

99-135-4242

MOTC-IOT-97-MDB001

複合運輸場站公共交通轉乘設施 規劃設計準則之研訂（Ⅱ）

著者：林幸加、孫以濬、陳宏達、石 丸
李淑惠、張俊賢、林俊甫、李維珊
周瑤清、王建仁、王穆衡、蔡欽同

交通部運輸研究所

中華民國 99 年 11 月

ISBN 978-986-02-5623-9



GPN : 1009904035

定價 200 元

複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之研
訂. II / 林幸加等著. -- 初版. -- 臺北市 :
交通部運研所, 民99.11

面 ; 公分

參考書目:面

ISBN 978-986-02-5623-9(平裝)

1. 大眾運輸 2. 轉運中心 3. 運輸規劃

557

99023030

複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之研訂 (II)

著 者：林幸加、孫以濬、陳宏達、石 丸、李淑惠、張俊賢、林俊甫、
李維珊、周瑀清、王建仁、王穆衡、蔡欽同

出版機關：交通部運輸研究所

地 址：10548 臺北市敦化北路 240 號

網 址：www.iot.gov.tw (中文版>圖書服務>本所出版品)

電 話：(02)23496789

出版年月：中華民國 99 年 11 月

印 刷 者：群彩股份有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 150 冊

本書同時登載於交通部運輸研究所網站

定 價：200 元

展 售 處：

交通部運輸研究所運輸資訊組・電話：(02)23496880

五南文化廣場：40042 臺中市中山路 6 號・電話：(04)22260330

國家書店松江門市：10485 臺北市中山區松江路 209 號・電話：(02)25180207

GPN：1009904035 ISBN：978-986-02-5623-9(平裝)

著作財產權人：中華民國（代表機關：交通部運輸研究所）

本著作保留所有權利，欲利用本著作全部或部分內容者，須徵求交通部運輸研究所書面授權。

交通部運輸研究所合作研究計畫出版品摘要表

出版品名稱：複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之研訂（Ⅱ）			
國際標準書號(或叢刊號) ISBN 978-986-02-5623-9 (平裝)	政府出版品統一編號 1009904035	運輸研究所出版品編號 99-135-4242	計畫編號 97-MDB001
本所主辦單位：運輸經營管理組 主管：王穆衡 計畫主持人：王穆衡 研究人員：蔡欽同 聯絡電話：(02) 23496844 傳真號碼：(02) 25450431		合作研究單位：鼎漢國際工程顧問股份有限公司 計畫主持人：林幸加 研究人員：孫以濬、陳宏達、石 九、 李淑惠、張俊賢、林俊甫、 李維珊、周瑀清、王建仁 地址：臺北市信義區松山路 130 號 5 樓 聯絡電話：(02) 2748-8822	
研究期間 自 97 年 2 月 至 97 年 11 月			
關鍵詞：複合運輸場站、轉乘設施、規劃設計準則			
摘要： <p>近年來政府持續推動各項重大公共運輸建設，包括高速鐵路、臺鐵改建、捷運、大型客運轉運站等，然而複合客運場站於規劃設計乃至於營運階段均缺乏一套完整之轉乘設施設置準則可供依循，成為轉乘設施間無法有效整合的關鍵因素之一。</p> <p>本研究旨在研擬一套複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則，供各複合運輸場站主管機關及規劃設計與營運單位作為參據。轉乘設施探討項目包括：轉乘臨停與轉乘停車系統、人行系統、無障礙系統、標示系統與轉乘資訊系統等。</p> <p>本研究為2年期計畫，第1年期(96年)已完成複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則(草案)之研訂，第2年期(97年)主要為依據第1年期研究成果，選取板橋新站特定專用區(同一地區內有多處不同運輸系統)及捷運忠孝復興站(同一運輸系統有不同路線交會)辦理示範計畫，進行轉乘設施檢核、需求與服務水準評估及乘客滿意度調查，並配合研擬改善方案，同時透過示範計畫之辦理經驗回饋修正第1年期所研擬之規劃設計準則(草案)並辦理教育宣導工作，以利研究成果之落實。</p> <p>本研究所研擬之複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則(草案)，可作為未來複合運輸場站規劃設計、完工履勘與驗收之依據，以及作為既有複合運輸場站檢討改善之參據。</p>			
出版日期	頁數	定價	本出版品取得方式
99 年 11 月	758	200	凡屬機密性出版品均不對外公開。普通性出版品，公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及私營機關團體可按定價價購。
機密等級： <input type="checkbox"/> 密 <input type="checkbox"/> 機密 <input type="checkbox"/> 極機密 <input type="checkbox"/> 絕對機密 （解密條件： <input type="checkbox"/> 年 月 日解密， <input type="checkbox"/> 公布後解密， <input type="checkbox"/> 附件抽存後解密， <input type="checkbox"/> 工作完成或會議終了時解密， <input type="checkbox"/> 另行檢討後辦理解密） <input checked="" type="checkbox"/> 普通			
備註：本研究之結論與建議不代表交通部之意見。			

**PUBLICATION ABSTRACTS OF RESEARCH PROJECTS
INSTITUTE OF TRANSPORTATION
MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS**

TITLE : Drafting the Planning and Design Criteria for Public Transportation Transfer Facilities at Intermodal Stations (II)			
ISBN(OR ISSN) ISBN 978-986-02-5623-9 (pbk.)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER 1009904035	IOT SERIAL NUMBER 99-135-4242	PROJECT NUMBER 97-MDB001
DIVISION: Operations and Management Division DIVISION DIRECTOR: Mu-Han Wang PRINCIPAL INVESTIGATOR: Mu-Han Wang PROJECT STAFF: Chin-Tung Tsai PHONE: 886-2-23496844 FAX: 886-2-25450431			PROJECT PERIOD FROM February 2008 TO November 2008
RESEARCH AGENCY: THI Consultants, Inc. PRINCIPAL INVESTIGATOR: Sing-Jia Lin PROJECT STAFF: Yi-Jyun Sun, Hung-Ta Chen, Wan Shih, Shu-Huei Li, Jyun-Sian Jhang, Chun-Fu Lin, Wei-Shan Li, Yu-Cing Jhou, Chien-Jen Wang. ADDRESS: 5F 130 Sung-Shan Road, Hsin-Yi District, Taipei City, Taiwan, R.O.C. PHONE: 886-2-2748-8822 FAX: 886-2-2748-6600			
KEY WORDS: Intermodal Station; Transfer Facility; Planning and Design Criteria			
ABSTRACT: <p>In recent years the government has continued to implement several major public transport infrastructure projects, including HSR, TRA's improvement, MRT, and large bus terminals. However, integration between various transport modes at public transport stations is insufficient. The reason is that there is no comprehensive manual for planning, design, and operations criteria for public transportation transfer facilities at intermodal stations.</p> <p>This study focuses on drafting the planning and design criteria for public transportation transfer facilities at intermodal stations in order to be used as a reference for the departments of planning and design, administration, and operation. The items of transfer facilities discussed in this study include the kiss & ride system, park & ride system, pedestrian system, disabled access system, signage system, and transfer information system.</p> <p>This study is a two-year project. In the first term (2007), the major outcome is the draft planning and design criteria (draft) for public transportation transfer facilities at intermodal stations. In the second term (2008), it selected the new Banqiao station special district (There are different transport systems in an area) and Zhongxiao Fuxing MRT station (There are different routes in a transport system) as demonstration projects in order to check out their layouts of transfer facilities, assess the demand and level of service of transfer facilities, and survey passenger satisfaction of transfer facilities according to the draft planning and design criteria mentioned above. It also proposes renovation plans for the intermodal stations of demonstrations projects. In addition, it revises the initial draft planning and design criteria mentioned above based on the findings of demonstration projects and offers training courses and promotional campaigns for the proposed planning and design criteria for public transportation transfer facilities at intermodal stations.</p> <p>The proposed planning and design criteria (draft) for public transportation transfer facilities at intermodal stations can be used as the standards of planning, design, and inspection for newly-built intermodal stations, as well as a reference of renovation for existing intermodal stations.</p>			
DATE OF PUBLICATION November 2010	NUMBER OF PAGES 758	PRICE 200	CLASSIFICATION <input type="checkbox"/> RESTRICTED <input type="checkbox"/> CONFIDENTIAL <input type="checkbox"/> SECRET <input type="checkbox"/> TOP SECRET <input checked="" type="checkbox"/> UNCLASSIFIED
The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications.			

目 錄

第一章 緒論	1-1
1.1 研究緣起.....	1-1
1.2 研究目的.....	1-2
1.3 相關名詞定義.....	1-2
1.4 研究範圍與對象.....	1-4
1.4.1 整體研究範圍與對象	1-4
1.4.2 複合運輸場站改善示範計畫	1-6
1.5 研究內容與流程.....	1-9
第二章 板橋新站特定專用區場站轉乘設施改善示範計畫	2-1
2.1 場站轉乘設施配置現況.....	2-1
2.1.1 轉乘臨停與轉乘停車系統	2-2
2.1.2 人行系統及無障礙系統	2-4
2.2 場站轉乘設施相關檢核及調查計畫.....	2-15
2.2.1 場站轉乘設施檢核	2-15
2.2.2 場站轉乘設施需求調查	2-19
2.2.3 場站轉乘設施滿意度調查	2-25
2.3 臺鐵/高鐵板橋車站.....	2-26
2.3.1 場站轉乘設施檢核分析	2-26
2.3.2 場站轉乘設施需求與服務水準評估	2-32
2.3.3 場站轉乘設施滿意度分析	2-40
2.3.4 場站轉乘設施現況問題綜合分析	2-56
2.3.5 場站轉乘設施改善方案研擬	2-60
2.3.6 場站轉乘設施改善方案經費預估	2-67
2.4 板橋客運站.....	2-76
2.4.1 場站轉乘設施檢核分析	2-76
2.4.2 場站轉乘設施需求與服務水準評估	2-81
2.4.3 場站轉乘設施滿意度分析	2-84
2.4.4 場站轉乘設施現況問題綜合分析	2-99

2.4.5	場站轉乘設施改善方案研擬	2-102
2.4.6	場站轉乘設施改善方案經費預估	2-112
2.5	板橋公車站	2-112
2.5.1	場站轉乘設施檢核分析	2-112
2.5.2	場站轉乘設施需求與服務水準評估	2-116
2.5.3	場站轉乘設施滿意度分析	2-118
2.5.4	場站轉乘設施現況問題綜合分析	2-132
2.5.5	場站轉乘設施改善方案研擬	2-135
2.5.6	場站轉乘設施改善方案經費預估	2-137
2.6	捷運板橋站	2-143
2.6.1	場站轉乘設施檢核分析	2-143
2.6.2	場站轉乘設施需求與服務水準評估	2-146
2.6.3	場站轉乘設施滿意度分析	2-151
2.6.4	場站轉乘設施現況問題綜合分析	2-165
2.6.5	場站轉乘設施改善方案研擬	2-169
2.6.6	場站轉乘設施改善方案經費預估	2-170
第三章	捷運忠孝復興站轉乘設施改善示範計畫	3-1
3.1	場站轉乘設施配置現況	3-1
3.1.1	轉乘臨停與轉乘停車系統	3-1
3.1.2	人行系統及無障礙系統	3-2
3.2	場站轉乘設施相關檢核及調查計畫	3-8
3.2.1	場站轉乘設施檢核	3-8
3.2.2	場站轉乘設施需求調查	3-9
3.2.3	場站轉乘設施滿意度調查	3-10
3.3	場站轉乘設施檢核分析	3-12
3.4	場站轉乘設施需求與服務水準評估	3-16
3.5	場站轉乘設施滿意度分析	3-22
3.6	場站轉乘設施現況問題綜合分析	3-37
3.7	場站轉乘設施改善方案研擬	3-40
3.8	場站轉乘設施改善方案經費預估	3-49

第四章 重要課題探討	4-1
4.1 檢核、評估及調查時機.....	4-1
4.2 檢核及調查方式檢討.....	4-6
4.3 無障礙系統之各項轉乘設施設置原則.....	4-12
4.4 場站動線人流特性與干擾.....	4-13
第五章 規劃設計準則之擬定、修正與應用原則	5-1
5.1 準則擬定原則.....	5-1
5.2 準則修正原則.....	5-1
5.3 準則應用原則.....	5-3
5.4 規劃設計準則(草案)架構.....	5-6
第六章 結論與建議	6-1
6.1 結論.....	6-1
6.2 建議.....	6-8

參考文獻

附錄1 示範計畫各場站之轉乘設施檢核結果

附錄2 示範計畫之轉乘設施需求調查表

附錄3 示範計畫之轉乘設施滿意度調查表

附錄4 示範計畫各場站之標示系統牌面設置位置及內容資訊

附錄5 示範計畫各場站營運管理單位訪談會議紀錄

附錄6 臺鐵/高鐵板橋車站標示系統建議改善方案

附錄7 專家學者座談會會議紀錄

附錄8 期中報告審查意見處理情形表

附錄9 期末報告審查意見處理情形表

附錄10 教育宣導會所提意見處理情形表

附錄11 規劃設計準則(草案)修正意見處理情形表

附錄12 規劃設計準則彙編

附錄13 簡報資料

表 目 錄

表 2.1-1 板橋新站特定專用區轉乘臨停系統一覽表	2-3
表 2.1-2 板橋新站特定專用區轉乘停車系統一覽表	2-4
表 2.1-3 臺鐵/高鐵板橋車站人行及無障礙系統一覽表	2-7
表 2.1-4 板橋客運站 1 樓人行及無障礙系統一覽表	2-9
表 2.1-5 板橋公車站 B1 層人行及無障礙系統一覽表	2-10
表 2.1-6 捷運板橋站人行及無障礙系統一覽表	2-13
表 2.2-1 修正後之檢核表形式(示意)	2-18
表 2.2-2 板橋新站特定專用區各場站檢核地點	2-18
表 2.2-3 板橋新站特定專用區轉乘設施需求調查地點	2-20
表 2.2-4 板橋新站特定專用區轉乘設施需求調查人力配置表	2-23
表 2.3-1 臺鐵/高鐵板橋車站小汽車臨停設施需求評估表	2-33
表 2.3-2 臺鐵/高鐵板橋車站機車臨停設施需求評估表	2-34
表 2.3-3 臺鐵/高鐵板橋車站計程車臨停上客設施需求評估表	2-35
表 2.3-4 臺鐵/高鐵板橋車站及周邊小汽車停車設施平均車位使用率 評估表	2-36
表 2.3-5 臺鐵/高鐵板橋車站及周邊機車停車設施平均車位使用率評 估表	2-36
表 2.3-6 臺鐵/高鐵板橋車站及周邊自行車停車設施平均車位使用率 評估表	2-37
表 2.3-7 通勤區行人交通設施服務水準等級	2-37
表 2.3-8 臺鐵/高鐵板橋車站出入口服務水準評估表	2-38
表 2.3-9 臺鐵/高鐵板橋車站通道服務水準評估表	2-38
表 2.3-10 臺鐵/高鐵板橋車站樓梯服務水準評估表	2-39
表 2.3-11 臺鐵/高鐵板橋車站電扶梯容量檢核評估表	2-40
表 2.3-12 臺鐵/高鐵板橋車站滿意度調查受訪旅客基本資料	2-41
表 2.3-13 臺鐵/高鐵板橋車站滿意度調查受訪旅客旅次特性	2-43
表 2.3-14 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之臨停設施使用經驗	2-44
表 2.3-15 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之臨停設施滿意度	2-45
表 2.3-16 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之臨停設施建議改善項目	2-46
表 2.3-17 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之停車設施使用經驗	2-46

表 2.3-18 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之停車設施滿意度	2-47
表 2.3-19 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之停車設施建議改善項目	2-48
表 2.3-20 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之人行設施滿意度分析表	2-48
表 2.3-21 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之人行設施建議改善項目分 析表	2-49
表 2.3-22 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之無障礙設施使用經驗	2-50
表 2.3-23 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之無障礙設施滿意度分析表	2-50
表 2.3-24 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之無障礙設施建議改善項目	2-51
表 2.3-25 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之導引標示使用經驗	2-52
表 2.3-26 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之導引標示滿意度	2-52
表 2.3-27 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之導引標示建議改善項目	2-53
表 2.3-28 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之轉乘資訊使用經驗	2-54
表 2.3-29 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之轉乘資訊滿意度	2-55
表 2.3-30 臺鐵/高鐵板橋車站轉受訪旅客之乘資訊建議改善項目	2-55
表 2.3-31 板橋新站特定專用區運輸場站符碼及中、英文對照	2-65
表 2.3-32 臺鐵/高鐵板橋車站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬	2-68
表 2.3-33 臺鐵/高鐵板橋車站轉乘設施改善方案執行單位及經費概估	2-76
表 2.4-1 板橋客運站小汽車臨停設施需求評估表	2-81
表 2.4-2 板橋客運站機車臨停設施需求評估表	2-82
表 2.4-3 板橋客運站計程車臨停上客設施需求評估表	2-82
表 2.4-4 板橋客運站出入口服務水準評估表	2-83
表 2.4-5 板橋客運站樓梯服務水準評估表	2-83
表 2.4-6 板橋客運站電扶梯容量檢核評估表	2-84
表 2.4-7 板橋客運站滿意度調查受訪旅客基本資料	2-85
表 2.4-8 板橋客運站滿意度調查受訪旅客旅次特性	2-87
表 2.4-9 板橋客運站受訪旅客之臨停設施使用經驗	2-89
表 2.4-10 板橋客運站受訪旅客之臨停設施滿意度	2-89
表 2.4-11 板橋客運站受訪旅客之臨停設施建議改善項目	2-90
表 2.4-12 板橋客運站受訪旅客之停車設施使用經驗	2-90
表 2.4-13 板橋客運站受訪旅客之停車設施滿意度	2-91

表 2.4-14 板橋客運站受訪旅客之停車設施建議改善項目	2-92
表 2.4-15 板橋客運站受訪旅客之人行設施滿意度	2-92
表 2.4-16 板橋客運站受訪旅客之人行設施建議改善項目	2-93
表 2.4-17 板橋客運站受訪旅客之無障礙設施使用經驗	2-94
表 2.4-18 板橋客運站受訪旅客之無障礙設施滿意度	2-94
表 2.4-19 板橋客運站受訪旅客之無障礙設施建議改善項目	2-95
表 2.4-20 板橋客運站受訪旅客之導引標示使用經驗	2-96
表 2.4-21 板橋客運站受訪旅客之導引標示滿意度	2-96
表 2.4-22 板橋客運站受訪旅客之導引標示建議改善項目	2-97
表 2.4-23 板橋客運站受訪旅客之轉乘資訊使用經驗	2-98
表 2.4-24 板橋客運站受訪旅客之轉乘資訊滿意度	2-98
表 2.4-25 板橋客運站受訪旅客之轉乘資訊建議改善項目	2-99
表 2.4-26 板橋客運站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬	2-106
表 2.4-27 板橋客運站轉乘設施改善方案執行單位及經費概估	2-112
表 2.5-1 板橋公車站公車臨停設施需求評估表	2-117
表 2.5-2 板橋公車站滿意度調查受訪旅客基本資料	2-119
表 2.5-3 板橋公車站滿意度調查受訪旅客旅次特性	2-121
表 2.5-4 板橋公車站受訪旅客之臨停設施使用經驗	2-122
表 2.5-5 板橋公車站受訪旅客之臨停設施滿意度	2-123
表 2.5-6 板橋公車站受訪旅客之臨停設施建議改善項目	2-123
表 2.5-7 板橋公車站受訪旅客之停車設施使用經驗	2-124
表 2.5-8 板橋公車站受訪旅客之停車設施滿意度	2-124
表 2.5-9 板橋公車站受訪旅客之停車設施建議改善項目	2-125
表 2.5-10 板橋公車站受訪旅客之人行設施滿意度	2-126
表 2.5-11 板橋公車站受訪旅客之人行設施建議改善項目	2-126
表 2.5-12 板橋公車站受訪旅客之無障礙設施使用經驗	2-127
表 2.5-13 板橋公車站受訪旅客之無障礙設施滿意度	2-128
表 2.5-14 板橋公車站受訪旅客之無障礙設施建議改善項目	2-128
表 2.5-15 板橋公車站受訪旅客之導引標示使用經驗	2-129
表 2.5-16 板橋公車站受訪旅客之導引標示滿意度	2-129
表 2.5-17 板橋公車站受訪旅客之導引標示建議改善項目	2-130

表 2.5-18 板橋公車站受訪旅客之轉乘資訊使用經驗	2-131
表 2.5-19 板橋公車站受訪旅客之轉乘資訊滿意度	2-131
表 2.5-20 板橋公車站受訪旅客之轉乘資訊建議改善項目	2-132
表 2.5-21 板橋公車站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬	2-138
表 2.6-1 捷運板橋站小汽車臨停設施需求評估表	2-147
表 2.6-2 捷運板橋站機車臨停設施需求評估表	2-147
表 2.6-3 捷運板橋站自行車停車設施平均車位使用率評估表	2-148
表 2.6-4 捷運板橋站通道服務水準評估表	2-149
表 2.6-5 捷運板橋站樓梯服務水準評估表	2-149
表 2.6-6 捷運板橋站電扶梯容量檢核評估表	2-150
表 2.6-7 捷運板橋站滿意度調查受訪旅客基本資料	2-152
表 2.6-8 捷運板橋站滿意度調查受訪旅客旅次特性	2-154
表 2.6-9 捷運板橋站受訪旅客之臨停設施使用經驗	2-155
表 2.6-10 捷運板橋站受訪旅客之臨停設施滿意度	2-156
表 2.6-11 捷運板橋站受訪旅客之臨停設施建議改善項目	2-156
表 2.6-12 捷運板橋站受訪旅客之停車設施使用經驗	2-157
表 2.6-13 捷運板橋站受訪旅客之停車設施滿意度	2-157
表 2.6-14 捷運板橋站受訪旅客之停車設施建議改善項目	2-158
表 2.6-15 捷運板橋站受訪旅客之人行設施滿意度	2-159
表 2.6-16 捷運板橋站受訪旅客之人行設施建議改善項目	2-159
表 2.6-17 捷運板橋站受訪旅客之無障礙設施使用經驗	2-160
表 2.6-18 捷運板橋站受訪旅客之無障礙設施滿意度	2-160
表 2.6-19 捷運板橋站受訪旅客之無障礙設施建議改善項目	2-161
表 2.6-20 捷運板橋站受訪旅客之導引標示使用經驗	2-162
表 2.6-21 捷運板橋站受訪旅客之導引標示滿意度	2-162
表 2.6-22 捷運板橋站受訪旅客之導引標示建議改善項目	2-163
表 2.6-23 捷運板橋站受訪旅客之轉乘資訊使用經驗	2-164
表 2.6-24 捷運板橋站受訪旅客之轉乘資訊滿意度	2-164
表 2.6-25 捷運板橋站受訪旅客之轉乘資訊建議改善項目	2-165
表 2.6-26 捷運板橋站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬	2-171
表 3.1-1 捷運忠孝復興站轉乘臨停及轉乘停車系統一覽表	3-2

表 3.1-2 捷運忠孝復興站人行及無障礙系統一覽表	3-5
表 3.2-1 捷運忠孝復興站轉乘設施檢核地點	3-9
表 3.2-2 捷運忠孝復興站轉乘設施需求調查地點	3-10
表 3.2-3 捷運忠孝復興站轉乘設施需求調查人力配置表	3-11
表 3.4-1 捷運忠孝復興站公車臨停設施需求評估表	3-17
表 3.4-2 捷運忠孝復興站小汽車臨停設施需求評估表	3-17
表 3.4-3 捷運忠孝復興站機車臨停設施需求評估表	3-18
表 3.4-4 捷運忠孝復興站小汽車停車設施平均車位使用率評估表	3-19
表 3.4-5 捷運忠孝復興站小汽車停車目的分析	3-19
表 3.4-6 捷運忠孝復興站通道服務水準評估表	3-20
表 3.4-7 捷運忠孝復興站樓梯服務水準評估表	3-20
表 3.4-8 捷運忠孝復興站電扶梯容量檢核評估表	3-21
表 3.5-1 捷運忠孝復興站滿意度調查受訪旅客基本資料	3-23
表 3.5-2 捷運忠孝復興站滿意度調查受訪旅客旅次特性	3-25
表 3.5-3 捷運忠孝復興站受訪旅客之臨停設施使用經驗	3-26
表 3.5-4 捷運忠孝復興站受訪旅客之臨停設施滿意度	3-27
表 3.5-5 捷運忠孝復興站受訪旅客之臨停設施建議改善項目	3-28
表 3.5-6 捷運忠孝復興站受訪旅客之停車設施使用經驗	3-28
表 3.5-7 捷運忠孝復興站受訪旅客之停車設施滿意度	3-29
表 3.5-8 捷運忠孝復興站受訪旅客之停車設施建議改善項目	3-29
表 3.5-9 捷運忠孝復興站受訪旅客之人行設施滿意度	3-30
表 3.5-10 捷運忠孝復興站受訪旅客之人行設施建議改善項目	3-31
表 3.5-11 捷運忠孝復興站受訪旅客之無障礙設施使用經驗	3-31
表 3.5-12 捷運忠孝復興站受訪旅客之無障礙設施滿意度	3-32
表 3.5-13 捷運忠孝復興站受訪旅客之無障礙設施建議改善項目	3-33
表 3.5-14 捷運忠孝復興站受訪旅客之導引標示使用經驗	3-33
表 3.5-15 捷運忠孝復興站受訪旅客之導引標示滿意度	3-34
表 3.5-16 捷運忠孝復興站受訪旅客之導引標示建議改善項目	3-35
表 3.5-17 捷運忠孝復興站受訪旅客之轉乘資訊使用經驗	3-35
表 3.5-18 捷運忠孝復興站受訪旅客之轉乘資訊滿意度	3-36
表 3.5-19 捷運忠孝復興站受訪旅客之轉乘資訊建議改善項目	3-36

表 3.7-1 捷運忠孝復興站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬	3-43
表 3.8-1 捷運忠孝復興站轉乘設施改善方案執行單位及經費概估	3-49
表 5.4-1 複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則(草案)架構	5-7

圖 目 錄

圖 1.3.1 公共運輸之型式.....	1-3
圖 1.4.1 乘客轉乘行為起迄界定示意圖	1-4
圖 1.4.2 規劃設計準則研擬範圍示意圖	1-5
圖 1.4.3 板橋新站特定專用區內複合運輸場站區位示意圖	1-7
圖 1.4.4 捷運忠孝復興站區位示意圖	1-8
圖 1.5.1 工作流程圖.....	1-11
圖 2.1.1 板橋新站特定專用區運輸場站平面配置圖	2-1
圖 2.1.2 板橋新站特定專用區轉乘臨停系統平面配置圖	2-2
圖 2.1.3 板橋新站特定專用區轉乘停車系統平面配置圖	2-3
圖 2.1.4 臺鐵/高鐵板橋車站 1 樓人行及無障礙系統平面配置圖	2-6
圖 2.1.5 臺鐵/高鐵板橋車站 B1 層人行及無障礙系統平面配置圖	2-7
圖 2.1.6 板橋客運站 1 樓人行及無障礙系統平面配置圖	2-9
圖 2.1.7 板橋公車站 B1 層人行及無障礙系統平面配置圖.....	2-10
圖 2.1.8 捷運板橋站 B1 夾層人行及無障礙系統平面配置圖.....	2-12
圖 2.1.9 捷運板橋站 B2 大廳層人行及無障礙系統平面配置圖.....	2-12
圖 2.1.10 捷運板橋站 B3 月臺層人行及無障礙系統平面配置圖.....	2-13
圖 2.3.1 臺鐵/高鐵板橋車站轉乘臨停系統改善方案示意圖	2-62
圖 2.3.2 懸掛式燈箱牌面之版面配置現況示意圖(S-68A)	2-65
圖 2.3.3 懸掛式燈箱牌面之版面配置建議方案示意圖(S-68A)	2-65
圖 2.3.4 出口資訊示意圖.....	2-66
圖 2.4.1 板橋客運站轉乘臨停系統改善方案示意	2-104
圖 3.1.1 捷運忠孝復興站轉乘臨停及轉乘停車系統平面配置圖	3-1
圖 3.1.2 捷運忠孝復興站 3 樓月臺層(棕線)人行及無障礙系統平面配置圖	3-4
圖 3.1.3 捷運忠孝復興站 1 樓出入口人行及無障礙系統平面配置圖 ...	3-4
圖 3.1.4 捷運忠孝復興站 B1 大廳層人行及無障礙系統平面配置圖.....	3-5
圖 3.1.5 捷運忠孝復興站 B2 月臺層(藍線)人行及無障礙系統平面配置圖	3-5
圖 3.7.1 捷運忠孝復興站轉乘臨停系統改善方案示意	3-41
圖 4.1.1 新建場站轉乘設施檢核流程	4-2

圖 4.1.2 既有建場站轉乘設施檢核及改善流程	4-3
圖 4.1.3 場站轉乘設施需求及服務水準評估與改善流程	4-4
圖 4.1.4 場站轉乘設施乘客滿意度調查與改善流程	4-5
圖 4.2.1 松山機場周邊轉乘運具配置圖	4-8
圖 4.2.2 臺鐵/高鐵板橋車站轉乘臨停設施配置圖	4-10
圖 4.2.3 臺北轉運站(B2 層)轉乘臨停設施配置圖	4-10
圖 4.2.4 市政府轉運站(B1 層)轉乘臨停設施配置圖	4-11
圖 4.2.5 捷運忠孝復興站與 SOGO 聯開地下停車場(B4 層)	4-11
圖 4.2.6 香港 IFC 大樓轉乘設施	4-12
圖 4.5.1 Myriad 模擬軟體測試畫面	4-20
圖 4.5.2 Myriad 模擬軟體操作界面	4-20
圖 4.5.3 Simulex 模擬軟體操作界面	4-21
圖 4.5.4 Legion 模擬軟體操作界面	4-22

第一章 緒論

1.1 研究緣起

近年來政府持續推動各項重大公共運輸建設與改善計畫，各類型複合運輸場站已儼然成為帶動都市發展之核心。以軌道系統而言，重要建設有臺灣高速鐵路、機場捷運、臺北捷運及高雄捷運，而各都會區捷運、輕軌之規劃興建亦方興未艾。公路及市區客運部分，板橋車站兩側之客運站及公車站已於民國 90 年 11 月開始營運；臺北市則以民間參與投資興建營運的方式推動相關建設，臺北轉運站及市政府轉運站已分別於 98 年 8 月 19 日及 99 年 8 月 5 日營運啟用；其他各縣市如宜蘭縣、桃園縣、臺中市、嘉義市、臺南縣及高雄市等亦積極進行客運轉運站之規劃設計。然而，複合運輸場站轉乘環境之良窳，直接影響乘客使用意願及運輸設施整體服務效率與效能。依據民國 90 年本所「臺灣地區複合運輸系統整合規劃之研究—示範客運節點部分」研究調查顯示，23%~30%的民眾不使用公共運輸的主要原因之一即為轉乘不便，連帶使得原有公共運輸設施效能無法發揮。因此，強化不同公共運輸系統間之無縫整合以提昇公共運具使用率已成為交通政策重要的一環。

國際上對於不同運輸系統整合規劃、複合旅客運輸研究(intermodal passenger transportation study)、複合旅客轉乘設施(intermodal passenger transfer facilities)、複合旅客場站設施(multimodal passenger terminal facilities)等規劃與評估均相當重視並付諸實施。反觀國內，各級政府雖積極提升多元化公共運輸能量及服務水準，但各公共運輸之轉介面—複合運輸場站，在規劃設計乃至於營運階段，目前仍缺乏一套完整的轉乘設施設置準則可供依循，此亦為場站轉乘設施間無法有效整合的關鍵因素之一。因此，實有必要研擬一套複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則，作為未來複合運輸場站規劃設計、完工履勘與驗收之依據，以及作為既有複合運輸場站檢討改善之參據，有利於相關單位確立規劃與營運階段之權利、義務、協商整合及管理機制，以提高設施整體營運績效。

1.2 研究目的

「複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之研訂」(以下簡稱本研究)旨在研擬一套複合運輸場站公共交通轉乘設施(public transport interchanges)規劃設計準則，供各複合運輸場站主管及規劃設計營運單位之參據。研究主軸除掌握國內外複合運輸場站轉乘設施規劃與設計經驗，並考量國內交通特性、相關轉乘設施主管與營業單位及民眾之需求，務實地研擬一套規劃設計準則，期許能藉此提升臺灣複合運輸場站轉乘設施之服務品質，增進民眾使用大眾運具之意願，創造永續發展之運輸環境。

1.3 相關名詞定義

為求本研究相關名詞用法之一致性及利於研究範圍之界定，茲將相關名詞之定義說明如下：

1.複合運輸(intermodal transportation)

「複合運輸」過去多用於貨物運輸之領域，泛指貨物運輸過程中，使用不同系統或運具轉運之行為，例如海運與陸運、空運與陸運、海運與空運之結合等。本研究對於客運過程中乘客使用不同運具間之轉乘接駁行為，亦引用複合運輸之名詞加以表達，因此本研究將「複合運輸」定義為乘客為完成旅次目的，使用一種以上運具之行為。為了滿足乘客之需要，運輸場站必須提供不同運具轉運介面之軟硬體設施，以提供複合運輸之服務。

2.複合運輸場站(multimodal/intermodal terminals/stations)

「複合運輸場站」係指具有提供主要運輸服務路線停靠且提供多種運具服務或設施之場站，其運具又可分為「主運具」與「轉乘運具」。

3.公共運輸(public transportation)

「公共運輸」係指費率或進出市場等由政府管制，乘客只要遵照其運載契約，一般大眾均可搭乘之運輸系統。依服務地區可分為城際公共運輸與都市公共運輸，其涵蓋之運具如圖 1.3-1 所示。一般而言，除副大眾運輸外，其餘運具均能單獨成為一公共運輸場站。

4.轉乘(transfer)

「轉乘」係指在乘客的旅運過程中變換不同的交通工具。

5.轉乘設施(transfer facilities)

「轉乘設施」係指運輸場站基於乘客所需所提供之不同運具轉運介面的軟硬體設施。硬體設施如轉乘臨停與轉乘停車系統、人行系統、無障礙系統等，軟體設施如標示系統、轉乘資訊系統等。

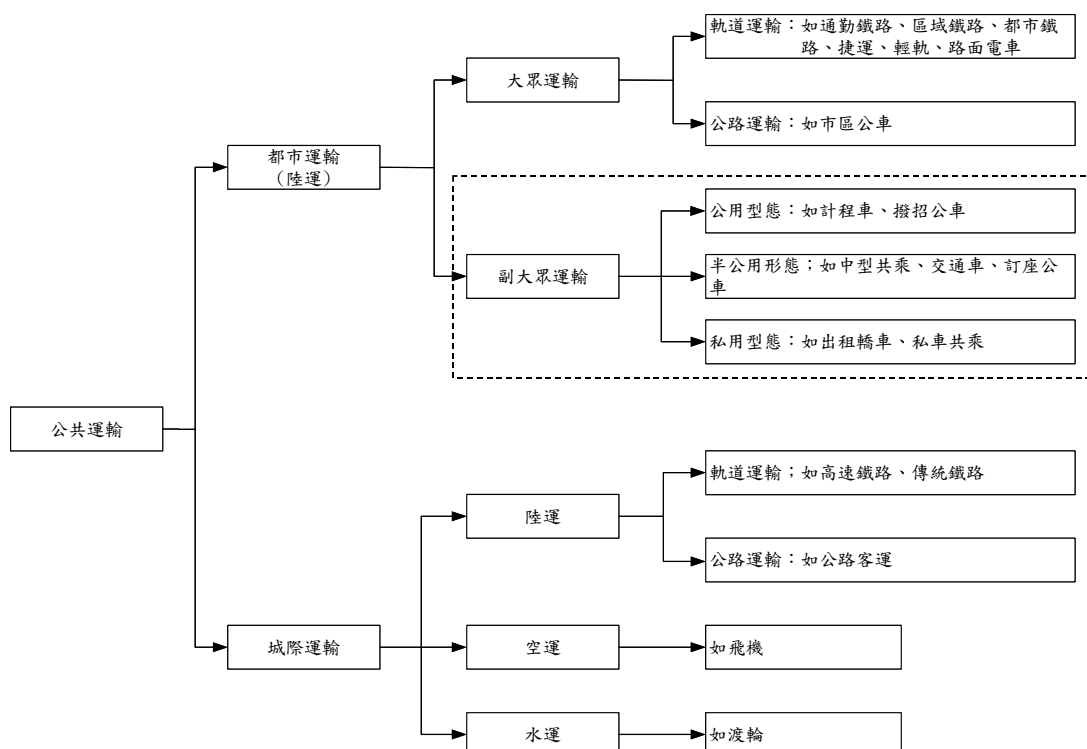


圖 1.3.1 公共運輸之型式

1.4 研究範圍與對象

1.4.1 整體研究範圍與對象

本研究主要目的為研擬複合運輸場站公共交通之轉乘設施規劃設計準則，而複合運輸場站係指具有提供主要運輸服務路線停靠且提供多種運具服務或設施之場站。一般公共運輸場站在鐵路客運通常稱為(火)車站(rail station)，公路客運稱為轉運站(bus terminal)，航空客運稱為航廈(passenger terminal)，海運客運稱為客運大樓(passenger terminal)。乘客轉乘行為係從場站外(或場站內)之轉乘設施進入自由區經驗票閘門進入付費區，或通過驗票閘門離開付費區後經自由區到達場站外(或場站內)之過程，詳如圖 1.4-1 所示。

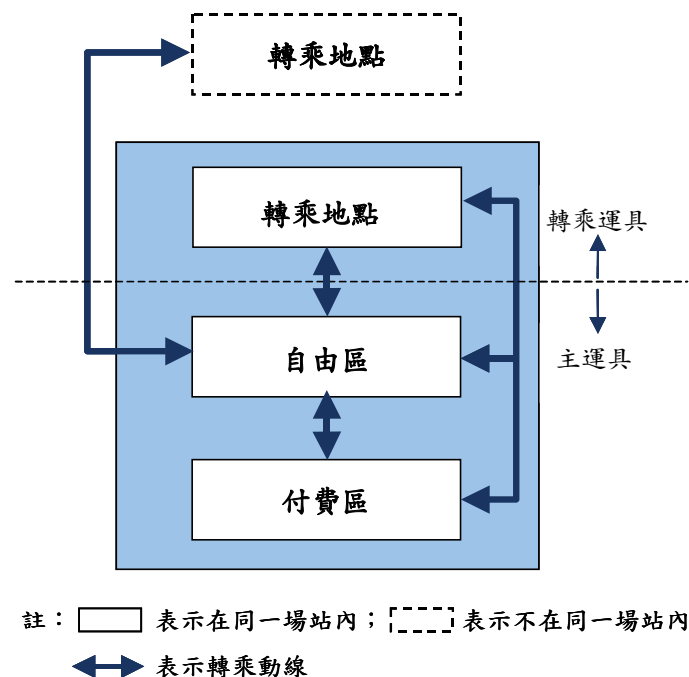


圖 1.4.1 乘客轉乘行為起迄界定示意圖

轉乘設施係運輸場站基於乘客所需所提供之不同運具轉運介面的軟硬體設施。因此，本研究就轉乘設施規劃設計之空間範圍將以乘客轉乘動線來定義，包括自由區、付費區及場站週邊之轉乘範圍等。完整的轉乘過程包含人流、車流、資訊流，主要的轉乘設施項目則包括轉乘臨停與停車系統、人行系統、無障礙系統、標示系統與轉乘資訊系統等，均為本研究準則研擬之重點。至於有關照明、空調與通風、

消防、緊急疏散等則以符合相關法規或主運具場站之要求為原則，不納入本研究。

不同複合運輸場站因營運區面積規模大小、運量、建築型式、地區交通特性等因素各有不同，因此轉乘系統差異極大。運具之轉乘地點可能在站體內，亦可能於站體外。而轉乘地點有可能為主運具場站本身之轉乘設施，亦有可能為另一主運具場站。因此，本研究對於轉乘設施規劃設計準則研擬之範圍如圖 1.4-2 所示。

就各類型複合運輸場站之轉乘設施而言，除部分狀況因轉乘特性與需求不同需因地制宜外，大部分在規劃設計上具備共通性，並不因場站類別不同而有不同之標準與原則。因此，本研究對於複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之研訂係提出一個共通性之準則，而非針對不同複合運輸場站類別研訂不同規劃設計準則，對於轉乘特性與需求較特別而需有不同考量之情況，則以加註說明之方式來處理。

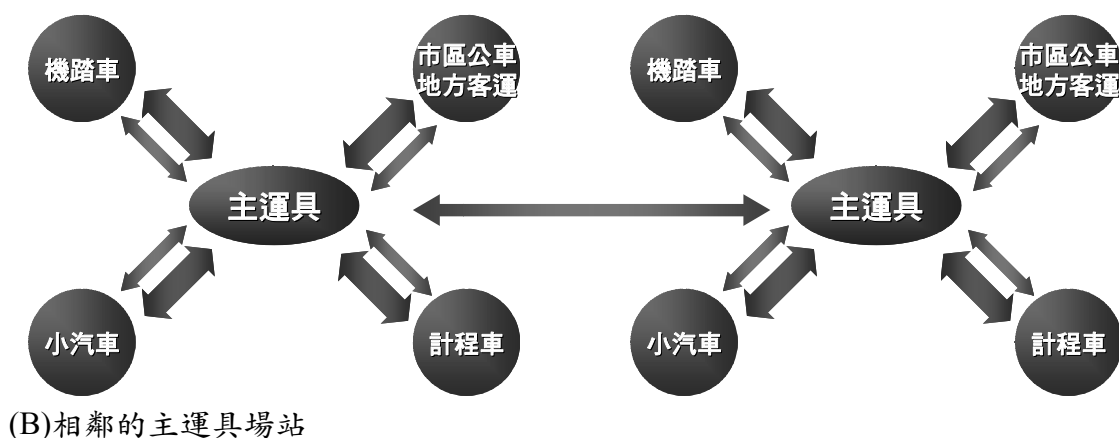
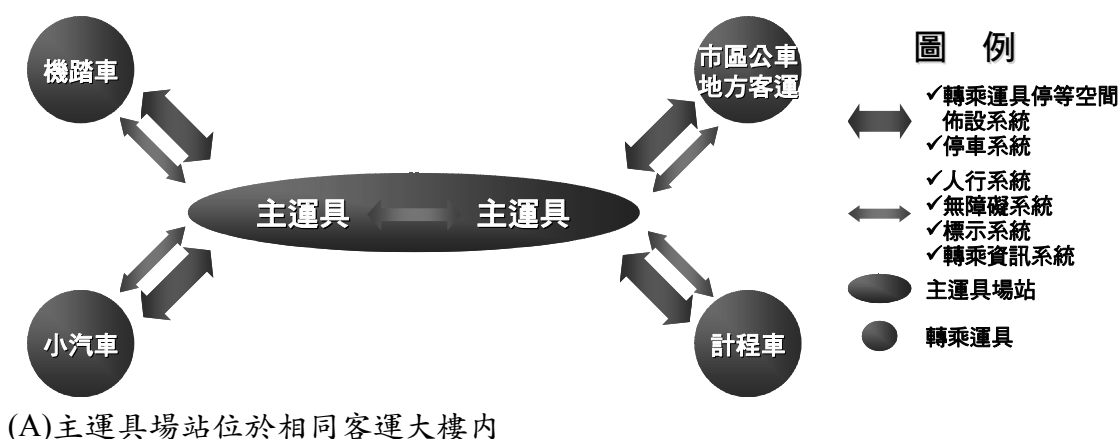


圖 1.4.2 規劃設計準則研擬範圍示意圖

1.4.2 複合運輸場站改善示範計畫

本研究係優先考量同一地區內有多處不同運輸系統之複合運輸場站或是同一運輸系統有不同路線交會之場站，作為改善示範計畫之場站，以利進行轉乘設施整合之探討。在此考量下，本研究挑選板橋新站特定專用區內既有營運之複合運輸場站及臺北捷運忠孝復興站進行改善示範計畫(區位詳見圖 1.4.3 及圖 1.4.4 所示)，於民國 97 年 5 月進行相關轉乘設施檢核及調查並提出改善建議，此 2 場站之特點說明如下：

- 1.板橋新站特定專用區內共計有臺鐵/高鐵板橋車站、板橋客運站、板橋公車站及捷運板橋站等數個場站，提供臺鐵、高鐵、公路客運、市區公車與捷運等 5 種大眾運輸服務。各場站由不同單位陸續興建成及營運，民國 88 年 7 月臺鐵板橋車站正式啟用，民國 90 年 11 月板橋客運站及板橋公車站正式啟用，民國 95 年 5 月捷運板橋站正式啟用，民國 96 年元月高鐵板橋站隨高鐵通車正式啟用。由於各場站啟用時間不同，隨著時空環境改變及場站連通，相關轉乘設施有重新檢核之必要性，尤其不同運具間存在銜接界面及整合之問題，因此適合作為本研究相關探討及複合運輸場站改善示範計畫之對象。
- 2.臺北捷運忠孝復興站為棕線(文湖線)與藍線(板南線)交會之轉乘站，上述二路線分別於民國 85 年 3 月及 88 年 12 月啟用營運。乘客於二路線間進行轉乘時轉換樓層所使用之部分設施屬於轉乘設施項目，此外，由於本站站體與太平洋崇光百貨為共構之聯合開發大樓，部分設施乃共同設置使用，故可就場站內外之轉乘界面及設施整合進行檢核，因此適合作為本研究相關探討及複合運輸場站改善示範計畫之對象。

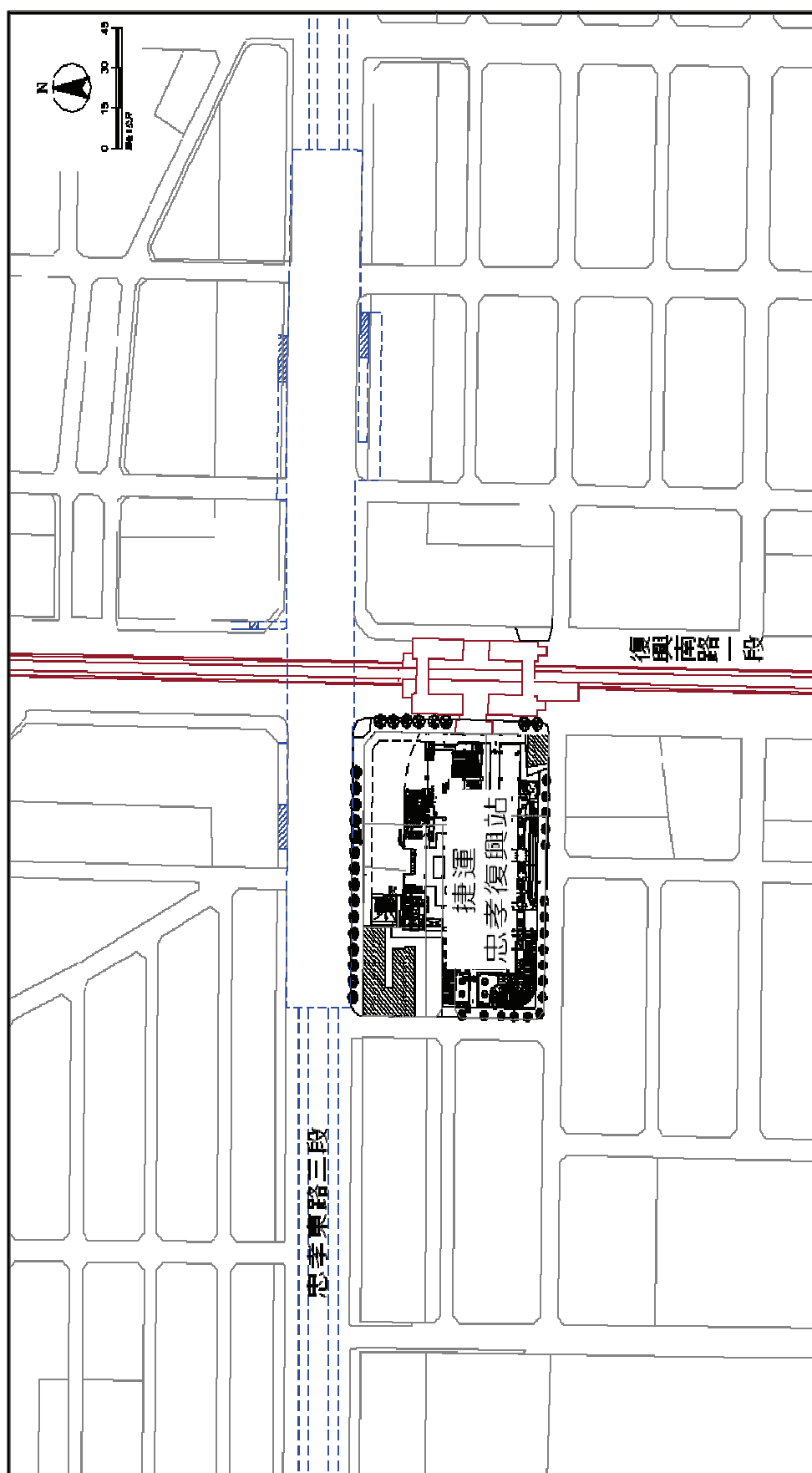


圖 1.4.4 捷運忠孝復興站區位示意圖

1.5 研究內容與流程

本研究為 2 年期計畫，第 1 年期(96 年)已完成之工作項目包括：

- 1.蒐集國內、外複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則相關文獻。
- 2.檢討國內、外複合運輸場站公共交通轉乘設施相關案例之優劣。
- 3.訪談複合運輸場站營運管理單位及召開專家學者座談會。
- 4.研擬複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則(草案)。

第 2 年期(97 年，本期)主要為依據第 1 年期研究成果，選取既有複合運輸場站辦理示範計畫，進行轉乘設施檢核、服務狀況評估及乘客滿意度調查，並配合研擬改善方案，同時透過示範計畫之辦理經驗回饋修正第 1 年期所研擬之規劃設計準則(草案)並辦理教育宣導工作，以利研究成果之落實。第 2 年期之研究如圖 1.5.1 所示，預計完成之工作項目包括：

- 1.複合運輸場站改善示範計畫。
 - (1)研選至少二處既有複合運輸場站，依第 1 年期所研提之規劃設計準則進行檢核、評估與調查，並研擬改善方案作為示範計畫。
 - (2)概估改善方案所需辦理經費，與該複合運輸場站主管單位討論執行該改善方案之可行性，並作必要之修正。
 - (3)主管單位有相關經費可執行改善方案，則配合進行事前事後乘客滿意度調查。
- 2.根據研擬改善示範計畫之經驗回饋修正第 1 年期所研提之規劃設計準則(草案)。
- 3.召開專家學者座談會。
- 4.研究團隊或專家學者認為應加以探討之其他相關課題。
- 5.辦理複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之教育宣傳活動(對象包括公路運輸、軌道運輸、空運及海運之中央與地方各交通主管機關、場站經營管理單位及工程規劃設計單位與顧問公司等相

關人員)。

6.配合需要參加展覽及製作文宣。

7.提供自本計畫完成後為期 1 年之技術諮詢服務。

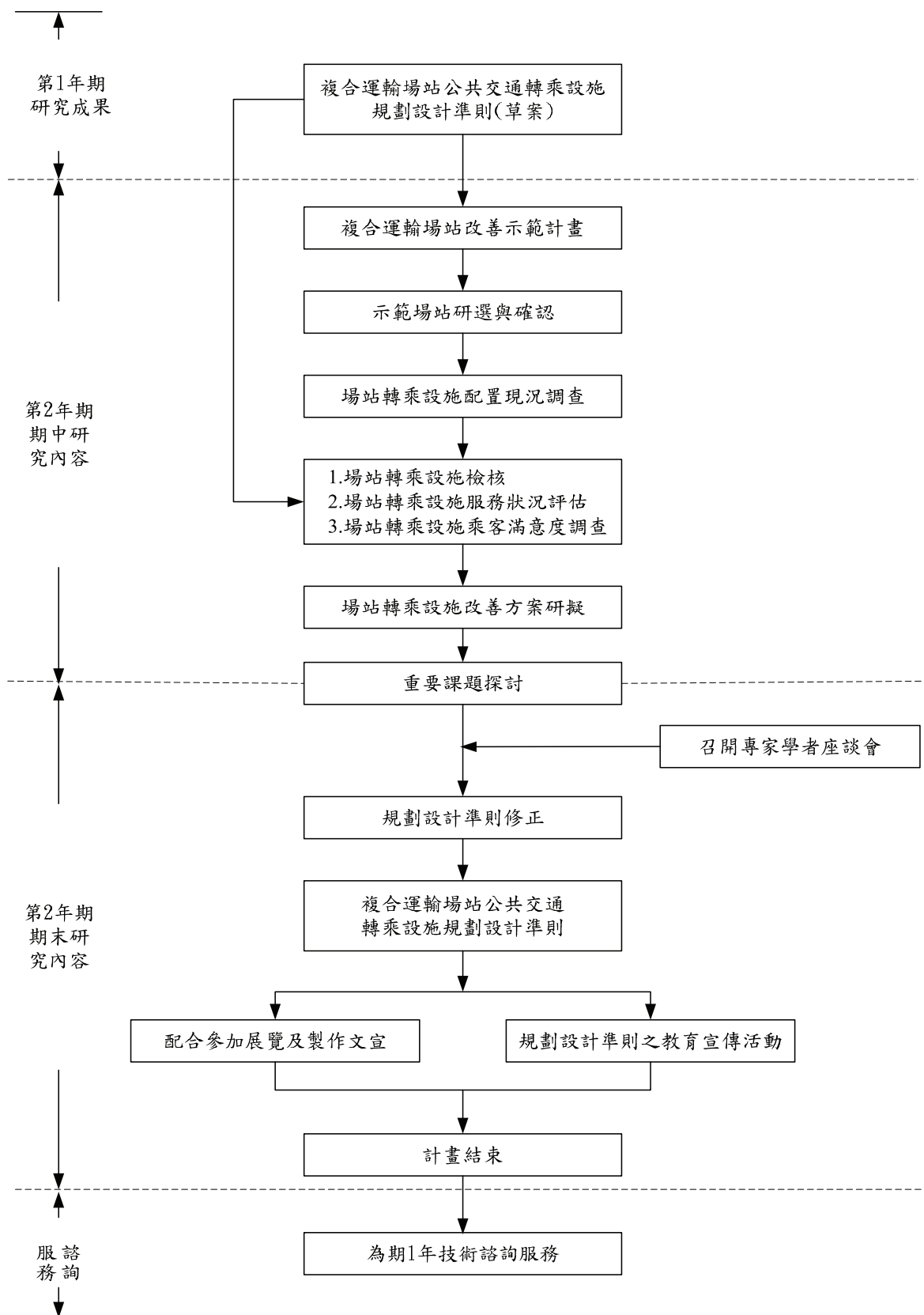


圖 1.5.1 工作流程圖

第二章 板橋新站特定專用區場站轉乘設施改善示範計畫

本研究於民國 97 年進行板橋新站特定專用區改善示範計畫，內容主要包括場站轉乘設施配置現況說明、相關檢核及調查計畫、檢核分析、需求與服務水準評估、乘客滿意度分析、現況問題綜合分析、改善方案研擬與經費預估等。

2.1 場站轉乘設施配置現況

板橋新站特定專用區運輸場站包含臺鐵/高鐵板橋車站、板橋客運站、板橋公車站及捷運板橋站等，其範圍為文化路 1 段、縣民大道 2 段、新站路及新府路所涵蓋的區塊。區內中心為臺鐵/高鐵板橋車站，車站內部設施為臺灣鐵路管理局及臺灣高鐵公司共同使用，其東西兩側分別為板橋客運站及板橋公車站，而地下 1 樓北端可與捷運板橋站穿堂層連通，其平面配置如圖 2.1-1 所示。



圖 2.1.1 板橋新站特定專用區運輸場站平面配置圖

2.1.1 轉乘臨停與轉乘停車系統

板橋新站特定專用區周邊轉乘臨停設施包含：臺鐵/高鐵板橋車站四周皆有劃設黃線，可供乘客上、下客臨停接送使用，並設有計程車招呼站，其中車站西側為 LPG 計程車招呼站；板橋客運站新站路出口劃設黃線臨停區及計程車招呼站；板橋公車站設有 4 席公車臨停月臺；板橋捷運站出口 3 則設有黃線及無障礙專用臨停車位，其分布詳如圖 2.1.2 及表 2.1-1 所示。

轉乘停車設施則包含汽車停車場、機車停車場、自行車停車架等系統。汽車停車場設置於臺鐵/高鐵板橋車站地下停車場及臺北縣板橋市特專三臨時平面停車場兩處，其中臺鐵/高鐵板橋車站 B2、B3 層西側及 B4 層為臺鐵/高鐵板橋車站大樓員工使用，一般民眾停放區域為 B2 及 B3 層東側；機車停車場設置於臺鐵/高鐵板橋車站 B1 夾層之機車停車場及特專三停車場兩處，另於臺鐵/高鐵板橋車站北三門、東一門及捷運板橋站出口 3 外之廣場設有無障礙機車停車格；自行車停車架設置於臺鐵/高鐵板橋車站東側及西北側廣場、特專三停車場及捷運出口 1 及出口 3(站前路及文化路)等 5 處，其分布詳如圖 2.1-3 及表 2.1-2 所示。

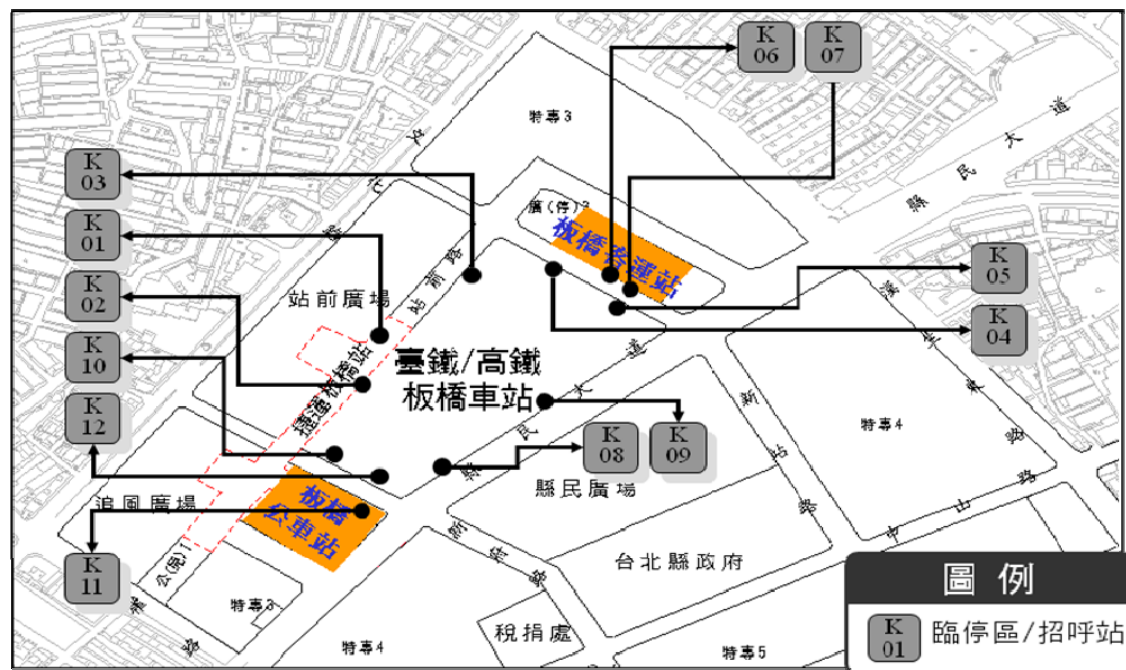


圖 2.1.2 板橋新站特定專用區轉乘臨停系統平面配置圖

表 2.1-1 板橋新站特定專用區轉乘臨停系統一覽表

編號	位置	項目
K01	捷運板橋站出口 3	黃線臨停區(無障礙專用臨停車位)
K02	臺鐵/高鐵板橋車站北側	計程車招呼站
K03	臺鐵/高鐵板橋車站北側	黃線臨停區
K04	臺鐵/高鐵板橋車站東側	黃線臨停區
K05	臺鐵/高鐵板橋車站東側	計程車招呼站
K06	板橋客運站新站路出口	計程車招呼站
K07	板橋客運站新站路出口	黃線臨停區
K08	臺鐵/高鐵板橋車站南側	黃線臨停區
K09	臺鐵/高鐵板橋車站南側	計程車招呼站
K10	臺鐵/高鐵板橋車站西側	黃線臨停區
K11	板橋公車站	公車臨停月臺
K12	臺鐵/高鐵板橋車站西側	油氣雙燃料計程車招呼站(97.05.01 設立)

資料來源：本研究調查整理

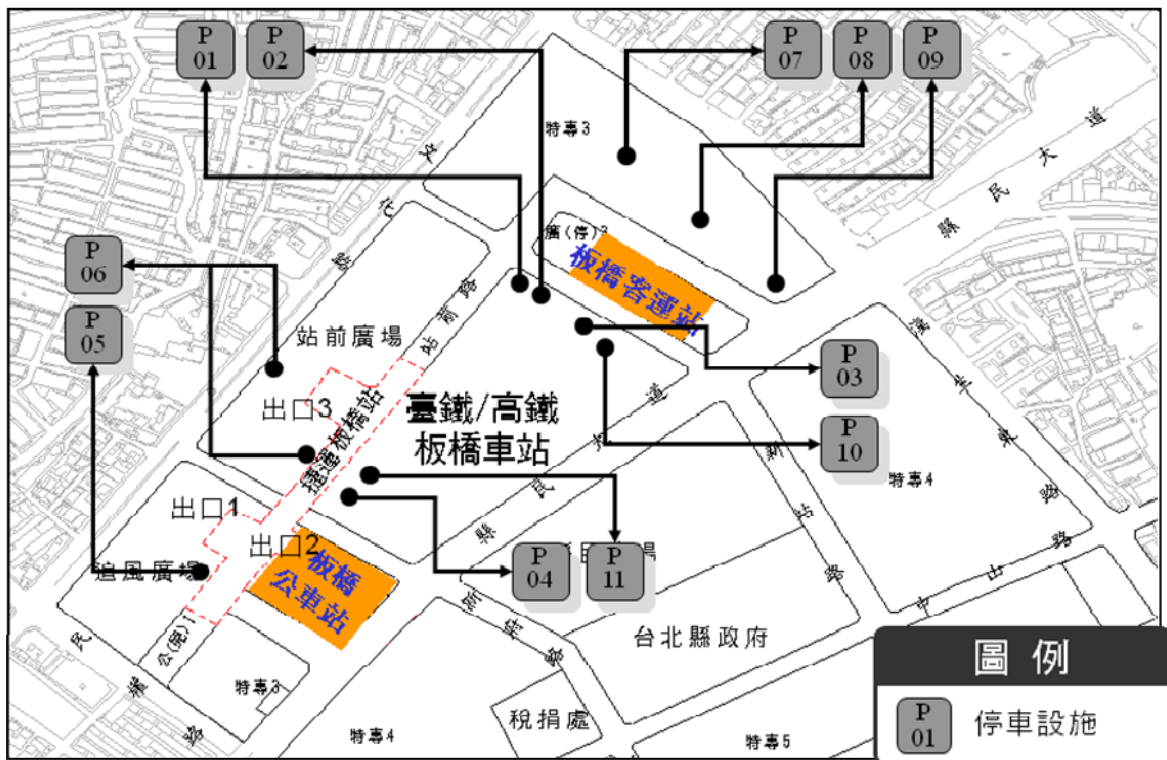


圖 2.1.3 板橋新站特定專用區轉乘停車系統平面配置圖

表 2.1-2 板橋新站特定專用區轉乘停車系統一覽表

編號	位置	項目	數量
P01	臺鐵/高鐵板橋車站 B2~B4 層	地下停車場(汽車)	783 格(未含員工專用)
P02	臺鐵/高鐵板橋車站東側 B1 夾層	機車停車場	259 格
P03	臺鐵/高鐵板橋車站東側廣場	自行車停車架	186 格
P04	臺鐵/高鐵板橋車站西北側廣場	自行車停車架	132 格
P05	捷運站出口 1 自行車停車區	自行車停車架	74 格
P06	捷運站出口 3 自行車停車區	自行車停車架	站前路：83 格 文化路：152 格
P07	特專三停車場	汽車停車場	305 格
P08	特專三停車場	機車停車場	計次：2,017 格 月租：743 格
P09	特專三停車場	自行車停車架	96 格
P10	臺鐵/高鐵板橋車站東一門廣場	無障礙機車停車格	3 格
P11	臺鐵/高鐵板橋車站北三門廣場	無障礙機車停車格	3 格
P12	捷運站出口 3 廣場	無障礙機車停車格	3 格

資料來源：本研究調查整理

2.1.2 人行系統及無障礙系統

1. 臺鐵/高鐵板橋車站

臺鐵/高鐵板橋車站主要供乘客使用之自由區樓層為 1 樓大廳層及 B1 穿堂層，其人行及無障礙系統之設施項目則包含樓梯、電扶梯、電梯、出入口、斜坡道及地下連通道等，另由於 2 樓商場於本計畫辦理期間尚未開放，通往 2 樓之人行及無障礙系統皆封閉暫停使用，故本調查不予納入。

1 樓至 B1 層之樓梯共計 4 座，皆位於東西側之主要長廊上，另於 B1 層之東西兩側分別提供直接通往路外人行道之樓梯各 1 座。電扶梯共計 6 座，1 樓至 B1 層之下行電扶梯 2 座、B1 層至 1 樓之上行電扶梯 4 座，另於 B1 層東西兩側亦設置直通路外人行道之電扶梯各 1 座，但平時皆無開放運行，主要係供其餘電扶梯維修或故障時替代使用。身心障礙電梯共計 6 部，分別位於東側

2 部及中央走廊左右兩側各 2 部，可通往樓層為 2 樓、1 樓、B1 層及 B2~B4 層地下停車場。1 樓大廳之出入口共計 9 個，分別位於東側 2 個、南側 3 個、西側 1 個、北側 3 個，而東 1 門為主要之無障礙出入口，提供路外斜坡道、無障礙專用機車停車格、導盲磚、身心障礙電梯等設施。車站內之斜坡道計有 1 處，位於高鐵售票區後方之商場前，通往捷運板橋站之連通道上。地下連通道共計有 8 處；東側 1 處，為連通板橋客運站之人行系統，設有上行電扶梯及樓梯各 1 座；南側 3 處，左右兩側通道為通往臺北縣政府，中央通道則通往臺鐵及高鐵剪票口；西側 2 處，通往板橋公車站之人行及無障礙系統，設有樓梯、電扶梯及電梯等設施，可通往 1 樓候車亭；北側 2 處，為通往捷運板橋站 B1 夾層，其 1 樓大廳層及 B1 穿堂層之人行及無障礙系統分布詳如圖 2.1.4、圖 2.1.5 及表 2.1-3 所示。

2.板橋客運站

板橋客運站主要供乘客使用之樓層為 1 樓大廳層，另 2 樓設有洗手間及天橋可與臺鐵/高鐵板橋車站連通，但因臺鐵/高鐵板橋車站 2 樓商場尚未開放，因此該側出入口暫時封閉；亦可透過樓梯至 B1 層與臺鐵/高鐵板橋車站東側連通。其人行及無障礙系統之設施項目則包含樓梯、電扶梯、電梯、出入口、斜坡道等。

1 樓大廳層之樓梯共計 3 座；分別為往 B1 層與臺鐵/高鐵板橋車站連通；往 B1 層辦公室，此樓梯為員工專用；往 2 樓辦公室及洗手間。電扶梯僅設置 1 座，為 B1 層至 1 樓之上行電扶梯，主要係供連通臺鐵/高鐵板橋車站前往板橋客運站之乘客使用。身心障礙電梯 1 部，可通往樓層為 2 樓、1 樓及 B1 層，但 B1 層並未與臺鐵/高鐵板橋車站連通，僅供員工至辦公室使用。1 樓大廳層之出入口共計 6 個，但往新站路出口有 1 處已封閉，故未列入本調查。站外設有斜坡道 1 處，可提供民眾進站使用，設置地點為新站路出口。其人行及無障礙系統分布詳如圖 2.1.6 及表 2.1-4 所示。

3.板橋公車站

板橋公車站主要供乘客使用之樓層為 B1 層，另 1 樓為候車亭，設有 4 座島狀月臺，可同時提供 12 輛公車停靠載客，其月臺間可透過 B1 層及 2 樓之人行及無障礙系統連結，或可利用 1 樓平面道路之行人穿越道連結。此外，1 樓之①候車亭鄰近捷運板橋站出口 2，而 B1 層可透過連通道與臺鐵/高鐵板橋車站穿堂層西側及捷運站夾層相連結。其 B1 層人行及無障礙系統之設施項目則包含樓梯、電扶梯、電梯、通道等。

B1 層之樓梯共計 7 座，分別通往大廳、①候車亭、②候車亭、③候車亭、④候車亭、站前路出口。電扶梯僅設置 1 座，為 B1 層至 1 樓大廳之上行電扶梯，主要提供乘客前往①候車亭。身心障礙電梯設有 4 部，分別提供①~④候車亭使用，可通往樓層為 2 樓、1 樓及 B1 層，但 1 樓並未設有專用道路連通，仍需穿越行人穿越道，方可連結至各候車亭。B1 層共有 2 處連通道，分別可連通臺鐵/高鐵板橋車站西側及捷運板橋站夾層。其人行及無障礙系統分布詳如圖 2.1-7 及表 2.1-5 所示。

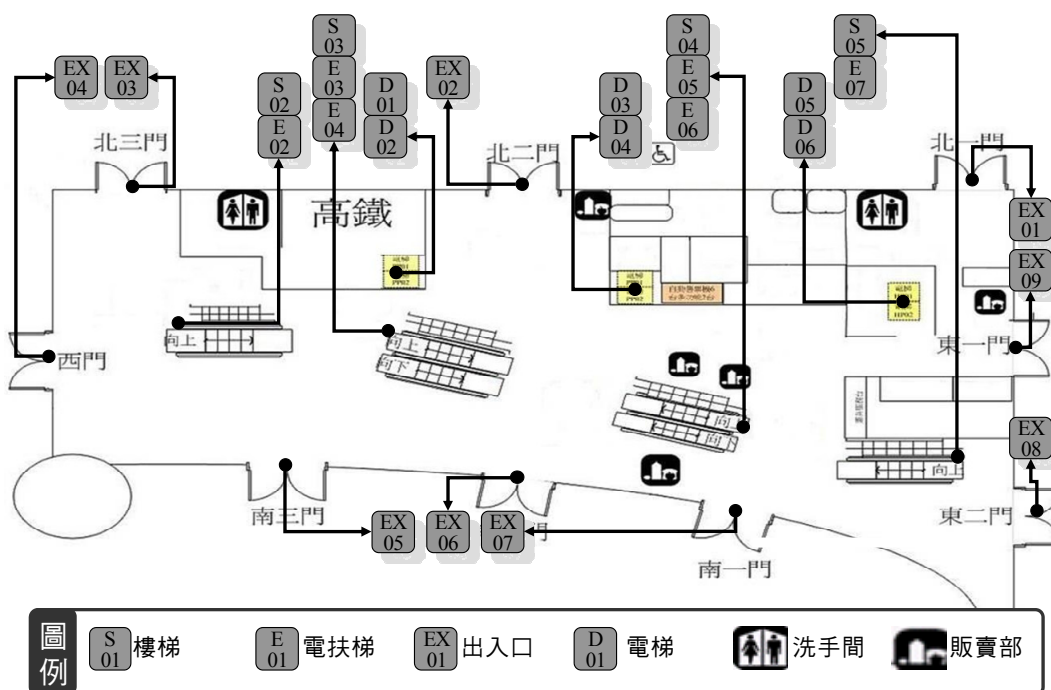


圖 2.1.4 臺鐵/高鐵板橋車站 1 樓人行及無障礙系統平面配置圖

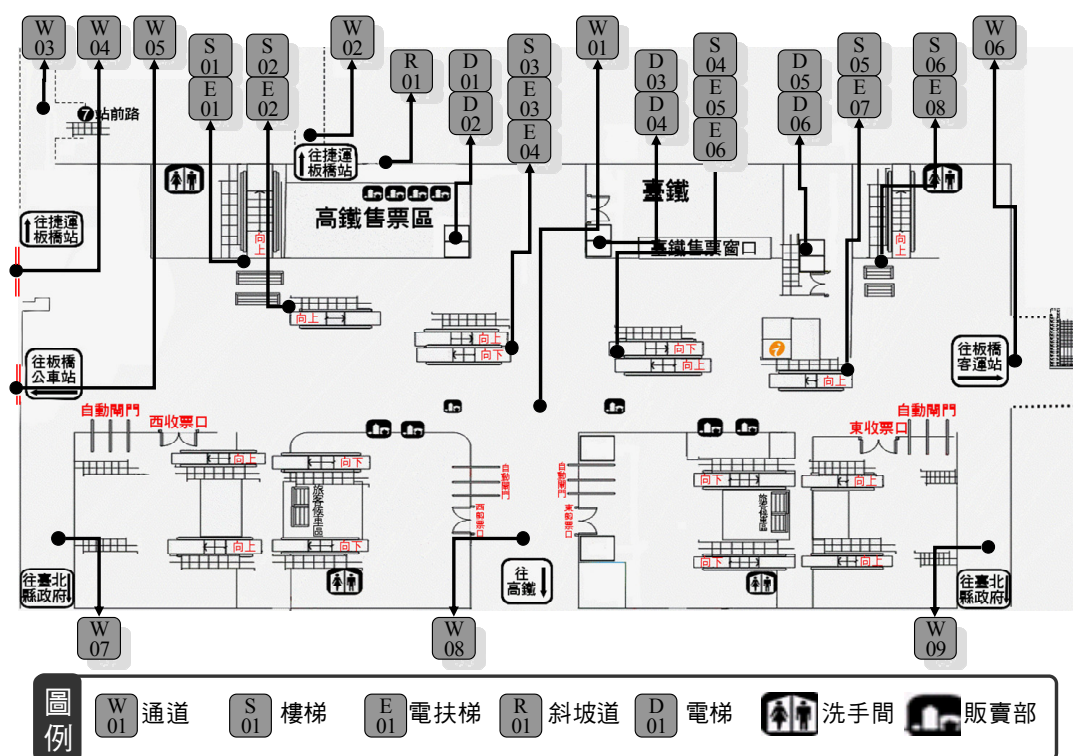


圖 2.1.5 臺鐵/高鐵板橋車站 B1 層人行及無障礙系統平面配置圖

表 2.1-3 臺鐵/高鐵板橋車站人行及無障礙系統一覽表

編號	位置	項目	方向
S01	B1 穿堂層西側	樓梯	1 樓路外人行道↔B1 層
S02	東西項長廊(近西門)	樓梯	1 樓↔B1 層
S03	東西項長廊(中央通道西側)	樓梯	1 樓↔B1 層
S04	東西項長廊(中央通道東側)	樓梯	1 樓↔B1 層
S05	東西項長廊(近東二門)	樓梯	1 樓↔B1 層
S06	B1 穿堂層東側	樓梯	B1 層↔1 樓路外人行道
E01	B1 穿堂層西側	電扶梯	B1 層→1 樓路外人行道(上行)
E02	東西向長廊(近西門)	電扶梯	B1 層→1 樓(上行)
E03	東西向長廊(中央通道西側)	電扶梯	B1 層→1 樓(上行)
E04	東西向長廊(中央通道西側)	電扶梯	1 樓→B1 層(下行)
E05	東西向長廊(中央通道東側)	電扶梯	B1 層→1 樓(上行)
E06	東西向長廊(中央通道東側)	電扶梯	1 樓→B1 層(下行)
E07	東西向長廊(近東二門)	電扶梯	B1 層→1 樓(上行)

資料來源：本研究調查整理

表 2.1-3 臺鐵/高鐵板橋車站人行及無障礙系統一覽表(續)

編號	位置	項目	方向
E08	B1 穿堂層東側	電扶梯	B1 層→1 樓路外人行道(上行)
D01	東側	電梯	2 樓～B4 層
D02	東側	電梯	2 樓～B4 層
D03	中央通道西側	電梯	2 樓～B4 層
D04	中央通道西側	電梯	2 樓～B4 層
D05	中央通道東側	電梯	2 樓～B4 層
D06	中央通道東側	電梯	2 樓～B4 層
EX01	北一門	出入口	站前路、文化路
EX02	北二門	出入口	站前路、文化路
EX03	北三門	出入口	站前路、文化路
EX04	西門	出入口	新府路、民權路
EX05	南三門	出入口	縣民大道、中山路
EX06	南二門	出入口	縣民大道、中山路
EX07	南一門	出入口	縣民大道、中山路
EX08	東二門	出入口	新站路、漢生路
EX09	東一門	出入口	新站路、漢生路
R01	高鐵售票區後方商場前通道	斜坡道	通往捷運板橋站
W01	近臺鐵、高鐵剪票口	通道	東往板橋客運站、西往板橋公車站、南往臺鐵及高鐵剪票口、北往捷運站，並可以人行系統通往 1 樓大廳
W02	B1 高鐵售票區後方商場前	通道	通往捷運板橋站
W03	B1 層西北側	通道	通往捷運板橋站
W04	B1 層西側	通道	通往板橋公車站，亦為板橋公車站與捷運站之連通道
W05	B1 層西側	通道	通往板橋公車站
W06	B1 層東側	通道	通往板橋客運站
W07	B1 層西南側	通道	通往臺北縣政府
W08	B1 層南側	通道	通往臺鐵、高鐵剪票口
W09	B1 層東南側	通道	通往臺北縣政府

資料來源：本研究調查整理

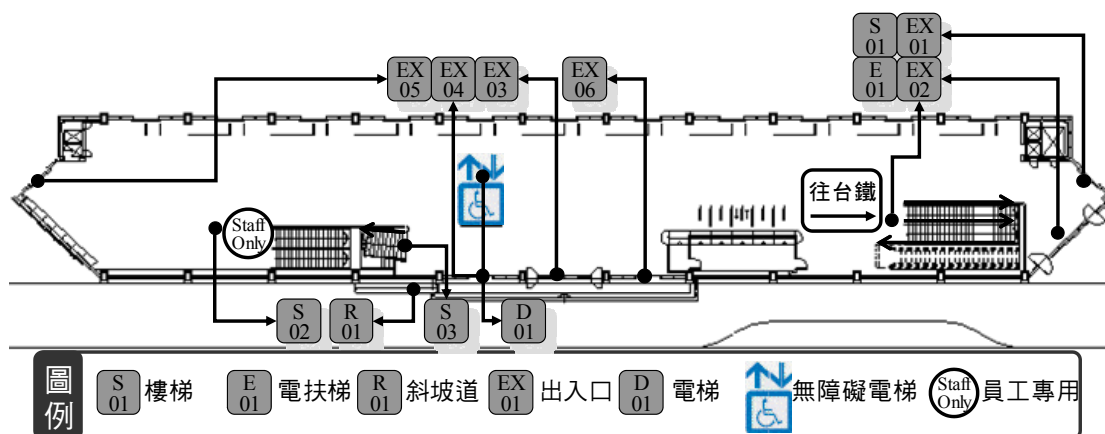


圖 2.1.6 板橋客運站 1 樓人行及無障礙系統平面配置圖

表 2.1-4 板橋客運站 1 樓人行及無障礙系統一覽表

編號	位置	項目	方向
S01	1 樓售票處旁，②月臺前	樓梯	1 樓↔ B1 層，連通臺鐵/高鐵板橋車站
S02	販賣區旁	樓梯	1 樓↔B1 層，員工專用
S03	電梯旁，近新站路出口	樓梯	1 樓↔2 樓，往辦公室、洗手間
E01	1 樓售票處旁，②月臺前	電扶梯	B1 層→1 樓(上行)，連通臺鐵/高鐵板橋車站
D01	⑦月臺前，近新站路出口	電梯	2 樓～B1 層，B1 層未連通臺鐵/高鐵板橋車站
EX01	1 樓大廳南側，①月臺旁	出入口	站前路
EX02	1 樓大廳南側，①月臺旁	出入口	新站路
EX03	1 樓大廳西側，⑥月臺前	出入口	新站路
EX04	1 樓大廳西側，⑥月臺前	出入口	新站路
EX05	1 樓大廳北側，①月臺旁	出入口	站前路
EX06	1 樓大廳西側，⑥月臺前	出入口	新站路，目前封閉未使用
R01	高鐵售票區後方商道	斜坡道	通往捷運板橋站

資料來源：本研究調查整理

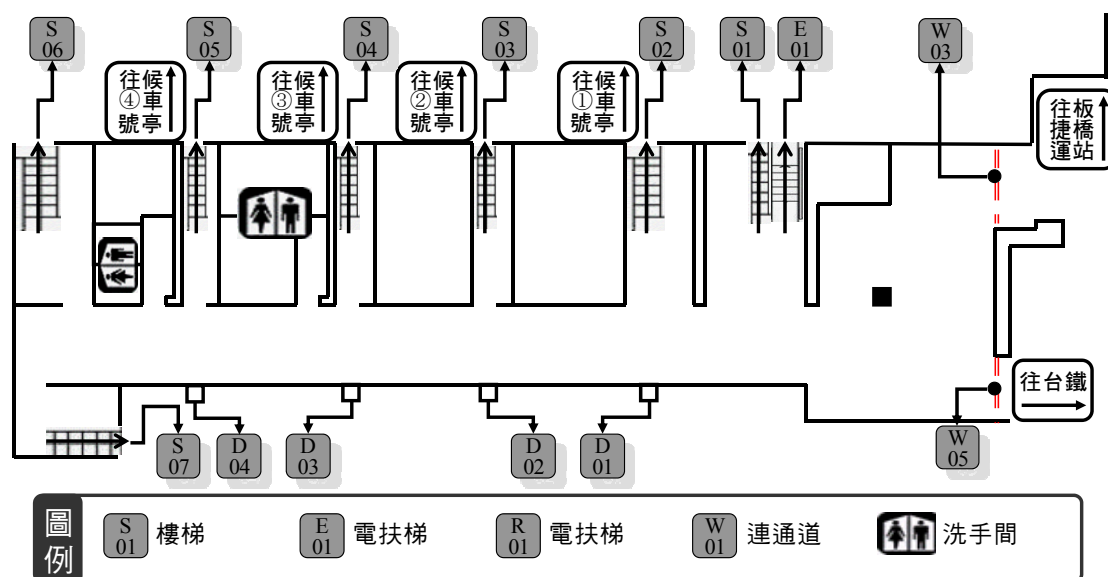


圖 2.1.7 板橋公車站 B1 層人行及無障礙系統平面配置圖

表 2.1-5 板橋公車站 B1 層人行及無障礙系統一覽表

編號	位置	項目	方向
S01	B1 層通道北側	樓梯	B1 層↔1 樓，往大廳
S02	B1 層通道北側	樓梯	B1 層↔1 樓，往①候車亭
S03	B1 層通道北側	樓梯	B1 層↔1 樓，往②候車亭
S04	B1 層通道北側	樓梯	B1 層↔1 樓，往③候車亭
S05	B1 層通道北側	樓梯	B1 層↔1 樓，往④候車亭
S06	B1 層通道北側	樓梯	B1 層↔1 樓，往站前路出口
S07	B1 層通道南側	樓梯	B1 層↔1 樓，往站前路出口
E01	B1 層通道北側	電扶梯	B1 層→1 樓(上行)，往大廳
D01	B1 層通道南側	電梯	2 樓～B1 層
D02	B1 層通道南側	電梯	2 樓～B1 層
D03	B1 層通道南側	電梯	2 樓～B1 層
D04	B1 層通道南側	電梯	2 樓～B1 層
W03	B1 層通道東側	通道	通往捷運板橋站
W05	B1 層通道東側	通道	通往臺鐵/高鐵板橋車站

資料來源：本研究調查整理

4.捷運板橋站

捷運板橋站主要提供乘客使用之樓層為 B1 夾層、B2 大廳層及 B3 月臺層，由 B1 層可與臺鐵/高鐵板橋車站連通，通過 B1 層長廊可接板橋客運站；另出口 2 與板橋公車站①候車亭相鄰。其人行及無障礙系統之設施項目則包含樓梯、電扶梯、電梯、通道及出入口等。

B1 層通往 1 樓出入口之樓梯共計 3 座，於各出入口分設 1 座；B1 層通往 B2 層自由區之樓梯共計 5 座，分別設於各出入口連通至 B1 層及 B1 層員工辦公室；B2 層付費區通往 B3 月臺層共計設有 4 座樓梯；合計站內樓梯共有 12 座。

