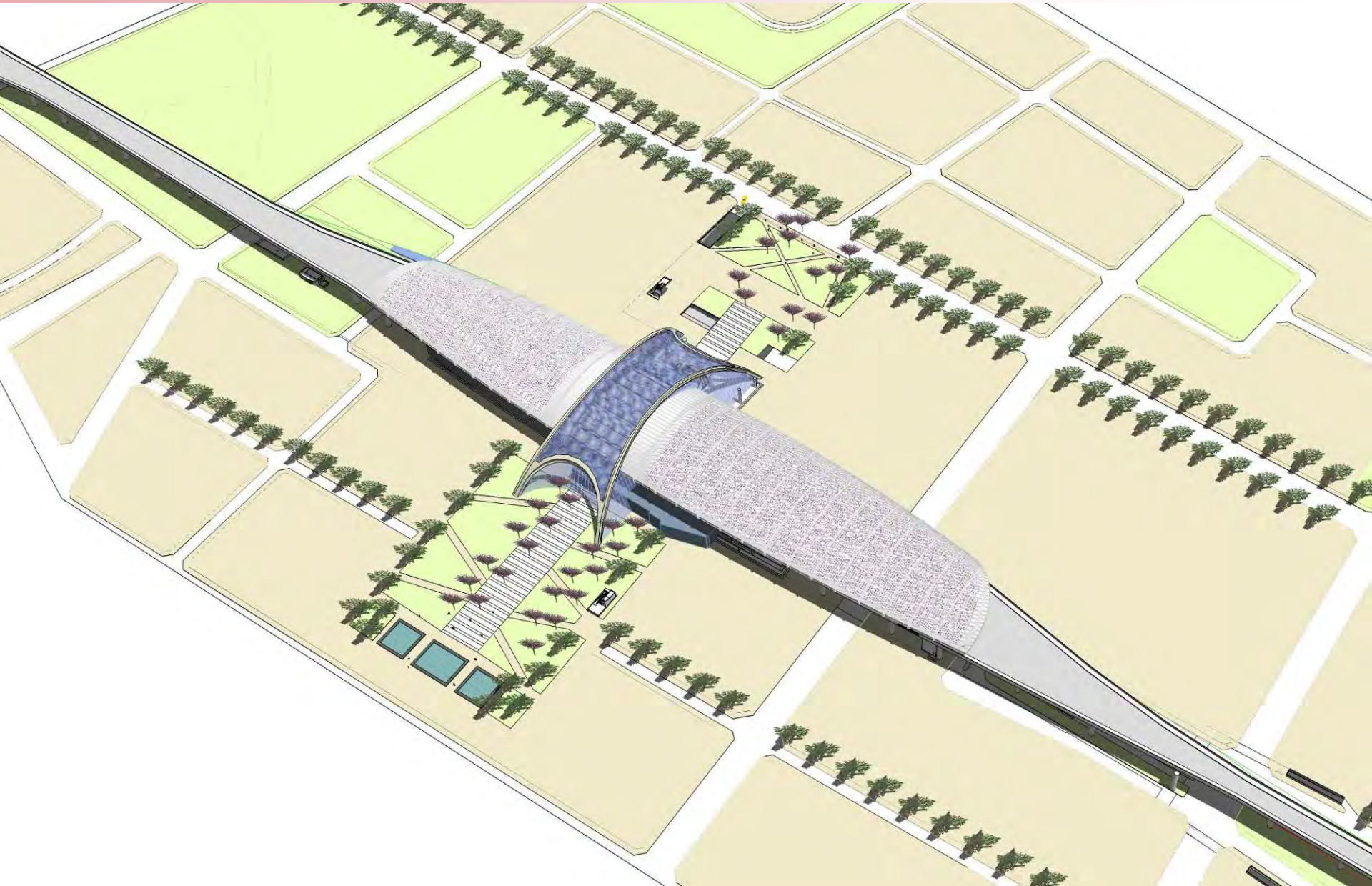


1. 切換臨時營運路徑
2. 施作舊站區域工程
3. 先開挖及地下結構施工(搭配斜坡明挖及臨擋)
4. 施作高架車站結構體

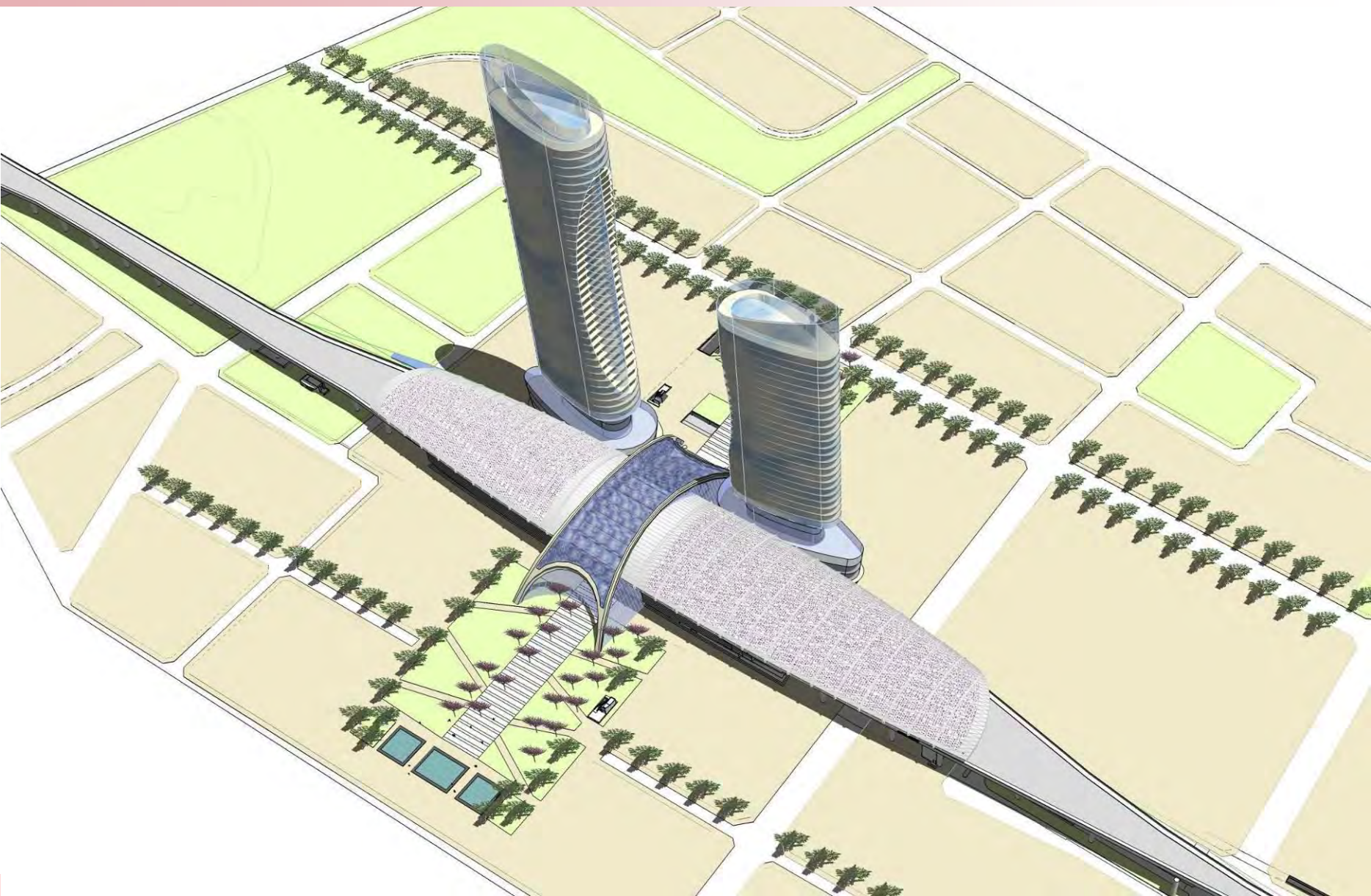
高架車站一期工程完成通車營運 104/07

二期工程及後站地下工程施工 104/01~106/12





台鐵車站聯開大樓104 - 118



捷運聯開大樓 114 - 120



- 財務計劃

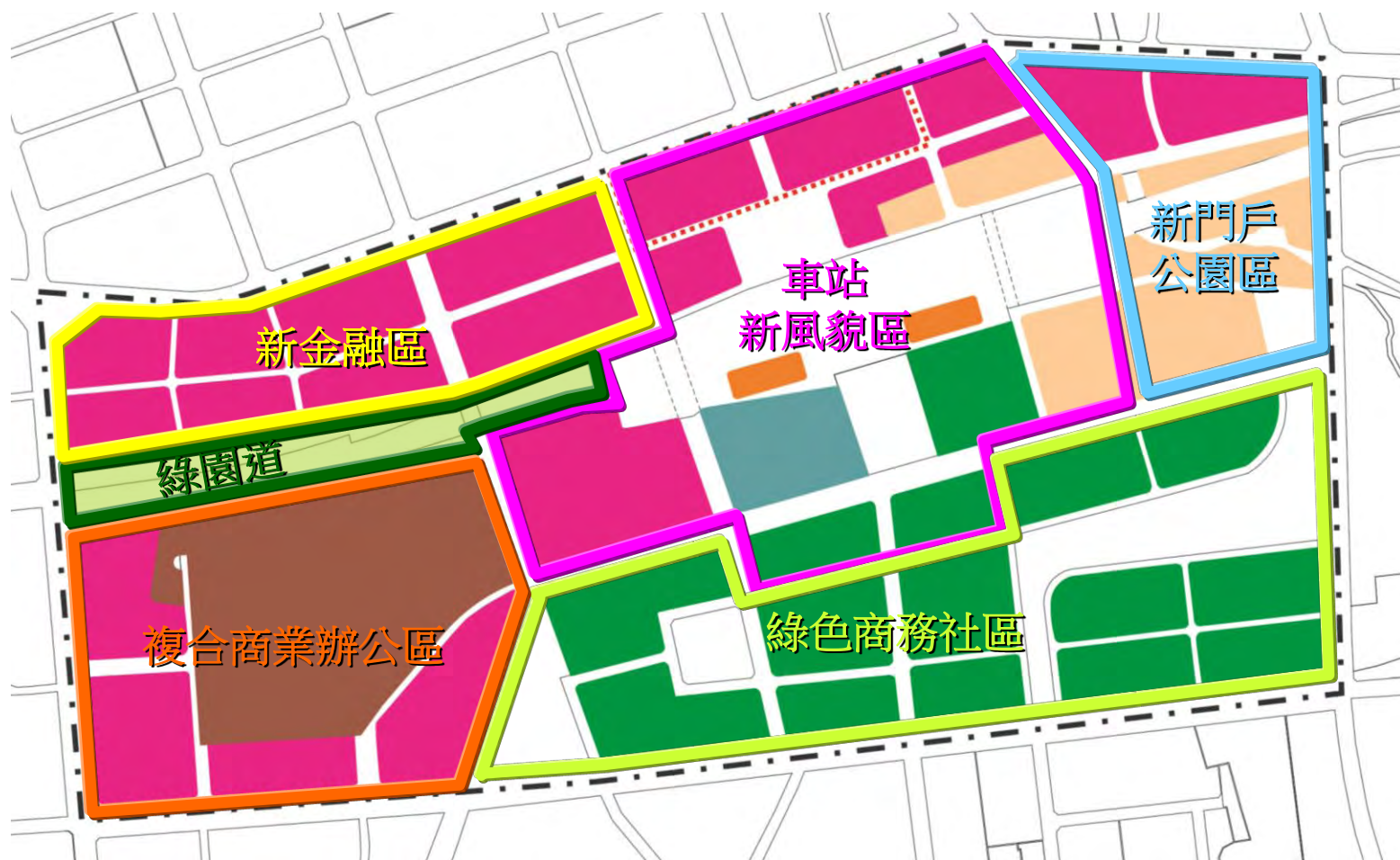
計畫範圍分區及開發方式

圖例 - 開發方式

- 基地範圍
- 推動都市更新區
- 促進民間投資開發區
- 捷運聯合開發基地
- 工業區用地變更
- 跨區進行全區用地變更
- 優先實施都市設計管制地區

圖例 - 計畫範圍分區

- 新金融區
- 綠園道
- 複合商業辦公區
- 車站新風貌區
- 綠色商務社區
- 新門戶公園區



