

## 臺北車站周邊路型及客運動線調整常見問題索引

一、為什麼臺北車站需要改變?.....	1
二、西區門戶計畫的範圍、內容及交通規劃項目為何? .....	2
三、西區門戶計畫時程為何? .....	2
四、為什麼要遷移臺北西站? .....	3
五、交 6 用地作為市區公車站之理由及優點? .....	3
六、區內尚有鐵路警察局及通風口未移設，另有圓山臨時站、機場捷運、三井倉庫等不確定因素待解決，為何優先拆除臺北西站?.....	4
七、國道路線調整方案為何? .....	4
八、國道路線重新調整後，是否造成其他轉運站周邊交通問題? .....	5
九、交 6 市區公車站位規劃不良，恐造成行人危險?.....	6

## 一、 為什麼臺北車站需要改變？

(一)市府團隊知道改變臺北車站很困難，阻力也很大，但這是身為負責任政府應該要做的事！成就臺北西區門戶的第一步，讓我們從改善站前交通開始！

(二)過去 30 年來，臺北車站一直是個大工地

過去 30 年來，臺北車站周邊都一直被大型公共工程所擾動，原本該做為城市面貌與國家門戶的地區，反而成為市民難以親近的大工地。西區門戶計畫必須立即啟動，並將淡水河至華山地區整體通廊串連，重塑國門意象。

(三)都市計畫 82 年就通過了，惟 20 年未處理，國門不應如此被對待。

(四)捷運路網已成形，臺北車站周邊市區公車及公路客運仍數十年如一日。

本市國道客運長期以臺北車站為中心密集發展，且市區公車亦於站前停靠為大宗，造成臺北車站周邊客運車輛過度飽和，致客運車輛難以順暢運行，且無法提供市區公車乘客合適候車空間。而捷運信義線、松山線陸續完工後，為交通路網改變的力量與契機，以改善現況臺北車站周邊交通繁忙問題並提升公車轉乘環境。

(五)公路客運路分散至市區外圍交通節點為國際趨勢，捷運路網完備階段，我們具備有很好的改變契機

國道客運轉運站設置於高速公路交流道鄰近區域，國內成功案例如市府轉運站、台中朝馬轉運站。臺北市刻正進行東區、西區及北區三處交通門戶並重發展之規劃：

1. 重慶北路交流道進市區第一站之優勢，發展北區門戶計畫，擇定就業服務處現址為轉運站用地（刻辦理用地都市計畫變更）。
2. 運用南港車站地區三鐵共構並可快速進出國道 3 號、國道 5 號及環東大道之優勢，發展東區門戶計畫，於南港車站東西兩側設置南港轉運站，本府已與鐵路局簽定合作開發協議。
3. 進行臺北車站前市區公車路線重整，同時就國道客運路線以全市角度分散服務，預估臺北車站前之市區公車及國道客運將減量，並透過站前市

區公車候車空間改造及車流動線重新梳理，由改善站前交通開始，並積極整備北區轉運站及南港轉運站，共同成就臺北東區、西區及北區門戶的第一步。

## 二、西區門戶計畫的範圍、內容及交通規劃項目為何？

(一)範圍：以臺北車站及相鄰 A1 車站為核心，東至中山北路，西至環河北路，北至市民大道，南至忠孝西路。

(二)全案內容：以 8 年期程為開發架構，重新規劃本計畫區土地、交通及現有建物使用狀況、成就以人為本的友善都市空間。

1. 配合忠孝橋引道拆除，調整道路路型，公共運輸動線佈設以車就人的公車彎，設置商業長廊。
2. 配合機場捷運通車，臺北 A1 車站啟用，改造外部廣場形塑出入境恢宏門戶意象。
3. 納入文化、產業面向思考，重現北門、鐵道博物館公園及設置臺北願景館。
4. 西區門戶特區整體土地利用及調整。

(三)交通配套規劃及效益：

1. 重現北門、擴大廣場、串連整體行人動線及空間。
2. 調整忠孝西路路型以改善行車秩序。
3. 提供市區公車良好的候車環境。
4. 減少國道客運於市區之繞行時間，降低臺北車站周邊道路負擔。
5. 客運車輛依路線別調整，對乘客而言會有清楚的辨識度。