站內電扶梯皆與樓梯併設，B1 層往 1 樓各出入口設有 7 座電扶梯；出口 3 設有 3 座，2 座上行、1 座下行，但離峰時間會有 1 座上行電扶梯停開，出口 1 及出口 2 分別設有 1 座上行及 1 座下行電扶梯；B1 層通往 B2 層自由區設有 7 座，鄰近出口 3 設有 3 座，2 座上行及 1 座下行，但於離峰時間會停開 1 座上行電扶梯，B2 層付費區至 B3 月臺層共設有 6 座電扶梯，中央僅設上行電扶梯 1 座，兩側則設有上行及下行各 1 座；合計站內電扶梯共有 20 座，11 座上行、9 座下行。

捷運板橋站之無障礙出入口設於出口 3，其進出站之無障礙動線上設有無障礙專用臨停區、導盲磚、斜坡道及電梯等設施，於 1 樓至 B1 層、B1 層至 B2 層及 B2 層至 B3 層分設有電梯各 1 座。

B1 穿堂層除長廊之主要通道外，設有 3 處連通道，其中有 2 處可與臺鐵/高鐵板橋車站連結，並有 1 處可通往板橋公車站及臺北縣政府，另 1 連通道則可由新府路地下道至文化路及站前路出站；B2 層則有 1 處通道可連結場站兩側出入口。其捷運板橋站 B1 層至 B3 層之人行及無障礙系統分布詳如圖 2.1.8、圖 2.1.9、圖 2.1.10 及表 2.1-6 所示。

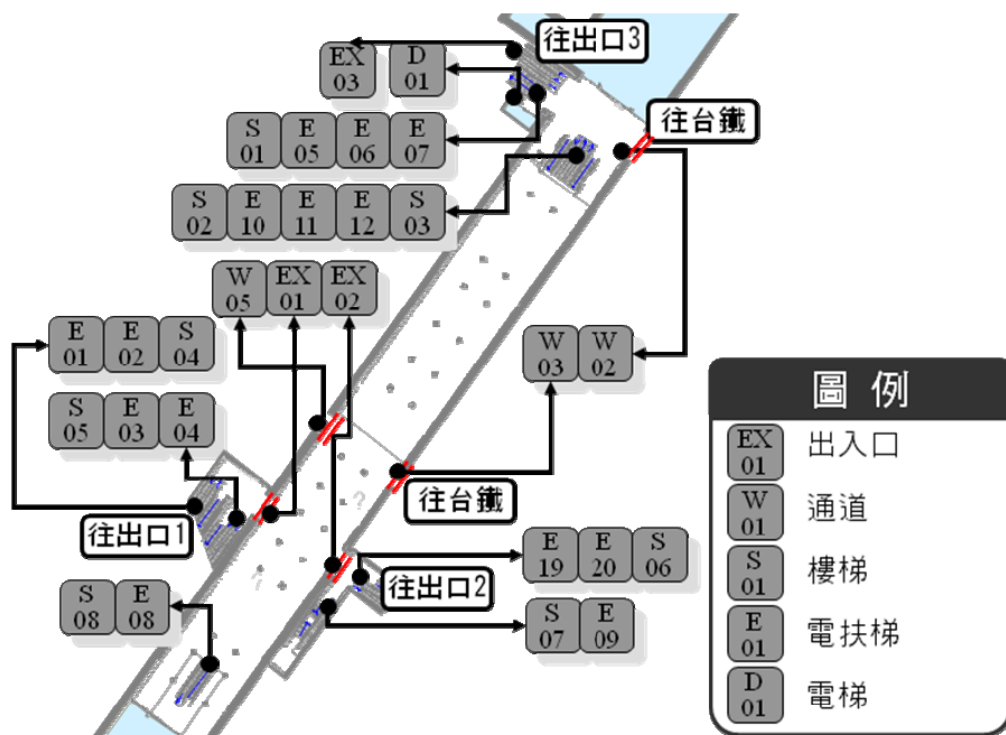


圖 2.1.8 捷運板橋站 B1 夾層人行及無障礙系統平面配置圖

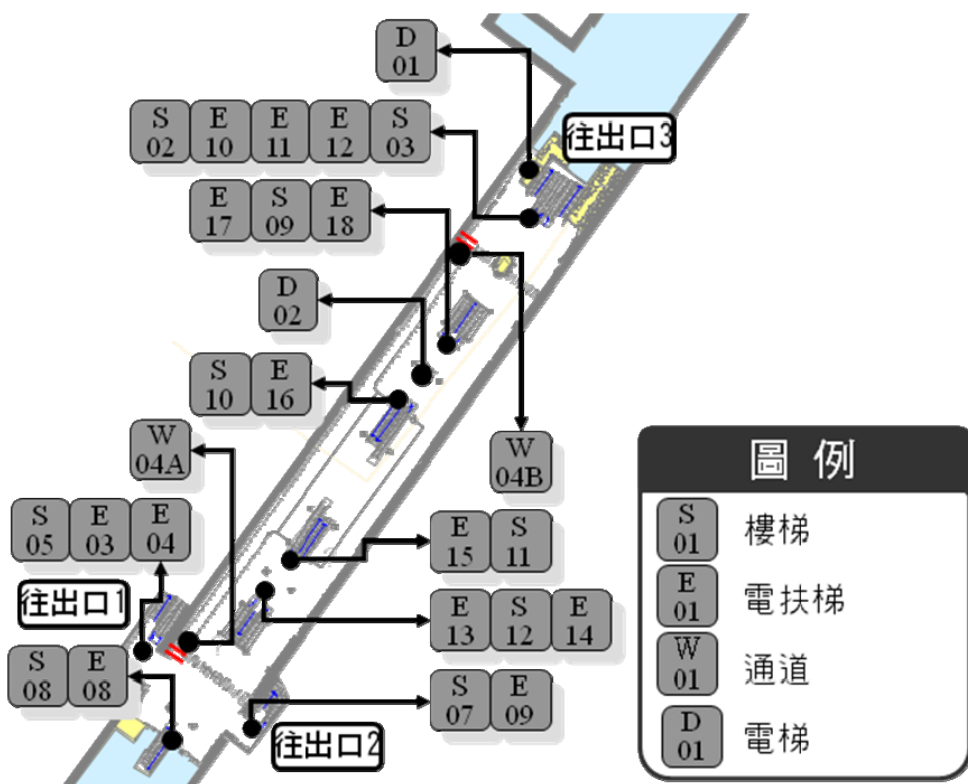


圖 2.1.9 捷運板橋站 B2 大廳層人行及無障礙系統平面配置圖

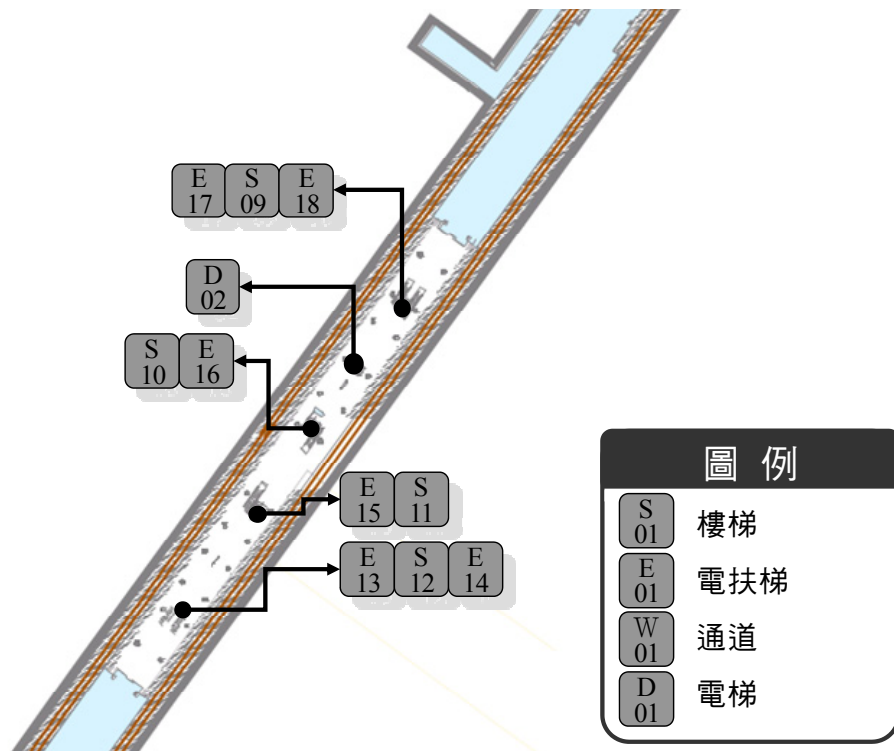


圖 2.1.10 捷運板橋站 B3 月臺層人行及無障礙系統平面配置圖

表 2.1-6 捷運板橋站人行及無障礙系統一覽表

編號	位置	項目	方向
B1 層至 1 樓出入口			
S01	出口 3	樓梯	1 樓↔B1 層
S04	出口 1	樓梯	1 樓↔B1 層
S06	出口 2	樓梯	1 樓↔B1 層
E01	出口 1	電扶梯	B1 層→1 樓(上行)
E02	出口 1	電扶梯	1 樓→B1 層(下行)
E05	出口 3	電扶梯	1 樓→B1 層(下行)
E06	出口 3	電扶梯	B1 層→1 樓(上行)
E07	出口 3	電扶梯	B1 層→1 樓(上行)
E19	出口 2	電扶梯	B1 層→1 樓(上行)
E20	出口 2	電扶梯	1 樓→B1 層(下行)
D03	出口 3	電梯	1 樓、B1 層
EX01	出口 1	出入口	文化路
EX02	出口 2	出入口	臺北縣政府
EX03	出口 3	出入口	縣民廣場

資料來源：本研究調查整理

表 2.1-6 捷運板橋站人行及無障礙系統一覽表(續)

編號	位置	項目	方向
B1 層至 B2 層自由區			
S02	出口 3 至 B1 層	樓梯	B1 層↔B2 層
S03	出口 3 至 B1 層	樓梯	B1 層↔B2 層
S05	出口 1 至 B1 層	樓梯	B1 層↔B2 層
S07	出口 2 至 B1 層	樓梯	B1 層↔B2 層
S08	B1 層員工辦公室前	樓梯	B1 層↔B2 層
E03	出口 1 至 B1 層	電扶梯	B1 層→B2 層(下行)
E04	出口 1 至 B1 層	電扶梯	B2 層→B1 層(上行)
E08	B1 層員工辦公室前	電扶梯	B2 層→B1 層(上行)
E09	出口 2 至 B1 層	電扶梯	B2 層→B1 層(上行)
E10	出口 3 至 B1 層	電扶梯	B1 層→B2 層(下行)
E11	出口 3 至 B1 層	電扶梯	B2 層→B1 層(上行)
E12	出口 3 至 B1 層	電扶梯	B2 層→B1 層(下行)
D01	出口 3 至 B1 層	電梯	B1 層、B2 層
W01	B1 層	通道	中央通道
W02	B1 層	通道	通往臺鐵/高鐵板橋車站
W03	B1 層	通道	通往臺鐵/高鐵板橋車站，並與板橋公車站及臺北縣政府連結
W05	B1 層	通道	通往新府路地下道可連結文化路及站前路出口
B2 層付費區至 B3 月臺層			
S09	B2 層(出口 3 進出站方向)	樓梯	B2 層↔B3 層
S10	B2 層(中央偏出口 3 方向)	樓梯	B2 層↔B3 層
S11	B2 層(中央偏出口 1、2)	樓梯	B2 層↔B3 層
S12	B2 層(出口 1、2 進出站)	樓梯	B2 層↔B3 層
E13	B2 層(出口 1、2 進出站)	電扶梯	B3 層→B2 層(上行)
E14	B2 層(出口 1、2 進出站)	電扶梯	B2 層→B3 層(下行)
E15	B2 層(中央偏出口 1、2)	電扶梯	B3 層→B2 層(上行)
E16	B2 層(中央偏出口 3 方向)	電扶梯	B3 層→B2 層(上行)
E17	B2 層(出口 3 進出站方向)	電扶梯	B2 層→B3 層(下行)
E18	B2 層(出口 3 進出站方向)	電扶梯	B3 層→B2 層(上行)
D02	B2 層(出口 3 進出站方向)	電梯	B2 層、B3 層
W04	B2 層	通道	通往大廳層兩側

資料來源：本研究調查整理

2.2 場站轉乘設施相關檢核及調查計畫

2.2.1 場站轉乘設施檢核

1. 檢核項目

轉乘設施檢核項目包含轉乘臨停與轉乘停車系統、人行系統、無障礙系統、標示系統及轉乘資訊系統等 5 大系統，檢核項目包含下列各項，詳細內容請參見附錄 1 所示。

(1) 轉乘臨停與轉乘停車系統

- ① 通則
- ② 轉乘臨停系統—一般性準則
- ③ 轉乘臨停系統—大客車
- ④ 轉乘臨停系統—計程車、小汽車及機車
- ⑤ 轉乘停車系統—一般性準則
- ⑥ 轉乘停車系統—大客車
- ⑦ 轉乘停車系統—小汽車、機車及自行車
- ⑧ 計程車排班區/招呼站
- ⑨ 因地制宜及特殊考量

(2) 人行系統

- ① 通則
- ② 出入口
- ③ 通道
- ④ 坡道
- ⑤ 樓梯
- ⑥ 電扶梯

⑦ 電梯

⑧ 人行步道

(3) 無障礙系統

① 室外通路

② 室內走廊

③ 出入口及門

④ 坡道

⑤ 昇降梯(電梯)

⑥ 樓梯

⑦ 扶手(坡道、樓梯、電梯以外之扶手)

⑧ 停車位

⑨ 服務臺

⑩ 導盲磚

⑪ 標示

⑫ 電腦查詢系統

(4) 標示系統

① 設計原則

② 設計基本要素

③ 硬體構成要素

④ 標示系統設置形式

⑤ 標示系統設置類型

⑥ 標示系統界面處理與整合

⑦ 播音系統

(5)轉乘資訊系統

- ①通則
- ②入口網頁
- ③靜態資訊看板
- ④動態資訊看板
- ⑤宣傳摺頁
- ⑥電腦查詢系統

2.檢核方式

主要係採現場勘查記錄、拍照及測量方式進行，並按檢核表內之檢核項目逐一進行檢核，以檢核板橋新站特定專用區各場站之各項轉乘設施是否符合本規範設計準則彙編之要求。

原規範設計準則彙編之檢核表中，僅於最末兩欄提供勾選「是」及「否」兩項，以顯示該項檢核項目是否符合要求，但卻未考量同場站內相同設施可能有狀況各異的情形，因此辦理本次示範計畫時將表格修改為表 2.2-1 之形式，其各欄位之功能與各符號所代表之意義說明如下。

- (1)第 1 欄：重要性，有雙圈(◎)為必須符合之項目，若此項檢核結果為不合格時，列為強制改善項目；無雙圈則為建議符合之項目，若此項檢核結果為不合格時，場站營運單位應在能力可及範圍內儘量改善。
- (2)第 2 欄：項次。
- (3)第 3 欄：檢核項目。
- (4)第 4 欄：設計準則，可供對照於規範設計準則彙編或其他參考設計準則之條文編號。
- (5)第 5 欄至末 2 欄：設施代碼，若檢核合格為(○)、不合格為(×)，若檢核設施非屬檢核項目所列之條件或不需檢核時，以

(一)表示。

(6)最末欄：備註欄，若檢核結果為不合格或是此設施不需檢核時，則需於此處說明。

表 2.2-1 修正後之檢核表形式(示意)

項次	檢核項目	設計準則	W02	S05	S06	備註
◎ 16	距梯級終端 30 公分處，設置深度 30 公分以上，顏色對比且質地不同之警示設施。	305.1*	×	×	×	未設警示
◎ 17	樓梯中間之平臺未設置警示標示。	305.1*	—	○	○	無平臺

資料來源：本研究整理

3.調查地點

板橋新站特定專用區場站包含臺鐵/高鐵板橋車站、板橋客運站、板橋公車站及捷運板橋站等 4 處，各場站之調查地點如表 2.2-2 所示。

表 2.2-2 板橋新站特定專用區各場站檢核地點

場站名稱	位置	設施類型	設施編號	備註
板橋新站特定專用區	各站周邊	臨停設施	K01~11	位置詳如圖 2.1.2
		停車設施	P01~06、P10~12	位置詳如圖 2.1.3
臺鐵/高鐵板橋車站	1 樓、B1 層	樓梯	S05、S06	位置詳如圖 2.1.4 位置詳如圖 2.1.5
		電扶梯	E08	
		電梯	D06	
		出入口	EX01~09	
		斜坡道	R01、EX02	
		通道	W04~06	
		電扶梯	E01	
		電梯	D01~04	
板橋客運站	1 樓	樓梯	S01	位置詳如圖 2.1.6
		電扶梯	E01	
		出入口	EX01~06	
		斜坡道	R01	

資料來源：本研究整理

表 2.2-2 板橋新站特定專用區各場站檢核地點(續)

場站名稱	位置	設施類型	設施編號	備註
板橋公車站	B1 層	樓梯	S01~07	位置詳如圖 2.1.7
捷運板橋站	B1 層、B2 層	樓梯	S01~07	位置詳如圖 2.1.8 位置詳如圖 2.1.9
		電扶梯	E05~07	
		電梯	D01	
		出入口	EX01~03	
		斜坡道	EX03	
		通道	W02~04	

資料來源：本研究整理

4.人力配置

場站轉乘設施檢核之人力配置為 2 人 1 組，1 人負責依據檢核表上之內容，規劃檢核順序及引導至各項檢核設施，同時將所得結果記錄於檢核表；另 1 人則負責測量及拍照等工作，並將所量測到的數值及現況回報給另 1 員記錄。

2.2.2 場站轉乘設施需求調查

1.調查項目與內容

轉乘設施需求調查項目包含轉乘臨停與轉乘停車系統及人行系統 2 部分，其調查內容包含以下所列之設施，詳細內容請參見附錄 2 所示。

(1)轉乘臨停與轉乘停車系統

- ①臨停接送區、計程車招呼站、市區公車/公路客運停靠站：其調查內容為車輛停靠數、上下車人數，另計程車招呼站需調查單位時間內之最大停靠車輛數。
- ②小汽車、機車停車場：其調查內容為起始數量及進出出入口之車輛數，另於小汽車停車場詢問旅客旅次目的地。
- ③自行車停車場(格)：其調查內容為每小時之停車數。

(2)人行系統

①場站出入口、通道(含場站內通道及兩場站間連通道)：其調查內容為單位時間內之通過人數，並按進入及離開方向分開計算。

②樓梯及電扶梯：其調查內容為單位時間內通過該設施之人數，並將上行及下行方向分開計算。

2.調查地點

調查地點包含板橋新站特定專用區各場站周邊轉乘臨停及轉乘停車系統以及各場站內之人行系統及無障礙系統，調查地點詳如表 2.2-3 所示。

表 2.2-3 板橋新站特定專用區轉乘設施需求調查地點

場站名稱	位置	設施類型	設施編號	備註
板橋新站特定專用區	各站周邊	臨停設施	K01~11	位置詳如圖 2.1.2
		停車設施	P01~09	位置詳如圖 2.1.3
臺鐵/高鐵板橋車站	1 樓	樓梯	S02~05	位置詳如圖 2.1.4
		電扶梯	E02~07	
		出入口	EX01~09	
	B1 層	樓梯	S01、S06	位置詳如圖 2.1.5
		電扶梯	E01、E08	
		通道	W01、W04、W05	
板橋客運站	1 樓	樓梯	S01	位置詳如圖 2.1.6
		電扶梯	E01	
		出入口	EX01~05	
捷運板橋站	B1 層	樓梯	S01~07	位置詳如圖 2.1.8
		電扶梯	E01~07、E09~12、E19、E20	
		通道	W02、W03	
	B2 層	樓梯	S09~12	位置詳如圖 2.1.9
		電扶梯	E13~18	
		通道	W04A、W04B	

資料來源：本研究整理

3.調查方式

(1)轉乘臨停與轉乘停車系統

- ①臨停接送區：分派調查人員於臨停區(黃線區域)連續計數各小分段(每 15 分鐘)內進入與離開之車輛總數，並記錄每輛車之上、下車乘客數。
 - a.進入：當車輛進入調查區域內先判別為合法(黃線內)或違規(黃線外或黃線併排)臨停；若車上有人下車離去即視為下客，若停車等待則為上客；並依車種(汽車、機車)分別填入計數。
 - b.離開：視車輛離開時之所在區域判別為合法及違規，再依車種(汽車、機車)分別填入計數。
- ②計程車招呼站：分派調查人員於計程車招呼站連續計數各小分段(每 15 分鐘)內進入與離開之車輛總數。另登錄每 15 分鐘內排班車輛數之最大量，並記錄每輛車之上車乘客數。
- ③市區公車/公路客運停靠站：分派調查員連續計數各小分段(每 15 分鐘)內進入與離開月臺之車輛總數，並記錄每輛車之上下車乘客數。
- ④小汽車停放區：以停車場為單位，調查第 1 小時先派調查員巡場清查停放於停車場內之小汽車車輛數(包含合法及違規)。後續調查時段內，於出入口統計每 15 分鐘進入及離開之車輛數，並詢問其前往地點進行統計。
- ⑤機車停放區：以停車場為單位，調查第 1 小時先派調查員清查停放停車場內之機車車輛數(包含有格位及無格位)。後續調查時段內，於出入口統計每 15 分鐘進入及離開之車輛數。
- ⑥自行車停放區：依照自行車格(架)設置位置分為若干區，並以區為單位，分派調查員於每小時清查停放路邊之自行車車輛數，並依合法(停放於停車架內)及違規(未停放於停車架內

或穿插在自行車架上)分別計算。

(2)人行系統

①場站出入口、通道(含場站內通道及兩場站間連通道)：分派調查員至場站內各出入口、通道，調查每 15 分鐘內各方向通過之乘客數，並按進入及離開方向分開計算。

②樓梯及電扶梯：分派調查員至場站內各樓梯及電扶梯，調查每 15 分鐘內各方向通過之乘客數，並將上行及下行方向分開計算。

4.調查時段

板橋新站特定專用區為一多類型之複合運輸場站，包含短途通勤路線及中長途路線，其中短途通勤路線之尖峰為平日の上、下午晨昏峰時間，中長途路線為周五下午及假日期間。

由於本調查之目的係為能瞭解尖峰時段轉乘設施之服務水準，應綜合短途及中長途路線之尖峰時間，故選擇星期五上午 7~9 時以及星期五下午 5~7 時，共計 4 小時。另外，由於停車設施調查需先計數車輛停放於停車場內之起始車輛數，因此調查時間需提前 1 小時進行，故停車設施之調查時間為星期五上午 6~9 時，及星期五下午 4~7 時，共計 6 小時。調查日期為民國 97 年 5 月 9 日。

5.人力配置

板橋新站特定專用區場站轉乘設施需求調查之人力配置共計 40 人，其中轉乘臨停系統需 10 人，轉乘停車系統需 11 人，臺鐵/高鐵板橋車站人行及無障礙系統需 11 人，捷運板橋站人行及無障礙系統需 6 人，板橋客運站人行系統及無障礙系統需 2 人，各調查員之調查地點及所調查之設施項目，詳如表 2.2-4 所示。

表 2.2-4 板橋新站特定專用區轉乘設施需求調查人力配置表

調查員	調查地點	設施項目
01	臺鐵/高鐵板橋車站 1 樓大廳	1 樓⇄B1 層電扶梯(E02、E03、E04)樓梯(S02、S03)
02	臺鐵/高鐵板橋車站 1 樓大廳	1 樓⇄B1 層電扶梯(E05、E06、E07)樓梯(S04、S05)
03	臺鐵/高鐵板橋車站 1 樓大廳(北一、東一門)	出入口(EX01、EX09)
04	臺鐵/高鐵板橋車站 1 樓大廳(北二門)併北側臨停區	出入口(EX02)、臨停區(K03)
05	臺鐵/高鐵板橋車站 1 樓大廳(北三、西門)	出入口(EX03、EX04)
06	臺鐵/高鐵板橋車站 1 樓大廳(南三、南二門)	出入口(EX05、EX06)
07	臺鐵/高鐵板橋車站 1 樓大廳(南一、東二門)	出入口(EX07、EX08)
08	臺鐵/高鐵板橋車站 B1 層	B1 層⇄1 樓電扶梯(E01)、樓梯(S01)通道 W04(公車站⇄臺鐵及捷運)
09	臺鐵/高鐵板橋車站 B1 層	B1 層⇄1 樓電扶梯(E08)、樓梯(S06)通道 W05(臺鐵⇄客運站)
10	臺鐵/高鐵板橋車站 B1 層	中央通道(W01)
11	臺鐵/高鐵板橋車站 B1 層	中央通道(W01)
12	捷運板橋站 B1 夾層(出口 1)	B1 層⇄1 樓電扶梯(E01、E02)樓梯(S04) B1⇄B2 電扶梯(E03、E04)樓梯(S05)
13	捷運板橋站 B1 夾層(出口 2)	B1 層⇄1 樓電扶梯(E19、E20)樓梯(S06) B1⇄B2 電扶梯(E09)樓梯(S07)
14	捷運板橋站 B1 夾層	B1⇄B2 層電扶梯(E10、E11、E12)樓梯(S02、S03) 往臺鐵通道(W02)
15	捷運板橋站 B1 夾層(出口 3)	B1 層⇄1 樓電扶梯(E05、E06、E07)樓梯(S01)、往臺鐵通道(W03)
16	捷運板橋站 B2 大廳層	B2⇄B3 層電扶梯(E16、E17、E18)樓梯(S09、S10)及自由區通道
17	捷運板橋站 B2 大廳層	B2⇄B3 層電扶梯(E13、E14、E15)樓梯(S11、S12)及自由區通道
18	板橋客運站 1 樓大廳	出入口(EX3、EX4、EX5)
19	板橋客運站 1 樓大廳	出入口(EX1、EX2)及往臺鐵電扶梯(E01)樓梯(S01)

資料來源：本研究整理

表 2.2-4 板橋新站特定專用區轉乘設施需求調查人力配置表(續)

調查員	調查地點	設施項目
20	臺鐵/高鐵板橋車站汽車停車場出入口	汽車停車場(P02)
21	臺鐵/高鐵板橋車站汽車停車場出入口	汽車停車場(P02)
22	臺鐵/高鐵板橋車站機車場停車場 B1	機車停車場(P01)
23	特專三汽車停車場出入口(鄰站前路)	汽車停車場(P07)
24	特專三汽車停車場出入口(鄰漢生東路)	汽車停車場(P07)
25	特專三機車停車場臨停出入口(鄰站前路)	機車停車場(P08)
26	特專三機車停車場月租出入口(鄰站前路)	機車停車場(P08)
27	特專三機車停車場臨停出入口(鄰漢生東路)	機車停車場(P08)
28	特專三機車停車場月租出入口(鄰漢生東路)	機車停車場(P08)
29	臺鐵/高鐵板橋車站周邊及特專三自行車停車格	自行車停車場(P03、P04、P09)
30	捷運自行車停車格	自行車停車場(P05、P06)
31	臨停區(捷運出口 3 黃線)	臨停區(K01)
32	臨停區(臺鐵/高鐵板橋車站北側)	計程車招呼站(K02)
33	臨停區(臺鐵/高鐵板橋車站東側)	臨停區(K04)
34	臨停區(臺鐵/高鐵板橋車站東側)	計程車招呼站(K05)
35	臨停區(板橋客運站)	計程車招呼站(K06)
36	臨停區(板橋客運站)	臨停區(K07)
37	臨停區(臺鐵/高鐵板橋車站南側)	臨停區(K08)
38	臨停區(臺鐵/高鐵板橋車站南側)	計程車招呼站(K09)
39	臨停區(臺鐵/高鐵板橋車站西側)	臨停區(K10)
40	板橋公車站	公車臨停區(K11)

資料來源：本研究整理

2.2.3 場站轉乘設施滿意度調查

1. 調查範圍與對象

(1) 調查範圍

調查範圍界定於板橋新站特定專用區之運輸場站，包含臺鐵/高鐵板橋車站、板橋客運站、板橋公車站及捷運板橋站等 4 個場站。

(2) 調查對象

調查對象為實際進出上述調查場站之乘客，且考量填答時對於問卷題意之瞭解程度，受訪者年齡以年滿 18 歲以上之成人為主。

2. 調查地點與時段

調查地點主要為臺鐵/高鐵板橋車站、板橋客運站、板橋公車站及捷運板橋站之候客大廳、休息區、售票大廳、出入口等非付費區內，調查員可視該站旅客上下車區位及候車習性自行調整調查位置，但以不影響其他乘客為優先考量。另為能瞭解乘客使用各轉乘設施之比率，應避免於轉乘設施等候區進行調查，以免調查結果有所偏誤。

調查時段為平、假日之上午 8 時至下午 8 時。調查日期為民國 97 年 5 月 5 日至 11 日。

3. 調查方式

根據過去經驗與試調結果，本次調查方式將採面訪方式進行。執行方式為分派調查員至板橋新站特定專用區各場站進行面對面調查，原則上由調查員進行發問，並依受訪者口頭回答填寫；若受訪者欲自行填寫，則由調查員從旁協助。

4. 抽樣方法

本調查計畫於平、假日各發放 400 份問卷，於板橋新站特定專用區 4 個運輸場站進行，各站問卷數平均分配，平、假日各

100 份。各站由調查員隨機抽選乘客進行面訪，並力求問卷受訪者年齡、性別分布比率符合乘客組成結構。總計平日及假日回收有效問卷分別為 354 份及 339 份。

5.調查項目與內容

調查項目主要分為 3 大部分，第 1 部分為旅次特性調查，第 2 部分為滿意度調查，第 3 部分為基本資料調查，各部分調查內容分述如下，詳細問卷內容請參見附錄 3。

- (1)旅次特性調查：包含旅次方向(進站/離站)、使用之轉乘運具、旅次目的、進出站頻率及陪同者之使用頻率等。
- (2)滿意度調查：包含轉乘臨停與轉乘停車系統、人行系統、無障礙系統、標示系統及轉乘資訊系統等 5 大系統之使用狀況、滿意程度及尚待改進之處等。
- (3)基本資料調查：包含性別、年齡及教育程度等。

6.人力配置

板橋新站特定專用區場站平、假日共計發放 800 份問卷，各站人力配置為 2 名，共計 8 名。

2.3 臺鐵/高鐵板橋車站

2.3.1 場站轉乘設施檢核分析

本研究對於臺鐵/高鐵板橋車站各項轉乘設施之檢核結果參見附錄 1，茲就檢核結果不符本研究第 1 年期所擬定的規劃設計準則(草案)部分說明如后。

1.轉乘臨停與轉乘停車系統

(1)轉乘臨停系統

- ①除南側汽、機車臨停設施及計程車招呼站採內部化設置外，其餘均為於站緣採臨停彎方式設置並劃設黃線。(K08,K09)

- ②汽、機車上、下客臨停均未進行區隔，臨停等候上客車輛佔據站緣，導致臨停違規(紅線或併排)情形嚴重。(K03,K04,K08,K10)
- ③臨停接送區未提供遮雨(陽)設施。(K05,K10)
- ④計程車排班區設於門口正前方，未加繪「計程車專用」，且未限制停等車輛數，以致計程車排隊長度太長，屢見違規情形。(K02,K05,K09)
- ⑤場站結合場站大樓開發，而兩者汽、機車臨停設施未採分別設置。

(2)轉乘停車系統

- ①機車停車場內未設標示引導。(P02)
- ②自行車架間距 32 公分(準則規範為 35~70 公分)。(P03,P04)
- ③自行車停車位設於廣場上。(P03,P04)

2.人行系統

(1)出入口

地面穿堂層之出入口寬度介於 1.9~4.3 公尺(準則規範為 5 公尺以上)。(EX01~EX09)

(2)通道

通道自地坪裝修面到天花板淨高小於準則規定(準則規範為 3 公尺以上)。(W05,W06)

(3)坡道

- ①人行坡道坡度為 1/10.5(準則規定為 1/12 以下)，寬度為 1 公尺(準則規範為雙向通行寬度 1.5 公尺)。(EX02)
- ②人行坡道上下兩端平臺淨寬度過小(準則規範為 1.5 公尺)。(EX02)
- ③扶手佔據坡道範圍大於 9 公分(標準為 9 公分以內)。(EX02)

④人行坡道單面臨牆未設置防滑緣。(R01)

⑤坡道未設遮雨(陽)設施。(EX02)

(4)樓梯

①樓梯扶手長度伸出頭末階踏步過短(準則規範為 120 公分以上)。(W02)

②踏步前緣上之扶手高度為 92 公分(準則規範為 86 公分)。(S06)

③樓梯底端平臺、中間平臺及頂端平臺之扶手高度不符準則規範(單道扶手 75 公分，雙道扶手 65/85 公分)。(W02,S06)

④電扶梯護欄之頂部高於樓梯扶手頂部。(W02、S06)

⑤樓梯寬度達 2.48 公尺未設中央扶手(準則規定 2.4 公尺以上須設置中央扶手)。(S06)

⑥樓梯中央扶手雙桿高度不符準則規範(準則規範為 65/85 公分)。(S05)

⑦樓梯未預留電扶梯機坑、線槽、排水管及電路管線需求。(W02,S05,S06)

⑧樓梯兩側未設置清潔溝。(W02,S05,S06)

(5)電扶梯

①電扶梯之水平踏階為 3 個，不符準則規範之 4 個。(E08)

②垂直距離達 8.67 公尺未設置下行電扶梯(準則規範超過 7 公尺須設置下行電扶梯)。(E08)

(6)人行步道

①往計程車招呼站及接送轉乘設施之人行步道，未設置遮雨(陽)設施。(EX01,EX03,EX04,EX08,EX09)

②轉乘運具間之行人通道或穿越道未設不同材質之鋪面或顏色，顏色相近不易識別。(EX01~EX09)

③人行地下道出入口未設資訊標示牌。(W02~W08)

3.無障礙系統

(1)出入口及門

- ①出入口的門把高度設置於地板上 95 公分處(準則規範為 75/85 公分)，且未設明顯辨別之顏色引導視障者辨識出入口位置。(EX01~EX09)
- ②未裝設語音播音器以引導視障者辨知門的位置。(EX01~EX09)
- ③未利用大小適當的門墊或顏色明顯的地板引導視障者辨知門的位置。(EX01~EX09)

(2)坡道

- ①人行坡道坡度大於準則規範(準則規範為 1/12 公尺以下)。(EX02)
- ②坡道高差達 75 公分，未設置寬度與坡道最寬處相同且長度至少 150 公分之平臺。(EX02)
- ③坡道扶手與鄰近壁面為 7.5、16.5 公分之間隔(準則規範為 3~5 公分)。(R01)
- ④坡道扶手末端部未做防勾撞處理。(R01)
- ⑤坡道與平臺顏色相近，未明顯區分。(R01,EX02)

(3)升降機(電梯)

- ①電梯前方 30 公分處未設警示，且未設置無障礙識別標示。(D05)
- ②電梯內兩側扶手非圓形握把，不易扶握。(D05)
- ③扶手高度與地板之距離為 94 公分(準則規範為 75 公分)。(D05)
- ④點字標示設於一般操作盤按鈕右側(準則規範為應設置於左側)。(D05)

(4)樓梯

- ①扶手高度過高(準則規範為 65/85 公分)。(W02)
- ②樓梯扶手端部未作防勾撞處理。(W02)
- ③樓梯扶手與鄰近壁面之距離為 6.8~8 公分(準則規範為 3~5 公分)。(W02,S05,S06)
- ④樓梯未設置點字資訊。(W02,S05,S06)
- ⑤距梯級終端 30 公分處所設置之警示設施深度不足(準則規範為深度 30 公分以上)。(W02,S05,S06)

(5)停車位

- ①無障礙機車位未設置明顯標示引導。(P10,P11)
- ②無障礙停車位旁所設置之停車位標示的下緣高度為 235 公分(準則規範為 190~200 公分)。(P01,P02)
- ③無障礙停車位之停車格線、顏色不符規定，且未劃設下車區。(P01,P02)
- ④無障礙機車位大小不符規定。(P10,P11)
- ⑤無障礙機車位上下車空間未與室內外無障礙通路連接。(P11)

(6)服務臺

站內服務臺檯面高度過高(準則規範為 80 公分)。

(7)標示

- ①無障礙標示顏色對比不明顯且多數未設觸覺文字或資訊。
- ②在地面前端有變化時，未於地面設置警示標誌。
- ③未針對輪椅使用者設置標示。
- ④場內標示系統未標明無障礙系統位置。

(8)電腦查詢系統

現有電腦查詢系統高度過高，未針對身心障礙者設置。

4.標示系統

本場站標示系統牌面設置位置及內容資訊之現況如附錄 4 所示，檢核結果說明如下：

(1)設計原則、設計基本要素、硬體構成要素

站內標示系統因由不同單位於不同時間所設置以致設置情形較為混亂，主要問題包括：

- ①標示系統不符合統一性及層級性。
- ②標示系統未有標準化設計。
- ③標示系統未就人行動線之主、次要通道所必須顯示之資訊加以區分。
- ④標示系統圖像元素選擇上，未符以「符碼化」優先、「代碼化」次之、「雙語化」再次之的規範。
- ⑤標示系統內同一事物所使用之圖形未符合一致性且多數未以符碼化優先，如板橋客運站中英文名稱不統一、捷運圖示不統一。
- ⑥字體、大小不一致。
- ⑦部分標示系統破損。
- ⑧部分補強或臨時性標示不符準則規範。
- ⑨標示未針對輪椅使用者可視之高度設置。

(2)標示系統設置類型

- ①指示性標示系統上未提供距轉乘設施之「剩餘距離」。
- ②月臺層未設指示性標示。
- ③未提供進站資訊圖，人行系統路網圖與出口資訊。

④月臺層未配置出口資訊圖。

(3)播音系統

播音資訊未提供轉乘設施種類、出站月臺、出口方向、出口位置及搭車地點等。

5.轉乘資訊系統

(1)入口網頁

入口網頁未提供轉乘資訊。

(2)靜態資訊看板

出入口處未提供靜態轉乘資訊。

(3)動態資訊看板

出入口處未提供即時動態轉乘資訊。

(4)宣傳摺頁

①在場站主要出入口處，未提供國道客運、公車、捷運等相關轉乘資訊與宣傳摺頁。

②未提供臺鐵相關營運資訊的宣傳摺頁。

(5)電腦查詢系統

於出入口設置有電腦查詢系統(KIOSK)，但內容僅為連結臺鐵網頁，尚未提供其他轉乘運具資訊，且系統連線速度過慢，操作較為不便。

2.3.2 場站轉乘設施需求與服務水準評估

1.轉乘臨停系統

經實地勘查臺鐵/高鐵板橋車站各場站之汽、機車臨停設施，發現其均係於站緣劃設黃線，而未劃設專用之臨停車位，且上下客並未進行區隔。因此，本年期並未參照第 1 年期的建議方式對於臨停設施採服務水準評估，而是改以在 C 級的服務水準下，按

調查的臨停車輛需求評估所需提供之臨停設施需求數。

(1)小汽車

臺鐵/高鐵板橋車站小汽車臨停設施需求參見表 2.3-1 所示，其中小汽車臨停上客係未考慮車輛於站緣的停等候客時間，僅單純考量車輛清站時間及平均每車上車時間。調查評估結果 K03、K04、K08 及 K10 等 4 處的小汽車臨停上客設施需求分別為 0.4 席、0.5 席、0.2 席及 0.3 席；而小汽車(含計程車)臨停下客設施需求分別為 0.4 席、0.3 席、1.1 席及 0.4 席。由於臨停等候親友的車輛往往佔據站緣，且停等往往超過黃線停等 3 分鐘的限制，導致後續欲臨停車輛違規(併排或於紅線)情形嚴重；而 K04 計程車招呼站排班車輛已停放超過現有劃設區域至後續的黃線區，以致該區小汽車多屬違規臨停；另 K10 於調查期間為站緣黃線臨停區，目前則已設置為 LPG 計程車招呼站。

表 2.3-1 臺鐵/高鐵板橋車站小汽車臨停設施需求評估表

上/下客	編號	尖峰上(下)客車輛數 Q	平均每車上(下)車時間 D	清站時間 t_c	折減係數 R	設施需求 K_D	違規臨停比率 p
上客	K03	26	21	12	0.667	0.4	41%
	K04	27	21	12	0.667	0.5	100%
	K08	11	21	12	0.667	0.2	0%
	K10	20	21	12	0.667	0.3	15%
下客	K03	20	22	12	0.667	0.4	52%
	K04	15	22	12	0.667	0.3	100%
	K08	71	22	12	0.667	1.1	30%
	K10	25	22	12	0.667	0.4	44%
$K_D = Q \times (D + t_c) \div (3600R) \times e$ $A = 1.47$ (人；實際調查平均) $B = 1.56$ (人；實際調查平均) $a = 12$ (秒；請參照準則表 2-6) $b = 12$ (秒；請參照準則表 2-6)							
上客 $D = aA + t_{oc}$ 下客 $D = bB + t_{oc}$ $t_{oc} = 3$ (秒) t_c = 請參照準則表 2-7 R = 請參照準則表 2-5(C 級服務水準) $e = 1.1$							

資料來源：本研究調查整理

(2)機車

臺鐵/高鐵板橋車站機車臨停設施需求參見表 2.3-2 所示，其中機車臨停上客係未考慮車輛於站緣的停等候客時間，僅單純考量車輛清站時間及平均每車上車時間。調查評估結果 K03、K04、K08 及 K10 等 4 處的機車臨停上客設施需求分別為 1.6 席、0.6 席、0.6 席及 0.6 席；而機車臨停下客設施需求分別為 0.4 席、1.4 席、0.6 席及 0.6 席。另機車臨停違規情形和小汽車臨停違規情形相同。

表 2.3-2 臺鐵/高鐵板橋車站機車臨停設施需求評估表

上/下客	編號	尖峰上(下)客車輛數 Q	平均每車上(下)車時間 D	清站時間 t_c	折減係數 R	設施需求 K_D	違規臨停比率 p
上客	K03	58	51	7	0.667	1.6	75%
	K04	20	51	7	0.667	0.6	100%
	K08	20	51	7	0.667	0.6	2%
	K10	20	51	7	0.667	0.6	4%
下客	K03	10	62	7	0.667	0.4	100%
	K04	43	62	7	0.667	1.4	8%
	K08	18	62	7	0.667	0.6	79%
	K10	16	62	7	0.667	0.6	7%
$K_D = Q \times (D + t_c) \div (3600R) \times e$ $A=1$ (人；實際調查平均) $B=1$ (人；實際調查平均) $a=51$ (秒；請參照準則表 2-6) $b=62$ (秒；請參照準則表 2-6)							
$上客 D=aA+t_{oc}$ $下客 D=bB+t_{oc}$ $t_{oc}=3$ (秒) t_c =請參照準則表 2-7 R =請參照準則表 2-5(C 級服務水準) $e=1.1$							

資料來源：本研究調查整理

(3)計程車

臺鐵/高鐵板橋車站計程車臨停上客設施需求(下客已併入小汽車進行評估)參見表 2.3-3 所示。調查評估結果 K02、K05 及 K09 等 3 處計程車招呼站臨停上客設施需求分別為 1.0 席、0.5 席及 1.2 席，故應分別設置 1 席、1 席及 2 席；而最長車隊分別為 23 輛、14 輛及 14 輛，均已超過目前所劃設招呼站排班

區範圍，倘按最長車隊需求規劃排班車位，在扣除臨停上客席位後，排班車位需求分別為 22 席、13 席及 12 席。

表 2.3-3 臺鐵/高鐵板橋車站計程車臨停上客設施需求評估表

上/下客	編號	尖峰上客車輛數 Q	平均每車上車時間 D	清站時間 t_c	折減係數 R	設施需求 K_D	最長車隊 Q_L
上客	K02	80	15	12	0.667	1.0	23
	K05	34	15	12	0.667	0.5	14
	K09	93	15	12	0.667	1.2	14
$K_D = Q \times (D + t_c) \div (3600R) \times e$ $A = 1.3$ (人；實際調查平均) $a = 9$ (秒；請參照準則表 2-6) $t_{oc} = 3$ (秒)							
上客 $D = aA + t_{oc}$ t_c = 請參照準則表 2-7 R = 請參照準則表 2-5(C 級服務水準) $e = 1.1$							

資料來源：本研究調查整理

2. 轉乘停車系統

本研究就汽、機車停車需求乃於上下午尖峰時段各 2 小時進行調查，調查前 30 分鐘先行統計場內已停放車輛數，調查時段則於出入口每 15 分鐘登錄 1 次進出車輛數，進而統計每小時站內停車數及進行相關分析；自行車停車需求則以巡場的方式，分別於 6:00~9:00 及 16:00~19:00 每小時巡場登記各停車區停放自行車數，並進行相關分析。

(1) 小汽車

臺鐵/高鐵板橋車站小汽車停車場 P01(開放一般民眾使用部分)設置於 B2 及 B3，合計小汽車總車位數 783 席；P02 為周邊特專三停車場，總車位數為 305 席。按本研究調查，P01 及 P07 平均車位使用率分別為 0.32 及 0.65，均未達準則所規範需改善上限之 0.8，詳見表 2.3-4 所示。

(2) 機車

臺鐵/高鐵板橋車站機車停車場 P02 設置於 B1 層，總車位數為 259 席；P08 為周邊特專三機車計次停車場，P08(r)為月租

機車停車場，停車位數分別為 2,017 席及 743 席。按本研究調查，P02、P08 及 P08(r)平均車位使用率分別為 1.04、0.78 及 0.6，其中臺鐵地下機場停車場 P02 的平均車位使用率已高於準則所規範需改善上限之 0.8，詳見表 2.3-5 所示。就實地勘查，P02 機車停車需求已高出供給甚多，違規停放情形嚴重。

表 2.3-4 臺鐵/高鐵板橋車站及周邊小汽車停車設施平均車位使用率評估表

編號	總停車位數 N	調查時數 H	調查時段 總停車數 P	平均每小時 停車數 $S(P/H)$	平均每小時停車數 ÷總停車位數 S/N
P01	783	4	1,011	253	0.32
P07	305	4	789	197	0.65

資料來源：本研究調查整理

表 2.3-5 臺鐵/高鐵板橋車站及周邊機車停車設施平均車位使用率評估表

編號	總停車位數 N	調查時數 H	調查時段 總停車數 P	平均每小時 停車數 $S(P/H)$	平均每小時停車數 ÷總停車位數 S/N
P02	259	4	1,077	259	1.04
P08	2,017	4	6,274	1,569	0.78
P08(r)	743	4	1,777	444	0.60

資料來源：本研究調查整理

(3)自行車

臺鐵/高鐵板橋車站自行車停車區 P03 及 P04 分別設置於東側及西側廣場上，總車位數分別為 186 席及 132 席；P09 為周邊特專三自行車停車區，總停車位數別為 96 席。按本研究調查，P03、P04 及 P09 平均車位使用率分別為 0.79、0.98 及 0.46，其中臺鐵西側廣場上停車區 P04 平均車位使用率已高於準則所規範需改善上限之 0.8，詳見表 2.3-6 所示。

表 2.3-6 臺鐵/高鐵板橋車站及周邊自行車停車設施平均車位使用率評估表

編號	總停車位數 N	調查時數 H	調查時段 總停車數 P	平均每小時 停車數 $S(P/H)$	平均每小時停車數 ÷總停車位數 S/N
P03	186	6	884	147	0.79
P04	132	6	773	129	0.98
P09	96	6	265	44	0.46

資料來源：本研究調查整理

3.人行系統

本研究對於人行系統的服務水準評估，因無法瞭解各設施原設計流率，故按需求流率及設施有效寬度推估服務水準，並以達到 C 級服務水準以上為標準，而未按第 1 年期所建議以單位有效寬度流率與設計流率之比值進行評估。

(1)出入口

本研究共計調查臺鐵/高鐵板橋車站地面層 9 處出入口之行人流量，按通勤區行人交通設施服務水準等級(參見表 2.3-7)，臺鐵/高鐵板橋車站地面層各出入口服務水準為 A 級~B 級，詳見表 2.3-8 所示。

表 2.3-7 通勤區行人交通設施服務水準等級

服務水準	水平步道流率(人/分・公尺)	階梯流率(人/分・公尺)
A	≤ 23	≤ 17.5
B	24~33	17.6~25.0
C	34~49	25.1~34.0
D	50~66	34.1~44.5
E	67~80	44.6~60.0
F	≥ 80	≥ 60.1

資料來源：「2001 年臺灣地區公路容量手冊」，交通部運輸研究所，民國 90 年

表 2.3- 8 臺鐵/高鐵板橋車站出入口服務水準評估表

編號	通道有效寬度 (公尺) W	需求流率 (人/分) Q	單位有效 寬度乘載流率 Q/W	服務水準 Los
EX01	2.0	7	3.5	A
EX02	4.0	113	28.3	B
EX03	2.0	3	1.5	A
EX04	2.0	15	7.5	A
EX05	2.0	8	4.0	A
EX06	2.0	5	2.5	A
EX07	2.0	7	3.5	A
EX08	2.0	12	6.0	A
EX09	2.0	12	6.0	A
需求流率 Q =按尖峰 15 分鐘運量之每分鐘乘客量，即為 $P_{15} \div 15$ 。				

資料來源：本研究調查整理

(2)通道

本研究共計調查臺鐵/高鐵板橋車站 B1 穿堂層 7 處通道之行人流量，按通勤區行人交通設施服務水準等級(參見表 2.3-7)，臺鐵/高鐵板橋車站 B1 穿堂層 7 處通道均為 A 級，詳見表 2.3-9 所示。

表 2.3-9 臺鐵/高鐵板橋車站通道服務水準評估表

編號	通道有效寬度 (公尺) W	需求流率 (人/分) Q	單位有效 寬度乘載流率 Q/W	服務水準 Los
W01E	6.0	13	2.2	A
W01S	6.0	58	9.7	A
W01W	6.0	19	3.2	A
W01N	6.0	43	7.2	A
W04	6.2	10	1.6	A
W05	6.6	19	2.9	A
W06	6.5	8	1.2	A
需求流率 Q =按尖峰 15 分鐘運量之每分鐘乘客量，即為 $P_{15} \div 15$ 。				

資料來源：本研究調查整理

(3)樓梯

本研究共計調查臺鐵/高鐵板橋車站地面層與 B1 間 6 座樓梯之行人流量，按通勤區行人交通設施服務水準等級(參見表 2.3-7)，所調查 6 座樓梯的服務水準皆為 A 級，詳見表 2.3-10 所示。

表 2.3-10 臺鐵/高鐵板橋車站樓梯服務水準評估表

編號	通道有效寬度 (公尺) W	需求流率 (人/分) Q	單位有效 寬度乘載流率 Q/W	服務水準 Los
S01	2.8	6	2.1	A
S02	2.8	2	0.7	A
S03	2.4	1	0.4	A
S04	2.4	2	0.8	A
S05	4.1	2	0.5	A
S06	2.5	2	0.8	A
需求流率 Q =按尖峰 15 分鐘運量之每分鐘乘客量，即為 $P_{15} \div 15$ 。				

資料來源：本研究調查整理

(4)電扶梯

一般電扶梯寬度 100cm±20cm，速度為 30 公尺/分，理論容量為 9,000 人/小時，但可能因人流到達率、無法快速通過、攜帶行李或包裹及需要更舒適的空間等因素，實際上設施容量並無法達到理論容量。

依據「高雄都會區鐵路地化綜合規劃設計建築工程設計準則」，電扶梯(寬 120cm、速度 30 公尺/分)設計容量為 100 人/分鐘，本研究按此評估現有臺鐵/高鐵板橋車站地面層及 B1 間的 6 座電扶梯需求流率是否大於設計容量，倘需求流率高於設計容量，則應在電扶梯起端前設置緩衝區，緩衝區面積按需求流率高於設計容量的人數以每人 0.5m² 設置。調查結果顯示 6 座電扶梯的需求流率均低於設計容量，詳見表 2.3-11 所示。

表 2.3-11 臺鐵/高鐵板橋車站電扶梯容量檢核評估表

編號	設計容量(人/分) C	需求流率(人/分) Q1	需求大於容量 Q1>C
E04(1 樓-B1 層)	100	11	N
E05(1 樓-B1 層)	100	19	N
E02(B1-層 1 樓)	100	15	N
E03(B1 層-1 樓)	100	4	N
E06(B1 層-1 樓)	100	15	N
E07(B1 層-1 樓)	100	70	N
需求流率 Q=按尖峰 15 分鐘運量之每分鐘乘客量，即為 P15÷15。			

資料來源：本研究調查整理

2.3.3 場站轉乘設施滿意度分析

1.旅客基本資料分析

茲將臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客基本資料分析結果彙整如表 2.3-12，以下分別依照性別、年齡、教育程度與職業說明分析如后。

(1)性別

此次滿意度調查中，臺鐵/高鐵板橋車站受訪乘客男、女性別比率分別為 44.2%與 55.8%。

(2)年齡

臺鐵/高鐵板橋車站受訪者中，以 21-30 歲之民眾為最主要之搭乘族群，佔所有搭乘民眾之 45.9%，其次為 31-40 歲之 23.3%。即 21-40 歲佔所有搭乘民眾的 69.2%，其餘年齡層則分布比率較少。

(3)教育程度

受訪民眾之教育程度以大學、專科與高中(職)最為普遍，所佔比率分別為 36.0%、29.1%與 25.0%，國中以下與研究所以以上之教育程度所佔比率則分別為 5.8%與 4.1%。

(4)職業

受訪者之職業分布以商業(包含服務業、自由業)最多，占所有受訪民眾之 41.3%，其次為學生之 28.5%與公教人員之 12.2%，其餘職業所占比率較少，皆為 10%以下。

表 2.3-12 臺鐵/高鐵板橋車站滿意度調查受訪旅客基本資料

項目		百分比
性別	男性	44.2%
	女性	55.8%
	總計	100.0%
年齡	20 歲以下	14.5%
	21-30 歲	45.9%
	31-40 歲	23.3%
	41-50 歲	12.2%
	51-60 歲	3.5%
	61 歲以上	0.6%
	總計	100.0%
學歷	國中以下	5.8%
	高中(職)	25.0%
	專科	29.1%
	大學	36.0%
	研究所以上	4.1%
	總計	100.0%
職業	學生	28.5%
	軍警	0.0%
	公教	12.2%
	農林漁牧業	0.0%
	工/製造業	0.0%
	商/服務/自由業	41.3%
	家管	8.7%
	待業	0.6%
	退休	1.7%
	其他	5.8%
	未填答	1.2%
	總計	100.0%

資料來源：本研究調查整理

2.旅運特性分析

茲將臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客旅運特性分析結果彙整如表 2.3-13，並說明如后。

(1)進出站比率

此次調查之進出站比率分別為進站搭車 55.8%與出站離開 44.2%。

(2)轉乘運具

轉乘運具以捷運為主，占所有受訪旅客之 32.6%。其次為自行騎機車 12.8%。另外，利用私人運具(包括自行車)到離站之比率為 36.1%，利用公共運輸(包括計程車)到離站之比率為 60.4%，步行為 3.5%。

(3)旅次目的

旅次目的方面以休閒旅遊與上班/上學(通勤)為最多，分別為 30.2%與 26.2%。其次為探親訪友與返鄉(22.1%)、商務洽公(19.8%)與其他(1.7%)。

(4)搭乘頻率

關於搭乘頻率方面，無固定頻率之乘客占所有受訪民眾之比率最多，有 37.8%。其次為每週至少 2 次乘客，為 27.9%。其餘搭乘頻率差異較小，介於 10%以內。

(5)陪同人數

所有受訪乘客中，單獨一人(無人陪同)之比率較多，約為 69.2%，有陪同者為 29.1%，其餘之 1.7%為未填答者。而有陪同者之乘客中，平均陪同人數(不包括受訪者本人)為 2.5 人。

另外，受訪乘客之陪同者的進出站頻率中「每週至少進出站一次」之比率為 12.0%，「每週進出站次數少於一次」之比率為 86.0%。

表 2.3-13 臺鐵/高鐵板橋車站滿意度調查受訪旅客旅次特性

項目		百分比
受訪乘客進出站比率	進站搭車	55.8%
	出站離開	44.2%
	總計	100.0%
轉乘運具種類	火車	2.3%
	高鐵	5.2%
	國道客運	5.8%
	捷運	32.6%
	公車	9.9%
	計程車	4.7%
	他人開車接送	8.1%
	他人騎車接送	9.9%
	自行開車	4.7%
	自行騎機車	12.8%
	自行車	0.6%
	步行	3.5%
	其他	0.0%
	總計	100.0%
旅次目的	上班/上學	26.2%
	商務洽公	19.8%
	休閒旅遊	30.2%
	探訪親友/返鄉	22.1%
	其他	1.7%
	總計	100.0%
搭乘頻率	每週至少 2 次	27.9%
	每週 1 次	7.0%
	每月 2-3 次	8.7%
	每月 1 次	7.6%
	每半年 1-5 次	9.9%
	無固定頻率	37.8%
	第一次進/出本站	1.2%
	總計	100.0%
是否有陪同者	有陪同者	29.1%
	單獨一人	69.2%
	未填答	1.7%
	總計	100.0%
平均陪同人數(不包括自己)		2.52

資料來源：本研究調查整理

表 2.3-13 臺鐵/高鐵板橋車站滿意度調查受訪旅客旅次特性(續)

項目		百分比
陪同者進出站頻率	有每週至少進出一次	12.0%
	無每週至少進出一次	86.0%
	未填答	2.0%
	總計	100.0%
陪同者使用本站之經驗	有經驗豐富陪同者	12.0%
	無經驗豐富陪同者	85.9%
	未填答	2.1%
	總計	100.0%

資料來源：本研究調查整理

3.滿意度調查分析

(1)臨停設施

①臨停設施使用經驗

受訪旅客之臨停設施使用經驗方面，有 68.6%的乘客曾經使用過臺鐵/高鐵板橋車站的臨停設施，31.4%的受訪乘客未曾使用過。而曾經使用過臨停設施且認為有需要改善之處的受訪乘客占有所有乘客的 50%，有 18.6%的受訪乘客曾經使用過臨停設施且認為無需要改善之處，詳如表 2.3-14。

表 2.3-14 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之臨停設施使用經驗

使用經驗		百分比
曾經使用	需要改善	50.0%
	無需改善	18.6%
	小計	68.6%
未曾使用		31.4%
合計		100.0%

資料來源：本研究調查整理

②臨停設施使用滿意度

臨停設施使用滿意度方面，滿意以上的受訪乘客約有 52.5%，不滿意或非常不滿意的乘客有 8.4%，其餘之 39.0% 為普通。由於臺鐵/高鐵板橋車站之臨停區相較於其他場站有較足夠之遮雨(陽)設施，因此乘客滿意度亦較其他場站稍高，且對於臺鐵/高鐵板橋車站臨停設施非常滿意的乘客之比率亦明顯高於其他場站，詳如表 2.3-15。

表 2.3-15 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之臨停設施滿意度

滿意程度	百分比
非常不滿意	0.8%
不滿意	7.6%
普通	39.0%
滿意	35.6%
非常滿意	16.9%

資料來源：本研究調查整理

③臨停設施改善建議

臨停設施改善建議方面，共有約 50%的乘客有填答此問項。而受訪乘客認為最需改善的項目依序有「上下車空間」、「交通秩序」與「導引動線」。另外，其他場站一般認為較需改善的「遮雨(陽)設施」與「座椅」方面，受訪乘客則相對較滿意臺鐵/高鐵板橋車站之此 2 項設施，詳如表 2.3-16。

受訪乘客之所以會認為「上下車空間不足」與「交通秩序不佳」，係因臺鐵/高鐵板橋車站之汽、機車臨停設施與計程車招呼站均未採區隔設置，導致常有車流交織現象；另汽、機車上下客未採區隔設計，使等待上客之車輛占用臨停區過久，導致臨停區臨停車位不足。此 2 項需改善項目與本研究之設施檢核結果相契合。

表 2.3-16 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之臨停設施建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
設置位置	9.1%	7
設置數量	10.6%	5
上下車空間	19.3%	1
交通秩序	16.2%	2
照明	2.7%	9
遮陽(雨)設施	5.1%	8
座椅	9.5%	6
導引標示	12.4%	4
導引動線	14.4%	3
其他	0.7%	10

資料來源：本研究調查整理

(2)停車設施

①停車設施使用經驗

受訪旅客之停車設施使用經驗方面，有 48.3%的乘客曾經使用過臺鐵/高鐵板橋車站的停車設施，有 51.7%的受訪乘客未曾使用過。而曾經使用過停車設施且認為停車設施需要改善的受訪乘客約有 39.0%，而有 9.3%的受訪乘客認為臺鐵/高鐵板橋車站沒有需要改善之處，如表 2.3-17。

表 2.3-17 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之停車設施使用經驗

使用經驗		百分比
曾經使用	需要改善	39.0%
	無需改善	9.3%
	小計	48.3%
未曾使用		51.7%
合計		100.0%

資料來源：本研究調查整理

②停車設施使用滿意度

停車設施使用滿意度方面，乘客感受達滿意以上的約有 33.7%，不滿意或非常不滿意的乘客僅有 9.6%，其餘 56.6% 為普通，詳如表 2.3-18。因本次調查範圍中僅有臺鐵/高鐵板橋車站站體內有較大型之停車場，其餘場站停車場多為路外停車、路邊停車格或與聯合開發商場共用停車場，因此淡化臺鐵/高鐵板橋車站停車設施之遮雨(陽)及停車位數量不足的問題，使臺鐵/高鐵板橋車站停車設施的滿意度相較其他場站稍佳。

表 2.3-18 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之停車設施滿意度

滿意程度	百分比
非常不滿意	2.4%
不滿意	7.2%
普通	56.6%
滿意	25.3%
非常滿意	8.4%

資料來源：本研究調查整理

③停車設施改善建議

在建議改善的項目方面，約有 39.0%的乘客有填答此問項。而受訪乘客認為最需改善的項目依序為「導引標示」、「導引動線」與「上下車空間」。另外，其他場站一般認為較需改善的「遮雨(陽)設施」與「設施數量」方面，受訪乘客則相對較滿意臺鐵/高鐵板橋車站之此 2 項設施，詳如表 2.3-19。

在此次檢核調查過程中發現，臺鐵/高鐵板橋車站停車場未設置足夠之機車導引標示，且因東西兩側出入口中，僅開放東側出入口給一般民眾使用，因此乘客在使用停車設施時會有較多困擾。

表 2.3-19 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之停車設施建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
設置位置	8.0%	7
設置數量	13.6%	4
上下車空間	14.2%	3
交通秩序	10.9%	5
照明	2.4%	9
遮陽(雨)設施	8.3%	6
座椅	4.1%	8
導引標示	22.7%	1
導引動線	15.9%	2
其他	0.0%	10

資料來源：本研究調查整理

(3)人行設施

①人行設施使用滿意度

人行設施滿意度方面，約有 8.7%的受訪乘客感到非常滿意，26.7%的乘客滿意，乘客感受在滿意以上的共有 35.4%。另外感到不滿意或非常不滿意乘客共有 9.9%。在感到不滿意或非常不滿意的比率方面，臺鐵/高鐵板橋車站為此次調查範圍中相對偏高的場站，而認為滿意或非常滿意的比率在所有檢核場站中亦相對較少，詳如表 2.3-20。

表 2.3-20 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之人行設施滿意度分析表

滿意程度	百分比
非常不滿意	0.6%
不滿意	9.3%
普通	54.7%
滿意	26.7%
非常滿意	8.7%

資料來源：本研究調查整理

②人行設施改善建議

在改善建議方面，認為有需要改善的受訪乘客約有 76.2%，有 23.8%之乘客認為無需改善。在 20 項改善建議中，受訪乘客認為最需改善的前 3 項目依序為「導引標示」、「運轉速度」以及「導引動線」，詳如表 2.3-21。

於此次調查員檢核過程發現，臺鐵/高鐵板橋車站標示之內容、規格並不統一且未符合層級性，另有部分標示有損壞之情形，造成使用者之不便，因此推估此為受訪乘客滿意度不佳的最主要原因。

表 2.3-21 臺鐵/高鐵板橋車站人行設施受訪旅客之建議改善項目分析表

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
設置位置	3.9%	13
設置數量	6.9%	5
高度	4.1%	11
寬度	2.5%	17
照明	3.0%	14
規格設計不良	3.0%	14
緩衝空間不足	6.8%	6
運轉速度	8.7%	2
鋪面材質	2.1%	19
地面不平整	4.1%	11
遮陽(雨)設施	6.2%	7
扶手設置位置	2.8%	16
扶手規格尺寸	6.2%	7
扶手穩固性	4.4%	10
被違規佔用	7.0%	4
人車衝突	5.9%	9
缺乏人行號誌	2.5%	17
導引標示	11.1%	1
導引動線	7.9%	3
其他	0.8%	20

資料來源：本研究調查整理

(4)無障礙設施

①無障礙設施使用經驗

所有受訪者中，約有 12.2%曾經使用過臺鐵/高鐵板橋車站之無障礙設施，另有 87.8%之受訪者未曾使用過。而曾經使用過無障礙設施且認為該設施需要改善的受訪乘客約有 6.4%，而有 5.8%的受訪乘客認為沒有需要改善之處，詳如表 2.3-22。

表 2.3-22 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之無障礙設施使用經驗

使用經驗		百分比
曾經使用	需要改善	6.4%
	無需改善	5.8%
	小計	12.2%
未曾使用		87.8%
合計		100.0%

資料來源：本研究調查整理

②無障礙設施使用滿意度

曾經使用無障礙設施的受訪者中，約有 38.1%感到非常滿意，33.3%認為滿意，不滿意與非常不滿意約有 19.1%。而認為普通的受訪者約有 9.5%，詳如表 2.3-23。

表 2.3-23 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之無障礙設施滿意度分析表

滿意程度	百分比
非常不滿意	4.8%
不滿意	14.3%
普通	9.5%
滿意	33.3%
非常滿意	38.1%

資料來源：本研究調查整理

此次調查中，曾經使用過無障礙設施的受訪者比率較低，故此問項的樣本數亦較少。另外，一般民眾與身心障礙

者使用無障礙設施的感受亦有落差，因此此問項結果呈現較為兩極的分布。

③無障礙設施改善建議

無障礙設施改善建議方面，受訪者認為最需改善的前 3 項目依序是「開關門時間長度」、「導引動線」及「設置數量」。其中「開關門時間長度」為電梯之開關門時間，詳如表 2.3-24。

表 2.3-24 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之無障礙設施建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
設置位置	0.05%	7
設置數量	13.3%	2
高度	1.7%	12
寬度	0.0%	15
深度	0.0%	15
坡度	5.0%	7
防護設施	0.0%	15
扶手設置位置	1.7%	12
扶手規格尺寸	0.0%	15
扶手穩固性	1.7%	12
點字符號大小	0.0%	15
點字內容正確性	0.0%	15
缺乏點字符號	0.0%	15
鋪面材質	5.0%	7
地面不平整	8.3%	5
呼叫鈕設置位置	0.0%	15
操作盤設置位置	6.7%	6
開關門時間長度	21.7%	1
操作空間	10.0%	4
被違規佔用	3.3%	10
導引標示	3.3%	10
導引動線	13.3%	2
其他	0	15

資料來源：本研究調查整理

(5)導引標示設施

①導引標示使用經驗

約有 41.9%的受訪者曾經留意導引標示設施，有 58.1%未曾留意。所有受訪者中，有 32%曾經留意導引設施且認為有需要改善，有 9.9%曾經留意導引設施且認為無需改善，詳如表 2.3-25。

表 2.3-25 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之導引標示使用經驗

使用經驗		百分比
曾經留意	需要改善	32.0%
	無需改善	9.9%
	小計	41.9%
未曾留意		58.1%
合計		100.0%

資料來源：本研究調查整理

②導引標示使用滿意度

導引標示滿意度方面，從「非常滿意」至「非常不滿意」之 5 個等級比率依次為 9.7%、20.8%、61.1%、6.9%、1.4%。對於導引標示感受為滿意以上的受訪者有 30.5%，感到不滿意或非常不滿意的則有 8.3%，詳如表 2.3-26。

表 2.3-26 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之導引標示滿意度

滿意程度	百分比
非常不滿意	1.4%
不滿意	6.9%
普通	61.1%
滿意	20.8%
非常滿意	9.7%

資料來源：本研究調查整理

③導引標示改善建議

導引標示改善建議之 17 個項目中，受訪者認為最需改善之前 3 項依次為「布設位置」、「易迷路」與「內容型式不明確」。其中「易迷路」與「內容型式不明確」為多數場站共有之建議，而「布設位置」則僅有臺鐵/高鐵板橋車站有較多乘客建議，顯示民眾對於現有的導引標示之設置位置感到不滿意，詳如表 2.3-27。

表 2.3-27 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之導引標示建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
數量不足	9.4%	6
數量太多	4.5%	9
布設位置	13.2%	1
布設高度	4.2%	10
型式不統一	3.8%	11
內容不明確	11.5%	3
內容不連續	9.8%	5
圖形不易辨識	10.1%	4
圖型大小	5.9%	8
無中英對照	0.0%	17
中文字體大小	2.1%	12
英文字體大小	1.4%	13
箭頭大小	9.1%	7
顏色對比不佳	1.0%	15
顏色不鮮豔	0.7%	16
照明	1.4%	13
易迷路	11.8%	2
其他	0.0%	17

資料來源：本研究調查整理

(6)轉乘資訊

①轉乘資訊使用經驗

有 72.1%的受訪乘客未曾查詢過轉乘資訊，僅有 27.9%的受訪者曾經查詢或使用過轉乘資訊。依使用經驗而言，臺鐵/高鐵板橋車站之乘客曾經使用或查詢過轉乘資訊的比率最少。而在所有受訪者中，有 20.3%的民眾曾經查詢轉乘資訊且認為查詢資訊需要改善，僅有 7.6%的民眾認為無需改善，詳如表 2.3-28。

②轉乘資訊使用滿意度

對於臺鐵/高鐵板橋車站轉乘資訊非常滿意的受訪者約有 22.9%，為所有場站最高，而感受程度在滿意以上者也有 60.4%。僅有 6.3%的民眾認為不滿意或相當不滿意，詳如表 2.3-29。分析臺鐵/高鐵板橋車站有較高之滿意度的原因為，臺鐵/高鐵板橋車站內有設置電腦查詢系統(kiosk)，且可連結臺鐵網頁查詢火車時刻表。

本研究嘗試對於建議改善項目、旅次目的、旅次頻率等進行交叉分析，因問項數量太多、問卷數量太少，致使分析結果並無明顯差異，因此未將分析結果陳列說明。

表 2.3-28 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之轉乘資訊使用經驗

使用經驗		百分比
曾經使用	需要改善	20.3%
	無需改善	7.6%
	小計	27.9%
未曾使用		72.1%
合計		100.0%

資料來源：本研究調查整理

表 2.3-29 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之轉乘資訊滿意度

滿意程度	百分比
非常不滿意	2.1%
不滿意	4.2%
普通	33.3%
滿意	37.5%
非常滿意	22.9%

資料來源：本研究調查整理

③轉乘資訊改善建議

受訪者認為臺鐵/高鐵板橋車站轉乘資訊最需要改善的前 3 項依序為「轉乘運具搭乘地點」、「轉乘運具路線資訊」與「轉乘運具班次資訊」。由此 3 項目可知乘客認為臺鐵/高鐵板橋車站需加強提供轉乘運具搭乘地點、路線與班次的資訊，也得知乘客確有此需求，詳如表 2.3-30。

表 2.3-30 臺鐵/高鐵板橋車站受訪旅客之轉乘資訊建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
設置位置	6.2%	9
設置/發行數量	4.7%	10
轉乘運具種類	7.3%	6
轉乘運具搭乘地點	18.7%	1
轉乘運具路線資訊	12.4%	2
轉乘運具班次資訊	10.4%	3
轉乘運具費率資訊	8.3%	5
轉乘運具行車狀況	2.1%	12
停車場地點	4.7%	10
停車場營運資訊	7.3%	6
周邊租車地點	9.8%	4
周邊租車營運資訊	1.0%	13
旅運規劃建議	7.3%	6
其他	0.0%	14

資料來源：本研究調查整理

為能瞭解身心障礙者乘客對於轉乘設施之使用滿意度，本研究另於 97 年 9 月 3 日針對使用臺鐵/高鐵板橋車站之身心障礙人士進行補調查。

此外，臺鐵各車站皆有提供「旅運設施無障礙空間之專員服務」，乘客只要事先以電話通知車站，或於到達車站時請求協助或按壓愛心服務鈴，即有站務員提供即時服務，協助無障礙乘客上下車及進出月臺等導引。因此，受訪者對於此項服務皆表示「非常滿意」。

據統計，97 年 8 月份使用此無障礙專員服務計有 183 次，共計服務 290 人次(包括無障礙人士及其陪同者)，其中由臺鐵/高鐵板橋車站出發有 96 次，165 人次；到達有 87 次，125 人次。

2.3.4 場站轉乘設施現況問題綜合分析

就本研究對於臺鐵/高鐵板橋車站所進行各項轉乘設施之檢核、設施需求與服務水準評估及乘客滿意度調查結果，綜合各項轉乘系統現況問題說明如后。

1. 轉乘臨停與轉乘停車系統

(1) 轉乘臨停系統

就臺鐵/高鐵板橋車站轉乘臨停系統檢核結果，未符合本研究研擬之規劃設計準則(草案)規範之項目主要包括：臨停設施內部化設置；汽、機車及上、下客臨停進行區隔；計程車排班區限制停等車輛數；臨停接送區提供遮雨(陽)設施；場站結合場站大樓開發臨停設施採分別設置。

就設施需求及服務水準評估方面，現有的各項臨停設施需求量均不高，站緣應有足夠空間可供布設，而現況問題主要係駕駛者未遵守交通規則及執法不足的問題。

就乘客滿意度調查方面，轉乘臨停系統整體滿意度分數為

3.6 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目的前 3 項為上下車空間、交通秩序及導引動線。

綜合上述，臺鐵/高鐵板橋車站轉乘臨停系統應重新調整布設，並加強執法取締違規，以維持站區周邊交通秩序。至於遮雨(陽)設施方面，因既有建築物在建築線內增設雨遮需申請增建並送審，且雨遮應計入建蔽率，就目前送審的經驗，通過機會不大；而倘於人行道採設置候車亭的方式，則必須不影響人行且遮簷寬度不得突出於車道影響車行，並經縣政府交通主管機關同意，惟出口處至設置候車亭處之路段仍無遮雨(陽)設施，因此單獨設置意義已不大，故建議既有場站遮雨(陽)設施暫不設置。另場站結合場站大樓開發汽、機車臨停設施應採分別設置乙點，因空間限制，不易採分別設置亦不易管理，故後續將修正規劃設計準則(草案)。

(2)轉乘停車系統

就臺鐵/高鐵板橋車站轉乘停車系統檢核結果，未符合本研究研擬之規劃設計準則(草案)規範之項目主要包括：機車停車場內機車導引資訊系統；自行車架間距及自行車停車位設置。

就設施需求及服務水準評估方面，機車停車場 P02 平均車位使用率已達 1.04，高於準則所規範需改善上限之 0.8；自行車停車區 P03 及 P04 平均車位使用率則分別高達 0.79 及 0.98。

就乘客滿意度調查方面，轉乘停車系統整體滿意度分數為 3.3 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目的前 3 項為導引標示、導引動線及上下車空間。

綜合上述，臺鐵/高鐵板橋車站轉乘停車系統中，由於機車停車場設於地下一樓夾層，無通道、樓梯或電梯可與穿堂層或大廳連通，人員及機車皆利用坡道進出，故尚無導引資訊設置之迫切需要；另為維持設施供需平衡建議提高停車費率。至於自行車停車設施，由於不宜設置地下層，按現有場站平面配置，除廣場及人行道外已無合適地點；由於目前自行車均屬免費停車，為滿足日增的自行車停車需求，建議視空間許可狀況

增設自行車架或設置雙層自行車架；而既有自行車架間距尚不影響自行車進出及停放，故無須改善，倘新增則需按準則規範設置。

2. 人行系統

就臺鐵/高鐵板橋車站人行系統檢核結果，未符合本研究研擬之規劃設計準則(草案)規範之項目主要包括：出入口寬度；通道自地坪裝修面到天花板淨高；坡道坡度、寬度、上下兩端平臺淨寬度與未設置防滑緣、遮雨(陽)設施及扶手佔據坡道範圍；樓梯寬度、扶手高度、伸出頭末階踏步長度及預留電扶梯機坑、線槽、排水管及電路管線需求、兩側清潔溝；電扶梯水平踏階個數及設置下行電扶梯；人行步道設置遮雨(陽)設施、人行步道材質及鋪面或顏色及人行地下道出入口資訊標示。

就設施需求及服務水準評估方面，現有的各項人行設施需求均不高，出入口、通道及樓梯服務水準均良好皆為 A~B 級，而電扶梯之需求流率均小於設計容量。

就乘客滿意度調查方面，人行系統整體滿意度分數為 3.3 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目的前 3 項為導引標示、運轉速度及導引動線。

綜合上述，臺鐵/高鐵板橋車站人行系統中，多數出入口皆有 5 公尺，惟因目前僅開放緊急出口故不符標準，但現況服務水準尚佳，維持現況即可，而 EX05、EX07、EX09 為輔助門，有其他主要出入口可使用，目前尚無改善之迫切需要。E08 垂直距高度超過 7 公尺，雖未設置下行電扶梯，但目前行人需求量不高，且可使用 E04、E05 電扶梯替代。遮雨(陽)設施建議可暫不設置。另建議於人行地下道出入口增設資訊標示。其他如通道、坡道、樓梯、電扶梯及人行通道不符準則規範者，在不影響安全及通行的情況下，尚無改善之迫切需要。

3.無障礙系統

就臺鐵/高鐵板橋車站無障礙系統檢核結果，未符合本研究研擬之規劃設計準則(草案)規範之項目主要包括：出入口的門把高度及導引、設語音播音器引導視障者；坡道坡度、寬度、平臺長度及坡道與平臺顏色、坡道扶手與鄰近壁面間距、扶手端部防勾撞處理；電梯前警示、電梯內兩側扶手、扶手高度、點字標示位置；樓梯扶手高度、點字資訊、樓梯前警示、與鄰近壁面間距、扶手端部防勾撞處理；無障礙停車位大小、標示、標示高度、停車格線、顏色、下車區、與室內外無障礙通路連接；站內服務臺檯面高度；無障礙標示顏色、標示觸覺文字或資訊、警示、針對輪椅使用者設置、無障礙系統位置標示；電腦查詢系統高度。

就乘客滿意度調查方面，無障礙系統整體滿意度分數為 3.9 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目的前 3 項為開關門時間長度、導引動線及設置數量。

綜合上述，臺鐵/高鐵板橋車站無障礙系統中，建議加長無障礙電梯開關門時間、扶手加設防勾撞處理及加強專人服務方式以取代設置無障礙專用服務臺及電腦查詢系統，其他設施在不影響安全及通行的情形下，尚無改善之迫切需要。

4.標示系統

臺鐵/高鐵板橋車站標示系統因由不同單位於不同時間所設置以致設置情形較為混亂。標示系統檢核結果未符合本研究研擬之規劃設計準則規範之項目主要包括：統一性、層級性、標準化設計、主次要動線區分、標示破損、針對輪椅使用者可視高度設置；提供距轉乘設施之「剩餘距離」、相關標示、轉乘播音資訊。

就乘客滿意度調查方面，標示系統整體滿意度分數為 3.3 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目的前 3 項為布設位置、易迷路及內容不明確。

綜合上述，臺鐵/高鐵板橋車站標示系統宜進行整體改善規劃，統一標示系統內容名稱、用詞、英譯、圖示及設置，另建議提供轉乘設施出口方向之播音服務。

5.轉乘資訊系統

就臺鐵/高鐵板橋車站轉乘資訊系統檢核結果，未符合本研究研擬之規劃設計準則(草案)規範之項目主要包括：入口網頁轉乘資訊提供；出入口處靜態、動態轉乘資訊、宣傳摺頁及電腦查詢系統提供。

就乘客滿意度調查方面，轉乘資訊系統整體滿意度分數為 3.8 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目的前 3 項為轉乘運具搭乘地點、路線資訊及班次資訊之提供。

綜合上述，臺鐵/高鐵板橋車站轉乘資訊系統中，臺鐵入口網頁未提供轉乘資訊，建議可新增或提供連結，並建議於出入口處增設靜態、動態轉乘資訊、宣傳摺頁，電腦查詢系統亦應增加相關運具轉乘資訊，惟就轉乘資訊部分尚需與周邊場站之營運管理單位及臺北縣政府交通局進行資訊整合。

2.3.5 場站轉乘設施改善方案研擬

本研究綜合臺鐵/高鐵板橋車站各項轉乘系統現況問題與分析，研擬相關改善方案，並與營運單位進行訪談(訪談紀錄參見附錄 5)，就設施之現況問題及執行改善方案之可行性進行討論，並作必要之修正。茲就臺鐵/高鐵板橋車站各項轉乘系統改善方案建議說明如后。

1.轉乘臨停與轉乘停車系統

(1)轉乘臨停系統

①取消小汽車及機車臨停上客，候接親友車輛改至地下停車場停放。

②汽、機車臨停下客集中於 K03 及 K08 處，並採區隔設置。按

臨停設施需求分析，K04 及 K08 合併需小汽車臨停設施 1.4 席，機車臨停設施 2.0 席；K03 及 K10 合併需小汽車臨停設施 0.8 席、機車臨停設施 1.0 席。

- ③K10 維持 LPG 計程車招呼站，禁止汽、機車臨停。
- ④削除東南側人行道隔出 1 車道作為計程車招呼站排班席位，並將 K05 與 K09 計程車排班區串連，共計可供 34 輛計程車臨停及排班使用。
- ⑤計程車招呼站限制停等車輛數。
- ⑥設立相關禁制標誌。
- ⑦加強執法取締違規。

茲彙整臺鐵/高鐵板橋車站轉乘臨停系統改善方案如圖 2.3.1 所示。

(2)轉乘停車系統

- ①配合取消站緣小汽車及機車臨停上客，候接親友車輛改至地下停車場停放。停地下停車場「前 30 分鐘免費」，並將停車費第 1 小時起算改為自半小時起算。惟目前停車場係委外經營，需與委外廠商協調相關費率調整問題，或於委外合約到期重新招商時納入合約考量。
- ②機車停車場 P02 平均車位使用率已達 1.04，為維持設施供需平衡建議提高停車費率。
- ③目前自行車區 P03 及 P04 屬免費停車，而平均車位使用率則分別高達 0.79 及 0.98，未停放於自行車架的比率約 20%~30%，而目前該 2 區之空間已無法再增設自行車架。因此，為滿足日增的自行車停車需求，以降低平均車位使用率至 60%左右及尖峰停車需供比約 0.7 左右為目標，建議 P03 及 P04 可改設置雙層自行車架各 250 個車位。

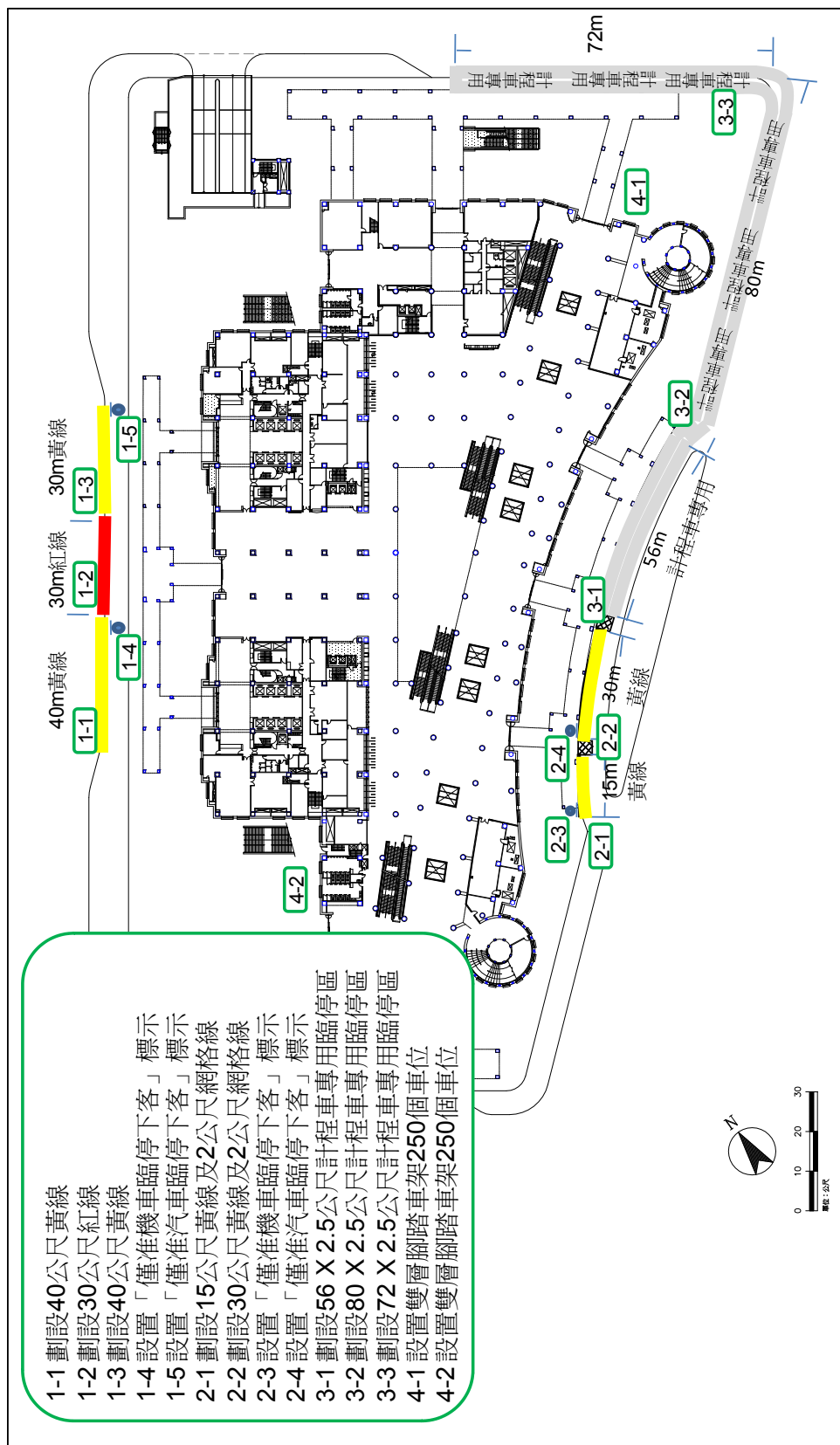


圖 2.3.1 臺鐵/高鐵板橋車站轉乘臨停系統改善方案示意圖

2.人行系統

人行地下道出入口增設資訊標示併於標示系統改善方案，其他設施在不影響安全及通行的情況下，尚無改善之迫切需要。

3.無障礙系統

「建築物無障礙設施設計規範」已於 97 年 7 月 1 日開始實施，其主要係規範新建築物，而臺鐵/高鐵板橋車站為既有場站，因此轉乘無障礙系統相關設施在不影響安全及通行的情形下，尚無改善之迫切需要。而目前有安全之虞且可立即提升服務的改善項目包括：

- (1)加長無障礙電梯開關門時間。
- (2)W02、R01 坡道扶手加設防勾撞處理。
- (3)以加強專人服務方式取代設置無障礙專用服務臺及電腦查詢系統。

由於轉乘設施中無障礙系統並未包含所有場站之無障礙設施，而「已領得建築執照之公共建築物無障礙設備與設施提具替代改善計畫作業程序及認定原則」已於民國 97 年 7 月 3 日生效，建議另按該原則就整體無障礙設施進行檢核及改善計畫。

4.標示系統

臺鐵/高鐵板橋車站位於板橋新站特定專用區之中心位置，於 1 樓設有 9 個出入口，B1 層設有 8 個連通道，分別通往板橋客運站、板橋公車站、捷運板橋站等處，而站內提供臺鐵及高鐵之各項旅運服務設施，包含售票處、剪票口、驗票閘門、服務中心、候客區等，造成標示系統牌面內容複雜且不易閱讀。

此外，由於臺鐵/高鐵板橋車站周邊大眾運輸轉乘設施之興建與營運期不同，導致後續加入之場站採用貼壁式標示於牆面上新增導引標示；另若有尚未開放或已取消開放之設施項目則以藍色底紙遮蔽，造成標示過多且無一致性。因此，本研究以連貫性、

單純性、統一性及層級性進行檢核，並提出相關改善方案。

(1)層級性

由於燈箱牌面放置過多資訊導致牌面混亂，造成旅客閱讀不易，因此建議於設計時需制定標示系統之資訊層級性，將資訊區分為主、次要資訊，並將主要資訊利用懸掛式燈箱優先放置於主要通道上，而次要資訊可利用貼壁式標示顯示或儘可能以符碼化放置於燈箱上。

①主要資訊：

- a.出入口：出口編號、路名，以中、英文雙語顯示。
- b.大眾運輸場站及臨停與停車地點：板橋客運站、板橋公車站、捷運板橋站、計程車招呼站、停車場等，標示以符碼化優先，並以雙語化輔助之。
- c.旅運服務設施：售票處、剪票口、驗票閘門、服務中心、候車區等，標示以符碼化優先，並以雙語化輔助之。

②次要資訊：






- a.服務設施：洗手間、公共電話，以通用性符碼顯示。
- b.商業設施：商場、販賣區，以中、英文雙語顯示。

③其他資訊：如辦公室、周邊機關及路名等，以中、英文雙語顯示。

(2)統一性及標準化設計

由於捷運板橋站為後期建設營運之運輸場站，於初期臺鐵/高鐵板橋車站燈箱標示牌面設計時，並未充分考量轉乘捷運之動線與燈箱標示放置位置，導致陸續又以貼壁式標示補強，且標示牌面之設計單位不同，導致版本過多且符碼不一；另板橋客運站及公車站之中、英文也未統一，易造成使用者誤解。故建議應將符碼及中、英文統一，以符合其一致性，各運輸場站之符碼及中、英文對照如表 2.3-31 所示。

表 2.3-31 板橋新站特定專用區運輸場站符碼及中、英文對照

名稱(中文 / 英文)	符碼	名稱(中文 / 英文)	符碼
臺鐵 TRA		高鐵 HSR	
板橋客運站 Long-distance Bus		板橋公車站 City Bus	
捷運板橋站 MRT Banqiao (Banciao) Station			

資料來源：本研究整理

(3)懸掛式燈箱牌面改善

懸掛式燈箱之版面配置應考量其顯示內容之優先順序，以資訊主、次要性加以區分，並按其方向性及設施距離加以區分，使乘客閱讀上較為直接。現況版面配置如圖 2.3.2 所示，建議改善方案如 2.3.3 所示，其餘牌面標示改善方案詳見附錄 6。

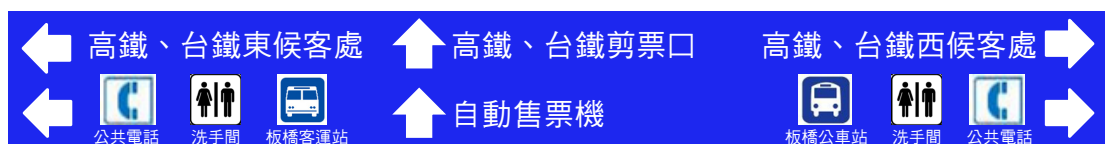
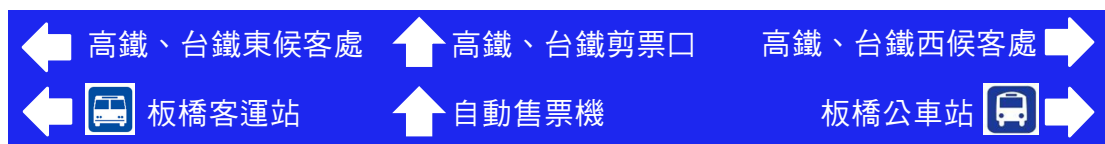


圖 2.3.2 懸掛式燈箱牌面之版面配置現況示意圖(S-68A)



(公共電話及洗手間則建議採用貼壁式標示或獨立牌面)

圖 2.3.3 懸掛式燈箱牌面之版面配置建議方案示意圖(S-68A)

(4)轉乘相關資訊標示

① 出口資訊圖

臺鐵/高鐵板橋車站為東西向狹長形之建築，驗票閘門設於東西兩側之末段，而板橋客運站及公車站之連通道分別於車站之最東側及最西側，若出站方向與目的地方向不同，則必須由東側/西側步行至最西側/最東側。建議於月臺層提供各出站閘門轉乘運具、重要設施及行政機關資訊以避免乘客繞路或迷路的情況發生，其標示之牌面設計示意如圖 2.3.4。

②場站位置圖

建議分別於站外廣場 EX02、EX03 出入口外之公布欄下方、1 樓東北側(鄰近 EX01、EX09)、EX02、EX06 及 B1 層之通道 W02、W04、W06、W07、W08、W09 等處設置場站位置圖。

出口資訊 Information	
← 東側出口 East Exit	西側出口 West Exit →
板橋客運站 Long-distance Bus	板橋公車站 City Bus
停車場 Parking Lot	捷運板橋站 MRT Banciao Station
臺北縣政府 Taipei County Government	臺北縣警察局 Taipei County Police Bureau
海山分局 Haishan Police Precinct	板橋分局 Banciao Police Precinct
海山高中 Haishan High School	板橋高中 Banciao High School
體育場 Stadium	林家花園 Lin Family Garden
漢生東路 Hansheng E. Rd.	民權路 Mincyuan Rd.
新站路 Sinjhan Rd.	新府路 Sinfu Rd.
站前路 Jhancian Rd.	站前路 Jhancian Rd.
文化路 Wunhua Rd.	文化路 Wunhua Rd.
縣民大道 Sinmin Blvd.	縣民大道 Sinmin Blvd.