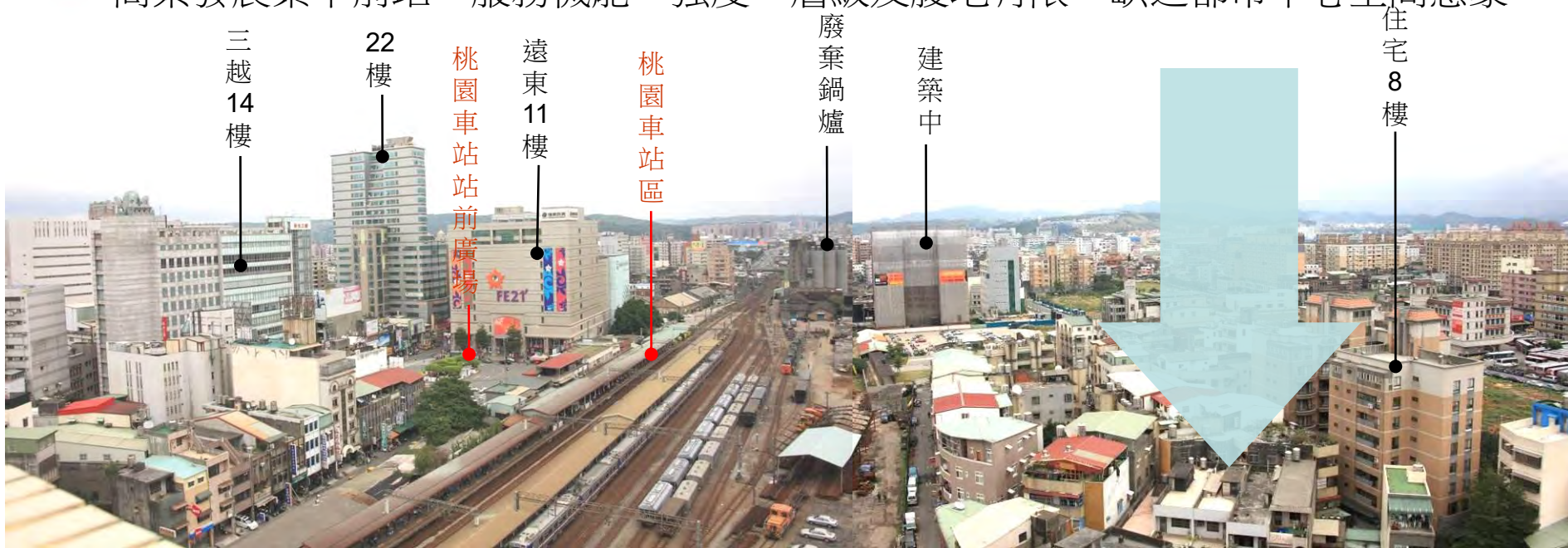
公共建設開發經費估算

- 總開發成本約 91.66 億元
 - 臺鐵桃園車站：約37.66億元
 - 捷運車站：約22.42億元
 - 其他：約31.58億元

開發項目	土地成本(元)	工程造價(元)	經費小計(元)
臺鐵桃園車站	—	3,766,431,495	3,766,431,495
捷運車站	—	2,241,934,345	2,241,934,345
站區道路拓寬工程	2,648,375,448	74,758,314	2,722,833,762
開放空間	—	176,104,263	176,104,375
人行徒步區	—	71,312,500	71,312,500
城市展覽館	—	80,000,000	80,000,000
門戶公園空中平台	—	81,600,000	81,600,000
園道中自行車館	—	26,100,000	26,100,000
開發經費總計			9,166,316,477

