

# 藏風納氣，大鵬展翅

## 台中車站新站

文 / 圖 陳嘉芸 圖片提供 中興工程、遠揚營造



百年來，台中車站扮演著台中的門戶，也是台灣南來北往的交通樞紐。隨著台中都會區鐵路高架工程第一階段落成，台中車站新站啓用，110歲的舊站也將卸下任務，轉型為鐵道博物館。經常扮演旅程終點或起點、上演相聚與分離的火車站，就像個滿載「人味」的容器，蘊含了人生的酸甜苦辣，但也串連起比科技網路更真實和溫暖的人際網絡。當古老的驛站，轉化為新興的車站，人們繼續從這裡出發，新車站也將開展另一段故事。



〈本期專欄輪值作者〉

### 陳嘉芸

大學主修建築，研究所到倫敦攻讀都市設計後，取得營建管理碩士學位。左右腦同時構思設計與管理，兼顧執業及教學。將熱情與活力貫注在生活與專業，追求事事完善的建築師。相信美好的建築能撫慰人心，都市空間的價值在於公眾共享。考選部建築師考試審議委員會委員，十匯建築師事務所負責人，曾任國立台北科大、成功大學、聯合大學建築系兼任講師。



隨著台中都會區鐵路高架化第一階段完工，台中車站舊站與新站在今年完成任務的傳承。

台鐵台中車站新站隸屬「台中都會區鐵路高架捷運化計畫 CCL-731 台中車站段主體工程」。這個鐵路高架捷運化計畫，北起台中市豐原車站，南至台中市大慶車站，全長約 21.7 公里。工程包含新建十座高架車站，各座車站主題清新，造型同中求異，其中台中車站新站扮演樞紐的角色，更強調現代化與國際化。若說台中車站舊站以古典精美引領風騷，台中車站新站則以動態自由來為現代城市風貌醞味。

## 開放、友善的聯盟策略

台中車站與台北、高雄、花蓮車站並列為台鐵四大特等站。身為台中地標，位於城市中樞位置的新舊火車站，將引領舊市區的更新活化與再開發。整體規劃建設的目標，包括積極運用允許開發強度與多元的土地使用；結合既有特色設施，成為鐵道文化園區；將新的車站形象與腹地中各幢建築物，共同形塑國際化與台中市門戶意象。

台中車站新站由站體、轉運站、跨站頂棚等所構成，為地下一層、地上三層的建築物；地面層為車站大廳，地面二層穿堂層與轉運站相互聯通，地面三層則配置二島一岸壁式月台五股道。由於舊站列屬國定古蹟，未來將轉變為鐵道文物藝術中心，

原來人車雜沓的站前廣場將成為步行空間，並向東側擴展，通往新站二樓穿堂。夾在新舊站體間的舊月台，將轉變為展示用途，開放自由觀賞。地面層的商場則提供站區豐富的消費服務，整體氛圍將更開放而友善。

新站造型在不同面向均設計為正立面，象徵性的縫合車站前後的新舊都市樣貌。在配置上，新站與舊站互相退讓出中介廣場，以虛體串接建築物周邊空地，呈現尺度合宜而樣貌豐富的開放空間，這樣的公共性讓車站設施達到順暢續接都市街道活動的效果。

## 新與舊的世代傳承

新車站造型以水平線條為主，月月底層與遮陽雨棚之間，以鋼構架空騰出虛空間。立面以輕巧金屬拱表現垂直線條，頂層大型遮棚則設計為彎曲造型，以正面形象面對各路口，上緣細心加設玻璃垂幕，減少雨水潑進月台。老車站精美厚實，量體穩重沉靜，紅磚柱列與矩形開窗穿插，形成規律的垂直線條。為了延伸舊站第一、第二月台次序，在新站 6 米以下引用柱列做為垂直元素，呼應舊站開口比例，塑造立面一致的節奏感。整體意象尊重老車站為主體，新站退居輔助地位。

高架化的新站外型就像大鵬展翅，站體頂部達 37 公尺，約十二層樓高，是全台最高的火車站。車站地面層為車站入口、旅運設施、商業空間，穿堂層是車站大廳、運務、購票空間等，向東西側銜接月台乘車空間。鐵道文物藝術中心以舊站為主要入口，通達一樓及二樓主題商店、小劇場、鐵道迷俱樂部等；舊月台展示如火車頭等大件實品，由站前廣場可自由進出觀賞。不論是新站月台或大階梯，都可看到古蹟建築物，讓舊站本身成為具有生命力的展示對象。

不同於以往將舊建築物拆除的做法，新舊共存的做法，不但完整留下具有藝術、科技、人文價值的古蹟，還以虛空間串連新舊兩站，以建築元素之比例與節奏互相呼應。退讓，使各式活動空間順暢串連，少了咄咄逼人，也多了尊重與傳承。