圖 2.3.4 出口資訊示意圖

③各轉乘設施剩餘距離標示

建議分別於 B1 層之東、西驗票閘門出口兩側、通道 W08 兩側(往高鐵、臺鐵剪票口通道)、電扶梯 E02、E04、

E06、E07 旁、通道 W05(連通板橋公車站)、W06(連通板橋客運站)、W07、W09(連通臺北縣政府)等處設置轉乘設施剩餘距離標示。

(5)提供轉乘設施出口方向之播音服務。

5.轉乘資訊系統

建議參照本研究所擬轉乘資訊內容及場站營運單位的整合意見，就板橋新站特定專用區之各複合運輸場站的營運資訊進行整合，並於出入口處增設靜態、動態轉乘資訊，及於入口網頁、宣傳摺頁及電腦查詢系統等提供周邊轉乘運具轉乘資訊及旅運規劃。

茲將臺鐵/高鐵板橋車站轉乘設施檢核評估結果與改善方案彙整如表 2.3-32 所示。

2.3.6 場站轉乘設施改善方案經費預估

茲就臺鐵/高鐵板橋車站各項轉乘系統改善方案之執行單位及經費概估彙整如表 2.3-33 所示，其中經費方面僅就工程面進行估算，至於管理面及需要再進行整合的項目可能會產生之費用則未予估算。

表 2.3-32 臺鐵/高鐵板橋車站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
轉乘臨停系統	設施檢核	1.汽機車臨停設施未內部化設置。(K08,K09)	轉乘臨停系統重新調整布設：
		2.汽、機車及上、下客臨停均未進行區隔。(K03,K04,K08,K10)	(1)取消小汽車及機車臨停上客，候接親友車輛改至地下停車場停放。
			(2)汽、機車臨停下客集中於 K03 及 K08 處，並採區隔設置。
			(3)K10 維持 LPG 計程車招呼站，禁止汽、機車臨停。
			(4)削除東南側人行道隔出 1 車道作為計程車招呼站排班席位，並將 K05 與 K09 計程車排班區串連，共計可供 34 輛計程車臨停及排班使用。
	設施需求及服務水評估		(5)設立相關禁制標誌。
			(6)配合取消站緣小汽車及機車臨停上客，候接親友車輛改至地下停車場停放。停地下停車場「前 30 分鐘免費」，並將停車費第 1 小時起算改為自半小時起算。
		3.計程車排班區設於門口正前方，未加繪「計程車專用」及限制停車車輛數。(K02,K05,K09)	加繪「計程車專用」及限制停車車輛數。
		4.臨停接送區未提供遮雨(陽)設施。(K05,K10)	設置困難，暫不改善。
		5.場站結合場站大樓開發，而兩者汽、機車臨停設施未採分別設置。	空間限制不易採分別設置亦不易管理，故不改善。
		1.設施需求量不高，現有站緣空間足夠。	轉乘臨停系統重新調整布設。
		2.違規情形多，站緣交通秩序不佳。	加強執法取締違規。

資料來源：本研究整理

表 2.3-32 臺鐵/高鐵板橋車站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬(續一)

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
轉乘臨停系統	乘客滿意度調查	1.整體滿意度分數為 3.6 介於滿意(4)與普通(3)之間。	—
		2.最需改善項目的前 3 項為上下車空間、交通秩序及導引動線。	—
	設施檢核	1.機車停車場內未設標示引導。(P02)	機車停車場設於地下一樓夾層，人員及機車皆利用坡道進出，尚無導引資訊設置之迫切需要。
轉乘停車系統	設施檢核	2.自行車架間距 32 公分(準則規範為 35~70 公分)。(P03,P04)	不影響自行車進出及停放暫不改善。
		3.自行車停車位設於廣場上。(P03,P04)	無其他合適地點。
		1.機車停車場 P02 平均車位使用率已達 1.04(>0.8)。	建議提高停車費率。
	設施需求及服務水評估	2.自行車停車區 P03 平均車位使用率達 0.79。	目前已無增設空間，建議改設置雙層自行車架 250 個車位。
		3.自行車停車區 P04 平均車位使用率達 0.98。	目前已無增設空間，建議改設置雙層自行車架 250 個車位。
		1.整體滿意度分數為 3.3 介於滿意(4)與普通(3)之間。	—
人行系統	乘客滿意度調查	2.最需改善項目的前 3 項為導引標示、導引動線及上下車空間。	—
		1.地面穿堂層之出入口寬度介於 1.9~4.3 公尺(準則規範為 5 公尺以上)。(EX01~EX09)	服務水準尚佳，無改善之迫切需要。
	設施檢核	2.通道自地坪裝修面到天花板淨高小於準則規定(準則規範為 3 公尺以上)。(W05,W06)	不影響安全及通行，暫不改善。
		3.人行坡道坡度為 1/10.5(準則規定為 1/12 以下)，寬度為 1 公尺(準則規範為 1.5 公尺)。(EX02)	不影響安全及通行，暫不改善。

資料來源：本研究整理

表 2.3-32 臺鐵/高鐵板橋車站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬(續二)

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
人行系統	設施檢核	4.人行坡道上下兩端平臺淨寬度過小(準則規範為 1.5 公尺)。(EX02)	不影響安全及通行，暫不改善。
		5.扶手佔據坡道範圍大於 9 公分(標準為 9 公分以內)。(EX02)	不影響安全及通行，暫不改善。
		6.人行坡道單面臨牆未設置防滑緣。(R01)	不影響安全及通行，暫不改善。
		7.坡道未設置雨(陽)設施。(EX02)	設置困難，暫不改善。
		8.樓梯扶手長度伸出頭末階踏步過短(準則規範為 120 公分以上)。(W02)	不影響安全及通行，暫不改善。
		9.踏步前緣上之扶手高度為 92 公分(準則規範為 86 公分)。(S06)	不影響安全及通行，暫不改善。
		10.樓梯底端平臺、中間平臺及頂端平臺之扶手高度不符合準則規範(單道扶手 75 公分，雙道扶手 65/85 公分)。(W02,S06)	不影響安全及通行，暫不改善。
		11.電扶梯護欄之頂部高於樓梯扶手頂部。(W02、S06)	不影響安全及通行，暫不改善。
		12.樓梯寬度達 2.48 公尺未設中央扶手(準則規定 2.4 公尺以上須設置中央扶手)。(S06)	不影響安全及通行，暫不改善。
		13.樓梯中央扶手雙桿高度不符準則規範(準則規範為 65/85 公分)。(S05)	不影響安全及通行，暫不改善。
		14.樓梯未預留電扶梯機坑、線槽、排水管及電路管線需求。(W02,S05,S06)	不影響安全及通行，暫不改善。
		15.樓梯兩側未設置清潔溝。(W02,S05,S06)	不影響安全及通行，暫不改善。

資料來源：本研究整理

表 2.3-32 臺鐵/高鐵板橋車站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬(續三)

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
人行系統	設施檢核	16.電扶梯之水平踏階為 3 個，不符準則規範之 4 個。(E08)	不影響安全及通行，暫不改善。
		17.垂直距離達 8.67 公尺未設置下行電扶梯(準則規範超過 7 公尺須設置下行電扶梯)。(E08)	不影響安全及通行，暫不改善。
		18.往計程車招呼站及接送轉乘設施之人行步道，未設置遮雨(陽)設施。(EX01,EX03,EX04,EX08,EX09)	設置困難，暫不改善。
		19.轉乘運具間之行人通道或穿越道未設不同材質之鋪面或顏色，顏色相近不易識別。(EX01~EX09)	不影響安全及通行，暫不改善。
		20.人行地下道出入口未設資訊標示牌。(W02~W08)	增設資訊標示，併於標示系統改善。
		1.出入口、通道及樓梯服務水準均良好，為 A~B 級。	—
	設施需求及服務水評估	2.電扶梯之需求流率均小於設計容量。	—
	乘客滿意度調查	1.整體滿意度分數為 3.3 介於滿意(4)與普通(3)之間。	—
		2.乘客認為最需改善項目的前 3 項為導引標示、運轉速度及導引動線。	
	設施檢核	1.出入口的門把高度設置於地板上 95 公分處(準則規範為 75/85 公分)，且未設明顯辨別之顏色引導視障者辨識出入口位置。(EX01~EX09)	不影響安全及通行，暫不改善。
無障礙系統		2.未裝設語音播音器以引導視障者辨知門之位置。(EX01~EX09)	不影響安全及通行，暫不改善。

資料來源：本研究整理

表 2.3-32 臺鐵/高鐵板橋車站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬(續四)

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
無障礙系統	設施檢核	3.未利用大小適當的門墊或顏色明顯的地板，引導視障者辨知門的位置。(EX01~EX09)	不影響安全及通行，暫不改善
		4.人行坡道坡度大於準則規範之 1/12(準則規範為 1/12 公尺)。(EX02)	不影響安全及通行，暫不改善
		5.坡道高差達 75 公分，未設置寬度與坡道最寬處相同且長度至少 150 公分之平臺。(EX02)	不影響安全及通行，暫不改善
		6.坡道扶手與鄰近壁面為 7.5、16.5 公分之間隔(準則規範為 3~5 公分)。(R01)	不影響安全及通行，暫不改善
		7.坡道扶手末端部未做防勾撞處理。(R01)	扶手加設防勾撞處理
		8.坡道與平臺顏色相近，未明顯區分。(R01,EX02)	不影響安全及通行，暫不改善
		9.電梯前方 30 公分處未設警示，且未設置無障礙識別標示。(D05)	不影響安全及通行，暫不改善
		10.電梯內兩側扶手非圓形握把，不易扶握。(D05)	不影響安全及通行，暫不改善
		11.扶手高度與地板之距離為 94 公分(準則規範為 75 公分)。(D05)	不影響安全及通行，暫不改善
		12.點字標示設於一般操作盤按鈕右側(準則規範為應設置於左側)。(D05)	不影響安全及通行，暫不改善
		13.扶手高度過高(準則規範為 65/85 公分)。(W02)	不影響安全及通行，暫不改善
		14.樓梯扶手端部未作防勾撞處理。(W02)	扶手加設防勾撞處理
		15.樓梯扶手與鄰近壁面之距離為 6.8~8 公分(準則規範為 3~5 公分)。(W02,S05,S06)	不影響安全及通行，暫不改善

資料來源：本研究整理

表 2.3-32 臺鐵/高鐵板橋車站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬(續五)

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
無障礙系統	設施檢核	16.樓梯未設置點字資訊。(W02,S05,S06)	不影響安全及通行，暫不改善
		17.距梯級終端 30 公分處所設置之警示設施深度不足(準則規範為深度 30 公分以上)。(W02,S05,S06)	不影響安全及通行，暫不改善
		18.無障礙機車位未設置明顯標示引導。(P10,P11)	不影響安全及通行，暫不改善
		19.無障礙停車位所設置之停車位標示的下緣高度為 235 公分(準則規範為 190-200 公分)。(P01,P02)	不影響安全及通行，暫不改善
		20.無障礙停車位之停車格線、顏色不符規定，且未劃設下車區。(P01,P02)	不影響安全及通行，暫不改善
		21.無障礙機車位大小不符規定。(P10,P11)	不影響安全及通行，暫不改善
		22.無障礙機車位上下車空間未與室內外無障礙空通路連接。(P11)	不影響安全及通行，暫不改善
		23.站內服務臺檯面高度過高(準則規範為 80 公分)。	加強專人服務方式以取代設置無障礙專用服務臺
		24.無障礙標示顏色對比不明顯且多數未設觸覺文字或資訊。	不影響安全及通行，暫不改善
		25.在地面前端有變化時，未於地面設置警示標誌。	不影響安全及通行，暫不改善
		26.未針對輪椅使用者設置標示。	不影響安全及通行，暫不改善
		27.場內標示系統未標明無障礙系統位置。	不影響安全及通行，暫不改善
	28.現有電腦查詢系統高度過高，未針對身心障礙者設置。	加強專人服務方式以取代設置電腦查詢系統	

資料來源：本研究整理

表 2.3-32 臺鐵/高鐵板橋車站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬(續六)

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
無障礙系統	乘客滿意度調查	1.整體滿意度分數為 3.9 介於滿意(4)與普通(3)之間。	—
		2.最需改善項目的前 3 項為開關門時間長度、導引動線及設置數量。	加長無障礙電梯開關門時間
標示系統	設施檢核	1.標示系統不符合統一性及層級性。	整體標示系統改善
		2.標示系統未有標準化設計。	
		3.標示系統未就人行動線之主、次要通道所必須顯示之資訊加以區分。	
		4.標示系統圖像元素選擇上，未符合以「符碼化」優先、「代碼化」次之、「雙語化」再次之的規範。	
		5.標示系統內同一事物所使用之圖形未符合一致性且多數未以符碼化優先，如板橋客運站中英文名稱不統一、捷運圖示不統一。	
		6.字體、大小不一致。	
		7.部分標示系統破損。	
		8.部分補強或臨時性標示不符準則規範。	
		9.標示未針對輪椅使用者可視之高度設置。	
		10.指示性標示系統上未提供距轉乘設施之「剩餘距離」。	
		11.月臺層未設指示性標示。	
		12.未提供進站資訊圖，人行系統網路圖與出口資訊。	
		13.月臺層未配置出口資訊圖。	
		14.未提供轉乘播音資訊。	
提供轉乘設施出口方向之播音			

資料來源：本研究整理

表 2.3-32 臺鐵/高鐵板橋車站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬(續七)

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
標示系統	乘客滿意度調查	1.整體滿意度分數為 3.3 介於滿意(4)與普通(3)之間。	—
		2.最需改善項目的前 3 項為布設位置、易迷路及內容不明確。	
轉乘資訊系統	設施檢核	1.入口網頁未提供轉乘資訊。	新增或提供連結 增設靜態、動態轉乘資訊，及於入口網頁、宣傳摺頁及電腦查詢系統等提供周邊轉乘運具轉乘資訊及營運管理單位及臺 計劃，並就轉乘資訊部分與周邊場站之營運管理單位及臺 北縣政府交通局進行資訊整合
		2.出入口處未提供靜態轉乘資訊。	
		3.出入口處未提供即時動態轉乘資訊。	
		4.在場站主要出入口處，未提供國道客運、公車、捷運等相關轉乘資訊與宣傳頁。	
		5.未提供臺鐵相關營運資訊的宣傳摺頁。	
		6.主要出入口設置之電腦查詢系統內容僅為連結臺鐵網頁，尚未提供其他轉乘運具資訊，且系統連線速度過慢，操作較為不便。	
	乘客滿意度調查	1.整體滿意度分數為 3.8 介於滿意(4)與普通(3)之間	—
		2.最需改善項目的前 3 項為轉乘運具搭乘地點、路線資訊及班次資訊之提供。	

資料來源：本研究整理

表 2.3-33 臺鐵/高鐵板橋車站轉乘設施改善方案執行單位及經費概估

改善項目	單價(元)	單位	數量	複價(元)	執行單位
1.轉乘臨停系統					臺北縣政府交通 局
(1)標線剷除	190	m2	7	1,330	
(2)標線(字)劃設	160	m2	35	5,600	
(3)標誌桿及牌面	6,850	桿	4	27,400	
(4)人行道剷除及復舊	350	m2	730	255,500	
小計				289,830	
2.轉乘停車系統					臺鐵/高鐵/捷運 公司
雙層自行車架	10,000	車位	500	5,000,000	
3.無障礙系統					臺鐵/高鐵板橋車 站
坡道扶手防勾撞處理	3,000	個	9	27,000	
4.標示系統					臺鐵
(1)懸掛式燈箱	10,000	面	177	1,770,000	
(2)出口資訊圖	1,500	面	8	12,000	
(3)場站位置圖	1,500	面	11	16,500	
(4)轉乘設施剩餘距離標示	1,500	面	14	21,000	
小計				1,819,500	

資料來源：本研究計算整理

2.4 板橋客運站

2.4.1 場站轉乘設施檢核分析

本研究對於板橋客運站各項轉乘設施之檢核結果參見附錄 1，茲就檢核結果不符本研究第 1 年期所擬定的規劃設計準則(草案)部分說明如后。

1.轉乘臨停與轉乘停車系統

(1)轉乘臨停系統

①計程車上下客、小汽車與機車臨停上下客區均設於站緣且未採區隔設計。(K06,K07)

②計程車臨停彎寬度僅 2 公尺(準則規範為 2.5 公尺)。(K07)

③臨停接送區未提供遮雨(陽)設施。(K06,K07)

④計程車招呼站未限制停等車輛數。(K07)

(2)轉乘停車系統

未設置小汽車、機車、自行車停車設施，故無檢核項目。

2.人行系統

(1)出入口

①出入口寬度不足 5 公尺(準則規範為 5 公尺以上)。(EX01~EX06)

②出入口與外面街道高不一致，未設無障礙坡道。
(EX01,EX02,EX05)

(2)坡道

①人行坡道寬度 0.97 公尺(準則規範為 1.5 公尺)。(R01)

②人行坡道上下兩端平臺淨寬度僅 97cm(準則規範為 1.5 公尺)。
(R01)

③人行坡道扶手高度 90/105 公分不符準則規範(準則規範為 75/85 公分)。(R01)

④坡道未設遮雨(陽)設施。(R01)

(3)樓梯

①同一樓梯之級高不相同。(S01)

②樓梯扶手長度伸出頭末階踏步未達 120 公分以上。(S01)

③扶手高度現況 99 公分不符準則規範(準則規範為 80 公分)。
(S01)

④樓梯未預留電扶梯機坑、線槽、排水管及電路管線需求。(S01)

⑤樓梯兩側未設置清潔溝。(S01)

(4)電扶梯

垂直距離超過 7 公尺卻未設下行電扶梯。(E01)

(5)人行步道

①往臨停接送區及計程車招呼站未設置遮雨(陽)設施。

(EX03,EX04,EX06)

②人行地下道出入口未設資訊標示牌。(臺鐵/高鐵板橋車站

W04,W05)

3.無障礙系統

(1)室外通道

未設置導引至無障礙系統之標示。(EX01~EX06)

(2)出入口及門

①出入口前未設置平臺(EX01,EX02,EX05)

②出入口平臺淨深 127 公分(準則規範 150 公分)。

(EX03,EX04,EX06)

③設置導盲磚至服務臺及電梯，但門口被雜物擋住且關閉未開放通行。(EX06)

④未設置語音播音器告知門的位置。(EX01~EX06)

(3)坡道

①坡道起點及終點之平臺寬僅 116 公分(準則規範為 150 公分)。

(R01)

②扶手高度 90/105 公分(準則規範為 65/85 公分)。(R01)

③扶手直徑為 5 公分不符準則規範(準則規範為 4 公分)。(R01)

④扶手損壞晃動。(R01)

⑤坡道扶手端未設防勾撞與點字等設施。(R01)

(4)樓梯

①扶手高度為 84-99 公分(準則規範為 80 公分)。(S01)

②樓梯扶手未設防勾撞處理。(S01)

③樓梯扶手直徑 4.8 公分(準則規範為 4 公分)。(S01)

④樓梯扶手與鄰近壁面之距離為 8 公分(準則規範為 3~5 公分)。
(S01)

⑤樓梯扶手未設點字資訊。(S01)

⑥距梯級終端 30 公分處，未設置警示設施。(S01)

(5)服務臺

站內服務臺檯面高度為 105 公分(準則規範為 80 公分)。

(6)導盲磚

導盲磚顏色與地面相近。

(7)標示

①在地面前端有變化時，未於地面設置警示標誌。

②除電梯外其他標示未設觸覺文字或符號。

③未設導引標示導引至無障礙系統。

④場站平面配置圖未標示各項無障礙設施。

⑤無障礙標示顏色對比不明顯且多數未設觸覺文字或資訊。

(8)電腦查詢系統

站內未提供電腦查詢系統。

4.標示系統

本場站標示系統牌面設置位置及內容資訊之現況如附錄 4 所示，檢核結果說明如下：

(1)設計原則、設計基本要素、硬體構成要素

標示未針對輪椅使用者可視高度設置。

(2)標示系統設置類型

①指示性標示系統上未提供距轉乘設施之「剩餘距離」。(臺鐵/

高鐵板橋車站 W06)

- ②場站出入口、穿堂層及月臺層等重要明顯處未設置資訊性標示。(EX01~EX06)
- ③進站資訊圖之資訊不足，出站資訊未包含場站位置圖及出口資訊圖、僅提供板橋市地圖與北縣地圖，無出口資訊圖。
- ④各出入口通道進入大廳未設站內設施配置圖。

(3)標示系統界面處理與整合

未整合場站附近之交通系統資訊。

(4)播音系統

未提供轉乘系統播音資訊。

5.轉乘資訊系統

(1)入口網頁

- ①入口網頁未提供轉乘資訊。
- ②網頁未提供旅運規劃。
- ③與板橋公車站屬同一公司營運，未設置共同入口網頁。

(2)靜態資訊看板

出入口處未提供靜態轉乘資訊。

(3)動態資訊看板

出入口處未提供動態即時轉乘資訊。

(4)宣傳摺頁

- ①在場站主要出入口處，未提供臺鐵、高鐵、公車、捷運等相關轉乘資訊摺頁。
- ②與板橋公車站屬同一公司營運，未提供共同的宣傳摺頁。

(5)電腦查詢系統

主要出入口未設置電腦查詢系統。

2.4.2 場站轉乘設施需求與服務水準評估

1. 轉乘臨停系統

(1) 小汽車

板橋客運站臨停設施需求參見表 2.4-1 所示，其中小汽車臨停上客係未考慮車輛於站緣的停等候客時間，僅單純考量車輛清站時間及平均每車上車時間。調查評估結果 K07 小汽車臨停上客設施需求為 0.1 席；而小汽車(含計程車)臨停下客設施需求為 0.3 席。由於臨停等候親友的車輛往往佔據站緣，且停等往往超過黃線停等 3 分鐘的限制，導致後續欲臨停車輛違規(併排或於紅線)情形嚴重，臨停下客違規比率近 70%。

表 2.4-1 板橋客運站小汽車臨停設施需求評估表

上/下客	編號	尖峰上(下)客車輛數 Q	平均每車上(下)車時間 D	清站時間 t_c	折減係數 R	設施需求 K_D	違規臨停比率 p
上客	K07	7	18	12	0.667	0.1	7%
下客	K07	18	18	12	0.667	0.3	69%
$K_D = Q \times (D + t_c) \div (3600R) \times e$ 上客 $D = aA + t_{oc}$ 下客 $D = bB + t_{oc}$ $A = 1.27$ (人；實際調查平均) $t_{oc} = 3$ (秒) $B = 1.29$ (人；實際調查平均) $t_c =$ 請參照準則表 2-7 $a = 12$ (秒；請參照準則表 2-6) $R =$ 請參照準則表 2-5(C 級服務水準) $b = 12$ (秒；請參照準則表 2-6) $e = 1.1$							

資料來源：本研究調查整理

(2) 機車

板橋客運站機車臨停設施需求參見表 2.4-2 所示，其中機車臨停上客係未考慮車輛於站緣的停等候客時間，僅單純考量車輛清站時間及平均每車上車時間。調查評估結果 K07 機車臨停上客設施需求為 0.8 席；而機車臨停下客設施需求為 1.4 席。另機車臨停違規情形和小汽車臨停違規情形相同。

表 2.4-2 板橋客運站機車臨停設施需求評估表

上/下客	編號	尖峰上(下)客車輛數 Q	平均每車上(下)車時間 D	清站時間 t_c	折減係數 R	設施需求 K_D	違規臨停比率 p
上客	K07	30	51	7	0.667	0.8	16%
下客	K07	43	62	7	0.667	1.4	58%
$K_D = Q \times (D + t_c) \div (3600R) \times e$ $A=1$ (人；實際調查平均) $B=1$ (人；實際調查平均) $a=51$ (秒；請參照準則表 2-6) $b=62$ (秒；請參照準則表 2-6) $t_{oc}=3$ (秒) t_c =請參照準則表 2-7 R =請參照準則表 2-5(C 級服務水準) $e=1.1$							

資料來源：本研究調查整理

(3)計程車

板橋客運站計程車臨停上客設施需求(下客已併入小汽車進行評估)參見表 2.4-3 所示。調查評估結果 K06 計程車招呼站臨停上客設施需求為 0.3 席，故應設置 1 席；而最長車隊為 5 輛，已超過目前所劃設招呼站排班區範圍，倘按最長車隊需求規劃，再扣除臨停上客席位後，排班車位需求為 4 席。

表 2.4-3 板橋客運站計程車臨停上客設施需求評估表

上/下客	編號	尖峰上客車輛數 Q	平均每車上車時間 D	清站時間 t_c	折減係數 R	設施需求 K_D	最長車隊 Q_L
上客	K06	21	18	12	0.667	0.3	5
$K_D = Q \times (D + t_c) \div (3600R) \times e$ $A=1.6$ (人；實際調查平均) $a=9$ (秒；請參照準則表 2-6) $t_{oc}=3$ (秒) t_c =請參照準則表 2-7 R =請參照準則表 2-5(C 級服務水準) $e=1.1$							

資料來源：本研究調查整理

2.轉乘停車系統

板橋客運站未設置汽、機車停車場及自行車停車區，故未進行轉乘停車系統之平均車位使用率評估。

3.人行系統

(1)出入口

本研究共計調查板橋客運站地面層 5 處出入口之行人流量，按通勤區行人交通設施服務水準等級(參見表 2.3-7)，板橋客運站地面層各出入口服務水準均為 A 級，詳見表 2.4-4 所示。

表 2.4-4 板橋客運站出入口服務水準評估表

編號	通道有效寬度 (公尺) W	需求流率 (人/分) Q	單位有效 寬度乘載流率 Q/W	服務水準 Los
EX01	1.80	4	2.2	A
EX02	1.95	4	2.1	A
EX03	1.75	8	4.6	A
EX04	1.75	5	2.9	A
EX05	1.80	4	2.2	A
需求流率 Q =按尖峰 15 分鐘運量之每分鐘乘客量，即為 $P_{15} \div 15$ 。				

資料來源：本研究調查整理

(2)通道

因板橋客運站站內屬購票及候車大廳，為一開闊之空間，無通道設置，故未進行通道服務水準評估。

(3)樓梯

本研究調查板橋客運站地面層與 B1 層間 S01 樓梯之行人流量，按通勤區行人交通設施服務水準等級(參見表 2.3-7)，樓梯 S01 服務水準為 A 級，詳見表 2.4-5 所示。

表 2.4-5 板橋客運站樓梯服務水準評估表

編號	通道有效寬度 (公尺) W	需求流率 (人/分) Q	單位有效 寬度乘載流率 Q/W	服務水準 Los
S01	2.5	1	0.4	A
需求流率 Q =按尖峰 15 分鐘運量之每分鐘乘客量，即為 $P_{15} \div 15$ 。				

資料來源：本研究調查整理

(4)電扶梯

依據「高雄都會區鐵路地化綜合規劃設計建築工程設計準則」，電扶梯(寬 120cm、速度 30 公尺)設計容量為 100 人/分鐘，本研究按此評估現有板橋客運站地面層及 B1 間電扶梯 E01 需求流率是否大於設計容量，倘需求流率高於設計容量，則應在電扶梯起端前設置緩衝區，緩衝區面積按需求流率高於設計容量的人數以每人 0.5m^2 計設置。調查結果顯示電扶梯 S01 的需求流率低於設計容量，詳見表 2.4-6 所示。

表 2.4-6 板橋客運站電扶梯容量檢核評估表

編號	設計容量(人/分) C	需求流率(人/分) Q1	需求大於容量 Q1>C
E04(1 樓-B1 層)	100	5	N
需求流率 Q=按尖峰 15 分鐘運量之每分鐘乘客量，即為 $P_{15} \div 15$ 。			

資料來源：本研究調查整理

2.4.3 場站轉乘設施滿意度分析

1.旅客基本資料分析

茲將板橋客運站受訪旅客基本資料分析結果彙整如表 2.4-7，以下分別依照性別、年齡、教育程度與職業說明分析如后。

(1)性別

在此次滿意度調查中，板橋客運站受訪乘客之男、女性別比率皆為 50.0%。

(2)年齡

板橋客運站受訪者中，以 21-30 歲之民眾為最主要之搭乘族群，占有搭乘民眾之 53.0%，其次為 20 歲以下之 18.9%。而 40 歲以上的乘客則僅占 10.3%。

表 2.4-7 板橋客運站滿意度調查受訪旅客基本資料

項目		百分比
性別	男性	50.0%
	女性	50.0%
	總計	100.0%
年齡	20 歲以下	18.9%
	21-30 歲	53.0%
	31-40 歲	17.7%
	41-50 歲	7.3%
	51-60 歲	3.0%
	61 歲以上	0.0%
	總計	100.0%
學歷	國中以下	3.0%
	高中(職)	14.6%
	專科	14.0%
	大學	59.8%
	研究所以上	8.5%
	總計	100.0%
職業	學生	46.3%
	軍警	1.8%
	公教	0.6%
	農林漁牧業	0.0%
	工/製造業	7.3%
	商/服務/自由業	24.4%
	家管	4.3%
	待業	1.8%
	退休	0.0%
	其他	12.2%
	未填答	1.2%
	總計	100.0%

資料來源：本研究調查整理

(3)教育程度

受訪民眾之教育程度與板橋車站類似，皆是以大學、高中(職)與專科最為普遍，所占比率分別為 59.8%、14.6%與 14.0%，國中以下與研究所以上之教育程度所占比率則分別為 3.0%與

8.5%。

(4)職業

受訪者之職業分布則以學生最多，占有所有受訪民眾之46.3%，其次為商業(包括自由業/服務業)之24.4%與其他12.2%，其餘職業所占比率較少，皆為10%以下。

2.旅運特性分析

茲將板橋客運站受訪旅客旅運特性分析結果彙整如表 2.4-8，並說明如后。

(1)進出站比率

此次板橋客運站滿意度調查之進出站比率分別為進站搭車84.8%與出站離開15.2%。因板橋客運站下客處設於站體外，訪談較為不易，且上客之乘客因需等車而較有時間能接受訪談，故進站搭車與出站離開之比率較不平均。

(2)轉乘運具

板橋客運站受訪乘客之轉乘運具種類以「捷運」與「他人開車接送」為最主要方式，皆為15.9%。其次為步行14.6%，自行騎機車11.6%。而利用私人運具(包括自行車)到離站之比率為40.3%，利用公共運輸(包括計程車)到離站之比率為45.1%，步行之比率為14.6%。

(3)旅次目的

旅次目的則以上班/上學與探親訪友(含返鄉)為最多，分別為36.0%與33.5%。其次則為商務洽公與休閒旅遊，大約皆為11%。

(4)搭乘頻率

關於搭乘頻率方面，無固定頻率之乘客占有所有受訪民眾之比率最多，有27.4%。其次為每月2-3次，為22.0%。

(5) 陪同人數

所有受訪乘客中，無人陪同之比率較多，約為 76.8%，有陪同者為 22.6%，其餘之 0.6% 為未填答者。而有陪同者之乘客中，平均陪同人數(不包括受訪者本人)為 1.6 人。

另外，受訪乘客之陪同者的進出站頻率中「每週至少進出站一次」之比率為 21.6%，「每週進出站次數少於一次」之比率為 75.7%。

表 2.4-8 板橋客運站滿意度調查受訪旅客旅次特性

項目		百分比
受訪乘客進出站比率	進站搭車	84.8%
	出站離開	15.2%
	總計	100.0%
轉乘運具種類	火車	8.5%
	高鐵	0.0%
	國道客運	0.0%
	捷運	15.9%
	公車	7.3%
	計程車	13.4%
	他人開車接送	15.9%
	他人騎車接送	10.4%
	自行開車	2.4%
	自行騎機車	11.6%
	自行車	0.0%
	步行	14.6%
	其他	0.0%
	總計	100.0%
旅次目的	上班/上學	36.0%
	商務洽公	11.6%
	休閒旅遊	11.0%
	探訪親友/返鄉	33.5%
	其他	7.9%
	總計	100.0%

資料來源：本研究調查整理

表 2.4-8 板橋客運站滿意度調查受訪旅客旅次特性(續)

項目		百分比
搭乘頻率	每週至少 2 次	7.9%
	每週 1 次	12.8%
	每月 2-3 次	22.0%
	每月 1 次	14.0%
	每半年 1-5 次	11.0%
	無固定頻率	27.4%
	第一次進/出本站	4.9%
	總計	100.0%
是否有陪同者	有陪同者	22.6%
	單獨一人	76.8%
	未填答	0.6%
	總計	100.0%
平均陪同人數(不包括自己)		1.6
陪同者進出站頻率	有每週至少進出一次	21.6%
	無每週至少進出一次	75.7%
	未填答	2.7%
	總計	100.0%
陪同者使用本站之經驗	有經驗豐富陪同者	21.6%
	無經驗豐富陪同者	75.7%
	未填答	2.7%
	總計	100.0%

資料來源：本研究調查整理

3.滿意度調查分析

(1)臨停設施

①臨停設施使用經驗

板橋客運站受訪旅客之臨停設施使用經驗方面，有 54.3% 的乘客曾經使用過板橋客運站的臨停設施，45.7% 的受訪乘客未曾使用過。而使用過臨停設施且認為有需要改善的受訪乘客約為 36.0%，有 18.3% 的受訪乘客曾經使用過臨停設施且認為無需要改善之處，如表 2.4-9。

表 2.4-9 板橋客運站受訪旅客之臨停設施使用經驗

使用經驗		百分比
曾經使用	需要改善	36.0%
	無需改善	18.3%
	小計	54.3%
未曾使用		45.7%
合計		100.0%

資料來源：本研究調查整理

②臨停設施使用滿意度

臨停設施使用滿意度方面，乘客感受達滿意以上的受訪者約有 47.2%，不滿意或非常不滿意的乘客有 5.6%，其餘之 47.2%為普通，詳如表 2.4-10。由於板橋客運站臨停區與計程車招呼站未採區隔設置，臨停區沒有足夠之遮雨(陽)設施，大客車臨停下客處亦靠近臨停區，因此乘客滿意度較其他場站稍低。

表 2.4-10 板橋客運站受訪旅客之臨停設施滿意度

滿意程度	百分比
非常不滿意	0.0%
不滿意	5.6%
普通	47.2%
滿意	47.2%
非常滿意	0.0%

資料來源：本研究調查整理

③臨停設施改善建議

臨停設施改善建議方面，約有 36.0%的受訪者填答此問項。而受訪乘客認為最需改善的項目依序有「遮雨(陽)設施」、「座椅」與「導引標示」，詳如表 2.4-11。

依調查員現場檢核發現，板橋客運站之臨停區遮雨(陽)設施不足且未設上客專用臨停區，因此導致乘客使用上之不便

利。

表 2.4-11 板橋客運站受訪旅客之臨停設施建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
設置位置	0.4%	10
設置數量	4.3%	7
上下車空間	4.7%	6
交通秩序	7.9%	4
照明	3.1%	9
遮陽(雨)設施	36.2%	1
座椅	24.8%	2
導引標示	8.3%	3
導引動線	5.9%	5
其他	4.3%	7

資料來源：本研究調查整理

(2)停車設施

①停車設施使用經驗

板橋客運站受訪乘客之停車設施使用經驗上，有 29.9%的乘客曾經使用過板橋客運站附近的停車設施(例如路邊停車或特專三等)，有 70.1%的受訪乘客未曾使用過。曾經使用過停車設施且認為停車設施需要改善的受訪乘客約有 23.8%，而有 6.1%的受訪乘客認為板橋客運站周遭停車設施沒有需改善之處，如表 2.4-12。

表 2.4-12 板橋客運站受訪旅客之停車設施使用經驗

使用經驗		百分比
曾經使用	需要改善	23.8%
	無需改善	6.1%
	小計	29.9%
未曾使用		70.1%
合計		100.0%

資料來源：本研究調查整理

②停車設施使用滿意度

停車設施使用滿意度方面，乘客感受達滿意以上約有 26.5%，不滿意或非常不滿意的乘客有 14.2%，其餘 59.2%為普通，詳如表 2.4-13。相較其他場站，板橋客運站之停車設施滿意度屬於中等，與板橋捷運站、板橋公車站相去不遠，而臺鐵/高鐵板橋車站因站內附有停車場，故其停車設施之滿意度稍高於板橋客運站。

表 2.4-13 板橋客運站受訪旅客之停車設施滿意度

滿意程度	百分比
非常不滿意	2.0%
不滿意	12.2%
普通	59.2%
滿意	26.5%
非常滿意	0.0%

資料來源：本研究調查整理

③停車設施改善建議

受訪乘客認為最需改善的項目依序有「遮雨(陽)設施」、「設置數量」與「交通秩序」，詳如表 2.4-14。因場站周圍較大型之停車場為特專三停車場，該停車場至板橋客運站並無地下道聯通，且平面之人行道亦無法提供足夠之遮雨(陽)設施，因此此項目之使用者滿意度較低。

表 2.4-14 板橋客運站受訪旅客之停車設施建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
設置位置	5.8%	4
設置數量	24.5%	2
上下車空間	5.8%	4
交通秩序	6.5%	3
照明	4.5%	7
遮陽(雨)設施	39.4%	1
座椅	1.9%	9
導引標示	5.2%	6
導引動線	4.5%	7
其他	1.9%	9

資料來源：本研究調查整理

(3)人行設施

①人行設施使用滿意度

人行設施滿意度方面，約有 1.8%的受訪乘客感到非常滿意，50.6%的乘客滿意，乘客感受在滿意以上的共有 52.4%。另外感到不滿意或非常不滿意乘客共有 4.9%。結果與其他場站相差不大，詳如表 2.4-15。

表 2.4-15 板橋客運站受訪旅客之人行設施滿意度

滿意程度	百分比
非常不滿意	0.0%
不滿意	4.9%
普通	42.7%
滿意	50.6%
非常滿意	1.8%

資料來源：本研究調查整理

②人行設施改善建議

在改善建議方面，約有 53.7%的受訪者認為有改善之需

要，有 46.3%之乘客認為無需改善。在所有改善建議中，受訪乘客認為最需改善的前 3 項依序為「其他(主要為樓梯不穩固)」、「遮雨(陽)設施」以及「導引標示」，詳如表 2.4-16。

表 2.4-16 板橋客運站受訪旅客之人行設施建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
設置位置	4.3%	9
設置數量	4.3%	9
高度	0.9%	16
寬度	0.9%	16
照明	9.5%	5
規格設計不良	1.5%	14
緩衝空間不足	6.5%	7
運轉速度	2.8%	11
鋪面材質	1.8%	13
地面不平整	1.5%	14
遮陽(雨)設施	11.4%	2
扶手設置位置	0.9%	16
扶手規格尺寸	2.5%	12
扶手穩固性	0.9%	16
被違規佔用	0.9%	16
人車衝突	8.9%	6
缺乏人行號誌	9.8%	4
導引標示	10.8%	3
導引動線	5.2%	8
其他	14.5%	1

資料來源：本研究調查整理

(4)無障礙設施

①無障礙設施使用經驗

所有受訪者中，約有 12.2%曾經使用過板橋客運站之無障礙設施，另有 87.8%之受訪者未曾使用過。而曾經使用過無障

礙設施且認為該設施需要改善的受訪乘客約有 9.1%，而有 3.0%的受訪乘客認為沒有需要改善之處，詳如表 2.4-17。

表 2.4-17 板橋客運站受訪旅客之無障礙設施使用經驗

使用經驗		百分比
曾經使用	需要改善	9.1%
	無需改善	3.0%
	小計	12.2%
未曾使用		87.8%
合計		100.0%

資料來源：本研究調查整理

②無障礙設施使用滿意度

曾經使用無障礙設施的受訪者中，約有 5.0%感到非常滿意，35.0%認為滿意，不滿意與非常不滿意合計約有 10.0%。而認為普通的受訪者有 50.0%，詳如表 2.4-18。

表 2.4-18 板橋客運站受訪旅客之無障礙設施滿意度

滿意程度	百分比
非常不滿意	0.0%
不滿意	10.0%
普通	50.0%
滿意	35.0%
非常滿意	5.0%

資料來源：本研究調查整理

③無障礙設施改善建議

無障礙設施改善建議方面，受訪者認為最需改善的前幾個項目依序為「扶手穩固性」、「開關門時間長度」及「高度」與「坡度」，詳如表 2.4-19。

調查員於現場檢核之過程中亦有發現坡道扶手損壞搖晃，且服務櫃檯之高度過高等問題，此與問卷調查所反應之意見相

符。

表 2.4-19 板橋客運站受訪旅客之無障礙設施建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
設置位置	0.0%	12
設置數量	0.0%	12
高度	10.7%	3
寬度	0.0%	12
深度	0.0%	12
坡度	10.7%	3
防護設施	0.0%	12
扶手設置位置	0.0%	12
扶手規格尺寸	0.0%	12
扶手穩固性	14.3%	1
點字符號大小	0.0%	12
點字內容正確性	0.0%	12
缺乏點字符號	3.6%	11
鋪面材質	5.4%	9
地面不平整	8.9%	6
呼叫鈕設置位置	0.0%	12
操作盤設置位置	8.9%	6
開關門時間長度	14.3%	1
操作空間	0.0%	12
被違規佔用	0.0%	12
導引標示	5.4%	9
導引動線	7.1%	8
其他	10.7%	3

資料來源：本研究調查整理

(5)導引標示設施

①導引標示使用經驗

此次調查中，約有 69.5%的受訪者曾經留意導引標示設施，有 30.5%未曾留意。所有受訪者中，有 43.9%曾經留意導引設施且認為有需要改善，有 25.6%曾經留意導引設施且認為

無需改善，詳如表 2.4-20。

表 2.4-20 板橋客運站受訪旅客之導引標示使用經驗

使用經驗		百分比
曾經留意	需要改善	43.9%
	無需改善	25.6%
	小計	69.5%
未曾留意		30.5%
合計		100.0%

資料來源：本研究調查整理

②導引標示使用滿意度

導引標示滿意度方面，從「非常滿意」至「非常不滿意」之 5 個等級比率依次為 0.9%、38.6%、45.6%、14.9%、0.0%。對於導引標示認為滿意以上的受訪者有 39.5%，感到不滿意或非常不滿意的則有 14.9%，整體滿意度較集中於中間等級，沒有明顯之優劣，詳如表 2.4-21。

表 2.4-21 板橋客運站受訪旅客之導引標示滿意度

滿意程度	百分比
非常不滿意	0.0%
不滿意	14.9%
普通	45.6%
滿意	38.6%
非常滿意	0.9%

資料來源：本研究調查整理

③導引標示改善建議

導引標示改善建議 18 個項目中，受訪者認為最需改善之前 3 項依次為「內容不明確」、「易迷路」與「數量不足」。其中「易迷路」與「內容型式不明確」為多數場站共有之建議，表示多數場站之導引標示仍有改善空間，詳如表 2.4-22。

表 2.4-22 板橋客運站受訪旅客之導引標示建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
數量不足	13.7%	3
數量太多	2.9%	9
布設位置	2.9%	9
布設高度	1.0%	13
型式不統一	0.0%	17
內容不明確	29.6%	1
內容不連續	4.5%	7
圖形不易辨識	5.4%	5
圖型大小	3.5%	8
無中英對照	0.0%	17
中文字體大小	8.6%	4
英文字體大小	2.5%	12
箭頭大小	4.8%	6
顏色對比不佳	1.0%	13
顏色不鮮豔	1.0%	13
照明	1.0%	13
易迷路	15.0%	2
其他	2.9%	9

資料來源：本研究調查整理

(6)轉乘資訊

①轉乘資訊使用經驗

有 63.4%的受訪乘客未曾查詢或使用過轉乘資訊，有 36.6%的受訪者曾經查詢或使用過轉乘資訊。依使用經驗而言，板橋客運站之乘客曾經使用或查詢過轉乘資訊的比率，相較其他場站而言屬於中等。而在所有受訪者中，有 24.4%的民眾曾經查詢轉乘資訊且認為查詢資訊需要改善，僅有 12.2%的民眾認為無需改善，詳如表 2.4-23。

表 2.4-23 板橋客運站受訪旅客之轉乘資訊使用經驗

使用經驗		百分比
曾經使用	需要改善	24.4%
	無需改善	12.2%
	小計	36.6%
未曾使用		63.4%
合計		100.0%

資料來源：本研究調查整理

②轉乘資訊使用滿意度

對於板橋客運站轉乘資訊非常滿意的受訪者約有 1.7%，填答「滿意」以上之受訪者有 45.0%，僅有 5.0%的民眾認為不滿意或相當不滿意，詳如表 2.4-24。

表 2.4-24 板橋客運站受訪旅客之轉乘資訊滿意度

滿意程度	百分比
非常不滿意	0.0%
不滿意	5.0%
普通	40.0%
滿意	43.3%
非常滿意	1.7%

資料來源：本研究調查整理

③轉乘資訊改善建議

受訪者認為板橋客運站轉乘資訊最需要改善的前 3 項依序為「轉乘運具班次資訊」、「停車場地點」與「轉乘運具路線資訊」。其中「停車場資訊」為其他場站較為少見之項目，顯示板橋客運站之使用者對停車場資訊與需求較高，詳如表 2.4-25。

表 2.4-25 板橋客運站受訪旅客之轉乘資訊建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
設置位置	3.6%	9
設置/發行數量	5.1%	7
轉乘運具種類	0.0%	13
轉乘運具搭乘地點	2.9%	10
轉乘運具路線資訊	12.4%	3
轉乘運具班次資訊	31.4%	1
轉乘運具費率資訊	5.8%	6
轉乘運具行車狀況	7.3%	5
停車場地點	13.1%	2
停車場營運資訊	0.0%	13
周邊租車地點	2.2%	12
周邊租車營運資訊	2.9%	10
旅運規劃建議	8.8%	4
其他	4.4%	8

資料來源：本研究調查整理

2.4.4 場站轉乘設施現況問題綜合分析

就本研究對於板橋客運站所進行各項轉乘設施之檢核、設施需求與服務水準評估及乘客滿意度調查結果，綜合各項轉乘系統現況問題說明如后。

1.轉乘臨停與轉乘停車系統

(1)轉乘臨停系統

就板橋客運站轉乘臨停系統檢核結果，未符合本研究研擬之規劃設計準則(草案)規範之項目主要包括：臨停設施項目、內部化設置；汽、機車及上、下客臨停進行區隔；計程車臨停彎寬度、限制排班停等車輛數；臨停接送區提供遮雨(陽)設施。

就設施需求及服務水準評估方面，現有的各項臨停設施需求量均不高，站緣應有足夠空間可供布設，而現況問題主要係駕駛者未遵守交通規則及執法不足的問題。

就乘客滿意度調查方面，轉乘臨停系統整體滿意度分數為 3.4 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目的前 3 項為遮雨(陽)設施、座椅及導引標示。

綜合上述，板橋客運站轉乘臨停系統應重新調整布設，並加強執法取締違規，以維持站區周邊交通秩序。至於遮雨(陽)設施狀況同臺鐵/高鐵板橋車站，建議可暫不設置。

(2)轉乘停車系統

在板橋新站特定專用區各複合運輸場站規劃時，板橋客運站即規劃與臺鐵共用地下停車場，因此未設置汽、機車停車設施，故無檢核項目，而周邊自行車停車區亦尚有剩餘容量可供使用。就乘客滿意度調查方面，乘客主要係反應臺鐵地下停車場及特專三停車場之滿意度，調查結果滿意度分數為 3.1 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目的前 3 項為遮雨(陽)設施、設置數量及交通秩序。

2.人行系統

就板橋客運站人行系統檢核結果，未符合本研究研擬之規劃設計準則(草案)規範之項目主要包括：出入口寬度、無障礙坡道設置；坡道寬度、上下兩端平臺淨寬度、扶手高度、遮雨(陽)設施；樓梯級高、扶手高度及預留電扶梯機坑、線槽、排水管及電路管線需求、兩側清潔溝；電扶梯設置下行電扶梯；人行步道設置遮雨(陽)設施、人行地下道出入口資訊標示。

就設施需求及服務水準評估方面，現有的各項人行設施需求量均不高，出入口及樓梯服務水準均良好皆為 A 級，而電扶梯之需求流率小於設計容量。

就乘客滿意度調查方面，人行系統整體滿意度分數為 3.5 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目的前 3 項為遮雨(陽)設施、導引標示及缺乏行人標誌。

綜合上述，板橋客運站人行系統中，出入口服務水準尚佳，尚

無改善之迫切需要。E01 垂直距高度超過 7 公尺，惟因建築限制無法增設下行電扶梯，目前行人需求量不高，尚無此需要。無障礙設施主要以西側出入口為進出動線，已符合法規最少 1 處之標準，尚無需增設。遮雨(陽)設施建議可暫不設置。另建議於人行地下道出入口增設資訊標示。其他如坡道、樓梯、電扶梯及人行通道不符準則規範者，在不影響安全及通行的情況下，尚無改善之迫切需要。

3.無障礙系統

就板橋客運站無障礙系統檢核結果，未符合本研究研擬之規劃設計準則(草案)規範之項目主要包括：室外通道設置導引至無障礙系統標示；出入口前平臺、平臺淨深、無障礙動線、設語音播音器引導視障者；坡道平臺寬度及扶手高度、直徑、穩固、端部防勾撞處理；樓梯扶手高度、直徑、點字資訊、端部防勾撞處理、樓梯前警示；站內服務臺檯面高度；導盲磚顏色；無障礙標示顏色、標示觸覺文字或資訊、警示、針對輪椅使用者設置、無障礙系統位置標示；電腦查詢系統提供。

就乘客滿意度調查方面，無障礙系統整體滿意度分數為 3.4 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目的前 4 項為開關門時間長度、扶手穩固性、坡度及高度。

綜合上述，板橋客運站無障礙系統中，建議加長無障礙電梯開關門時間、扶手加設防勾撞處理、清除無障礙動線障礙開放 EX06 通行、穩固坡道扶手及加強專人服務方式以取代設置無障礙專用服務臺及電腦查詢系統，其他設施在不影響安全及通行的情形下，尚無改善之迫切需要。

4.標示系統

就板橋客運站無障礙系統檢核結果，未符合本研究研擬之規劃設計準則(草案)規範之項目主要包括：針對輪椅使用者可視高度設置；提供距轉乘設施之「剩餘距離」、相關標示、整合場站附近之交通系統資訊、轉乘播音資訊。

就乘客滿意度調查方面，標示系統整體滿意度分數為 3.3 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目的前 3 項為內容不明確、易迷路及數量不足。

綜合上述，板橋客運站標示系統建議增設出入口及通道相關標示及提供轉乘設施出口方向之播音服務。

5.轉乘資訊系統

就板橋客運站轉乘資訊系統檢核結果，未符合本研究研擬之規劃設計準則(草案)規範之項目主要包括：入口網頁轉乘資訊及旅運規劃提供；出入口處靜態、動態轉乘資訊、宣傳摺頁及電腦查詢系統提供。

就乘客滿意度調查方面，轉乘資訊系統整體滿意度分數為 3.5 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目的前 3 項為轉乘運具班次資訊、停車場地點及路線資訊之提供。

綜合上述，板橋客運站轉乘資訊系統中，板橋客運站入口網頁未提供轉乘資訊及旅運規劃，建議可新增或提供連結，並建議於出入口處增設靜態、動態轉乘資訊、宣傳摺頁及電腦查詢系統，惟就轉乘資訊部分尚需與周邊場站之營運管理單位及臺北縣政府交通局進行資訊整合。

2.4.5 場站轉乘設施改善方案研擬

本研究綜合板橋客運站各項轉乘系統現況問題與分析，研擬相關改善方案，並與營運單位進行訪談(訪談紀錄參見附錄 5)，就設施之現況問題及執行改善方案之可行性進行討論，並作必要之修正。茲就板橋客運站各項轉乘系統改善方案建議說明如后。

1.轉乘臨停與轉乘停車系統

(1)轉乘臨停系統

- ①取消小汽車及機車臨停上客，候接親友車輛改至臺鐵/高鐵板橋車站或特專三停車場之地下停車場停放。

- ②按臨停設施需求分析，K07 需小汽車臨停設施 0.3 席、機車臨停設施 1.4 席。
- ③計程車招呼站限制停等車輛數，且駕駛於招呼站不得離席。
- ④設立相關禁制標誌。
- ⑤加強執法取締違規。

茲彙整板橋客運站轉乘臨停系統改善方案如圖 2.4.1 所示。

(2)轉乘停車系統

板橋客運站規劃與臺鐵共用地下停車場，故未設置汽、機車停車設施。

2.人行系統

人行地下道出入口增設資訊標示併於標示系統改善方案，其他設施目前在不影響安全及通行的情況下，尚無改善之迫切需要。

3.無障礙系統

「建築物無障礙設施設計規範」已於民國 97 年 7 月 1 日開始實施，其主要係規範新建築物，而板橋客運站為既有場站，因此轉乘無障礙系統相關設施在不影響安全及通行的情形下，尚無改善之迫切需要。而目前有安全之虞且可立即提升服務的改善項目包括：

- (1)加長無障礙電梯開關門時間。
- (2)樓梯、坡道扶手加設防勾撞處理。
- (3)坡道扶手晃動修復固定。
- (4)清除 EX06 障礙物及開放通行，確保無障礙動線暢通。
- (5)以加強專人服務方式，取代設置無障礙專用服務臺及電腦查詢系統。

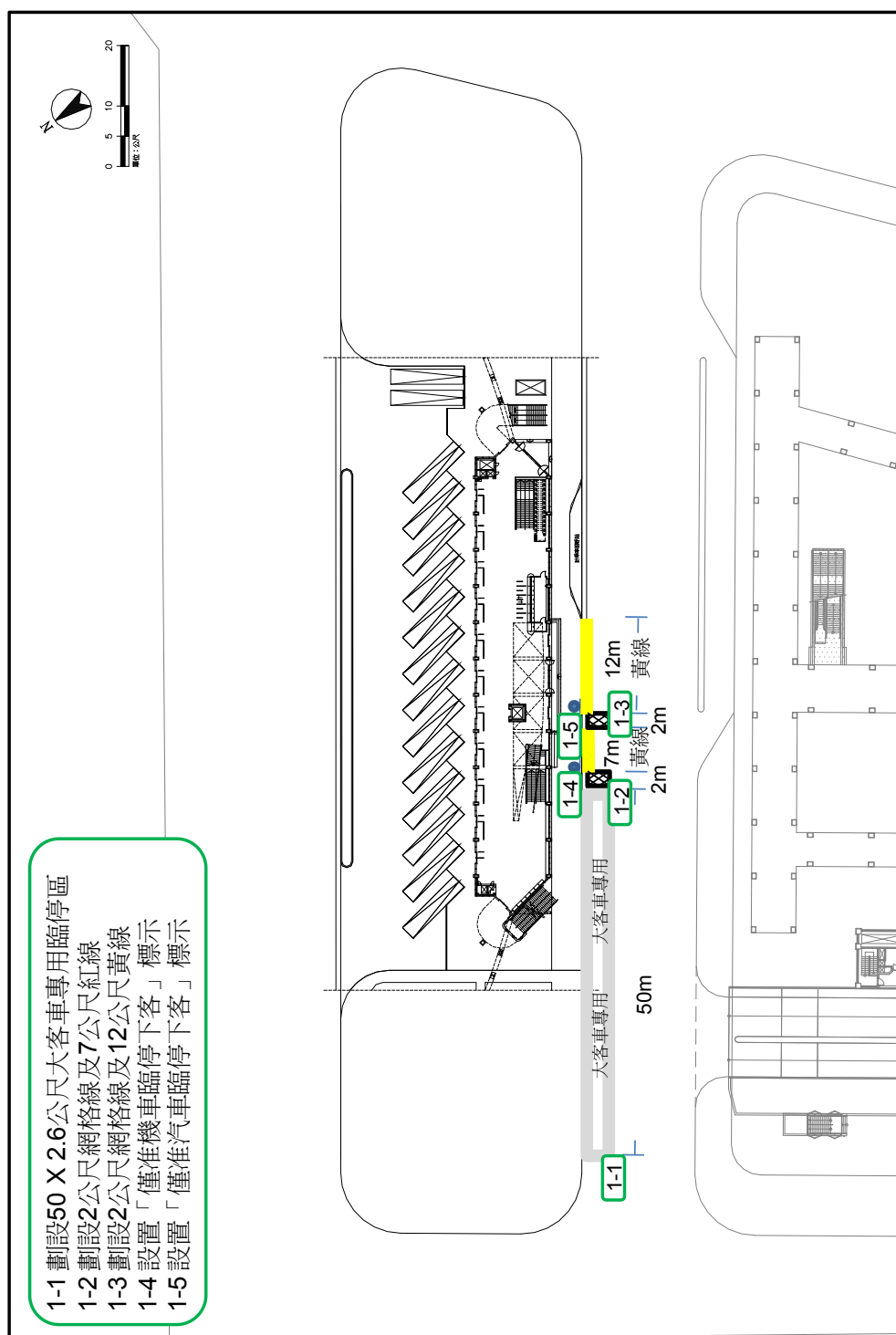


圖 2.4.1 板橋客運站轉乘臨停系統改善方案示意

由於轉乘設施中無障礙系統並未包含所有場站之無障礙設施，而「已領得建築執照之公共建築物無障礙設備與設施提具替代改善計畫作業程序及認定原則」已於民國 97 年 7 月 3 日生效，建議另按該原則就整體無障礙設施進行檢核及改善計畫。

4.標示系統

(1)出口資訊圖

由於板橋客運站乘客下車位置為站外道路，因此不須設置。

(2)場站位置圖

建議分別於 EX04 站外牆面及 1 樓站前路出入口(鄰近 EX01 及 EX02)、S01 等處設置場站位置圖。

(3)各轉乘設施剩餘距離標示

於臺鐵/高鐵板橋車站通道 W06(連通板橋客運站)建議設置轉乘設施剩餘距離之標示。

(4)提供轉乘設施出口方向之播音服務。

5.轉乘資訊系統

建議參照本研究所擬轉乘資訊內容及場站營運單位的整合意見，就板橋新站特定專用區之各複合運輸場站的營運資訊進行整合，並於出入口處增設靜態、動態轉乘資訊，及於入口網頁、宣傳摺頁及電腦查詢系統等提供周邊轉乘運具轉乘資訊及旅運規劃。

茲將板橋客運站轉乘設施檢核評估結果與改善方案彙整如表 2.4-26 所示。

表 2.4-26 板橋客運站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
轉乘臨停系統	設施檢核	1.計程車上下客、小汽車與機車臨停上下客區均設於站緣且未採區隔設計。(K06,K07)	轉乘臨停系統重新調整布設： (1)取消小汽車及機車臨停上客，候接親友車輛改至臺鐵/高鐵板橋車站或特專三停車場之地下停車場停放。 (2)臨停下客集中於 K07，汽、機車並進行分隔。 (3)計程車招呼站限制停等車輛數。 (3)設立相關禁制標誌。
		2.計程車臨停彎寬度僅 2 公尺(準則規範為 2.5 公尺)。(K07)	
		3.臨停接送區未提供遮雨(陽)設施。(K06,K07)	
		4.計程車招呼站未限制停等車輛數。(K07)	
	設施需求及服務水評估	1.設施需求不高，現有站緣空間足夠。	轉乘臨停系統重新調整布設。
	乘客滿意度調查	2.違規情形多，站緣交通秩序不佳。 1.整體滿意度分數為 3.4 介於滿意(4)與普通(3)之間。 2.最需改善項目的前 3 項為遮雨(陽)設施、座椅及導引標示。	加強執法取締違規。
轉乘停車系統	設施檢核	1.規劃與臺鐵/高鐵板橋車站共用地下停車場，未設置轉乘停車系統，故無檢核項目。	—
	設施需求及服務水評估	1.規劃與臺鐵/高鐵板橋車站共用地下停車場，未設置轉乘停車系統。	—
	乘客滿意度調查	1.整體滿意度分數為 3.1 介於滿意(4)與普通(3)之間。 2.最需改善項目的前 3 項為遮雨(陽)設施、設置數量及交通秩序。	—

資料來源：本研究整理

表 2.4-26 板橋客運站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬(續一)

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
人行系統	設施檢核	1.出入口寬度不足 5 公尺(準則規範為 5 公尺以上)。(EX01~EX06)	服務水準尚佳尚無改善之迫切需要。
		2.出入口與外面街道高不一致，未設無障礙坡道。(EX01,EX02,EX05)	無障礙主要以西側出入口為進出動線，已符合法規最少 1 處之標準，尚無需增設。
		3.人行坡道寬度 0.97 公尺(準則規範為 1.5 公尺)。(R01)	不影響安全及通行，暫不改善。
		4.人行坡道上下兩端平臺淨寬度僅 97cm(準則規範為 1.5 公尺)。(R01)	不影響安全及通行，暫不改善。
		5.人行坡道扶手高度 90/105 公分不符準則規範(準則規範為 75/85 公分)。(R01)	不影響安全及通行，暫不改善。
		6.坡道未設遮雨(陽)設施。(R01)	設置困難，暫不改善。
		7.同一樓梯之級高不相同。(S01)	不影響安全及通行，暫不改善。
		8.樓梯扶手長度伸出頭未階踏步未達 120 公分以上。(S01)	不影響安全及通行，暫不改善。
		9.扶手高度現況 99 公分不符準則規範(準則規範為 80 公分)。(S01)	不影響安全及通行，暫不改善。
		10.樓梯未預留電扶梯機坑、線槽、排水管及電路管線需求。(S01)	不影響安全及通行，暫不改善。
		11.樓梯兩側未設置清潔溝。(S01)	不影響安全及通行，暫不改善。
		12.垂直距離超過 7 公尺卻未設下行電扶梯。(E01)	不影響安全及通行，暫不改善。
		13.往臨停接區及計程車招呼站未設置遮雨(陽)設施。(EX03,EX04,EX06)	設置困難，暫不改善。

資料來源：本研究整理

表 2.4-27 板橋客運站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬(續二)

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
人行系統	設施檢核	14.人行地下道出入口未設資訊標示牌。(臺鐵/高鐵板橋車站 W04,W05)	增設資訊標示，併於標示系統改善。
	設施需求及服務水評估	1.出入口及樓梯服務水準均良好為 A 級。	—
		2.電扶梯之需求流率均小於設計容量。	
	乘客滿意度調查	1.整體滿意度分數為 3.5 介於滿意(4)與普通(3)之間。 2.乘客認為最需改善項目的前 3 項為遮雨(陽)設施、導引標示及缺乏行人標誌。	—
無障礙系統	設施檢核	1.未設置導引至無障礙系統之標示。(EX01~EX06)	不影響安全及通行，暫不改善。
		2.出入口前未設置平臺。(EX01,EX02,EX05)	不影響安全及通行，暫不改善。
		3.出入口平臺淨深 127 公分(準則規範 150 公分)。(EX03,EX04,EX06)	不影響安全及通行，暫不改善。
		4.設置導盲磚至服務臺及電梯，但門口被雜物擋住門關閉未開放通行。(EX06)	清除無障礙動線障礙開放 EX06 通行。
		5.未設置語音播音器告知門的位置。(EX01~EX06)	不影響安全及通行，暫不改善。
		6.坡道起點及終點之平臺寬僅 116 公分(準則規範為 150 公分)。(R01)	不影響安全及通行，暫不改善。
		7.扶手高度 90/105 公分(準則規範為 65/85 公分)。(R01)	不影響安全及通行，暫不改善。
		8.扶手直徑為 5 公分不符準則規範(準則規範為 4 公分)。(R01)	不影響安全及通行，暫不改善。
		9.扶手損壞晃動。(R01)	修復固定坡道扶手。
		10.坡道扶手端未設防勾撞與點字等設施。(R01)	扶手加設防勾撞處理。

資料來源：本研究整理

表 2.4-27 板橋客運站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬(續三)

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
無障礙系統	設施檢核	11.扶手高度為 84-99 公分(準則規範為 80 公分)。(S01)	不影響安全及通行，暫不改善。
		12.樓梯扶手未設防勾撞處理。(S01)	扶手加設防勾撞處理。
		13.樓梯扶手直徑 4.8 公分(準則規範為 4 公分)。(S01)	不影響安全及通行，暫不改善。
		14.樓梯扶手與鄰近壁面之距離為 8 公分(準則規範為 3~5 公分)。(S01)	不影響安全及通行，暫不改善。
		15.樓梯扶手未設點字資訊。(S01)	不影響安全及通行，暫不改善。
		16.距梯級終端 30 公分處，未設置警示設施。(S01)	不影響安全及通行，暫不改善。
		17.站內服務臺檯面高度為 105 公分(準則規範為 80 公分)。	不影響安全及通行，暫不改善。
		18.導盲磚顏色與地面相近。	不影響安全及通行，暫不改善。
		19.在地面前端有變化時，未於地面設置警示標誌。	不影響安全及通行，暫不改善。
		20.除電梯外其他標示未設觸覺文字或符號。	不影響安全及通行，暫不改善。
		21.未設導引標示導引至無障礙系統。	不影響安全及通行，暫不改善。
		22.場站平面配置圖未標示各項無障礙設施。	併入標示系統改善。
		23.無障礙標示顏色對比不明顯且多數未設觸覺文字或資訊。	不影響安全及通行，暫不改善。
		24.站內未提供電腦查詢系統。	加強專人服務方式以取代設置電腦查詢系統。
	乘客滿意度調查	1.整體滿意度分數為 3.4 介於滿意(4)與普通(3)之間。	—
		2.最需改善項目的前 4 項為開關門時間長度、扶手穩固性、坡度及高度。	加長無障礙電梯開關門時間。

資料來源：本研究整理

表 2.4-27 板橋客運站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬(續四)

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
標示系統	設施檢核	1.標示未針對輪椅使用者可視高度設置。	在不影響安全及通行之情形下，尚無改善之迫切需要。
		2.指示性標示系統上未提供距轉乘設施之「剩餘距離」。(臺鐵/高鐵板橋車站 W06)	
		3.場站出入口、穿堂層及月臺層等重要明顯處未設置資訊性標示。(EX01~EX06)	(1)板橋客運站乘客下車位置為站外道路，故無須設置出口資訊圖。 (2)建議於 EX04 站外牆面及 1 樓站前路出入口(鄰近 EX01 及 EX02)、S01 等處設置場站位置圖。
		4.進站資訊圖之資訊不足，出站資訊未包含場站位置圖及出口資訊圖、僅提供板橋市地圖與北縣地圖，無出口資訊圖。	
		5.各出入口通道進入大廳未設站內設施配置圖。	
		6.未整合場站附近之交通系統資訊。	
		7.未提供轉乘系統播音資訊。	
	乘客滿意度調查	1.整體滿意度分數為 3.3 介於滿意(4)與普通(3)之間。	提供轉乘設施出口方向之播音。 —
		2.乘客認為最需改善項目的前 3 項為內容不明確、易迷路及數量不足。	
轉乘資訊系統	設施檢核	1.入口網頁未提供轉乘資訊。	新增或提供連結。
		2.網頁未提供旅運規劃。	
		3.與板橋公車站屬同一公司營運，未設置共同入口網頁。	

資料來源：本研究整理

表 2.4-27 板橋客運站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬(續五)

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
轉乘資訊系統	設施檢核	4.出入口處未提供靜態轉乘資訊。	增設靜態、動態轉乘資訊，及於入口網頁、宣傳摺頁及電腦查詢系統等提供周邊轉乘運具轉乘資訊及旅運規劃，並就轉乘資訊部分與周邊場站之營運管理單位及臺北縣政府交通局進行資訊整合。
		5.出入口處未提供即時動態轉乘資訊。	
		6.在場站主要出入口處，未提供臺鐵、高鐵、公車、捷運等相關轉乘資訊摺頁。	
		7.與板橋公車車站屬同一公司營運，未提供共同的宣傳摺頁。	
		8.主要出入口未設置電腦查詢系統。	
		1.整體滿意度分數為 3.5 介於滿意(4)與普通(3)之間。	
	乘客滿意度調查	2.最需改善項目的前 3 項為轉乘運具班次資訊、停車場地點及路線資訊之提供。	—

資料來源：本研究整理

2.4.6 場站轉乘設施改善方案經費預估

茲就板橋客運站各項轉乘系統改善方案之執行單位及經費概估彙整如表 2.4-27 所示，其中經費方面僅就工程面進行估算，至於管理面及需要再進行整合的項目可能會產生之費用則未予估算。

表 2.4-27 板橋客運站轉乘設施改善方案執行單位及經費預估

改善項目	單價(元)	單位	數量	複價(元)	執行單位
1.轉乘臨停系統					臺北縣政府交通局
(1)標線刨除	190	m2	7	1,140	
(2)標線(字)劃設	160	m2	35	4,480	
(3)標誌桿及牌面	6,850	桿	2	13,700	
小計				19,320	
2.無障礙系統					板橋客運站
(1)扶手防勾撞處理	3,000	個	6	18,000	
(2)扶手固定	3,000	個	1	3000	
小計				21,000	
3.標示系統					板橋客運站
(1)場站位置圖	1,500	面	3	4,500	

資料來源：本研究計算整理

2.5 板橋公車站

2.5.1 場站轉乘設施檢核分析

本研究對於板橋公車站各項轉乘設施之檢核結果參見附錄 1，茲就檢核結果不符本研究第 1 年期所擬定的規劃設計準則(草案)部分說明如后。

1.轉乘臨停與轉乘停車系統

(1)轉乘臨停系統

站緣皆劃設紅線，除站內公車臨停設施外，未設置汽、機車臨停設施。

(2)轉乘停車系統

板橋公車站無轉乘停車設施，故無檢核項目。

2.人行系統

(1)樓梯

- ①僅提供樓梯而樓梯寬度僅 1.8 公尺(準則規範為 2.4 公尺)。
(S03~S05)
- ②梯緣未鄰接牆壁部分，未設置防護緣。(S01~S05)
- ③樓梯連接各層樓板處設置之淨緩衝空間未達 4.5 公尺。
(S06,S07)
- ④由各級踏板邊緣斜線垂直計量至天花板底未達 2.5 公尺以上。(S01)
- ⑤樓梯扶手長度伸出頭末階踏步未達 120 公分。(S01~S07)
- ⑥踏步前緣上之左側扶手高度為 97/75 公分(準則規範為 65/85 公分)。(S06)
- ⑦樓梯寬度超過 240 公分未設中央扶手。(S02,S07)
- ⑧樓梯未預留電扶梯機坑、線槽、排水管及電路管線需求。
(S01~S076)
- ⑨樓梯兩側未設置清潔溝。(S01~S07)

(2)電扶梯

- ①電扶梯之水平踏階僅 3 個(準則規範為 4 個)。(E01)
- ②踏步面至天花板底之垂直淨高達不足 2.5 公尺。(E01)

(3)人行步道

- ①步道有階梯或突然變化高程之設計未保持平整度，且未設無障礙系統。(臺鐵/高鐵板橋車站 W04,W05)
- ②人行地下道出入口未設資訊標示牌。(臺鐵/高鐵板橋車站 W04,W05)

3.無障礙系統

(1)昇降機(電梯)

- ①入口處及沿路轉彎處未設置無障礙電梯之方向指引。
(D01~D04)
- ②電梯前方 30 公分處之地板未設置警示區。(D01~D04)
- ③呼叫鈕之中心線高度距樓地板面 99 公分(準則規範為 110 公分)。(D01~D04)
- ④呼叫鈕點字設置於操作盤按鈕下方而未在左方。(D01~D04)
- ⑤電梯扶手距地面 94 公分(準則規範為 75 公分)。(D01~D04)
- ⑥點字資訊未設置於操作盤按鈕左方而在下方。(D01~D04)

(2)樓梯

- ①連續樓梯往上之梯級部分，起始之梯級未退 1 階。(S01~S07)
- ②樓梯未鄰牆部分未設置防護緣。(S1~S07)
- ③樓梯扶手高度不符準則規範。(S01~S07)
- ④樓梯兩側扶手未設水平延伸段。(S01~S07)
- ⑤扶手直徑 5 公分(準則規範為 2.8-4 公分)。(S01~S07)
- ⑥扶手與鄰牆寬度 7 公分(準則規範為 3-5 公分)。(S01~S07)
- ⑦樓梯扶手未設點字資訊。(S01~S07)
- ⑧距梯級終端 30 公分處，無設置警示設施。(S01~S07)

(3)標示

- ①無障礙標示系統採棕底白字，不符準則規範。
- ②地面前端有變化時未設置警示標示。
- ③除電梯外其他標示未設觸覺文字或符號。
- ④未針對輪椅使用者設置標示。
- ⑤場內標示系統未標明無障礙系統位置。
- ⑥場站平面配置圖未標示各項無障礙設施。

(4)電腦查詢系統

站內未提供電腦查詢系統。

4.標示系統

本場站標示系統牌面設置位置及內容資訊之現況如附錄 4 所示，檢核結果說明如下：

(1)設計原則、設計基本要素、硬體構成要素

標示未針對輪椅使用者可視高度設置。

(2)標示系統設置形式

懸吊式燈箱之下緣距地面 2.3 公尺、側嵌式燈箱之下緣距地面 2.0 公尺，均過低(準則規範分別為 2.5 公尺與 2.1 公尺)。

(3)標示系統設置類型

①指示性標示系統上未提供距轉乘設施之「剩餘距離」。

②月臺層未提供指示性標示指引各出口之方向與轉乘設施。

③各出入口未設置資訊性標示。

④進站資訊僅提供公車資訊，未包含系統路網圖、場站資訊圖及電梯位置圖。

⑤未提供出站資訊(包含場站位置圖及出口資訊圖)。

(4)標示系統界面處理與整合

未整合場站附近之交通系統資訊。

(5)播音系統

未提供轉乘系統播音資訊。

5.轉乘資訊系統

(1)入口網頁

無入口網頁。

(2)靜態資訊看板

僅公車資訊，無其他運具轉乘資訊。

(3)動態資訊看板

僅公車資訊，無其他運具轉乘資訊。

(4)宣傳摺頁

無提供相關轉乘資訊與宣傳摺頁。

(5)電腦查詢系統

主要出入口未設置電腦查詢系統。

2.5.2 場站轉乘設施需求與服務水準評估

1.轉乘臨停系統

(1)公車

板橋公車站共設置 4 個上下客月臺，每個月臺劃設 3 個臨停車位，公車採直線停靠先進先出，未有固定席位，上下車採雙門開放。按調查結果分析板橋公車站臨停設施需求如表 2.5-1 所示。就分析結果顯示，現有板橋公車站臨停車位供給可滿足臨停需求。

