



運轉難！台北轉運站問題多

2010-01-02 記者 陳怡 報導



連續假期帶來的返鄉熱潮，一向都讓台鐵、高鐵、國道客運傷透腦筋，中秋假期時就曾因為難以應付龐大旅客數量而暫時改採站外下車制度的台北轉運站，在元旦佳節的三天連假期間，再度面臨急著趕回家與家人共度倒數時光的旅客人潮考驗。



集中收編全台灣國道客運的台北轉運站，要面臨來自各地旅客的考驗。（攝影／陳怡）

轉運站設置 該分散或集中

座落於台北車站北側市民大道以北、承德路以東、華陰街以南的台北轉運站，雛形來自於二〇〇四年由台北市政府捷運工程局辦理的交九開發案，透過民間興建營運後轉移模式（BOT），由日勝生活科技投資興建而成，期望發揮匯合國道客運、高鐵、台鐵、捷運與機場捷運的五鐵共構功能，期望紓解台北車站位於交通樞紐位置的壅塞。

「其實轉運站這個想法，大概從李登輝或黃大洲的時代就有了。」提起轉運站的緣起，現任東華大學歷史系學士班，本身亦是交通愛好者的唐奕琦回溯。由於過往國道客運車輛統統都擠在承德路，造成交通堵塞的情況嚴重，台北市政府便提出在鐵路地下化後，興建多座客運轉運站的計畫，商議過程中最多在台北市內規劃了七座轉運站，以疏散集中在承德路的客運車流，其中又特別集中在圓山（濱江）轉運站、動物園轉運站、台北車站轉運站和市府轉運站四處地點的討論，最後當時的台北市長馬英九決議刪除圓山及動物園轉運站，僅保留台北車站及市府轉運站，而台北車站轉運站又以月台數幾乎為市府轉運站四倍的大規模，成為實質上集中整理國道客運的中心，並且於二〇〇九年六月完成測試，同年八月正式啟用。

僅採用兩座大型轉運站的決策，其實一直爭議不斷。因為轉運站作為疏通車流之用，應該是「越多越好」，轉運站若能分散設置，才能公平服務所有台北市民；反之將所有的客運路線都集中在一個點的做法，對廣大的台北市區居民來說既不便利也不經濟，尤其在已經很擁擠的台北車站，集中過多的機能是否會讓台北車站特定地區過於繁忙而不堪負荷，也讓許多專家感到不安。

只是將塞車由平面轉移到建築內

果不其然，選在平日啟用的台北轉運站立刻受到巨大衝擊。二〇〇九年八月十九日啟用當天，下午三點轉運站周邊交通即陷入癱瘓，車流回堵長達六百公尺，不如預期的轉運量更印證了台北市議員李建昌、許淑華及黃向群五月時曾提出的質疑：「台北轉運站轉運量不到國道D1臨時站的一半，如何能擔負疏通交通的重責大任？」不良的動線設計，也讓首批進入台北轉運站的旅客大呼不滿。

媒體歷屆廣告

推薦文章

- 變化自如 幕後的聲音演員
- 那些年 爸爸與芭樂的回憶
- 關余膚色 我想說的事

總編輯的話 / 郭穎慈



本期共有十九篇稿件。頭題〈夢想配方 攝影甜點與咖啡〉忠實刻劃一位科技新貴勇敢出走，開設一間攝影風格咖啡廳的歷程和堅持。

本期頭題王 / 洪詩宸



嗨，我是詩宸。雖然個子很小，但是很好動，常常靜不下來。興趣是看各式各樣的小說，和拿著相機四處拍，四處旅行。喜歡用相機紀錄下感動，或值得紀念的人事物。覺得不論是風景還是人物，每個快門的...

本期疾速王 / 吳建勳



大家好，我是吳建勳，淡水人，喜歡看電影、聽音樂跟拍照，嚮往無憂無慮的生活。

本期熱門排行



夢想配方 攝影甜點與咖啡
洪詩宸 / 人物



橙色的季節 唯美「柿」界
陳思享 / 照片故事



老驥伏櫪 馬躍八方
許翔 / 人物



追本溯源 探究大地之聲
劉雨婕 / 人物



變化自如 幕後的聲音演員
張婷芳 / 人物

談到台北轉運站不堪使用，交通大學運管系三年級的林立翔首先對台北轉運站的立意表示肯定：「以前的轉運站太小了，遇到尖峰時刻有些客運會停在外面等，附近交通超差的。」國道客運集中在同一建築物管理的做法有益於排解舊國道客運總站周邊交通混亂的問題，然而這種超大型的轉運站需要良好的規劃，目前的台北轉運站最欠缺的首先在於動線設計。