商用不動產市場評估

- 桃園辦公大樓零星分散，缺乏意象鮮明的辦公商圈
- 旅館供給缺乏國際連鎖品牌之觀光旅館
- 商業發展集中前站，服務機能、強度、層級及腹地有限，缺乏都市中心空間意象



- 便利的大眾運輸機能，創造辦公大樓、旅館的優勢條件；航空城開發效應有利於擴大辦公室、旅館之整體市場需求
- 建議車站大樓之開發項目，以 **辦公室** 及 **國際觀光旅館** 為主

車站大樓開發時程

108年
捷運綠線完工
(航空城捷運線)

118年(約)
桃園捷運
路網完成

110年
桃園航空城計畫年期

130年
桃園航空城目標年

99年

106年

台鐵
桃園車站

台鐵桃園車站竣工

104年

108年

157年

桃園車站大樓
第一期

興建期
4年

設定地上權50年

114年

118年

167年

桃園車站大樓
第二期

興建期
4年

設定地上權50年

車站大樓財務分析

－基本條件假設

開發方式	車站大樓採BOT 車站商場採OT	評估基期	民國104年
興建期	4年	營運期間	50年
開發權利金	無		
土地租金	興建期：申報地價1%計收 營運期：申報地價3%計收		
房屋稅	係依「折舊後之房屋現值×地段調整率150%×房屋稅率」		
租金上漲率	3%	營建物價上漲率	2.5%
資金結構	融資比例：60% 融資利率：3% 融資年期：20年		

車站大樓財務分析-開發成本假設

—營造成本

	招商方式	開發項目	樓地板面積 (坪)	營造成本 (萬元/坪)	總價 (億元)
第一期	BOT	商辦大樓	7,000	12.7	8.89
		國際觀光旅館	8,627	12.7	10.96
		停車場	3,476	9.8	3.42
		小 計	19,103	—	23.28
	OT	車站商場	2,199	(僅裝修成本) 3.3	0.73
合 計			21,302	—	24.01
第二期	BOT	商辦大樓	21,733	12.7	27.61
		停車場	3,527	9.8	3.47
	合 計			25,261	—

—其他開發成本

建築設計費	總營造成本 × 2.5%	保險費	總營造成本 × 0.1%
工程管理費	總營造成本 × 1.5%	商場開辦費	以500元/坪估列

※上述成本估算以民國104年為基期，並以營建物價上漲率調整之。

車站大樓財務分析-收支假設

一 營運收入

項 目		BOT			OT
		辦公室	旅 館	停車場	車站商場
租金收入		1,000元/坪/月	旅館營收抽成16% · 實收房價：3,200元/房/夜 · 客房收入比例：50%	2,800元/位/月	1,200元/坪/月
出租率 住房率	第一年	80%	60%	80%	80%
	第二年	85%	65%	85%	85%
	第三年	90%	70%	90%	90%
	第四年起	95%	75%	95%	95%

一 營運支出 (費用率約為18%)

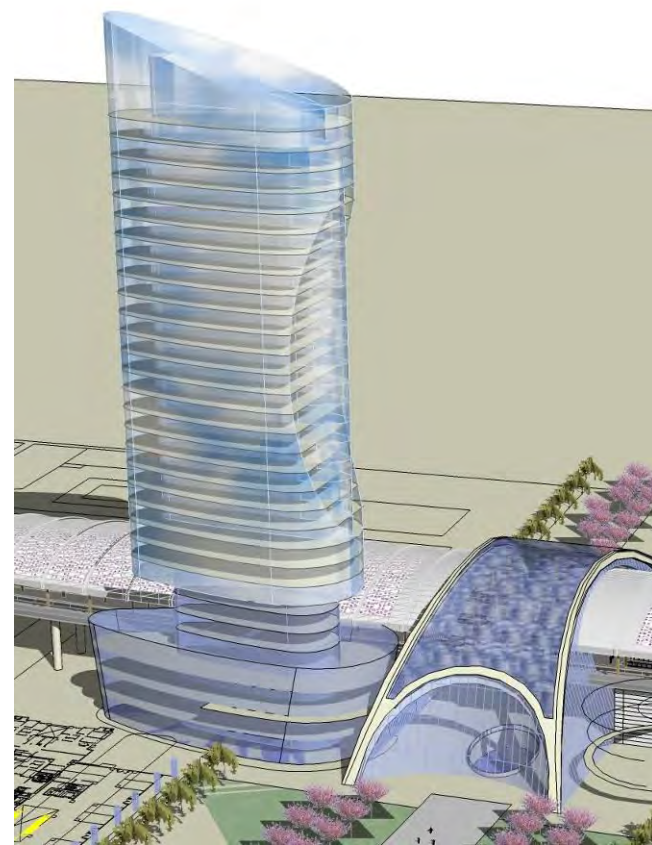
營運期地租	申報地價×3.0%	營業成本率	營運收入×1.0%
房屋稅	係依「折舊後之房屋現值× 地段調整率150%×房屋稅率」	保險費	建物成本×0.1%
重置成本	· 重置比率：15% · 年期：機電設備-25年；裝修-10年	維修費	營造成本×0.1%

※上述營運收支以民國108年為基期，並以租金上漲率調整之。

車站大樓財務分析－第一期

	第一期	
	未收取權利金	權利金以營收 9.0%計收
總開發成本 (包含間接成本)	26.02 億元	26.02 億元
權益淨現值(NPV)	19.52 億元	15.32 億元
計畫淨現值(NPV)	16.27 億元	12.06 億元
權益投資報酬率(IRR)	11.09 %	10.00 %
計畫投資報酬率(IRR)	8.62 %	7.94 %
回收年期	15 年	17 年
自償率	169.99 %	151.88 %

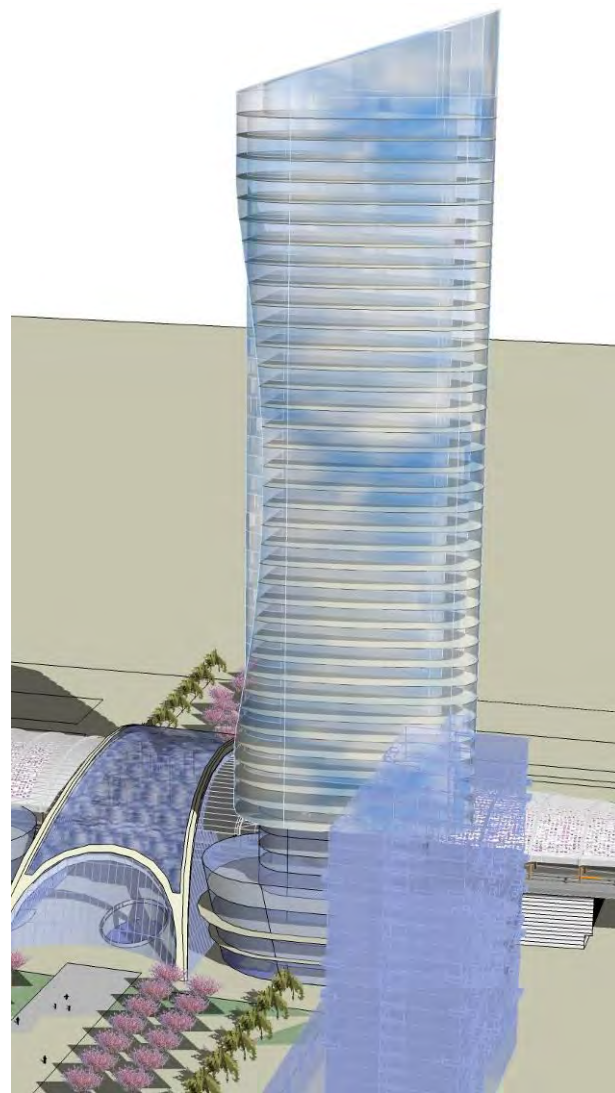
土地租金 (當年幣值加總)	5.15億元	5.15 億元
營運權利金(當年幣值加總)	—	21.52 億元
總計	5.15 億元	21.67 億元