(2)汽、機車及計程車

板橋公車站的站緣四周均劃設紅線，故未進行轉乘停車系統之平均車位使用率評估。

2.轉乘停車系統

板橋公車站未設置汽、機車停車場及自行車停車區，故未進行轉乘停車系統之平均車位使用率評估。

3.人行系統

(1)出入口

板橋公車站平面層為候車月臺及公車臨停車位，故未進行出入口服務水準評估。

表 2.5-1 板橋公車站公車臨停設施需求評估表

編號	尖峰停靠班次數 Q	平均每車上下車時間 D	清站時間 t_c	折減係數 R	設施需求 K_D
K11A	66	27.8	12	0.667	1.3
K11B	56	20.6	12	0.667	0.9
K11C	82	19.4	12	0.667	1.2
K11D	59	17.4	12	0.667	0.8
$K_D = Q \times (D + t_c) \div (3600R) \times e$ $D = \text{Max}\{(aA + t_{oc}), (bB + t_{oc})\}$ K11A： $A=7.59, B=1.49$ (人；實際調查平均) K11B： $A=3.51, B=5.20$ (人；實際調查平均) K11C： $A=4.61, B=4.81$ (人；實際調查平均) K11D： $A=4.15, B=2.30$ (人；實際調查平均) $a=3$ (秒；請參照準則表 2-6) t_c =請參照準則表 2-7 $b=3$ (秒；請參照準則表 2-6) R =請參照準則表 2-5(C 級服務水準) $t_{oc}=5$ (秒) $e=1.1$					

資料來源：本研究調查整理

(2)通道

板橋公車站與臺鐵/高鐵板橋車站連通道服務水準評估已於臺鐵/高鐵板橋車站通道 W05 進行評估。

(3)樓梯

本研究並未針對板橋公車站地面層與 B1 間樓梯行人流量進行調查，但由板橋公車站與臺鐵/高鐵板橋車站連通道 W05 的行人流量調查所得需求流率為 19 人/分，按通過本通道欲搭乘公車平均分配於 4 個通往月臺的樓梯(S02~S05)，平均每樓梯的需求流率為 4.75 人/分，而每座樓梯有效寬度 2.5 公尺，故單位有效寬度乘載流率為 1.9，服務水準為 A 級。

(4)電扶梯

調查期間板橋公車站地面層與 B1 間電扶梯並未運轉，故未進行電扶梯需求評估。

2.5.3 場站轉乘設施滿意度分析

1.旅客基本資料分析

茲將板橋公車站受訪旅客基本資料分析結果彙整如表 2.5-2，以下分別依照性別、年齡、教育程度與職業說明分析如后。

(1)性別

在此次滿意度調查中，板橋公車站受訪乘客之男、女性別比率分別為 51.9%與 48.1%。

(2)年齡

板橋公車站受訪者中，以 21-30 歲之民眾為最主要之搭乘族群，占有受訪乘客之 38.3%，其次為 20 歲以下之 26.2%，40 歲以上的乘客則占 19.1%。此次調查範圍內，板橋公車站 40 歲以上乘客所占比率相較其他場站為多。

(3)教育程度

受訪民眾之教育程度以大學所占比率最高，為 42.6%、其次為高中(職)與專科，所占比率分別為 30.6%與 15.3%。

(4)職業

受訪者職業方面，板橋公車站與客運站相似，皆是以學生最多，占有受訪民眾之 43.7%，其次為商業(包括自由業/服務業)23.0%與家管 12.6%，其餘所占比率較少，皆為 10%以下。

表 2.5-2 板橋公車站滿意度調查受訪旅客基本資料

項目		百分比
性別	男性	51.9%
	女性	48.1%
	總計	100.0%
年齡	20 歲以下	26.2%
	21-30 歲	38.3%
	31-40 歲	16.4%
	41-50 歲	13.1%
	51-60 歲	4.4%
	61 歲以上	1.6%
	總計	100.0%
學歷	國中以下	6.6%
	高中(職)	30.6%
	專科	15.3%
	大學	42.6%
	研究所以上	4.9%
	總計	100.0%
職業	學生	43.7%
	軍警	2.7%
	公教	4.9%
	農林漁牧業	0.5%
	工/製造業	3.3%
	商/服務/自由業	23.0%
	家管	12.6%
	待業	2.2%
	退休	0.5%
	其他	6.6%
	未填答	0.0%
	總計	100.0%

資料來源：本研究調查整理

2.旅運特性分析

茲將板橋公車站受訪旅客旅運特性分析結果彙整如表 2.5-3，並說明如后。

(1)進出站比率

板橋公車站之進出站比率分別為進站搭車 77.6%與出站離開 22.4%。

(2)轉乘運具

板橋公車站受訪乘客之轉乘運具種類以「火車」、「捷運」與「公車」為最主要方式，分別為 27.3%、26.2%與 22.4%。而利用私人運具(包括自行車)到離站之比率僅為 2.1%，利用公共運輸(包括計程車)到離站之比率為 89.0%，步行之比率為 8.7%。

(3)旅次目的

旅次目的則以上班/上學與探親訪友(含返鄉)為最多，分別為 49.2%與 23.5%。其次則為商務洽公與休閒旅遊，分別為 10.9%與 9.3%。

(4)搭乘頻率

關於搭乘頻率方面，每週至少搭乘 2 次以上所占比率最多，有 48.1%，其次為每週 1 次與無固定頻率，分別為 14.2%與 13.7%。

(5)陪同人數

所有受訪乘客中，無人陪同之比率較多，約為 83.6%，有陪同者為 15.8%，其餘之 0.5%為未填答者。而有陪同者之乘客中，平均陪同人數(不包括受訪者本人)為 1.7 人。

另外，受訪乘客之陪同者的進出站頻率中「每週至少進出站一次」之比率為 62.1%，「每週進出站次數少於一次」之比率為 37.9%。

表 2.5-3 板橋公車站滿意度調查受訪旅客旅次特性

項目		百分比
受訪乘客進出站比率	進站搭車	77.6%
	出站離開	22.4%
	總計	100.0%
轉乘運具種類	火車	27.3%
	高鐵	4.4%
	國道客運	6.0%
	捷運	26.2%
	公車	22.4%
	計程車	2.7%
	他人開車接送	0.0%
	他人騎車接送	1.6%
	自行開車	0.0%
	自行騎機車	0.5%
	自行車	0.0%
	步行	8.7%
	其他	0.0%
	總計	100.0%
旅次目的	上班/上學	49.2%
	商務洽公	10.9%
	休閒旅遊	9.3%
	探訪親友/返鄉	23.5%
	其他	7.1%
	總計	100.0%
搭乘頻率	每週至少 2 次	48.1%
	每週 1 次	14.2%
	每月 2-3 次	10.9%
	每月 1 次	6.0%
	每半年 1-5 次	3.8%
	無固定頻率	13.7%
	第一次進/出本站	3.3%
	總計	100.0%
是否有陪同者	有陪同者	15.8%
	單獨一人	83.6%
	未填答	0.5%
	總計	100.0%
平均陪同人數(不包括自己)		1.7

資料來源：本研究調查整理

表 2.5-3 板橋公車站滿意度調查受訪旅客旅次特性(續)

項目		百分比
陪同者進出站頻率	有每週至少進出一次	62.1%
	無每週至少進出一次	37.9%
	未填答	0.0%
	總計	100.0%
陪同者使用本站之經驗	有經驗豐富陪同者	62.0%
	無經驗豐富陪同者	38.0%
	未填答	0.0%
	總計	100.0%

資料來源：本研究調查整理

3.滿意度調查分析

(1)臨停設施

①臨停設施使用經驗

板橋公車站受訪旅客之臨停設施使用經驗方面，有 96.2%的乘客曾經使用過板橋公車站的臨停設施，僅 3.8%的受訪乘客未曾使用過臨停設施。而使用過臨停設施且認為有需要改善的受訪乘客約有 68.9%，有 27.3%的受訪乘客認為無需改善，如表 2.5-4。

表 2.5-4 板橋公車站受訪旅客之臨停設施使用經驗

使用經驗		百分比
曾經使用	需要改善	68.9%
	無需改善	27.3%
	小計	96.2%
未曾使用		3.8%
合計		100.0%

資料來源：本研究調查整理

②臨停設施使用滿意度

臨停設施使用滿意度方面，受訪者之感受達滿意以上約有 52.9%，不滿意或非常不滿意的乘客有 4.6%，其餘之 42.6%為普通，詳如表 2.5-5。

表 2.5-5 板橋公車站受訪旅客之臨停設施滿意度

滿意程度	百分比
非常不滿意	0.6%
不滿意	4.0%
普通	42.6%
滿意	50.6%
非常滿意	2.3%

資料來源：本研究調查整理

③臨停設施改善建議

臨停設施改善建議方面，約有 68.9%的受訪者填答此問項。而受訪乘客認為最需要改善的項目依序有「遮雨(陽)設施」、「照明」與「設置位置」，詳如表 2.5-6。

表 2.5-6 板橋公車站受訪旅客之臨停設施建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
設置位置	11.5%	3
設置數量	10.2%	5
上下車空間	3.8%	9
交通秩序	10.8%	4
照明	13.4%	2
遮雨(陽)設施	21.7%	1
座椅	7.6%	7
導引標示	0.6%	13
導引動線	1.3%	12
其他	1.9%	10

資料來源：本研究調查整理

(2)停車設施

①停車設施使用經驗

在停車設施使用經驗方面，有 14.2%的乘客曾經使用過板橋公車站附近的停車設施(例如路邊停車等)，有 85.8%的受訪乘客未曾使用過。曾使用過停車設施且認為停車設施需要改善的受訪乘客約有 12.0%，有 2.2%的受訪乘客認為板橋公車站周遭停車設施沒有需要改善之處，如表 2.5-7。

表 2.5-7 板橋公車站受訪旅客之停車設施使用經驗

使用經驗		百分比
曾經使用	需要改善	12.0%
	無需改善	2.2%
	小計	14.2%
未曾使用		85.8%
合計		100.0%

資料來源：本研究調查整理

②停車設施使用滿意度

停車設施使用滿意度方面，乘客感受達滿意以上約有 26.9%，不滿意或非常不滿意的乘客有 19.2%，其餘 53.8%為普通，詳如表 2.5-8。在此次調查範圍中，板橋公車站停車設施滿意度屬於中等，與捷運板橋站、板橋客運站無明顯差異。

表 2.5-8 板橋公車站受訪旅客之停車設施滿意度

滿意程度	百分比
非常不滿意	0.0%
不滿意	19.2%
普通	53.8%
滿意	26.9%
非常滿意	0.0%

資料來源：本研究調查整理

③停車設施改善建議

受訪乘客認為最需改善的項目為「設置數量」與「設置位置」。因場站並無附設停車場，需停車之乘客多數於路邊停車或於較遠之停車場付費停車，故此問項填答「其他」者，多數意見為停車場太遠或停車不方便等，詳如表 2.5-9。

表 2.5-9 板橋公車站受訪旅客之停車設施建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
設置位置	8.9%	3
設置數量	25.6%	1
上下車空間	5.6%	9
交通秩序	7.8%	4
照明	5.6%	9
遮陽(雨)設施	7.8%	4
座椅	7.8%	4
導引標示	6.7%	8
導引動線	7.8%	4
其他	16.7%	2

資料來源：本研究調查整理

(3)人行設施

①人行設施使用滿意度

人行設施滿意度方面，約有 2.2%的受訪乘客感到非常滿意，50.8%的乘客滿意，乘客感受在滿意以上的共有 53.0%。另外感到不滿意或非常不滿意乘客共有 7.1%，結果與板橋客運站相似，詳如表 2.5-10。

②人行設施改善建議

在改善建議方面，約有 65.0%的受訪者認為有改善之需要，有 35.0%之乘客認為無需改善。在所有改善建議中，受訪乘客認為最需改善的前 3 項依序為「人車衝突」、「遮雨

(陽)設施」以及「缺乏人行號誌」。其中人車衝突與缺乏人行號誌意指場站 1 樓平面層中，公車進出月臺與行人會有交織情況發生，致使安全發生疑慮，詳如表 2.5-11。

表 2.5-10 板橋公車站受訪旅客之人行設施滿意度

滿意程度	百分比
非常不滿意	0.0%
不滿意	7.1%
普通	39.9%
滿意	50.8%
非常滿意	2.2%

資料來源：本研究調查整理

表 2.5-11 板橋公車站受訪旅客之人行設施建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
設置位置	1.8%	14
設置數量	2.0%	13
高度	0.6%	17
寬度	4.1%	7
照明	7.6%	4
規格設計不良	2.5%	9
緩衝空間不足	5.5%	6
運轉速度	2.2%	10
鋪面材質	2.2%	10
地面不平整	2.2%	10
遮陽(雨)設施	19.6%	2
扶手設置位置	0.6%	17
扶手規格尺寸	0.0%	20
扶手穩固性	1.0%	15
被違規佔用	0.2%	19
人車衝突	21.7%	1
缺乏人行號誌	14.7%	3
導引標示	3.3%	8
導引動線	1.0%	15
其他	7.0%	5

資料來源：本研究調查整理

(4)無障礙設施

①無障礙設施使用經驗

所有受訪者中，約有 15.3%曾經使用過板橋公車站之無障礙設施，另有 84.7%之受訪者未曾使用過。而曾經使用過無障礙設施且認為該設施需要改善的受訪乘客約有 10.9%，而有 4.4%的受訪乘客認為沒有需要改善之處，詳如表 2.5-12。

表 2.5-12 板橋公車站受訪旅客之無障礙設施使用經驗

使用經驗		百分比
曾經使用	需要改善	10.9%
	無需改善	4.4%
	小計	15.3%
未曾使用		84.7%
合計		100.0%

資料來源：本研究調查整理

②無障礙設施使用滿意度

曾經使用無障礙設施的受訪者中，28.6%認為滿意，不滿意與非常不滿意約有 14.3%。而認為普通的受訪者有 57.1%，詳如表 2.5-13。此次調查範圍內，板橋公車站之無障礙設施滿意程度相較其他場站稍低。而調查員現場檢核結果亦發現板橋車站站體設置有較多樓梯或高低差，且部分樓梯或樓梯扶手之設計不符無障礙設施規定。

③無障礙設施改善建議

無障礙設施改善建議方面，受訪者認為最需改善的前 3 個項目依序為「防護設施」、「開關門時間長度」及「設置數量」，詳如表 2.5-14。

表 2.5-13 板橋公車站受訪旅客之無障礙設施滿意度

滿意程度	百分比
非常不滿意	3.6%
不滿意	10.7%
普通	57.1%
滿意	28.6%
非常滿意	0.0%

資料來源：本研究調查整理

表 2.5-14 板橋公車站受訪旅客之無障礙設施建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
設置位置	7.2%	4
設置數量	10.3%	3
高度	0.0%	15
寬度	0.0%	15
深度	2.1%	12
坡度	7.2%	4
防護設施	20.6%	1
扶手設置位置	4.1%	10
扶手規格尺寸	0.0%	15
扶手穩固性	0.0%	15
點字符號大小	3.1%	11
點字內容正確性	0.0%	15
缺乏點字符號	0.0%	15
鋪面材質	6.2%	6
地面不平整	0.0%	15
呼叫鈕設置位置	1.0%	14
操作盤設置位置	0.0%	15
開關門時間長度	17.5%	2
操作空間	6.2%	6
被違規佔用	2.1%	12
導引標示	6.2%	6
導引動線	0.0%	15
其他	6.2%	6

資料來源：本研究調查整理

(5)導引標示設施

①導引標示使用經驗

此次調查中，約有 66.1%的受訪者曾經留意導引標示設施，有 33.9%未曾留意。所有受訪者中，有 45.9%曾經留意導引設施且認為有需要改善，有 20.2%曾經留意導引設施且認為無需改善，詳如表 2.5-15。

表 2.5-15 板橋公車站受訪旅客之導引標示使用經驗

使用經驗		百分比
曾經留意	需要改善	45.9%
	無需改善	20.2%
	小計	66.1%
未曾留意		33.9%
合計		100.0%

資料來源：本研究調查整理

②導引標示使用滿意度

導引標示滿意度方面，從「非常滿意」至「非常不滿意」之 5 個等級比率依次為 1.7%、40.5%、38.8%、14.9%、4.1%。對於導引標示認為滿意以上的受訪者有 42.2%，感到不滿意或非常不滿意的則有 19.0%，與其他場站之導引標示滿意度相比略低，詳如表 2.5-16。

表 2.5-16 板橋公車站受訪旅客之導引標示滿意度

滿意程度	百分比
非常不滿意	4.1%
不滿意	14.9%
普通	38.8%
滿意	40.5%
非常滿意	1.7%

資料來源：本研究調查整理

③導引標示改善建議

導引標示改善建議之 18 個項目中，受訪者認為最需改善的前 3 項依序為「內容不明確」、「中文字體大小」與「易迷路」，詳如表 2.5-17。經調查員檢核發現，板橋公車站場站內並無提供充足之導引資訊，包括場站資訊圖或周圍 800 公尺之場站位置圖。

表 2.5-17 板橋公車站受訪旅客之導引標示建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
數量不足	10.2%	4
數量太多	2.0%	10
布設位置	7.4%	5
布設高度	3.1%	9
型式不統一	0.5%	15
內容不明確	25.4%	1
內容不連續	1.8%	11
圖形不易辨識	4.8%	6
圖型大小	4.6%	7
無中英對照	1.3%	13
中文字體大小	18.1%	2
英文字體大小	0.5%	15
箭頭大小	4.3%	8
顏色對比不佳	0.3%	18
顏色不鮮豔	1.5%	12
照明	1.3%	13
易迷路	12.5%	3
其他	0.5%	15

資料來源：本研究調查整理

(6)轉乘資訊

①轉乘資訊使用經驗

有 66.7%的受訪乘客未曾查詢或使用過轉乘資訊，有 33.3%的受訪者曾經查詢或使用過轉乘資訊。在所有受訪者中，有 20.2%的民眾曾經查詢轉乘資訊且認為查詢資訊需要改善，僅有 13.1%的民眾認為無需改善，詳如表 2.5-18。

表 2.5-18 板橋公車站受訪旅客之轉乘資訊使用經驗

使用經驗		百分比
曾經使用	需要改善	20.2%
	無需改善	13.1%
	小計	33.3%
未曾使用		66.7%
合計		100.0%

資料來源：本研究調查整理

②轉乘資訊使用滿意度

對板橋公車站轉乘資訊填答「滿意」之受訪者有 60.7%，僅有 6.6%的民眾認為不滿意或相當不滿意。板橋公車站轉乘資訊之滿意度並無受訪者填寫「非常滿意」或「非常不滿意」，填答結果相當集中，詳如表 2.5-19。此滿意度除不如臺鐵/高鐵板橋車站外，與其他場站之滿意度差異並不明顯。

表 2.5-19 板橋公車站受訪旅客之轉乘資訊滿意度

滿意程度	百分比
非常不滿意	0.0%
不滿意	6.6%
普通	32.8%
滿意	60.7%
非常滿意	0.0%

資料來源：本研究調查整理

③轉乘資訊改善建議

受訪者認為板橋公車站轉乘資訊最需要改善的前 3 項依序為「轉乘運具班次資訊」、「轉乘運具路線資訊」與「設置位置」，詳如表 2.5-20。轉乘班次與轉乘路線資訊為多數場站之受訪者皆重視的項目。

表 2.5-20 板橋公車站受訪旅客之轉乘資訊建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
設置位置	11.5%	3
設置/發行數量	10.2%	5
轉乘運具種類	3.8%	9
轉乘運具搭乘地點	10.8%	4
轉乘運具路線資訊	13.4%	2
轉乘運具班次資訊	21.7%	1
轉乘運具費率資訊	7.6%	7
轉乘運具行車狀況	0.6%	13
停車場地點	1.3%	12
停車場營運資訊	1.9%	10
周邊租車地點	1.9%	10
周邊租車營運資訊	0.0%	14
旅運規劃建議	10.2%	5
其他	5.1%	8

資料來源：本研究調查整理

2.5.4 場站轉乘設施現況問題綜合分析

就本研究對於板橋公車站所進行各項轉乘設施之檢核、設施需求與服務水準評估及乘客滿意度調查結果，綜合各項轉乘系統現況問題說明如后。

1.轉乘臨停與轉乘停車系統

(1)轉乘臨停系統

就板橋公車站轉乘臨停系統檢核結果，未符合本研究研擬

之規劃設計準則(草案)規範之項目主要為未設置汽、機車臨停設施；大客車臨停設施則均符合準則規範。

就設施需求及服務水準評估方面，現有每個月臺設置 3 個大客車臨停車位，已可滿足臨停需求。

就乘客滿意度調查方面，轉乘臨停系統整體滿意度分數為 3.5 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目的前 3 項為遮雨(陽)設施、照明及設置位置。

在板橋新站特定專用區各複合運輸場站規劃時，板橋公車站即規劃與臺鐵/高鐵板橋車站共用臨停設施，並設有地下通道及人行天橋與臺鐵/高鐵板橋車站連通，且板橋公車站主要係一中途停靠站，而非一起迄站，因此就轉乘臨停系統，尚無改善之迫切需要，惟站緣紅線區應加強取締違規。

(2)轉乘停車系統

在板橋新站特定專用區各複合運輸場站規劃時，板橋公車站即規劃與臺鐵/高鐵板橋車站共用地下停車場，故未設置汽、機車停車設施，故無檢核項目。就乘客滿意度調查方面，乘客主要係反應臺鐵/高鐵板橋車站地下停車場及特專三停車場之滿意度，調查結果滿意度分數為 3.1 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目的前 3 項為設置數量、設置位置及其他。

2.人行系統

就板橋公車站人行系統檢核結果，未符合本研究研擬之規劃設計準則(草案)規範之項目主要包括：樓梯寬度、防護緣、緩衝空間、至天花板淨高、扶手伸出頭末階踏步長度、扶手高度及未預留電扶梯機坑、線槽、排水管及電路管線需求、兩側清潔溝；電扶梯水平踏階、至天花板淨高；步道有階梯或突然變化高程、人行地下道出入口資訊標示。

就設施需求及服務水準評估方面，現有的各項人行設施需求量均不高，樓梯服務水準均良好皆為 A 級，而電扶梯則因使用需

求不高，節能考量暫停運轉。

就乘客滿意度調查方面，人行系統整體滿意度分數為 3.5 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目的前 3 項為人車衝突、遮雨(陽)設施及缺乏行人標誌。

綜合上述，板橋公車站人行系統中，月臺間以車道相隔，但可透過地下道及天橋連通，每月臺亦設有無障礙電梯，人車衝突主要因乘客未能遵守秩序，直接穿越月臺間車道，應加強勸導及取締；另臺鐵車站地下 1 樓穿堂層至公車站通道，因工程界面因素高程有一小變化，尚不影響通行。遮雨(陽)設施建議暫不設置；另建議於人行地下道出入口增設資訊標示。其他如樓梯、電扶梯及人行通道不符準則規範者，在不影響安全及通行的情況下，尚無改善之迫切需要。

3.無障礙系統

就板橋公車站無障礙系統檢核結果，未符合本研究研擬之規劃設計準則(草案)規範之項目主要包括：電梯入口處及沿路轉彎方向指引、呼叫鈕高度、呼叫鈕點字位置、扶手高度、點字資訊位置；樓梯梯級退 1 階、防護緣、扶手高度、水平延伸、直徑、點字資訊、鄰牆寬度、樓梯前警示；無障礙標示顏色、標示觸覺文字或資訊、警示、針對輪椅使用者設置；無障礙系統位置標示；電腦查詢系統提供。

就乘客滿意度調查方面，無障礙系統整體滿意度分數為 3.1 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目的前 3 項為防護設施、開關門時間長度及設置數量。

綜合上述，板橋公車站無障礙系統中，每個月臺均設無障礙電梯，可至地下通道與臺鐵/高鐵板橋車站連通，目前僅需加長無障礙電梯開關門時間；而月臺上已提供公車動態系統，且因空間限制，不建議設置電腦查詢系統。其他設施在不影響安全及通行的情形下，尚無改善之迫切需要。

4.標示系統

就板橋公車站無障礙系統檢核結果，未符合本研究研擬之規劃設計準則(草案)規範之項目主要包括：針對輪椅使用者可視高度設置；懸吊式及側嵌式燈箱高度：提供距轉乘設施之「剩餘距離」；相關標示；整合場站附近之交通系統資訊；轉乘播音資訊。

就乘客滿意度調查方面，標示系統整體滿意度分數為 3.2 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目的前 3 項為內容不明確、中文字體大小及易迷路。

綜合上述，板橋公車站懸吊式及側嵌式燈箱高度主要係考量空間限制因素及考量可視距離，而播音系統為輔助系統，目前板橋公車站客流量不高，且本站為無人服務之中途停靠站，故均尚無改善之迫切需要。另建議增設出入口及通道相關標示。其他設施在不影響安全及通行的情形下，亦尚無改善之迫切需要。

5.轉乘資訊系統

就板橋公車站轉乘資訊系統檢核結果，未符合本研究研擬之規劃設計準則(草案)之規範項目主要包括：入口網頁；出入口處靜態、動態轉乘資訊、宣傳摺頁及電腦查詢系統提供。

就乘客滿意度調查方面，轉乘資訊系統整體滿意度分數為 3.5 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目的前 3 項為轉乘運具班次資訊、路線資訊及設置地點。

綜合上述，板橋公車站轉乘資訊系統中，建議設置入口網頁並提供轉乘資訊及旅運規劃，建議可新增或提供連結，並建議於出入口處增設靜態、動態轉乘資訊、宣傳摺頁及電腦查詢系統，惟就轉乘資訊部分尚需與周邊場站之營運管理單位進行資訊整合。

2.5.5 場站轉乘設施改善方案研擬

本研究綜合板橋公車站各項轉乘系統現況問題與分析，研擬相關改善方案，並與營運單位進行訪談(訪談紀錄參見附錄 5)，就設施之現況問題及執行改善方案之可行性進行討論，並作必要之修正。

茲就板橋公車站各項轉乘系統改善方案建議說明如后。

1.轉乘臨停與轉乘停車系統

因板橋公車站規劃與臺鐵/高鐵板橋車站共用地下停車場，故未設置汽、機車停車設施。由於板橋公車站主要係一中途停靠站，非一起迄站，因此就轉乘臨停系統之不足而言，尚無改善之迫切需要，惟站緣紅線區應加強取締違規。

2.人行系統

人行地下道出入口增設資訊標示併於標示系統改善方案，其他設施在不影響安全及通行的情況下，尚無改善之迫切需要。另應加強勸導及取締行人穿越車道跨越月臺。

3.無障礙系統

「建築物無障礙設施設計規範」已於民國 97 年 7 月 1 日開始實施，其主要係規範新建築物，而板橋公車站為既有場站，因此轉乘無障礙系統相關設施在不影響安全及通行的情形下，尚無改善之迫切需要，僅需加長無障礙電梯開關門時間。

由於轉乘設施中無障礙系統並未包含所有場站之無障礙設施，而「已領得建築執照之公共建築物無障礙設備與設施提具替代改善計畫作業程序及認定原則」已於民國 97 年 7 月 3 日生效，建議另按該原則就整體無障礙設施進行檢核及改善計畫。

4.標示系統

(1)出口資訊圖

由於板橋公車站乘客下車主要經地下通道離站，因此月臺無需設置路口資訊圖。

(2)場站位置圖

建議於平面層 1 號月臺設置場站位置圖。

(3)各轉乘設施剩餘距離標示

已於臺鐵/高鐵板橋車站通道 W05(連通板橋公車站)建議設置轉乘設施剩餘距離標示。

5.轉乘資訊系統

建議參照本研究所擬轉乘資訊內容及場站營運單位的整合意見，就板橋新站特定專用區之各複合運輸場站的營運資訊進行整合，並於出入口處增設靜態、動態轉乘資訊，及於入口網頁、宣傳摺頁及電腦查詢系統等提供周邊轉乘運具轉乘資訊及旅運規劃。

茲將板橋公車站轉乘設施檢核評估結果與改善方案彙整如表 2.5-21 所示。

2.5.6 場站轉乘設施改善方案經費預估

板橋公車站各項轉乘系統改善僅需委託營運單位於平面層 1 號月臺設置場站位置圖，經費約需 1,500 元，至於管理面及需要再進行整合的項目可能會產生之費用則未予估算。

表 2.5-21 板橋公車站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
轉乘臨停系統	設施檢核	1.站緣皆劃設紅線，除站內公車臨停設施外，未設置汽、機車臨停設施。	規劃與臺鐵/高鐵板橋車站共用臨停設施，並設有地下通道及人行天橋與臺鐵/高鐵板橋車站連通，尚無改善之迫切需要，惟站緣紅線區應加強取締違規。
	設施需求及服務水評估	1.每個月臺設置 3 個大客車臨停車位，已可滿足臨停需求。	—
	乘客滿意度調查	1.整體滿意度分數為 3.5 介於滿意(4)與普通(3)之間。	—
		2.最需改善項目的前 3 項為座椅、遮雨(陽)設施及導引標示。	—
轉乘停車系統	設施檢核	1.規劃與臺鐵/高鐵板橋車站共用地下停車場，未設置轉乘停車系統，故無檢核項目。	—
	設施需求及服務水評估	1.規劃與臺鐵/高鐵板橋車站共用地下停車場，未設置轉乘停車系統。	—
	乘客滿意度調查	1.整體滿意度分數為 3.1 介於滿意(4)與普通(3)之間。	—
		2.最需改善項目的前 3 項為設置數量、設置位置及遮雨(陽)設施。	—
人行系統	設施檢核	1.僅提供樓梯而樓梯寬度僅 1.8 公尺(準則規範為 2.4 公尺)。(S03~S05)	不影響安全及通行，暫不改善。
		2.梯緣未鄰接牆壁部分，未設置防護緣。(S01~S05)	不影響安全及通行，暫不改善。
		3.樓梯連接各層樓板處設置之淨緩衝空間未達 4.5 公尺。(S06,S07)	不影響安全及通行，暫不改善。
		4.由各級踏板邊緣斜線垂直計量至天花板底未達 2.5 公尺以上。(S01)	不影響安全及通行，暫不改善。

資料來源：本研究整理

表 2.5-21 板橋公車站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬(續一)

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
人行系統	設施檢核	5.樓梯扶手長度伸出頭末階踏步未達 120 公分。(S01~S07)	不影響安全及通行，暫不改善。
		6.踏步前緣上之左側扶手高度為 97/75 公分(準則規範為 65/85 公分)。(S06)	不影響安全及通行，暫不改善。
		7.樓梯寬度超過 240 公分未設中央扶手。(S02,S07)	不影響安全及通行，暫不改善。
		8.樓梯未預留電扶梯機坑、線槽、排水管及電路管線需求。(S01~S076)	不影響安全及通行，暫不改善。
		9.樓梯兩側未設置清潔溝。(S01~S07)	不影響安全及通行，暫不改善。
		10.電扶梯之水平階踏僅 3 個(準則規範為 4 個)。(E01)	不影響安全及通行，暫不改善。
		11.踏步面至天花板底之垂直淨高達不足 2.5 公尺。(E01)	不影響安全及通行，暫不改善。
		12.步道有階梯或突然變化高程之設計未保持平整度，且未設無障礙系統。(臺鐵/高鐵板橋車站 W04,W05)	界面高程因素尚不影響安全及通行，暫不改善。
		13.人行地下道出入口未設資訊標示牌。(臺鐵/高鐵板橋車站 W04,W05)	增設資訊標示，併於標示系統改善。
		1.樓梯服務水準均良好為 A 級。	—
		2.電扶梯因使用需求不高，節能考量暫停運轉。	—
無障礙系統	乘客滿意度調查	1.整體滿意度分數為 3.5 介於滿意(4)與普通(3)之間。	—
		2.乘客認為最需改善項目的前 3 項為人車衝突、遮雨(陽)設施及缺乏行人標誌。	—
無障礙系統	設施檢核	1.入口處及沿路轉彎處未設置無障礙電梯之方向指引。(D01~D04)	不影響安全及通行，暫不改善。

資料來源：本研究整理

表 2.5-21 板橋公車站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬(續二)

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
無障礙系統	設施檢核	2. 電梯前方 30 公分處之地板未設置警示區。(D01~D04)	不影響安全及通行，暫不改善。
		3. 呼叫鈕之中心線高度距樓地板面 99 公分(準則規範為 110 公分)。(D01~D04)	不影響安全及通行，暫不改善。
		4. 呼叫鈕點字設置於操作盤按鈕下方而未在左方。(D01~D04)	不影響安全及通行，暫不改善。
		5. 電梯扶手距地面 94 公分(準則規範為 75 公分)。(D01~D04)	不影響安全及通行，暫不改善。
		6. 點字資訊未設置於操作盤按鈕左方而在下方。(D01~D04)	不影響安全及通行，暫不改善。
		7. 連續樓梯往上之梯級部分，起始之梯級未退 1 階。(S01~S07)	不影響安全及通行，暫不改善。
		8. 樓梯未鄰牆部分未設置防護緣。(S1~S07)	不影響安全及通行，暫不改善。
		9. 樓梯扶手高度不符準則規範。(S01~S07)	不影響安全及通行，暫不改善。
		10. 樓梯兩側扶手未設水平延伸段。(S01~S07)	不影響安全及通行，暫不改善。
		11. 直徑 5 公分(準則規範為 2.8-4 公分)。(S01~S07)	不影響安全及通行，暫不改善。
		12. 與鄰牆寬度 7 公分(準則規範為 3-5 公分)。(S01~S07)	不影響安全及通行，暫不改善。
		13. 樓梯扶手未設點字資訊。(S01~S07)	不影響安全及通行，暫不改善。
		14. 距梯級終端 30 公分處，無設置警示設施。(S01~S07)	不影響安全及通行，暫不改善。
		15. 無障礙標示系統採棕底白字，不符準則規範。	不影響安全及通行，暫不改善。
		16. 地面前端有變化時未設置警示標示。	不影響安全及通行，暫不改善。

資料來源：本研究整理

表 2.5-21 板橋公車站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬(續三)

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
無障礙系統	設施檢核	17.除電梯外其他標示未設觸覺文字或符號。	不影響安全及通行，暫不改善。
		18.未針對輪椅使用者設置標示。	併入標示系統改善。
		19.場內標示系統未標明無障礙系統位置。	併入標示系統改善。
		20.場站平面配置圖未標示各項無障礙設施。	併入標示系統改善。
		21.站內未提供電腦查詢系統。	空間限制，不建議設置。
	乘客滿意度調查	1.整體滿意度分數為 3.4 介於滿意(4)與普通(3)之間。	—
		2.最需改善項目的前 3 項為防護設施、開關門時間長度、設置數量。	加長無障礙電梯開關門時間。
	標示系統	1.標示未針對輪椅使用者可視高度設置。	不影響安全及通行的情形下，尚無改善之迫切需要。
		2.懸吊式燈箱之下緣距地面 2.3 公尺，側嵌式燈箱之下緣距地面 2.0 公尺，均過低(準則規範分別為 2.5 公尺與 2.1 公尺)。	不影響安全及通行，暫不改善。
		3.指示性標示系統上未提供距轉乘設施之「剩餘距離」。	已於臺鐵/高鐵板橋車站通道 W05 建議設置。
		4.月臺層未提供指示性標示指引各出口之方向與轉乘設施。	(1)建議於平面層 1 號月臺設置場站位置圖。 (2)板橋公車站乘客下車主要經地下通道離站，因此月臺無須設置出口資訊圖。
		5.各出入口未設置資訊性標示。	
資料來源：本研究整理	設施檢核	6.進站資訊僅提供公車資訊，未包含系統路網圖、場站資訊圖及電梯位置圖。	
		7.未提供出站資訊(包含場站位置圖及出口資訊圖)。	
		8.未整合場站附近之交通系統資訊。	
		9.未提供轉乘系統播音資訊。	提供轉乘設施出口方向之播音。

表 2.5-21 板橋公車站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬(續四)

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
標示系統	乘客滿意度調查	1.整體滿意度分數為 3.2 介於滿意(4)與普通(3)之間。	—
		2.最需改善項目的前 3 項為內容不明確、中文字體大小及易迷路。	
轉乘資訊系統	設施檢核	1.無入口網頁。	新增或提供連結。 新增靜態、動態轉乘資訊，及於入口網頁、宣傳摺頁及電腦查詢系統等提供周邊轉乘運具轉乘資訊及旅運規劃，並就轉乘資訊部分與周邊場站之營運管理單位及臺北縣政府交通局進行資訊整合。
		2.靜態資訊看板僅有公車資訊，無其他運具轉乘資訊。	
		3.動態資訊看板僅有公車資訊，無其他運具轉乘資訊。	
		4.無提供相關轉乘資訊與宣傳摺頁。	
		5.主要出入口未設置電腦查詢系統。	
	乘客滿意度調查	1. 整體滿意度分數為 3.5 介於滿意(4)與普通(3)之間。	—
		2.最需改善項目的前 3 項為轉乘運具班次資訊、路線資訊及設置位置之提供。	

資料來源：本研究整理

2.6 捷運板橋站

2.6.1 場站轉乘設施檢核分析

本研究對於捷運板橋站各項轉乘設施之檢核結果參見附錄 1，茲就檢核結果不符本研究第 1 年期所擬定的規劃設計準則(草案)部分說明如后。

1.轉乘臨停與轉乘停車系統

(1)轉乘臨停系統

- ①未設置計程車招呼站。
- ②汽、機車臨停設於站緣且僅劃設黃線未進行區隔，亦未採內部化。(K11)
- ③臨停接送區未設置遮雨(陽)設施。(K11)
- ④自行車停車設施設於人行道上。(P05,P06)
- ⑤自行車於本站可搭乘捷運，但出入口與一般乘客相同。

(2)轉乘停車系統

捷運板橋站無轉乘停車設施，故無檢核項目。

2.人行系統

(1)出入口

有樓梯但未設無障礙設施。(EX01,EX02)

(2)坡道

坡道未設遮雨(陽)設施。(EX03)

(3)樓梯

- ①樓梯扶手長度伸出頭末階踏步過短僅 40~60 公分 (準則規範為 120 公分)。(S01~S07)

②樓梯扶手高度 90~91 公分不符(準則規範為 86 公分)。
(S01~S07)

③樓梯未預留電扶梯機坑、線槽、排水管及電路管線需求。
(S01~S07)

(4)電扶梯

電扶梯速度 39 公尺/分(準則規範為未超過 30 公尺/分)。
(E05~E07)

(5)人行步道

①出口 3 往臨停設施無遮雨(陽)設施。(EX03)

②主運具場站與轉乘運具間之行人通道鋪面、行人穿越道之材質與顏色相近，無明顯區隔。(EX01,EX03)

3.無障礙系統

(1)室外通路

高低差大於 3 公分，未設無障礙設施。(EX01,EX02)

(2)出入口及門

未裝設語音播音器以引導視障者辨知門的位置。(EX03)

(3)坡道

①坡道地面至扶手上緣高度過低。(EX03)

②坡道與平臺未採用對比之顏色予以區分，無明顯區隔。
(EX03)

(4)升降機(電梯)

①呼叫鈕點字設置於操作盤按鈕下方而未在左方。(D01)

②電梯之觸覺裝置及點字符號之尺寸不合規定(準則規範為 6×8cm)。(D01)

③電梯內之扶手上緣與地板面之距離 90 公分(準則規範為 75 公

分)。(D01)

- ④ 電梯按鈕之標示數字與底板的顏色相近，沒有明顯對比。
(D01)

(5)樓梯

- ① 扶手與鄰近牆壁之壁面距離 7~8 公分，過寬(準則規範為 3~5 公分)。(S01~S07)
- ② 樓梯未設置點字資訊。(S01~S07)

(6)服務臺

站內服務臺檯面高度 90 公分(準則規範為 80 公分)。

(7)標示

- ① 除電梯外，其他標示未有觸覺文字或符號。
- ② 未針對輪椅使用者設置標示。

(8)電腦查詢系統

站內除悠遊卡查詢機外，未提供其他電腦查詢系統。

4.標示系統

本場站標示系統牌面設置位置及內容資訊之現況如附錄 4 所示，檢核結果說明如下：

(1)設計原則、設計基本要素、硬體構成要素

標示未針對輪椅使用者可視高度設置。

(2)標示系統設置類型

指示性標示系統上未提供距轉乘設施之「剩餘距離」。

(3)播音系統

播音資訊未提供轉乘設施種類、出站月臺、出口方向、出口位置及搭車地點等。

5.轉乘資訊系統

(1)入口網頁

- ①場站無獨立之入口網頁，設於臺北捷運公司網頁下。
- ②網頁未提供臺鐵、高鐵及國道客運轉乘資訊。
- ③網頁未提供完整旅運規劃。

(2)靜態資訊看板

在場站主要出入口處，除公車路線及站位之靜態資訊外，未提供其他運具轉乘資訊。

(3)動態資訊看板

出入口處未提供即時動態轉乘資訊。

(4)宣傳摺頁

- ①在場站主要出入口處，未提供臺鐵、高鐵、公車、捷運等相關轉乘資訊摺頁。
- ②未提供臺北捷運公司相關營運資訊的宣傳摺頁。

(5)電腦查詢系統

主要出入口未設置電腦查詢系統。

2.6.2 場站轉乘設施需求與服務水準評估

1.轉乘臨停系統

(1)小汽車

捷運板橋站臨停設施需求參見表 2.6-1 所示，其中小汽車臨停上客係未考慮車輛於站緣的停等候客時間，僅單純考量車輛清站時間及平均每車上車時間。調查評估結果 K01 小汽車臨停上客設施需求為 0.4 席；而小汽車(含計程車)臨停下客設施需求為 0.2 席。由於臨停等候親友的車輛往往佔據站緣，且停等往往超過黃線停等 3 分鐘的限制，導致後續臨停車輛違規(併排或於紅線)情形嚴重，臨停上下客違規比率在 70%左右。

(2)機車

板橋客運站機車臨停設施需求參見表 2.6-2 所示，其中機車臨停上客係未考慮車輛於站緣的停等候客時間，僅單純考量車輛清站時間及平均每車上車時間。調查評估結果 K01 機車臨停上客設施需求為 1.3 席；而機車臨停下客設施需求為 0.7 席。另機車臨停違規情形不若小汽車臨停的嚴重。

表 2.6-1 捷運板橋站小汽車臨停設施需求評估表

上/下客	編號	尖峰上(下)客車輛數 Q	平均每車上(下)車時間 D	清站時間 t_c	折減係數 R	設施需求 K_D	違規臨停比率 p
上客	K01	32	11	12	0.667	0.4	63%
下客	K01	18	12	12	0.667	0.2	77%
$K_D=Q \times (D+t_c) \div (3600R) \times e$ 上客 $D=aA+t_{oc}$ 下客 $D=bB+t_{oc}$ $A=1.28$ (人；實際調查平均) $t_{oc}=3$ (秒) $B=1.13$ (人；實際調查平均) t_c =請參照準則表 2-7 $a=6$ (秒；請參照準則表 2-6) R =請參照準則表 2-5(C 級服務水準) $b=8$ (秒；請參照準則表 2-6) $e=1.1$							

資料來源：本研究調查整理

表 2.6-2 捷運板橋站機車臨停設施需求評估表

上/下客	編號	尖峰上(下)客車輛數 Q	平均每車上(下)車時間 D	清站時間 t_c	折減係數 R	設施需求 K_D	違規臨停比率 p
上客	K01	59	41	7	0.667	1.3	15%
下客	K01	26	46	7	0.667	0.7	17%
$K_D=Q \times (D+t_c) \div (3600R) \times e$ 上客 $D=aA+t_{oc}$ 下客 $D=bB+t_{oc}$ $A=1$ (人；實際調查平均) $t_{oc}=3$ (秒) $B=1$ (人；實際調查平均) t_c =請參照準則表 2-7 $a=41$ (秒；請參照準則表 2-6) R =請參照準則表 2-5(C 級服務水準) $b=46$ (秒；請參照準則表 2-6) $e=1.1$							

資料來源：本研究調查整理

(3)計程車

捷運板橋站於站前路路緣並未劃設計程車招呼站，故未進行計程車臨停上客設施需求評估，但在本研究實地踏勘時發

現，經常性有 1~2 部計程車於紅線區違規停放排班，至於計程車臨停下客則已併入小汽車進行評估。

2.轉乘停車系統

(1)汽、機車

捷運板橋站未設置汽、機車停車場，故未進行轉乘停車系統之平均車位使用率評估。

(2)自行車

捷運板橋站自行車停車區 P05 及 P06 分別設置於鄰近出口 1 及出口 3 的人行道上，總車位數分別為 74 席及 83 席。按本研究調查整理 P05 及 P06 平均車位使用率分別為 0.64 及 0.75，均未達準則所規範需改善上限之 0.8，詳見表 2.6-3 所示。

表 2.6-3 捷運板橋站自行車停車設施平均車位使用率評估表

編號	總停車位數 N	調查時數 H	調查時段 總停車數 P	平均每小時 停車數 $S(P/H)$	平均每小時停車數 ÷總停車位數 S/N
P05	74	6	318	53	0.64
P06	83	6	332	55	0.75

資料來源：本研究調查整理

3.人行系統

(1)出入口

捷運板橋站為一地下場站，出入口均以樓梯及電扶梯連通地面層與通道至大廳層，故本研究係針對樓梯及電扶梯進行設施需求及服務水準評估，而未針對出入口進行進服務水準評估。

(2)通道

本研究共計調查捷運板橋站 B2 大廳層 4 處通道之行人流量，按通勤區行人交通設施服務水準等級(參見表 2.3-7)，捷運

板橋站 B2 大廳層 4 處通道均為 A 級，詳見表 2.6-4 所示。

表 2.6-4 捷運板橋站通道服務水準評估表

編號	通道有效寬度 (公尺) W	需求流率 (人/分) Q	單位有效 寬度乘載流率 Q/W	服務水準 Los
W02	7.0	57	8.1	A
W03	6.1	15	2.5	A
W04A	2.4	4	1.7	A
W04B	2.4	4	1.7	A
需求流率 Q =按尖峰小時運量之 2.5%，即為 $P_{60} \times 2.5\%$ 。				

資料來源：本研究調查整理

(3)樓梯

本研究共計調查捷運板橋站各樓層間 11 座樓梯之行人流量，按通勤區行人交通設施服務水準等級(參見表 2.3-7)，所調查的 11 座樓梯服務水準皆為 A 級，詳見表 2.6-5 所示。

表 2.6-5 捷運板橋站樓梯服務水準評估表

編號	通道有效寬度 (公尺) W	需求流率 (人/分) Q	單位有效 寬度乘載流率 Q/W	服務水準 Los
S01(1 樓-B1 層)	4.74	2	0.4	A
S02(B1 層-B2 層)	2.35	2	0.9	A
S03(B1 層-B2 層)	2.35	2	0.9	A
S04(B1 層-B2 層)	2.35	2	0.9	A
S05(1 樓-B1 層)	2.35	2	0.9	A
S06(B1 層-B2 層)	3.90	2	0.5	A
S07(1 樓-B1 層)	3.90	32	8.2	A
S09(B2 層-B3 層)	1.80	2	1.1	A
S10(B2 層-B3 層)	3.00	3	1.0	A
S11(B2 層-B3 層)	3.00	5	1.7	A
S12(B2 層-B3 層)	1.80	2	1.1	A
需求流率 Q =按尖峰小時運量之 2.5%，即為 $P_{60} \times 2.5\%$ 。				

資料來源：本研究調查整理

(4)電扶梯

依據「臺北都會區大眾運輸系統規劃手冊」，電扶梯設計容量上行每分鐘 146 人、下行每分鐘 110 人，評估現有捷運板橋站各樓層間 19 座電扶梯需求流率是否大於設計容量(其中 E08 電扶梯主要係為提供員工通往辦公室使用，因此未納入本次服務水準評估調查中)，倘需求流率高於設計容量，則應在電扶梯起端前設置緩衝區，緩衝區面積按需求流率高於設計容量的人數以每人 0.5m^2 設置。調查結果顯示捷運板橋站所有電扶梯的需求流率均低於設計容量，詳見表 2.6-6 所示。

表 2.6-6 捷運板橋站電扶梯容量檢核評估表

編號	設計容量(人/分) C	需求流率(人/分) Q1	需求大於容量 Q1>C
E01(B2 層-B1 層)	110	8	N
E02(B1 層-B2 層)	146	10	N
E03(1 樓-B1 層)	146	12	N
E04(B1 層-1 樓)	110	6	N
E05(1 樓-B1 層)	146	16	N
E06(1 樓-B1 層)	146	4	N
E07(B1 層-1 樓)	110	14	N
E09(B1 層-1 樓)	110	32	N
E10(B1 層-B2 層)	146	53	N
E11(B2 層-B1 層)	110	26	N
E12(B2 層-B1 層)	110	40	N
E13(B3 層-B2 層)	110	27	N
E14(B2 層-B3 層)	146	32	N
E15(B3 層-B2 層)	110	26	N
E16(B3 層-B2 層)	110	22	N
E17(B3 層-B2 層)	110	18	N
E18(B2 層-B3 層)	146	32	N
E19(B1 層-B2 層)	146	27	N
E20(B2 層-B1 層)	110	31	N
需求流率 Q=按尖峰小時運量之 2.5%，即為 $P_{60} \times 2.5\%$ 。			

資料來源：本研究調查整理

2.6.3 場站轉乘設施滿意度分析

1.旅客基本資料分析

茲將捷運板橋站受訪旅客基本資料分析結果彙整如表 2.6-7，
以下分別依照性別、年齡、教育程度與職業說明分析如后。

(1)性別

在此次滿意度調查中，捷運板橋站受訪乘客之男、女性別
比率分別為 51.1%與 48.9%。

(2)年齡

捷運板橋站受訪者中，以 21-30 歲之民眾為最主要之搭乘
族群，占有受訪乘客之 40.8%，其次為 20 歲以下之 24.7%，
31-40 歲為 20.1%，40 歲以上的乘客則占 14.3%。

(3)教育程度

受訪民眾之教育程度以大學所占比率最高，為 46.6%、其
次為高中(職)與專科，所占比率分別為 28.2%與 11.5%。

(4)職業

受訪者職業方面，以學生較多，占有受訪民眾之
41.4%，其次為商業(包括自由業/服務業)之 29.3%與公教
8.6%。

表 2.6-7 捷運板橋站滿意度調查受訪旅客基本資料

項目		百分比
性別	男性	51.1%
	女性	48.9%
	總計	100.0%
年齡	20 歲以下	24.7%
	21-30 歲	40.8%
	31-40 歲	20.1%
	41-50 歲	10.3%
	51-60 歲	2.3%
	61 歲以上	1.8%
	總計	100.0%
學歷	國中以下	6.8%
	高中(職)	28.2%
	專科	11.5%
	大學	46.6%
	研究所以上	6.9%
	總計	100.0%
職業	學生	41.4%
	軍警	1.7%
	公教	8.6%
	農林漁牧業	0.0%
	工/製造業	7.5%
	商/服務/自由業	29.3%
	家管	3.4%
	待業	2.9%
	退休	1.2%
	其他	4.0%
	未填答	0.0%
	總計	100.0%

資料來源：本研究調查整理

2.旅運特性分析

茲將捷運板橋站受訪旅客旅運特性分析結果彙整如表 2.6-8，並說明如后。

(1)進出站比率

捷運板橋站之進出站比率分別為進站搭車 39.7%與出站離開 60.3%。

(2)轉乘運具

捷運板橋站受訪乘客之轉乘運具種類以「公車」、「步行」與「火車」為最主要方式，分別為 29.9%、26.4%與 19.5%。利用私人運具(包括自行車)到離站之比率為 12.1%，利用公共運輸(包括計程車)到離站之比率為 61.4%，步行之比率為 26.4%。

(3)旅次目的

旅次目的以上班/上學與休閒旅遊為最多，分別為 31.0%與 24.1%。其次則為商務洽公與探親訪友，分別為 19.0%與 15.5%。

(4)搭乘頻率

關於搭乘頻率方面，每週至少搭乘 2 次以上所占比率最多，有 28.7%，其次為無固定頻率與每週 1 次，分別為 25.3%與 14.4%。

(5)陪同人數

所有受訪乘客中，無人陪同之比率較多，約為 64.9%，有陪同者占 34.5%，其餘 0.6%為未填答者。而有陪同者之乘客中，平均陪同人數(不包括受訪者本人)為 1.7 人。

另外，受訪乘客之陪同者的進出站頻率中「每週至少進出站一次」之比率為 36.7%，「每週進出站次數少於一次」之比率為 61.7%。

表 2.6-8 捷運板橋站滿意度調查受訪旅客旅次特性

項目		百分比
受訪乘客進出站比率	進站搭車	39.7%
	出站離開	60.3%
	總計	100.0%
轉乘運具種類	火車	19.5%
	高鐵	1.8%
	國道客運	5.7%
	捷運	0.0%
	公車	29.9%
	計程車	4.6%
	他人開車接送	5.2%
	他人騎車接送	2.3%
	自行開車	0.6%
	自行騎機車	2.9%
	自行車	1.1%
	步行	26.4%
	其他	0.0%
	總計	100.0%
旅次目的	上班/上學	31.0%
	商務洽公	19.0%
	休閒旅遊	24.1%
	探訪親友/返鄉	15.5%
	其他	10.4%
	總計	100.0%
搭乘頻率	每週至少 2 次	28.7%
	每週 1 次	14.4%
	每月 2-3 次	11.5%
	每月 1 次	9.2%
	每半年 1-5 次	5.7%
	無固定頻率	25.3%
	第一次進/出本站	5.2%
	總計	100.0%

資料來源：本研究調查整理

表 2.6-8 捷運板橋站滿意度調查受訪旅客旅次特性(續)

項目		百分比
是否有陪同者	有陪同者	34.5%
	單獨一人	64.9%
	未填答	0.6%
	總計	100.0%
平均陪同人數(不包括自己)		1.7
陪同者進出站頻率	有每週至少進出一次	36.7%
	無每週至少進出一次	61.7%
	未填答	1.6%
	總計	100.0%
陪同者使用本站之經驗	有經驗豐富陪同者	36.5%
	無經驗豐富陪同者	61.7%
	未填答	1.7%
	總計	100.0%

資料來源：本研究調查整理

3.滿意度調查分析

(1)臨停設施

①臨停設施使用經驗

捷運板橋站受訪旅客之臨停設施使用經驗方面，有 58.6%的乘客曾經使用過捷運板橋站的臨停設施，有 41.4%的受訪乘客未曾使用過臨停設施。而使用過臨停設施且認為有需要改善的受訪乘客約有 50.0%，有 8.6%的受訪乘客認為無需改善，如表 2.6-9。

表 2.6-9 捷運板橋站受訪旅客之臨停設施使用經驗

使用經驗		百分比
曾經使用	需要改善	50.0%
	無需改善	8.6%
	小計	58.6%
未曾使用		41.4%
合計		100.0%

資料來源：本研究調查整理

②臨停設施使用滿意度

臨停設施使用滿意度方面，受訪者之感受達滿意以上約有 42.2%，不滿意或非常不滿意的乘客有 8.8%，其餘之 49.0%為普通，詳如表 2.6-10。

表 2.6-10 捷運板橋站受訪旅客之臨停設施滿意度

滿意程度	百分比
非常不滿意	3.9%
不滿意	4.9%
普通	49.0%
滿意	42.2%
非常滿意	0.0%

資料來源：本研究調查整理

③臨停設施改善建議

臨停設施改善建議方面，約有 50.0%的受訪者填答此問項。而受訪乘客認為最需要改善的項目依序有「座椅」、「遮雨(陽)設施」與「導引標示」，詳如表 2.6-11。依調查員檢核結果亦發現捷運板橋站出口之臨停接送區未設足夠之遮雨(陽)設施。

表 2.6-11 捷運板橋站受訪旅客之臨停設施建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
設置位置	5.1%	9
設置數量	5.9%	6
上下車空間	7.5%	5
交通秩序	5.6%	7
照明	1.6%	10
遮陽(雨)設施	23.7%	2
座椅	25.8%	1
導引標示	11.3%	3
導引動線	5.6%	7
其他	7.8%	4

資料來源：本研究調查整理

(2)停車設施

①停車設施使用經驗

在停車設施使用經驗方面，有 16.7%的乘客曾經使用過捷運板橋站附近的停車設施，而未曾使用過的受訪乘客有 83.3%。曾使用過停車設施且認為停車設施需要改善的受訪乘客約有 15.5%，有 1.2%的受訪乘客認為捷運板橋站周遭停車設施沒有需要改善之處，如表 2.6-12。

表 2.6-12 捷運板橋站受訪旅客之停車設施使用經驗

使用經驗		百分比
曾經使用	需要改善	15.5%
	無需改善	1.2%
	小計	16.7%
未曾使用		83.3%
合計		100.0%

資料來源：本研究調查整理

②停車設施使用滿意度

停車設施使用滿意度方面，乘客感受達滿意以上約有 24.1%，不滿意或非常不滿意的乘客有 17.2%，其餘 58.6%為普通，詳如表 2.6-13。

在此次調查範圍中，捷運板橋站之停車設施滿意度屬於中等，與板橋公車站、板橋客運站無明顯差異。

表 2.6-13 捷運板橋站受訪旅客之停車設施滿意度

滿意程度	百分比
非常不滿意	3.4%
不滿意	13.8%
普通	58.6%
滿意	24.1%
非常滿意	0.0%

資料來源：本研究調查整理

③停車設施改善建議

受訪乘客認為最需改善的項目為「設置數量」、「遮雨(陽)設施」與「設置位置」。因本場站並無設置站內停車場，若需停車轉乘之乘客多數由平面道路步行至捷運板橋站，因此對於停車設施設置位置與遮雨陽設施之滿意度較低，詳如表 2.6-14。

表 2.6-14 捷運板橋站受訪旅客之停車設施建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
設置位置	15.7%	3
設置數量	32.4%	1
上下車空間	0.0%	9
交通秩序	2.8%	7
照明	0.9%	8
遮陽(雨)設施	25.9%	2
座椅	0.0%	9
導引標示	10.2%	4
導引動線	6.5%	5
其他	5.6%	6

資料來源：本研究調查整理

(3)人行設施

①人行設施使用滿意度

人行設施滿意度方面，乘客感受在滿意以上的共有 68.4%。另外感到不滿意或非常不滿意乘客共有 4%，滿意度較其他場站稍高，詳如表 2.6-15。

②人行設施改善建議

在改善建議方面，約有 58.0%的受訪者認為有改善之需要，有 42.0%之乘客認為無需改善。在所有改善建議中，受訪乘客認為最需改善的前 3 項依序為「人車衝突」、「遮雨(陽)設施」以及「導引標示」，詳如表 2.6-16。

表 2.6-15 捷運板橋站受訪旅客之人行設施滿意度

滿意程度	百分比
非常不滿意	1.1%
不滿意	2.9%
普通	27.6%
滿意	68.4%
非常滿意	0.0%

資料來源：本研究調查整理

表 2.6-16 捷運板橋站受訪旅客之人行設施建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
設置位置	3.2%	10
設置數量	2.4%	14
高度	0.0%	20
寬度	4.8%	6
照明	3.2%	10
規格設計不良	0.8%	17
緩衝空間不足	8.8%	4
運轉速度	3.2%	10
鋪面材質	3.4%	9
地面不平整	2.9%	13
遮陽(雨)設施	14.6%	2
扶手設置位置	1.3%	16
扶手規格尺寸	0.5%	18
扶手穩固性	0.5%	18
被違規佔用	1.6%	15
人車衝突	20.4%	1
缺乏人行號誌	4.2%	7
導引標示	11.7%	3
導引動線	4.2%	7
其他	8.2%	5

資料來源：本研究調查整理

(4)無障礙設施

①無障礙設施使用經驗

所有受訪者中，約有 13.8%曾經使用過捷運板橋站之無障礙設施，另有 86.2%之受訪者未曾使用過。而曾經使用過無障礙設施且認為該設施需要改善的受訪乘客約有 8.0%，而有 5.7%的受訪乘客認為沒有需要改善之處，詳如表 2.6-17。

表 2.6-17 捷運板橋站受訪旅客之無障礙設施使用經驗

使用經驗		百分比
曾經使用	需要改善	8.0%
	無需改善	5.7%
	小計	13.8%
未曾使用		86.2%
合計		100.0%

資料來源：本研究調查整理

②無障礙設施使用滿意度

曾經使用無障礙設施的受訪者中，54.2%認為滿意，不滿意與非常不滿意皆為 0.0%。其餘為普通感受的受訪者占 45.8%。滿意度相當集中於普通與滿意層級，此結果應與一般民眾較少機會使用無障礙設施有關，詳如表 2.6-18。

表 2.6-18 捷運板橋站受訪旅客之無障礙設施滿意度

滿意程度	百分比
非常不滿意	0.0%
不滿意	0.0%
普通	45.8%
滿意	54.2%
非常滿意	0.0%

資料來源：本研究調查整理

③無障礙設施改善建議

無障礙設施改善建議方面，受訪者認為最需改善的前幾個項目為「開關門時間長度」、「坡度」、「其他」及「設置數量」，詳如表 2.6-19。因捷運板橋站僅出口 3 有附設無障礙設施(坡道及電梯)，其餘出入口均未附設且皆有樓梯與電扶梯，造成輪椅使用者使用不便。因此完善的導引設施與地面平整度成為受訪者較建議改善的項目。

表 2.6-19 捷運板橋站受訪旅客之無障礙設施建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
設置位置	5.2%	5
設置數量	10.3%	4
高度	0.0%	12
寬度	1.7%	10
深度	3.4%	7
坡度	15.5%	2
防護設施	1.7%	10
扶手設置位置	0.0%	12
扶手規格尺寸	0.0%	12
扶手穩固性	0.0%	12
點字符號大小	0.0%	12
點字內容正確性	0.0%	12
缺乏點字符號	0.0%	12
鋪面材質	0.0%	12
地面不平整	3.4%	7
呼叫鈕設置位置	0.0%	12
操作盤設置位置	0.0%	12
開關門時間長度	34.5%	1
操作空間	5.2%	5
被違規佔用	0.0%	12
導引標示	3.4%	7
導引動線	0.0%	12
其他	15.5%	2

資料來源：本研究調查整理

(5)導引標示設施

①導引標示使用經驗

此次調查中，約有 79.9%的受訪者曾經留意導引標示設施，有 20.1%未曾留意。所有受訪者中，有 49.4%曾經留意導引設施且認為有需要改善，有 30.5%曾經留意導引設施且認為無需改善，詳如表 2.6-20。

表 2.6-20 捷運板橋站受訪旅客之導引標示使用經驗

使用經驗		百分比
曾經留意	需要改善	49.9%
	無需改善	30.5%
	小計	79.9%
未曾留意		20.1%
合計		100.0%

資料來源：本研究調查整理

②導引標示使用滿意度

導引標示滿意度方面，從「非常滿意」至「非常不滿意」之 5 個等級比率依次為 1.4%、54.0%、32.4%、10.8%、1.4%。對於導引標示認為滿意以上的受訪者有 55.4%，感到不滿意或非常不滿意的則有 12.2%，詳如表 2.6-21。

表 2.6-21 捷運板橋站受訪旅客之導引標示滿意度

滿意程度	百分比
非常不滿意	1.4%
不滿意	10.8%
普通	32.4%
滿意	54.0%
非常滿意	1.4%

資料來源：本研究調查整理

③導引標示改善建議

導引標示改善建議之 18 個項目中，受訪者認為最需改善的前 3 項依序為「內容不明確」、「易迷路」與「中文字體大小」。經調查員檢核發現板橋捷運站內長廊較多，而僅廁所與電梯之標示上有標註「剩餘距離」資訊，因此若乘客需至其他場站轉乘，較不清楚剩餘距離，容易迷路，詳如表 2.6-22。

表 2.6-22 捷運板橋站受訪旅客之導引標示建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
數量不足	8.8%	4
數量太多	0.8%	15
布設位置	5.1%	7
布設高度	0.0%	17
型式不統一	1.1%	14
內容不明確	24.3%	1
內容不連續	4.5%	8
圖形不易辨識	2.4%	11
圖型大小	6.7%	5
無中英對照	0.0%	17
中文字體大小	12.8%	3
英文字體大小	2.7%	9
箭頭大小	5.6%	6
顏色對比不佳	1.3%	13
顏色不鮮豔	2.7%	9
照明	2.4%	11
易迷路	18.4%	2
其他	0.5%	16

資料來源：本研究調查整理

(6)轉乘資訊

①轉乘資訊使用經驗

有 33.9%的受訪者曾經查詢或使用過轉乘資訊，66.1%的受訪乘客未曾查詢或使用過轉乘資訊。在所有受訪者中，有 19.5%的民眾曾經查詢轉乘資訊且認為查詢資訊需要改善，有 14.4%的民眾認為無需改善，詳如表 2.6-23。

表 2.6-23 捷運板橋站受訪旅客之轉乘資訊使用經驗

使用經驗		百分比
曾經使用	需要改善	19.5%
	無需改善	14.4%
	小計	33.9%
未曾使用		66.1%
合計		100.0%

資料來源：本研究調查整理

②轉乘資訊使用滿意度

對捷運板橋站轉乘資訊填答「滿意」之受訪者有 60.7%，有 6.5%的民眾認為不滿意，認為普通的則有 32.8%，詳如表 2.6-24。捷運板橋站轉乘資訊之滿意度方面與板橋公車站類似，皆無受訪者填寫「非常滿意」或「非常不滿意」，填答結果相當集中。

表 2.6-24 捷運板橋站受訪旅客之轉乘資訊滿意度

滿意程度	百分比
非常不滿意	0.0%
不滿意	6.5%
普通	32.8%
滿意	60.7%
非常滿意	0.0%

資料來源：本研究調查整理

③轉乘資訊改善建議

受訪者認為捷運板橋站轉乘資訊最需要改善的前 3 項依序為「轉乘運具班次資訊」、「設置位置」與「轉乘運具路線資訊」，詳如表 2.6-25。與其他場站相同，轉乘班次資訊與轉乘運具路線資訊皆為乘客認為較需改善的項目。

表 2.6-25 捷運板橋站受訪旅客之轉乘資訊建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
設置位置	16.0%	2
設置/發行數量	3.8%	9
轉乘運具種類	4.6%	7
轉乘運具搭乘地點	4.6%	7
轉乘運具路線資訊	15.3%	3
轉乘運具班次資訊	19.8%	1
轉乘運具費率資訊	13.0%	4
轉乘運具行車狀況	7.6%	6
停車場地點	0.0%	13
停車場營運資訊	0.0%	13
周邊租車地點	2.3%	10
周邊租車營運資訊	1.5%	12
旅運規劃建議	9.2%	5
其他	2.3%	10

資料來源：本研究調查整理

2.6.4 場站轉乘設施現況問題綜合分析

就本研究對於捷運板橋站所進行各項轉乘設施之檢核、設施需求與服務水準評估及乘客滿意度調查結果，綜合各項轉乘系統現況問題說明如后。

1.轉乘臨停與轉乘停車系統

(1)轉乘臨停系統

就捷運板橋站轉乘臨停系統檢核結果，未符合本研究研擬之規劃設計準則(草案)規範之項目包括：臨停設施項目、內部化設置；汽、機車及上、下客臨停進行區隔；臨停接送區提供遮雨(陽)設施；自行車停車設施區位；自行車進出站動線。

就設施需求及服務水準評估方面，現有的各項臨停設施需求量均不高，站緣應有足夠空間可供布設，而現況主要問題係駕駛者未遵守交通規則及執法不足的問題。

就乘客滿意度調查方面，轉乘臨停系統整體滿意度分數為 3.3 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目的前 3 項為座椅、遮雨(陽)設施及導引標示。

綜合上述，建議捷運板橋站轉乘臨停系統維持現有布設，但加強執法取締違規，以維持站區周邊交通秩序。至於遮雨(陽)設施同臺鐵/高鐵板橋車站建議可暫不設置。

(2)轉乘停車系統

在板橋新站特定專用區各複合運輸場站規劃時，捷運板橋站即規劃與臺鐵/高鐵板橋車站共用地下停車場，故未設置汽、機車停車設施，因此無檢核項目，而周邊自行車停車區亦尚有剩餘容量可供使用。就乘客滿意度調查方面，乘客主要係反應臺鐵/高鐵板橋車站地下停車場及特專三停車場之滿意度，調查結果滿意度分數為 3.0 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目的前 3 項為設置數量、遮雨(陽)設施及設置位置。捷運板橋站自行車停車區除設於人行道上，目前已無其他合適地點，故在不阻礙行人行走之情況下，暫時無需改善；而自行車進出捷運車站可搭乘電梯或走樓梯，進出閘門則使用無障礙閘門，且捷運公司不建議自行車搭乘電扶梯，而一般乘客大多以搭乘電扶梯為主，基本上已可視為與一般乘客進行區隔。

2.人行系統

就捷運板橋站人行系統檢核結果，未符合本研究研擬之規劃設計準則(草案)規範之項目主要包括：出入口無障礙設施；坡道遮雨(陽)設施；樓梯扶手伸出頭末階踏步長度、扶手高度及預留電扶梯機坑、線槽、排水管及電路管線需求；電扶梯速度；人行步道設置遮雨(陽)設施、人行步道材質及鋪面或顏色。

就設施需求及服務水準評估方面，現有的各項人行設施需求量均不高，出入口、通道及樓梯服務水準均良好為 A 級，而電扶梯之需求流率均小於設計容量。

就乘客滿意度調查方面，人行系統整體滿意度分數為 3.6 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目的前 3 項為人車衝突、遮雨(陽)設施、導引標示。

綜合上述，臺鐵/高鐵板橋車站人行系統中，EX03 設有無障礙相關設施，已符合最少 1 處之法規標準。遮雨(陽)設施建議暫不設置。其他如坡道、樓梯、電扶梯及人行通道不符準則規範者，在不影響安全及通行的情況下，尚無改善之迫切需要。

3.無障礙系統

就捷運板橋站無障礙系統檢核結果，未符合本研究研擬之規劃設計準則(草案)規範之項目主要包括：室外通道無障礙設施；設語音播音器引導視障者；坡道扶手高度、坡道與平臺顏色；電梯呼叫鈕點字位置、觸覺裝置及點字符號尺寸、扶手高度、按鈕之標示數字顏色；樓梯扶手鄰牆寬度、點字資訊；站內服務臺檯面高度；無障礙標示觸覺文字或資訊、警示、針對輪椅使用者設置；電腦查詢系統提供。

就乘客滿意度調查方面，無障礙系統整體滿意度分數為 3.5 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目的前 3 項為開關門時間長度、坡度及設置數量。

綜合上述，捷運板橋站無障礙系統中，EX03 設有無障礙相關設施，已符合最少 1 處之法規標準，另建議加長無障礙電梯開

關門時間及加強專人服務方式以取代設置無障礙專用服務臺及電腦查詢系統，其他設施在不影響安全及通行的情形下，尚無改善之迫切需要。

4.標示系統

就捷運板橋站無障礙系統檢核結果，未符合本研究研擬之規劃設計準則(草案)規範之項目主要包括：針對輪椅使用者可視高度設置；提供距轉乘設施之「剩餘距離」；轉乘播音資訊。

就乘客滿意度調查方面，標示系統整體滿意度分數為 3.4 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目的前 3 項為內容不明確、易迷路及中文字體大小。

綜合上述，就大部分搭乘捷運的乘客而言，主要為通勤/通學之經常性搭乘旅次，因此對於附近轉乘設施皆已有部分程度之熟悉，故尚無提供距轉乘設施之「剩餘距離」的迫切需要，而洗手間及電梯為最多人詢問之設施，且為照顧身心障礙者之需求，已有提供「剩餘距離」之提示牌面。另建議提供轉乘設施出口方向之播音服務。其他設施在不影響安全及通行的情形下，亦尚無改善之迫切需要。

5.轉乘資訊系統

就捷運板橋站轉乘資訊系統檢核結果，未符合本研究研擬之規劃設計準則(草案)規範之項目主要包括：入口網頁轉乘資訊及旅運規劃提供；出入口處靜態、動態轉乘資訊、宣傳摺頁及電腦查詢系統提供。

就乘客滿意度調查方面，轉乘資訊系統整體滿意度分數為 3.5 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目的前 3 項為轉運具班次資訊、設置位置及路線資訊之提供。

綜合上述，臺北捷運公司網頁中有關板橋站乘車資訊，建議以新增或提供連結方式提供轉乘資訊及旅運規劃，並建議於出入口處增設靜態、動態轉乘資訊、宣傳摺頁及電腦查詢系統，惟就

轉乘資訊部分尚需與周邊場站之營運管理單位及臺北縣政府交通局進行資訊整合。

2.6.5 場站轉乘設施改善方案研擬

本研究綜合板橋捷運站各項轉乘系統現況問題與分析，研擬相關改善方案，並與營運單位進行訪談(訪談紀錄參見附錄 5)，就設施之現況問題及執行改善方案之可行性進行討論，並作必要之修正。茲就板橋捷運站各項轉乘系統改善方案建議說明如后。

1.轉乘臨停與轉乘停車系統

捷運板橋站轉乘臨停系統維持現有布設，但加強執法取締違規，以維持站區周邊交通秩序。

2.人行系統

行人系統相關設施在並不影響安全及通行的情況下，尚無改善之迫切需要。

3.無障礙系統

「建築物無障礙設施設計規範」已於 97 年 7 月 1 日開始實施，其主要係規範新建築物，而捷運板橋站為既有場站，因此轉乘無障礙系統相關設施在不影響安全及通行的情形下，尚無改善之迫切需要。而目前可立即提升服務及有安全之虞的改善項目包括：

(1)加長無障礙電梯開關門時間。

(2)加強專人服務方式以取代設置無障礙專用服務臺及電腦查詢系統。

由於轉乘設施中無障礙系統並未包含所有場站之無障礙設施，而「已領得建築執照之公共建築物無障礙設備與設施提具替代改善計畫作業程序及認定原則」已於民國 97 年 7 月 3 日生效，建議另按該原則就整體無障礙設施進行檢核及改善計畫。

4.標示系統

建議提供轉乘設施出口方向之播音服務。其他設施在不影響安全及通行的情形下，尚無改善之迫切需要。

5.轉乘資訊系統

建議參照本研究所擬轉乘資訊內容及場站營運單位的整合意見，就板橋新站特定專用區之各複合運輸場站的營運資訊進行整合，並於出入口處增設靜態、動態轉乘資訊，及於入口網頁、宣傳摺頁及電腦查詢系統等提供周邊轉乘運具轉乘資訊及旅運規劃。

茲將捷運板橋站轉乘設施檢核評估結果與改善方案彙整如表 2.6-26 所示。

2.6.6 場站轉乘設施改善方案經費預估

捷運板橋站各項轉乘系統改善方案並無工程面費用，至於管理面及需要再進行整合的項目，其可能會產生之費用則未予估算。

表 2.6-26 捷運板橋站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
轉乘臨停系統	設施檢核	1.未設置計程車招呼站。	因規劃與臺鐵/高鐵板橋車站共用臨停設施，並設有地下通道及人行天橋與臺鐵/高鐵板橋車站連通，尚無改善之迫切需要，惟站緣紅線區應加強取締違規設置困難，暫不改善
		2.汽、機車臨停設於站緣且僅劃設黃線未進行區隔，亦未採內部化。(K11)	
		3.臨停接送區未設置遮雨(陽)設施。(K11)	
		4.自行車停車設施設於人行道上。(P05,P06)	
		5.自行車於本站可搭乘捷運，但出入口與一般乘客相同。	
	設施需求及服務水評估	1.設施需求量不高，現有站緣空間足夠。	—
	乘客滿意度調查	2.計程車違規停車。	加強執法取締
		1.整體滿意度分數為 3.5 介於滿意(4)與普通(3)之間。	—
		2.最需改善項目的前 3 項為座椅、遮雨(陽)設施及導引標示。	—
	設施檢核	1.規劃與臺鐵/高鐵板橋車站共用地下停車場，未設置轉乘停車系統，故無檢核項目。	—
轉乘停車系統	設施需求及服務水評估	1.規劃與臺鐵/高鐵板橋車站共用地下停車場，未設置轉乘停車系統。	—
	乘客滿意度調查	1.整體滿意度分數為 3.0 介於滿意(4)與普通(3)之間。	—
		2.最需改善項目的前 3 項為設置數量、遮雨(陽)設施及設置位置。	—

資料來源：本研究整理

表 2.6-26 捷運板橋站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬(續一)

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
人行系統	設施檢核	1.有樓梯但未設無障礙設施。(EX01,EX02)	EX03 設有無障礙相關設施，已符合最少 1 處之法規標準
		2.坡道未設遮雨(陽)設施。(EX03)	設置困難，暫不改善
		3.樓梯扶手長度伸出頭未階踏步僅 40~60 公分(準則規範為 120 公分)。(S01~S07)	不影響安全及通行，暫不改善
		4.樓梯扶手高度 90~91 公分(準則規範為 86 公分)。(S01~S07)	不影響安全及通行，暫不改善
		5.樓梯未預留電扶梯機坑、線槽、排水管及電路管線需求。(S01~S07)	不影響安全及通行，暫不改善
		6.電扶梯速度 39 公尺/分(準則規範為未超過 30 公尺/分)。(E05~E07)	不影響安全及通行，暫不改善
		7.出口 3 往臨停設施無遮雨(陽)設施。(EX03)	設置困難，暫不改善
		8.主運具場站與轉乘運具間之行人通道鋪面、行人穿越道之材質與顏色相近，無明顯區隔。(EX01,EX03)	不影響安全及通行，暫不改善
	設施需求及服務水評估	1.出入口、通道及樓梯服務水準均良好皆為 A 級。	—
	乘客滿意度調查	2.電扶梯之需求流率均小於設計容量。 1.整體滿意度分數為 3.6 介於滿意(4)與普通(3)之間。 2.最需改善項目的前 3 項為人車衝突、遮雨(陽)設施、導引標示。	—
無障礙系統	設施檢核	1.高低差大於 3 公分，未設無障礙設施。(EX01,EX02)	EX03 設有無障礙相關設施，已符合最少 1 處之法規標準

資料來源：本研究整理

表 2.6-26 捷運板橋站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬(續二)

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
無障礙系統	設施檢核	2.未裝設語音播音器以引導視障者辨知門的位置。(EX03)	不影響安全及通行，暫不改善
		3.坡道地面至扶手上緣高度過低。(EX03)	不影響安全及通行，暫不改善
		4.坡道與平臺未採用對比之顏色予以區分，無明顯區隔。(EX03)	不影響安全及通行，暫不改善
		5.呼叫鈕點字設置於操作盤按鈕下方而未在左方。(D01)	不影響安全及通行，暫不改善
		6.電梯之觸覺裝置及點字符號之尺寸不合規定(準則規範為 6x8cm)。(D01)	不影響安全及通行，暫不改善
		7.電梯內之扶手上緣與地板面之距離 90 公分(準則規範為 75 公分)。(D01)	不影響安全及通行，暫不改善
		8.電梯按鈕之標示數字與底板的顏色相近，沒有明顯對比。(D01)	不影響安全及通行，暫不改善
		9.扶手與鄰近牆壁之壁面距離 7~8 公分(準則規範為 3~5 公分)。(S01~S07)	不影響安全及通行，暫不改善
		10.樓梯未設置點字資訊。(S01~S07)	不影響安全及通行，暫不改善
		11.站內服務臺檯面高度 90 公分(準則規範為 80 公分)。	加強專人服務方式以取代設置無障礙專用服務臺
		12.除電梯外，其他標示未有觸覺文字或符號。	不影響安全及通行，暫不改善
		13.未針對輪椅使用者設置標示。	不影響安全及通行，暫不改善
		14.站內除悠遊卡查詢機外，未提供其他電腦查詢系統。	加強專人服務方式以取代設置電腦查詢系統

資料來源：本研究整理

表 2.6-26 捷運板橋站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬(續三)

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
無障礙系統	乘客滿意度調查	1.整體滿意度分數為 3.5 介於滿意(4)與普通(3)之間。	—
		2.最需改善項目的前 3 項為開關門時間長度、坡度及設置數量。	加長無障礙電梯開關門時間
標示系統	設施檢核	1.標示未針對輪椅使用者可視高度設置。	不影響安全及通行之情形下，尚無改善之迫切需要
		2.指示性標示系統上未提供距轉乘設施之「剩餘距離」。	主要為通勤/通學之經常性搭乘旅次，較為熟悉轉乘設施故尚無迫切需要，而洗手間及電梯為最多人詢問之設施，且為照顧身心障礙者之需求，已有提供「剩餘距離」之提示牌面
		3.未提供轉乘播音資訊。	提供轉乘設施出口方向之播音
	乘客滿意度調查	1.整體滿意度分數為 3.4 介於滿意(4)與普通(3)之間。	—
		2.最需改善項目的前 3 項為內容不明確、易迷路及中文字體大小。	—

資料來源：本研究整理

表 2.6-26 捷運板橋站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬(續四)

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
轉乘資訊系統	設施檢核	1.場站無獨立之入口網頁，設於臺北捷運公司網頁下。	新增或提供連結
		2.網頁未提供臺鐵、高鐵及國道客運轉乘資訊。	
		3.網頁未提供完整旅運規劃。	
		4.在場站主要出入口處，除公車路線及站位之靜態資訊外，未提供其他運具轉乘資訊。	增設靜態、動態轉乘資訊，及於入口網頁、宣傳摺頁及電腦查詢系統等提供周邊轉乘運具轉乘資訊及旅運規劃，並就轉乘資訊部分與周邊場站之營運管理單位及臺北縣政府交通局進行資訊整合
		5.出入口處未提供即時動態轉乘資訊。	
		6.在場站主要出入口處，未提供臺鐵、高鐵、公車、捷運等相關轉乘資訊摺頁。	
		7.未提供臺北捷運公司相關營運資訊的宣傳摺頁。	
		8.主要出入口未設置電腦查詢系統。	
	乘客滿意度調查	1.整體滿意度分數為 3.5 介於滿意(4)與普通(3)之間。	—
		2.最需改善項目的前 3 項為轉運具班次資訊、搭乘地點及路線資訊之提供。	

資料來源：本研究整理

第三章 捷運忠孝復興站轉乘設施改善 示範計畫

本研究於民國 97 年進行捷運忠孝復興站轉乘設施改善示範計畫，內容主要包括場站轉乘設施配置現況說明、相關檢核及調查計畫、檢核分析、需求與服務水準評估、乘客滿意度分析、現況問題綜合分析、改善方案研擬與經費預估等，相關內容說明如后。

3.1 場站轉乘設施配置現況

捷運忠孝復興站為臺北捷運棕線(文湖線)與藍線(板南線)交會的捷運車站，位於忠孝東路與復興南路口，棕線位於復興南路上為高架車站；藍線位於忠孝東路下方為地下車站，共設有 5 個出入口。地下車站東側與東區地下街連通，出口 4 並與太平洋崇光百貨(忠孝館)地下 1 樓連通；出口 2 與太平洋崇光百貨(復興館)1 樓連結，為 1 處站體共構的聯合開發大樓。

3.1.1 轉乘臨停與轉乘停車系統

捷運忠孝復興站周邊轉乘臨停及轉乘停車設施包含公車站(忠孝東路往東向)、太平洋崇光百貨(復興館)聯合開發之地下停車場 B4-B6 層及自行車停車架，另於出口 2 靠近復興南路方向路緣設有「僅供臨停下客使用」之標示，但現況仍為劃設紅線，且有計程車違規排班及臨停上客之狀況，其分布詳如圖 3.1.1 及表 3.1-1 所示。

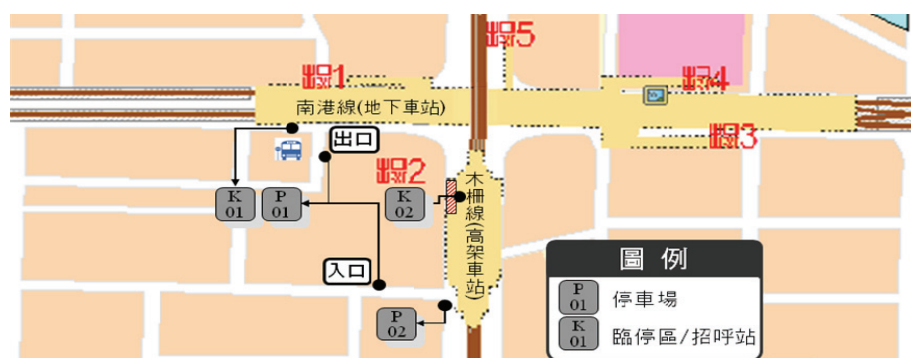


表 3.1-1 捷運忠孝復興站轉乘臨停及轉乘停車系統一覽表

編號	位置	項目
K01	忠孝東路上，近出口 2	公車停靠站
K02	捷運忠孝復興站出口 2	紅線，僅供臨停下客使用
P01	捷運忠孝復興站出口 2	地下停車場(太平洋崇光百貨聯合開發)
P02	捷運忠孝復興站出口 2 右側變電站前	自行車停車架(數量：21 座)

資料來源：本研究調查整理

3.1.2 人行系統及無障礙系統

捷運忠孝復興站為地上 4 層、地下 2 層之建築，4 樓為棕線連通層、3 樓為大廳層及棕線月臺層、2 樓為中間層設有電扶梯、樓梯及轉接平臺、1 樓為出入口，出口 2 並可與太平洋崇光百貨復興館連通、B1 層為大廳層、B2 層為藍線月臺層。其人行及無障礙系統之設施項目則包含樓梯、電扶梯、電梯、通道、斜坡道及出入口等。