四層約四十個月台同時提供上下車服務，客運車輛進入轉運站之後，最多可能需要近三分鐘的時間才能到達下車月台，來自高雄的何耘伊對於要回到台北的學校必須透過台北轉運站，就倍感困擾，覺得在站內繞行麻煩又浪費時間；就讀交通大學三年級的傅如尉更乾脆地表示，由於新竹客運的下車月台在四樓，必須在轉運站內繞圈好長一段時間：「我現在回台北都坐可以比較早下車的國光。」不同客運的消費者權益，在此無法取得平衡；「我覺得也可以上下車分開，讓旅客先在同一個地方下車。」林立翔考量下車旅客的權益，提出規劃「下客大廳」的意見，唐奕琦更進一步提出，台北轉運站內原本樓板面積就小，等車的人已經很多，分層下客的方式只會造成建物內擁擠不堪，連假時期甚至要站外下客的應變方式，對一個「轉運站」而言，更是天大的笑話。



未規劃下客大廳的結果是月台要同時肩負上下客功能，客運車輛更要在轉運站內繞行許久才能下客。（攝影／陳怡）

而由於台北轉運站大車出口依然開在承德路，被集中收編到台北轉運站的國道客運車輛，幾乎全數必須由承德路出口離開，客運車輛除了在站內塞成一團，進入平面路段也為承德路帶來更大的交通負擔，如此一來，承德路平面車輛爆炸的問題就沒有獲得解決，只是將堵塞情形轉移進轉運站建物內而已。至於台北轉運站二樓另行開闢的市民高架出口，雖然提供了另外一個疏散車流的管道，卻隱憂不斷。「統聯很多車從市民高架出口出去，但重點是，市民高架本來就不是什麼特別順暢的地方，加上都會型的快速道路系統，通常車道跟路肩淨空不足，沒有太多空間施作加速車道；而且當初市民高架在設計的時候，也沒有計算到這方面的道路容量，所以通常是車子一出去就塞在上面，更增加了在市民高架上面出車禍的可能性。」唐奕琦分析道，市民高架出口在尖峰時刻不但擁擠，對於大型車輛來說，更是十分危險。

商業空間規劃 排擠轉運功能

歸於台北轉運站的設計問題，和交九案的開發宗旨息息相關：本身屬於民間興建營運後轉移模式的交九開發案，目標除了轉運站營運外，更期待台北轉運站能夠結合百貨商場、影城、商務飯店以及一般住宅功能。在商業掛帥的營運目標下，台北轉運站大部分的樓板面積被劃為商業使用，導致台北轉運站中可以真正做為交通用途的面積縮水，台北市議員陳玉梅就曾批評台北轉運站：「商場功能極大化，交通功能極小化。」並宣布交九開發案是一個完全失敗的計畫。

「現在的交九，就像一個大怪物。」唐奕琦語帶惋惜地說。一則承包交九開發案的日勝生活科技原本就不是運輸管理專長，自然以複合式商場利益為第一優先，在不違反合約內容的前提下，自然是物盡其用地將樓板面積大量規劃為商業空間，不但駐車空間規劃不足，使得客運車輛只能停放於過去台北市公車處的建成車場；將轉運站出口開在原本就很繁忙的承德路，也是基於排擠到與台北轉運站共生的京站時尚廣場商業空間，而做出的決策。

可以說台北轉運站現在的營運狀態變成一個本末倒置的結果。許多使用者都肯定於京站購物廣場提供的購物功能，甚至提出對遠程旅客來說，可以就近在京站或轉運站商店街購買一些紀念品十分方便的看法；然而無可否認的是，京站購物廣場帶來人潮與商機的同時，做為轉運功能的台北轉運站卻無法有效消化人潮，台北車站周邊變得比過去更加擁擠，地下空間也因為多了台北轉運站及京站連通口而更形複雜，當初「便民」的立意，似乎已被商業考量沖淡了痕跡。



京站時尚廣場的設置，為台北轉運站帶來人潮之餘，也讓北車周邊更為擁擠。（攝影／陳怡）

BOT交通政策 可否成功

從貓空纜車到捷運文湖線，台北市政府的交通政策不斷面臨質疑。位於台北車站特定區的交九開發案耗資百億，成果卻依然差強人意，扣除對於交通運量壓力紓解不力的問題，台北轉運站無障礙設施的欠缺、售票櫃台的圓弧型規劃帶來的購票動線混亂問題以及部分標示不符合國際標準的瑕疵，都讓人民無法繼續對台北市政府保持信心，而台北轉運站周邊尚未開幕的飯店和民宅區的未來，在台北車站持續邁向擁擠和吵雜的現況下，是否能夠確實達到預期中的繁榮，許多專家也抱持負面態度。

而即將於二〇一〇年完成地下五層、地上三十一層的轉運站暨飯店、百貨商場工程的市府轉運站，亦傳出因承包的統一開發決定公車轉運站由地下改為地上，面向基隆路、忠孝東路地面的菁華樓層開闢車場，因而面臨容積率不足的困境，究竟在同樣屬於民間興建營運後轉移模式的狀況下，市府轉運站是否能夠負荷信義計畫區的長途客運、公車與捷運轉乘功能，已經引起許多關注的眼光。



橙色的季節 唯美「柿」界

◀ 新竹九降風吹起陣陣柿香，一片澄黃映入眼簾，那既是辛苦的結晶，也既是甜美的滋味。

▲TOP

關於喀報 聯絡我們
© 2007-2014 國立交通大學 傳播與科技學系 All Rights Reserved.

Powered by  DODO v4.0