捷運車站之轉乘停車設施設置

文圖/顏志偉　英譯/何美英

為提高大眾運輸使用率，捷運路線各個車站均會依據基地條件，設置轉乘停車設施供旅客轉乘捷運使用，其規劃設置原則係先以「臺北捷運系統運輸規劃模式」（TRTS Model）產生捷運路線目標年工作天之全日平均及晨峰小時預測運量，作為設置轉乘停車設施規劃量之參考。

其次，對於非步行旅次量，其使用各種轉乘停車設施之原則如下：

（一）為倡導都會區大眾運輸政策，市中心區不鼓勵設置小汽車轉乘停車設施，而以步行、公車及接、轉乘為主要方式。

（二）轉乘停車設施規劃量考量捷運路網各個階段，調整轉乘停車設施之需求型態。

（三）車站服務圈域之土地使用，如住宅區、商業區、文教區、公園綠地等，以及地形地貌、其餘大眾運輸系統所能提供的服務等，均會影響旅客轉乘捷運之方式，依此等因素檢討調整。

（四）車站所在區位，由於社經發展程度皆不相同，加諸車站型式，如中間站、交會站及終點站，以及車站服務功能亦不相同，轉乘停車設施規劃量之比例亦配合調整。

（五）若車站提供的轉乘停車設施規劃量小於需求量時，不足額的供給量應適當分配給其餘運具來提供。最後，運具分配比例應依上述規劃設置原則及影響因素就各個車站謹慎考量，且轉乘停車設施規劃量先以交通用地及捷運開發區基地來設置，惟當用地取得困難時，應協調地方政府相關主管機關於鄰近車站之公共設施用地、道路、空地等附設。

捷運車站從規劃、設計、施工至營運通車歷時許久，轉乘停車設施於設計階段後、營運通車前，仍須與地方政府相關主管機關協商，進行車站周邊交通整合改善作業。透過車站周邊空間之整合與利用，方能提高大眾運輸使用率及增進旅客轉乘捷運之便利性。

自行車轉乘停車位（雙連站）

機車轉乘停車位（民權西路站）

Transfer and Parking Facilities at MRT Stations

In order to increase public transport usage, all of the stations on each line will install transfer and parking facilities in accordance with station conditions in order to provide for passengers' use. The planning principles begin with the “Taipei Rapid Transit System Model” to produce MRT route targets for yearly average working days and morning peak-hour traffic volume forecasts to serve as planning references for setting up transfer and parking facilities. MRT stations take a long time from planning, design, and construction to opening for operations. Following the stage of designing transfer and parking facilities, prior to opening for operations, negotiations still must be conducted with local government's related competent authorities in order to implement integrated improvement tasks for transportation in the surrounding area. Through the integration and usage of spaces in the vicinity of stations, both the rate of public transportation use and the convenience of making MRT transfers can be increased for passengers.