### 魔鬼藏在細節裡

車站站體、月台與轉運站屋頂採用鋼構造型雨棚，為了減少落柱對地面層的干擾，也因為車站需要大型空間來緩衝川流不息的人潮，設計上大膽採用九大墩柱、三十六根分岔支柱。月台上則設置

四十五列柱，柱與柱間規律為 12 米間距，其二節柱共有 180 支。除了鋼構構件種類及數量繁多，更挑戰的是，主跨距足足有 137 米，橫跨站區南北，利用輕巧的圓桿組接成桁架，以飛躍的弧形劃過天空，懸挑跨越月台及穿堂。

考量人工照明容易耗電，設計上結合自然採光以降低耗能。但屋頂條狀的採光天窗會帶來直射熱量，人多的場所產生的二氧化碳含量也多，兩項條件均加重對一般建築物空調系統的負荷，此處斧底抽薪無設置空調設備，改以挑高及隔熱來對應挑戰，達成通風、降溫的目的。

候車月台棚架以波浪型金屬板跨接月台兩側；位在中央的曲面則為三度空間形狀，以異形平板逐片組裝，解決銜接困難，兩種做法都採用超過 25 公分厚度內藏隔熱板。由於玻璃天窗與金屬板的材質及構成方式相異，必須將天窗略為抬高，再疊放在金屬板上，不僅解決了工程的挑戰，在設計上也強化了造型的立體感。

穿堂層的天花板以脫縫方式，間隔懸掛輕巧的玻璃板與烤漆金屬板，小心收納上方配管；沿著長



1. 高架化的新站外型就像大鵬展翅，彎曲造型的大型遮棚，上緣細心加設玻璃垂幕，減少雨水潑進月台。2. 月台上的柱列上端採樹枝狀造型的柱頭，屋頂採條狀天窗，以自然採光降低耗能。3. 站內空間採輕巧而具規律美感的天花板。



新站外表為新穎簡潔的立面。

廊一字排開，呈現一種規律、數大便是美的質感。走上月台的階梯，照明燈具被乾乾淨淨的收藏在不銹鋼扶手下方。月台上柱列沿軌道方向整齊排列，為了符合跨距增大、柱數量減少的要求，上端設計樹枝狀造型的分岔二節柱，轉接處以焊接方式而非螺栓鎖定構件，得以呈現乾淨俐落的效果，焊接處均細緻磨光，更顯用心。

## 你我共享的都市大廳

往日地面的火車軌道與候車站，阻隔了兩側道路，讓都市活動不易跨越軌道而延續串連。隨著新式的交通建設觀念，訴求將公共空間讓予都市活動使用，主角是民衆而非車輛，釋出更多行人活動空間，代表回歸都市應為人性而設計的理想。

新站站體沿道路廣設綠帶，讓喬木增加綠意也降低了車站的量體感，並阻絕隨意臨停上下車的行為，以維持行車順暢和安全。原本斷裂的都市空間，終於因車站及橋下空間引入綠帶及自行車停放，縫合了道路兩側的活動。此外，車站高架化後，地面層的公共空間與站區兩側的連通關係跟著改變，地面層空出來成為購物空間，讓附近的商業活動可經由廣場漫流進入車站，以活絡整體商圈。人們在商場區購物或穿越，可以大幅擴增車站的原始功能，朝向多元化發展。

## 台中車站新站

位置：台中市區台灣大道 1 號

完工時間：2016 年 10 月

設計者：台灣世曦工程顧問股份有限公司、張樞建築師事務所

建築特色：動態流暢的造型，高敞無柱的大跨距廳堂，鋼結構的細部工程美學。

車站廣場扮演送往迎來的角色，不管位在前站或後站，都有大型階梯向上延伸至位於二樓的車站穿堂層。穿堂層的大頂棚，保護穿越車站的動線時不受天候影響，寬廣的空間更是可供市民活動的都市大廳，就像家裡的客廳一樣，在此可以看到溫馨的聚會，偶而樂聲悠揚，或舉辦特色市集，為旅客在移動間帶來旅行的趣味。

從 2006 年 2 月行政院核定台中市區鐵路立體化計畫開始，到 2009 年 9 月動工，陸續建設軌道路段及各座車站，台中新站終於在 2016 年 10 月開放啟用，正式開啓它參與運輸服務的時代。在台灣世曦帶領的設計團隊、中興工程的盡心監造，加上遠揚營造等施工單位的投入下，不斷溝通、精進，眾志成城，接棒戮力執行，成就了今日美好的成果。希望人們在享受便利的同時，可別忘了細細體會設計者的企圖，並感受到營造者的苦心。