## 三、西區門戶計畫時程為何？

預定於 105 年 2 月(春節)辦理忠孝橋引道拆除，接續將辦理國道客運路線調整，105 年 6 月前完成西站拆除與交 6 站區及地景廣場施作，以利市區客運

進駐及完成機場捷運 A1 站前廣場空間整備，並接續辦理忠孝西路路型及交 8 廣場開闢等事宜，時程如下：

工作項目/年期	104	105	106	107	108-111
國道客運路線調整					
圓山轉運站(玉門街)					
新公車站區(交6)施作					
新公車站區進駐					
交6地景廣場施作					
忠孝西路路型(設計施工)					
交8廣場開闢協調					
忠孝西路南側人行道拓寬					
北區轉運站					

#### 四、為什麼要遷移臺北西站？

(一)為形塑國家重要意象，交 6 用地將作為廣場、公車站區、機場捷運 A1 站通車後駐留空間

西區門戶計畫係為改善都市景觀及重塑國門意象，將拆除忠孝橋引道再現北門古蹟風華，另規劃調整既有臺北西站(交 6 用地)作為站前廣場及市區公車站區，並配合機場捷運 A1 站通車後提供旅客完善之行人動線與等候空間。

(二)改善國道客運集中於市區所致路口交織問題，大客車減量

臺北車站周邊現況交通壅塞(包含市區公車停靠壓縮道路行駛空間)、路口交織情形嚴重，整體行人空間狹小，以致行人繞行時間與距離遠，故大型巴士或市區公車應先予減量及分散路線。

#### 五、交 6 用地作為市區公車站之理由及優點？

(一)理由：

1. 交 6 用地於 82 年版都市計畫即為廣場用地

西區門戶計畫為都市計畫的具體實踐，未來將透過廣場串連公車站區與機場捷運 A1 站，提供寬闊的駐留空間

## 2. 改善既有站區集中於交 7，造成之車流交織與交通擁擠問題

忠孝西路車流量大且公車路線及班次多，臺北車站前市區公車因過度集中停靠，造成車流交織頻繁及交通壅塞問題，另現況站區未設置候車亭，整體轉乘環境擁擠且服務品質不佳。

## 3. 增加交 6 站區，市區公車依路線別停靠、分散車流、改善候車環境

交 6 用地(現臺北西站)未來調整為市區公車站區，並搭配綠美化及候車亭建置改善候車環境。另既有國道客運將依行駛路線採分流規劃，降低忠孝西路車流量。

### (二)優點：

1. 串連公車站區與機場捷運 A1 站，提供寬闊的駐留空間。
2. 分散設置市區公車停靠區，提升行車秩序及公車營運服務績效。
3. 大小車分流，有助於行車安全與效率。
4. 候車亭建置及環境綠美化，改善候車環境。
5. 國道客運將依行駛路線採分流規劃，減少於市區之繞行時間、節省旅客時間並降低臺北車站周邊道路負擔。

## 六、區內尚有鐵路警察局及通風口未移設，另有圓山臨時站、機場捷運、三井倉庫等不確定因素待解決，為何優先拆除臺北西站？

### (一)地下通風口移設、鐵路警察局及三井倉庫遷移均依本府時程推動辦理

地下通風口移設、鐵路警察局及三井倉庫遷移，均屬西區門戶計畫案之工作要項，刻由本府各單位依計畫時程推動辦理，將持續與受影響單位進行溝通。

### (二)為優先改善市區公車站位空間不足問題，且交 6 未來將作為串連公車站區與機捷 A1 站駐留空間，故應優先重塑交 6 環境

### (三)市府承諾於國道客運路線調整前先完成替代站區設施，再予實施路線調整事宜。

## 七、國道路線調整方案為何？

### (一)以路線別為調整原則

同一端點路線原則位於同一停靠區，透過路線集中，提升乘客對路線之辨識度，亦可提供民眾較多選擇。

(二)中長途路線(苗栗以南)進駐臺北轉運站、南港轉運站。

(三)通勤路線(新竹以北)則進駐本市各轉運站。

(四)效益：國道客運線調整後，臺北車站周邊國道路線行駛班次將減少，疏解道路壅塞。且民眾轉乘捷運更加便利。

(五)各路線調整如下：

1. 新竹、竹東：進駐臺北轉運站。
2. 林口：後車站及成淵高中
3. 機場線：圓山轉運站、喜來登飯店
4. 桃園、中壢及楊梅：臺北車站(鄭州)
5. 基隆：臺北車站東側門
6. 羅東、南方澳：南港轉運站