※上述成本及淨值現之估算，係以民國104年為基期。

車站大樓財務分析－第二期

	第二期	
	未收取權利金	權利金以營收 4.6%計收
總開發成本 (包含間接成本)	33.72 億元	33.72 億元
權益淨現值(NPV)	22.51 億元	19.89 億元
計畫淨現值(NPV)	18.16 億元	15.55 億元
權益投資報酬率(IRR)	10.52 %	10.00 %
計畫投資報酬率(IRR)	8.27 %	7.94 %
回收年期	16 年	17 年
自償率	160.17 %	151.51 %
土地租金 (當年幣值加總)	5.70 億元	5.70 億元
營運權利金(當年幣值加總)	—	13.36 億元
總計	5.70 億元	19.06 億元

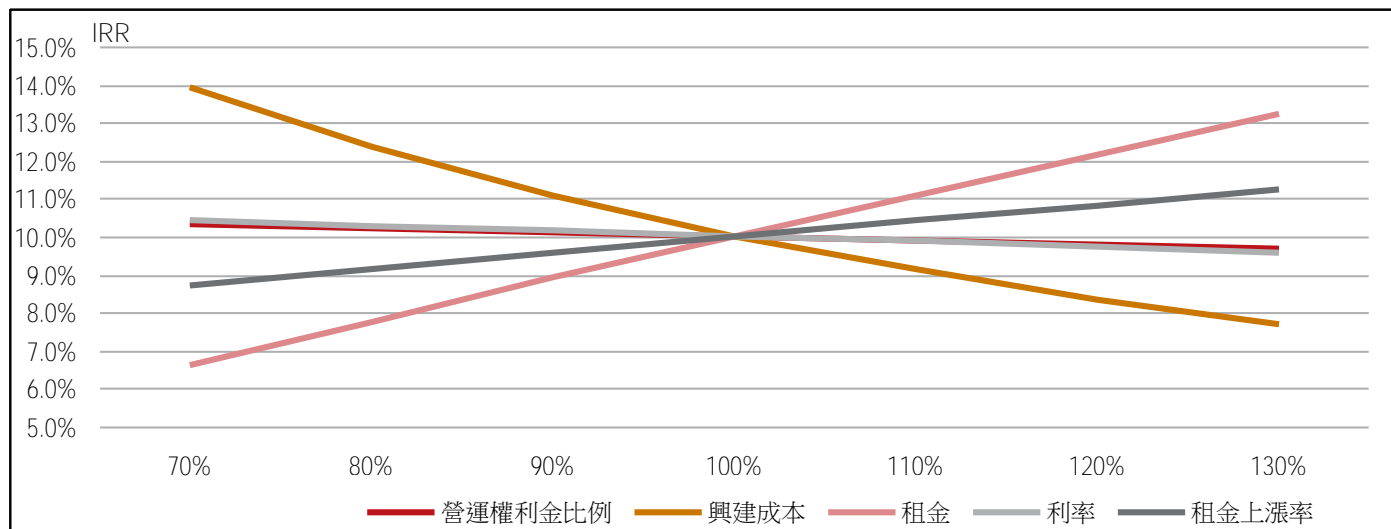


※上述成本及淨值現之估算，係以民國104年為基期。

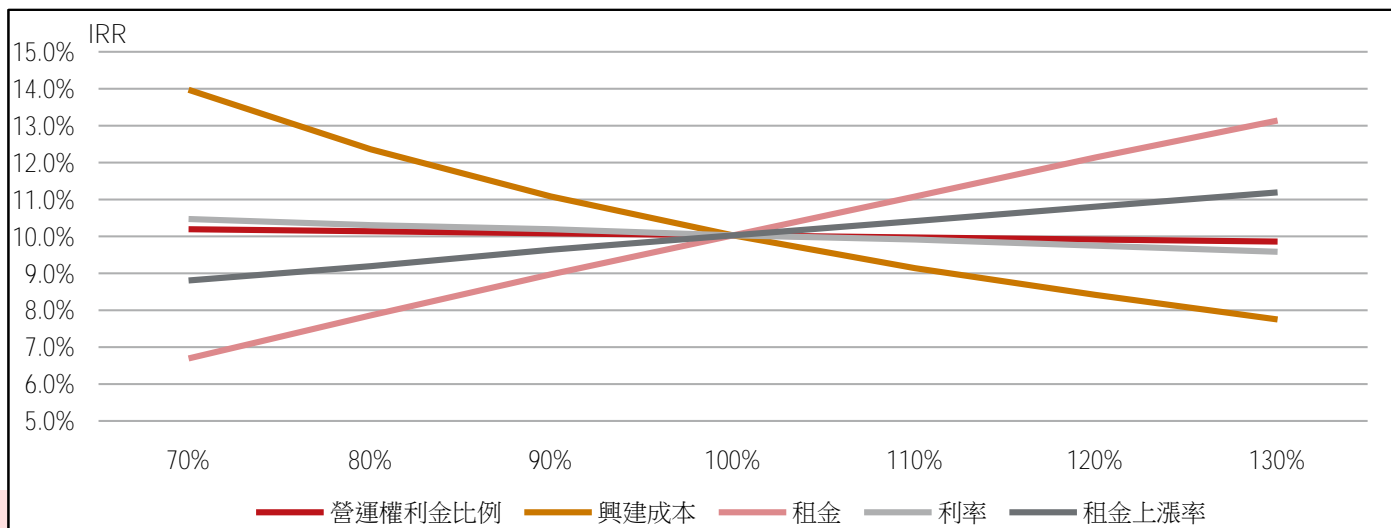
桃園車站大樓財務敏感性分析

■ 敏感性分析

✓ 第一期



✓ 第二期



聯合開發基地權益分配設算結果

■ 縣府取得樓地板面積：2,017坪 & 48位停車位

- 都市計畫容積獎勵回饋：參考臺北市都市計畫規範，縣政府可取得獎勵容積1/2，約1,837.6坪。
- 捷運設施容積獎勵回饋：依大眾捷運系統土地開發辦法，縣政府可取得捷運設施容積獎勵1/2的容積，約180坪。