1. 出入口

捷運忠孝復興站設有 5 處出入口，出口 1、2 位於車站西端，出口 3、4 位於車站東端，出口 5 位於車站中段。另出口 2 與太平洋崇光百貨復興館 1 樓設有連通道，出口 4 之中央平臺可連通至太平洋崇光百貨忠孝館 B1 層。

2. 樓梯

捷運忠孝復興站 4 樓連通層與 3 樓棕線月臺層間設有 3 座樓梯，且設定以逆時針為遵行方向；3 樓自由區設有 1 座樓梯可連通 2 樓中間層，再經由轉接平臺連結至另 1 座樓梯至 1 樓出入口(出口 2)；1 樓各出入口皆設有 1 座樓梯連通至 B1 層藍線大廳層，共計 5 座；B1 層至 B2 月臺層之樓梯共計 2 座，分別設於左右兩側；合計捷運忠孝復興站共有 12 座樓梯。

3.電扶梯

捷運忠孝復興站內各樓層間亦設有電扶梯連通，4 樓連通層與 3 樓月臺層間設有 4 座電扶梯，上行及下行各設 2 座；3 樓棕線付費區設有 4 座電扶梯直通 B1 層藍線付費區，上行及下行各設 2 座，但於尖峰時間會將 1 座下行電扶梯調整為上行使用，另於 3 樓自由區設有 2 座電扶梯可連通 2 樓中間層，再經由轉接平臺連結至另 2 座電扶梯至 1 樓出入口(出口 2)，設置皆為 1 上行及 1 下行；除出口 5 外，其餘 4 個出入口皆設有電扶梯連通至 B1 層大廳層(自由區)，出口 1 設有一座上行電扶梯、出口 3 及 4 各設有 1 組 2 座連通之上行電扶梯，其中出口 4 之電扶梯中央夾層可連通太平洋崇光百貨忠孝館、出口 2 設有一上行及一下行；B1 層至 B2 月臺層之樓梯共計 4 座，上行及下行各設 2 座；合計 4 樓至 B2 層間共有 23 座電扶梯，14 座上行、9 座下行。

4.無障礙出入口

捷運忠孝復興站之無障礙出入口設於出口 2，其進出站之無障礙動線上設有導盲磚、斜坡道及電梯等設施，自由區設有 1 座電梯，可通往 3 樓、1 樓及 B1 層；付費區共設有 4 座電梯，分別設於藍線 B1 層連接 B2 月臺層、B1 層棕線大廳層連通至 3 樓 藍線大廳層、3 樓月臺層與 4 樓連通層兩月臺間各 1 座；合計站內共設有 5 座電梯。

5.通道

捷運忠孝復興站之通道主要位於付費區內，尤其在藍線及棕線轉乘之界面上，其中 3 樓月臺層之通道為上行電扶梯至 3 樓後之通道及往 B1 層下行電扶梯之通道，目前設有實體柵欄加以分隔，另一為大廳層往月臺層之通道；B1 層則有往 B2 層月臺層及往棕線之通道，此外，於自由區長廊可連通各出入口。

捷運忠孝復興站各樓層之人行及無障礙系統分布詳如圖 3.1.2~圖 3.1.5 及表 3.1-2 所示。

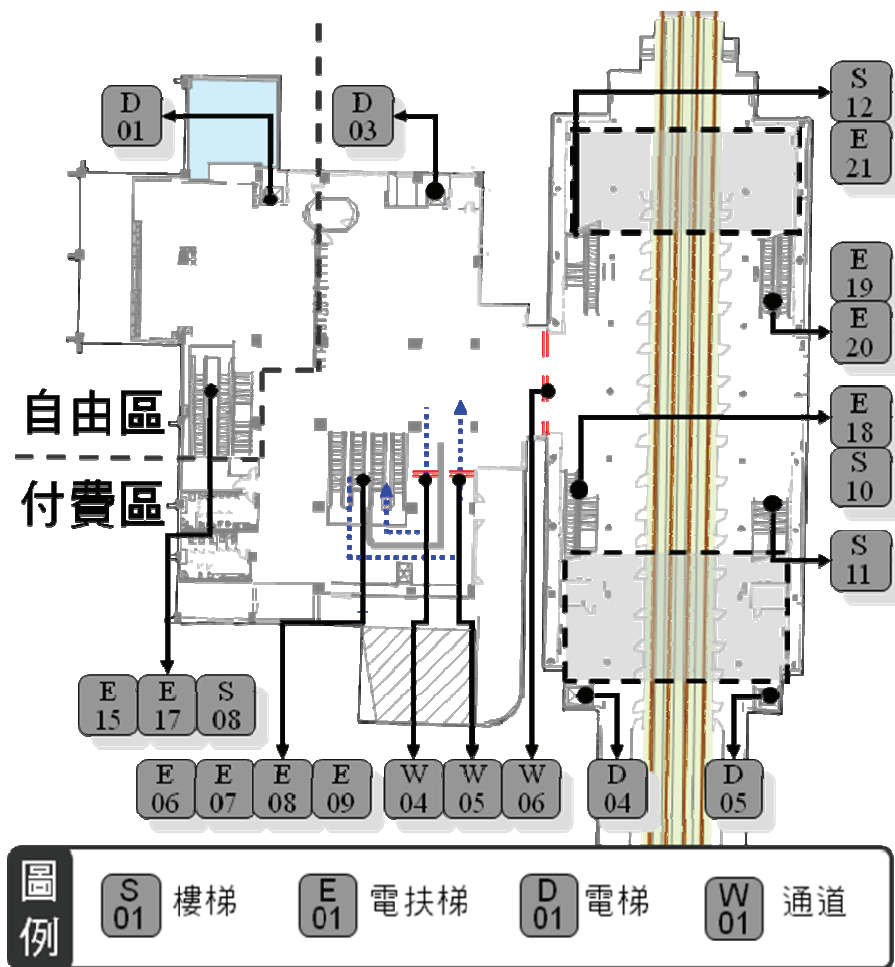


圖 3.1.2 捷運忠孝復興站 3 樓月臺層(棕線)人行及無障礙系統平面配置圖

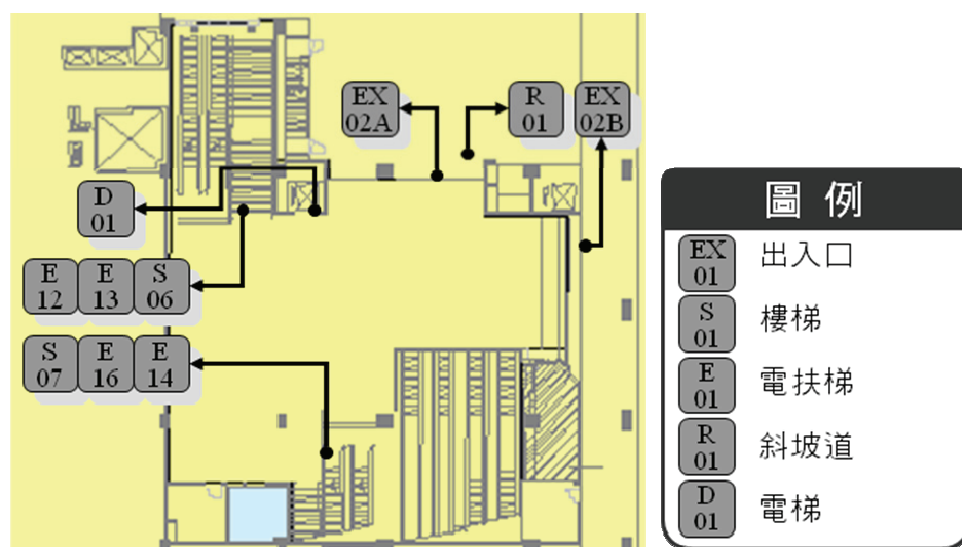


圖 3.1.3 捷運忠孝復興站 1 樓出入口人行及無障礙系統平面配置圖

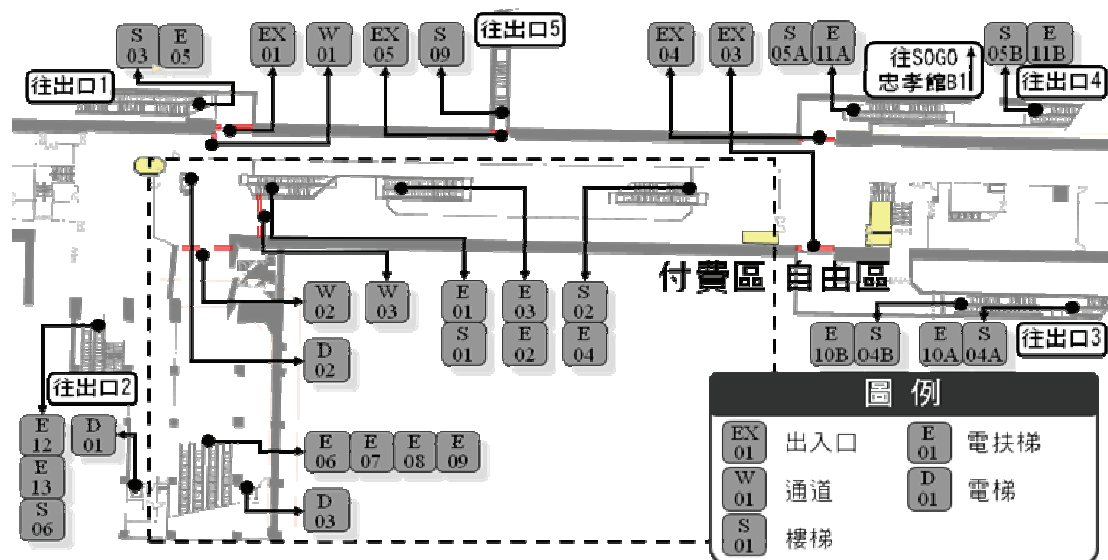


圖 3.1.4 捷運忠孝復興站 B1 大廳層人行及無障礙系統平面配置圖

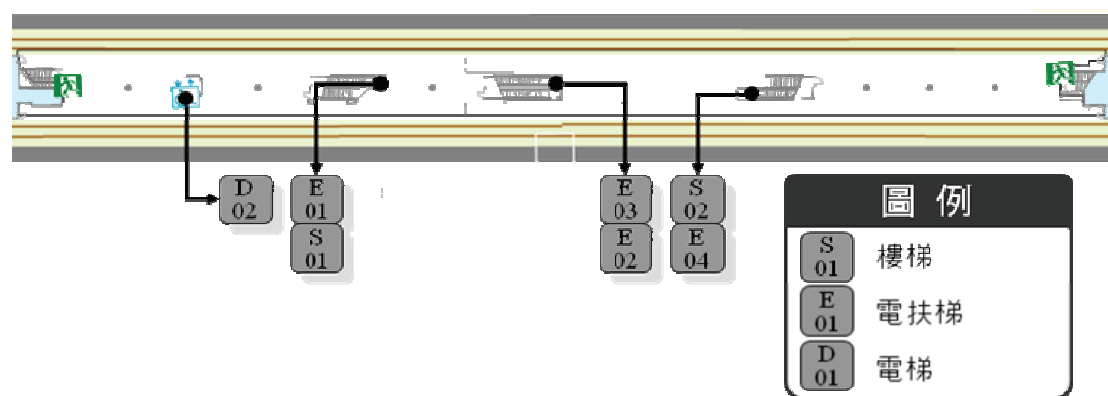


圖 3.1.5 捷運忠孝復興站 B2 月臺層(藍線)人行及無障礙系統平面配置圖

表 3.1-2 捷運忠孝復興站人行及無障礙系統設施一覽表

編號	位置	項目	方向
4樓連通層至3樓月臺層			
S10	②月臺	樓梯	4樓↔3樓
S11	①月臺	樓梯	4樓↔3樓
S12	②月臺	樓梯	4樓→3樓(限制為單向通行：下行)
E18	②月臺	電扶梯	3樓→4樓(上行)
E19	①月臺	電扶梯	3樓→4樓(上行)
E20	①月臺	電扶梯	4樓→3樓(下行)
E21	②月臺	電扶梯	4樓→3樓(下行)

資料來源：本研究調查整理

表 3.1-2 捷運忠孝復興站人行及無障礙系統一覽表(續)

編號	位置	項目	方向
D04	②月臺	電梯	4樓、3樓
D05	①月臺	電梯	4樓、3樓
3樓月臺層至各樓層(除4樓連通層外)			
S08	自由區	樓梯	3樓↔2樓中間層
E06	付費區	電扶梯	B1層→3樓(上行)
E07	付費區	電扶梯	B1層→3樓(上行)
E08	付費區	電扶梯	3樓→B1層(下行)，尖峰時間調整為上行
E09	付費區	電扶梯	3樓→B1層(下行)
E15	自由區	電扶梯	3樓→2樓(下行)
E17	自由區	電扶梯	2樓→3樓(上行)
D01	自由區	電梯	3樓、1樓、B1層
D03	付費區	電梯	3樓、B1層
W04	3樓前往搭乘下行電扶梯	通道	棕線往藍線轉乘方向
W05	上行電扶梯至3樓付費區	通道	藍線往棕線轉乘方向
W06	付費區	通道	通往棕線月臺層
1樓出入口至各樓層			
S06	出口2(往板南線)	樓梯	1樓↔B1層
S07	出口2(往木柵線)	樓梯	1樓↔2樓(連通至棕線大廳層)
E12	出口2(往板南線)	電扶梯	B1層→1樓(上行)
E13	出口2(往板南線)	電扶梯	1樓→B1層(下行)
E14	出口2(往木柵線)	電扶梯	2樓→1樓(下行)
E16	出口2(往木柵線)	電扶梯	1樓→2樓(上行，連通至棕線大廳層)
EX02A	出口2	出入口	忠孝東路南側
EX02B	出口2	出入口	復興南路
R01	出口2	斜坡道	通往1樓出入口
B1層至B2月臺層(付費區)			
S01	近出口1、2	樓梯	B1層↔B2層
S02	近出口3、4	樓梯	B1層↔B2層
S03	近出口3、4	樓梯	B1層↔B2層

資料來源：本研究調查整理

表 3.1-2 捷運忠孝復興站人行及無障礙系統一覽表(續)

編號	位置	項目	方向
E01	近出口 1、2	電扶梯	B2 層→B1 層(上行)
E02	月臺層中段	電扶梯	B2 層→B 層 1(上行)
E03	月臺層中段	電扶梯	B1 層→B2 層(下行)
E04	近出口 3、4	電扶梯	B2 層→B1 層(上行)
D02	近出口 2(無障礙出入口)	電梯	B1 層、B2 層
W02	付費區	通道	通往棕線(3 樓)
W03	付費區	通道	通往藍線月臺層
B1 層至各出入口(自由區)			
S03	車站西端，往出口 1	樓梯	B1 層↔1 樓
S04A	車站東端，往出口 3	樓梯	B1 層↔B1 夾層
S04B	車站東端，往出口 3	樓梯	B1 夾層↔1 樓
S05A	車站東端，往出口 4	樓梯	B1 層↔B1 夾層
S05B	車站東端，往出口 4	樓梯	B1 夾層↔1 樓
S09	車站中段，往出口 5	樓梯	B1 層↔1 樓
E05	車站西端，往出口 1	電扶梯	B1 層→1 樓
E10A	車站東端，往出口 3	電扶梯	B1 層→B1 夾層
E10B	車站東端，往出口 3	電扶梯	B1 夾層→1 樓
E11A	車站東端，往出口 4	電扶梯	B1 層→B1 夾層，連通 SOGO 忠孝館
E11B	車站東端，往出口 4	電扶梯	B1 夾層→1 樓
W01	自由區	通道	往返東西端各出入口間，出口 5 之樓梯設於此通道上
EX01	出口 1	出入口	安東街(忠孝東路北側，安東街口)
EX03	出口 3	出入口	大安路 1 段(忠孝東路南側)
EX04	出口 4	出入口	SOGO 忠孝館(忠孝東路北側)
EX05	出口 5	出入口	微風廣場(復興南路東側，忠孝東路口)

資料來源：本研究調查整理

3.2 場站轉乘設施相關檢核及調查計畫

3.2.1 場站轉乘設施檢核

1. 檢核項目

捷運忠孝復興站之轉乘設施檢核項目包含轉乘臨停與轉乘停車系統、人行系統、無障礙系統、標示系統及轉乘資訊系統等 5 大系統，檢核項目請參見第二章 2.2.1 節之說明，其中捷運忠孝復興站無下列設施，故未納入本次檢核項目，詳細檢核內容請參見附錄 1 所示。：

- (1)轉乘停車系統一般性準則：捷運忠孝復興站無專屬停車設施，與太平洋崇光百貨復興館共用聯合開發大樓之地下停車場，惟其營業時間與捷運營業時間不同，故未檢核。
- (2)轉乘停車系統一大客車
- (3)轉乘停車系統一計程車、小汽車及機車
- (4)計程車排班區/招呼站：出口 2 未設置計程車招呼站，而現況之排班車輛皆屬違規，故未檢核。
- (5)無障礙系統之坡道、樓梯、電梯以外之扶手

2. 檢核方式

檢核方式請參見第二章 2.2.1 節之說明。

3. 調查地點

捷運忠孝復興站場站轉乘設施檢核地點如表 3.2-1 所示。

4. 人力配置

人力配置請參見第二章 2.2.1 節之說明。

表 3.2-1 捷運忠孝復興站轉乘設施檢核地點

場站名稱	位置	設施類型	設施編號	備註
捷運 忠孝復興站	場站周邊	臨停設施	K01、K02	位置詳如圖 3.1-1
		停車設施	P01	
	3 樓、1 樓、B1	樓梯	S03、S04B、 S05A、S06~09	位置詳如圖 3.1-2 位置詳如圖 3.1-3 位置詳如圖 3.1-4
		電扶梯	E16	
		電梯	D01	
		出入口	EX01~05	
		斜坡道	R01	
		通道	W01~06	

資料來源：本研究整理

3.2.2 場站轉乘設施需求調查

1. 調查項目與內容

調查項目與內容請參見第二章 2.2.2 節之說明，其中捷運忠孝復興站無計程車招呼站、機車停車場、自行車停車場(格)等轉乘設施，故未納入本次檢核項目。

2. 調查地點

調查地點包括捷運忠孝復興站周邊轉乘臨停及轉乘停車系統及各場站內之人行系統及無障礙系統，調查地點詳如表 3.2-2 所示。

3. 調查方式

調查方式請參見 2.2.2 中之 3.調查方式。

4. 調查時段

捷運忠孝復興站為短途通勤路線之場站，其尖峰為平日の上、下午晨昏峰時間，另周邊多商業活動，故週五下午及假日期間亦為其尖峰時間。

表 3.2-2 捷運忠孝復興站轉乘設施需求調查地點

場站名稱	調查位置	設施類型	設施編號	備註
捷運 忠孝復興站	場站周邊	臨停設施	K01、K02	位置詳如圖 3.1-1
		停車設施	P01	位置詳如圖 3.1-1
	3 樓	通道	W04~06	位置詳如圖 3.1-2
	1 樓	樓梯	S06、S07	位置詳如圖 3.1-3
		電扶梯	E06~09、E12~14 E16	
	B1 層	樓梯	S01、S02	位置詳如圖 3.1-4
		電扶梯	E01~04	
		通道	W01~03、EX04	

資料來源：本研究整理

由於本調查之目的係為能瞭解尖峰時段轉乘設施之服務水準，綜合以上考量，選擇星期五上午 7~9 時及星期五下午 5~7 時作為此次調查時段，調查時間共計 4 小時。另外，由於停車設施主要為購物旅次使用居多，故調查時段為星期五下午 4-8 時，且考量計數起始車輛數之作業時間需提前 1 小時進行，故停車設施之調查時間為星期五下午 3~8 時，共計 5 小時。調查日期為民國 97 年 5 月 16 日。

5.人力配置

捷運忠孝復興站轉乘設施需求調查之人力配置共計 17 人，其中轉乘臨停系統需 2 人，轉乘停車系統需 2 人，人行系統及無障礙系統合計共需 13 人，各調查員之調查地點及所調查之設施項目，詳如表 3.2-3 所示。

3.2.3 場站轉乘設施滿意度調查

1.調查範圍與對象

調查範圍為捷運忠孝復興站，調查對象為實際進出場站之乘客，且考量填答時對於問卷題意之瞭解程度，受訪者年齡以年滿 18 歲以上之成人為主。

表 3.2-3 捷運忠孝復興站轉乘設施需求調查人力配置表

調查員	調查地點	設施項目
01	3 樓月臺層(往木柵線月臺通道)	通道(W06)
02	3 樓月臺層(下行電扶梯方向)	通道(W05)
03	3 樓月臺層(上行電扶梯方向)	通道(W04)
04	1 樓出入口(2 號出口)	1 樓↔B1 層電扶梯(E12、E13)、樓梯(S06) 1 樓↔3 樓電扶梯(E14、E16)、樓梯(S07)
05	1 樓出入口(2 號出口)	B1 層↔3 樓上行電扶梯(E06、E07)
06	1 樓出入口(2 號出口)	B1 層↔3 樓下行電扶梯(E08、E09)
07	B1 層大廳層(自由區通道)	通道(W01)
08	B1 層大廳層(自由區出口 4 通道)	通道(EX04)
09	B1 層大廳層(板南↔木柵線通道)	通道(W02)
10	B1 層大廳層(付費區通道)	通道(W03)
11	B1 層大廳層(付費區)	B1 層↔B 層 2 電扶梯(E01)、樓梯(S01)
12	B1 層大廳層(付費區)	B1 層↔B2 層電扶梯(E02、E03)
13	B1 層大廳層(付費區)	B1 層↔B 層 2 電扶梯(E04)、樓梯(S0)
14	SOGO 復興館地下停車場入口	汽車停車場(P01)
15	SOGO 復興館地下停車場出口	汽車停車場(P01)
16	1 樓平面層	公車站(K01)
17	1 樓平面層	臨停區(K02)

資料來源：本研究整理

2.調查地點與時段

調查地點主要為候客大廳、休息區、售票大廳、出入口等非付費區內，調查員可視該站旅客上下車區位及候車習性自行調整調查位置，但以不影響其他乘客為優先考量。另為能瞭解乘客使用各轉乘設施之比率，應避免於轉乘設施等候區進行調查，以免調查結果有所偏誤。

調查時段為平、假日之上午 8 時至下午 8 時。調查日期為民國 97 年 5 月 5 日至 11 日。

3.調查方式

調查方式請參見第二章 2.2.3 節之說明。

4.抽樣方法

本調查計畫於平、假日在捷運忠孝復興站各發放 100 份問卷，由調查員隨機抽選乘客進行面訪，並力求問卷受訪者年齡、性別分布比率平均。總計平日及假日回收有效問卷分別為 96 份及 100 份。

5.調查項目與內容

調查項目與內容請參見第二章 2.2.3 節之說明，詳細問卷內容請參見附錄 3。

6.人力配置

捷運忠孝復興站平、假日共計發放 200 份問卷，人力配置為 2 名。

3.3 場站轉乘設施檢核分析

本研究對於捷運忠孝復興站各項轉乘設施之檢核結果參見附錄 1，茲就檢核結果不符本研究第 1 年期所擬定的規劃設計準則(草案)部分說明如后。

1.轉乘臨停與停車系統

(1)轉乘臨停系統

- ①公車站牌未臨站緣，與出口 2 距離較遠。(K01)
- ②未設計程車招呼站。
- ③忠孝東路側站緣劃設紅線，但常有計程車違規排班之情況。
- ④復興南路側站緣劃設紅線，並設有「禁止臨停上客」標誌，未設置臨停上客區，但站緣屢見紅線違規臨停上客之情況。(K02)
- ⑤汽、機車臨停下客未採區隔設置。(K02)

- ⑥汽、機車臨停下客未採內部化。(K02)
- ⑦大客車臨停區未提供適當的遮雨(陽)設施。(K01)
- ⑧ SOGO 計程車招呼站營業時間與臺北捷運不同，不視為共同設置。
- ⑨場站結合土地開發，兩者汽、機車臨停設施未採分別設置。(K01)

(2)轉乘停車系統

BR4 聯合開發大樓停車場之經營管理權屬開發廠商，不屬捷運附屬設施，故無檢核項目。

2.人行系統

(1)出入口

出入口高程與地面不同，未設置無障礙設施。
(EX01,EX03~EX05)

(2)樓梯

- ①單向或與電扶梯併設之樓梯，樓梯寬度過低(準則規範為 180 公分以上)。(S03,05A,04B)
- ②雙向樓梯寬度為 205 公分(準則規範為 240 公分以上)。(S09)
- ③由踏板邊緣斜線垂直計量至天花板底為 235 公分(準則規範為 250 公分以上)。(S07)
- ④樓梯扶手伸出頭末階踏步長度過短，僅 50~60 公分(準則規範為 120 公分以上)。(S03~S09)
- ⑤樓梯扶手高度為 90~91 公分(準則規範為 86 公分)。(S03~S09)
- ⑥樓梯寬度 270 公分未設中央扶手(準則規範為 240 公分以上需設中央扶手)。(S06)
- ⑦樓梯未預留電扶梯機坑、線槽、排水管及電路管線需求。(S03~S09)

⑧樓梯兩側未設置清潔溝。(S06)

(3)電扶梯

①電扶梯速度 39 公尺/分(準則規範為未超過 30 公尺/分)。(E16)

②踏步面至天花板底之垂直淨高為 235 公分(準則規範為 250 公分以上)。(E16)

(4)電梯

導引設施位置未導引至按鍵處而導引至門口處，另導引設施距門口過近(準則規範為 30 公分)。(D01)

(5)人行步道

出口 2 往臨停設施無遮雨(陽)設施。(EX02)

3.無障礙系統

(1)出入口及門

①出入口未設置「身心障礙者下車處」。(EX02)

②未裝設語音播音器以引導視障者辨知門的位置。(EX02)

(2)坡道

①坡道扶手未設點字資訊。(R01)

②坡道扶手距牆壁 13 公分(準則規範為 3~5 公分)。(R01)

③坡道與平臺未採用對比之顏色予以區分，無明顯區隔。(R01)

(3)升降機(電梯)

①電梯前方之引導設施設置僅距門 20 公分(準則規範為 30 公分)。(D01)

②呼叫鈕點字設置於操作盤按鈕下方而未在左方。(D01)

③電梯內之扶手上緣與地板面之距離 90 公分(準則規範為 75 公分)。(D01)

④電梯按鈕之標示數字與底板的顏色相近，沒有明顯對比。(D01)

(4)樓梯

- ①樓梯扶手高度為 80 公分(準則規範為 75 公分)。(S02~S09)
- ②樓梯扶手未設防勾撞處理。(S08,S07)
- ③樓梯未設置點字資訊。(S01~S09)
- ⑤樓梯之警示設施位置離梯級終端 20 公分(準則規範為 30 公分)。(S05A,S06~S07)

(5)停車位

- ①無障礙停車位未設置明顯標示引導。(P01)
- ②停車位旁所設置之標誌不具夜光效果。(P01)
- ③無障礙停車位之停車格線、顏色不符規定。(P01)
- ④各層停車場內，均設有身心障礙者之停車位，但未設標示以明確指示其位置。(P01)

(6)標示

- ①除電梯外，其他標示未有觸覺文字或符號。
- ②未針對輪椅使用者設置標示。

(7)電腦查詢系統

站內除悠遊卡查詢機外，未提供其他電腦查詢系統。

4.標示系統

(1)標示系統設置類型

- ①指示性標示系統上未提供距轉乘設施之「剩餘距離」。
- ②資訊圖設置高度 180 公分(準則規範為 150-165 公分)。

(2)播音系統

播音資訊未提供轉乘設施種類、出站月臺、出口方向、出口位置及搭車地點等。

5.轉乘資訊系統

(1)入口網頁

①場站無獨立之入口網頁，設於臺北捷運公司網頁下。

②網頁未提供完整旅運規劃。

(2)動態資訊看板

出入口處未提供即時動態轉乘資訊。

(3)宣傳摺頁

①在場站主要出入口處，未提供國道客運及公車轉乘資訊摺頁。

②未提供臺北捷運公司相關營運資訊的宣傳摺頁。

(4)電腦查詢系統

主要出入口未設置電腦查詢系統。

3.4 場站轉乘設施需求與服務水準評估

1.轉乘臨停系統

(1)公車

本研究就捷運忠孝復興站公車臨停設施需求，僅調查鄰近場站主體建築平面出口 2 的公車站 K01。K01 公車站臨停設施需求參見表 3.4-1 所示，按調查結果分析 K01 公車站臨停設施需求為 1.1 席，以目前現有公車停靠區長約 30 公尺，可同時停靠 2 輛公車，已可滿足臨停需求。

(2)小汽車

捷運忠孝復興站小汽車臨停設施需求參見表 3.4-2 所示，其中小汽車臨停上客係未考慮車輛於站緣的停等候客時間，僅單純考量車輛清站時間及平均每車上車時間。調查評估結果 K02 小汽車臨停上客設施需求為 0.1 席；而小汽車(含計程車)臨停下客設施需求為 0.2 席。由於捷運忠孝復興站臨復興南路側站緣除公車停靠區外均劃設紅線，並設有「禁止臨停上客」標示牌面，小汽車在此臨停不論上、下客本研究均認定為違規臨停。

表 3.4-1 捷運忠孝復興站公車臨停設施需求評估表

編號	尖峰停靠班次數 Q	平均每車上下車時間 D	清站時間 t_c	折減係數 R	設施需求 K_D
K01	107	10.1	12	0.667	1.1
$K_D = Q \times (D + t_c) \div (3600R) \times e$ $D = \text{Max}\{(aA + t_{oc}), (bB + t_{oc})\}$ $A=1.71(\text{人；實際調查平均})$ $B=1.61(\text{人；實際調查平均})$ $a=3(\text{秒；請參照準則表 2-6})$ $b=3(\text{秒；請參照準則表 2-6})$ $t_{oc}=5(\text{秒})$ $t_c=\text{請參照準則表 2-7}$ $R=\text{請參照準則表 2-5(C 級服務水準)}$ $e=1.1$					

資料來源：本研究調查分析

表 3.4-2 捷運忠孝復興站小汽車臨停設施需求評估表

上/下客	編號	尖峰上(下)客車輛數 Q	平均每車上(下)車時間 D	清站時間 t_c	折減係數 R	設施需求 K_D	違規臨停比率 p
上客	K02	16	11	12	0.667	0.1	100%
下客	K02	18	13	12	0.667	0.2	100%
$K_D = Q \times (D + t_c) \div (3600R) \times e$ $A=1.25(\text{人；實際調查平均})$ $B=1.20(\text{人；實際調查平均})$ $a=6(\text{秒；請參照準則表 2-6})$ $b=8(\text{秒；請參照準則表 2-6})$ $t_{oc}=3(\text{秒})$ $t_c=\text{請參照準則表 2-7}$ $R=\text{請參照準則表 2-5(C 級服務水準)}$ $e=1.1$							

資料來源：本研究調查分析

(3)機車

捷運忠孝復興站機車臨停設施需求參見表 3.4-3 所示，其中機車臨停下客係未考慮車輛於站緣的停等候客時間，僅單純考量車輛清站時間及平均每車上車時間。調查評估結果 K02 機車臨停下客設施需求為 0.8 席；而機車臨停下客設施需求為 0.87 席。另機車臨停違規情形和小汽車違規臨停相同。

表 3.4-3 捷運忠孝復興站機車臨停設施需求評估表

上/下客	編號	尖峰上(下)客車輛數 Q	平均每車上(下)車時間 D	清站時間 t_c	折減係數 R	設施需求 K_D	違規臨停比率 p
上客	K02	42	41	7	0.667	0.8	100%
下客	K02	35	46	7	0.667	0.87	100%
$K_D = Q \times (D + t_c) \div (3600R) \times e$ 上客 $D = aA + t_{oc}$ 下客 $D = bB + t_{oc}$ $A=1$ (人；實際調查平均) $t_{oc}=3$ (秒) $B=1$ (人；實際調查平均) t_c =請參照準則表 2-7 $a=41$ (秒；請參照準則表 2-6) R =請參照準則表 2-5(C 級服務水準) $b=46$ (秒；請參照準則表 2-6) $e=1.1$							

資料來源：本研究調查分析

(4)計程車

捷運忠孝復興站路緣並未劃設計程車招呼站，而捷運聯開的 SOGO 百貨地下停車場內雖設有計程車招呼站，但營業時間與捷運不同，故本研究並未進行計程車臨停上客設施需求評估，至於計程車臨停下客則已併入小汽車進行評估。

2.轉乘停車系統

捷運忠孝復興站未設置汽、機車停車場及自行車停車區，而屬於捷運聯開的 SOGO 百貨地下停車場 P01 營業時間雖然與捷運不同，但本研究仍就聯開地下停車場之停車現況進行調查，以瞭解其平均車位使用率。P01 總車位數為 616 席，按本研究調查分析平均車位使用率為 0.55，尚未達準則所規範需改善上限之 0.8，詳見表 3.4-4 所示。另本研究針對駕駛者停車目的進行抽樣調查，結果顯示以至 SOGO 百貨購物者居多占 85%，其次為至周邊洽公占 9%，至排班區排班的計程車則有 5%，並無轉乘捷運者，此亦可說明捷運市區中間站之小汽車停車轉乘捷運需求甚低，故小汽車停車設施為非必要設置之轉乘設施，詳如 3.4-5 所示。

表 3.4-4 捷運忠孝復興站小汽車停車設施平均車位使用率評估表

編號	總停車位數 N	調查時數 H	調查時段 總停車數 P	平均每小時 停車數 $S(P/H)$	平均每小時停車數 ÷總停車位數 S/N
P01	616	4	1,362	341	0.55

資料來源：本研究調查分析

表 3.4-5 捷運忠孝復興站小汽車停車目的分析

停車目的	樣本數	百分比
轉搭捷運	0	0%
SOGO 百貨購物	246	85%
週邊購物	0	0%
附近住家	3	1%
附近公司	0	0%
周邊洽公	26	9%
其他(TAXI 招呼站、排班)	15	5%
合計	290	100%

資料來源：本研究調查分析

3.人行系統

(1)出入口

捷運忠孝復興站出口 1 及出口 3~出口 5 均為以樓梯及電扶梯連通地面層及通道至大廳層，場站主體建築平面層的出口 2 為全開放式的出入口，僅設鐵捲門而未設開關門，故本研究乃針對樓梯及電扶梯進行設施需求及服務水準評估，而未針對出入口進行服務水準評估。

(2)通道

本研究共計調查捷運忠孝復興站各樓層 6 處通道之行人流量，按通勤區行人交通設施服務水準等級(參見表 2.3-7)，捷運忠孝復興站除由 3 樓往 B2 大廳層的電扶梯所經之通道 W04 及 W05 服務水準分別為 F 級及 D 級外，其餘通道服務水準均在 C 級以上，詳見表 3.4-6 示。

表 3.4-6 捷運忠孝復興站通道服務水準評估表

編號	通道有效寬度 (公尺) W	需求流率 (人/分) Q	單位有效 寬度乘載流率 Q/W	服務水準 Los
W01(B1 層)	4.00	79	19.8	A
W04(3 樓,下)	2.55	207	81.2	F
W05(3 樓上)	2.55	160	62.7	D
W06(3 樓)	8.75	325	37.1	C
W02(B1 層)	5.60	224	40.0	C
W03(B1 層)	7.40	221	29.9	B
需求流率 Q =按尖峰小時運量之 2.5%，即為 $P_{60} \times 2.5\%$ 。				

資料來源：本研究調查分析

(3)樓梯

本研究共計調查捷運忠孝復興站各樓層間 4 座樓梯之行人流量，按通勤區行人交通設施服務水準等級(參見表 2.3-7)，在所調查的 4 座樓梯中 S01 及 S02 的服務水準分別為 F 級及 D 級；S06 及 S07 則均為 A 級，詳見表 3.4-7 所示。

表 3.4-7 捷運忠孝復興站樓梯服務水準評估表

編號	通道有效寬度 (公尺) W	需求流率 (人/分) Q	單位有效 寬度乘載流率 Q/W	服務水準 Los
S01(B1 層-B2 層)	1.8	111	61.7	F
S02(B1 層-B2 層)	1.8	63	35.0	D
S06(1 樓-B1 層)	2.7	2	0.7	A
S07(1 樓-2 樓)	1.8	2	1.1	A
需求流率 Q =按尖峰小時運量之 2.5%，即為 $P_{60} \times 2.5\%$ 。				

資料來源：本研究調查分析

(4)電扶梯

依據「臺北都會區大眾運輸系統規劃手冊」，電扶梯設計容量上行每分鐘 146 人、下行每分鐘 110 人，評估現有捷運忠孝復興站各樓層間共計 12 座電扶梯(E08 為上、下午尖峰調撥)需求流率是否大於設計容量，倘需求流率高於設計容量，則應在電扶梯起端前設置緩衝區，緩衝區面積按需求流率高於設計容量的人數以每人 0.5m^2 設置。調查結果顯示捷運忠孝復興站僅 E03 的需求流率高於設計容量，因此在起端至少應設置 5m^2 的緩衝區，其餘電扶梯的需求流率均低於設計容量，詳見表 3.4-8。

表 3.4-8 捷運忠孝復興站電扶梯容量檢核評估表

編號	設計容量(人/分) C	需求流率(人/分) Q1	需求大於容量 Q1>C
E14(2 樓-1 樓)	146	17	N
E16(1 樓-2 樓)	110	11	N
E01(B2 層-B1 層)	146	62	N
E02(B2 層-B1 層)	146	94	N
E03(B1 層-B2 層)	110	120	Y
E04(B2 層-B1 層)	146	53	N
E06(B1 層-3 樓)	110	85	N
E07(B1 層-3 樓)	110	86	N
E08A(B1 層-3 樓)	110	84	N
E08B(3 樓-B1 層)	146	104	N
E09(3 樓-B1 層)	146	115	N
E12(B1 層-1 樓)	110	26	N
E13(1 樓-B1 層)	146	31	N
需求流率 Q=按尖峰小時運量之 2.5%，即為 $P_{60} \times 2.5\%$ 。			

資料來源：本研究調查分析

3.5 場站轉乘設施滿意度分析

1.旅客基本資料分析

將捷運忠孝復興站受訪旅客基本資料分析結果彙整如表 3.5-1，以下分別依照性別、年齡、教育程度與職業說明分析如后。

(1)性別

在此次滿意度調查中，捷運忠孝復興站受訪乘客之男、女性別比率分別為 38.3%與 61.7%。

(2)年齡

捷運忠孝復興站受訪者中，以 21-30 歲之民眾為最主要之搭乘族群，占有受訪乘客之 52.0%，其次為 20 歲以下之 19.4%與 31-40 歲之 18.9%，40 歲以上的乘客則占 9.7%。

(3)教育程度

受訪民眾之教育程度以大學所占比率最高，為 58.7%、其次為高中(職)與專科，所占比率分別為 19.9%與 15.8%。

(4)職業

受訪者職業方面，以學生較多，占有受訪者之 39.3%，其次為商業(包括自由業/服務業)之 36.2%。

表 3.5-1 捷運忠孝復興站滿意度調查受訪旅客基本資料

項目		百分比
性別	男性	38.3%
	女性	61.7%
	總計	100.0%
年齡	20 歲以下	19.4%
	21-30 歲	52.0%
	31-40 歲	18.9%
	41-50 歲	7.1%
	51-60 歲	2.1%
	61 歲以上	0.5%
	總計	100.0%
學歷	國中以下	1.0%
	高中(職)	19.9%
	專科	15.8%
	大學	58.7%
	研究所以上	4.6%
	總計	100.0%
職業	學生	39.3%
	軍警	0.5%
	公教	4.1%
	農林漁牧業	0.0%
	工/製造業	3.1%
	商/服務/自由業	36.2%
	家管	5.1%
	待業	2.6%
	退休	0.4%
	其他	8.7%
	未填答	0.0%
	總計	100.0%

資料來源：本研究調查整理

2.旅運特性分析

茲將捷運忠孝復興站受訪旅客旅運特性分析結果彙整如表 3.5-2，並說明如后。

(1)進出站比率

捷運忠孝復興站之進出站比率分別為進站搭車 42.9%與出站離開 53.6%。而文湖線轉板南線為 2.5%，板南線轉文湖線為 1.0%。

(2)轉乘運具

捷運忠孝復興站受訪乘客之轉乘運具種類以「步行」、「公車」與「他人開車接送」為最主要方式，分別為 50.8%、22.2%與 7.4%。利用私人運具(包括自行車)到離站之比率為 18.6%，利用公共運輸(包括計程車)到離站之比率為 28.5%，步行之比率為 50.8%。

(3)旅次目的

旅次目的以休閒旅遊與上班/上學最多，分別為 48.0%與 26.5%。其次則為探親訪友與商務洽公，分別為 13.3%與 10.2%。

(4)搭乘頻率

關於搭乘頻率方面，每週至少搭乘 2 次以上所占比率最多，有 38.8%，其次為無固定頻率與每月 2-3 次，分別為 28.1%與 11.2%。

(5)陪同人數

以無人陪同之比率較多，約為 66.8%，有陪同者為 31.6%，其餘之 1.6%為未填答者。而有陪同者之乘客中，平均陪同人數(不包括受訪者本人)為 1.4 人。另外，受訪乘客之陪同者的進出站頻率中「每週至少進出站一次」之比率為 43.5%，「每週進出站次數少於一次」之比率為 54.8%。

表 3.5-2 捷運忠孝復興站滿意度調查受訪旅客旅次特性

項目		百分比
受訪乘客進出站比率	進站搭車	42.9%
	出站離開	53.6%
	木柵轉板南	2.5%
	板南轉木柵	1.0%
	總計	100.0%
轉乘運具種類	火車	0.0%
	高鐵	0.0%
	國道客運	0.0%
	捷運	0.0%
	公車	22.2%
	計程車	6.3%
	他人開車接送	7.4%
	他人騎車接送	4.8%
	自行開車	1.1%
	自行騎機車	5.3%
	自行車	0.0%
	步行	50.8%
	其他	2.1%
	總計	100.0%
旅次目的	上班/上學	26.5%
	商務洽公	10.2%
	休閒旅遊	48.0%
	探訪親友/返鄉	13.3%
	其他	2.0%
	總計	100.0%
搭乘頻率	每週至少 2 次	38.8%
	每週 1 次	10.2%
	每月 2-3 次	11.2%
	每月 1 次	6.1%
	每半年 1-5 次	5.1%
	無固定頻率	28.1%
	第一次進/出本站	0.5%
	總計	100.0%

資料來源：本研究調查整理

表 3.5-2 捷運忠孝復興站滿意度調查受訪旅客旅次特性(續)

項目		百分比
是否有陪同者	有陪同者	31.6%
	單獨一人	66.8%
	未填答	1.6%
	總計	100.0%
平均陪同人數(不包括自己)		1.4
陪同者進出站頻率	有每週至少進出一次	43.5%
	無每週至少進出一次	54.8%
	未填答	1.7%
	總計	100.0%
陪同者使用本站之經驗	有經驗豐富陪同者	43.7%
	無經驗豐富陪同者	54.7%
	未填答	1.6%
	總計	100.0%

資料來源：本研究調查整理

3.滿意度調查分析

(1)臨停設施

①臨停設施使用經驗

捷運忠孝復興站受訪旅客之臨停設施使用經驗方面，有 66.8%的乘客曾經使用過捷運忠孝復興站的臨停設施，有 33.2%的受訪乘客未曾使用過捷運忠孝復興站臨停設施。而使用過臨停設施且認為有需要改善的受訪乘客約有 51.0%，有 15.8%的受訪乘客認為無需改善，如表 3.5-3。

表 3.5-3 捷運忠孝復興站受訪旅客之臨停設施使用經驗

使用經驗		百分比
曾經使用	需要改善	51.0%
	無需改善	15.8%
	小計	66.8%
未曾使用		33.2%
合計		100.0%

資料來源：本研究調查整理

②臨停設施使用滿意度

臨停設施使用滿意度方面，受訪者之感受達滿意以上約有 37.4%，不滿意或非常不滿意的乘客有 19.9%，其餘之 42.7% 為普通，詳如表 3.5-4。在本次調查範圍之所有場站中，以捷運忠孝復興站之臨停設施的不滿意度最高。

表 3.5-4 捷運忠孝復興站受訪旅客之臨停設施滿意度

滿意程度	百分比
非常不滿意	0.8%
不滿意	19.1%
普通	42.7%
滿意	35.9%
非常滿意	1.5%

資料來源：本研究調查整理

③臨停設施改善建議

臨停設施改善建議方面，約有 51.0%的受訪者填答此問項。而受訪乘客認為最需要改善的項目依序有「遮雨(陽)設施」、「座椅」與「交通秩序」，詳如表 3.5-5。捷運忠孝復興站出口 2 之臨停接送區現況為紅線且僅能臨停下客，屢見計程車於該處違規臨停排班與小汽車違規臨停上客之情形，因此交通秩序較為混亂。

(2)停車設施

①停車設施使用經驗

在停車設施使用經驗方面，有 30.1%的乘客曾經使用過捷運忠孝復興站附近的停車設施(或 SOGO 地下停車場)，而未曾使用過的受訪乘客有 69.9%。曾經使用過停車設施且認為停車設施需要改善的受訪乘客約有 28.6%，有 1.5%的受訪乘客認為捷運忠孝復興站周遭停車設施沒有需要改善之處，如表 3.5-6。

表 3.5-5 捷運忠孝復興站受訪旅客之臨停設施建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
設置位置	2.8%	8
設置數量	4.8%	7
上下車空間	6.7%	5
交通秩序	12.1%	3
照明	0.9%	9
遮雨(陽)設施	33.6%	1
座椅	23.0%	2
導引標示	6.7%	5
導引動線	8.7%	4
其他	0.7%	10

資料來源：本研究調查整理

表 3.5-6 捷運忠孝復興站受訪旅客之停車設施使用經驗

使用經驗		百分比
曾經使用	需要改善	28.6%
	無需改善	1.5%
	小計	30.1%
未曾使用		69.9%
合計		100.0%

資料來源：本研究調查整理

②停車設施使用滿意度

停車設施使用滿意度方面，乘客感受達滿意以上僅有 8.5%，不滿意或非常不滿意的乘客有 59.3%，回答普通的有 32.2%，詳如表 3.5-7。在此次調查範圍中，捷運忠孝復興站之停車設施滿意度明顯低於板橋新站特定專用區各場站。

表 3.5-7 捷運忠孝復興站受訪旅客之停車設施滿意度

滿意程度	百分比
非常不滿意	6.8%
不滿意	52.5%
普通	32.2%
滿意	8.5%
非常滿意	0.0%

資料來源：本研究調查整理

③停車設施改善建議

受訪乘客認為最需改善的項目為「設置數量」、「交通秩序」與「遮雨(陽)設施」，詳如表 3.5-8。捷運忠孝復興站為聯合開發之場站，地下停車場轉乘停車之費用與一般於百貨公司購物停車之費用相同，因此較少民眾願意使用地下停車場作為轉乘停車使用，故需要停車之乘客多使用路邊停車格，因此衍生停車格數量與遮雨(陽)設施不足之問題。

表 3.5-8 捷運忠孝復興站受訪旅客之停車設施建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
設置位置	7.5%	4
設置數量	48.8%	1
上下車空間	2.8%	7
交通秩序	16.7%	2
照明	0.8%	9
遮雨(陽)設施	10.3%	3
座椅	0.7%	9
導引標示	5.2%	5
導引動線	4.4%	6
其他	2.8%	7

資料來源：本研究調查整理

(3)人行設施

①人行設施使用滿意度

人行設施滿意度方面，乘客感受在滿意以上的共有 60.2%。感到不滿意或非常不滿意乘客共有 6.6%。人行設施滿意度較板橋新站特定專用區各場站稍佳，詳如表 3.5-9。

表 3.5-9 捷運忠孝復興站受訪旅客之人行設施滿意度

滿意程度	百分比
非常不滿意	0.5%
不滿意	6.1%
普通	33.2%
滿意	55.6%
非常滿意	4.6%

資料來源：本研究調查整理

②人行設施改善建議

在改善建議方面，約有 54.1%的受訪者認為有改善之需要，有 45.9%之乘客認為無需改善。在所有的改善建議中，受訪乘客認為最需改善的前 3 項目依序為「緩衝空間不足」、「遮雨(陽)設施」以及「地面不平整」，詳如表 3.5-10。

(4)無障礙設施

①無障礙設施使用經驗

所有受訪者中，約有 42.9%曾經使用過捷運忠孝復興站之無障礙設施，另有 57.1%之受訪者未曾使用過。而曾經使用過無障礙設施且認為該設施需要改善的受訪乘客約有 40.3%，而有 2.6%的受訪乘客認為沒有需要改善之處，相較其他場站，捷運忠孝復興站使用過無障礙系統之乘客比率明顯較多，詳如表 3.5-11。

表 3.5-10 捷運忠孝復興站受訪旅客之人行設施建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
設置位置	2.1%	16
設置數量	5.1%	10
高度	1.2%	19
寬度	8.2%	5
照明	4.4%	11
規格設計不良	3.3%	12
緩衝空間不足	10.5%	1
運轉速度	5.8%	9
鋪面材質	7.2%	6
地面不平整	8.6%	3
遮雨(陽)設施	9.6%	2
扶手設置位置	1.6%	17
扶手規格尺寸	1.4%	18
扶手穩固性	2.3%	15
被違規佔用	1.0%	20
人車衝突	8.4%	4
缺乏人行號誌	2.8%	13
導引標示	7.2%	6
導引動線	6.5%	8
其他	2.8%	13

資料來源：本研究調查整理

表 3.5-11 捷運忠孝復興站受訪旅客之無障礙設施使用經驗

使用經驗		百分比
曾經使用	需要改善	40.3%
	無需改善	2.6%
	小計	42.9%
未曾使用		57.1%
合計		100.0%

資料來源：本研究調查整理

②無障礙設施使用滿意度

曾經使用無障礙設施的受訪者中，感受在滿意以上的有 28.6%。感受為不滿意或非常不滿意的共 9.5%。感受為普通的有 61.9%，詳如表 3.5-12。

表 3.5-12 捷運忠孝復興站受訪旅客之無障礙設施滿意度

滿意程度	百分比
非常不滿意	2.4%
不滿意	7.1%
普通	61.9%
滿意	26.2%
非常滿意	2.4%

資料來源：本研究調查整理

③無障礙設施改善建議

無障礙設施改善建議方面，受訪者認為最需改善的前幾個項目為依序為「坡度」、「設置數量」、「導引標示」，詳如表 3.5-13。因捷運忠孝復興站僅出口 2 有附設無障礙設施(坡道及電梯)，其餘出入口均未附設，造成輪椅使用者使用不便。因此無障礙設施之設置數量為受訪者建議之重點項目。

(5)導引標示設施

①導引標示使用經驗

此次調查中，約有 90.8%的受訪者曾經留意導引標示設施，有 9.2%未曾留意。在曾經留意導引標示設施之所有受訪者中，有 45.4%認為需要改善，另 45.4%則認為無需改善，詳如表 3.5-14。

表 3.5-13 捷運忠孝復興站受訪旅客之無障礙設施建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
設置位置	3.5%	8
設置數量	12.9%	2
高度	0.8%	18
寬度	2.9%	11
深度	2.4%	14
坡度	15.8%	1
防護設施	7.8%	6
扶手設置位置	0.8%	18
扶手規格尺寸	1.3%	16
扶手穩固性	1.2%	17
點字符號大小	0.8%	18
點字內容正確性	0.0%	23
缺乏點字符號	0.5%	21
鋪面材質	3.5%	8
地面不平整	2.4%	14
呼叫鈕設置位置	0.5%	21
操作盤設置位置	3.2%	10
開關門時間長度	9.1%	4
操作空間	2.7%	12
被違規佔用	5.9%	7
導引標示	11.0%	3
導引動線	8.3%	5
其他	2.7%	12

資料來源：本研究調查整理

表 3.5-14 捷運忠孝復興站受訪旅客之導引標示使用經驗

使用經驗		百分比
曾經留意	需要改善	45.4%
	無需改善	45.4%
	小計	90.8%
未曾留意		9.2%
合計		100.0%

資料來源：本研究調查整理

②導引標示使用滿意度

導引標示滿意度方面，從「非常滿意」至「非常不滿意」之 5 個等級比率依次為 3.3%、57.9%、34.3%、4.5%、0.0%；其中認為滿意以上的受訪者有 61.2%，感到不滿意或非常不滿意的則有 4.5%，詳如表 3.5-15。捷運忠孝復興站之標示系統為此次滿意度調查中最佳之場站。

表 3.5-15 捷運忠孝復興站受訪旅客之導引標示滿意度

滿意程度	百分比
非常不滿意	0.0%
不滿意	4.5%
普通	34.3%
滿意	57.9%
非常滿意	3.3%

資料來源：本研究調查整理

③導引標示改善建議

導引標示改善建議之 18 個項目中，受訪者認為最需改善項目的前 3 項依序為「中文字體大小」、「內容不明確」與「易迷路」，其餘改善項目之排序詳如表 3.5-16。

(6)轉乘資訊

①轉乘資訊使用經驗

有 45.9%的受訪者曾經查詢或使用過轉乘資訊，54.1%的受訪乘客未曾查詢或使用過轉乘資訊。在所有受訪者中，有 23.0%的民眾曾經查詢轉乘資訊且認為查詢資訊需要改善，有 22.9%的民眾認為無需改善，詳如表 3.5-17。

表 3.5-16 捷運忠孝復興站受訪旅客之導引標示建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
數量不足	8.2%	4
數量太多	7.4%	5
布設位置	4.5%	7
布設高度	3.7%	10
型式不統一	2.6%	14
內容不明確	16.6%	2
內容不連續	2.4%	15
圖形不易辨識	4.5%	7
圖型大小	3.9%	9
無中英對照	1.1%	16
中文字體大小	18.7%	1
英文字體大小	7.1%	6
箭頭大小	3.2%	12
顏色對比不佳	0.7%	17
顏色不鮮豔	3.4%	11
照明	2.9%	13
易迷路	8.4%	3
其他	0.7%	17

資料來源：本研究調查整理

表 3.5-17 捷運忠孝復興站受訪旅客之轉乘資訊使用經驗

使用經驗		百分比
曾經使用	需要改善	23.0%
	無需改善	22.9%
	小計	45.9%
未曾使用		54.1%
合計		100.0%

資料來源：本研究調查整理

②轉乘資訊使用滿意度

對捷運忠孝復興站轉乘資訊填答「滿意」以上之受訪者有 60.7%，有 6.6%的民眾認為不滿意，認為普通的則有 32.7%，詳如表 3.5-18。

表 3.5-18 捷運忠孝復興站受訪旅客之轉乘資訊滿意度

滿意程度	百分比
非常不滿意	0.0%
不滿意	6.6%
普通	32.7%
滿意	60.7%
非常滿意	0.0%

資料來源：本研究調查整理

③轉乘資訊改善建議

受訪者認為捷運忠孝復興站轉乘資訊最需改善的項目前 3 項依序為「轉乘運具行車狀況」、「轉乘運具班次資訊」與「旅運規劃建議」，詳如表 3.5-19。因站內未提供公車動態系統，故受訪乘客較建議提供「轉乘運具行車狀況」。

表 3.5-19 捷運忠孝復興站受訪旅客之轉乘資訊建議改善項目

建議改善項目	加權計分百分比	分數排序
設置位置	3.6%	11
設置/發行數量	7.2%	6
轉乘運具種類	9.7%	4
轉乘運具搭乘地點	6.2%	9
轉乘運具路線資訊	6.7%	8
轉乘運具班次資訊	14.4%	2
轉乘運具費率資訊	7.2%	6
轉乘運具行車狀況	15.4%	1
停車場地點	5.1%	10
停車場營運資訊	9.2%	5
周邊租車地點	1.0%	12
周邊租車營運資訊	1.0%	12
旅運規劃建議	13.3%	3
其他	0.0%	14

資料來源：本研究調查整理

3.6 場站轉乘設施現況問題綜合分析

就本研究對於捷運忠孝復興站所進行各項轉乘設施之檢核、設施需求與服務水準評估及乘客滿意度調查結果，綜合各項轉乘系統現況問題說明如后。

1.轉乘臨停與停車系統

(1)轉乘臨停系統

就捷運忠孝復興站轉乘臨停系統檢核結果，未符合本研究研擬之規劃設計準則(草案)規範之項目包括：臨停設施項目、內部化設置；汽、機車及上、下客臨停進行區隔；公車站牌區位；臨停接送區提供遮雨(陽)設施；場站結合場站大樓開發臨停設施採分別設置。

就設施需求及服務水準評估方面，現有的各項臨停設施需求均不高，站緣應有足夠空間可供布設，而現況問題主要係駕駛者未遵守交通規則及執法不足的問題。

就乘客滿意度調查方面，轉乘臨停系統整體滿意度分數為 3.2 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目的前 3 項為遮雨(陽)設施、座椅及交通秩序。

綜合上述，捷運忠孝復興站轉乘臨停系統應重新調整布設，並加強執法取締違規，以維持站區周邊交通秩序。至於遮雨(陽)設施同臺鐵/高鐵板橋車站建議可暫不設置。而公車站距出口 2 站緣較遠，惟倘移至站緣，將因距路口較近，公車靠站後離站時容易與右轉車輛產生交織情形及因路口號誌未設行人專用時相而產生干擾，故公車站位維持原位址為宜，至於計程車招呼站則因考量場站周邊之交通環境而未設置，乘客可在 SOGO 營業時間至 SOGO 地下室計程車招呼站搭乘，營業時間外則可至站緣紅線區外招計程車。

(2)轉乘停車系統

捷運忠孝復興站無轉乘停車設施，故無檢核項目。自行車停車設施則需由臺北市政府交通局視需求評估後研議設置。

就乘客滿意度調查方面，乘客主要係反應 SOGO 地下停車場及周邊機車停車位之滿意度，調查結果滿意度分數為 2.4 介於普通(3)與不滿意(2)之間，乘客認為最需改善項目的前 3 項為設置數量、交通秩序及遮雨(陽)設施。

2.人行系統

就捷運忠孝復興站人行系統檢核結果，未符合本研究研擬之規劃設計準則(草案)規範之項目主要包括：出入口無障礙設施；樓梯寬度、至天花板淨高、扶手伸出頭末階踏步長度、中央扶手及預留電扶梯機坑、線槽、排水管及電路管線需求、兩側清潔溝；電扶梯速度；踏步面至天花板淨高；電梯導引設施位置；人行步道設置遮雨(陽)設施。

就設施需求及服務水準評估方面，除由 3 樓往 B2 大廳層的電扶梯所經之通道 W04 及 W05 服務水準分別為 F 級及 D 級外，其餘通服務水準均在 C 級以上；樓梯 S01 及 S02 的服務水準分別為 F 級及 D 級，S06 及 S07 則均為 A 級；E03 的需求流率高於設計容量，因此在起端至少應設置 5m² 的緩衝區，其餘電扶梯的需求流率均低於設計容量。

就乘客滿意度調查方面，人行系統整體滿意度分數為 3.6 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目的前 3 項為緩衝空間不足、遮雨(陽)設施、地面不平整。

綜合上述，捷運忠孝復興站人行系統中，EX02 設有無障礙相關設施，已符合最少 1 處之法規標準。遮雨(陽)設施則建議暫不設置。而因捷運忠孝復興站為板南線與文湖線交會站，轉乘旅客眾多，上、下午尖峰部分通道、樓梯與電扶梯壅塞，而臺北捷運公司也已採取必要的調撥措施，並加強派員於人潮擁擠處以導引及廣播方式疏導人流。其他如樓梯、電扶梯及人行通道等不符準則規範

者，在並不影響安全及通行的情況下，尚無改善之迫切需要。

3.無障礙系統

就捷運忠孝復興站無障礙系統檢核結果，未符合本研究研擬之規劃設計準則(草案)規範之項目主要包括：出入口語音播音器；坡道點字資訊、鄰牆距離、坡道與平臺顏色；電梯引導設施位置、呼叫鈕點字位置、扶手高度、按鈕之標示數字顏色；樓梯扶手高度、端部防勾撞處理、點字資訊、警示位置；無障礙標示觸覺文字或符號、針對輪椅使用者設置；電腦查詢系統提供。

就乘客滿意度調查方面，無障礙系統整體滿意度分數為 3.2 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目的前 3 項為坡度、數量及導引標示。

綜合上述，捷運忠孝復興站無障礙系統中，應立即進行樓梯扶手防勾撞處理。另建議加強專人服務方式以取代電腦查詢系統。其他設施在不影響安全及通行的情形下，尚無改善之迫切需要。

4.標示系統

就捷運忠孝復興站標示系統檢核結果，未符合本研究研擬之規劃設計準則(草案)規範之項目主要包括：提供距轉乘設施之「剩餘距離」、資訊圖高度；轉乘播音資訊。

就乘客滿意度調查方面，標示系統整體滿意度分數為 3.6 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目的前 3 項為中文字體大小、內容不明確及易迷路。

綜合上述，就大部分搭乘捷運的乘客而言，主要為通勤/通學之經常性搭乘旅次，因此對於附近轉乘設施皆已有部分程度之熟悉，故尚無提供距轉乘設施之「剩餘距離」的迫切需要，而洗手間及電梯為最多人詢問之設施，且為照顧身心障礙者之需求，已有提供「剩餘距離」之提示牌面。另建議提供轉乘設施出口方向之播音服務。其他設施在不影響安全及通行的情形下，亦尚無改善之迫切需要。

5.轉乘資訊系統

就捷運忠孝復興站轉乘資訊系統檢核結果，未符合本研究研擬之規劃設計準則(草案)規範之項目主要包括：入口網頁轉乘資訊及旅運規劃提供；出入口處靜態、動態轉乘資訊、宣傳摺頁及電腦查詢系統提供。

就乘客滿意度調查方面，轉乘資訊系統整體滿意度分數為 3.7 介於滿意(4)與普通(3)之間，乘客認為最需改善項目前 3 項為轉乘運具行車狀況、班次資訊及旅運規劃建議之提供。

綜合上述，臺北捷運公司網頁有關忠孝復興站乘車資訊，建議以新增或提供連結方式提供轉乘資訊及旅運規劃，並建議於出入口處增設靜態、動態轉乘資訊、宣傳摺頁及電腦查詢系統，惟就轉乘資訊部分尚需場站營運管理單位與臺北市政府交通局進行資訊整合。

3.7 場站轉乘設施改善方案研擬

本研究綜合捷運忠孝復興站各項轉乘系統現況問題與分析，研擬相關改善方案，並與營運單位進行訪談(訪談紀錄參見附錄 5)，就設施之現況問題及執行改善方案之可行性進行討論，並作必要之修正。茲就捷運忠孝復興站各項轉乘系統改善方案建議說明如后。

1.轉乘臨停與轉乘停車系統

- (1)汽、機車臨停下客集中於 K02，並採區隔設置。按臨停設施需求分析，K02 小汽車及機車各需設置 1 席臨停區。
- (2)由於本站交通及轉乘方便，不建議車輛臨停候接親友，故站緣 07：00~21：30 禁止所有車輛臨停上客。
- (3)設立相關禁制標誌。
- (4)加強執法取締違規。

彙整捷運忠孝復興站轉乘臨停系統改善方案如圖 3.7.1 所示。

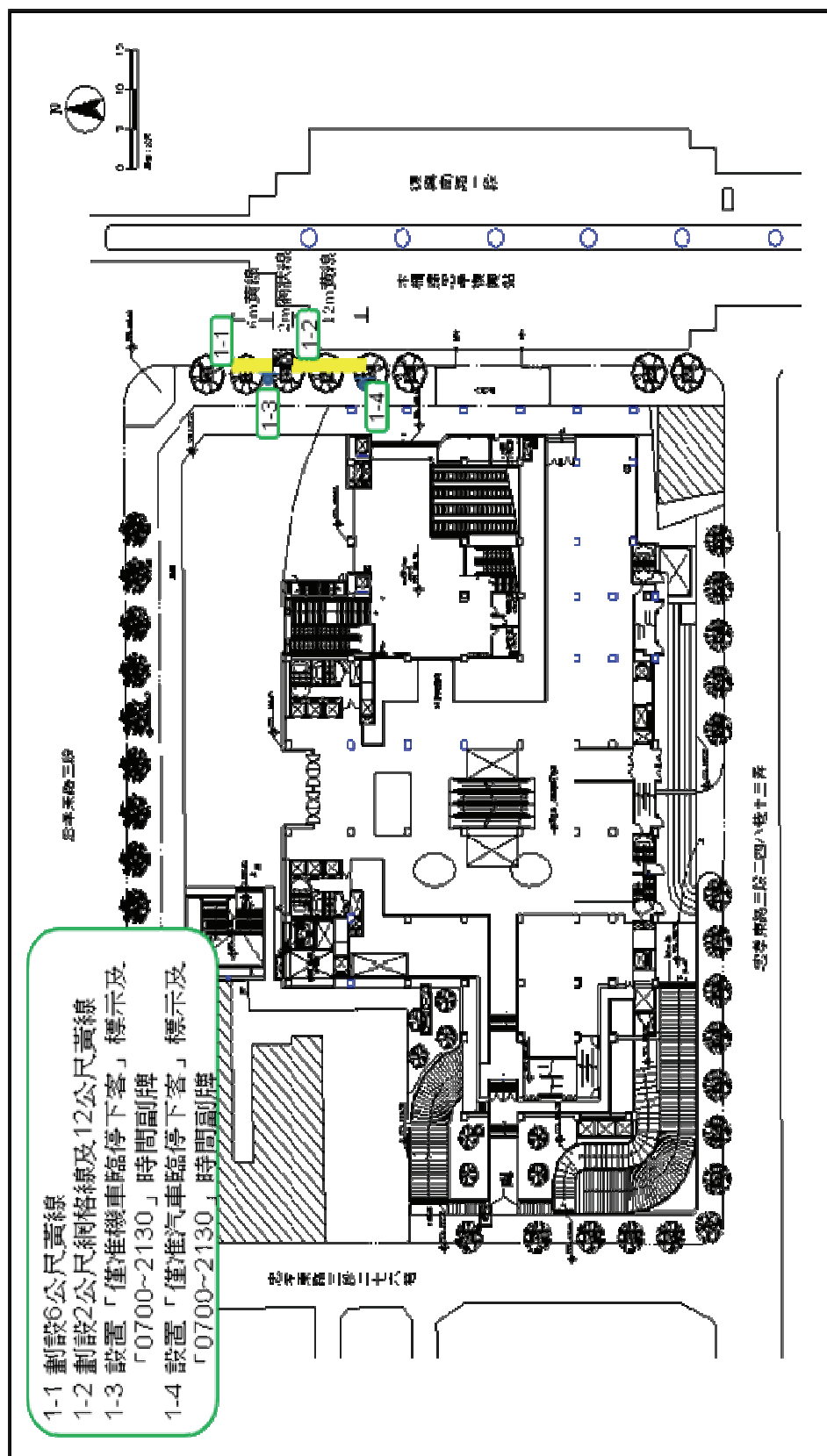


圖 3.7.1 捷運忠孝復興站轉乘臨停系統改善方案示意

2.人行系統

捷運忠孝復興站上、下午尖峰部分通道、樓梯與電扶梯壅塞，而臺北捷運公司已採必要的調撥措施，並加強派員於人潮擁擠處以導引及廣播方式疏導人流。其他行人設施在不影響安全及通行的情況下，尚無改善之迫切需要。

3.無障礙系統

「建築物無障礙設施設計規範」已於 97 年 7 月 1 日實施，其主要係規範新建築物，而捷運忠孝復興站為既有場站，因此轉乘無障礙系統相關設施在不影響安全及通行的情形下，尚無改善之迫切需要。而目前可立即提升服務及有安全之虞的改善項目包括：

- (1)加長無障礙電梯開關門時間。
- (2)S07、S08 樓梯扶手進行防勾撞處理。
- (3)加強專人服務方式以取代設置無障礙專用服務臺及電腦查詢系統。

由於轉乘設施中無障礙系統並未包含所有場站之無障礙設施，而「已領得建築執照之公共建築物無障礙設備與設施提具替代改善計畫作業程序及認定原則」已於民國 97 年 7 月 3 日生效，建議另按該原則就整體無障礙設施進行檢核及改善計畫。

4.標示系統

建議提供轉乘設施出口方向之播音服務。其他設施在不影響安全及通行的情形下，亦尚無改善之迫切需要。

5.轉乘資訊系統

建議參照本研究所擬轉乘資訊內容及場站營運單位的整合意見，就場站周邊的大眾運輸營運資訊進行整合，並於出入口處增設靜態、動態轉乘資訊，及於入口網頁、宣傳摺頁及電腦查詢系統提供周邊轉乘運具轉乘資訊及旅運規劃。

茲將捷運忠孝復興站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬彙整如表 3.7-1 所示。

3.7-1 捷運忠孝復興站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
轉乘臨停系統	設施檢核	1.公車站牌未臨站緣距出口 2 距離較遠。(K01)	考量交通現況維持原位
		2.未設計程車招呼站。	設置困難，暫不改善
		3.忠孝東路側站緣劃設紅線，但常有計程車違規排班之情況。	轉乘臨停系統重新調整布設：
		4.復興南路側站緣劃設紅線，並設有「禁止臨停上客」標誌，未設置臨停上客區，但站緣屢見紅線違規臨停上客之情況。(K02)	(1)汽、機車臨停下客集中 K02，並採區隔設置
		5.汽、機車臨停下客未採區隔設置。(K02)	(2)由於本站交通及轉乘方便不建議候接親友，故站緣 07：00~21：30 禁止所有車輛臨停上客。
		6.汽、機車臨停下客未採內部化。(K02)	(3)設立相關禁制標誌。
	設施需求及服務水評估	7.SOGO 計程車招呼站營業時間與捷運不同，不視為共同設置。	(4)加強執法取締違規。
		8.大客車臨停區未提供適當的遮雨(陽)設施。(K01)	SOGO 營業時間可至 SOGO 地下室計程車招呼站搭乘，營業時間外則可至站緣紅線區外招計程車
		9.場站結合土地開發，兩者汽、機車臨停設施未採分別設置。(K01)	設置困難，暫不改善
		1.設施需求量不高，現有站緣空間足夠。	空間不足，無法分別設置
乘客滿意度調查	乘客滿意度調查	1.整體滿意度分數為 3.2 介於滿意(4)與普通(3)之間。	—
		2.最需改善項目的前 3 項為遮雨(陽)設施、座椅及交通秩序。	—

資料來源：本研究整理

表 3.7-1 捷運忠孝復興站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬(續一)

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
轉乘停車系統	設施檢核	1.無轉乘停車系統，故無檢核項目。	—
	設施需求及服務水評估	1.無轉乘停車系統。	—
	乘客滿意度調查	1.整體滿意度分數為 2.4 介於普通(3)與不滿意(2)之間。	—
		2.最需改善項目的前 3 項為設置數量、交通秩序及遮雨(陽)設施。	
人行系統	設施檢核	1.出入口高程與地面不同，未設置無障礙設施。(EX01,EX03~EX05)	EX02 設有無障礙相關設施，已符合最少 1 處之法規標準
		2.單向或與電梯併設之樓梯，樓梯寬度過低(準則規範為 180 公分以上)。(S03,05A,04B)	不影響安全及通行，暫不改善
		3.雙向樓梯寬度為 205 公分(準則規範為 240 公分以上)。(S09)	不影響安全及通行，暫不改善
		4.由踏板邊緣斜線垂直計量至天花板底為 235 公分(準則規範為 250 公分以上)。(S07)	不影響安全及通行，暫不改善
		5.樓梯扶手伸出頭末階踏步長度僅 50~60 公分(準則規範為 120 公分以上)。(S03~S09)	不影響安全及通行，暫不改善
		6.樓梯扶手高度為 90~91 公分(準則規範為 86 公分)。(S03~S09)	不影響安全及通行，暫不改善
		7.樓梯寬度 270 公分未設中央扶手(準則規範為 240 公分以上需設中央扶手)。(S06)	不影響安全及通行，暫不改善

資料來源：本研究整理

表 3.7-1 捷運忠孝復興站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬(續二)

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
人行系統	設施檢核	8.樓梯未預留電扶梯機坑、線槽、排水管及電路管線需求。(S03~S09)	不影響安全及通行，暫不改善
		9.樓梯兩側未設置清潔溝。(S06)	不影響安全及通行，暫不改善
		10.電扶梯速度 39 公尺/分(準則規範為未超過 30 公尺/分)。(E16)	不影響安全及通行，暫不改善
		11.踏步面至天花板底之垂直淨高達為 235 公分(準則規範為 250 公分以上)。(E16)	不影響安全及通行，暫不改善
		12.導引設施位置未導引至按鍵處而導引至門口處，另導引設施距門口過近(準則規範為 30 公分)。(D01)	不影響安全及通行，暫不改善
		13.出口 2 往臨停設施無遮雨(陽)設施。(EX02)	設置困難，暫不改善
		1.除由 3 樓往 B2 大廳層的電扶梯所經之通道 W04 及 W05 服務水準分別為 F 級及 D 級外，其餘通服務水準均在 C 級以上	捷運公司已採必要的調撥措施，並加強派員於人潮擁擠處以導引及廣播方式疏導人流。
	設施需求及服務水評估	2.樓梯 S01、S02 的服務水準分別為 F 級及 D 級，S06 及 S07 則均為 A 級。	
		2.電扶梯 E03 的需求流率高於設計容量，其餘電扶梯的需求流率均低於設計容量。	E03 在起端至少應設置 5m ² 的緩衝區
	乘客滿意度調查	1.整體滿意度分數為 3.6 介於滿意(4)與普通(3)之間。	—
		2.最需改善項目的前 3 項為緩衝空間不足、遮雨(陽)設施、地面不平整。	

資料來源：本研究整理

表 3.7-1 捷運忠孝復興站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬(續三)

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
無障礙系統	設施檢核	1.出入口未設置「身心障礙者下車處」。(EX02)	EX03 設有無障礙相關設施，已符合最少 1 處之法規標準
		2.未裝設語音播音器以引導視障者辨知門的位置。(EX02)	不影響安全及通行，暫不改善
		3.坡道扶手未設點字資訊。(R01)	不影響安全及通行，暫不改善
		4.坡道扶手距牆壁 13 公分(準則規範為 3~5 公分)。(R01)	不影響安全及通行，暫不改善
		5.坡道與平臺未採用對比之顏色予以區分，無明顯區隔。(R01)	不影響安全及通行，暫不改善
		6.電梯前方之引導設施設置僅距門 20 公分(準則規範為 30 公分)。(D01)	不影響安全及通行，暫不改善
		7.呼叫鈕點字設置於操作盤按鈕下方而未在左方。(D01)	不影響安全及通行，暫不改善
		8.電梯內之扶手上緣與地板面之距離 90 公分(準則規範為 75 公分)。(D01)	不影響安全及通行，暫不改善
		9.電梯按鈕之標示數字與底板的顏色相近，沒有明顯對比。(D01)	不影響安全及通行，暫不改善
		10.樓梯扶手高度為 80 公分(準則規範為 75 公分)。(S02~S09)	不影響安全及通行，暫不改善
		11.樓梯扶手未設防勾撞處理。(S08,S07)	扶手加設防勾撞處理
		12.樓梯未設置點字資訊。(S01~S09)	不影響安全及通行，暫不改善
		13.樓梯之警示設施位置離梯級終端 20 公分處(準則規範為 30 公分)。(S05A,S06~S07)	不影響安全及通行，暫不改善
		14.無障礙停車位未設置明顯標示引導。(P01)	不影響安全及通行，暫不改善

資料來源：本研究整理

表 3.7-1 捷運忠孝復興站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬(續四)

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
無障礙系統	設施檢核	15.停車位旁所設置之標誌不具夜光效果。(P01)	不影響安全及通行，暫不改善
		16.無障礙停車位之停車格線、顏色不符規定。(P01)	不影響安全及通行，暫不改善
		17.各層停車場內，均設有身心障礙者之停車位，但未設標示以明確指示其位置。(P01)	不影響安全及通行，暫不改善
		18.除電梯外，其他標示未有觸覺文字或符號。	不影響安全及通行，暫不改善
		19.未針對輪椅使用者設置標示。	不影響安全及通行，暫不改善
		20.站內除悠遊卡查詢機外，未提供其他電腦查詢系統。	加強專人服務方式以取代設置電腦查詢系統
	乘客滿意度調查	1.體滿意度分數為 3.2 介於滿意(4)與普通(3)之間。 2.最需改善項目前 3 項為坡度、設置數量及導引標示	—
標示系統	設施檢核	1.未提供距轉乘設施之「剩餘距離」	主要為通勤/通學之經常性搭乘旅次，較為熟悉轉乘設施故尚無迫切需要，而洗手間及電梯為最多人詢問之設施，且為照顧身心障礙者之需求，已有提供「剩餘距離」之提示牌面
		2.資訊圖高度不符規範。	不影響安全及通行之情形下，尚無改善之迫切需要
		3.未提供轉乘播音資訊。	提供轉乘設施出口方向之播音
		1.整體滿意度分數為 3.6 介於滿意(4)與普通(3)之間。 2.最需改善項目的前 3 項為中文字體大小、內容明確及易迷路。	—
轉乘資訊系統	設施檢核	1.場站無獨立之入口網頁，設於臺北捷運公司網頁下。	新增或提供連結
		2.網頁未提供完整旅運規劃。	

資料來源：本研究整理

表 3.7-1 捷運忠孝復興站轉乘設施檢核評估結果與改善方案研擬(續五)

系統	項目	檢核、評估結果	設施改善方案研擬
轉乘資訊系統	設施檢核	3.出入口處未提供即時動態轉乘資訊。	增設動態轉乘資訊，及於宣傳摺頁及電腦查詢系統等提供周邊轉乘運具轉乘資訊及旅運規劃，並由場站營運管理單位及臺北市政府交通局進行資訊整合
		4.在場站主要出入口處，未提供國道客運及公車轉乘資訊摺頁。	
		5.未提供臺北捷運公司相關營運資訊的宣傳摺頁。	
		6.主要出入口未設置電腦查詢系統。	
		1.整體滿意度分數為 3.7 介於滿意(4)與普通(3)之間。	
		2.最需改善項目的前 3 項為轉乘運具行車狀況、班次資訊及旅運規劃建議之提供。	
	乘客滿意度調查	—	—

資料來源：本研究整理

3.8 場站轉乘設施改善方案經費預估

茲就捷運忠孝復興站各項轉乘系統改善方案之執行單位及經費概估彙整如表 3.8-1 所示，其中經費方面僅就工程面進行估算，至於管理面及需要再進行整合的項目可能會產生之費用則未予估算。

表 3.8-1 捷運忠孝復興站轉乘設施改善方案執行單位及經費概估

改善項目	單價(元)	單位	數量	複價(元)	執行單位
1.轉乘臨停系統					臺北市政府交通局
(1)標線剷除	190	m2	2	380	
(2)標線(字)劃設	160	m2	5	800	
(3)標誌桿及牌面	6,850	桿	2	13,700	
小計				14,880	
2.無障礙系統					捷運忠孝復興站
(1)樓梯扶手防勾撞處理	3,000	個	8	24,000	

資料來源：本研究計算整理

第四章 重要課題探討

本章主要著重於探討進行複合運輸場站轉乘設施改善示範計畫時，有關執行轉乘設施檢核、需求及服務水準評估及滿意度調查所面臨之相關問題。

4.1 檢核、評估及調查時機

複合運輸場站之規劃設計牽涉建築設計、結構工程、大地工程、機電工程、交通規劃、景觀設計等方面，其中與轉乘設施較有直接關連的主要為建築設計、機電工程及交通規劃。

以下茲就複合運輸場站轉乘設施的設施檢核、需求及服務水準評估、乘客滿意度調查時機說明如后，其作業流程分別如圖 4.1.1~圖 4.1.4 所示。

1.設施檢核時機

(1)設計及驗收階段

複合運輸場站在進行規劃設計時，各工程規劃設計單位之設計人員應按照準則規範、運量預估及設施需求預估進行相關轉乘設施之設計，完成設計後由核對人員檢核確認無誤後核准。複合運輸場站通常需通過建照申請或特種建築物申請，並經都市設計審議會議審定或通過交通衝擊評估等，相關審查會議亦應按照準則規範進行審議，場站完工後亦按此標準進行履勘及驗收；此後，即無須再進行相關檢核。

(2)相關法令規範修訂

轉乘設施屬於結構或硬體部分，在工程完成驗收後通常無須再定期進行檢核，惟有在相關法令規範修訂且修訂項目溯及既往時方才需再次進行檢討；倘修訂項目未溯及既往，基於提升場站整體服務水準考量，建議在不影響主體結構的情形下，亦應在一定期限內進行改善。

(3)設施新增

場站新增設施時，須按照準則規範及最新的法令規範進行設計及完成驗收。

另外，屬於機電設施部分的轉乘設施，於營運期間需由相關機電工程人員定期進行維修及檢測，因此無須再對其另定檢核時機。

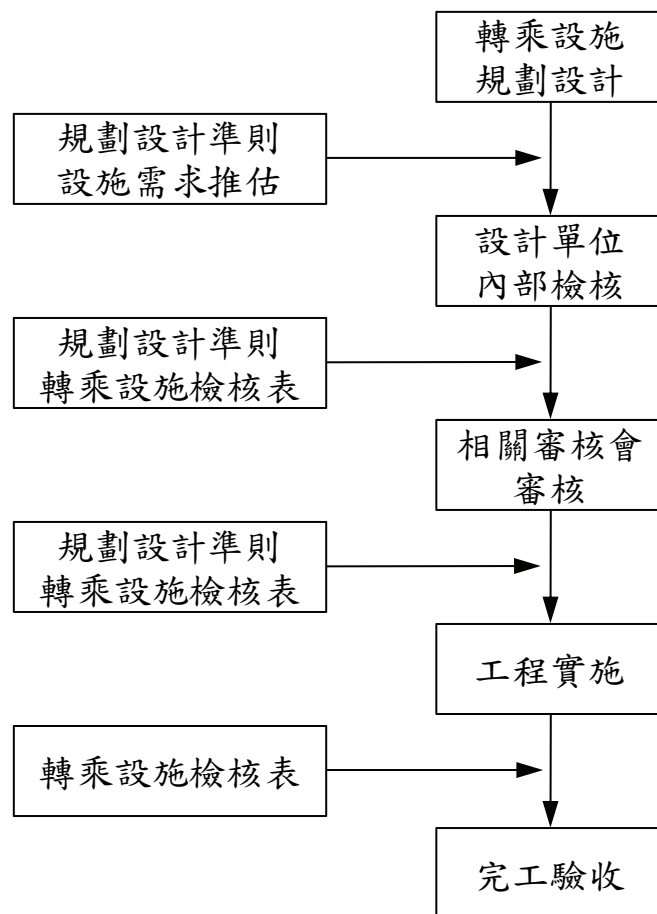


圖 4.1.1 新建場站轉乘設施檢核流程

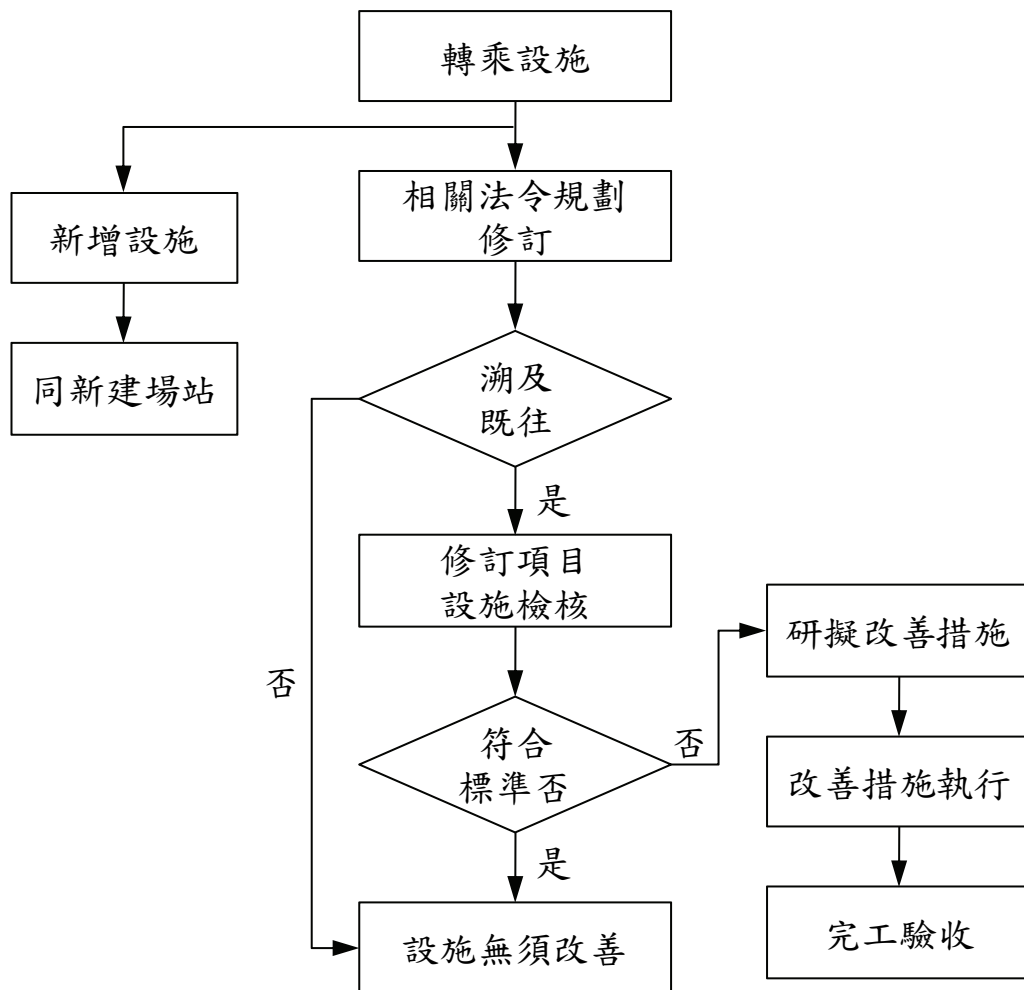


圖 4.1.2 既有建場站轉乘設施檢核及改善流程

2. 設施需求及服務水準評估時機

場站進入營運階段後，可能會受到外部交通環境改變及場站運量變化之因素而造成轉乘設施服務水準的變化，各因素之影響層面說明如后。

(1) 外部交通環境改變

場站周邊開發(如住宅、機關、商場等)、其他運輸場站及重大交通建設陸續建設完成，將會帶動周邊發展，以致外部交通環境產生變化，進而影響場站車輛之進出及站緣相關轉乘設施之服務水準。此可視各縣市政府每年所進行的市區道路交通量調查之結果，檢視外部道路交通量的變化及對場站車輛的進出與轉乘設施運轉之干擾程度，以決定評估時機。