(六)新闢「圓山-新竹」及「南港-新竹」等路線



八、國道路線重新調整後，是否造成其他轉運站周邊交通問題？

(一)本次路線調整無涉市府轉運站。新闢基隆路線紓解臺北車站交通需求。

(二)南港轉運站已規劃轉運站設施。

(三)圓山轉運站現況車流少，未來部分路線進駐屬路線的截短性質，與現況大致相當。

調整至圓山站停靠之班次為 491 班次 ( 尖峰班次 49 班 )，站區 ( 玉門街 ) 現有車流少。另雖路線端點變更，但屬既有路線的截短，周邊道路之車流量與現況大致相當。

(四)透過對行駛動線分流規劃，可降低對周邊交通的影響。

市府將透過行駛動線分流、上下車站位分離、重新分配行駛承德路及重慶北路國道客運路線及進出本市之交流道 ( 重慶北路及環河北路交流道 )，更可減輕對周邊交通影響；北區轉運站後續亦會進行交通影響評估。

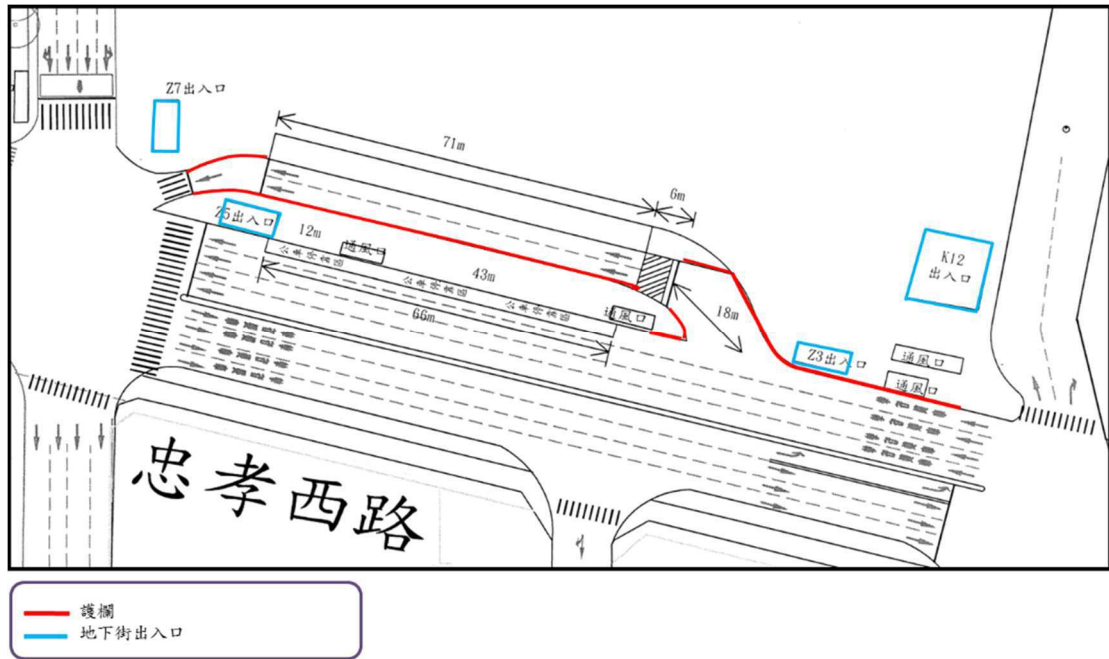
## 九、交 6 市區公車站位規劃不良，恐造成行人危險？

(一)公車站區將配合設置欄杆、行人穿越道線及號誌等設施，以維行人通行安全。

(二)行人可透過「平面動線」或「立體動線」安全暢行。

1. 館前路與重慶南路側可利用行人穿越道線抵達或離開交 6 站區。
2. 可藉由臺北地下街出入口進出站區。





(三)後續將整理臺北西站周邊地下街人行指標。

為減少交 6 市區公車站位啟用後公車與行人動線交織問題，後續將於臺北車站周邊地下街建立行人導引指標，鼓勵行人多加利用立體穿越設施進出交 6 站區，減少行人穿越平面路段之需求，以降低行人與公車動線交織之情事。