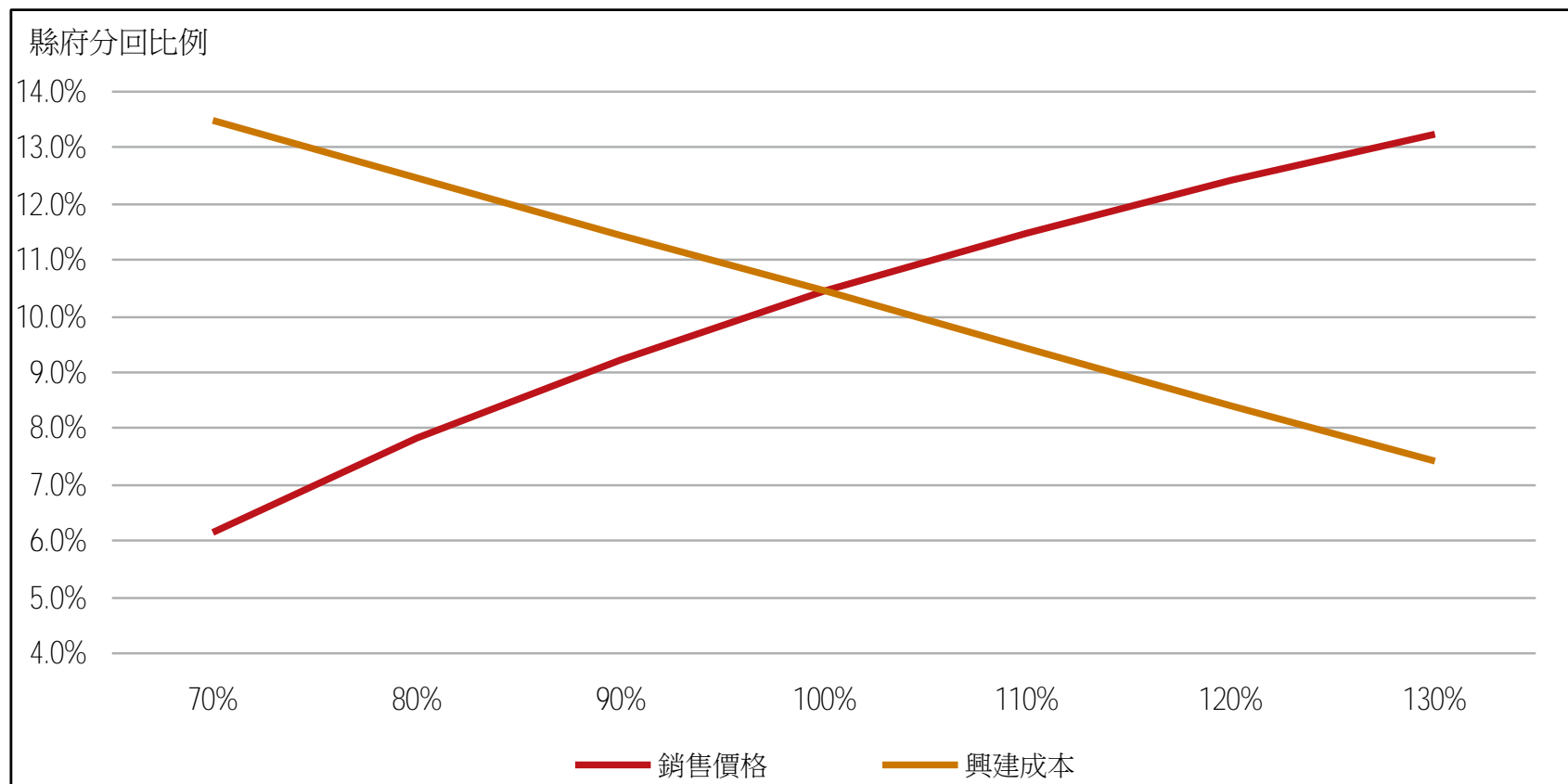
■ 全案權益分配

- 在考量縣府取得之容積價值及應支付之建造成本後，估算縣府實際約可取得 2.38 億，約 10.42% 的權益價值。

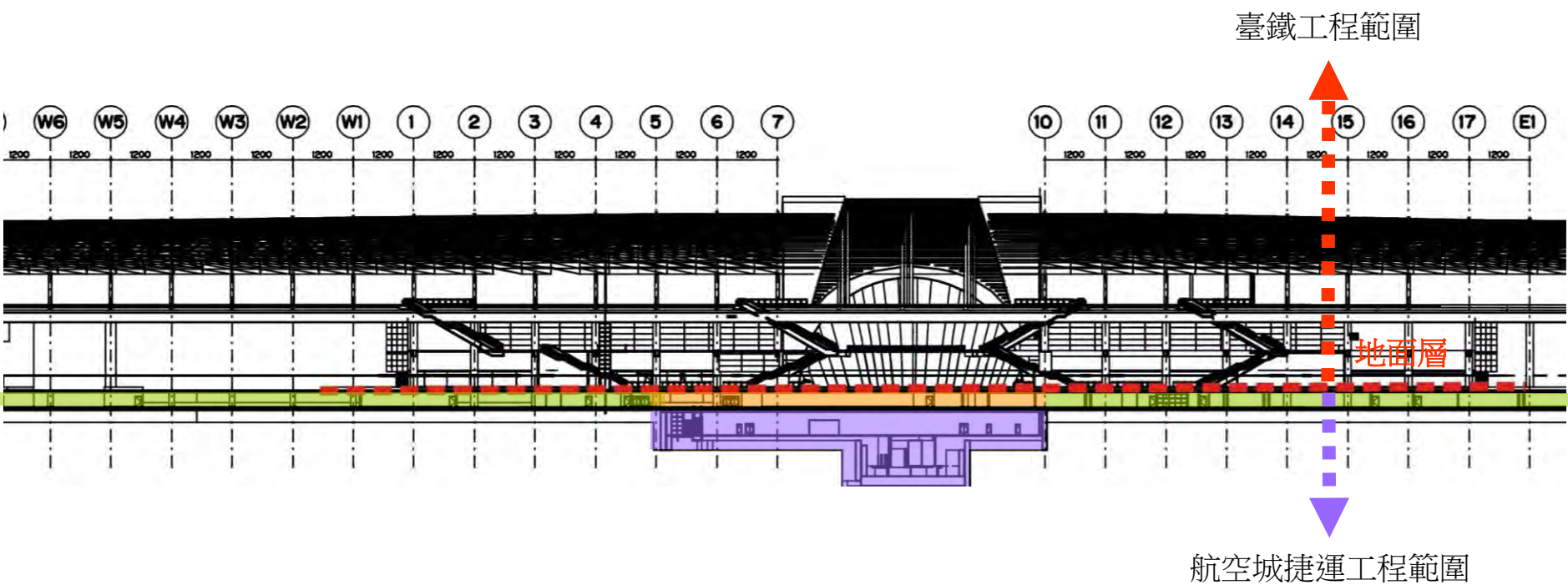
	投資金額(仟元)	權益分配比例(%)	分配總銷金額(仟元)
縣政府	0	10.42%	237,810
地主	559,848	28.87%	658,645
投資人	1,213,505	60.71%	1,385,261
合計	1,773,353	100%	2,281,716