(2)場站運量變化

隨著複合運輸場站運量成長，各項轉乘設施可能不敷需求，以致服務水準可能有所改變，而需採必要的改善措施。當轉乘設施上期服務水準評估為 B 級或 C 級時，而本期場站整體運量較上期成長分別達 30%、15%時，即應進行設施需求及服務水準評估。

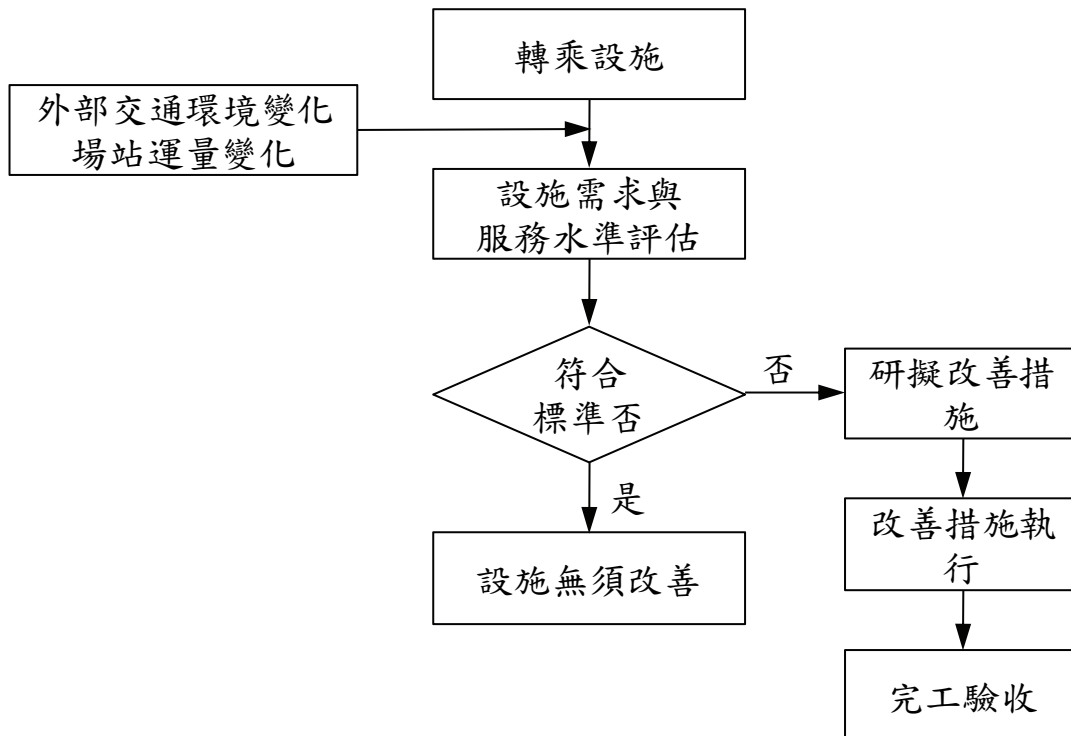


圖 4.1.3 場站轉乘設施需求及服務水準評估與改善流程

3.乘客滿意度調查

為瞭解乘客對複合運輸場站轉乘設施之需求及滿意度，建議每 3 年進行 1 次整體轉乘設施乘客滿意度調查，此調查結果可配合場站運量及設施服務水準變化作為設施是否改善之參考，而非用來作為評定設施是否改善之單一標準。另當設施進行改善後之 3 個月，亦應就改善項目的乘客滿意度進行調查。

場站轉乘設施於規劃設計階段完成後，轉乘設施項目若為主體建築的一部份，欲進行變動或工程改善牽涉範圍較廣；若屬交通工程的

部份，只要做好交通維持計畫，在不影響車輛進出及行人交通的情形下，一般均可進行；至於機電設施在不影響主結構情形下，亦可進行改善工程，若需牽涉主體結構工程，則需整體之考量作進一步評估與規劃。

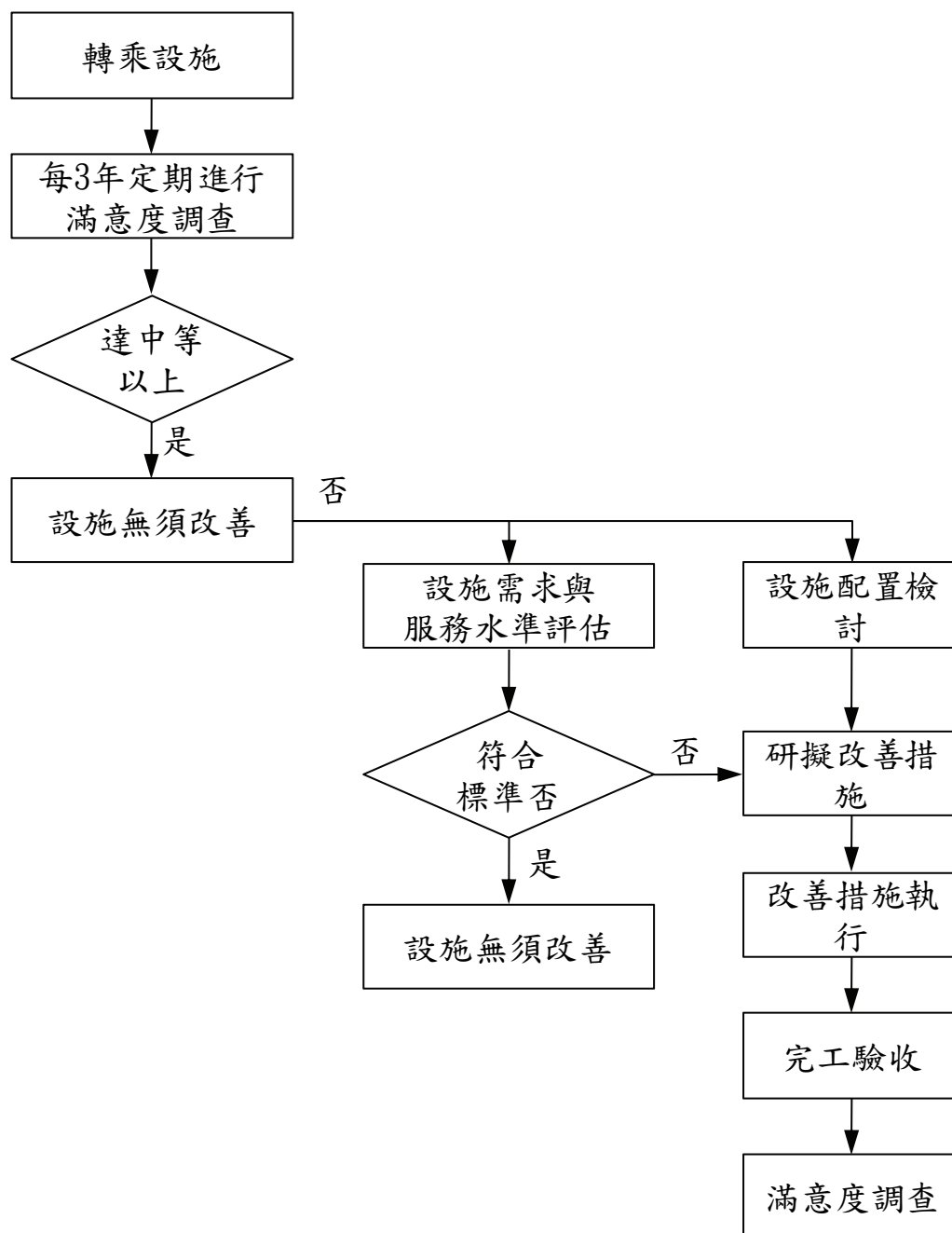


圖 4.1.4 場站轉乘設施乘客滿意度調查與改善流程

未來「複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則」之實施對象可分為新建場站及既有營運場站。

在新建場站部分，於規劃設計準則完成法制化頒布實施後，新建場站之轉乘設施須全面依循準則規範進行設計，完工後並按此標準進行履勘與驗收。而既有營運場站部分，於規劃設計準則頒布實施後，亦應要求既有營運場站須按準則標準限期檢討與改善轉乘設施，並對辦理成效訂定相關獎懲辦法。既有營運場站可按場站之規模或特性分階段進行設施檢討與改善。

- 1.第 1 階段：先針對國際機場、國際商港及國內商港、陸運城際運輸甲級站、捷運端點站及轉乘站進行設施檢討與改善。
- 2.第 2 階段：全面對既有營運場站進行設施檢討與改善。

4.2 檢核及調查方式檢討

1.機電設備及消防安全檢查

轉乘設施之檢核項目中，有關機電設備及消防安全檢查內容，因須具備正式執照方可進行檢核，且場站營運管理單位對此皆須排定定期維修保養及檢查之期程，可不需納入場站營運階段之轉乘設施檢核項目，相關內容包含以下幾項。

(1)機電設備之相關檢核內容

- ①準則 3.6.1-6：電扶梯之建議速度為 30 公尺/分及 39 公尺/分。
- ②準則 3.6.3-2：電扶梯能以任一方向於滿載情況下持續運轉以應付服務時間不少於每天 20 小時，每年 365 天之要求。
- ③準則 3.6.3-5：所有電扶梯設備範圍內之出入平臺區均應完全水平，其餘區域應設計向外排水。出入平臺周圍與樓板相接處應有由平臺向外之洩水坡度。
- ④準則 3.6.3-6：所有電扶梯坑設置排水出口或集水井以排除積水。
- ⑤準則 3.7.1-5：電梯之速度應在 36 公尺/分至 48 公尺/分之間。

(2)消防安全之相關檢核內容

- ①準則 2.3.2.1-3：地下室或密閉空間停車場設置通風系統及一氧化碳計測器。
- ②準則 3.2.4-3：場站出入口併入聯合開發大樓內時，考量防洪及防水隔間等需求。

2.原則性及概念性準則之檢核

屬於原則性或概念性的準則或質化標準在進行檢核時，應就是否配合基地實質條件進行土地開發及外在環境等因素進行綜合考量，較難由單一之標準認定，故規劃設計單位應擬具相關圖說加以說明，以檢核評定。

茲就轉乘臨停與轉乘停車系統之規劃原則中之「大眾運輸優先」及「轉乘臨停設施內部化」二項原則為例說明如后。

(1)大眾運輸優先

大客車臨停區之設置區位需視場站基地條件、周邊交通狀況、與周邊交通設施之整合及考量步行距離等因素，以避免與人行動線、車輛行駛(及轉向)動線交織，而非以設置於站緣且鄰近出入口處為單一考量。此外，大眾運輸優先與供需平衡間尋求權重，兼顧供需；若要求大眾運輸優先，應考量大眾運輸與私人運具進出時間比率，強調進出時間節省而非設置位置。以下針對大眾運輸優先探討案例進行說明：

①板橋新站特定專用區

依板橋新站特定專用區之整體規劃設計，乃將大客車臨停設施集中設置於臺鐵/高鐵板橋車站西側之板橋公車站，而國道客運則設置於臺鐵/高鐵板橋車站東側之板橋客運站，其間均以地下通道及人行天橋串連，方便乘客於各場站間之轉乘，因大客車臨停設施雖未配置於站緣，步行距離亦較遠，但基本上仍可評定已考量以大眾運輸優先。

②捷運忠孝復興站

捷運忠孝復興站因位處復興南路及忠孝東路路口交叉處，倘公車臨停設於站緣處，將因距離路口較近，公車靠站後離站時易與右轉車輛產生交織的情形，且因路口號誌未設行人專用時相而會產生干擾，故此場站之站緣並非公車站位之最佳配置處，宜距離站緣出口有一段距離，此係考量到周邊交通環境，所進行公車站位之最佳配置。

③松山機場

松山機場周邊之轉乘運具設計規劃，係以私人運具轉乘臨停接送區及排班計程車設於最近出入口處，而其他轉乘運具離主運具場站之距離依序為大客車(公車、客運及遊覽車)臨停設施、停車場；其主因係考量機場旅客使用轉乘運具以計程車及小汽車接送為主，因此，將轉乘運具使用率最高之設施配置於最接近場站出口之位置，以節省整體轉乘運具進出場站之時間，此亦已將大眾運輸優先之原則納入整體規劃考量。松山機場周邊轉乘運具配置如圖 4.2.1 所示。

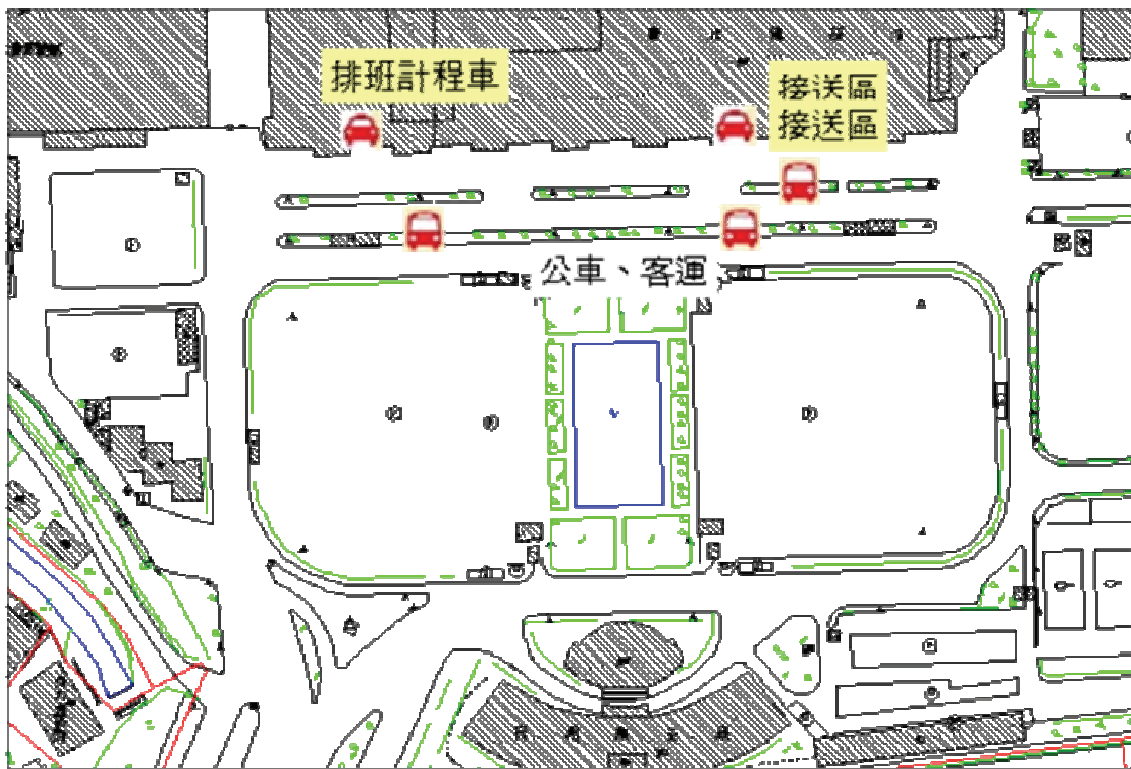


圖 4.2.1 松山機場周邊轉乘運具配置圖

綜合上述，場站轉乘設施之規劃設計雖應以大眾運輸優先，但仍需考量基地實質條件、主運具乘客特性、周邊交通狀況、設施整合、步行距離及進出站時間等因素，而並非僅以轉乘設施之設置位置作為大眾運輸優先之標準。

(2)轉乘臨停設施內部化

轉乘臨停設施內部化方式主要有 2 種方式，其一為設置站體外、基地建築線內；另一則為設置於站體內，國外常見將場站平面層或之上的樓層空間規劃為大眾運具及計程車之停等設施，而國內則有將計程車招呼站設置於地下停車場內。以下針對轉乘臨停設施內部化探討案例進行說明：

①臺鐵/高鐵板橋車站

場站各項轉乘臨停設施皆設置於場站站體外、基地建築線內，以臨停彎及實體分隔方式與周邊道路進行區隔，亦屬內部化形式。其後續應將運具進行分離，以繪製標線及設立告示牌之方式加以區隔；另上、下客區域亦應採分離設置，下客區可於場站周邊以黃線劃設，並採限時停放及加強違規取締，而上客區則應納入停車設施中，並提供限時免費停車服務，以進行轉乘臨停設施內部化之規劃，場站轉乘臨停設施配置如圖 4.2.2 所示。

②臺北轉運站、市政府轉運站及捷運忠孝復興站聯開地下停車場

國內客運轉運站(如臺北轉運站、市政府轉運站)及與商辦大樓聯開之運輸場站(如捷運忠孝復興站)等，於都市計畫審議階段皆要求將計程車排班區以內部化方式設置，並納入地下停車場一併規劃；而將計程車排班區設置於地下層時，需考量氣體排放及防火設施等問題。場站轉乘臨停設施內部化案例配置如圖 4.2-3~圖 4.2-5 所示。

③香港 IFC 大樓：

國外之大眾運輸場站常見將轉乘臨停設施設置於平面層或

4-10

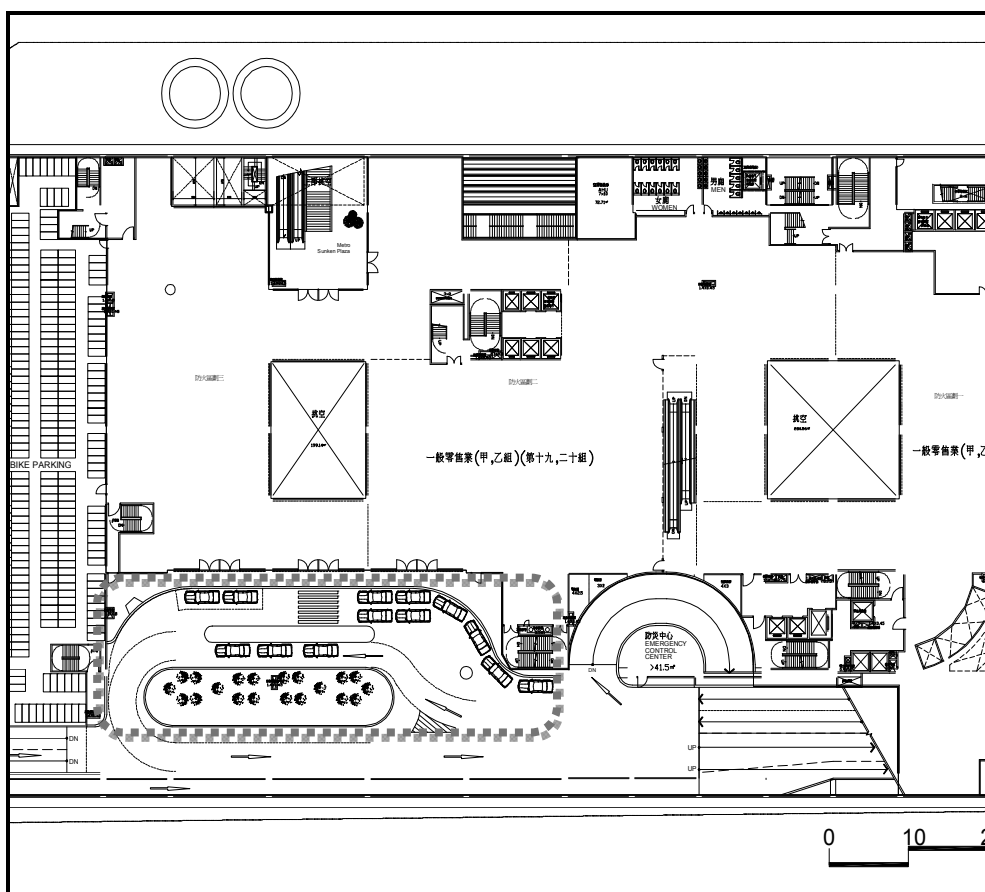


圖 4.2.4 市政府轉運站(B1 層)轉乘臨停設施配置圖



圖 4.2.5 捷運忠孝復興站與 SOGO 聯開地下停車場(B4 層)



圖 4.2.6 香港 IFC 大樓轉乘設施

場站常因基地條件、建築容積率、建蔽率及結合土地開發等之考量，無法將所有轉乘臨停設施內部化，部分需設置於站緣人行道上。基本上倘該場站設有停車場，則建議將臨停上客區設置於停車場內，並於停車場內規劃臨停上客區及臨停車位，且配合限定時間內免費停車之優惠措施，避免臨停候客車輛久占臨停設施而影響交通秩序。倘因場站未設停車場，臨停上客區則可視情況設於站緣，惟須限時停放，並與臨停下客區進行區隔，且應加強違規取締。

而臨停下客因停靠時間較短，倘未能採內部化設置時，原則上仍須將各運具之臨停下客區作適當區隔，以避免因車種不同而產生車輛交織的現象。

3.設施規格及容許誤差

準則之檢核項目應儘可能採用量化標準方式，各設施之尺寸大小以一個限定範圍或最大值、最小值來制訂合理區間，倘若未註明時，則提供容許誤差範圍(如 $\pm 3\%$)。

4.3 無障礙系統之各項轉乘設施設置原則

身心障礙者依其障礙之內容可分為情報障礙者、移動障礙者及巧緻動作障礙者等，而在無障礙設施之設計及配置上應有所區隔，主要需考量其行動能力及閱讀能力上之困難，提供其適切的輔助設施，茲

說明如下。

1.行動能力上之考量

應考量「下肢障礙」者之需求，提供高層變化時之設施需求，若於通道上存在高低差時，應設置斜坡道，並注意其坡度、寬度及迴轉空間等條件；若為樓層間之轉換時，應以電梯作為垂直移動之轉乘設施；此外，標示系統的可視高度及相關服務設施(例如觸碰面板、服務臺、自動售票機等)之設計高度，皆須考量輪椅使用者之需求。

2.閱讀能力上之考量

應考量「視覺障礙」者之需求，採用引導地板材料、引導扶手、警告地板材料、警告聲訊、引導鈴等輔助設施，亦可將訊息以點字牌及觸摸地圖等方式傳遞，綜合導盲磚、引導器、點字板及觸摸地圖提供連續且完整的無障礙動線。

因此規劃無障礙動線時，應將肢障(須坐輪椅)與視障者之行徑路線分開設計，視障者須利用各項輔助設施，提供能等同於一般行人之步行環境；肢障者則應考量其所需垂直移動之方便性及設施容量之空間尺寸，並透過符合輪椅乘坐者可視高度之標示系統，導引至各項轉乘設施。

4.4 場站動線人流特性與干擾

1.人流特性與車流特性之比較

就車流而言，供車輛行駛的環境具有分向及分道的設施，在動線匯集的交叉口亦有交通號誌進行管制；而人流所行走的環境，其移動自由度較高，因此在繁忙的人行動線下，容易發生彼此干擾及衝突的情況，進而使服務水準下降。在人流未達某一容量或流量之前，亦會發生類似於跟車的「跟人現象」，但情況並不如車流明顯，因人流在移動過程中可插空隙，並隨時變換行徑路線，且有並肩齊走或群集現象，在分析上較車流為複雜、困難。基本上人流亦有固定的行走習性，包括：

- (1)向前移動、靠右走。
- (2)周遭無他人干擾或阻礙物時，會選擇行走最短距離。
- (3)當即將發生碰撞時，會調整步伐速率及行進方向，也會避免擁擠而繞道而行。
- (4)整體行走時之特性常有並肩齊步走或群集現象。
- (5)若與人潮行進方向相同時，除會選擇跟隨前方行人之行進路徑外，也會有選擇超越前方行人而橫向散布於走道空間。
- (6)與對向行人間，會避免與他人碰撞而彼此產生互動的行為。

依上述行走習性，將彼此形成一個適應性之動態行為，因此人流的移動較具有高度複雜、渾沌的過程。

2.人流衝突行為、方式與評估指標

人屬於可以自由控制移動的行為個體，若要瞭解人面臨干擾時的行走行為，需要針對受到動線干擾時心理層面所產生的行為表現作分析，包括行人自身、他人移動行為及行走環境等三者間的互動關係。

- (1)行人自身：在面臨干擾情形時，自身均為可以自由控制移動的行為個體，而其行為會受到旅次目的與個人的經驗、偏好等心理層面因素所影響。
 - ①旅次目的：每種旅次目的都具有不同的行走參數表現，如上、下班(學)等通勤旅次會比逛街購物等休閒旅次的行走速率來的快。
 - ②個人經驗與偏好：個人行走之特性參數皆有所差異，係為多次嘗試之經驗學習而來。包括行走速度、保持間距及習慣(如直行或穿梭)等。
- (2)他人移動行為：由於行進過程常受到其他行人影響，而在追求行走最短距離及避免與他人碰撞的原則下，將會在移動過程中保持動態互相適應性的行為，如避免衝突而產生的趨避動作。

(3)行走環境：每個人在不同的行走環境下可能會有不同的行為表現，影響因素主要包括空間容量、空間動線配置、流量、地形及地物等。

①空間容量：當空間容量足夠或遠大於人潮流量時，在移動過程中之自由度將較高，也較少受到他人影響。其因素包括寬度與長度。

a.走道寬度：即為可供行走之有效寬度，依據美國公路容量手冊之規定，有效寬度為走道寬度減去乘客與兩側周圍的距離以及障礙物的寬度或厚度。其有效寬度越寬，可供行人行走的空間越大，因此當需進行超越前人行為時，較不容易發生同向間干擾及對向間衝突的機會。

b.走道長度：走道長度為影響密度的因素之一，當達某一臨界密度時，行走速度將會發生劇烈的陡降，很快的速度即為零。但影響因素不如走道寬度來的顯著。

②空間動線配置：空間設計除了滿足容量需求外，也要將各設施單元做妥善的空間配置，以營造出良好的步行空間與流暢的動線，並且必須保持直接、簡單及連續之原則，而動線各環節應保持連續一致，使無瓶頸存在。

③流量：當流量小時，自由行走空間較大，干擾情況也不明顯，但當流量慢慢上升，即會發生不耐跟隨前方行走路徑而有變換路徑之行為。當流量大到某一程度時，側向空隙變窄，想要超越前方卻無法輕易變化行走方向時，只好被迫跟隨在後。因此流量也為影響動線干擾因素之一。

④地形：上下樓梯之行走速率分布不同，下樓梯的平均速率高於上樓梯。

⑤地物：當行走動線中出現障礙物，例如場站中建築結構物之柱子、告示立牌或垃圾桶，將迫使行人減速或轉向，

而導致衝突刺激的原因可歸類為下列 5 種：

- (1)他人突然橫向移動；
- (2)他人突然減慢行走速率；
- (3)欲前進路徑上有對向乘客阻擋；
- (4)欲前進路徑上有同向乘客阻擋；
- (5)走道寬度不足等。

而行為反應可歸類為下列 3 種：

- (1)橫向移動；
- (2)調整速率；
- (3)橫移並調整速率。

3.人流調查與量測方法

依據臺灣公路容量手冊提供關於行人流動之調查方法，包括時間間隔照相法、攝影機攝影法、調查員計數法及移動記錄法 4 種，選擇上應考量調查地點、調查場合而應時、應地制宜。

(1)時間間隔照相法(Time-lapse Photography Method)

係利用具有固定時間間隔拍攝的照相機置於可涵蓋調查區域的高度，做長時間的拍照，並將獲取資料進行反覆的分析比較。

(2)攝影機攝影法(Photography Method)

類似時間間隔照相法，但將照相機改為具有精確電子鐘、可反覆慢放、停格處理的攝影機，該調查方法可提供較為精細的調查分析資料。

(3)調查員計數法(Maunal Counting Method)

調查員現場使用計數器或碼表量測，以獲得行人流量及速度的資料，優點為資料不必再經過分析可直接取得數據，但缺點是資料無法重複分析，及可能因人為的操作而有計數誤差。

(4)移動記錄法(Moving Observer Method)

於調查的某一區段，甲調查員隨著行人行走，且保持不被他人超越的情況走至終點(若被 N 個人超越，則在終點前也要超越 N 個人)，乙調查員於終點，計數甲出發至甲到達終點這段期間通過終點線的行人數。

4. 人流模式與干擾量度之構建

(1) 移動效益模式(Benefit Cost Cellular Model)

移動效益模式是由 Gipps 和 Marksio 共同發展的行人微觀移動方式，此模式將行人視為 1 個微小細胞，而走道係透過許多網格(單一格子 0.5 m^2)構建起來，每一網格只能容納 1 個行人，被行人佔據的網格阻力設計為 1,000 分，牆邊網格阻力為 40 分，轉角網格阻力為 13 分，其他網格阻力計算方式主要以距離為主。透過計算鄰近 9 個網格(包含自身網格)的淨利益，行人將往利益最大網格前進，以到達目的地。

這種模擬方式能簡單模擬出行人移動，也可以模擬出行人與行人、行人與空間的交互關係，但是由於其分數是透過研究者所指派，因此並未真正符合現實狀況的關係，且無法透過此模式模擬行人速度。

(2) 細胞自動機模式(Cellular Automata Model)

細胞自動機模式是將環境切割為許多小網格，並透過網格之間的相互關係解釋行人移動，一般而言細胞自動機模式具有以下 5 種基本特性：

- ①離散的網格：系統的基本單元由一維、二維或三維之網格所構成。
- ②系統均質性：每一個網格皆具有相同特性。
- ③有限的離散狀態：每一個網格所具有可能的離散狀態受到數量限制。
- ④局部性的交互作用：每一個網格僅與其附近網格產生交互影

響。

- ⑤離散的動態特性：無論時間、空間皆被切分為特定單位，每一個網格隨著時間的改變將依循更新規則(update rule)考慮周圍網格狀態以進行自身狀態的更新。

將細胞自動機模式應用在行人流領域研究上，其模擬模式主要係將建築物或路網切割為許多小網格，每一網格為基本單位，每一網格可分為有人或無人兩種狀態，並且只能容納 1 人，每人每次只能移動 1 格，行人的移動則是透過研究者設定規則移動，其模擬系統每一段時間掃描 1 次，行人透過空間的改變再決定移動方向，此方式較貼近真實狀況。

但此種行人模擬方式的缺點就是行人移動好像是從一網格跳動到另一網格，與行人實際移動較不符合，但 Victor J. Blue 透過下列 3 項規則進行模擬，且透過基礎構圖分析與美國公路容量手冊進行驗證，證明其模擬模式與真實狀況符合。

- ①側步移動(side stepping)：用以說明行人變換路徑的期望，以增加速度或避免對向行人衝擊。
- ②向前移動(forward movement)：已達到行人期望速度。
- ③緩和衝突(conflict mitigation)：避免對向行人衝突來設計模式。

(3)引力模式(Magnetic Force Model)

引力模式是由日本學者 Okazaki 等人共同發展，其將分析區域比喻為 1 個磁場，磁場當中每一行人、障礙物、出入口都有其屬性，透過磁場相吸、相斥的觀念進行設計，構建出行人微觀模擬模式。

其細部設計為每一行人、障礙物(牆、欄杆等)之屬性皆為正極，行人目的地屬性為負極，行人透過異性相吸、同性相斥之規則避開衝突到達目的地，當一正極接近行人時，行人會加速離開直到速度到達上限，整個模擬系統透過庫倫公式完成。行人速度的決定乃透過目的地磁力、障礙物磁力以及其它行人磁力大小總

和來決定，因此在不同時間行人速度也會不同，而這些力的大小乃透過研究者決定，行人所受的力越大，則其與其他行人或障礙物的距離越遠。

此微觀模擬模式可決定行人的速度，且避免行人與其他行人或障礙物碰撞，但是力的大小與移動效益模式一樣皆透過研究者主觀決定，只能透過觀察驗證，難以透過實際資料驗證，此為此一模式的缺點。

(4)社會力模式(Social Force Model)

社會力模式是由德國學者 Helbing 與 Monlar 等人所開發，此模式應用原理與引力模式、移動效益模式類似，此模式假設行人移動會受到社會力影響，這些力用來表示人與人、人與環境的社會心理和物理作用，行人在移動時會不斷改變自己的速度，且行人與行人之間具有排斥力與摩擦力，距離越近排斥力越大。此外為避免行人預期速度過快，另設有上限速度，使模式更趨於真實。

(5)等候模式

等候模式運用於行人移動理論一般係應用於建築物緊急疏散領域上，其模擬方式是透過離散的蒙地卡羅模擬進行，其設計方式為每一個房間視為一個節線、出入口為一節點，二者構成一路網，行人避難時會透過權重決定逃生方向，當一節線密度太大時便會產生排隊現象，此時有些行人可能會選擇其他路線進行逃難，透過等候理論模式架構模式，於各出入口使用先進先出觀念進行設計。

等候模式在建築物模擬避難時常被使用，但是其模式著重在出入口的等候設計，因此並無詳細敘述行人與行人之間，或行人與環境之間的交互行為。

5.行人模擬軟體

(1)Myriad

Myriad 是 Crowd Dynamics Limited 所發展之行人模擬軟體，此軟體主要目的為瞭解研究範圍內各處人流聚集處，並擷取該範圍內之流量、密度等資料，如圖 4.5.1 及圖 4.5.2 所示，經由模擬軟體可觀察出研究範圍內人流聚集處，並分析該處風險。並可依據分析結果提出行人動線之建議。

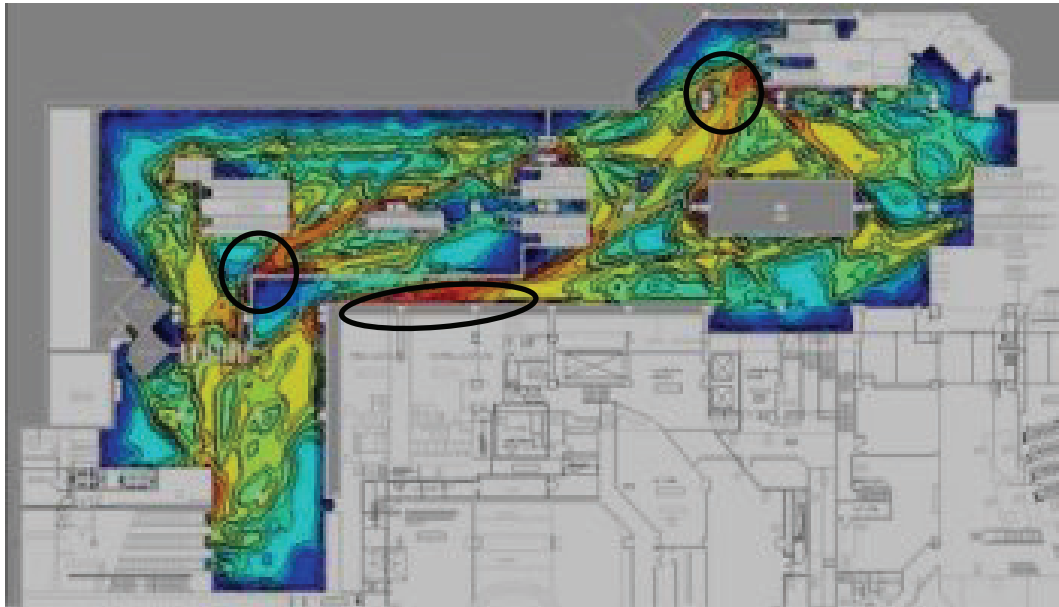


圖 4.5.1 Myriad 模擬軟體測試畫面

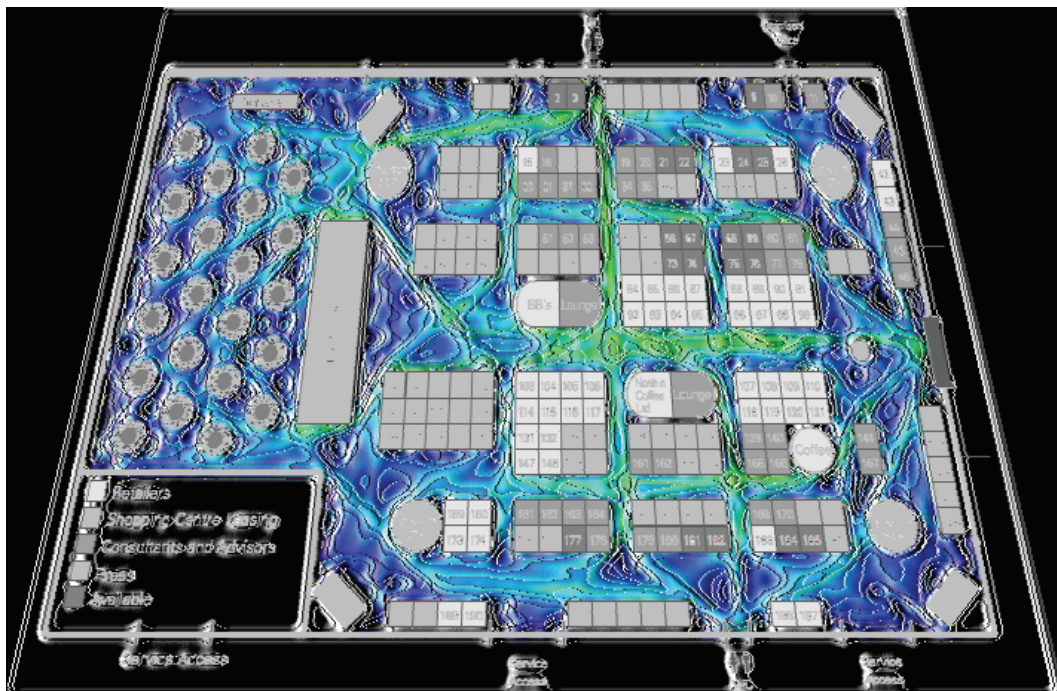


圖 4.5.2 Myriad 模擬軟體操作界面

此軟體依照使用者模擬軟體之設定，針對出入口大小及位置、行人平均占有道路面積、行人平均步行速度、行人到達目的地之距離等參數模擬各種情況人流動線，並能分析在不同情況下各出入口人潮疏散時間。但此軟體並未考量行人移動之個人行為及行人移動規則，屬於巨觀模擬軟體。目前已實際應用於大型宗教活動模擬、比賽場館、音樂會等。

(2)Simulex

Simulex 主要係研究於特定範圍內人群疏散速度與各出口風險。此軟體利用研究範圍內所蒐集之行人加速度、減速度、平均速度等資料，並加入個人行為參數(例如習慣之方向與速度)模擬人流情況，Simulex 模擬軟體操作界面如圖 4.5.3 所示。

舉例而言，在緊急狀況下人流之密度與流量與平常有差異，各國或各地區之步行習慣速度亦有差別，而此軟體可經由不同地區之行人習慣特性進行模擬分析。目前實際應用範圍有百貨商場、辦公大樓、演講廳、體育場館出口地區、學術單位進行建設尺寸模擬測試等。

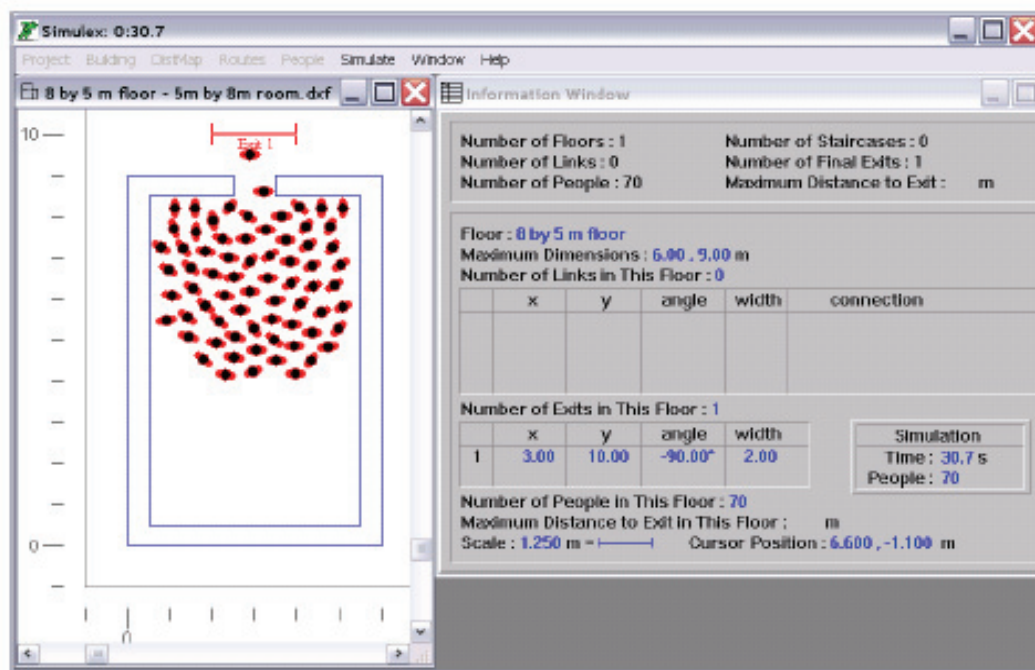


圖 4.5.3 Simulex 模擬軟體操作界面

(3) Legion Software Suite

Legion 最初由 Keith Still 教授於 1996 年開發，於 1997 年 Legion International 獲得該軟體之所有權。該軟體輸入項目與輸出項目較多元，因此為目前較常見之行人模擬軟體，Legion 模擬軟體操作界面如圖 4.5.4 所示。

主要功能有容量分析、即時改善建議、行人模式訓練與構建、輸出流量速度與密度以及未來的需求量等。研究單位可藉由此軟體觀察研究範圍內人流情況，並進行改善建議。此軟體曾應用於 2000 年雪梨奧運相關人流疏散模擬研究。

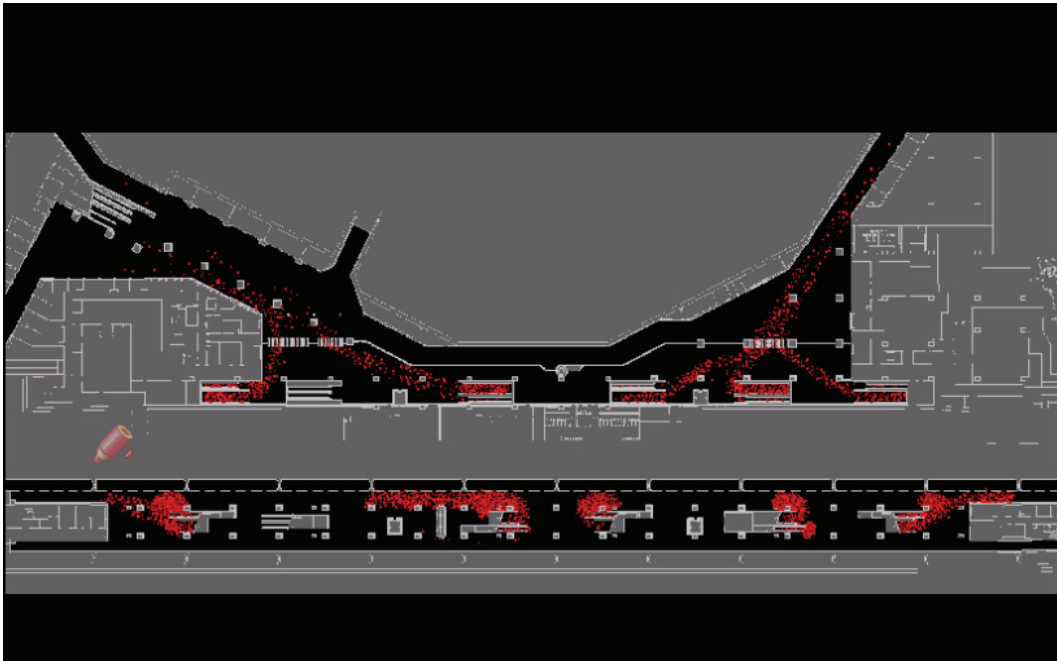


圖 4.5.4 Legion 模擬軟體操作界面

6. 行人動線改善方式

由於行人動線複雜、動線之間彼此互相干擾、數量龐大及過度集中於某些區域等因素，導致瓶頸問題的發生。因此改善行人動線瓶頸大致上可朝動線分離、動線簡化、旅客平均分配及設施改善 4 個方向去思考：

(1) 動線分離

場站內部主要動線包括站內轉乘與進出車站等 2 大類，因行走路徑重疊而匯集大量旅客且彼此干擾，若能將轉乘與進出站之動線加以分離，則可消除站內大部分的瓶頸。可利用走道上設置分向設施改善，如設置可移動式之分向柵欄、實體油壓可昇降式的分向柵欄及於走道地面畫設分道線等方式。

(2)動線簡化

場站內穿堂層匯集許多不同方向之行人動線，且彼此間之行進方向相互干擾，造成壅塞情況嚴重；因此可設法消除或轉移瓶頸區部分動線、使不同動線朝相同方向行進，將複雜動線簡化，並減少干擾以提升效率。

(3)旅客平均分配

旅客過度集中也是造成瓶頸的因素之一，因此使行人能夠更為平均分配使用各項行人設施，將有助於改善因集中所造成的壅塞。

(4)設施改善

場站空間不足，且未考量未來旅客增加數量，會造成車站負擔日益沉重，因此應思考可能增加場站空間與設施，以提升場站服務效率。

第五章 規劃設計準則之擬定、修正與應用原則

5.1 準則擬定原則

本研究對於複合運輸場站公共交通轉乘設施轉乘設施規劃設計準則(草案)之編定原則如下：

- 1.本準則適用於新建場站工程執行單位之工程設計、驗收或履勘之參據；並適用於既有營運場站定期檢核轉乘設施服務之參據。
- 2.本準則係提供場站轉乘設施一般性規劃設計原則及應用方法，基本上準則對所有場站而言具通用性。部分運具場站目前已研訂設計準則，惟準則標準有不同之處，對此本準則係以最低標準作建議，並將不同準則標準附註於相關條文下以供參考，各單位於應用時仍應考量自身需求作最適規劃；另對於因地制宜及特殊考量部分則另行列明。
- 3.本準則內所列之公式中，有關運量及運具選擇等相關參數須於運輸需求階段自行推估；至於有關轉乘設施運轉之相關參數，本準則係透過調查的方式得出建議值，以提供設計時之參考引用，倘考量地區交通環境有明顯差異，規劃單位得於該地區或環境條件相似地區自行進行調查以獲得相關參數值；此外，部分參數係引用「2001 年臺灣地區公路容量手冊」之建議參數值。

5.2 準則修正原則

- 1.準則依現行最新規範進行修訂

於前期制定準則時所參考之相關規範，若近期內有修訂之部分亦一併配合調整與修改。如本研究第 1 年期(前期)擬定之準則(草案)中，無障礙設施部分之準則乃參考民國 96 年公布實施之「新建建築物無障礙設施設計規範」，本研究第 2 年期(本期)無障礙設施部

分則參考 97 年度 7 月實施之「建築物無障礙設施設計規範」而擬定。

2. 檢核標準判定合理化

(1) 原則性或概念性的準則或質化標準

本研究於「板橋新站特定專用區場站轉乘設施改善示範計畫」及「捷運忠孝復興站轉乘設施改善示範計畫」之檢核過程中發現，本研究第 1 年期(前期)擬定之準則(草案)在判定是否符合標準時會有模糊地帶或過於主觀之部分，無法利用客觀之測量結果判定，例如該場站是否滿足「動線規劃以步行為優先，其次為大眾運輸系統、遊覽車、計程車、私人運具接送、私人運具停車」，示範計畫現場檢核人員發現，此項準則無法由客觀之標準進行檢核。而「乘客動線應單純、直接及安全，使進出站乘客之衝突點降至最低，以人車分離為原則」檢核項目亦有相同問題，現場檢核人員無法判斷該場站動線設計是否有將乘客衝突點降至最低。因此，本研究第 2 年期(本期)增修部分準則(草案)內容，規範場站規劃設計單位應擬具相關書圖說明，以利檢核評定是否符合該項標準。

(2) 設施規格誤差

部分準則項目之規定並未註明可容許誤差，導致當該項設施距離標準值相當接近時，現場檢核人員不易判斷是否合乎標準。例如「單層扶手之上緣與地板面之距離為 75 公分，雙層扶手上緣高度分別為 65 公分及 85 公分」，當檢核人員於現場測量時，發現該扶手高度離標準值差異 1 公分時，無法判定是否符合標準。因此本研究第 2 年期(本期)參考「建築物無障礙設施設計規範」之內容，將部分準則項目之標準值容許誤差訂為 $\pm 3\%$ 以內，以使檢核人員有更明確之檢核標準。

3. 因應實際檢核操作問題修訂準則使其具實用性與檢核方便性

(1) 本研究第 1 年期(前期)之檢核表順序乃依據準則之順序排訂，根

據實際檢核過程發現，部分設施會有重複檢核之情況，降低檢核人員之工作效率。如檢核人員依照檢核表先行檢核「場站人行系統」之「樓梯」項目，之後檢核「場站無障礙系統」時亦有樓梯相關檢核項目，對此，宜讓檢核人員在同一時間一併檢核同一項設施之所有檢核項目。故本研究第 2 年期(本期)之檢核表將相同設施進行彙整，以增加檢核人員檢核之方便性，但準則(草案)條文之順序仍予保留。

- (2) 本研究第 2 年期(本期)將準則(草案)部分需由主觀判定之項目，參考現行相關規定轉為可客觀量測檢核，使檢核結果較不具爭議。
- (3) 部分準則如「應考量未來乘客增加時公共樓梯能易於改裝為電扶梯之設計，其乘載結構應滿足更換為電扶梯時之所需，並預留電扶梯機坑、線槽、排水管及電路管線之需求」，在實務上較無此需求狀況，且執行難度較高，因此將此類準則予以適當修改或刪除。
- (4) 轉乘設施之檢核項目中，有關機電設備及消防安全檢查內容，因須具備正式執照方可進行檢核，且場站營運管理單位皆須排定定期維修保養及檢查之期程，可不需納入場站營運階段之轉乘設施檢核項目，但原項目之準則條文仍予保留。

此外，本研究第 2 年期(本期)參考場站轉乘設施改善示範計畫之檢核經驗、期中、期末審查會與專家學者座談會之意見，針對準則(草案)之實施時機、轉乘設施改善程序、負責單位等相關項目提出較為實務之建議，以增加準則實用性。

5.3 準則應用原則

1. 新建場站

(1) 轉乘設施需求評估

工程規劃設計單位按運量預估進行相關轉乘設施需求評估，以利設施配置。

(2)轉乘設施檢核

①檢核時機

- a.工程規劃設計單位按照本準則規範、運量預測及設施需求預估進行相關轉乘設施之設計，並經檢核確認無誤後核准。
- b.相關審查會議(如建照審照、都市設計審議、交通衝擊評估…等)參照本準則規範進行相關審議。
- c.場站完工後按本準則規範進行履勘及驗收。

②檢核項目

- a.轉乘設施檢核項目區分為「必須符合」(以◎標示)及「建議符合」(無標示)，檢核項目與內容詳見本準則(草案)之附件一所示。
- b.有關轉乘臨停及轉乘停車設施項目、設施需求、設施區位配置、車行動線及人行動線規劃等，應擬具規劃說明以利檢核。(本準則(草案)之附件一「轉乘臨停與轉乘停車系統檢核表」及「人行系統及無障礙動線檢核表」中※者)
- c.其他項目以檢具相關圖說或於實地進行逐項檢核即可。
- d.標示系統應檢視設計圖說就標示系統的連慣性、單純性、統一性及層級性進行整體檢核；既有場站若無法取得原設計圖說，則需就站內標示位置及內容進行記錄後進行整體檢核。(本準則(草案)附件一「標示系統檢核表」中※者)

2.既有場站

(1)轉乘設施檢核

①檢核時機

- a.本準則規範推行後，既有營運場站可按場站之規模或特性，

分階段全面進行第 1 次設施檢核。

- b. 相關法令規範修訂，且修訂項目溯及既往時。
- c. 場站新增設施時，必須按照本準則規範及最新的法令規範進行設計及完成驗收。

②檢核項目

- a. 轉乘設施檢核項目與內容詳見本準則(草案)附件一。
- b. 有關轉乘臨停及轉乘停車設施項目、設施需求、設施區位配置、車行動線及人行動線規劃等，應擬具規劃說明以利檢核。(本準則(草案)附件一「轉乘臨停與轉乘停車系統檢核表」及「人行系統及無障礙動線檢核表」中※者)
- c. 其他項目以檢具相關圖說或於實地進行逐項檢核即可。
- d. 標示系統應檢視設計圖說就標示系統的連慣性、單純性、統一性及層級性進行整體檢核；既有場站若無法取得原設計圖說，則需就站內標示位置及內容進行記錄後進行整體檢核。(本準則(草案)附件一「標示系統檢核表」中※者)
- e. 本準則規範推行後，既有場站第 1 次進行檢核時需全面逐項檢核，其餘狀況，包括相關法令規範修訂且溯及既往時以及新增設施時，只需檢核有關項目即可。

(2)轉乘設施需求及服務水準評估

①評估時機

- a. 外部交通環境有所變化，進而影響場站車輛進出及站緣相關轉乘設施之服務水準時，可視干擾程度及擁擠情況決定是否進行評估。
- b. 場站運量有所變化，可能影響既有設施服務水準時。當轉乘設施上期服務水準評估為 B 級或 C 級時，而場站整體運量較上期分別成長達 30%、15%時，即應進行設施需求及服務水準評估。

②評估項目

- a.轉乘設施需求及服務水準評估項目及內容詳見本準則(草案)附件二。
- b.進行轉乘設施需求及服務水準評估前，需配合進行相關必要之運量預測與調查。調查內容包括轉乘臨停系統之車輛停靠數/上下車人數、轉乘停車系統之進出車輛數/場內車輛數、人行系統之通過人數。

(3)轉乘設施滿意度調查

- ①建議每 3 年定期進行轉乘設施滿意度調查。
- ②乘客滿意度未達中等以上(以 5 分量表為例，平均分數 3 分以下)之項目，應另就該設施項目進行需求與服務水準評估，倘設施供給不足或服務水準不佳，則應配合檢討設施配置以研擬改善措施。
- ③設施進行改善 3 個月後，應就改善項目再進行乘客滿意度調查，以追蹤改善成效。
- ④轉乘設施乘客滿意度調查項目及內容詳見本準則(草案)附件三。

有關場站轉乘設施檢核與改善流程、需求及服務水準評估與改善流程、乘客滿意度調查與改善流程詳見圖 4.1.1~圖 4.1.4。

5.4 規劃設計準則(草案)架構

本規劃設計準則(草案)之架構包括總說明、轉乘臨停與轉乘停車系統、人行系統、無障礙系統、標示系統、轉乘資訊系統及轉乘設施營運管理準則等，如表 5.4-1 所示。有關規劃設計準則彙編內容詳見附錄 12。

表 5.4-1 複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則(草案)架構

第一章 總說明	1.1 編定目的 1.2 編定原則 1.3 準則使用注意事項 1.4 相關名詞定義 1.5 準則規範場站轉乘設施範圍 1.6 規劃設計流程 1.7 準則架構
第二章 轉乘臨停與轉乘停車系統規劃設計準則	2.1 通則 2.2 轉乘臨停系統 2.3 轉乘停車系統
第三章 人行系統規劃設計準則	3.1 通則 3.2 出入口 3.3 通道 3.4 坡道 3.5 樓梯 3.6 電扶梯 3.7 電梯 3.8 人行步道
第四章 無障礙系統規劃設計準則	4.1 通則 4.2 室外通路及室內走廊 4.3 出入口及門 4.4 坡道 4.5 升降機(電梯) 4.6 停車位 4.7 引導設施(鋪地式) 4.8 標示 4.9 電腦資訊系統(kiosk)
第五章 標示系統規劃設計準則	5.1 通則 5.2 標示系統 5.3 播音系統
第六章 轉乘資訊系統規劃設計準則	6.1 通則 6.2 入口網頁 6.3 靜態資訊看板 6.4 動態資訊看板 6.5 宣傳摺頁 6.6 電腦查詢系統(kiosk)

表 5.4-1 複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則(草案)架構(續)

第七章 轉乘設施營運管理準則	7.1 通則 7.2 轉乘設施維護與管理 7.3 轉乘設施檢核、評估、調查與改善 7.4 轉乘設施整合 7.5 場站與轉乘設施主管單位及營運管理單位整合
參考文獻	
附件	附件一 轉乘設施檢核表 附件二 轉乘設施需求及服務水準評估表 附件三 轉乘設施滿意度調查表

第六章 結論與建議

國際上對於不同運輸系統整合規劃、複合旅客運輸研究(intermodal passenger transportation study)、複合旅客轉乘設施(intermodal passenger transfer facilities)、複合旅客場站設施(multimodal passenger terminal facilities)等規劃與評估均相當重視並付諸實施。反觀國內，各級政府雖積極提升多元化公共運輸能量及服務水準，但各公共運輸之轉介面—複合運輸場站，在規劃設計乃至於營運階段目前仍缺乏一套完整的轉乘設施設置準則可供依循，此亦為場站轉乘設施間無法有效整合的關鍵因素之一。因此，實有必要研擬一套複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則，作為未來複合運輸場站規劃設計、完工履勘與驗收之依據，以及作為既有複合運輸場站檢討改善之參據。同時，亦有利於複合運輸場站相關單位建立規劃與營運階段之權利、義務、協商整合及管理機制，以提高設施整體營運績效。本研究分兩年期進行研究，第 1 年期(民國 96 年)主要為研訂複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則(草案)；第 2 年期(民國 97 年)主要為依據第 1 年期研究成果，選取既有複合運輸場站辦理示範計畫，進行轉乘設施檢核、需求與服務水準評估及乘客滿意度調查，並配合研擬改善方案，同時透過示範計畫之辦理經驗回饋修正第 1 年期所研擬之規劃設計準則(草案)並辦理教育宣導工作，以利研究成果之落實。

有關本研究之結論與建議彙整說明如下：

6.1 結論

1. 複合運輸場站改善示範計畫場站研選

選擇板橋新站特定專用區內場站(同一地區內有多處不同運輸系統)及捷運忠孝復興站(同一運輸系統有不同路線交會之場站)作為示範計畫，相關調查檢核結果係反映該二場站於民國 97 年間之現況。

2. 示範計畫場站轉乘設施檢核及調查方式

- (1)檢核：採現場勘查記錄、拍照及測量方式，按檢核表內容逐一進行檢核，並將結果記錄於檢核表內，當結果為不合格或此設施不需檢核時，則列明原因。
- (2)設施需求調查：分派調查員於調查時段內計數通過各設施之人、車數量，並依其車種、合法性及方向性分開記錄。
- (3)滿意度調查：採面訪方式進行，由調查員於非付費區，如候客大廳、休息區、售票大廳、出入口等處隨機抽選乘客。

3.示範場站轉乘設施檢核結果彙整

(1)轉乘臨停及轉乘停車系統共同及常見問題

- ①臨停設施未內部化設置；
- ②汽、機車上、下客臨停均未進行區隔；
- ③計程車排班區未限制停等車輛數
- ④計程車違規排班；
- ⑤臨停接送區未提供遮雨(陽)設施；
- ⑥自行車架設於人行道上。

(2)人行系統共同及常見問題

- ①人行步道及坡道未設置遮雨(陽)設施；
- ②樓梯扶手長度伸出頭末階未達 120 公分；
- ③出入口與街道高程不同而未設置斜坡道；
- ④樓梯扶手高度未符合規定；
- ⑤電扶梯水平踏階不足 4 個；
- ⑥樓梯、坡道扶手端部未做防勾撞處理；
- ⑦樓梯、坡道扶手直徑不符規範(應為 2.8~4cm)；
- ⑧地面前端發生變化時，未設置警示設施；
- ⑨樓梯前警示設施位置錯誤(應在距梯級終端前 30cm)；

⑩樓梯之梯級鼻端突出；

⑪服務檯面與地板距離過高。

(4)無障礙系統共同及常見問題

①坡道與平臺未採對比顏色；

②引導設施(鋪地式)顏色與地面相近；

③電梯前警示設施位置錯誤；

④點字設施位置錯誤(應為左側)；

⑤電梯扶手上緣過高(應為 75cm)；

⑥無障礙停車格線顏色不符。

(5)標示系統共同及常見問題

①標示系統未符合層級性；

②標示符碼未符合一致性；

③標示系統未採標準化設計；

④未考量使用者之可視高度；

⑤未提供進出站相關資訊。

(6)轉乘資訊系統共同及常見問題

①入口網頁未提供完整轉乘資訊；

②網頁未提供完整的旅運規劃；

③出入口未提供靜態與即時動態之轉乘資訊；

④未提供周邊大眾運輸之轉乘資訊與宣傳摺頁；

⑤未設置電腦查詢系統(Kiosk)。

4.示範場站轉乘設施需求及服務水準評估結果

(1)轉乘臨停系統

①各站設施需求量普遍不高，現有站緣空間足夠布設；

②違規情形多，站緣交通秩序不佳。

(2)轉乘停車系統

①臺鐵/高鐵板橋車站機車停車場 P02 平均車位使用率已達 1.04(>0.8)。自行車停車區 P03 及 P04 平均車位使用率達 0.79 及 0.98，停車空間已不敷使用，建議提高停車費率，其餘平均車位均在 0.8 以下。

②捷運板橋站自行車停車區 P05 及 P06 平均車位使用率分別為 0.64 及 0.75，自行車停車空間尚稱足夠。

(3)人行系統

①除捷運忠孝復興站外，各站出入口、通道及樓梯服務水準均良好為 A~B 級，電扶梯之需求流率均小於設計容量；

②捷運忠孝復興站除由 3 樓往 B2 大廳層的電扶梯所經之通道 W04 及 W05 服務水準分別為 F 級及 D 級外，其餘通道服務水準均在 C 級以上；樓梯 S01 及 S02 的服務水準分別為 F 級及 D 級，S06 及 S07 則均為 A 級；電扶梯 E03 的需求流率高於設計容量，其餘電扶梯的需求流率均低於設計容量。

5.示範場站乘客滿意度調查結果彙整

(1)轉乘臨停系統

①各站整體滿意度均介於滿意(4)與普通(3)之間；

②各站最需改善項目包括：上下車空間、交通秩序、導引動線、遮雨(陽)設施、座椅、導引標示。

(2)轉乘停車系統

①臺鐵/高鐵板橋車站整體滿意度均介於滿意(4)與普通(3)之間；

②各站最需改善項目包括：導引標示、導引動線及上下車空間。

(3)人行系統

①各站整體滿意度均介於滿意(4)與普通(3)之間；

- ②各站最需改善項目包括：導引標示、運轉速度、導引動線、遮雨(陽)設施、缺乏行人標誌、人車衝突、緩衝空間不足、地面不平整。

(4)無障礙系統

- ①各站整體滿意度均介於滿意(4)與普通(3)之間；
- ②各站最需改善項目包括：開關門時間長度、導引動線、設置數量、扶手穩固性、坡度及高度、防護設施、導引標示。

(5)標示系統

- ①各站整體滿意度均介於滿意(4)與普通(3)之間；
- ②各站最需改善項目包括：布設位置、易迷路、內容不明確、中文字體大小。

(6)轉乘資訊系統

- ①各站整體滿意度均介於滿意(4)與普通(3)之間；
- ②各站最需改善項目包括：轉乘運具搭乘地點、路線資訊、班次資訊、行車狀況、旅運規劃建議。

6.示範場站轉乘設施改善方案

- (1)各站各項設施之滿意度調查結果均在滿意(4)與普通(3)之間，因此設施改善主要依據設施檢核結果及需求與服務水準評估結果，另倘滿意度調查中建議改善設施及項目明確(如電梯開關門時間長度)則納入改善方案。
- (2)各站因用地限制、設置困難(如遮雨(陽)設施)、服務水準良好及不影響安全及通行之設施，無立即改善之迫切需要者，則未建議進行改善。
- (3)本研究研擬各站改善方案均已與場站營運單位討論其可行性。

7.準則擬定原則

- (1)本規劃設計準則適用於新建場站工程執行單位之工程設計、驗收

或履勘之參據；並適用於既有營運場站定期檢核轉乘設施服務之參據。

- (2) 本規劃設計準則係提供場站轉乘設施一般性規劃設計原則及應用方法，基本上準則對所有場站而言具通用性。對於相關運具場站目前已研訂設計準則但不同準則標準有所不同之處，本準則係以最低標準作建議，並將不同準則標準附註於相關條文下以供參考，各單位於應用時仍應考量自身需求作最適規劃；另對於因地制宜及特殊考量部分則另行列明。
- (3) 本準則內所列之公式中，有關運量及運具選擇等相關參數須於運輸需求階段自行推估；至於有關轉乘設施運轉之相關參數，本準則係透過調查的方式得出建議值，以提供設計時之參考引用，倘考量地區交通環境有明顯差異，規劃單位得於該地區或環境條件相似地區自行進行調查以獲得相關參數值；此外，部分參數係引用「2001年臺灣地區公路容量手冊」之建議參數值。

8. 準則修正原則

- (1) 準則依現行最新規範進行修訂。

(2) 檢核標準判定合理化

- ① 原則性或概念性的準則或質化標準在進行檢核時，需考量基地實質條件、是否配合土地開發及外在環境等因素進行綜合考量，較難由單一標準作客觀之認定，因此增修部分準則(草案)內容，規範場站規劃設計單位應擬具相關書圖說明，以利檢核評定是否符合該項標準。

- ② 參考「建築物無障礙設施設計規範」之內容，將設施規格容許誤差訂為 $\pm 3\%$ 以內，以使檢核人員有更明確之檢核標準。

(3) 因應實際檢核操作問題修訂準則使其具實用性與檢核方便性

- ① 在示範場站進行實際檢核過程發現，部分設施會有重複檢核之情況，降低檢核人員之工作效率，故設施檢核表將相同設施檢核項目彙整在一起，以增加檢核人員檢核之方便性，但準則

(草案)條文之順序仍予保留。

- ②對於部分需由主觀判定之項目，參考現行相關規定轉為可客觀量測檢核，使檢核結果較不具爭議。
- ③實上較無此需求狀況且執行難度較高之準則，基於實務性考量，予以適當修改或刪除。
- ④轉乘設施之檢核項目中，有關機電設備及消防安全檢查內容，因須具備正式執照方可進行檢核，且場站營運管理單位皆須排定定期維修保養及檢查之期程，可不需納入場站營運階段之轉乘設施檢核項目，但原項目之準則條文仍予保留。

9. 準則應用原則

(1) 新建場站

- ①設計階段轉乘設施需求評估。
- ②轉乘設施檢核(設計、審核及驗收)。

(2) 既有場站

①轉乘設施檢核

- a. 本準則規範推行後，既有營運場站可按場站之規模或特性，分階段全面進行第 1 次設施檢核。
- b. 相關法令規範修訂，且修訂項目溯及既往時。
- c. 場站新增設施時，必須按照本準則規範及最新的法令規範進行設計及完成驗收。
- d. 本準則規範推行後，既有場站第 1 次進行檢核時需全面逐項檢核，其餘狀況，包括相關法令規範修訂且溯及既往時以及新增設施時，只需檢核有關項目即可。

②轉乘設施需求及服務水準評估

- a. 既有場站外部交通環境有所變化，進而影響場站車輛進出及站緣相關轉乘設施之服務水準時，可視干擾程度及擁擠情況

決定是否進行評估。

- b.場站運量有所變化，影響既有設施服務水準達一定程度時，即應進行設施需求及服務水準評估。

③轉乘設施乘客滿意度調查

- a.建議每 3 年定期進行轉乘設施乘客滿意度調查。
- b.乘客滿意度未達中等以上之項目，應另就該設施項目進行需求與服務水準評估，倘設施供給不足或服務水準不佳，則應配合檢討設施配置以研擬改善措施。
- c.設施進行改善 3 個月後，應就改善項目再進行乘客滿意度調查，以追蹤改善成效。

6.2 建議

- 1.本研究已列明各示範計畫場站轉乘設施之缺失並配合研擬改善方案，透過訪談場站營運單位討論其可行性，其中因用地限制、設置困難、服務水準良好及不影響安全及通行之設施、無立即改善之迫切需要者，則未建議進行改善，其餘項目則建議各場站營運單位編列預算執行改善措施。
- 2.由於轉乘設施中無障礙系統並未包含所有場站之無障礙設施，而「已領得建築執照之公共建築物無障礙設備與設施提具替代改善計畫作業程序及認定原則」已於民國 97 年 7 月 3 日生效，建議各場站另按該原則進行整體無障礙設施檢核及改善計畫。
- 3.無障礙設施主要係為服務身心障礙人士，在場站進行轉乘設施滿意度調查時較不容易獲得數量足夠之身心障礙乘客所填之問卷。因此，建議爾後進行無障礙設施滿意度調查時，建議可透過場站內服務臺找到願填問卷之身心障礙乘客，或逕與無障礙團體進行訪談，以便能瞭解身心障礙乘客之實際使用狀況，訪談對象建議為經常參與各縣市無障礙環境考核與督導之委員，或接受過無障礙設施勘檢

人員培訓之委員。

4. 臺鐵/高鐵板橋車站之標示系統改善因改善經費龐大，依該車站權限無法執行該項改善工程，故目前無法作全面性之改善，僅能採補強性措施。故建議臺灣鐵路管理局可循本研究所擬轉乘設施整合機制，會同臺灣高鐵公司、臺北捷運公司及臺北縣政府就板橋新站特定專用區內各場站及連通界面之標示系統進行整合規劃與改善。
5. 本準則規範頒布實施後，建議既有營運場站可按場站之規模或特性分階段進行設施檢討與改善。(1)第一階段：先要求國際機場、國際商港及國內商港、陸運城際運輸甲級站、捷運端點站及轉乘站進行設施檢討與改善。(2)第二階段：全面要求既有營運場站進行設施檢討與改善。既有營運場站經轉乘設施檢核，不符合準則標準之設施項目，建議依其對安全及通行之影響，擬定改善優先次序及期限，並分類、分期、分區執行改善計畫。
6. 目前國內各場站多就主運具提供相關搭乘資訊，對於整合性的轉乘資訊則較為缺乏，建議短期可循本研究所擬轉乘設施整合機制，整合並提供場站(或站區)各運具靜態轉乘資訊，中長期則朝向建置及提供整合性動態轉乘資訊。
7. 建議訂定場站標示系統之技術性設計規範並公告實施，包含標示之內容、設施用字、字體、字型、符碼、色系、布設方式、燈光亮度等；惟標示之布設及型式應將各場站建築條件與設計概念之不同納入考量，而非採齊一式之標準。除設計規範外，更重要的則是與周邊場站或設施之標示系統進行整合，故建議中央主管機關及縣市政府能強勢介入整合機制，以發揮場站標示系統之效用。
8. 目前轉乘設施規劃設計在各縣市相關審議制度(如建照審照、都市設計審議、交通衝擊評估…等)中多已納入審查內容，且相關審查亦均訂有審查表或書件查核表，惟其大多僅規範審查項目與內容，並未訂定相關標準或原則，故建議可參考援用本研究所研擬之轉乘設施規劃設計準則(請參見附錄 12)。

參考文獻

- 1.交通部運輸研究所，2001 年臺灣地區公路容量手冊，民國 90 年。
- 2.九十五年度臺北捷運旅客滿意度調查，臺北大眾捷運股份有限公司，民國 96 年 2 月 13 日。
- 3.九十一年臺北車站轉乘服務滿意度調查，臺灣鐵路管理局，民國 91 年 6 月。
- 4.大眾運輸客運節點資訊整合規劃。交通部科技顧問室，民國 91 年 1 月。
- 5.中正國際機場主計畫修訂規劃報告，交通部運輸研究所，民國 82 年 5 月。
- 6.中正機場航廈人流改善兩年行動方案--旅客滿意度事前、事後調查及相關改善建議，中正國際航空站，民國 89 年 6 月。
- 7.中華民國八十九年度臺北車站旅客轉乘服務滿意度調查報告，臺灣鐵路管理局，民國 89 年 5 月。
- 8.中華民國八十八年度台鐵旅客意向調查報告，臺灣鐵路管理局，民國 89 年 5 月。
- 9.公路附屬設施設置管理要點，交通部交路字第 0920005083 號函訂頒，民國 92 年。
- 10.公共標示常用符碼設計參考指引，行政院研究發展考核委員會，民國 93 年。
- 11.市政府轉運站營運規劃暨經營發展定位報告書，統一開發股份有限公司，民國 96 年 1 月。
- 12.朱冠文，北美地區空運中心機場場站規劃與營運作業考察報告，交通部民用航空局，民國 88 年 8 月 28 日。
- 13.交通工程手冊，交通部編審，民國 92 年。
- 14.自行車道設施設計準則彙編，中華民國景觀學會，民國 92 年。
- 15.吳水威、林廉凱，捷運車站乘客動線人流模式與干擾量度之研究，國立交通大學運輸科技與管理學系碩士論文，民國 91 年 6 月。
- 16.周宜強、駱和勤，火車站站前廣場車行動線與配置準則之探討，逢甲大學建築及都市計劃研究所碩士論文，民國 93 年 8 月。

- 17.建築技術規則建築設計施工編，民國 96 年。
- 18.建築物無障礙設施設計規範，內政部營建署，民國 97 年 4 月。
- 19.馬德珍，捷運車站標誌設計、車站內固定設施裝備及殘障設施簡介，臺北市政府捷運局，民國 82 年 3 月。
- 20.高雄都會區鐵路地下化綜合規劃報告第四十冊與捷運工程、高速鐵路、快速道路之配合，交通部臺北市區地下鐵路工程處，民國 88 年 10 月。
- 21.高雄都會區鐵路地下化綜合規劃報告第四十四冊旅運服務設施，交通部臺北市區地下鐵路工程處，民國 88 年 10 月。
- 22.高雄市都市設計審議委員會審議決議有關設計審議原則彙編，高雄市政府都市發展局，民國 93 年。
- 23.高鐵車站設計準則，交通部高速鐵路工程籌備處，民國 86 年 3 月。
- 24.高鐵車站機能需求報告，交通部高速鐵路工程籌備處，民國 86 年 3 月。
- 25.高鐵車站特定區與聯外交通系統規劃，臺灣高速鐵路股份有限公司，民國 87 年 6 月。
- 26.張昭芸，國際、城際與都市運輸間客運轉運場站之規劃出國研習報告書，交通部運輸研究所，民國 88 年 8 月。
- 27.陳格理，圖書館標示系統之理念與應用性研究，行政院國家科學委員會研究計畫，民國 88 年。
- 28.捷運系統技術標準規範建立之研究，臺北市政府交通局，民國 84 年 6 月。
- 29.捷運臺北車站轉乘指標資訊及動線規劃，臺北大眾捷運股份有限公司，民國 97 年 8 月。
- 30.國家智慧型運輸基礎建設(NITI)示範系統建置研究(2/2)，交通部，民國 95 年 1 月。
- 31.無障礙建築及設施設計規範草案，內政部營建署，民國 96 年 5 月。
- 32.無障礙交通環境之規劃－公共建築物與活動場所(修訂本)，交通部運輸研究所，民國 84 年。
- 33.嘉義市設置客運交通轉運中心可行性研究與先期規劃，嘉義市政府，民國 93 年 10 月。
- 34.臺北市無障礙環境設計手冊，臺北市政府，民國 87 年 4 月。
- 35.臺北市都市設計審議委員會歷次審議決議有關設計審查原則彙編，臺北市

- 政府都市發展局，民國 90 年。
- 36.臺北市人行陸橋及地下道都市設計準則，臺北市政府都市發展局，民國 92 年。
 - 37.臺北國際航空站松山機場人流改善計畫—旅客滿意度事前調查及相關改善建議，交通部民航局臺北國際航空站，民國 90 年 5 月。
 - 38.臺北車站特定專用區交九用地投資計畫書—經營管理計畫，日勝生活科技公司，民國 93 年 11 月。
 - 39.臺北都會區大眾捷運系統標誌圖案手冊第四版，臺北市政府捷運工程局，民國 91 年 12 月。
 - 40.臺北都會區大眾捷運系統規劃手冊第十二版第四冊固定設施需求，臺北市政府捷運工程局，民國 87 年 11 月。
 - 41.臺灣高速鐵路車站設計規範，台灣高速鐵路股份有限公司，民國 91 年 10 月。
 - 42.臺灣地區複合運輸系統整合規劃之研究—示範客運節點部分，交通部運輸研究所，民國 90 年 3 月。
 - 43.臺灣省交通政策之研究—城際大眾運輸路線與轉運系統，臺灣省政府交通處，民國 85 年 3 月。
 - 44.臺灣地區引進輕軌運輸系統技術型式選擇之研究服務建議書，交通部運輸研究所，民國 86 年 7 月。
 - 45.臺灣地區機場交通秩序及轉乘系統改善規劃第一冊總報告，臺灣省政府交通處，民國 84 年 9 月。
 - 46.臺灣鐵路管理局旅客嚮導資訊系統製作規範，臺灣鐵路管理局，民國 89 年 9 月。
 - 47.臺灣鐵路管理局新建車站及沿線景觀設計參考手冊，臺灣鐵路管理局，民國 95 年 7 月 18 日。
 - 48.薛月琴、曾瑞嫻，捷運系統標誌設計與管理，捷運技術半月刊第 23 期，民國 89 年 8 月。
 49. John N. Balog, Davin Chia, Anne N. Schwarz, R. Benjamin Gribbon, Accessibility Handbook for Transit Facilities, July 1992.
 50. Alan J. Horowitz and Nick A. Thompson, Evaluation of Intermodal Passenger Transfer Facilities, September 1994.
 51. Alastair Duff, The development of an inter-modal hub at Heathrow, Public

- Transport International, January 1999.
- 52.Dipl-Ing Axel von Knobloch, The Importance of Multimodal Transfer Facilities in Hamburg, Public Transport International, January 1999.
 - 53.DTO Working Group on Public Transport Interchange, Advice note on public transport interchange, July 2003.
 - 54.Dudley E. Whitney and Joseph C. Brill, Development of an Intermodal Transit Simulation and Its Application to the Frankford Transportation.
 - 55.Gipps, P.G. and Marksjo, B. (1985) A Micro-Simulation Model for Pedestrian Flows. *Mathematics and Computers in Simulation* 27, pp. 95-105.
 - 56.Helbing, D. (1991) A mathematical model for the behavior of pedestrians. *Behavioral Science* 36, pp. 298-310.
 - 57.Hong Kong Housing Authority, Instruction No. W37 Design Study for Public Transport Interchange: Final Design Manual”, 2000.
 - 58.Highway Capacity Manual. Transportation Research Board, National Research Council, Washington, D.C., U.S.A, 2000.
 - 59.Intermodal Passenger Terminal Facilities Project Summaries-A Compendium of Proposed, Active, and Completed Intermodal Passenger Terminal Facilities, U.S. Department of Transportation, December 1994.
 - 60.Jones, David W., Intermodal Performance Measures for the Bay Area Transportation System, January 1995.
 - 61.Ken Browne, Public Transport Interchange Strategy, Warwickshire County Council, 2006.
 - 62.Manual on Uniform Traffic Control Device, Federal Highway Administration, U.S. Department of Transportation, November 2004.
 - 63.Meyer, Michael D., Transportation Research and Education Center, Georgia Institute of Technology, Basic Concepts to Guide Assessment of Statewide Intermodal Planning, May 1994.
 - 64.Okazaki, S (1979) A Study of Pedestrian Movement in Architectural Space, Part 1: Pedestrian Movement by the Application of Magnetic Models. *Trans. of A.I.J.*, No.283, pp. 111-119.
 - 65.Patricia Perales, Development of Proposed Myrtle-Wyckoff Intermodal Facility,

TRANSPORTATION RESEARCH RECORD NO1571, 1997.