聯合開發基地權益分配敏感性分析

■ 敏感性分析

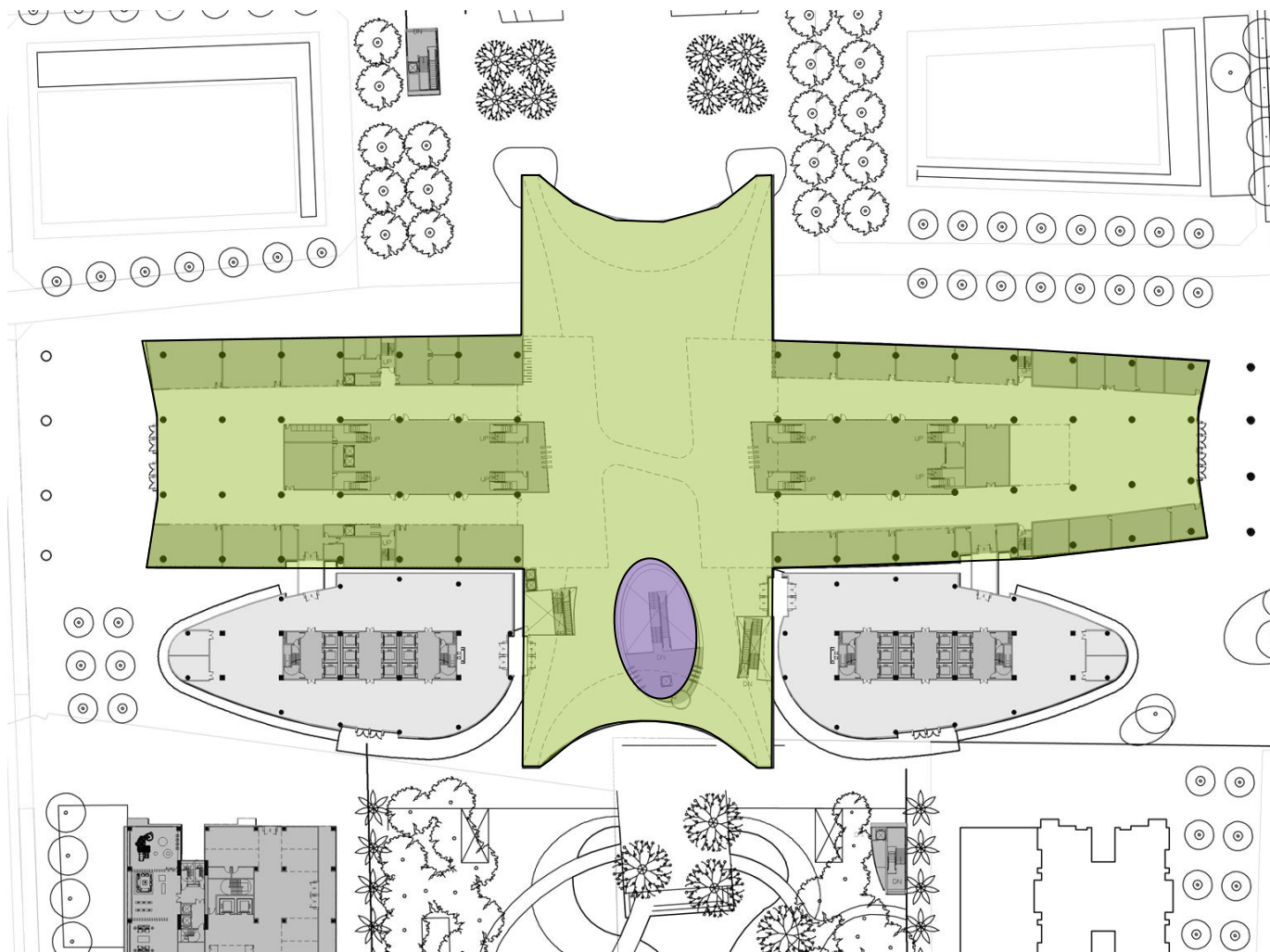


車站經費分攤原則






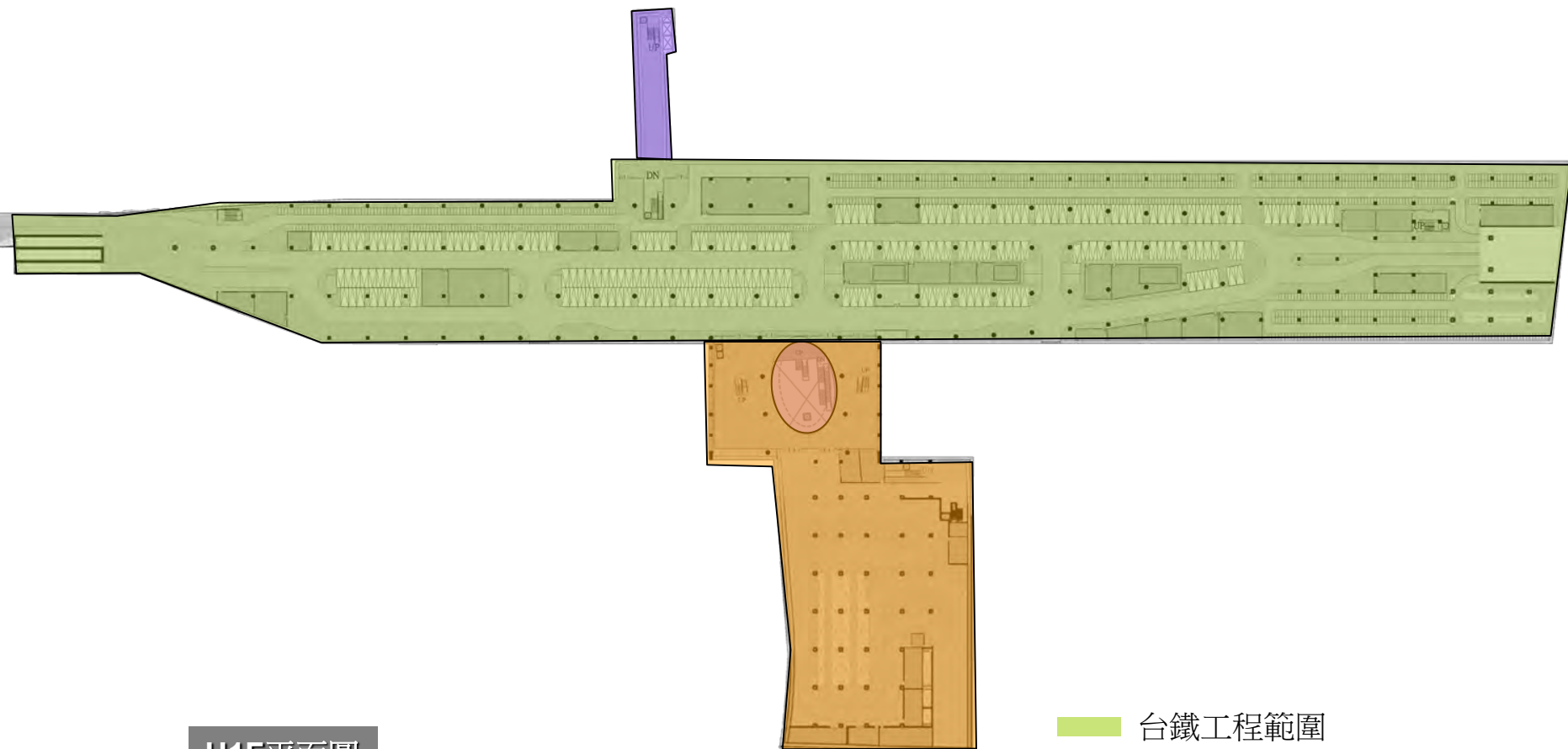
剖面圖

- 台鐵工程範圍
- 航空城捷運工程範圍
- 台鐵及捷運G07車站共同範圍






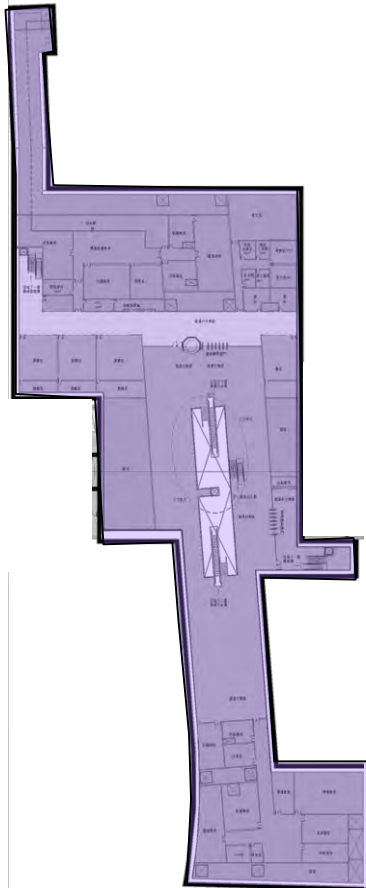
基地配置圖

-  台鐵工程範圍
-  航空城捷運工程範圍
-  台鐵及捷運G07車站共同範圍



U1F平面圖

-  台鐵工程範圍
-  航空城捷運工程範圍
-  台鐵及捷運G07車站共同範圍



U2F平面圖



U3F平面圖

- 台鐵工程範圍
- 航空城捷運工程範圍
- 台鐵及捷運G07車站共同範圍

本計畫台鐵車站工程預算

項次	項目及說明	單位	數量	單價	複價						
	第一期工程						水電系統-機械工程	式	1	154,000,000	154,000,000
A	台鐵部分						水電系統-電氣工程	式	1	183,000,000	183,000,000
	擋土排樁， $\phi=1.2m$	公尺	7,854	13,600	106,814,400		空調系統-機械工程	式	1	78,000,000	78,000,000
	基樁繫梁，1.2X1.0m	公尺	1,177	7,300	8,592,100		空調系統-電氣工程	式	1	117,000,000	117,000,000
	噴凝土， $t=10cm$	M2	11,770	900	10,593,000		電梯電扶梯工程	式	1	90,000,000	90,000,000
	支撐系統	噸	4,200	14,500	60,900,000		雜項工程(以上項目之10%)	式	1	290,500,000	290,500,000
	土方開挖	M3	210,000	450	94,500,000		安衛、環保(以上項目之1.5%)	式	1	47,900,000	47,900,000
	鋼結構	噸	5,690	55,000	312,950,000		品管費用(以上項目之1.0%)	式	1	32,000,000	32,000,000
	模板	M2	156,773	650	101,902,450		稅什費(以上項目之15.0%)	式	1	491,300,000	491,300,000
	混凝土	M3	78,719	3,500	275,516,500		小計				3,766,431,495
	鋼筋	噸	28,139	23,000	647,197,000		台鐵桃園車站費用：共計 3,766,431,495元				
	單扇鋼板門(含五金)	M2	320	20,400	6,528,000						
	雙扇鋼板門(含五金)	M2	195	25,500	4,972,500						
	不鏽鋼防火捲門	M2	238	8,000	1,904,000						
	硬化地坪	M2	22,250	510	11,347,500						
	耐磨地坪	M2	2,620	1,060	2,777,200						
	崗石地坪	M2	12,434	1,480	18,402,320						
	花崗石地坪	M2	15,626	4,450	69,535,700						
	鋁合金高架地板	M2	662	5,000	3,310,000						
	花崗石牆面	M2	10,148	5,100	51,754,800						
	琺瑯板牆面	M2	1,368	8,400	11,491,200						
	瓷磚牆面	M2	2,610	1,520	3,967,200						
	水泥漆牆面	M2	19,638	220	4,320,360						
	金屬天花	M2	22,618	3,500	79,163,000						
	礦纖天花	M2	4,882	600	2,929,200						
	水泥漆天花	M2	26,079	235	6,128,565						
	帷幕牆	M2	36,689	10,500	385,234,500						