- 66.Rongfang Liu, Ram M, Pendyala, and Steven Polzin, Simulation of the Effects of Intermodal Transfer Penalties on Transit Use, TRANSPORTATION RESEARCH RECORD, NO1623, 88~98.
- 67.RTD Bus Transit Facility Design Guidelines and Criteria, Engineering Division of the Regional Transportation District, February 2006.
- 68.Transit Design Manual, Palm Tran,Palm Beach County, Florida, 2004.
- 69.Transportation Research Board, TCRP Report 12: Guidelines for Transit Facility Signing and Graphics,1996.
- 70.The Use of Intermodal Performance Measures, U.S. Department of Transportation, June 1996.
- 71.中國上海長途客運南站：<http://www.ctnz.net/chengchezhinan/1.htm>。
- 72.日本 JR 京都車站：<http://www.jr-odekake.net/>。
- 73.日本關西國際機場：<http://www.kansai-airport.or.jp/tw/access/index.html>。
- 74.板橋客運站：<http://bus.tpc.gov.tw/bc/BAN-CHIAU.cfm>。
- 75.美國 Transbay 轉運站：<http://www.transbaycenter.org/transbay/>。
- 76.香港國際機場：<http://www.hongkongairport.com/chi/aguide/index.html>。
- 77.桃園國際機場：<http://www.taoyuanairport.gov.tw/CKSchi/>。
- 78.國道客運臺北總站：<http://www.busad.org.tw/>。
- 79.臺北大眾捷運：<http://www.trtc.com.tw/c/>。
- 80.臺北松山機場：<http://www.tsa.gov.tw/2005tax/index.php>。
- 81.臺灣高鐵公司：<http://www.thsrc.com.tw/tw/index.htm>。
- 82.臺灣鐵路管理局：http://www.railway.gov.tw/index_ok.htm。

附錄 1

示範計畫各場站之轉乘設施檢核結果

附表 1.1-1 臺鐵/高鐵板橋車站轉乘臨停與轉乘停車系統檢核表

1.通則

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	場站動線採人車分離方式規劃。	2.1.2	○	
◎ 2	規劃順序以步行為優先，其次為大眾運輸系統、遊覽車、計程車、私人運具接送、私人運具停車。	2.1.2	○	
◎ 3	場站轉乘臨停與停車系統提供設施項目符合要求。	2.1.3	○	

2.轉乘臨停系統—一般性準則

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
1	乘客到達轉乘運具臨停上下客區不須穿越車道。	2.2.2.1	○	
2	轉乘運具臨停上下客區與主運具場站出入口之步行距離未超過 300 公尺。	2.2.2.1	○	
◎ 3	轉乘運具臨停上下客區提供車輛靠右行駛上下車之設計。	2.2.2.1	○	
4	轉乘臨停系統各設施區位採區隔設置。	2.2.2.1	×	上下客區未採區隔設計
5	轉乘臨停系統設施出入口遠離道路交叉口。	2.2.2.1	○	
◎ 6	轉乘運具臨停上下客區車道維持兩個車道布設，寬度達 6 公尺以上。	2.2.2.1~2.2.2.3	○	南側臨停區車達 7.5m

3、轉乘臨停系統—大客車

(板橋新站特定專用區整體大客車臨停設施設置於板橋公車站，故捷運板橋站本項檢核詳見附表 1.3-1)

4.轉乘臨停系統—計程車、小汽車及機車

項次	檢核項目	設計準則	K02~K05,K08~K10	備註
◎ 1	計程車臨停彎車位長度為 6 公尺，寬度為 2.5 公尺，兩車位之間隔 1 公尺。	2.2.1.2	○	劃設黃線臨停車區，寬 2.5m,未劃設格位
2	計程車上下客區採內部化設置。	2.2.2.3	×	僅 K08 及 K09 採內部化
◎ 3	小汽車臨停彎車位長度為 6 公尺，寬度為 2.5 公尺，兩車位之間隔 1 公尺。	2.2.1.2	○	劃設黃線臨停車區，寬 2.5m,未劃設格位
◎ 4	機車臨停彎車位長度為 2 公尺，寬度為 1 公尺。	2.2.1.2	○	劃設黃線臨停車區，寬 2.5m,未劃設格位
5	小汽車及機車臨停下客區採內部化設置，並作區隔。	2.2.2.3	×	僅 K08 採內部化,但未進行區隔
6	場站站緣不設置小汽車及機車臨停上客區，而設置於停車場內。	2.2.2.3	×	均設置於站緣
7	臨停接送區域至場站間人行動線未跨越大客車道。	2.2.3	○	
8	臨停接送旅客車輛進出場站地區行駛路線未穿越收費停車場。	2.2.2.3	○	

4.轉乘臨停系統—計程車、小汽車及機車

項次	檢核項目	設計準則	K02~K05,K08~K10	備註
◎ 9	臨停接送區提供遮雨(陽)設施，及足夠的照明。	2.2.2.3	×	僅 K02,K03,K08,K09 設置遮雨(陽)設施,其餘無

5.轉乘停車系統—一般性準則

項次	檢核項目	設計準則	P01	P02	備註
◎ 1	大型地面式停車場以植栽與步道之設計，將大量停車空間分隔為小單位。	2.3.2.1	—	—	地下停車場
◎ 2	地下式或密閉空間停車場設置自動通風系統及一氧化碳計測器。	2.3.2.1	○	○	
◎ 3	轉乘停車系統設施符合駕駛者自行停車的設計，不採機械式停車位。	2.3.2.1	○	○	
◎ 4	乘客抵達轉乘停車系統設置區未穿越馬路或有車輛進出之路徑。	2.3.2.1	○	○	
◎ 5	供場站使用之站體外停車場距場站出入口之步行距離未超過 500 公尺。	2.3.2.1	—	—	地下室停車場非站體外停車場
◎ 6	供場站使用之站體外停車場距場站出入口之通道設置遮雨(陽)通設施。	2.3.2.1	—	—	地下室停車場非站體外停車場
◎ 7	轉乘停車區預留付費及排列等候空間。	2.3.2.1	○	○	
◎ 8	轉乘停車區各運具車輛出入口已進行區隔。	2.3.2.1	○	○	
◎ 9	轉乘停車區各運具車輛出入口未設置在幹道上。	2.3.2.1	○	○	
◎ 10	轉乘停車區車輛出入口有良好的視野設計。	2.3.2.1	○	○	
◎ 11	轉乘停車區車輛出入口未集中於一街道上。	2.3.2.1	○	○	分設東西側進出口,僅東側開放民眾使用
◎ 12	轉乘停車區車輛出入口臨接道路寬度達 12 公尺以上。	2.3.2.1	○	○	
◎ 13	轉乘停車區車輛出入口未在自道路交叉點或截角線、轉彎處起點、穿越斑馬線、橫越天橋或地下道出入口 5 公尺以內。	2.3.2.1	○	○	
◎ 14	轉乘停車區車輛出入口臨接道路之坡度未超過 1/8。	2.3.2.1	○	○	
◎ 15	轉乘停車區車輛出入口未在於自公車站牌、鐵路平交道起 10 公尺以內。	2.3.2.1	○	○	
◎ 16	轉乘停車區車輛出入口是否未位於自幼稚園、國民學校、盲啞學校、傷殘教養院、公園等出入口 20 公尺以內。	2.3.2.1	○	○	
◎ 17	轉乘停車區車輛出入口未在自其他路外停車場車輛出入口(含場站轉乘停車區其他車輛出入口)10 公尺以內。	2.3.2.1	○	○	
◎ 18	轉乘停車區出入口在指定退縮之人行空間後留設至少 2 公尺之緩衝空間。	2.3.2.1	○	○	
◎ 19	轉乘停車區地面層車道出入口地坪與相鄰之人行空間均順平處理及以不同色彩之材質加以區隔。	2.3.2.1	○	○	
◎ 20	停車轉乘區單車道寬度達 3.5 公尺以上，雙車道寬度達 5.5 公尺以上。	2.3.2.1	○	○	
◎ 21	停車轉乘區停車位角度超過 60 度者，其前方車道之寬度達 5.5 公尺以上。	2.3.2.1	○	○	

5.轉乘停車系統—一般性準則(續)

項次	檢核項目	設計準則	P01	P02	備註
◎ 22	停車轉乘區小汽車車道坡度未超過 1/6。	2.3.2.1	○	○	
◎ 23	停車轉乘區車道與兩端道路銜接處布設適當之豎曲線，其表面用粗面或其他防滑之材料。	2.3.2.1	○	○	
◎ 24	停車轉乘區專供小型車使用車道之內側曲線半徑達 5 公尺以上。	2.3.2.1	○	○	按相關建築法規
◎ 25	停車轉乘區供大型車使用車道之內側曲線半徑達 10 公尺以上。	2.3.2.1	—	—	未設大型車停車轉乘區
◎ 26	機車坡道單車道淨寬達 2 公尺以上，雙車道淨寬達 3.5 公尺以上。	2.3.2.1	—	○	
◎ 27	機車車道坡度設計小於 1/8，並鋪設防滑材料。	2.3.2.1	—	—	無工具測量
◎ 28	汽、機車混合車道，單車道寬度達 3.5 公尺以上，雙車道寬度達 5.5 公尺以上。車道坡度設計小於 1/8。	2.3.2.1	—	—	西側為混合車道,寬度達 10m,坡度無工具測量
◎ 29	停車轉乘區內行人通道或跨越車道處以不同鋪面、反光材質與顏色來布設，以保障人行安全。	2.3.2.1	○	○	未用不同鋪面
◎ 30	停車轉乘區內設置停車導引資訊系統。	2.3.2.1	○	×	未設機車導引資訊系統
◎ 31	停車轉乘區內導引標示顯易見且連續。	2.3.2.1	○	○	
◎ 32	停車轉乘區有足夠之自然光或人工照明	2.3.2.1	○	○	
33	轉乘停車設施有管制及保全設施，並於停車場出入口設置收費站，或設置收費設施。	2.3.2.1	○	○	

6.轉乘停車系統—大客車

(臺鐵/高鐵板橋車站無大客車停車設施，故本項未檢核)

7.轉乘停車系統—小汽車、機車、腳踏車

項次	檢核項目	設計準則	P01	P02	P03,P04	備註
1	小汽車停車位採 90 度停車位配置。	2.3.1.2	○	—	—	
◎ 2	小汽車停車位尺寸寬度為 2.5 公尺，長度為 6 公尺。(但設置於室內之停車位，其 1/2 之車位數，每輛停車位寬度及長度各寬減 25 公分。)	2.3.1.2	○	—	—	
◎ 3	供行動不便者使用之停車位，其寬度達 3.5 公尺以上。	2.3.1.2	—	—	—	列無障礙設施檢核
◎ 4	供行動不便者使用之停車位地面上繪製行動不便者圖案，及在明顯處設立行動不便者停車位標示。	2.3.1.2	—	—	—	列無障礙設施檢核
◎ 5	機車停車位使用 90 度停車位配置。	2.3.1.3	—	○	—	
◎ 6	機車停車位尺寸寬度為 1 公尺，長度為 2 公尺。	2.3.1.3	—	○	—	
◎ 7	腳踏車停車位尺寸寬度為 0.6 公尺，長度為 2 公尺。且兩臺自行車之間距達 0.35~0.7 公尺。	2.3.1.4	—	—	×	腳踏車架間距 32cm
8	腳踏車採集中設置並與小汽車停車設施採分離設置。	2.3.2.3	○	○	○	
◎ 9	腳踏車及小汽車之出入車道或坡道進行實體分隔。	2.3.2.3	○	○	—	腳踏車停車位設於廣場上

7.轉乘停車系統—小汽車、機車、腳踏車(續)

項次	檢核項目	設計準則	P01	P02	P03,P04	備註
◎ 10	腳踏車停車位設置於平面層。	2.3.2.3	—	—	○	設於廣場上
◎ 11	機車停車位若設置於地下層，則集中於地下一層設置。	2.3.2.3	—	○	—	
◎ 12	倘機車設置超過 400 輛已設置專用出入車道，且其出入口寬度達 2.5 公尺以上。	2.3.2.3	—	—	—	P02 不滿 400 位
13	腳踏車停放地點與距場站出入口之步行距離在 100 公尺以內。	2.3.2.3	—	—	○	
14	場站出入口、人行道與場站廣場未布設汽、機車及腳踏車停車設施。	2.3.2.3	—	—	×	腳踏車停車位設於廣場上

8.計程車排班區/招呼站

項次	檢核項目	設計準則	K02	K05	K09	K10	備註
◎ 1	計程車排班區之停車位尺寸寬度為 2.2 公尺，長度為 5 公尺。	2.3.1.5	—	—	—	—	劃設計程車專用排班區，寬 2.5m,未劃設格位
◎ 2	計程車招呼站停靠區寬度為 2.2 公尺。	2.3.1.5	○	○	○	○	劃設計程車專用排班區，寬 2.5m,未劃設格位
3	計程車排班區之設置採內部化及限制停放車輛數。	2.3.2.4	×	×	×	×	僅 K09 內部化,均為限制停放車輛
◎ 4	計程車招呼站採限制停放車輛數。	2.3.2.4	×	×	×	×	未限制車輛數
◎ 5	計程車招呼站未設置於公場站牌、消防栓、巷道出入口 10 公尺範圍內。	2.3.2.4	○	○	○	○	
◎ 6	計程車排班區未設置於場站出入口正前方。	2.3.2.4	×	×	×	×	均位於出入口正前方
◎ 7	計程車招呼站設置明顯標示。	2.3.2.4	○	○	○	○	
◎ 8	計程車招呼站之停靠區地面以標線標示及加繪「計程車專用」白色字樣。	2.3.2.4	×	○	○	○	未加繪「計程車專用」

9.因地制宜及特殊考量

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	倘主運具容許搭載私人運具，私人運具上下主運具之動線與乘客動線進行區隔。	2.2.2.4	—	板橋站無此服務
◎ 2	場站結合土地開發之臨停設施，兩者大客車及計程車臨停設施採共同設置。	2.2.2.4	○	
◎ 3	場站結合土地開發之臨停設施，兩者汽、機車臨停設施採分別設置。	2.2.2.4	×	未分別設置
◎ 4	場站結合土地開發其停車設施開放大眾使用者採共同設置。	2.3.3	—	大樓及公眾使用進行區隔
◎ 5	場站結合土地開發其停車設施未開放大眾使用者採與開放大眾使用者進行區隔。	2.3.3	○	大樓及公眾使用進行區隔

附表 1.1-2 臺鐵/高鐵板橋車站人行系統檢核表

1. 通則

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	場站之動線規劃以乘客步行為最優先考量，公共交通為次，其他私人車輛臨停及停車轉乘最末。	3.1.2	○	
◎ 2	乘客動線應單純、直接及安全，使進出站乘客之衝突點降至最低，以人車分離為原則。	3.1.2	○	
◎ 3	主要動線應富穿透性，營造開放寬敞之空間，結構上避免設置柱、牆等障礙物。	3.1.2	○	
◎ 4	場站設計提供身心障礙者直接、便利、連續及無障礙的動線設計及使用空間。	3.1.2	○	
◎ 5	場站內人行動線之規劃，以乘客右行為原則。	3.1.2	○	
◎ 6	乘客動線上避免不必要之階梯，包括場站主要出入口及廣場。	3.1.2	○	
◎ 7	行人轉乘動線以最短的連續路徑規劃，及避免不必要的樓層變換。	3.1.2	○	
◎ 8	在緊急情況下電扶梯、電動步道須可雙向運轉，而電梯在緊急情況下不能作為疏散的工具。	3.1.2	○	

2. 出入口

項次	檢核項目	設計準則	EX01~EX09	備註
◎ 1	地面穿堂層之出入口寬度為 5 公尺以上。	3.2.1	×	多數 4.0-4.5 間
◎ 2	出入口兩側增加側向緩衝寬度各 50 公分及門樑折減因子。	3.2.2	—	出入口寬度均未足 5m
◎ 3	出入口符合緊急狀況要求。	3.2.2	○	
◎ 4	場站出入口有顯著的識別標示，以引導乘客出入。	3.2.3	○	
◎ 5	場站出入口設計包含遮雨(陽)設施，且設置遮棚區域供乘客避雨之用，並提供良好之照明設備。	3.2.3	○	
◎ 6	場站出入口與外面街道高程須保持一致，否則須設置無障礙設施。	3.2.3	○	
◎ 7	每處出入口設有安全門，使場站在非營運時間能予關閉。	3.2.3	○	
◎ 8	高架場站出入口之設計與其周遭環境相配合，並可明顯辨識其為場站出入口。	3.2.4	—	非高架場站
◎ 9	場站出入口併入聯合開發大樓內時，考量防洪及防火隔間等需求。	3.2.4	○	

3. 通道

項次	檢核項目	設計準則	W04	W05	W06	備註
◎ 1	公共區域單向通行寬度為 1.5 公尺以上。	3.3.1	—	—	—	非單向通道
◎ 2	公共區域雙向通行寬度為 2.4 公尺以上。	3.3.1	○	○	○	

註：僅檢核 W04~W06，其餘未檢核

3.通道(續)

項次	檢核項目	設計準則	W04	W05	W06	備註
◎ 3	僅供員工通行寬度為 1.2 公尺以上；若通道兩側皆有居室者，寬度為 1.6 公尺以上。	3.3.1	—	—	—	非僅供員工使用
◎ 4	通道直接通至樓梯或電扶梯，其容量為樓梯或電扶梯的容量以上。	3.3.1	○	○	○	
◎ 5	通道自地坪裝修面到任何障礙物底側之淨高為 2.5 公尺以上。	3.3.1	○	○	○	
◎ 6	通道自地坪裝修面到天花板底側之淨高為 3 公尺以上。	3.3.1	○	×	×	不足 3 公尺
◎ 7	通道設計考量單純、直接及安全之路線，使進出站乘客衝突點減至最低。	3.3.3	○	○	○	
◎ 8	場站內各通道皆有對稱其層級性，通往主要轉乘設施之通道為主要通道，其餘則為次要通道。	3.3.3	○	○	○	
◎ 9	前往各項轉乘設施之通道設計皆採最短及最直接路線，且加強布設各項導引設施，以提供明確路徑。	3.3.3	○	○	○	
◎ 10	於人行通道上，未採用階梯設計，所有流通區內之人行道面為防滑平整。	3.3.3	○	○	○	
◎ 11	室外通道考慮設置遮雨(陽)設施，包含出入口及各項轉乘設施間往來之人行走道。	3.3.3	—	—	—	室內
◎ 12	通道鋪面保持平整，有高低差處皆有提供坡道，以利行李拖運。	3.3.3	○	○	○	
◎ 13	倘屬國際運輸場站(如國際機場、國際商港)或乘客行李可託運隨主運具運送之場站，於各轉乘運具下客處提供足夠的行李手推車。	3.3.4	—	—	—	非國際運輸場站
◎ 14	行李手推車設置位置未位於人行動線上。	3.3.4	—	—	—	無設置手推車
◎ 15	行李手推車放置區有明顯之導引標示及手推車歸位標語。	3.3.4	—	—	—	無設置手推車
◎ 16	行李手推車有清楚的標示系統及設置適當之回收處，使乘客容易集中放置。	3.3.4	—	—	—	無設置手推車
◎ 17	行李收推車回收動線設有專用道，並於地面上劃設寬約 80 公分之通道。	3.3.4	—	—	—	無設置手推車

註：僅檢核 W04~W06，其餘未檢核

4.坡道

項次	檢核項目	設計準則	R01	EX02	備註
◎ 1	人行坡道之最大坡度為 1/12 以下。	3.4.1	○	×	EX02 約 1/10.5
◎ 2	人行坡道單向通行寬度達 0.9 公尺以上；雙向通行寬度達 1.5 公尺以上。	3.4.1	○	○	R01=1.5m, EX02=1.0m
◎ 3	人行坡道上下兩端皆設置平臺。	3.4.1	○	○	
◎ 4	人行坡道轉彎處設置平臺。	3.4.1	—	—	直通無轉彎處
◎ 5	人行坡道與其他通路交叉處設置平臺。	3.4.1	—	—	無此情形
◎ 6	人行坡道長度差每隔 10 公尺處設置平臺。	3.4.1	—	—	不達 10m
◎ 7	人行坡道垂直高差每隔 75 公分處設置平臺。	3.4.1	—	—	不達 75 公分
◎ 8	人行坡道上下兩端平臺淨寬度達 1.5 公尺以上，且其他地點平臺與坡道同寬。	3.4.1	○	×	不足 1.5m

4.坡道(續)

項次	檢核項目	設計準則	R01	EX02	備註
◎ 9	人行坡道平臺淨深度達 1.5 公尺以上。	3.4.1	○	○	
◎ 10	人行坡道平臺上方淨空間留設 200 公分以上，以排除上方突出物。	3.4.1	○	○	
◎ 11	人行坡道平臺斜率為 1/50 以下。	3.4.1	○	○	
◎ 12	人行坡道兩側裝設扶手，且佔據坡道範圍小於 9 公分。	3.4.1	○	×	大於 9cm
◎ 13	人行坡道扶手外側面與牆面裝修完成面之淨距達 5 公分以上。	3.4.1	○	—	未鄰牆
◎ 14	單向人行坡道之扶手高度由坡面至扶手上緣達 75 公分以上。	3.4.1	○	○	
◎ 15	雙向人行坡道之扶手為雙桿，高度分別為 85 公分及 65 公分。	3.4.1	—	—	
◎ 16	人行坡道僅設置於垂直動線高度在 3 公尺以下或供輪椅乘客使用。	3.4.2	○	○	
◎ 17	人行坡道及平臺之表面具粗面及防滑材料之處理，並於兩側設置防滑緣，其高度達 5 公分以上。	3.4.2	×	○	R01 單面鄰牆未設防滑緣
◎ 18	坡道設側向洩水坡度，以防止坡面積水。	3.4.2	○	○	
◎ 19	坡道若設於室外時，上方裝設遮雨(陽)設施。	3.4.2	—	×	R01 位於室內,EX02 未設遮雨(陽)設施

5.樓梯

項次	檢核項目	設計準則	W02	S05	S06	備註
◎ 1	單向或與電扶梯併設時，樓梯寬度達 1.8 公尺以上。	3.5.1	—	○	○	W02 未與電扶梯併設, S05=410,S06=248(cm)
◎ 2	雙向或僅供樓梯時，樓梯寬度達 2.4 公尺以上。	3.5.1	○	—	—	W02=10.4m
◎ 3	僅供員工使用時，樓梯寬度達 1.2 公尺以上。	3.5.1	—	—	—	非僅供員工使用
◎ 4	緊急逃生梯時，樓梯寬度達 1.2 公尺以上。	3.5.1	—	—	—	非僅供緊急使用
◎ 5	樓梯級高介於 12-17 公分之間。	3.5.1	○	○	○	
◎ 6	供緊急或員工使用時，樓梯級高為 18 公分以下。	3.5.1	—	—	—	非僅供員工使用
◎ 7	同一樓梯有相同尺寸之級高。	3.5.1	○	○	○	
◎ 8	梯緣未鄰接牆壁部份，設置高出梯級踏面 5 公分之防護緣。	3.5.1	—	—	—	皆鄰牆
◎ 9	樓梯級深介於 28-40 公分之間。	3.5.1	○	○	○	
◎ 10	供緊急或員工使用時，樓梯級深為 26 公分。	3.5.1	—	—	—	非僅供員工使用
◎ 11	同一樓梯有相同尺寸之級深。	3.5.1	○	○	○	

註：僅檢核 W02,S05,S06，其餘未檢核

5.樓梯(續)

項次	檢核項目	設計準則	W02	S05	S06	備註
◎ 12	樓梯斜度為 30 度以下。	3.5.1	○	○	○	
◎ 15	樓梯之平臺深度達 1.4 公尺以上。	3.5.1	○	○	○	
◎ 16	供緊急或員工使用時，樓梯之平臺深度達樓梯淨寬度以上。	3.5.1	—	—	—	非僅供員工使用
◎ 17	樓梯之平臺間高差不超過 3 公尺。	3.5.1	○	○	○	
◎ 18	樓梯踏階數介於 3-18 階之間。	3.5.1	○	○	○	
◎ 19	樓梯連接各層樓板處設置淨緩衝空間，由樓梯梯階端點至障礙物達 4.5 公尺以上。	3.5.1	○	○	○	
◎ 20	樓梯擁擠區為 3 公尺乘以流動通道之全寬以上。	3.5.1	○	○	○	
◎ 21	由各級踏板邊緣斜線垂直計量至任何阻礙物達 2.1 公尺以上。	3.5.1	○	○	○	
◎ 22	由各級踏板邊緣斜線垂直計量至天花板底達 2.5 公尺以上。	3.5.1	○	○	○	
◎ 23	樓梯連接各層樓板處與樓層高一一致。	3.5.1	○	○	○	
◎ 24	樓梯扶手可承載每公尺 75 公斤之垂直與水平推力。	3.5.1	—	—	—	無工具測量
◎ 25	樓梯扶手長度伸出頭末階踏步 120 公分以上。	3.5.1	×	×	×	40~70cm
◎ 26	踏步前緣上之扶手高度為 80 公分。	3.5.1	○	○	×	S06=92cm
◎ 27	樓梯扶手高度為 86 公分。	3.5.1	×	○	×	W02=80~94,S06=97/74 (cm)
◎ 28	樓梯底端平臺、中間平臺及頂端平臺之扶手高度為 90 公分。	3.5.1	×	○	×	W02=86,S06=85/65(cm)
◎ 29	樓梯扶手頂部不得高於電扶梯護欄之頂部。	3.5.1	×	○	×	超過
◎ 30	樓梯寬度超過 2.4 公尺時，設置中央扶手。(但樓梯級高在 15 公分以下且級深 30 公分以上免設中央扶手)	3.5.1	○	○	×	S06=248cm
◎ 31	中央扶手設置雙桿，高度分別為 65 及 85 公分。	3.5.1	○	×	—	S05=90/70(cm),S06 未設
◎ 32	露天樓梯在無遮護側設置護欄。	3.5.1	—	—	—	非露天樓梯
◎ 33	樓梯護欄間距考慮其安全性，以防止人員墜落。	3.5.1	○	○	○	
◎ 34	護欄承載每公尺 75 公斤之垂直與水平推力同時作用。	3.5.1	—	—	—	無工具測量
◎ 35	若按正常營運設置之電扶梯及樓梯，無法滿足場站緊急疏散需求時，須設置緊急樓梯。	3.5.3	—	—	—	各樓梯皆為緊急樓梯
◎ 36	緊急樓梯在正常營運狀況下不供乘客使用，於緊急狀況時供疏散使用。	3.5.3	—	—	—	皆非緊急樓梯
◎ 37	樓梯設計易於未來改裝為電扶梯，承載結構滿足更換為電扶梯時之所需，並預留電扶梯機坑、線槽、排水管及電路管線需求。	3.5.3	×	×	×	無預留
◎ 38	公共區域樓梯踏步使用耐磨、耐久性之材料，且於踏步、平臺、凸緣處須有止滑之表面，且平臺與踏步之材料互相配合。	3.5.3	○	○	○	

註：僅檢核 W02,S05,S06，其餘未檢核

5.樓梯(續)

項次	檢核項目	設計準則	W02	S05	S06	備註
◎ 39	樓梯設計符合供身心障礙者之使用要求。	3.5.3	—	—	—	列無障礙設施檢核
◎ 40	公眾樓梯兩側設置清潔溝。	3.5.3	×	×	×	未設清潔溝
◎ 41	所有樓梯之上下兩端點有無阻礙之足夠轉折及緩衝空間。	3.5.3	○	○	○	
◎ 42	公共樓梯為直通式設計，且維持舒適的人行淨空。	3.5.3	○	○	○	
◎ 43	緊急樓梯設置於公共區明顯且易到達之處，且正常營運時予以管制，僅在緊急時使用。	3.5.3	—	—	—	皆非緊急樓梯

註：僅檢核 W04,S02,S06，其餘未檢核

6.電扶梯

項次	檢核項目	設計準則	E08	備註
◎ 1	電扶梯之級寬介於 100-110 公分之間。	3.6.1	○	
◎ 2	電扶梯之級深為 40 公分以上。	3.6.1	○	
◎ 3	電扶梯之級高為 21 公分以上。	3.6.1	○	
◎ 4	電扶梯之水平踏階為 4 個以上。	3.6.1	×	3 個
◎ 5	電扶梯之坡度為 30 度以下。	3.6.1	○	
◎ 6	電扶梯速度未超過 30 公尺/分。	3.6.1	○	
◎ 7	踏步面至天花板底之垂直淨高達 2.5 公尺以上。	3.6.1	○	
◎ 8	踏步面至任何阻礙物之垂直淨高達 2.1 公尺以上。	3.6.1	○	
◎ 9	電扶梯連接各樓層樓板處與樓層高一一致。	3.6.1	○	
◎ 10	a.尖峰小時雙向流量已超過每小時 4,000 人時時，於月臺層及穿堂層間設置上行及下行之電扶梯。 b.尖峰小時流量低於 4,000 人時時，僅設上行電扶梯(下行使用樓梯)。 c.尖峰小時流量低於 2,000 人時時，只設樓梯。	3.6.3	○	高於設置標準
◎ 11	當垂直距離超過 3 公尺時，設置上行電扶梯；當垂直距離超過 7 公尺時，設置下行電扶梯。	3.6.3	×	僅設單向
◎ 12	電扶梯能以任一方向於滿載情況下持續運轉以應付服務時間不少於每天 20 小時，每年 365 天之要求。	3.6.3	—	視設施規格,無法檢測
◎ 13	電扶梯清楚標明使用時注意事項，並設置緊急停止按鈕。	3.6.3	○	
◎ 14	電扶梯上下入口處設置電扶梯緊急停止按鈕，按鈕容易辨識，並有防止誤動或蓄意破壞之設計。	3.6.3	○	
◎ 15	所有電扶梯設備範圍內之出入平臺區均完全水平，其餘區域應設計向外排水。	3.6.3	○	
◎ 16	出入平臺周圍與樓板相接處設有向外之洩水坡度。	3.6.3	○	
◎ 17	所有電扶梯坑設置排水出口或集水井以排除積水。	3.6.3	—	視原設計,無法檢測

註：僅檢核 E08，其餘未檢核

6.電扶梯(續)

項次	檢核項目	設計準則	E08	備註
◎ 18	所有電扶梯之上下兩端點有無阻礙之足夠轉折及緩衝空間。	3.6.3	○	
◎ 19	電動步道、電扶梯等相關設施，提供充足的等候區域，且配置於不被其他通勤乘客妨礙之空間。	3.6.3	○	

註：僅檢核 E08，其餘未檢核

7.電梯

項次	檢核項目	設計準則	D06	備註
◎ 1	電梯出入口淨寬達 80 公分以上，並於前方 30 公分處之地板面設置引導設施。	3.7.1	○	
◎ 2	電梯前方留設深度及寬度 1.5 公尺上之等候空間。	3.7.1	○	
◎ 3	電梯內部有效空間為 1.6 公尺寬、1.5 公尺長、2.3 公尺高以上。	3.7.1	○	
◎ 4	電梯之速度介於 36 公尺/分至 48 公尺/分之間。	3.7.1	—	無法檢測
◎ 5	特定乘客及工作人員使用升降機時，其機廂尺寸符合下列規定： 1.供身心障礙者使用，可容納輪椅及其隨從。 2.供傷患使用，可容納輪式擔架及抬架者。	3.7.1	○	無障礙電梯
◎ 6	各樓層間之電梯動線須連貫。	3.7.2	○	
◎ 7	電梯門前之地板完成面與電梯車廂門檻高度齊平，且間隙不超過 4 公分。	3.7.2	○	
◎ 8	緊急操作及監控系統應合併於電梯系統內，當啟動緊急操作時，電梯可自動回到指定樓層釋放乘客，並設對講機於特殊狀況可與站務人員或行車室聯絡。	3.7.2	○	

註：僅檢核 D06，其餘未檢核

8.人行步道

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	人行步道寬度達 2 公尺以上。	3.8.1	○	
◎ 2	場站鄰接公車臨停彎或計程車/小汽車臨停停車彎及人潮聚集處之人行步道寬度達 3 公尺以上。	3.8.1	○	
◎ 3	人行步道之動線考量簡單、直接與安全，進、出站乘客動線保持區隔避免發生交叉。	3.8.2	○	
◎ 4	採人車分離規劃，並以人行動線為優先考慮。	3.8.2	○	
◎ 5	往公車、計程車及接送轉乘設施之人行步道，設置遮雨(陽)設施。	3.8.2	×	僅 EX02,EX05~EX07 設置,其餘無
◎ 6	步道保持平整度，未有階梯或突然變化高程之設計。	3.8.2	○	
◎ 7	無隔離、偏遠或隱蔽的行人步道設計；倘因無法避免，則已採開放式並有良好的照明。	3.8.2	○	
◎ 8	坡道與平臺具防滑之表面處理，坡道設側向洩水坡度以防止坡面積水，且坡度低於 5%。	3.8.2	—	無工具測量
◎ 9	主運具場站與轉乘運具間之行人通道鋪面、行人穿越道以材質或顏色變化強調。	3.8.2	×	材質與顏色皆相近

8.人行步道(續)

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 10	人行立體穿越設施設置照明及遮雨(陽)設施。	3.8.2	○	
◎ 11	人行地下道出入口附近配置資訊標示牌，並以不同材質之標示色帶導引至不同的轉乘設施。	3.8.2	×	W02~W08 未設置

附表 1.1-3 臺鐵/高鐵板橋車站無障礙系統檢核表

1. 室外通路

項次	檢核項目	設計準則	EX01~EX09	備註
◎ 1	a.高低差在 0.5 公分至 3 公分者，作 1/2 之斜角處理。 b.高低差大於 3 公分者，設置「坡道」、「升降機」或「輪椅升降臺」。	202.2*	○	EX02 已設坡道
◎ 2	地面平整、堅固、防滑。	202.3*	○	
◎ 3	地面坡度超過 1/15 者，設置坡道。	203.2.2*	—	無工具測量, EX04 已設置坡道
◎ 4	二不同方向之坡道交會處設置平臺，該平臺之坡度 1/50 以下。	203.2.2*	—	無該情形
◎ 5	通路淨寬為 130 公分以上。	203.2.3*	○	
◎ 6	無遮蓋戶外通路考慮排水。	203.2.4*	○	
◎ 7	洩水坡度介於 1/100 至 2/100 之間。	203.2.4*	—	無工具測量
◎ 8	a.通路 130 公分範圍內，未設置水溝格柵或其他開口。 b.如設置者，其水溝格柵或其他開口在主要行進之方向，開口為 1.3 公分以下。	203.2.5*	○	
◎ 9	通路淨高為 200 公分以上。	203.2.6*	○	
◎ 10	a.地面起 60-200 公分之範圍，未有 10 公分以上之懸空突出物。 b.如為必要設置之突出物，設置警示或其他防撞設施。	203.2.6*	○	
◎ 11	設置於不易為車輛或其他障礙物所阻礙之處，並採人車分離，以減少危險。	4.2	○	
◎ 12	以簡潔之動線，設計無障礙之接近路線，並以標示加以導引。	4.2	○	
◎ 13	室外通路未採砂礫鋪設路面。	4.2	○	
◎ 14	通道走廊轉角處以曲面處理。	4.2	○	
◎ 15	於視障者行進間易發生危險之衝突點，地板具有警告功能。	4.2	○	

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

2. 室內走廊

項次	檢核項目	設計準則	W04	W05	W06	備註
◎ 1	a.高低差在 0.5 公分至 3 公分者，作 1/2 之斜角處理。 b.高低差大於 3 公分者，設置「坡道」、「升降機」或「輪椅升降臺」。	202.2*	—	—	—	無高低差
◎ 2	地面平整、堅固、防滑。	202.3*	○	○	○	
◎ 3	地面坡度大於 1/50 者設置坡道。	204.2.1*	—	—	—	地面無坡度

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

2.室內走廊(續)

項次	檢核項目	設計準則	W04	W05	W06	備註
◎ 4	走廊淨寬達 120 公分以上，走廊中如有開門，則去除門扇開啟之空間後，其淨寬達 120 公分以上。	204.2.2*	○	○	○	
◎ 5	淨寬小於 150 公分之走廊，每隔 10 公尺、走廊盡頭或距盡頭 3.5 公尺以內，有一 150 公分×150 公分以上之迴轉空間。	204.2.3*	—	—	—	淨寬大於 150cm
◎ 6	走廊淨高為 190 公分以上。	204.2.4*	○	○	○	
◎ 7	a.兩邊之牆壁，由地面起 60 公分至 190 公分以內，未有 10 公分以上之懸空突出物。 b.如為必要設置之突出物，應設置警示或其他防撞設施。	204.2.4*	○	○	○	
◎ 8	以簡潔之動線，設計無障礙之接近路線，並以標示加以導引。	4.2	○	○	○	
◎ 9	室內走廊未採砂礫鋪設路面。	4.2	○	○	○	
◎ 10	通道走廊轉角處以曲面處理。	4.2	○	○	○	
◎ 11	於視障者行進間易發生危險之衝突點，地板具有警告功能。	4.2	○	○	○	

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

3.出入口及門

項次	檢核項目	設計準則	EX01~EX09	備註
◎ 1	出入口前設置平臺。	205.2.1*	○	
◎ 2	平臺淨寬與出入口同寬，且 150 公分以上，淨深亦 150 公分以上，且坡度 1/50 以下。	205.2.1*	○	
◎ 3	a.地面順平且未設置門檻。 b.若設門檻時，為 3 公分以下，且門檻高度在 0.5 公分至 3 公分者，作 1/2 之斜角處理。	205.2.1*	○	
◎ 4	室內出入口之地面應平順未設置門檻，且門框間之距離 90 公分以上。	205.2.2*	○	
◎ 5	室內出入口之折疊門應以推開後，扣除折疊之門扇後之距離於 80 公分以上。	205.2.2*	○	
◎ 6	單扇門側邊有適當之操作空間。	205.2.3*	○	
◎ 7	未使用旋轉門，若使用自動門，使用水平推拉式，且當門受到物體或人的阻礙時，設有可自動停止並重新開啟的裝置，此裝置應透過感應到地板面 15 至 25 公分及 50 至 75 公分處之障礙物來啟動。	205.4.1*	○	
◎ 8	若門扇或牆版為整片透明玻璃，於地面 120 公分至 150 公分處設置告知標示。	205.4.2*	—	非整片透明玻璃
◎ 9	門把設置於地板上 75-85 公分處，且門把採用容易操作之型式，未使用喇叭鎖。	205.4.3*	×	非喇叭鎖,但門把皆高過於 95cm
◎ 10	留有一處出入口供輪椅者使用，且應能夠直接通往電梯。	4.3	○	EX09
◎ 11	出入口設置「身心障礙者下車處」，並鋪設「導盲設施」至服務臺，導盲設施如服務鈴、導盲磚。	4.3	○	EX05,EX09
◎ 12	裝設語音播音器以引導視障者辨知門之位置，並避免干擾正常人之活動。	4.3	×	未裝設

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

3.出入口及門(續)

項次	檢核項目	設計準則	EX01~EX09	備註
◎ 13	若裝設自動門，其設計與背景有明顯之區別，以利辨識。	4.3	—	未設置自動門
◎ 14	利用大小適當的門墊或顏色明顯的地板，引導視障者辨知門的位置。	4.3	×	未裝設
◎ 15	玻璃門採顏色對比突顯者，使其外框易於辨識。	4.3	○	
◎ 16	門由內向外推開啟，且門重開啟未超過 2.3 公斤。	4.3	—	無工具測量

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

4.坡道

	項次	檢核項目	設計準則	R01	EX02	備註								
◎	1	坡道儘量設置於建築物主要入口處，若未設置於主要入口處者，於入口處及沿路轉彎處設置方向指引。	206.2.1*	—	○	非置於主要出入口出								
◎	3	坡道淨寬為 90 公分以上；若坡道為取代樓梯者(即未另設樓梯)，則淨寬為 150 公分以上。	206.2.1*	○	○									
◎	4	坡道之坡度(高度與水平長度之比)為 1/12 以下。	206.2.2*	○	×	約為 1/10.5								
◎	5	高低差小於 20 公分者，未超過下表規定。 <table><tr><td>高度差</td><td>20 公分以下</td><td>5 公分以下</td><td>3 公分以下</td></tr><tr><td>坡度</td><td>1/10</td><td>1/5</td><td>1/2</td></tr></table>	高度差	20 公分以下	5 公分以下	3 公分以下	坡度	1/10	1/5	1/2	206.2.2*	○	—	高於 20cm
高度差	20 公分以下	5 公分以下	3 公分以下											
坡度	1/10	1/5	1/2											
◎	6	坡道地面平整、堅固、防滑。	206.2.3*	○	○									
◎	7	坡道起點及終點，設置長、寬各 150 公分以上之平臺，且該平臺之坡度 1/50 以下。	206.3.1*	○	○									
◎	8	坡道每高差 75 公分，設置寬度與坡道最寬處相同，長度至少 150 公分之平臺，平臺之坡度 1/50 以下。	206.3.2*	○	×	未設置平臺								
◎	9	坡道方向變換處設置長寬各 150 公分以上之平臺，該平臺之坡度 1/50 以下，平臺依照坡道轉彎角度設置。	206.3.3*	—	—	無此情形								
◎	10	坡道高低差大於 20 公分者，未鄰牆壁之一側或兩側設置高度 5 公分以上之防護緣，該防護緣在坡道側未突出於扶手之垂直投影線外上。	206.4.1*	○	○									
◎	11	坡道高於鄰近地面 75 公分時，未臨牆之一側或兩側設置高度 100 公分之防護欄。如果高差在二層以下者，護欄高度為 100 公分以上，三層以上者為 110 公分以上，十層以上者，為 120 公分以上。	206.4.2*	○	○									
◎	12	高低差大於 20 公分之坡道，兩側皆設置連續性扶手。	206.5.1*	○	○									
◎	16	設單道扶手者，地面至扶手上緣高度為 75 公分；設雙道扶手者，高度分別為 85 公分、65 公分。	206.5.2*	○	○									
◎	17	扶手形狀為圓形者，直徑約為 2.8-4 公分，其他形狀者，外緣周邊為長 9-13 公分。	207.2.2*	○	○									
◎	18	扶手表面及靠近之牆壁平整，未有突出或勾狀物。	207.2.3*	○	○									
◎	19	扶手設置堅固，穩固不搖晃，且扶手接頭處平整，未有銳利之突出物。	207.3.1*	○	○									
◎	20	扶手若鄰近牆壁，與壁面保留 3-5 公分之間隔。	207.3.2*	×	—	約 7.5~10.5cm								
◎	21	扶手端部作防勾撞處理，並視需求設置可供視障者辨識之資訊或點字。	207.3.4*	×	×	未防勾撞,未設點字								

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

4.坡道(續)

項次	檢核項目	設計準則	R01	EX02	備註
◎ 22	於靠近場站出入口及人行道緣石提供坡道。	4.4	—	○	非進出入口
◎ 23	樓梯與坡道未混合集中設置。	4.4	○	○	
◎ 24	坡道與平臺採用對比之顏色予以區分	4.4	×	×	顏色相近
25	坡道未在中途轉彎。	4.4	○	○	
◎ 26	坡道上未貼導盲磚。	4.4	○	○	

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

5.升降機/電梯

項次	檢核項目	設計準則	D05	備註
◎ 1	建築物主要入口處及沿路轉彎處應設置無障礙升降機方向指引。	403.1*	○	
◎ 2	升降機設有點字之呼叫鈕，其前方 30 公分處之地板，作 30 公分x60 公分之不同材質處理。	403.2*	×	前方無警示
◎ 3	垂直牆面、突出式之無障礙標誌，其設置高度距地板面 200-220 公分，尺寸 15 公分以上。	403.3*	—	未設置
◎ 4	平行固定於牆面之無障礙標誌，其設置高度在地面 90-150 公分處，標誌之尺寸 5 公分以上。	403.4*	—	未設置
◎ 5	升降機出入口之樓地板無高差，且坡度 1/50 以下，並留設直徑 1.5 公尺以上之淨空間。	404.1*	○	
◎ 6	梯廳及門廳內的呼叫鈕之中心線高度距樓地板面 110 公分。	404.4*	○	
◎ 7	梯廳及門廳內的呼叫鈕左邊設置點字。	404.4*	○	
◎ 8	梯廳及門廳內的呼叫鈕尺寸為長寬各 2 公分以上；或直徑 2 公分以上。	404.4*	○	
◎ 9	在升降機各樓乘場入口兩側之門框或牆柱上裝設觸覺裝置及顯示樓層的數字、點字符號。 a.單一浮凸字時，長寬各 8 公分以上。 b.二個或二個以上浮凸字時，每一個浮凸字尺寸，寬 6 公分、長 8 公分以上。 c.標示之中心點位於樓地板面上方 135 公分，且標示之數字與底板有明顯的顏色對比。	404.5*	○	
◎ 10	升降機門應水平方向開啟，並為自動開關方式。	405.1*	○	
◎ 11	如果門受到物體或人的阻礙時，升降機門設有可自動停止並重新開啟的裝置，此裝置透過感應到地板面 15-25 公分及 50-75 公分處之障礙物來啟動。	405.1*	○	
◎ 12	a.梯廳升降機到達門開啟至關閉時間，不少於 5 秒。 b.若由升降機廂內按鈕開門，升降機門維持完全開啟狀態至少 5 秒。	405.2*	○	
◎ 13	升降機出入口處之樓地板面，應與機廂地板面保持平整，其與機廂地板面之水平間隙為 3.2 公分以下。	405.3*	○	
◎ 14	升降機門的淨寬度為 90 公分以上，機廂之深度為 135 公分以上(不需扣除扶手佔用之空間)。	406.1*	○	
◎ 15	機廂內至少兩側牆面設置扶手。	406.2*	○	

註：僅檢核 D05，其餘未檢核

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

5.昇降機/電梯(續)

項次	檢核項目	設計準則	D05	備註
◎ 16	扶手形狀為圓形者，直徑約為 2.8-4 公分，其他形狀者，外緣周邊為長 9-13 公分。	207.2.2*	×	非圓形,不利扶握
◎ 17	扶手表面及靠近之牆壁平整，未有突出或勾狀物。	207.2.3*	○	
◎ 18	扶手設置堅固，穩固不搖晃，且扶手接頭處平整，未有銳利之突出物。	207.3.1*	○	
◎ 19	扶手若鄰近牆壁，與壁面保留 3-5 公分之間隔。	207.3.2*	○	
◎ 20	單層扶手之上緣與地板面之距離應為 75 公分，雙層扶手上緣高度分別為 65 公分及 85 公分。	207.3.3*	×	單層 94 公分
◎ 21	面對機廂之後側壁設置安全玻璃之後視鏡(若後側壁為鏡面不銹鋼或類似材質得免之)或懸掛式之廣角鏡(寬 30-35 公分，高 20 公分以上)，後視鏡之下緣距機廂地面 85 公分，寬度為出入口淨寬以上，高度大於 90 公分。	406.3*	○	
◎ 22	設有一組輪椅乘坐者操作盤，最上層標有樓層指示的按鈕中心線距機廂地面 120 公分以下，(如設置位置不足，得放寬至 130 公分)，且最下層按鈕之中心線距梯廂地板面 85 公分以上，在控制面板上設置緊急事故通報器。	406.4*	○	
◎ 23	輪椅乘坐者操作盤距梯廂入口壁面之距離 30 公分以上、入口對側壁面之距離 20 公分以上。	406.4*	○	
◎ 24	按鈕之尺寸為 2 公分以上，按鈕間之距離為 1 公分以上，其標示之數字與底板的顏色有明顯不同，且未使用觸摸式按鈕。	406.5*	○	
◎ 25	點字標示設於一般操作盤(直式操作盤)按鈕左側，(30 層以上之建築物，若設置位置不足，可設在適當位置)。	406.6*	×	設於右側
◎ 26	機廂內應設置語音系統以報知樓層數、行進方向及開關情形。	406.7*	○	僅告知樓層
◎ 27	升降機之位置設置在明顯處。	4.5	○	不明顯但有指標
◎ 28	升降機位置指示燈明確指出升降機所在之位置，必要時另設音響信號，以協助視障者得知升降機之位置。	4.5	○	無告知樓層
◎ 29	輪椅乘坐者操作盤與點字標示有所區隔。	4.5	○	
◎ 30	升降機廂內未貼導盲磚。	4.5	○	

註：僅檢核 D05，其餘未檢核

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

6.樓梯

項次	檢核項目	設計準則	W02	S05	S06	備註
◎ 1	未設置旋轉式及梯級間無垂直板之露空式樓梯。	301.1*	○	○	○	
◎ 2	樓梯平臺及梯級表面採用粗糙或防滑材料。	301.2*	○	○	○	
◎ 3	無頂蓋之戶外樓梯及樓梯入口注意排水，避免行走表面積水，且落水口未設置於樓梯動線上。樓梯動線上若有落水口，則開口為 1.3 公分以下。	301.3*	—	—	—	非戶外樓梯

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

6.樓梯(續)

項次	檢核項目	設計準則	W02	S05	S06	備註
◎ 4	樓梯底版至其直下方地板面淨高未達 190 公分部份設防護設施(可使用格柵、花臺或任何可提醒視障者之設施)。	302.1*	○	○	○	
◎ 5	樓梯往上之梯級部份，起始之梯級退一階。	302.2*	—	—	—	非連續性樓梯
◎ 6	樓梯平臺未有梯級或高低差。	302.3*	○	○	○	
◎ 7	樓梯上所有梯級之級高及級深統一，級高(R)為 16 公分以下，級深(T)為 26 公分以上，且 $55 \text{ 公分} \leq 2R+T \leq 65 \text{ 公分}$ 。	303.1*	○	○	○	
◎ 8	梯級突沿的彎曲半徑為 1.3 公分以下，且超出踏板的突沿將突沿下方作成斜面，該突出之斜面 2 公分以下。	303.2*	○	○	○	
◎ 9	梯級邊緣之水平踏面部分作防滑處理，且與踏步平面順平。	303.3*	○	○	○	
◎ 10	梯級未鄰接牆壁部份，設置高出梯級 5 公分以上之防護緣。	303.4*	—	—	—	皆鄰牆
◎ 11	樓梯兩側裝設距梯級鼻端高度 75 公分之扶手或雙道扶手(高 65 公分及 85 公分)，除下列情形外該扶手為連續不得中斷。 a.二平臺(或樓板)間之高差在 20 公分以下者可不設扶手。 b.樓梯之平臺外側扶手得不連續。	304.1*	×	○	○	W02=90~87cm
◎ 12	樓梯兩側扶手水平延伸 30 公分以上，並作末端部防勾撞處理，扶手水平延伸，未突出於走道上。	304.2*	×	○	○	W02 未設防勾撞
◎ 13	扶手形狀為圓形者，直徑約為 2.8-4 公分，其他形狀者，外緣周邊為長 9-13 公分。	207.2.2*	○	○	○	
◎ 14	扶手表面及靠近之牆壁平整，未有突出或勾狀物。	207.2.3*	○	○	○	
◎ 15	扶手設置堅固，穩固不搖晃，且扶手接頭處平整，未有銳利之突出物。	207.3.1*	○	○	○	
◎ 16	扶手若鄰近牆壁，與壁面保留 3-5 公分之間隔。	207.3.2*	×	×	×	6~8cm
◎ 17	視需要設置可供視障者辨識之資訊或點字。	207.3.4*	×	×	×	無設置
◎ 18	距梯級終端 30 公分處，設置深度 30 公分以上，顏色對比且質地不同之警示設施。	305.1*	×	×	×	未設警示
◎ 19	樓梯中間之平臺未設置警示標示。	305.1*	—	○	○	無平臺

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

7.扶手(坡道、樓梯、電梯以外之扶手)

(臺鐵/高鐵板橋車站無本項設施，故本項未檢核)

8.停車位

項次	檢核項目	設計準則	P01	P02	P10	P11	備註
◎ 1	停車位設於最靠近建築物主要入口或身心障礙者昇降機之便捷處。	802.1*	○	○	○	○	

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

8.停車位(續)

項次	檢核項目	設計準則	P01	P02	P10	P11	備註
◎ 2	車道入口處及車道沿路轉彎處設置明顯之引導標示，指引身心障礙者停車位之方向及位置。	803.1*	○	○	×	×	未設置
◎ 3	於停車位旁設置具夜光效果之身心障礙者停車位標示，標示尺寸為 40 公分x40 公分以上，下緣高度 190-200 公分。	803.2*	×	×	—	—	P01,P02 高度 235cm,P10,P11 未設置
◎ 4	車位地面上設置身心障礙者停車位標示，標示圖尺寸 90 公分x90 公分以上，停車格線之顏色為藍色，下車區為白色。	803.3*	×	—	—	—	未劃設下車區,P02,P10,P11 為機車位
◎ 5	地面堅硬、平整、防滑，表面未使用鬆散性質的砂或石礫，高低差為 0.5 公分以下，坡度為 1/50 以下。	803.4*	○	○	○	○	
◎ 6	單一汽車停車位長度為 600 公分以上、寬度為 350 公分以上，包括寬 150 公分的下車區。	804.1*	—	—	—	—	非單一汽車位
◎ 7	相鄰汽車停車位得共用下車區，長度為 600 公分以上，寬度為 550 公分以上，包括寬 150 公分的下車區。	804.2*	○	—	—	—	機車位
◎ 8	機車停車位長度為 220 公分以上，寬度為 225 公分以上。	805.1*	—	×	×	×	長度 150~170cm, 寬度 150~220cm
◎ 9	在多層停車場內，所有身心障礙者之停車位設置於同一樓層，若設置於不同樓層時，另設標示以明確指示其位置。	4.6	○	○	—	—	P10,P11 為地面機車位
◎ 10	身心障礙者停車位不能設置於一樓時，於停車處至電梯間之通道，並未使用階梯，且身心障礙者升降機於入口處有明顯標示。	4.6	○	○	—	—	P10,P11 為地面機車位
◎ 11	身心障礙者停車位未設置於斜坡道上。	4.6	○	○	○	○	
◎ 12	上下車空間與室內外無障礙通路連接。	4.6	○	○	○	×	需繞行至 R01 無直接連通
◎ 13	保留 2%停車位，作為行動不便之身心障礙者專用停車位，車位未滿五十個之公共停車場，至少應保留一個身心障礙者專用停車位。	4.6	○	○	—	—	地下機車位 259 席停車位設置 3 席身心障礙車位,地面 6 席

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

9.服務臺

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	服務臺前方空間樓地板無高差，且坡度 1/50 以下，並留設直徑 1.5 公尺以上之淨空間。	附錄*	○	
◎ 2	服務臺檯面與地板面距離為 70-80 公分，且檯面下 45 公分範圍內，由地板面量起 65 公分內淨空。	附錄*	×	檯面距地面超過 80cm

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

10.導盲磚

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	導盲磚設置在無任何輔助性引導設施之處，如空間附近無牆面、突出物，或無聲音指示之大廣場等空間。	4.7	○	
◎ 2	導盲磚未影響他人通行。	4.7	○	
◎ 3	在不適合鋪設導盲磚處，設置服務鈴，由服務人員引導身心障礙者。	4.7	—	無明顯不適合設置導盲之處

10.導盲磚(續)

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 4	未沿著通道中央鋪設導盲磚。	4.7	○	
◎ 5	導盲鋪材具觸感及明度之對比。	4.7	○	
◎ 6	導盲磚之規格與國際殘障協會制訂之規格相同。	4.7	—	未有一定型式、規格與材質

11.標示

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	無障礙標示符合下列規定之比例。 	902.1*	○	
◎ 2	無障礙標示之顏色與底色具對比，且該標示若設置於壁面上，該標示之底色與壁面顏色對比。	902.2*	×	顏色對比不明顯
◎ 3	採用藍色底，標示採用白色。	902.2*	○	
◎ 4	在地面前端有變化時，於地面設置警示標誌，且使用與地面顏色對比且質地不同之材料。	604.1* 604.2*	×	未設警示
◎ 5	標示輔有觸覺文字與符號。	4.8	×	只有電梯有,其他標示未有觸覺文字或符號
◎ 6	標示系統未單純以顏色作為傳達訊息之區別，以避免色盲者無法辨識。	4.8	○	
◎ 7	標示採立地式，未採用鋪貼地面。	4.8	○	
◎ 8	在觸覺標示前面有淨空區域，讓民眾能夠距離標示 7.6 公分之內。	4.8	—	無觸覺標示
◎ 9	對於輪椅使用者而言，與標示中心之水平距離為 122 公分，以及與標示垂直距離 76.2 公分。	4.8	×	無針對輪椅使用者之標示系統
◎ 10	設有導引標示，引導至各類無障礙設施。	4.8	○	
◎ 11	場站平面配置圖標示無障礙系統各項設施之相關位置。	4.8	×	未標示

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

12.電腦查詢系統

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	任何複合運輸場所內之電腦查詢系統至少有一臺供輪椅者使用。	4.9	×	未提供輪椅者使用之電腦查詢系統
◎ 2	腦查詢系統之檯面與地板面之距離為 70-80 公分，	4.9	—	無電腦查詢系統

附表 1.1-4 臺鐵/高鐵板橋車站標示系統檢核表

1.設計原則

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	標示系統符合連貫性、單純性、統一性及層級性。	5.2.1	×	缺乏層級性及統一性
◎ 2	標示系統內容簡單化及圖案化。	5.2.1	○	
◎ 3	標示系統採標準化設計。	5.2.1	×	不同單位於不同時間設置不同標示系統
◎ 4	標示系統就人行動線之主、次要通道所必須顯示之資訊加以區分。	5.2.1	×	未進行區分

2.設計基本要素

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	標示系統圖像元素選擇上，以「符碼化」優先、「代碼化」次之、「雙語化」再次之。	5.2.2.1	×	大致以文字優先
◎ 2	標示系統內同一事物所使用之圖形符合一致性。	5.2.2.2	×	不一致
◎ 3	所有資訊文案均採中英文並列對照。	5.2.2.3	○	
◎ 4	文字描述時，以中文為主，英文為輔，其英文字首之字高為中文之 1/2。	5.2.2.3	×	小於 1/2
◎ 5	標示系統使用之中文書寫方式，依教育部最新頒布之中文字體標準書寫方式。	5.2.2.3	×	不同單位於不同時間設置不同標示系統
◎ 6	中英文字體以中文黑體字與國際通用之英文字體 Helvetica Medium 互相搭配。	5.2.2.3	×	不同單位於不同時間設置不同標示系統
◎ 7	當字體小於 1 公分時，採用中文粗黑體字及英文字體 Helvetica Regular。	5.2.2.3	×	不同單位於不同時間設置不同標示系統
◎ 8	箭頭圖形之上下臂角度為 90 度。	5.2.2.4	○	
◎ 9	出口、入口、緊急逃生、警告標誌等標示系統面板設計採用一致性的色彩。	5.2.2.5	○	

3.硬體構成要素

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	站體內標示系統採用耐久材質。	5.2.3.1	×	部分壁貼脫落,部分用膠帶張貼
◎ 2	站體外標示系統採用耐候性之材質。	5.2.3.1	○	
◎ 3	標示系統之材質合乎法規規定。	5.2.3.1	×	部分補強或臨時性標示不符合
◎ 4	緊急逃生標示系統採用螢光塗料或不斷電系統。	5.2.3.1	○	
◎ 5	標示系統符號尺寸提供 15-30 公尺之可視距離。	5.2.8	○	
◎ 6	標示系統之設置高不影響人行動線。	5.2.8	○	
◎ 7	無障礙標示系統已考量輪椅使用者之可視高度。	5.2.8	×	未特別為輪椅使用者設置

4.標示系統設置形式

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
1	懸吊式標示附設照明設施。	5.2.4.1	○	
2	懸吊式燈箱設置高度以下緣距地面 2.5 公尺，側嵌式以 2.1 公尺。	5.2.4.1	○	
◎ 3	立地式標示設置未在人行動線上。	5.2.4.2	○	
◎ 4	立地式標示之牌面採用藍底白字。	5.2.4.2	○	
◎ 5	地面式標示所使用防滑及耐磨之材質。	5.2.4.4	○	

5.標示系統設置類型

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
1	指示性標示系統上提供距轉乘設施「剩餘距離」。	5.2.5.1	×	未標示剩餘距離
◎ 2	同一標示牌上所併列之標示設施在 5 個以內。	5.2.5.1	○	
◎ 3	月臺層之指示性標示指引各出口編號與樓梯及電扶梯之對應位置，並提供前往轉乘設施之最近出口位置。	5.2.5.1	×	未提供
◎ 4	各方位(向)出入口指標加註重要地標名稱。	5.2.5.1	○	
◎ 5	場站內提供各運輸系統、系統內各路線別及各項轉乘設施之識別性標示。	5.2.5.2	○	
◎ 6	場站出入口、穿堂層及月臺層等重要明顯處設置資訊性標示。	5.2.5.3	○	
◎ 7	資訊圖之設置高度，依牌面中心線高度距地面高度在 1,500 公厘-1,650 公厘間。	5.2.5.3	○	
◎ 8	牆面廣告燈箱距資訊圖之間距為 1,200 公厘以上，且資訊圖上方加強照明設備。	5.2.5.3	—	無牆面廣告燈箱
◎ 9	進站資訊包含系統路網圖、場站資訊圖及電梯位置圖。	5.2.5.3	×	未提供
◎ 10	系統路網圖配置於各出入口通道進入穿堂層之進站動線上及月臺層。	5.2.5.3	×	無系統路網圖
◎ 11	場站資訊圖標示「您的位置」，以明確告知乘客所在空間之位置。	5.2.5.3	○	
◎ 12	場站資訊圖配置於各出入口通道進入穿堂層之進站動線上及月臺層。	5.2.5.3	○	
◎ 13	出站資訊包含場站位置圖及出口資訊圖。	5.2.5.3	×	無出口資訊圖
◎ 14	場站位置圖之牌面內容提供以該站為中心約 800 公尺周邊範圍之地圖。	5.2.5.3	○	
◎ 15	場站位置圖配置於穿堂層往各出口通道之出站動線上、穿堂層各動線抉擇點及月臺層。	5.2.5.3	○	
◎ 16	出口資訊圖配置於月臺層。	5.2.5.3	×	未配置於月臺層

6.標示系統界面處理與整合

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	場站附近之交通系統資訊納入標示系統內容。	5.2.7	○	
◎ 2	廣告版與場站各項標示系統(如導覽資訊性標示及設施識別性標示)有所區隔。	5.2.7	○	

7.播音系統

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	下客月臺層及大廳穿堂層配合車輛到站時間提供播音系統。	5.3	○	
◎ 2	播音資訊包含轉乘設施種類、出站月臺、出口方向、出口位置及搭車地點等。	5.3	×	未提供
◎ 3	緊急狀況以即時播音系統提供轉乘資訊。	5.3	—	未測試

附表 1.1-5 臺鐵/高鐵板橋車站轉乘資訊系統檢核表

1.通則

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	資訊內容正確、一致及連續。	6.1.2	○	
◎ 2	資訊內容提前且即時。	6.1.2	×	未提供即時轉乘資訊
◎ 3	資訊內容以中文為主，英文為輔。	6.1.2	○	

2.入口網頁

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	場站設置入口網頁，供乘客查詢相關轉乘資訊。	6.2.1	○	
◎ 2	提供場站內及 800 公尺步行可及範圍內轉乘運具之動態與靜態資訊，內容包含：轉乘運具之種類、搭乘地點、營運資訊，以及場站附屬停車場之管理規則、費率資訊、車位空滿資訊。	6.2.1	×	未提供轉乘資訊
◎ 3	場站入口網頁提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內提供運具租賃服務之資訊，內容至少包含租賃地點、租賃規則、費率資訊。	6.2.1	—	區內無租賃服務
4	場站入口網頁提供旅運規劃，內容至少包括整趟行程之運具組合方案，及各方案所需之總時間與總成本。	6.2.1	○	
5	同一營運單位之不同場站(如臺鐵各站、高鐵各站、捷運各站)設置共同入口網頁。	6.2.2	○	
◎ 6	若為國際運輸聯外運輸系統之端點站、重要轉運站，及提供行李託運服務之場站，已提供該國際運輸系統之動態與靜態資訊。	6.2.2	—	非國際運輸場站
◎ 7	若國際運輸場站透過其場站內聯外運輸系統可轉乘至其他運具，亦應提供該運具之動態與靜態資訊。	6.2.2	—	非國際運輸場站

3.靜態資訊看板

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	轉乘臨停處提供場站運具之靜態營運資訊，內容包含路網資訊、班次時刻、費率資訊。	6.3.1	○	板橋公車站
◎ 2	轉乘停車設施處提供停車場之靜態營運資訊，內容包含管理規則、費率資訊。	6.3.1	○	
◎ 3	在場站主要出入口處，提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內轉乘運具之靜態資訊，內容包含：轉乘運具之種類、搭乘地點、營運資訊。若複合運輸場站內無主運具之下客處，可不提供。	6.3.1 6.3.2	×	未提供營運資訊
◎ 4	在場站主要出入口處，提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內提供運具租賃服務之資訊，內容至少包含租賃地點、租賃規則、費率資訊。	6.3.1	—	區內無租賃服務
◎ 5	靜態資訊看板之設置位置其視線方向與場站內其他物體未相衝突。	6.3.1	○	
◎ 6	若國際運輸場站透過聯外運輸系統可轉乘至其他運具，在該聯外運輸系統之搭車地點已提供其他運具之靜態資訊。	6.3.2	—	非國際運輸場站

4.動態資訊看板

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	轉乘臨停處提供該運具之動態營運資訊，內容包含：班次時刻資訊、行車狀況。若轉乘運具之營運單位本身無法提供即時營運資訊時，可不提供。	6.4.1 6.4.2	○	公車站提供
2	轉乘停車設施處提供停車場之車位空滿資訊。	6.4.1	○	
◎ 3	在場站主要出入口處，提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內轉乘運具之動態資訊。若複合運輸場站內無主運具之下客處，可不提供。若轉乘運具之營運單位本身無法提供即時營運資訊時，可不提供。	6.4.1 6.4.2	×	未提供動態轉乘資訊
4	動態資訊看板之設置位置其視線方向與場站內其他物體未相衝突。	6.4.1	—	未提供動態轉乘資訊
◎ 5	若為國際運輸聯外運輸系統之端點站、重要轉運站，及提供行李託運服務之場站，已提供該國際運輸系統之動態資訊。	6.4.2	—	非國際運輸場站
◎ 6	若國際運輸場站透過聯外運輸系統可轉乘至其他運具，在該聯外運輸系統之搭車地點亦應提供其他運具之動態資訊。	6.4.2	—	非國際運輸場站

5.宣傳摺頁

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	服務臺或場站主要出入口處放置轉乘運具宣傳摺頁。	6.5.1	×	未提供
◎ 2	宣傳摺頁提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內轉乘運具之靜態資訊，內容包含：轉乘運具之種類、搭乘地點、營運資訊。	6.5.1	—	未提供轉乘運具宣傳摺頁
◎ 3	宣傳摺頁提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內提供運具租賃服務之資訊，內容至少包含租賃地點、租賃規則、費率資訊。	6.5.1	—	未提供轉乘運具宣傳摺頁
4	相同經營單位之不同複合運輸場站(如臺鐵、高鐵、捷運各站)共同設置宣傳摺頁。	6.5.2	×	未提供
◎ 5	若國際運輸場站透過聯外運輸系統可轉乘至其他運具，在該聯外運輸系統之搭車地點亦應提供其他運具之靜態資訊。	6.5.2	—	非國際運輸場站

6.電腦查詢系統

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	場站主要出入口處設置電腦查詢系統，供乘客查詢相關轉乘資訊。	6.6.1	×	出入口處未提供
◎ 2	電腦查詢系統提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內轉乘運具之動態與靜態資訊，內容包含：轉乘運具之種類、搭乘地點、營運資訊。若複合運輸場站內無主運具之下客處，可不提供。	6.6.1 6.6.2	○	採連結方式提供
◎ 3	電腦查詢系統提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內提供運具租賃服務之資訊，內容至少包含租賃地點、租賃規則、費率資訊。	6.6.1	—	區內無租賃服務
4	電腦查詢系統提供旅運規劃功能，至少包括整趟行程之各到離站運具組合方案，及各方案所需之總時間與總成本。	6.6.1	○	採連結方式提供旅運規劃

6.電腦查詢系統(續)

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 5	若為國際運輸聯外運輸系統之端點站、重要轉運站，及提供行李託運服務之場站，已提供該國際運輸系統之動態與靜態資訊。	6.6.2	-	非國際運輸場站
◎ 6	若國際運輸場站透過其場站內聯外運輸系統可轉乘至其他運具，已提供該運具之動態與靜態資訊。	6.6.2	-	非國際運輸場站

附表 1.2 -1 板橋客運站轉乘臨停與轉乘停車系統檢核表

1.通則

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	場站動線採人車分離方式規劃。	2.1.2	○	
◎ 2	規劃順序以步行為優先，其次為大眾運輸系統、遊覽車、計程車、私人運具接送、私人運具停車。	2.1.2	○	
◎ 3	場站轉乘臨停與停車系統提供設施項目符合要求。	2.1.3	×	未設置小汽車、機車、腳踏車停車設施

2.轉乘臨停系統—一般性準則

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
1	乘客到達轉乘運具臨停上下客區不須穿越車道。	2.2.2.1	○	
2	轉乘運具臨停上下客區與主運具場站出入口之步行距離未超過 300 公尺。	2.2.2.1	○	
◎ 3	轉乘運具臨停上下客區提供車輛靠右行駛上下車之設計。	2.2.2.1	○	
4	轉乘臨停系統各設施區位採區隔設置。	2.2.2.1	×	僅劃設黃線未進行區隔
5	轉乘臨停系統設施出入口遠離道路交叉口。	2.2.2.1	○	
◎ 6	轉乘運具臨停上下客區車道維持兩個車道布設，寬度達 6 公尺以上。	2.2.2.1~ 2.2.2.3	—	無本項設施

3.轉乘臨停系統—大客車

(板橋車站特定專用區整體大客車臨停設施設置於板橋公車站，故板橋客運站本項檢核詳見附表 1.3-1)

4.轉乘臨停系統—計程車、小汽車及機車

項次	檢核項目	設計準則	K06	備註
◎ 1	計程車臨停彎車位長度為 6 公尺，寬度為 2.5 公尺，兩車位之間隔 1 公尺。	2.2.1.2	×	寬度 2 米
2	計程車上下客區採內部化設置。	2.2.2.3	×	上客區設置臨停彎，下客區，僅劃設黃線
◎ 3	小汽車臨停彎車位長度為 6 公尺，寬度為 2.5 公尺，兩車位之間隔 1 公尺。	2.2.1.2	—	僅劃設黃線未設臨停彎
◎ 4	機車臨停彎車位長度為 2 公尺，寬度為 1 公尺。	2.2.1.2	—	僅劃設黃線未設臨停彎
5	小汽車及機車臨停下客區採內部化設置，並作區隔。	2.2.2.3	×	站緣黃線，未進行區隔
6	場站站緣不設置小汽車及機車臨停上客區，而設置於停車場內。	2.2.2.3	×	設於站緣，劃設黃線
7	臨停接送區域至場站間人行動線未跨越大客車道。	2.2.3	○	

4.轉乘臨停系統—計程車、小汽車及機車(續)

項次	檢核項目	設計準則	K06	備註
8	臨停接送旅客車輛進出場站地區行駛路線未穿越收費停車場。	2.2.2.3	○	
◎ 9	臨停接送區提供遮雨(陽)設施，及足夠的照明。	2.2.2.3	×	未設置遮雨(陽)設施

5.轉乘停車系統—一般性準則

(板橋客運站無停車設施，故本項未檢核)

6.轉乘停車系統—大客車

(板橋客運站無大客車停車設施，故本項未檢核)

7.轉乘停車系統—小汽車、機車、腳踏車

(板橋客運站無停車設施，故本項未檢核)

8.計程車排班區/招呼站

項次	檢核項目	設計準則	K06	備註
◎ 1	計程車排班區之停車位尺寸寬度為 2.2 公尺，長度為 5 公尺。	2.3.1.5	—	僅設招呼站,無排班區
◎ 2	計程車招呼站停靠區寬度為 2.2 公尺。	2.3.1.5	○	
3	計程車排班區之設置採內部化及限制停放車輛數。	2.3.2.4	—	僅設招呼站,無排班區
◎ 4	計程車招呼站採限制停放車輛數。	2.3.2.4	×	未設限
◎ 5	計程車招呼站未設置於公場站牌、消防栓、巷道出入口 10 公尺範圍內。	2.3.2.4	○	
◎ 6	計程車排班區未設置於場站出入口正前方。	2.3.2.4	○	招呼站
◎ 7	計程車招呼站設置明顯標示。	2.3.2.4	○	
◎ 8	計程車招呼站之停靠區地面以標線標示及加繪「計程車專用」白色字樣。	2.3.2.4	○	

9.因地制宜及特殊考量

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	倘主運具容許搭載私人運具，私人運具上下主運具之動線與乘客動線進行區隔。	2.2.2.4	—	主運具未提供搭載私人運具
◎ 2	場站結合土地開發之臨停設施，兩者大客車及計程車臨停設施採共同設置。	2.2.2.4	—	無聯合開發
◎ 3	場站結合土地開發之臨停設施，兩者汽機車臨停設施採分別設置。	2.2.2.4	—	無聯合開發
◎ 4	場站結合土地開發其停車設施開放大眾使用者採共同設置。	2.3.3	—	無聯合開發

9.因地制宜及特殊考量(續)

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 5	場站結合土地開發其停車設施未開放大眾使用者採與開放大眾使用者進行區隔。	2.3.3	—	無聯合開發

附表 1.2 -2 板橋客運站人行系統檢核表

1.通則

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	場站之動線規劃以乘客步行為最優先考量，公共交通為次，其他私人車輛臨停及停車轉乘最末。	3.1.2	○	
◎ 2	乘客動線應單純、直接及安全，使進出站乘客之衝突點降至最低，以人車分離為原則。	3.1.2	○	
◎ 3	主要動線應富穿透性，營造開放寬敞之空間，結構上避免設置柱、牆等障礙物。	3.1.2	○	
◎ 4	場站設計提供身心障礙者直接、便利、連續及無障礙的動線設計及使用空間。	3.1.2	○	
◎ 5	場站內人行動線之規劃，以乘客右行為原則。	3.1.2	○	
◎ 6	乘客動線上避免不必要之階梯，包括場站主要出入口及廣場。	3.1.2	○	
◎ 7	行人轉乘動線以最短的連續路徑規劃，及避免不必要的樓層變換。	3.1.2	○	
◎ 8	在緊急情況下電扶梯、電動步道須可雙向運轉，而電梯在緊急情況下不能作為疏散的工具。	3.1.2	○	

2.出入口

項次	檢核項目	設計準則	EX01~EX06	備註
◎ 1	地面穿堂層之出入口寬度為 5 公尺以上。	3.2.1	×	出入口寬度均小於 5m
◎ 2	出入口兩側增加側向緩衝寬度各 50 公分及門樑折減因子。	3.2.2	—	出入口寬度均小於 5m
◎ 3	出入口符合緊急狀況要求。	3.2.2	○	
◎ 4	場站出入口有顯著的識別標示，以引導乘客出入。	3.2.3	○	
◎ 5	場站出入口設計包含遮雨(陽)設施，且設置遮棚區域供乘客避雨之用，並提供良好之照明設備。	3.2.3	○	
◎ 6	場站出入口與外面街道高程須保持一致，否則須設置無障礙設施。	3.2.3	×	EX03,EX04,EX06 設有無障礙坡道,其餘無
◎ 7	每處出入口設有安全門，使場站在非營運時間能予關閉。	3.2.3	○	
◎ 8	高架場站出入口之設計與其周遭環境相配合，並可明顯辨識其為場站出入口。	3.2.4	—	非高架場站
◎ 9	場站出入口併入聯合開發大樓內時，考量防洪及防火隔間等需求。	3.2.4	—	無聯合開發

註：EX06 雜物阻擋門未開放通行

3.通道

(板橋客運站站內屬購票及候車大廳，故本項未檢核)

4.坡道

項次	檢核項目	設計準則	R01	備註
◎ 1	人行坡道之最大坡度為 1/12 以下。	3.4.1	○	
◎ 2	人行坡道單向通行寬度達 0.9 公尺以上；雙向通行寬度達 1.5 公尺以上。	3.4.1	×	雙向 97cm
◎ 3	人行坡道上下兩端皆設置平臺。	3.4.1	○	
◎ 4	人行坡道轉彎處設置平臺。	3.4.1	—	直通無轉彎處
◎ 5	人行坡道與其他通路交叉處設置平臺。	3.4.1	—	無交叉處
◎ 6	人行坡道長度差每隔 10 公尺處設置平臺。	3.4.1	—	全長不足 10 公尺
◎ 7	人行坡道垂直高差每隔 75 公分處設置平臺。	3.4.1	—	高差不足 75 公分
◎ 8	人行坡道上下兩端平臺淨寬度達 1.5 公尺以上，且其他地點平臺與坡道同寬。	3.4.1	×	寬度 97cm
◎ 9	人行坡道平臺淨深度達 1.5 公尺以上。	3.4.1	○	160cm
◎ 10	人行坡道平臺上方淨空間留設 200 公分以上，以排除上方突出物。	3.4.1	○	
◎ 11	人行坡道平臺斜率為 1/50 以下。	3.4.1	○	
◎ 12	人行坡道兩側裝設扶手，且佔據坡道範圍小於 9 公分。	3.4.1	○	
◎ 13	人行坡道扶手外側面與牆面裝修完成面之淨距達 5 公分以上。	3.4.1	○	
◎ 14	單向人行坡道之扶手高度由坡面至扶手上緣達 75 公分以上。	3.4.1	—	雙向
◎ 15	雙向人行坡道之扶手為雙桿，高度分別為 85 公分及 65 公分。	3.4.1	×	90/105 公分
◎ 16	人行坡道僅設置於垂直動線高度在 3 公尺以下或供輪椅乘客使用。	3.4.2	○	
◎ 17	人行坡道及平臺之表面具粗面及防滑材料之處理，並於兩側設置防滑緣，其高度達 5 公分以上。	3.4.2	○	
◎ 18	坡道設側向洩水坡度，以防止坡面積水。	3.4.2	○	
◎ 19	坡道若設於室外時，上方裝設遮雨(陽)設施。	3.4.2	×	未設遮雨(陽)設施

5.樓梯

項次	檢核項目	設計準則	S01	備註
◎ 1	單向或與電扶梯併設時，樓梯寬度達 1.8 公尺以上。	3.5.1	—	雙向
◎ 2	雙向或僅供樓梯時，樓梯寬度達 2.4 公尺以上。	3.5.1	○	280cm
◎ 3	僅供員工使用時，樓梯寬度達 1.2 公尺以上。	3.5.1	—	僅供員工使用非屬轉乘設施範圍未檢核
◎ 4	緊急逃生梯時，樓梯寬度達 1.2 公尺以上。	3.5.1	○	
◎ 5	樓梯級高介於 12-17 公分之間。	3.5.1	×	部分 19cm

註：僅檢核 S01,其餘未檢核

5.樓梯(續)

項次	檢核項目	設計準則	S01	備註
◎ 6	供緊急或員工使用時，樓梯級高為 18 公分以下。	3.5.1	—	僅供員工使用非屬轉乘設施範圍未檢核
◎ 7	同一樓梯有相同尺寸之級高。	3.5.1	×	15,17,19cm
◎ 8	梯緣未鄰接牆壁部份，設置高出梯級踏面 5 公分之防護緣。	3.5.1	—	皆鄰牆
◎ 9	樓梯級深介於 28-40 公分之間。	3.5.1	○	
◎ 10	供緊急或員工使用時，樓梯級深為 26 公分。	3.5.1	—	僅供員工使用非屬轉乘設施範圍未檢核
◎ 11	同一樓梯有相同尺寸之級深。	3.5.1	○	
◎ 12	樓梯斜度為 30 度以下。	3.5.1	○	
◎ 15	樓梯之平臺深度達 1.4 公尺以上。	3.5.1	○	
◎ 16	供緊急或員工使用時，樓梯之平臺深度達樓梯淨寬度以上。	3.5.1	—	僅供員工使用非屬轉乘設施範圍未檢核
◎ 17	樓梯之平臺間高差不超過 3 公尺。	3.5.1	○	
◎ 18	樓梯踏階數介於 3-18 階之間。	3.5.1	○	
◎ 19	樓梯連接各層樓板處設置淨緩衝空間，由樓梯梯階端點至障礙物達 4.5 公尺以上。	3.5.1	○	
◎ 20	樓梯擁擠區為 3 公尺乘以流動通道之全寬以上。	3.5.1	○	
◎ 21	由各級踏板邊緣斜線垂直計量至任何阻礙物達 2.1 公尺以上。	3.5.1	○	
◎ 22	由各級踏板邊緣斜線垂直計量至天花板底達 2.5 公尺以上。	3.5.1	○	
◎ 23	樓梯連接各層樓板處與樓層高一一致。	3.5.1	○	
◎ 24	樓梯扶手可承載每公尺 75 公斤之垂直與水平推力。	3.5.1	—	無工具測量
◎ 25	樓梯扶手長度伸出頭末階踏步 120 公分以上。	3.5.1	×	40cm
◎ 26	踏步前緣上之扶手高度為 80 公分。	3.5.1	○	
◎ 27	樓梯扶手高度為 86 公分。	3.5.1	×	99cm
◎ 28	樓梯底端平臺、中間平臺及頂端平臺之扶手高度為 90 公分。	3.5.1	○	
◎ 29	樓梯扶手頂部不得高於電扶梯護欄之頂部。	3.5.1	○	
◎ 30	樓梯寬度超過 2.4 公尺時，設置中央扶手。(但樓梯級高在 15 公分以下且級深 30 公分以上免設中央扶手)	3.5.1	○	
◎ 31	中央扶手設置雙桿，高度分別為 65 及 85 公分。	3.5.1	—	單桿
◎ 32	露天樓梯在無遮護側設置護欄。	3.5.1	—	非露天樓梯
◎ 33	樓梯護欄間距考慮其安全性，以防止人員墜落。	3.5.1	○	

註：僅檢核 S01,其餘未檢核

5.樓梯(續)

項次	檢核項目	設計準則	S01	備註
◎ 34	護欄承載每公尺 75 公斤之垂直與水平推力同時作用。	3.5.1	—	無工具測量
◎ 35	若按正常營運設置之電扶梯及樓梯，無法滿足場站緊急疏散需求時，須設置緊急樓梯。	3.5.3	○	
◎ 36	緊急樓梯在正常營運狀況下不供乘客使用，於緊急狀況時供疏散使用。	3.5.3	—	非緊急樓梯
◎ 37	樓梯設計易於未來改裝為電扶梯，承載結構滿足更換為電扶梯時之所需，並預留電扶梯機坑、線槽、排水管及電路管線需求。	3.5.3	×	無預留
◎ 38	公共區域樓梯踏步使用耐磨、耐久性之材料，且於踏步、平臺、凸緣處須有止滑之表面，且平臺與踏步之材料互相配合。	3.5.3	○	
◎ 39	樓梯設計符合供身心障礙者之使用要求。	3.5.3	—	列無障礙設施檢核
◎ 40	公眾樓梯兩側設置清潔溝。	3.5.3	×	未設清潔溝
◎ 41	所有樓梯之上下兩端點有無阻礙之足夠轉折及緩衝空間。	3.5.3	○	
◎ 42	公共樓梯為直通式設計，且維持舒適的人行淨空。	3.5.3	○	
◎ 43	緊急樓梯設置於公共區明顯且易到達之處，且正常營運時予以管制，僅在緊急時使用。	3.5.3	—	非緊急樓梯

註：僅檢核 S01,其餘未檢核

6.電扶梯

項次	檢核項目	設計準則	E01	備註
◎ 1	電扶梯之級寬介於 100-110 公分之間。	3.6.1	○	
◎ 2	電扶梯之級深為 40 公分以上。	3.6.1	○	
◎ 3	電扶梯之級高為 21 公分以上。	3.6.1	○	
◎ 4	電扶梯之水平踏階為 4 個以上。	3.6.1	○	
◎ 5	電扶梯之坡度為 30 度以下。	3.6.1	○	
◎ 6	電扶梯速度未超過 30 公尺/分。	3.6.1	○	
◎ 7	踏步面至天花板底之垂直淨高達 2.5 公尺以上。	3.6.1	○	
◎ 8	踏步面至任何阻礙物之垂直淨高達 2.1 公尺以上。	3.6.1	○	
◎ 9	電扶梯連接各樓層樓板處與樓層高一致。	3.6.1	○	
◎ 10	a.尖峰小時雙向流量已超過每小時 4,000 人時時，於月臺層及穿堂層間設置上行及下行之電扶梯。 b.尖峰小時流量低於 4,000 人時時，僅設上行電扶梯(下行使用樓梯)。 c.尖峰小時流量低於 2,000 人時時，只設樓梯。	3.6.3	○	高於設置標準
◎ 11	當垂直距離超過 3 公尺時，設置上行電扶梯；當垂直距離超過 7 公尺時，設置下行電扶梯。	3.6.3	×	超過 7m 未設下行電梯

6.電扶梯(續)

項次	檢核項目	設計準則	E01	備註
◎ 12	電扶梯能以任一方向於滿載情況下持續運轉以應付服務時間不少於每天 20 小時，每年 365 天之要求。	3.6.3	—	視設施規格,無法檢測
◎ 13	電扶梯清楚標明使用時注意事項，並設置緊急停止按鈕。	3.6.3	○	
◎ 14	電扶梯上下入口處設置電扶梯緊急停止按鈕，按鈕容易辨識，並有防止誤動或蓄意破化之設計。	3.6.3	○	
◎ 15	所有電扶梯設備範圍內之出入平臺區均完全水平，其餘區域應設計向外排水。	3.6.3	○	
◎ 16	出入平臺周圍與樓板相接處設有向外之洩水坡度。	3.6.3	○	
◎ 17	所有電扶梯坑設置排水出口或集水井以排除積水。	3.6.3	—	視原設計,無法檢測
◎ 18	所有電扶梯之上下兩端點有無阻礙之足夠轉折及緩衝空間。	3.6.3	○	
◎ 19	電動步道、電扶梯等相關設施，提供充足的等候區域，且配置於不被其他通勤乘客妨礙之空間。	3.6.3	○	

7.電梯

(板橋客運站站內電梯並未與通往臺鐵/高鐵板橋車站之地下通道連通，故本項未檢核)

8.人行步道

項次	檢核項目	設計準則	EX01~EX06	備註
◎ 1	人行步道寬度達 2 公尺以上。	3.8.1	○	
◎ 2	場站鄰接公車臨停彎或計程車/小汽車臨停停車彎及人潮聚集處之人行步道寬度達 3 公尺以上。	3.8.1	○	EX03、EX04、EX06
◎ 3	人行步道之動線考量簡單、直接與安全，進、出站乘客動線保持區隔避免發生交叉。	3.8.2	○	
◎ 4	採人車分離規劃，並以人行動線為優先考慮。	3.8.2	○	
◎ 5	往公車、計程車及接送轉乘設施之人行步道，設置遮雨(陽)設施。	3.8.2	×	無遮雨(陽)設施,但往公車站以地下通道連通
◎ 6	步道保持平整度，未有階梯或突然變化高程之設計。	3.8.2	○	
◎ 7	無隔離、偏遠或隱蔽的行人步道設計；倘因無法避免，則已採開放式並有良好的照明。	3.8.2	○	
◎ 8	坡道與平臺具防滑之表面處理，坡道設側向洩水坡度以防止坡面積水，且坡度低於 5%。	3.8.2	—	無工具測量
◎ 9	主運具場站與轉乘運具間之行人通道鋪面、行人穿越道以材質或顏色變化強調。	3.8.2	—	材質與顏色皆相近
◎ 10	人行立體穿越設施設置照明及遮雨(陽)設施。	3.8.2	—	人行天橋未開放,未檢核
◎ 11	人行地下道出入口附近配置資訊標示牌，並以不同材質之標示色帶導引至不同的轉乘設施。	3.8.2	×	未設置