本計畫捷運G07車站工程預算

B	捷運部分								
	連續壁，t=80cm	M2	20,952	8,600	180,187,200				
	H鋼樁，L=9m	支	521	10,500	5,470,500				
	覆蓋版	M2	4,500	6,000	27,000,000				
	噴凝土，t=10cm	M2	1,430	900	1,287,000				
	支撐系統	噸	4,258	14,500	61,741,000				
	土方開挖	M3	170,500	450	76,725,000				
	鋼結構	噸	5,690	55,000	312,950,000				
	模板	M2	156,773	650	101,902,450				
	混凝土	M3	78,719	3,500	275,516,500				
	鋼筋	噸	28,139	23,000	647,197,000				
	單扇鋼板門(含五金)	M2	16	20,400	326,400				
	雙扇鋼板門(含五金)	M2	51	25,500	1,300,500				
	不繡鋼防火捲門	M2	9	8,000	72,000				
	硬化地坪	M2	1,780	510	907,800				
	耐磨地坪	M2	208		1,060				220,480
	崗石地坪	M2	522		1,480				772,560
	花崗石地坪	M2	2,877		4,450				12,802,650
	花崗石牆面	M2	931		5,100				4,748,100
	瑤瑯板牆面	M2	718		8,400				6,031,200
	瓷磚牆面	M2	121		1,520				183,920
	水泥漆牆面	M2	1,587		220				349,140
	金屬天花	M2	3,082		3,500				10,787,000
	礦纖天花	M2	315		600				189,000
	水泥漆天花	M2	1,987		235				466,945
	雜項工程(以上項目之10%)	式	1		172,900,000				172,900,000
	安衛、環保(以上項目之1.5%)	式	1		28,500,000				28,500,000
	品管費用(以上項目之1.0%)	式	1		19,000,000				19,000,000
	稅什費(以上項目之15.0%)	式	1		292,400,000				292,400,000
	小計								2,241,934,345

捷運G07車站費用：共計**2,241,934,345元**

工程預算分攤原則

- 桃園車站工程分細部設計、施工興建及營運維護管理等階段，考量縣政府後續工作執行，建議營運設施以結構物設施物作為維護管理原則，採「管用合一」劃分之處理方式。
- 以臺鐵鐵路路權範圍作為權責分界，臺鐵捷運高架橋因位於園道上方，園道工程部份由臺鐵局自行進行細部設計，臺鐵鐵路路權外周邊道路及人行道涉略與周遭環境銜接方式應由縣政府配合施作。
- 車站站體範圍依區域分為地面上及地面下結構體，地面上G+1以上屬臺鐵局營運設施範圍，地面下U-1以下航空城捷運線設施屬縣政府範圍。考量停車場未來臺鐵局作為營運單位，故有關結構體之施工及經費皆由臺鐵局負責。計程車排班區及轉乘區由雙方各自共同分攤。
- 航空城捷運線車站委請臺鐵局代辦工程經費，依政府採購法第二十二條第二項規定機關委託技術服務廠商評選及計費辦法辦理。本案以建築物工程技術服務建造百分比計算委託辦理設計服務費用45%計46,666,430 元。

初步建議管理維護之權責劃分原則 (以結構物設施物作為維護管理原則)

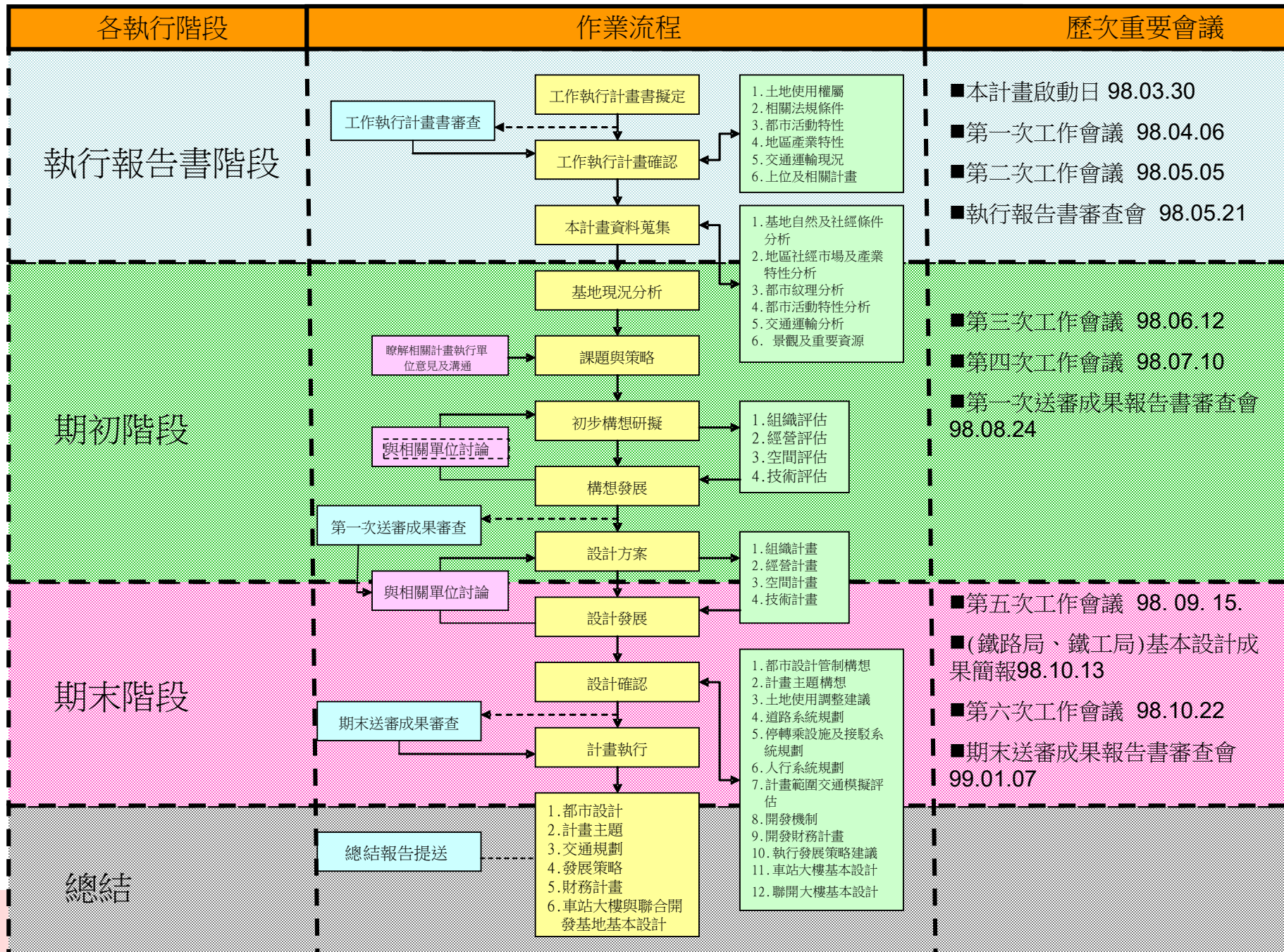
項目			興建/維護管理之權責單位					
			細部設計單位		興建單位		維護管理	
			台鐵局	縣政府	鐵工局	縣政府	台鐵局	縣政府
園道	路權內	含中央分隔島(喬木、灌木及草皮)、節點廣場、人行、自行車道	●		●			●
	路權外	周邊道路(含人行道)		●		●		●
桃園車站	路權內	景觀(含站前、後廣場)	●		●			●
		地上U1及地上G+1~G+3F車站站體	●		●		●	
		地下U1及U2 ~ U3F車站站體	●		●	●		●
		非鐵路設施物及施工擾動區(含公車招呼站、臨停區等)	●		●		●	●
	路權外	車站周邊道路		●		●		●
		人行道增設出入口	●			●		●
		燈光照明設備		●		●		●

- 台鐵桃園車站費用: 共計3,766,431,495元
- 捷運G07車站費用: 共計2,241,934,345元
- 捷運G07細部設計委辦經費: 共計46,666,430元

捷運細部設計招標文件內容

- 配合年初臺鐵局公告桃園車站之細設招標工程，於招標日前提供本案之基設書圖作為細設招標之參考文件。
- 航空城捷運線G07站因與臺鐵桃園站交會轉乘，構造須與臺鐵高架化計畫之桃園車站共構，經縣府與臺鐵局等相關單位舉辦多次會議研商達成初步共識，由桃園縣政府委託臺鐵局統一辦理細部設計作業。
- 航空城捷運線G07站之興建擬將結構工程，委請鐵工局於興建高架化車站時一併代辦統籌施工。隧道部份若未能共構整體施工辦理時，共構設施及連續壁兩端須留設可敲除式牆版，以供未來捷運南北側潛盾隧道或站體銜接施作。
- 招標文件詳期末報告第6-16章節。

- 歷次會議大事紀



歷次工作會議重要事先與決議：

1. 第一次工作會議 98.04.06

1. 中長途客運轉運站不納入車站。
2. 地下計程車排班可引進內化處理。
3. 財務規劃須納入土地取得成本評估。
4. 考量捷運綠線、台鐵捷運及南北廣場連通車站管制系統設置。

2. 第二次工作會議 98.05.05

1. 車站以人車分離方式來規劃。
2. 臺鐵園道斷面需與城鄉處之縫合案規劃構想作整合。
3. 作微觀交通模擬，在做規劃交通設施時套入該模型中去探討交通變化及其合理性。
4. 車站作為交通輻射性之發展中心，擴大車站周圍廣場，提供民眾步行使用，車輛僅行駛於車站周邊。

3. 執行報告書審查會 98.05.21

1. 桃園站為未來捷運綠線及臺鐵火車站之交會站共構，依大眾捷運法規定可進行聯合開發規劃。
2. 建議轉運站於西側設置較為適當。
3. 園道規劃於經車站後，由大同路、大林路分道至車站東側再匯集延伸至三民路。
4. 臺鐵路線形之調整以臺鐵路權範圍優先利用。

4. 台鐵局第一次工作會議 98.06.03

1. 考量車站共構大樓使用，桃園車站採 3 個島式月台並取消桃林鐵路月台。
2. 桃林鐵路林口線的使用於細設時再考量其可行性。
3. 共構大樓興建時需考量軌道施工界面評估、半半施工方式。

5. 台鐵局第二次工作會議 98.06.09

1. 討論軌道線形

6. 第三次工作會議 98.06.12

1. 未來車站土地使用分區建議採交通用地方式辦理。
2. 開發強度應由財務面推估並建議其開發強度，以提供相關單位作為裁決之參考。
3. 台鐵工務處：台鐵現行採方案三進行臨時軌及永久軌規劃。

7. 台鐵局第三次工作會議 98.06.16

1. 討論軌道線形

8. 台鐵局第四次工作會議 98.06.23

1. 臺鐵局同意地下停車場的興建。
2. 配合車站與開發大樓的興建方式及期程，其結構將採分構構築。

9. 第四次工作會議 98.07.10

1. 新市政中心規劃依相關單位討論結果保留為替選方案之一。
2. 軌道線形的確認。
3. 98.07.15 捷運局討論捷運月台軌道線形

10. 第一次送審成果報告書審查會 98.08.24

1. 有關氣候集中化現象，簡報中提到水之系統應將都市防災計畫納入規劃中。
2. 涉及都市計畫變更部分現階段先不修正相關土管規定，俟未來設計完成後再依實際需要提送都委會討論。

1. 考慮自償率、投資回收年限等方面，應以不同效益評估方式，進行比較分析，提供縣府參考。
2. 財務分析部分增加敏感度分析。
3. 捷運綠線將委由台鐵局一併辦理設計及施工，所需經費部分由縣府支應。

11. 第五次工作會議 98. 09. 15.

1. 污水處理是否已納入規劃中，建議可規劃共同管道，在車站站體施工時能一併施作，以避免不必要的成本。

12. (鐵路局、鐵工局)基本設計成果簡報 98.10.13

1. 建議整合地下層空間利用統一開挖面積，減少連續壁施作及開挖費用。
2. 希望以無縫運輸接駁觀念，以旅客為中心考量設計，加強轉乘接駁功能，且顧及旅客方便性，未來將會推動電子票證系統。
3. 依桃園站旅客進出量，設置兩個管制點為接受方案。

13. 第六次工作會議 98.10.22

1. 都市設計審議準則部分，建議將周遭環境納入考慮。
2. 將共構設施連續壁兩端須留設可敲除式牆版納入招標文件中，以供未來捷運潛盾隧道或站體銜接施作。

提送文件進度記錄

項次	工作成果	預估天數	民國98年												民國99年				
			3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5		
審查階段	執行報告書提送(3/9決標)	30天	[預定進度: 3/10-3/20, 實際進度: 3/10-3/20]																
	執行報告書簡報、審查及修正	30天	[預定進度: 4/10-4/20, 實際進度: 4/10-4/20]																
	第一次送審成果提送	90天	[預定進度: 5/10-5/20, 實際進度: 5/10-5/20]																
	第一次送審成果簡報、審查及修正	60天	[預定進度: 6/10-6/20, 實際進度: 6/10-6/20]																
	期末送審成果提送	90天	[預定進度: 7/10-7/20, 實際進度: 7/10-7/20]																
	期末送審成果簡報、審查及修正	60天	[預定進度: 8/10-8/20, 實際進度: 8/10-8/20]																
	總結報告提送	30天	[預定進度: 9/10-9/20, 實際進度: 9/10-9/20]																

[預定進度圖例] 預定進度

[實際進度圖例] 實際進度

計畫時程及設計時程

項次	工作成果	預估天數	民國98年												民國99年				
			3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5		
計畫時程及設計時程	車站及其周邊土地 概念設計構想	計畫範圍及目標	60天																
		都市設計背景與現況分析	90天																
		主題計畫構想	290天																
		概念設計方案	105天																
		都市設計管制構想	150天																
		交通規劃構想	180天																
		財務規劃	180天																
		執行策略建議																	
	台鐵與捷運共構 基本設計構想	設計範圍之建議及概要	180天																
		車站區(包括捷運及臺鐵)	180天																
		結構設計概要	210天																
		設備系統設計概要	210天																
		建築、景觀設計構想	270天																
		交通及轉乘需求之建議	90天																
		財務分析	120天																
		執行策略建議	150天																
	捷運場站聯合開發 本設計構想 大樓基	設計範圍之建議及概要	90天																
		場站聯合開發區	120天																
		結構系統設計概要	210天																
		建築、景觀設計構想	270天																
		交通及轉乘需求之建議	90天																
		財務分析	120天																
		執行策略建議	150天																

預定進度

實際進度



簡報結束



敬請指教