附表 1.2 -3 板橋客運站無障礙系統檢核表

1. 室外通路

項次	檢核項目	設計準則	EX01~EX06	備註
◎ 1	a.高低差在 0.5 公分至 3 公分者，作 1/2 之斜角處理。 b.高低差大於 3 公分者，設置「坡道」、「升降機」或「輪椅升降臺」。	202.2*	○	EX03,EX04,E06 已設坡道
◎ 2	地面平整、堅固、防滑。	202.3*	○	
◎ 3	地面坡度超過 1/15 者，設置坡道。	203.2.2*	—	無工具測量
◎ 4	二不同方向之坡道交會處設置平臺，該平臺之坡度 1/50 以下。	203.2.2*	—	無該情形
◎ 5	通路淨寬為 130 公分以上。	203.2.3*	○	
◎ 6	無遮蓋戶外通路考慮排水。	203.2.4*	○	
◎ 7	洩水坡度介於 1/100 至 2/100 之間。	203.2.4*	—	無工具測量
◎ 8	a.通路 130 公分範圍內，未設置水溝格柵或其他開口。 b.如設置者，其水溝格柵或其他開口在主要行進之方向，開口為 1.3 公分以下。	203.2.5*	○	
◎ 9	通路淨高為 200 公分以上。	203.2.6*	○	
◎ 10	a.地面起 60-200 公分之範圍，未有 10 公分以上之懸空突出物。 b.如為必要設置之突出物，設置警示或其他防撞設施。	203.2.6*	○	
◎ 11	設置於不易為車輛或其他障礙物所阻礙之處，並採人車分離，以減少危險。	4.2	○	
◎ 12	以簡潔之動線，設計無障礙之接近路線，並以標示加以導引。	4.2	×	無標示導引
◎ 13	室外通路未採砂礫鋪設路面。	4.2	○	
◎ 14	通道走廊轉角處以曲面處理。	4.2	○	
◎ 15	於視障者行進間易發生危險之衝突點，地板具有警告功能。	4.2	○	

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

2. 室內走廊

(板橋客運站站內屬購票及候車大廳，故本項未檢核)

3. 出入口及門

項次	檢核項目	設計準則	EX01~EX06	備註
◎ 1	出入口前設置平臺。	205.2.1*	×	EX03,EX04,EX06 設置,其餘無設置

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

3.出入口及門(續)

項次	檢核項目	設計準則	EX01~EX06	備註
◎ 2	平臺淨寬與出入口同寬，且 150 公分以上，淨深亦 150 公分以上，且坡度 1/50 以下。	205.2.1*	×	EX03,EX04,EX06 前平臺深 127cm
◎ 3	a.地面順平且未設置門檻。 b.若設門檻時，為 3 公分以下，且門檻高度在 0.5 公分至 3 公分者，作 1/2 之斜角處理。	205.2.1*	○	
◎ 4	室內出入口之地面應順平為設置門檻，且門框間之距離 90 公分以上。	205.2.2*	○	
◎ 5	室內出入口之折疊門應以推開後，扣除折疊之門扇後之距離於 80 公分以上。	205.2.2*	—	設置自動門,但營運時不關閉
◎ 6	單扇門側邊有適當之操作空間。	205.2.3*	—	設置自動門,但營運時不關閉
◎ 7	未使用旋轉門，若使用自動門，使用水平推拉式，且當門受到物體或人的阻礙時，設有可自動停止並重新開啟的裝置，此裝置應透過感應到地板面 15 至 25 公分及 50 至 75 公分處之障礙物來啟動。	205.4.1*	—	檢核時電動門為全開狀態
◎ 8	若門扇或牆版為整片透明玻璃，於地面 120 公分至 150 公分處設置告知標示。	205.4.2*	—	設置自動門,但營運時不關閉
◎ 9	門把設置於地板上 75-85 公分處，且門把採用容易操作之型式，未使用喇叭鎖。	205.4.3*	—	設置自動門,無門把
◎ 10	留有一處出入口供輪椅者使用，且應能夠直接通往電梯。	4.3	○	EX06
◎ 11	出入口設置「身心障礙者下車處」，並鋪設「導盲設施」至服務臺，導盲設施如服務鈴、導盲磚。	4.3	×	EX06,但進出門被雜物阻擋無法通行
◎ 12	裝設語音播音器以引導視障者辨知門之位置，並避免干擾正常人之活動。	4.3	×	無設置
◎ 13	若裝設自動門，其設計與背景有明顯之區別，以利辨識。	4.3	○	
◎ 14	利用大小適當的門墊或顏色明顯的地板，引導視障者辨知門的位置。	4.3	○	
◎ 15	玻璃門採顏色對比突顯者，使其外框易於辨識。	4.3	○	
◎ 16	門由內向外推開啟，且門重開啟未超過 2.3 公斤。	4.3	—	無工具測量

*：請參照「新建建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

4.坡道

項次	檢核項目	設計準則	R01	備註								
◎ 1	坡道儘量設置於建築物主要入口處，若未設置於主要入口處者，於入口處及沿路轉彎處設置方向指引。	206.2.1*	○									
◎ 3	坡道淨寬為 90 公分以上；若坡道為取代樓梯者(即未另設樓梯)，則淨寬為 150 公分以上。	206.2.1*	○	97cm								
◎ 4	坡道之坡度(高度與水平長度之比)為 1/12 以下。	206.2.2*	○									
◎ 5	高低差小於 20 公分者，未超過下表規定。 <table><tr><td>高度差</td><td>20 公分以下</td><td>5 公分以下</td><td>3 公分以下</td></tr><tr><td>坡度</td><td>1/10</td><td>1/5</td><td>1/2</td></tr></table>	高度差	20 公分以下	5 公分以下	3 公分以下	坡度	1/10	1/5	1/2	206.2.2*	—	超過 20cm
高度差	20 公分以下	5 公分以下	3 公分以下									
坡度	1/10	1/5	1/2									
◎ 6	坡道地面平整、堅固、防滑。	206.2.3*	○									
◎ 7	坡道起點及終點，設置長、寬各 150 公分以上之平臺，且該平臺之坡度 1/50 以下。	206.3.1*	×	寬 116cm								

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

4.坡道(續)

項次	檢核項目	設計準則	R01	備註
◎ 8	坡道每高差 75 公分，設置寬度與坡道最寬處相同，長度至少 150 公分之平臺，平臺之坡度 1/50 以下。	206.3.2*	—	高差不足 75cm
◎ 9	坡道方向變換處設置長寬各 150 公分以上之平臺，該平臺之坡度 1/50 以下，平臺依照坡道轉彎角度設置。	206.3.3*	—	無改變方向處
◎ 10	坡道高低差大於 20 公分者，未鄰牆壁之一側或兩側設置高度 5 公分以上之防護緣，該防護緣在坡道側未突出於扶手之垂直投影線外上。	206.4.1*	○	
◎ 11	坡道高於鄰近地面 75 公分時，未臨牆之一側或兩側設置高度 100 公分之防護欄。如果高差在二層以下者，護欄高度為 100 公分以上，三層以上者為 110 公分以上，十層以上者，為 120 公分以上。	206.4.2*	—	高度未超過 75cm
◎ 12	高低差大於 20 公分之坡道，兩側皆設置連續性扶手。	206.5.1*	○	
◎ 16	設單道扶手者，地面至扶手上緣高度為 75 公分；設雙道扶手者，高度分別為 85 公分、65 公分。	206.5.2*	×	90/105cm
◎ 17	扶手形狀為圓形者，直徑約為 2.8-4 公分，其他形狀者，外緣周邊為長 9-13 公分。	207.2.2*	×	直徑 5cm
◎ 18	扶手表面及靠近之牆壁平整，未有突出或勾狀物。	207.2.3*	○	
◎ 19	扶手設置堅固，穩固不搖晃，且扶手接頭處平整，未有銳利之突出物。	207.3.1*	×	有搖晃損壞
◎ 20	扶手若鄰近牆壁，與壁面保留 3-5 公分之間隔。	207.3.2*	○	
◎ 21	扶手端部作防勾撞處理，並視需設置可供視障者辨識之資訊或點字。	207.3.4*	×	無防勾撞
◎ 22	於靠近場站出入口及人行道緣石提供坡道。	4.4	○	
◎ 23	樓梯與坡道未混合集中設置。	4.4	○	
◎ 24	坡道與平臺採用對比之顏色予以區分。	4.4	○	
◎ 25	坡道未在中途轉彎。	4.4	○	
◎ 26	坡道上未貼導盲磚。	4.4	○	

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

5.昇降機(電梯)

(板橋客運站站內電梯未與通往臺鐵/高鐵板橋車站之地下通道連通，故本項未檢核)

6.樓梯

項次	檢核項目	設計準則	S01	備註
◎ 1	未設置旋轉式及梯級間無垂直板之露空式樓梯。	301.1*	○	
◎ 2	樓梯平臺及梯級表面採用粗糙或防滑材料。	301.2*	○	

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

6.樓梯(續)

項次	檢核項目	設計準則	S01	備註
◎ 3	無頂蓋之戶外樓梯及樓梯入口注意排水，避免行走表面積水，且落水口未設置於樓梯動線上。樓梯動線上有落水口，則開口為 1.3 公分以下。	301.3*	—	室內樓梯
◎ 4	樓梯底版至其直下方地板面淨高未達 190 公分部份設防護設施(可使用格柵、花臺或任何可提醒視障者之設施)。	302.1*	○	
◎ 5	樓梯往上之梯級部份，起始之梯級退一階。	302.2*	—	非連續性樓梯
◎ 6	樓梯平臺未有梯級或高低差。	302.3*	○	
◎ 7	樓梯上所有梯級之級高及級深統一，級高(R)為 16 公分以下，級深(T)為 26 公分以上，且 $55 \text{ 公分} \leq 2R+T \leq 65 \text{ 公分}$ 。	303.1*	○	
◎ 8	梯級突沿的彎曲半徑為 1.3 公分以下，且超出踏板的突沿將突沿下方作成斜面，該突出之斜面 2 公分以下。	303.2*	○	
◎ 9	梯級邊緣之水平踏面部分作防滑處理，且與踏步平面順平。	303.3*	○	
◎ 10	梯級未鄰接牆壁部份，設置高出梯級 5 公分以上之防護緣。	303.4*	—	皆鄰牆
◎ 11	樓梯兩側裝設距梯級鼻端高度 75 公分之扶手或雙道扶手(高 65 公分及 85 公分)，除下列情形外該扶手為連續不得中斷。 a.二平臺(或樓板)間之高差在 20 公分以下者可不設扶手。 b.樓梯之平臺外側扶手得不連續。	304.1*	×	單桿且扶手高度 84~99 公分
◎ 12	樓梯兩側扶手水平延伸 30 公分以上，並作端部防勾撞處理，扶手水平延伸，未突出於走道上。	304.2*	×	無防勾撞
◎ 13	扶手形狀為圓形者，直徑約為 2.8-4 公分，其他形狀者，外緣周邊為長 9-13 公分。	207.2.2*	×	4.8cm
◎ 14	扶手表面及靠近之牆壁平整，未有突出或勾狀物。	207.2.3*	○	
◎ 15	扶手設置堅固，穩固不搖晃，且扶手接頭處平整，未有銳利之突出物。	207.3.1*	○	
◎ 16	扶手若鄰近牆壁，與壁面保留 3-5 公分之間隔。	207.3.2*	×	8cm
◎ 17	視需設置可供視障者辨識之資訊或點字。	207.3.4*	×	無設置
◎ 18	距梯級終端 30 公分處，設置深度 30 公分以上，顏色對比且質地不同之警示設施。	305.1*	×	無設警示
◎ 19	樓梯中間之平臺未設置警示標示。	305.1*	○	

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

7.扶手(坡道、樓梯、電梯以外之扶手)

(板橋客運站無本項設施，故本項未檢核)

8.停車位

(板橋客運站無本項設施，故本項未檢核)

9.服務臺


項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	服務臺前方空間樓地板無高差，且坡度 1/50 以下，並留設直徑 1.5 公尺以上之淨空間。	附錄*	○	
◎ 2	服務臺檯面與地板面距離為 70-80 公分，且檯面下 45 公分範圍內，由地板面量起 65 公分內淨空。	附錄*	×	檯面至地面 105cm

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

10. 導盲磚

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	導盲磚設置在無任何輔助性引導設施之處，如空間附近無牆面、突出物，或無聲音指示之大廣場等空間。	4.7	○	
◎ 2	導盲磚未影響他人通行。	4.7	○	
◎ 3	在不適合鋪設導盲磚處，設置服務鈴，由服務人員引導身心障礙者。	4.7	—	無明顯不適合設置導盲之處
◎ 4	未沿著通道中央鋪設導盲磚。	4.7	○	
◎ 5	導盲鋪材具觸感及明度之對比。	4.7	×	室內無明顯對比顏色相近
◎ 6	導盲磚之規格與國際殘障協會制訂之規格相同。	4.7	—	未有一定型式、規格與材質

11. 標示

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	無障礙標示符合下列規定之比例。 	902.1*	○	
◎ 2	無障礙標示之顏色與底色具對比，且該標示若設置於壁面上，該標示之底色與壁面顏色對比。	902.2*	○	
◎ 3	採用藍色底，標示採用白色。	902.2*	○	
◎ 4	在地面前端有變化時，於地面設置警示標誌，且使用與地面顏色對比且質地不同之材料。	604.1* 604.2*	×	未設置
◎ 5	標示輔有觸覺文字與符號。	4.8	×	只有電梯內有
◎ 6	標示系統未單純以顏色作為傳達訊息之區別，以避免色盲者無法辨識。	4.8	○	
◎ 7	標示採立地式，未採用鋪貼地面。	4.8	—	無立地式亦未用鋪貼地面採標示
◎ 8	在觸覺標示前面有淨空區域，讓民眾能夠距離標示 7.6 公分之內。	4.8	—	無觸覺標示
◎ 9	對於輪椅使用者而言，與標示中心之水平距離為 122 公分，以及與標示垂直距離 76.2 公分。	4.8	—	無觸覺標示
◎ 10	設有導引標示，引導至各類無障礙設施。	4.8	×	未設置
◎ 11	場站平面配置圖標示無障礙系統各項設施之相關位置。	4.8	×	未標示

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

12.電腦查詢系統

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	任何複合運輸場所內之電腦查詢系統至少有一臺供輪椅者使用。	4.9	×	無電腦查詢系統
◎ 2	腦查詢系統之檯面與地板面之距離為 70-80 公分，	4.9	—	無電腦查詢系統

附表 1.2-4 板橋客運站標示系統檢核表

1.設計原則

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	標示系統符合連貫性、單純性、統一性及層級性。	5.2.1	○	
◎ 2	標示系統內容簡單化及圖案化。	5.2.1	○	
◎ 3	標示系統採標準化設計。	5.2.1	○	
◎ 4	標示系統就人行動線之主、次要通道所必須顯示之資訊加以區分。	5.2.1	○	

2.設計基本要素

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	標示系統圖像元素選擇上，以「符碼化」優先、「代碼化」次之、「雙語化」再次之。	5.2.2.1	○	
◎ 2	標示系統內同一事物所使用之圖形符合一致性。	5.2.2.2	○	
◎ 3	所有資訊文案均採中英文並列對照。	5.2.2.3	○	
◎ 4	文字描述時，以中文為主，英文為輔，其英文字首之字高為中文之 1/2。	5.2.2.3	○	
◎ 5	標示系統使用之中文書寫方式，依教育部最新頒布之中文字體標準書寫方式。	5.2.2.3	○	
◎ 6	中英文字體以中文黑體字與國際通用之英文字體 Helvetica Medium 互相搭配。	5.2.2.3	○	
◎ 7	當字體小於 1 公分時，採用中文粗黑體字及英文字體 Helvetica Regular。	5.2.2.3	○	
◎ 8	箭頭圖形之上下臂角度為 90 度。	5.2.2.4	○	
◎ 9	出口、入口、緊急逃生、警告標誌等標示系統面板設計採用一致性的色彩。	5.2.2.5	○	

3.硬體構成要素

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	站體內標示系統採用耐久材質。	5.2.3.1	○	
◎ 2	站體外標示系統採用耐候性之材質。	5.2.3.1	○	
◎ 3	標示系統之材質合乎法規規定。	5.2.3.1	○	
◎ 4	緊急逃生標示系統採用螢光塗料或不斷電系統。	5.2.3.1	○	
◎ 5	標示系統符號尺寸提供 15-30 公尺之可視距離。	5.2.8	○	
◎ 6	標示系統之設置高不影響人行動線。	5.2.8	○	
◎ 7	無障礙標示系統已考量輪椅使用者之可視高度。	5.2.8	×	未特別考量輪椅使用者之高度

4.標示系統設置形式

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
1	懸吊式標示附設照明設施。	5.2.4.1	○	
2	懸吊式燈箱設置高度以下緣距地面 2.5 公尺，側嵌式以 2.1 公尺。	5.2.4.1	○	
◎ 3	立地式標示設置未在人行動線上。	5.2.4.2	—	無立地式標示
◎ 4	立地式標示之牌面採用藍底白字。	5.2.4.2	—	無立地式標示
◎ 5	地面式標示所使用防滑及耐磨之材質。	5.2.4.4	—	無立地式標示

5.標示系統設置類型

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
1	指示性標示系統上提供距轉乘設施「剩餘距離」。	5.2.5.1	×	未標示剩餘距離
◎ 2	同一標示牌上所併列之標示設施在 5 個以內。	5.2.5.1	○	
◎ 3	月臺層之指示性標示指引各出口編號與樓梯及電扶梯之對應位置，並提供前往轉乘設施之最近出口位置。	5.2.5.1	○	
◎ 4	各方位(向)出入口指標加註重要地標名稱。	5.2.5.1	○	
◎ 5	場站內提供各運輸系統、系統內各路線別及各項轉乘設施之識別性標示。	5.2.5.2	○	
◎ 6	場站出入口、穿堂層及月臺層等重要明顯處設置資訊性標示。	5.2.5.3	×	僅部分設置
◎ 7	資訊圖之設置高度，依牌面中心線高度距地面高度在 1,500 公厘-1,650 公厘間。	5.2.5.3	—	無本項設施
◎ 8	牆面廣告燈箱距資訊圖之間距為 1,200 公厘以上，且資訊圖上方加強照明設備。	5.2.5.3	—	無本項設施
◎ 9	進站資訊包含系統路網圖、場站資訊圖及電梯位置圖。	5.2.5.3	×	資訊不足
◎ 10	系統路網圖配置於各出入口通道進入穿堂層之進站動線上及月臺層。	5.2.5.3	×	月臺層及出入口未配置路線圖
◎ 11	場站資訊圖標示「您的位置」，以明確告知乘客所在空間之位置。	5.2.5.3	○	
◎ 12	場站資訊圖配置於各出入口通道進入穿堂層之進站動線上及月臺層。	5.2.5.3	×	僅 EX06 有設置
◎ 13	出站資訊包含場站位置圖及出口資訊圖。	5.2.5.3	×	無出站資訊
◎ 14	場站位置圖之牌面內容提供以該站為中心約 800 公尺周邊範圍之地圖。	5.2.5.3	×	僅提供板橋市及臺北縣地圖
◎ 15	場站位置圖配置於穿堂層往各出口通道之出站動線上、穿堂層各動線抉擇點及月臺層。	5.2.5.3	×	僅設置於 EX03、04、05
◎ 16	出口資訊圖配置於月臺層。	5.2.5.3	×	無出口資訊圖

6.標示系統界面處理與整合

	項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎	1	場站附近之交通系統資訊納入標示系統內容。	5.2.7	×	未納入
◎	2	廣告版與場站各項標示系統(如導覽資訊性標示及設施識別性標示)有所區隔。	5.2.7	—	無廣告版

7.播音系統

	項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎	1	下客月臺層及大廳穿堂層配合車輛到站時間提供播音系統。	5.3	×	未提供
◎	2	播音資訊包含轉乘設施種類、出站月臺、出口方向、出口位置及搭車地點等。	5.3	—	未提供
◎	3	緊急狀況以即時播音系統提供轉乘資訊。	5.3	—	未測試

附表 1.2-5 板橋客運站轉乘資訊系統檢核表

1.通則

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	資訊內容正確、一致及連續。	6.1.2	○	
◎ 2	資訊內容提前且即時。	6.1.2	×	未提供即時資訊
◎ 3	資訊內容以中文為主，英文為輔。	6.1.2	○	

2.入口網頁

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	場站設置入口網頁，供乘客查詢相關轉乘資訊。	6.2.1	○	
◎ 2	提供場站內及 800 公尺步行可及範圍內轉乘運具之動態與靜態資訊，內容包含：轉乘運具之種類、搭乘地點、營運資訊，以及場站附屬停車場之管理規則、費率資訊、車位空滿資訊。	6.2.1	×	未提供轉乘資訊
◎ 3	場站入口網頁提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內提供運具租賃服務之資訊，內容至少包含租賃地點、租賃規則、費率資訊。	6.2.1	—	區內無租賃服務
4	場站入口網頁提供旅運規劃，內容至少包括整趟行程之運具組合方案，及各方案所需之總時間與總成本。	6.2.1	×	未提供旅運規劃
5	同一營運單位之不同場站(如臺鐵各站、高鐵各站、捷運各站)設置共同入口網頁。	6.2.2	×	未設置共同入口網頁
◎ 6	若為國際運輸聯外運輸系統之端點站、重要轉運站，及提供行李託運服務之場站，已提供該國際運輸系統之動態與靜態資訊。	6.2.2	—	非國際運輸場站
◎ 7	若國際運輸場站透過其場站內聯外運輸系統可轉乘至其他運具，亦應提供該運具之動態與靜態資訊。	6.2.2	—	非國際運輸場站

3.靜態資訊看板

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	轉乘臨停處提供場站運具之靜態營運資訊，內容包含路網資訊、班次時刻、費率資訊。	6.3.1	○	板橋公車站
◎ 2	轉乘停車設施處提供停車場之靜態營運資訊，內容包含管理規則、費率資訊。	6.3.1	—	無停車設施
◎ 3	在場站主要出入口處，提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內轉乘運具之靜態資訊，內容包含：轉乘運具之種類、搭乘地點、營運資訊。若複合運輸場站內無主運具之下客處，可不提供。	6.3.1 6.3.2	×	未提供轉乘資訊
◎ 4	在場站主要出入口處，提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內提供運具租賃服務之資訊，內容至少包含租賃地點、租賃規則、費率資訊。	6.3.1	—	區內無租賃服務
◎ 5	靜態資訊看板之設置位置其視線方向與場站內其他物體未相衝突。	6.3.1	—	未提供轉乘資訊
◎ 6	若國際運輸場站透過聯外運輸系統可轉乘至其他運具，在該聯外運輸系統之搭車地點已提供其他運具之靜態資訊。	6.3.2	—	非國際運輸場站

4.動態資訊看板

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	轉乘臨停處提供該運具之動態營運資訊，內容包含：班次時刻資訊、行車狀況。若轉乘運具之營運單位本身無法提供即時營運資訊時，可不提供。	6.4.1 6.4.2	×	未提供動態轉乘資訊
2	轉乘停車設施處提供停車場之車位空滿資訊。	6.4.1	—	無停車設施
◎ 3	在場站主要出入口處，提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內轉乘運具之動態資訊。若複合運輸場站內無主運具之下客處，可不提供。若轉乘運具之營運單位本身無法提供即時營運資訊時，可不提供。	6.4.1 6.4.2	×	未提供動態轉乘資訊
4	動態資訊看板之設置位置其視線方向與場站內其他物體未相衝突。	6.4.1	—	無本項設施
◎ 5	若為國際運輸聯外運輸系統之端點站、重要轉運站，及提供行李託運服務之場站，已提供該國際運輸系統之動態資訊。	6.4.2	—	非國際運輸場站
◎ 6	若國際運輸場站透過聯外運輸系統可轉乘至其他運具，在該聯外運輸系統之搭車地點亦應提供其他運具之動態資訊。	6.4.2	—	非國際運輸場站

5.宣傳摺頁

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	服務臺或場站主要出入口處放置轉乘運具宣傳摺頁。	6.5.1	×	未提供
◎ 2	宣傳摺頁提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內轉乘運具之靜態資訊，內容包含：轉乘運具之種類、搭乘地點、營運資訊。	6.5.1	—	未設置宣傳摺頁
◎ 3	宣傳摺頁提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內提供運具租賃服務之資訊，內容至少包含租賃地點、租賃規則、費率資訊。	6.5.1	—	未設置宣傳摺頁
4	相同經營單位之不同複合運輸場站(如臺鐵、高鐵、捷運各站)共同設置宣傳摺頁。	6.5.2	×	未提供
◎ 5	若國際運輸場站透過聯外運輸系統可轉乘至其他運具，在該聯外運輸系統之搭車地點亦應提供其他運具之靜態資訊。	6.5.2	—	非國際運輸場站

6.電腦查詢系統

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	場站主要出入口處設置電腦查詢系統，供乘客查詢相關轉乘資訊。	6.6.1	×	未提供
◎ 2	電腦查詢系統提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內轉乘運具之動態與靜態資訊，內容包含：轉乘運具之種類、搭乘地點、營運資訊。若複合運輸場站內無主運具之下客處，可不提供。	6.6.1 6.6.2	—	未提供電腦查詢系統
◎ 3	電腦查詢系統提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內提供運具租賃服務之資訊，內容至少包含租賃地點、租賃規則、費率資訊。	6.6.1	—	未提供電腦查詢系統
4	電腦查詢系統提供旅運規劃功能，至少包括整趟行程之各到離站運具組合方案，及各方案所需之總時間與總成本。	6.6.1	—	未提供電腦查詢系統

6.電腦查詢系統(續)

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 5	若為國際運輸聯外運輸系統之端點站、重要轉運站，及提供行李託運服務之場站，已提供該國際運輸系統之動態與靜態資訊。	6.6.2	—	非國際運輸場站
◎ 6	若國際運輸場站透過其場站內聯外運輸系統可轉乘至其他運具，已提供該運具之動態與靜態資訊。	6.6.2	—	非國際運輸場站

附表 1.3-1 板橋公車站轉乘臨停與轉乘停車系統檢核表

1.通則

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	場站動線採人車分離方式規劃。	2.1.2	○	
◎ 2	規劃順序以步行為優先，其次為大眾運輸系統、遊覽車、計程車、私人運具接送、私人運具停車。	2.1.2	○	
◎ 3	場站轉乘臨停與停車系統提供設施項目符合要求。	2.1.3	×	未設汽、機車臨停及機車、腳踏車停車設施

2.轉乘臨停系統—一般性準則

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
1	乘客到達轉乘運具臨停上下客區不須穿越車道。	2.2.2.1	○	可利用地下通道
2	轉乘運具臨停上下客區與主運具場站出入口之步行距離未超過 300 公尺。	2.2.2.1	○	
◎ 3	轉乘運具臨停上下客區提供車輛靠右行駛上下車之設計。	2.2.2.1	○	
4	轉乘臨停系統各設施區位採區隔設置。	2.2.2.1	—	站緣皆劃設紅線
5	轉乘臨停系統設施出入口遠離道路交叉口。	2.2.2.1	○	
◎ 6	轉乘運具臨停上下客區車道維持兩個車道布設，寬度達 6 公尺以上。	2.2.2.1~ 2.2.2.3	○	大客車 2 車道布設,寬 6m

3.轉乘臨停系統—大客車

項次	檢核項目	設計準則	K11	備註
◎ 1	道路外緣劃設公車停靠區寬度達 2.6 公尺以上。	2.2.1.1	—	未設置於道路外緣
◎ 2	道路外緣劃設公車停靠區是否在路面劃設「公車停靠區」字樣。	2.2.1.1	—	未設置於道路外緣
◎ 3	路緣線型公車彎寬度達 3 公尺以上，長度達 15 公尺以上。	2.2.1.1	—	屬路外型,寬度 3m,長度 47m
◎ 4	路緣線型公車彎減速區車道之長寬比率大於 5:1，加速區車道大於 3:1。	2.2.1.1	—	屬路外直線線型，非公車彎
5	大客車臨停上下客區與場站之出入口直接接連，使乘客之轉運均在同一層樓內。	2.2.2.2	○	
6	倘場站入口及出口採分離設計，大客車臨停上下客區配合出入口採上下客分離設置。	2.2.2.2	—	場站未採出入口分離設計
◎ 7	經過站體之大客車道規劃為單向或以專用道方式處理。	2.2.2.2	○	
◎ 8	大客車臨停區提供適量的候車座位與遮雨(陽)設施及足夠的照明。	2.2.2.2	○	
◎ 9	遊覽車臨停區未超過 3 席。	2.2.2.4	—	無本項 設施
10	倘場站入口及出口採分離設計，遊覽車臨停上下客區配合出入口採上下客分離設置，及下客區與公車臨停下客共用。	2.2.2.4	—	出入口未採分離設計

4.轉乘臨停系統—計程車、小汽車及機車

(板橋公車站站緣均劃設紅線，故本項未檢核)

5.轉乘停車系統—一般性準則

(板橋公車站無停車設施，故本項未檢核)

6.轉乘停車系統—大客車

(板橋公車站無大客車停車設施，故本項未檢核)

7.轉乘停車系統—小汽車、機車、腳踏車

(板橋公車站無汽車、機車、腳踏車停車設施，故本項未檢核)

8.計程車排班區/招呼站

(板橋公車站無計程車招呼站，故本項未檢核)

9.因地制宜及特殊考量

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	倘主運具容許搭載私人運具，私人運具上下主運具之動線與乘客動線進行區隔。	2.2.2.4	—	本站主運具不容許搭載私人運具
◎ 2	場站結合土地開發之臨停設施，兩者大客車及計程車臨停設施採共同設置。	2.2.2.4	—	無聯合開發
◎ 3	場站結合土地開發之臨停設施，兩者汽、機車臨停設施採分別設置。	2.2.2.4	—	無聯合開發
◎ 4	場站結合土地開發其停車設施開放大眾使用者採共同設置。	2.3.3	—	無聯合開發
◎ 5	場站結合土地開發其停車設施未開放大眾使用者採與開放大眾使用者進行區隔。	2.3.3	—	無聯合開發

附表 1.3-2 板橋公車站人行系統檢核表

1.通則

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	場站之動線規劃以乘客步行為最優先考量，公共交通為次，其他私人車輛臨停及停車轉乘最末。	3.1.2	○	
◎ 2	乘客動線應單純、直接及安全，使進出站乘客之衝突點降至最低，以人車分離為原則。	3.1.2	○	
◎ 3	主要動線應富穿透性，營造開放寬敞之空間，結構上避免設置柱、牆等障礙物。	3.1.2	○	
◎ 4	場站設計提供身心障礙者直接、便利、連續及無障礙的動線設計及使用空間。	3.1.2	○	
◎ 5	場站內人行動線之規劃，以乘客右行為原則。	3.1.2	○	
◎ 6	乘客動線上避免不必要之階梯，包括場站主要出入口及廣場。	3.1.2	○	
◎ 7	行人轉乘動線以最短的連續路徑規劃，及避免不必要的樓層變換。	3.1.2	○	
◎ 8	在緊急情況下電扶梯、電動步道須可雙向運轉，而電梯在緊急情況下不能作為疏散的工具。	3.1.2	○	

2.出入口

(板橋公車站以地下通道與臺鐵/高鐵板橋站連通，故本項未檢核)

3.通道

(板橋公車站站內主要為搭車月臺，故本項未檢核)

4.坡道

(板橋公車站未設置坡道，故本項未檢核)

5.樓梯

項次	檢核項目	設計準則	S01	S02	S03~S05	S06	S07	備註
◎ 1	單向或與電扶梯併設時，樓梯寬度達 1.8 公尺以上。	3.5.1	○	—	—	—	—	S01=324cm,與電扶梯併設
◎ 2	雙向或僅供樓梯時，樓梯寬度達 2.4 公尺以上。	3.5.1	—	○	×	○	○	S02=250,S06=300,S07=255,S03~S05=1.8m
◎ 3	僅供員工使用時，樓梯寬度達 1.2 公尺以上。	3.5.1	—	—	—	—	—	非僅供員工使用
◎ 4	緊急逃生梯時，樓梯寬度達 1.2 公尺以上。	3.5.1	○	○	○	○	○	
◎ 5	樓梯級高介於 12-17 公分之間。	3.5.1	○	○	○	○	○	
◎ 6	供緊急或員工使用時，樓梯級高為 18 公分以下。	3.5.1	—	—	—	—	—	非僅供員工使用
◎ 7	同一樓梯有相同尺寸之級高。	3.5.1	○	○	○	○	○	

5.樓梯(續)

項次	檢核項目	設計準則	S01	S02	S03~S05	S06	S07	備註
◎ 8	梯緣未鄰接牆壁部份，設置高出梯級踏面 5 公分之防護緣。	3.5.1	×	×	×	—	—	S01,S02 未設防護緣,其餘皆鄰牆
◎ 9	樓梯級深介於 28-40 公分之間。	3.5.1	○	○	○	○	○	31cm
◎ 10	供緊急或員工使用時，樓梯級深為 26 公分。	3.5.1	—	—	—	—	—	非僅供員工使用
◎ 11	同一樓梯有相同尺寸之級深。	3.5.1	○	○	○	○	○	
◎ 12	樓梯斜度為 30 度以下。	3.5.1	○	○	○	○	○	
◎ 15	樓梯之平臺深度達 1.4 公尺以上。	3.5.1	○	○	○	○	○	介於 1.45m~3.2m
◎ 16	供緊急或員工使用時，樓梯之平臺深度達樓梯淨寬度以上。	3.5.1	—	—	—	—	—	非僅供員工使用
◎ 17	樓梯之平臺間高差不超過 3 公尺。	3.5.1	○	○	○	○	○	
◎ 18	樓梯踏階數介於 3-18 階之間。	3.5.1	○	○	○	○	○	
◎ 19	樓梯連接各層樓板處設置淨緩衝空間，由樓梯梯階端點至障礙物達 4.5 公尺以上。	3.5.1	○	○	○	×	×	S06=290cm,S07=410
◎ 20	樓梯擁擠區為 3 公尺乘以流動通道之全寬以上。	3.5.1	○	○	○	○	○	
◎ 21	由各級踏板邊緣斜線垂直計量至任何阻礙物達 2.1 公尺以上。	3.5.1	○	○	○	○	○	
◎ 22	由各級踏板邊緣斜線垂直計量至天花板底達 2.5 公尺以上。	3.5.1	×	○	○	○	○	
◎ 23	樓梯連接各層樓板處與樓層高一一致。	3.5.1	○	○	○	○	○	
◎ 24	樓梯扶手可承載每公尺 75 公斤之垂直與水平推力。	3.5.1	—	—	—	—	—	無工具測量
◎ 25	樓梯扶手長度伸出頭末階踏步 120 公分以上。	3.5.1	×	×	×	×	×	73~75 公分
◎ 26	踏步前緣上之扶手高度為 80 公分。	3.5.1	○	○	○	×	○	S06 左側 97/75,右側 80
◎ 27	樓梯扶手高度為 86 公分。	3.5.1	○	○	○	×	○	S06 左側 102/82,右側 86
◎ 28	樓梯底端平臺、中間平臺及頂端平臺之扶手高度為 90 公分。	3.5.1	○	○	○	○	○	
◎ 29	樓梯扶手頂部不得高於電扶梯護欄之頂部。	3.5.1	○	—	—	—	—	未與電扶梯併設
◎ 30	樓梯寬度超過 2.4 公尺時，設置中央扶手。(但樓梯級高在 15 公分以下且級深 30 公分以上免設中央扶手)	3.5.1	○	×	—	○	×	
◎ 31	中央扶手設置雙桿，高度分別為 65 及 85 公分。	3.5.1	○	—	—	○	—	
◎ 32	露天樓梯在無遮護側設置護欄。	3.5.1	—	—	—	—	—	非露天樓梯
◎ 33	樓梯護欄間距考慮其安全性，以防止人員墜落。	3.5.1	○	○	○	○	○	
◎ 34	護欄承載每公尺 75 公斤之垂直與水平推力同時作用。	3.5.1	—	—	—	—	—	無工具測量
◎ 35	若按正常營運設置之電扶梯及樓梯，無法滿足場站緊急疏散需求時，須設置緊急樓梯。	3.5.3	—	—	—	—	—	各樓梯皆為緊急樓梯

5.樓梯(續)

項次	檢核項目	設計準則	S01	S02	S03~S05	S06	S07	備註
◎ 36	緊急樓梯在正常營運狀況下不供乘客使用，於緊急狀況時供疏散使用。	3.5.3	—	—	—	—	—	各樓梯皆為緊急樓梯
◎ 37	樓梯設計易於未來改裝為電扶梯，承載結構滿足更換為電扶梯時之所需，並預留電扶梯機坑、線槽、排水管及電路管線需求。	3.5.3	×	×	×	×	×	無預留
◎ 38	公共區域樓梯踏步使用耐磨、耐久性之材料，且於踏步、平臺、凸緣處須有止滑之表面，且平臺與踏步之材料互相配合。	3.5.3	○	○	○	○	○	
◎ 39	樓梯設計符合供身心障礙者之使用要求。	3.5.3	—	—	—	—	—	列無障礙設施檢核
◎ 40	公眾樓梯兩側設置清潔溝。	3.5.3	×	×	×	×	×	未設清潔溝
◎ 41	所有樓梯之上下兩端點有無阻礙之足夠轉折及緩衝空間。	3.5.3	○	○	○	○	○	
◎ 42	公共樓梯為直通式設計，且維持舒適的人行淨空。	3.5.3	○	○	○	○	○	
◎ 43	緊急樓梯設置於公共區明顯且易到達之處，且正常營運時予以管制，僅在緊急時使用。	3.5.3	—	—	—	—	—	各樓梯皆為緊急樓梯

6.電扶梯

項次	檢核項目	設計準則	E01	備註
◎ 1	電扶梯之級寬介於 100-110 公分之間。	3.6.1	○	
◎ 2	電扶梯之級深為 40 公分以上。	3.6.1	○	
◎ 3	電扶梯之級高為 21 公分以上。	3.6.1	○	
◎ 4	電扶梯之水平踏階為 4 個以上。	3.6.1	×	3 個
◎ 5	電扶梯之坡度為 30 度以下。	3.6.1	○	
◎ 6	電扶梯速度未超過 30 公尺/分。	3.6.1	○	
◎ 7	踏步面至天花板底之垂直淨高達 2.5 公尺以上。	3.6.1	×	小於 2.5 公尺
◎ 8	踏步面至任何阻礙物之垂直淨高達 2.1 公尺以上。	3.6.1	○	
◎ 9	電扶梯連接各樓層樓板處與樓層高一一致。	3.6.1	○	
◎ 10	a.尖峰小時雙向流量已超過每小時 4,000 人/時時，於月臺層及穿堂層間設置上行及下行之電扶梯。 b.尖峰小時流量低於 4,000 人/時時，僅設上行電扶梯(下行使用樓梯)。 c.尖峰小時流量低於 2,000 人/時時，只設樓梯。	3.6.3	○	高於設置標準
◎ 11	當垂直距離超過 3 公尺時，設置上行電扶梯；當垂直距離超過 7 公尺時，設置下行電扶梯。	3.6.3	○	雙向
◎ 12	電扶梯能以任一方向於滿載情況下持續運轉以應付服務時間不少於每天 20 小時，每年 365 天之要求。	3.6.3	—	視設施規格,無法檢測
◎ 13	電扶梯清楚標明使用時注意事項，並設置緊急停止按鈕。	3.6.3	○	
◎ 14	電扶梯上下入口處設置電扶梯緊急停止按鈕，按鈕容易辨識，並有防止誤動或蓄意破化之設計。	3.6.3	○	

6.電扶梯(續)

項次	檢核項目	設計準則	E01	備註
◎ 15	所有電扶梯設備範圍內之出入平臺區均完全水平，其餘區域應設計向外排水。	3.6.3	○	
◎ 16	出入平臺周圍與樓板相接處設有向外之洩水坡度。	3.6.3	○	
◎ 17	所有電扶梯坑設置排水出口或集水井以排除積水。	3.6.3	—	視原設計,無法檢測
◎ 18	所有電扶梯之上下兩端點有無阻礙之足夠轉折及緩衝空間。	3.6.3	○	
◎ 19	電動步道、電扶梯等相關設施，提供充足的等候區域，且配置於不被其他通勤乘客妨礙之空間。	3.6.3	○	

7.電梯

項次	檢核項目	設計準則	D01~D04	備註
◎ 1	電梯出入口淨寬達 80 公分以上，並於前方 30 公分處之地板面設置引導設施。	3.7.1	○	
◎ 2	電梯前方留設深度及寬度 1.5 公尺上之等候空間。	3.7.1	○	
◎ 3	電梯內部有效空間為 1.6 公尺寬、1.5 公尺長、2.3 公尺高以上。	3.7.1	○	
◎ 4	電梯之速度介於 36 公尺/分至 48 公尺/分之間。	3.7.1	—	無法檢 測
◎ 5	特定乘客及工作人員使用升降機時，其機廂尺寸符合下列規定： 1.供身心障礙者使用，可容納輪椅及其隨從。 2.供傷患使用，可容納輪式擔架及抬架者。	3.7.1	○	無障礙電梯
◎ 6	各樓層間之電梯動線須連貫。	3.7.2	○	
◎ 7	電梯門前之地板完成面與電梯車廂門檻高度齊平，且間隙不超過 4 公分。	3.7.2	○	
◎ 8	緊急操作及監控系統應合併於電梯系統內，當啟動緊急操作時，電梯可自動回到指定樓層釋放乘客，並設對講機於特殊狀況可與站務人員或行車室聯絡。	3.7.2	○	

8.人行步道

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	人行步道寬度達 2 公尺以上。	3.8.1	○	
◎ 2	場站鄰接公車臨停彎或計程車/小汽車臨停停車彎及人潮聚集處之人行步道寬度達 3 公尺以上。	3.8.1	—	站緣均劃設紅線，人行步道寬度達 3m 以上
◎ 3	人行步道之動線考量簡單、直接與安全，進、出站乘客動線保持區隔避免發生交叉。	3.8.2	○	
◎ 4	採人車分離規劃，並以人行動線為優先考慮。	3.8.2	○	
◎ 5	往公車、計程車及接送轉乘設施之人行步道，設置遮雨(陽)設施。	3.8.2	○	
◎ 6	步道保持平整度，未有階梯或突然變化高程之設計。	3.8.2	×	有階梯
◎ 7	無隔離、偏遠或隱蔽的行人步道設計；倘因無法避免，則已採開放式並有良好的照明。	3.8.2	○	

8.人行步道(續)

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 8	坡道與平臺具防滑之表面處理，坡道設側向洩水坡度以防止坡面積水，且坡度低於 5%。	3.8.2	—	無此情形
◎ 9	主運具場站與轉乘運具間之行人通道鋪面、行人穿越道以材質或顏色變化強調。	3.8.2	○	
◎ 10	人行立體穿越設施設置照明及遮雨(陽)設施。	3.8.2	○	
◎ 11	人行地下道出入口附近配置資訊標示牌，並以不同材質之標示色帶導引至不同的轉乘設施。	3.8.2	×	

附表 1.3-3 板橋公車站無障礙系統檢核表

1. 室外通路

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	a.高低差在 0.5 公分至 3 公分者，作 1/2 之斜角處理。 b.高低差大於 3 公分者，設置「坡道」、「升降機」或「輪椅升降臺」。	202.2*	—	無高低差
◎ 2	地面平整、堅固、防滑。	202.3*	○	
◎ 3	地面坡度超過 1/15 者，設置坡道。	203.2.2*	—	地面無坡度
◎ 4	二不同方向之坡道交會處設置平臺，該平臺之坡度 1/50 以下。	203.2.2*	—	無該情形
◎ 5	通路淨寬為 130 公分以上。	203.2.3*	○	
◎ 6	無遮蓋戶外通路考慮排水。	203.2.4*	○	
◎ 7	洩水坡度介於 1/100 至 2/100 之間。	203.2.4*	-	無工具測量
◎ 8	a.通路 130 公分範圍內，未設置水溝格柵或其他開口。 b.如設置者，其水溝格柵或其他開口在主要行進之方向，開口為 1.3 公分以下。	203.2.5*	○	
◎ 9	通路淨高為 200 公分以上。	203.2.6*	○	
◎ 10	a.地面起 60-200 公分之範圍，未有 10 公分以上之懸空突出物。 b.如為必要設置之突出物，設置警示或其他防撞設施。	203.2.6*	○	
◎ 11	設置於不易為車輛或其他障礙物所阻礙之處，並採人車分離，以減少危險。	4.2	○	
◎ 12	以簡潔之動線，設計無障礙之接近路線，並以標示加以導引。	4.2	○	
◎ 13	室外通路未採砂礫鋪設路面。	4.2	○	
◎ 14	通道走廊轉角處以曲面處理。	4.2	○	
◎ 15	於視障者行進間易發生危險之衝突點，地板具有警告功能。	4.2	○	

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

2. 室內走廊

(板橋公車站站內主要為搭車月臺，故本項未檢核)

3. 出入口及門

(板橋公車站以地下通道與臺鐵/高鐵板橋站連通，故本項未檢核)

4. 坡道

(板橋公車站未設置坡道，故本項未檢核)

5.昇降機/電梯

項次	檢核項目	設計準則	D01~D04	備註
◎ 1	建築物主要入口處及沿路轉彎處應設置無障礙昇降機方向指引。	403.1*	×	未設置
◎ 2	昇降機設有點字之呼叫鈕，其前方 30 公分處之地板，作 30 公分x60 公分之不同材質處理。	403.2*	×	前 30 公分處無警示
◎ 3	垂直牆面、突出式之無障礙標誌，其設置高度距地板面 200-220 公分，尺寸 15 公分以上。	403.3*	○	高度 208cm,尺寸 25cm
◎ 4	平行固定於牆面之無障礙標誌，其設置高度在地面 90-150 公分處，標誌之尺寸 5 公分以上。	403.4*	—	無本項設施
◎ 5	昇降機出入口之樓地板無高差，且坡度 1/50 以下，並留設直徑 1.5 公尺以上之淨空間。	404.1*	○	
◎ 6	梯廳及門廳內的呼叫鈕之中心線高度距樓地板面 110 公分。	404.4*	×	99 公分
◎ 7	梯廳及門廳內的呼叫鈕左邊設置點字。	404.4*	×	設置於下方
◎ 8	梯廳及門廳內的呼叫鈕尺寸為長寬各 2 公分以上；或直徑 2 公分以上。	404.4*	○	
◎ 9	在昇降機各樓乘場入口兩側之門框或牆柱上裝設觸覺裝置及顯示樓層的數字、點字符號。 a.單一浮凸字時，長寬各 8 公分以上。 b.二個或二個以上浮凸字時，每一個浮凸字尺寸，寬 6 公分、長 8 公分以上。 c.標示之中心點位於樓地板面上方 135 公分，且標示之數字與底板有明顯的顏色對比。	404.5*	○	
◎ 10	昇降機門應水平方向開啟，並為自動開關方式。	405.1*	○	
◎ 11	如果門受到物體或人的阻礙時，昇降機門設有可自動停止並重新開啟的裝置，此裝置透過感應到地板面 15-25 公分及 50-75 公分處之障礙物來啟動。	405.1*	○	
◎ 12	a.梯廳昇降機到達門開啟至關閉時間，不少於 5 秒。 b.若由昇降機廂內按鈕開門，昇降機門維持完全開啟狀態至少 5 秒。	405.2*	○	
◎ 13	昇降機出入口處之樓地板面，應與機廂地板面保持平整，其與機廂地板面之水平間隙為 3.2 公分以下。	405.3*	○	
◎ 14	昇降機門的淨寬度為 90 公分以上，機廂之深度為 135 公分以上(不需扣除扶手佔用之空間)。	406.1*	○	
◎ 15	機廂內至少兩側牆面設置扶手。	406.2*	○	
◎ 16	扶手形狀為圓形者，直徑約為 2.8-4 公分，其他形狀者，外緣周邊為長 9-13 公分。	207.2.2*	○	4cm
◎ 17	扶手表面及靠近之牆壁平整，未有突出或勾狀物。	207.2.3*	○	
◎ 18	扶手設置堅固，穩固不搖晃，且扶手接頭處平整，未有銳利之突出物。	207.3.1*	○	
◎ 19	扶手若鄰近牆壁，與壁面保留 3-5 公分之間隙。	207.3.2*	○	
◎ 20	單層扶手之上緣與地板面之距離應為 75 公分，雙層扶手上緣高度分別為 65 公分及 85 公分。	207.3.3*	×	94cm
◎ 21	面對機廂之後側壁設置安全玻璃之後視鏡(若後側壁為鏡面不銹鋼或類似材質得免之)或懸掛式之廣角鏡(寬 30-35 公分，高 20 公分以上)，後視鏡之下緣距機廂地面 85 公分，寬度為出入口淨寬以上，高度大於 90 公分。	406.3*	○	

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

5.昇降機電梯(續)

項次	檢核項目	設計準則	D01~D04	備註
◎ 22	設有一組輪椅乘坐者操作盤，最上層標有樓層指示的按鈕中心線距機廂地面 120 公分以下，(如設置位置不足，得放寬至 130 公分)，且最下層按鈕之中心線距梯廂地板面 85 公分以上，在控制面板上設置緊急事故通報器。	406.4*	○	
◎ 23	輪椅乘坐者操作盤距梯廂入口壁面之距離 30 公分以上、入口對側壁面之距離 20 公分以上。	406.4*	○	
◎ 24	按鈕之尺寸為 2 公分以上，按鈕間之距離為 1 公分以上，其標示之數字與底板的顏色有明顯不同，且未使用觸摸式按鈕。	406.5*	○	
◎ 25	點字標示設於一般操作盤(直式操作盤)按鈕左側，(30 層以上之建築物，若設置位置不足，可設在適當位置)。	406.6*	×	設置於下方
◎ 26	機廂內應設置語音系統以報知樓層數、行進方向及開關情形。	406.7*	○	
◎ 27	昇降機之位置設置在明顯處。	4.5	○	
◎ 28	昇降機位置指示燈明確指出昇降機所在之位置，必要時另設音響信號，以協助視障者得知昇降機之位置。	4.5	○	沒有聲音
◎ 29	輪椅乘坐者操作盤與點字標示有所區隔。	4.5	○	
◎ 30	昇降機廂內未貼導盲磚。	4.5	○	

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

6.樓梯

項次	檢核項目	設計準則	S01	S02	S03~S05	S06	S07	備註
◎ 1	未設置旋轉式及梯級間無垂直板之露空式樓梯。	301.1*	○	○	○	○	○	
◎ 2	樓梯平臺及梯級表面採用粗糙或防滑材料。	301.2*	○	○	○	○	○	
◎ 3	無頂蓋之戶外樓梯及樓梯入口注意排水，避免行走表面積水，且落水口未設置於樓梯動線上。樓梯動線上有落水口，則開口為 1.3 公分以下。	301.3*	—	—	—	—	—	有頂蓋樓梯
◎ 4	樓梯底版至其直下方地板面淨高未達 190 公分部份設防護設施(可使用格柵、花臺或任何可提醒視障者之設施)。	302.1*	—	—	—	—	—	無此情形
◎ 5	樓梯往上之梯級部份，起始之梯級退一階。	302.2*	×	×	×	×	×	
◎ 6	樓梯平臺未有梯級或高低差。	302.3*	○	○	○	○	○	
◎ 7	樓梯上所有梯級之級高及級深統一，級高(R)為 16 公分以下，級深(T)為 26 公分以上，且 $55 \text{ 公分} \leq 2R+T \leq 65 \text{ 公分}$ 。	303.1*	○	○	○	○	○	
◎ 8	梯級突沿的彎曲半徑為 1.3 公分以下，且超出踏板的突沿將突沿下方作成斜面，該突出之斜面 2 公分以下。	303.2*	○	○	○	○	○	
◎ 9	梯級邊緣之水平踏面部分作防滑處理，且與踏步平面順平。	303.3*	○	○	○	○	○	

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

6.樓梯(續)

項次	檢核項目	設計準則	S01	S02	S03~S05	S06	S07	備註
◎ 10	梯級未鄰接牆壁部份，設置高出梯級 5 公分以上之防護緣。	303.4*	×	×	—	×	×	S03~S05 皆鄰牆
◎ 11	樓梯兩側裝設距梯級鼻端高度 75 公分之扶手或雙道扶手(高 65 公分及 85 公分)，除下列情形外該扶手為連續不得中斷。 a.二平臺(或樓板)間之高差在 20 公分以下者可不設扶手。 b.樓梯之平臺外側扶手得不連續。	304.1*	×	×	×	×	×	高度不符
◎ 12	樓梯兩側扶手水平延伸 30 公分以上，並作端部防勾撞處理，扶手水平延伸，未突出於走道上。	304.2*	×	×	×	×	×	未延伸
◎ 13	扶手形狀為圓形者，直徑約為 2.8-4 公分，其他形狀者，外緣周邊為長 9-13 公分。	207.2.2*	×	×	×	×	×	5cm
◎ 14	扶手表面及靠近之牆壁平整，未有突出或勾狀物。	207.2.3*	○	○	○	○	○	
◎ 15	扶手設置堅固，穩固不搖晃，且扶手接頭處平整，未有銳利之突出物。	207.3.1*	○	○	○	○	○	
◎ 16	扶手若鄰近牆壁，與壁面保留 3-5 公分之間隔。	207.3.2*	×	×	×	×	×	7cm
◎ 17	視需要設置可供視障者辨識之資訊或點字。	207.3.4*	×	×	×	×	×	未設置
◎ 18	距梯級終端 30 公分處，設置深度 30 公分以上，顏色對比且質地不同之警示設施。	305.1*	×	×	×	×	×	未設警示設施
◎ 19	樓梯中間之平臺未設置警示標示。	305.1*	○	○	○	○	○	

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

7.扶手(坡道、樓梯、電梯以外之扶手)

(板橋客運站無本項設施，故本項未檢核)

8.停車位

(板橋公車站無本項設施，故本項未檢核)

9.服務臺

(板橋公車站無本項設施，故本項未檢核)

10.導盲磚

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	導盲磚設置在無任何輔助性引導設施之處，如空間附近無牆面、突出物，或無聲音指示之大廣場等空間。	4.7	○	
◎ 2	導盲磚未影響他人通行。	4.7	○	
◎ 3	在不適合鋪設導盲磚處，設置服務鈴，由服務人員引導身心障礙者。	4.7	—	無明顯不適合設置導盲之處
◎ 4	未沿著通道中央鋪設導盲磚。	4.7	○	
◎ 5	導盲鋪材具觸感及明度之對比。	4.7	○	

10.導盲磚(續)

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 6	導盲磚之規格與國際殘障協會制訂之規格相同。	4.7	—	未有一定型式、規格與材質

11.標示

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	無障礙標示符合下列規定之比例。 	902.1*	○	
◎ 2	無障礙標示之顏色與底色具對比，且該標示若設置於壁面上，該標示之底色與壁面顏色對比。	902.2*	○	
◎ 3	採用藍色底，標示採用白色。	902.2*	×	棕底白字
◎ 4	在地面前端有變化時，於地面設置警示標誌，且使用與地面顏色對比且質地不同之材料。	604.1* 604.2*	×	未設警示設施
◎ 5	標示輔有觸覺文字與符號。	4.8	×	只有電梯有,其他標示未有觸覺文字或符號
◎ 6	標示系統未單純以顏色作為傳達訊息之區別，以避免色盲者無法辨識。	4.8	○	
◎ 7	標示採立地式，未採用鋪貼地面。	4.8	○	
◎ 8	在觸覺標示前面有淨空區域，讓民眾能夠距離標示 7.6 公分之內。	4.8	—	無觸覺標示
◎ 9	對於輪椅使用者而言，與標示中心之水平距離為 122 公分，以及與標示垂直距離 76.2 公分。	4.8	×	無針對輪椅使用者之標示系統
◎ 10	設有導引標示，引導至各類無障礙設施。	4.8	×	未設置
◎ 11	場站平面配置圖標示無障礙系統各項設施之相關位置。	4.8	×	未設置平面配置圖

*：請參照「新建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

12.電腦查詢系統

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	任何複合運輸場所內之電腦查詢系統至少有一臺供輪椅者使用。	4.9	×	無電腦查詢系統
◎ 2	腦查詢系統之檯面與地板面之距離為 70-80 公分。	4.9	—	無電腦查詢系統

附表 1.3-4 板橋公車站標示系統檢核表

1.設計原則

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	標示系統符合連貫性、單純性、統一性及層級性。	5.2.1	○	
◎ 2	標示系統內容簡單化及圖案化。	5.2.1	○	
◎ 3	標示系統採標準化設計。	5.2.1	○	
◎ 4	標示系統就人行動線之主、次要通道所必須顯示之資訊加以區分。	5.2.1	—	僅單一通道

2.設計基本要素

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	標示系統圖像元素選擇上，以「符碼化」優先、「代碼化」次之、「雙語化」再次之。	5.2.2.1	○	
◎ 2	標示系統內同一事物所使用之圖形符合一致性。	5.2.2.2	○	
◎ 3	所有資訊文案均採中英文並列對照。	5.2.2.3	○	
◎ 4	文字描述時，以中文為主，英文為輔，其英文字首之字高為中文之 1/2。	5.2.2.3	○	
◎ 5	標示系統使用之中文書寫方式，依教育部最新頒布之中文字體標準書寫方式。	5.2.2.3	○	
◎ 6	中英文字體以中文黑體字與國際通用之英文字體 Helvetica Medium 互相搭配。	5.2.2.3	○	
◎ 7	當字體小於 1 公分時，採用中文粗黑體字及英文字體 Helvetica Regular。	5.2.2.3	○	
◎ 8	箭頭圖形之上下臂角度為 90 度。	5.2.2.4	—	無此標示
◎ 9	出口、入口、緊急逃生、警告標誌等標示系統面板設計採用一致性的色彩。	5.2.2.5	○	

3.硬體構成要素

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	站體內標示系統採用耐久材質。	5.2.3.1	○	
◎ 2	站體外標示系統採用耐候性之材質	5.2.3.1	○	
◎ 3	標示系統之材質合乎法規規定。	5.2.3.1	○	
◎ 4	緊急逃生標示系統採用螢光塗料或不斷電系統。	5.2.3.1	○	
◎ 5	標示系統符號尺寸提供 15-30 公尺之可視距離。	5.2.8	○	
◎ 6	標示系統之設置高不影響人行動線。	5.2.8	○	

3.硬體構成要素(續)

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 7	無障礙標示系統已考量輪椅使用者之可視高度。	5.2.8	×	未特別為輪椅使用者設置

4.標示系統設置形式

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
1	懸吊式標示附設照明設施。	5.2.4.1	○	
2	懸吊式燈箱設置高度以下緣距地面 2.5 公尺，側嵌式以 2.1 公尺。	5.2.4.1	×	230cm,200cm
◎ 3	立地式標示設置未在人行動線上。	5.2.4.2	—	無本項設施
◎ 4	立地式標示之牌面採用藍底白字。	5.2.4.2	—	無本項設施
◎ 5	地面式標示所使用防滑及耐磨之材質。	5.2.4.4	—	無本項設施

5.標示系統設置類型

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
1	指示性標示系統上提供距轉乘設施「剩餘距離」。	5.2.5.1	×	未標示剩餘距離
◎ 2	同一標示牌上所併列之標示設施在 5 個以內。	5.2.5.1	○	
◎ 3	月臺層之指示性標示指引各出口編號與樓梯及電扶梯之對應位置，並提供前往轉乘設施之最近出口位置。	5.2.5.1	×	未提供
◎ 4	各方位(向)出入口指標加註重要地標名稱。	5.2.5.1	○	
◎ 5	場站內提供各運輸系統、系統內各路線別及各項轉乘設施之識別性標示。	5.2.5.2	○	
◎ 6	場站出入口、穿堂層及月臺層等重要明顯處設置資訊性標示。	5.2.5.3	×	僅提供公車資訊
◎ 7	資訊圖之設置高度，依牌面中心線高度距地面高度在 1,500 公厘-1,650 公厘間。	5.2.5.3	—	無本項設施
◎ 8	牆面廣告燈箱距資訊圖之間距為 1,200 公厘以上，且資訊圖上方加強照明設備。	5.2.5.3	—	無本項設施
◎ 9	進站資訊包含系統路網圖、場站資訊圖及電梯位置圖。	5.2.5.3	×	僅提供公車資訊
◎ 10	系統路網圖配置於各出入口通道進入穿堂層之進站動線上及月臺層。	5.2.5.3	×	出入口通道未設置
◎ 11	場站資訊圖標示「您的位置」，以明確告知乘客所在空間之位置。	5.2.5.3	×	僅提供公車資訊
◎ 12	場站資訊圖配置於各出入口通道進入穿堂層之進站動線上及月臺層。	5.2.5.3	×	未設置於各出入口及進站動線
◎ 13	出站資訊包含場站位置圖及出口資訊圖。	5.2.5.3	×	僅提供公車資訊
◎ 14	場站位置圖之牌面內容提供以該站為中心約 800 公尺周邊範圍之地圖。	5.2.5.3	×	僅提供公車資訊
◎ 15	場站位置圖配置於穿堂層往各出口通道之出站動線上、穿堂層各動線抉擇點及月臺層。	5.2.5.3	×	僅提供公車資訊

5.標示系統設置類型(續)

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 16	出口資訊圖配置於月臺層。	5.2.5.3	×	未設置出口資訊

6.標示系統界面處理與整合

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	場站附近之交通系統資訊納入標示系統內容。	5.2.7	×	未納入
◎ 2	廣告版與場站各項標示系統(如導覽資訊性標示及設施識別性標示)有所區隔。	5.2.7	—	無廣告版

7.播音系統

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	下客月臺層及大廳穿堂層配合車輛到站時間提供播音系統。	5.3	×	未提供
◎ 2	播音資訊包含轉乘設施種類、出站月臺、出口方向、出口位置及搭車地點等。	5.3	—	未提供
◎ 3	緊急狀況以即時播音系統提供轉乘資訊。	5.3	—	未測試

附表 1.3-5 板橋公車站轉乘資訊系統檢核表

1.通則

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	資訊內容正確、一致及連續。	6.1.2	×	未提供轉乘資訊
◎ 2	資訊內容提前且即時。	6.1.2	—	未提供轉乘資訊
◎ 3	資訊內容以中文為主，英文為輔。	6.1.2	—	未提供轉乘資訊

2.入口網頁

(板橋公車站無本項設施，故本項未檢核)

3.靜態資訊看板

(板橋公車站無本項設施，故本項未檢核)

4.動態資訊看板

(板橋公車站僅提供公車動態資訊系統，未提供轉乘運具動態資訊，故本項未檢核)

5.宣傳摺頁

(板橋公車站無本項設施，故本項未檢核)

6.電腦查詢系統

(板橋公車站無本項設施，故本項未檢核)

附表 1.4-1 捷運板橋站轉乘臨停與轉乘停車系統檢核表

1.通則

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	場站動線採人車分離方式規劃。	2.1.2	○	
◎ 2	規劃順序以步行為優先，其次為大眾運輸系統、遊覽車、計程車、私人運具接送、私人運具停車。	2.1.2	○	
◎ 3	場站轉乘臨停與停車系統提供設施項目符合要求。	2.1.3	×	未設置計程車招呼站

2.轉乘臨停系統—一般性準則

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
1	乘客到達轉乘運具臨停上下客區不須穿越車道。	2.2.2.1	×	未設置計程車招呼站需至出口 3 對面臺鐵搭乘
2	轉乘運具臨停上下客區與主運具場站出入口之步行距離未超過 300 公尺。	2.2.2.1	○	
◎ 3	轉乘運具臨停上下客區提供車輛靠右行駛上下車之設計。	2.2.2.1	○	
4	轉乘臨停系統各設施區位採區隔設置。	2.2.2.1	×	汽、機車臨停僅劃設黃線未進行區隔
5	轉乘臨停系統設施出入口遠離道路交叉口。	2.2.2.1	○	
◎ 6	轉乘運具臨停上下客區車道維持兩個車道布設，寬度達 6 公尺以上。	2.2.2.1~2.2.2.3	—	無本項設施

3.轉乘臨停系統—大客車

(板橋新站特定專用區整體大客車臨停設施設置於板橋公車站，故捷運板橋站本項檢核詳見附表 1.1-3)

4.轉乘臨停系統—計程車、小汽車及機車

項次	檢核項目	設計準則	K01	備註
◎ 1	計程車臨停彎車位長度為 6 公尺，寬度為 2.5 公尺，兩車位之間隔 1 公尺。	2.2.1.2	—	無本項設施
2	計程車上下客區採內部化設置。	2.2.2.3	—	無本項設施
◎ 3	小汽車臨停彎車位長度為 6 公尺，寬度為 2.5 公尺，兩車位之間隔 1 公尺。	2.2.1.2	—	僅劃設黃線未設臨停彎
◎ 4	機車臨停彎車位長度為 2 公尺，寬度為 1 公尺。	2.2.1.2	—	僅劃設黃線未設臨停彎
5	小汽車及機車臨停下客區採內部化設置，並作區隔。	2.2.2.3	×	站緣黃線,未進行區隔
6	場站站緣不設置小汽車及機車臨停上客區，而設置於停車場內。	2.2.2.3	×	設於站緣,劃設黃線
7	臨停接送區域至場站間人行動線未跨越大客車道。	2.2.3	—	無本項設施
8	臨停接送旅客車輛進出場站地區行駛路線未穿越收費停車場。	2.2.2.3	—	無本項設施

4.轉乘臨停系統—計程車、小汽車及機車(續)

項次	檢核項目	設計準則	K01	備註
◎ 9	臨停接送區提供遮雨(陽)設施，及足夠的照明。	2.2.2.3	×	未設置遮雨(陽)設施

5.轉乘停車系統—一般性準則

(捷運板橋站無停車設施，故本項未檢核)

6.轉乘停車系統—大客車

(捷運板橋站無大客車停車設施，故本項未檢核)

7.轉乘停車系統—小汽車、機車、腳踏車

項次	檢核項目	設計準則	P05	P06	備註
◎ 1	小汽車停車位採 90 度停車位配置。	2.3.1.2	—	—	無本項設施
◎ 2	小汽車停車位尺寸寬度為 2.5 公尺，長度為 6 公尺。 (但設置於室內之停車位，其 1/2 之車位數，每輛停車位寬度及長度各寬減 25 公分。)	2.3.1.2	—	—	無本項設施
◎ 3	供行動不便者使用之停車位，其寬度達 3.5 公尺以上。	2.3.1.2	—	—	P05 僅提供無障礙臨停車位
◎ 4	供行動不便者使用之停車位地面上繪製行動不便者圖案，及在明顯處設立行動不便者停車位標示。	2.3.1.2	—	—	P05 僅提供無障礙臨停車位
◎ 5	機車停車位使用 90 度停車位配置。	2.3.1.3	—	—	無本項設施
◎ 6	機車停車位尺寸寬度為 1 公尺，長度為 2 公尺。	2.3.1.3	—	—	無本項設施
◎ 7	腳踏車停車位尺寸寬度為 0.6 公尺，長度為 2 公尺。 且兩臺自行車之間距達 0.35~0.7 公尺。	2.3.1.4	○	○	
◎ 8	機踏車採集中設置並與小汽車停車設施採分離設置。	2.3.2.3	—	—	無本項設施
◎ 9	機踏車及小汽車之出入車道或坡道進行實體分隔。	2.3.2.3	—	—	無本項設施
◎ 10	腳踏車停車位設置於平面層。	2.3.2.3	○	○	
◎ 11	機車停車位若設置於地下層，則集中於地下一層設置。	2.3.2.3	—	—	無本項設施
◎ 12	倘機車設置超過 400 輛已設置專用出入車道，且其出入口寬度達 2.5 公尺以上。	2.3.2.3	—	—	無本項設施
◎ 13	腳踏車停放地點與距場站出入口之步行距離在 100 公尺以內。	2.3.2.3	○	○	
◎ 14	場站出入口、人行道與場站廣場未布設汽、機車及腳踏車停車設施。	2.3.2.3	×	×	腳踏車與無障礙機車停車設施設於人行道上

8.計程車排班區/招呼站

(捷運板橋站無計程車招呼站，故本項未檢核)

9.因地制宜及特殊考量

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	倘主運具容許搭載私人運具，私人運具上下主運具之動線與乘客動線進行區隔。	2.2.2.4	×	腳踏車出入口與一般乘客相同
◎ 2	場站結合土地開發之臨停設施，兩者大客車及計程車臨停設施採共同設置。	2.2.2.4	—	無聯合開發
◎ 3	場站結合土地開發之臨停設施，兩者汽、機車臨停設施採分別設置。	2.2.2.4	—	無聯合開發
◎ 4	場站結合土地開發其停車設施開放大眾使用者採共同設置。	2.3.3	—	無聯合開發
◎ 5	場站結合土地開發其停車設施未開放大眾使用者採與開放大眾使用者進行區隔。	2.3.3	—	無聯合開發

附表 1.4-2 捷運板橋站人行系統檢核表

1.通則

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	場站之動線規劃以乘客步行為最優先考量，公共交通為次，其他私人車輛臨停及停車轉乘最末。	3.1.2	○	
◎ 2	乘客動線應單純、直接及安全，使進出站乘客之衝突點降至最低，以人車分離為原則。	3.1.2	○	
◎ 3	主要動線應富穿透性，營造開放寬敞之空間，結構上避免設置柱、牆等障礙物。	3.1.2	○	
◎ 4	場站設計提供身心障礙者直接、便利、連續及無障礙的動線設計及使用空間。	3.1.2	○	
◎ 5	場站內人行動線之規劃，以乘客右行為原則。	3.1.2	○	
◎ 6	乘客動線上避免不必要之階梯，包括場站主要出入口及廣場。	3.1.2	○	
◎ 7	行人轉乘動線以最短的連續路徑規劃，及避免不必要的樓層變換。	3.1.2	○	
◎ 8	在緊急情況下電扶梯、電動步道須可雙向運轉，而電梯在緊急情況下不能作為疏散的工具。	3.1.2	○	

2.出入口

項次	檢核項目	設計準則	EX01	EX02	EX03	備註
◎ 1	地面穿堂層之出入口寬度為 5 公尺以上。	3.2.1	○	○	○	
◎ 2	出入口兩側增加側向緩衝寬度各 50 公分及門樑折減因子。	3.2.2	○	○	○	
◎ 3	出入口符合緊急狀況要求。	3.2.2	○	○	○	
◎ 4	場站出入口有顯著的識別標示，以引導乘客出入。	3.2.3	○	○	○	
◎ 5	場站出入口設計包含遮雨(陽)設施，且設置遮棚區域供乘客避雨之用，並提供良好之照明設備。	3.2.3	○	○	○	
◎ 6	場站出入口與外面街道高程須保持一致，否則須設置無障礙設施。	3.2.3	×	×	○	有樓梯且未設無障礙設施
◎ 7	每處出入口設有安全門，使場站在非營運時間能予關閉。	3.2.3	○	○	○	
◎ 8	高架場站出入口之設計與其周遭環境相配合，並可明顯辨識其為場站出入口。	3.2.4	—	—	—	非高架場站
◎ 9	場站出入口併入聯合開發大樓內時，考量防洪及防火隔間等需求。	3.2.4	—	—	—	無聯合開發

3.通道

項次	檢核項目	設計準則	W02	W03	W04	備註
◎ 1	公共區域單向通行寬度為 1.5 公尺以上。	3.3.1	—	—	—	通道為雙向
◎ 2	公共區域雙向通行寬度為 2.4 公尺以上。	3.3.1	○	○	○	
◎ 3	僅供員工通行寬度為 1.2 公尺以上；若通道兩側皆有居室者，寬度為 1.6 公尺以上。	3.3.1	—	—	—	無此設施

3.通道(續)

項次	檢核項目	設計準則	W02	W03	W04	備註
◎ 4	通道直接通至樓梯或電扶梯，其容量為樓梯或電扶梯的容量以上。	3.3.1	○	○	○	
◎ 5	通道自地坪裝修面到任何障礙物底側之淨高為 2.5 公尺以上。	3.3.1	○	○	○	
◎ 6	通道自地坪裝修面到天花板底側之淨高為 3 公尺以上。	3.3.1	○	○	○	
◎ 7	通道設計考量單純、直接及安全之路線，使進出站乘客衝突點減至最低。	3.3.3	○	○	○	
◎ 8	場站內各通道皆有對稱其層級性，通往主要轉乘設施之通道為主要通道，其餘則為次要通道。	3.3.3	○	○	○	
◎ 9	前往各項轉乘設施之通道設計皆採最短及最直接路線，且加強布設各項導引設施，以提供明確路徑。	3.3.3	○	○	○	
10	於人行通道上，未採用階梯設計，所有流通區內之人行道面為防滑平整。	3.3.3	○	○	○	
◎ 11	室外通道考慮設置遮雨(陽)設施，包含出入口及各項轉乘設施間往來之人行走道。	3.3.3	—	—	—	轉乘設施往來主要係靠地下通道連通
◎ 12	通道鋪面保持平整，有高低差處皆有提供坡道，以利行李拖運。	3.3.3	○	○	○	
◎ 13	倘屬國際運輸場站(如國際機場、國際商港)或乘客行李可託運隨主運具運送之場站，於各轉乘運具下客處提供足夠的行李手推車。	3.3.4	—	—	—	非國際運輸場站
◎ 14	行李手推車設置位置未位於人行動線上。	3.3.4	—	—	—	無該項設施
◎ 15	行李手推車放置區有明顯之導引標示及手推車歸位標語。	3.3.4	—	—	—	無該項設施
◎ 16	行李手推車有清楚的標示系統及設置適當之回收處，使乘客容易集中放置。	3.3.4	—	—	—	無該項設施
◎ 17	行李收推車回收動線設有專用道，並於地面上劃設寬約 80 公分之通道。	3.3.4	—	—	—	無該項設施

4.坡道

項次	檢核項目	設計準則	EX03	備註
◎ 1	人行坡道之最大坡度為 1/12 以下。	3.4.1	○	1/12
◎ 2	人行坡道單向通行寬度達 0.9 公尺以上；雙向通行寬度達 1.5 公尺以上。	3.4.1	○	1.7m
◎ 3	人行坡道上下兩端皆設置平臺。	3.4.1	○	
◎ 4	人行坡道轉彎處設置平臺。	3.4.1	—	直通無轉彎處
◎ 5	人行坡道與其他通路交叉處設置平臺。	3.4.1	—	無交叉處
◎ 6	人行坡道長度差每隔 10 公尺處設置平臺。	3.4.1	○	
◎ 7	人行坡道垂直高差每隔 75 公分處設置平臺。	3.4.1	○	
◎ 8	人行坡道上下兩端平臺淨寬度達 1.5 公尺以上，且其他地點平臺與坡道同寬。	3.4.1	○	
◎ 9	人行坡道平臺淨深度達 1.5 公尺以上。	3.4.1	○	

4.坡道(續)

項次	檢核項目	設計準則	EX03	備註
◎ 10	人行坡道平臺上方淨空間留設 200 公分以上，以排除上方突出物。	3.4.1	○	
◎ 11	人行坡道平臺斜率為 1/50 以下。	3.4.1	—	直通無平臺
◎ 12	人行坡道兩側裝設扶手，且佔據坡道範圍小於 9 公分。	3.4.1	○	
◎ 13	人行坡道扶手外側面與牆面裝修完成面之淨距達 5 公分以上。	3.4.1	○	
◎ 14	單向人行坡道之扶手高度由坡面至扶手上緣達 75 公分以上。	3.4.1	—	坡道為雙向
◎ 15	雙向人行坡道之扶手為雙桿，高度分別為 85 公分及 65 公分。	3.4.1	○	
◎ 16	人行坡道僅設置於垂直動線高度在 3 公尺以下或供輪椅乘客使用。	3.4.2	○	
◎ 17	人行坡道及平臺之表面具粗面及防滑材料之處理，並於兩側設置防滑緣，其高度達 5 公分以上。	3.4.2	○	
◎ 18	坡道設側向洩水坡度，以防止坡面積水。	3.4.2	○	
◎ 19	坡道若設於室外時，上方裝設遮雨(陽)設施。	3.4.2	×	未設遮雨(陽)設施

5.樓梯

項次	檢核項目	設計準則	S01~S07	備註
◎ 1	單向或與電扶梯併設時，樓梯寬度達 1.8 公尺以上。	3.5.1	○	S01=475;S02~S05,S07=235,S06=390(cm)
◎ 2	雙向或僅供樓梯時，樓梯寬度達 2.4 公尺以上。	3.5.1	—	與電扶梯並設
◎ 3	僅供員工使用時，樓梯寬度達 1.2 公尺以上。	3.5.1	—	僅供員工使用非屬轉乘設施範圍未檢核
◎ 4	緊急逃生梯時，樓梯寬度達 1.2 公尺以上。	3.5.1	○	
◎ 5	樓梯級高介於 12-17 公分之間。	3.5.1	○	17cm
◎ 6	供緊急或員工使用時，樓梯級高為 18 公分以下。	3.5.1	—	
◎ 7	同一樓梯有相同尺寸之級高。	3.5.1	○	
◎ 8	梯緣未鄰接牆壁部份，設置高出梯級踏面 5 公分之防護緣。	3.5.1	—	皆鄰牆
◎ 9	樓梯級深介於 28-40 公分之間。	3.5.1	○	30cm
◎ 10	供緊急或員工使用時，樓梯級深為 26 公分。	3.5.1	—	僅供員工使用非屬轉乘設施範圍未檢核
◎ 11	同一樓梯有相同尺寸之級深。	3.5.1	○	
◎ 12	樓梯斜度為 30 度以下。	3.5.1	○	
◎ 15	樓梯之平臺深度達 1.4 公尺以上。	3.5.1	○	180~182cm
◎ 16	供緊急或員工使用時，樓梯之平臺深度達樓梯淨寬度以上。	3.5.1	—	非僅供員工使用

5.樓梯(續)

項次	檢核項目	設計準則	S01~S07	備註
◎ 17	樓梯之平臺間高差不超過 3 公尺。	3.5.1	○	約 272cm
◎ 18	樓梯踏階數介於 3-18 階之間。	3.5.1	○	13~16 階
◎ 19	樓梯連接各層樓板處設置淨緩衝空間，由樓梯梯階端點至障礙物達 4.5 公尺以上。	3.5.1	○	
◎ 20	樓梯擁擠區為 3 公尺乘以流動通道之全寬以上。	3.5.1	○	
◎ 21	由各級踏板邊緣斜線垂直計量至任何阻礙物達 2.1 公尺以上。	3.5.1	○	
◎ 22	由各級踏板邊緣斜線垂直計量至天花板底達 2.5 公尺以上。	3.5.1	○	
◎ 23	樓梯連接各層樓板處與樓層高一致。	3.5.1	○	
◎ 24	樓梯扶手可承載每公尺 75 公斤之垂直與水平推力。	3.5.1	—	無工具測量
◎ 25	樓梯扶手長度伸出頭末階踏步 120 公分以上。	3.5.1	×	40~60cm
◎ 26	踏步前緣上之扶手高度為 80 公分。	3.5.1	○	80cm
◎ 27	樓梯扶手高度為 86 公分。	3.5.1	×	90~91cm
◎ 28	樓梯底端平臺、中間平臺及頂端平臺之扶手高度為 90 公分。	3.5.1	○	90cm
◎ 29	樓梯扶手頂部不得高於電扶梯護欄之頂部。	3.5.1	○	
◎ 30	樓梯寬度超過 2.4 公尺時，設置中央扶手。(但樓梯級高在 15 公分以下且級深 30 公分以上免設中央扶手)	3.5.1	○	S01,S06 設中央扶手
◎ 31	中央扶手設置雙桿，高度分別為 65 及 85 公分。	3.5.1	—	S01,S06 未設雙桿
◎ 32	露天樓梯在無遮護側設置護欄。	3.5.1	—	非露天樓梯
◎ 33	樓梯護欄間距考慮其安全性，以防止人員墜落。	3.5.1	○	
◎ 34	護欄承載每公尺 75 公斤之垂直與水平推力同時作用。	3.5.1	—	無工具測量
◎ 35	若按正常營運設置之電扶梯及樓梯，無法滿足場站緊急疏散需求時，須設置緊急樓梯。	3.5.3	—	各樓梯皆為緊急樓梯
◎ 36	緊急樓梯在正常營運狀況下不供乘客使用，於緊急狀況時供疏散使用。	3.5.3	—	非緊急樓梯
◎ 37	樓梯設計易於未來改裝為電扶梯，承載結構滿足更換為電扶梯時之所需，並預留電扶梯機坑、線槽、排水管及電路管線需求。	3.5.3	×	無預留
◎ 38	公共區域樓梯踏步使用耐磨、耐久性之材料，且於踏步、平臺、凸緣處須有止滑之表面，且平臺與踏步之材料互相配合。	3.5.3	○	
◎ 39	樓梯設計符合供身心障礙者之使用要求。	3.5.3	—	列無障礙設施檢核
◎ 40	公眾樓梯兩側設置清潔溝。	3.5.3	○	
◎ 41	所有樓梯之上下兩端點有無阻礙之足夠轉折及緩衝空間。	3.5.3	○	

5.樓梯

項次	檢核項目	設計準則	S01~S07	備註
◎ 42	公共樓梯為直通式設計，且維持舒適的人行淨空。	3.5.3	○	
◎ 43	緊急樓梯設置於公共區明顯且易到達之處，且正常營運時予以管制，僅在緊急時使用。	3.5.3	—	非緊急樓梯

6.電扶梯

項次	檢核項目	設計準則	E05~E07	備註
◎ 1	電扶梯之級寬介於 100-110 公分之間。	3.6.1	○	100cm
◎ 2	電扶梯之級深為 40 公分以上。	3.6.1	○	40cm
◎ 3	電扶梯之級高為 21 公分以上。	3.6.1	○	21cm
◎ 4	電扶梯之水平踏階為 4 個以上。	3.6.1	○	4 個
◎ 5	電扶梯之坡度為 30 度以下。	3.6.1	○	30 度
◎ 6	電扶梯速度未超過 30 公尺/分。	3.6.1	×	39 公尺/分
◎ 7	踏步面至天花板底之垂直淨高達 2.5 公尺以上。	3.6.1	○	
◎ 8	踏步面至任何阻礙物之垂直淨高達 2.1 公尺以上。	3.6.1	○	
◎ 9	電扶梯連接各樓層樓板處與樓層高一一致。	3.6.1	○	
◎ 10	a.尖峰小時雙向流量已超過每小時 4,000 人/時時，於月臺層及穿堂層間設置上行及下行之電扶梯。 b.尖峰小時流量低於 4,000 人/時時，僅設上行電扶梯（下行使用樓梯）。 c.尖峰小時流量低於 2,000 人/時時，只設樓梯。	3.6.3	○	高於設置標準
◎ 11	當垂直距離超過 3 公尺時，設置上行電扶梯；當垂直距離超過 7 公尺時，設置下行電扶梯。	3.6.3	○	雙向
◎ 12	電扶梯能以任一方向於滿載情況下持續運轉以應付服務時間不少於每天 20 小時，每年 365 天之要求。	3.6.3	—	視設施規格,無法檢測
◎ 13	電扶梯清楚標明使用時注意事項，並設置緊急停止按鈕。	3.6.3	○	
◎ 14	電扶梯上下入口處設置電扶梯緊急停止按鈕，按鈕容易辨識，並有防止誤動或蓄意破化之設計。	3.6.3	○	
◎ 15	所有電扶梯設備範圍內之出入平臺區均完全水平，其餘區域應設計向外排水。	3.6.3	○	
◎ 16	出入平臺周圍與樓板相接處設有向外之洩水坡度。	3.6.3	○	
◎ 17	所有電扶梯坑設置排水出口或集水井以排除積水。	3.6.3	—	視原設計,無法檢測
◎ 18	所有電扶梯之上下兩端點有無阻礙之足夠轉折及緩衝空間。	3.6.3	○	
◎ 19	電動步道、電扶梯等相關設施，提供充足的等候區域，且配置於不被其他通勤乘客妨礙之空間。	3.6.3	○	

註：僅檢核 E05~E07，其餘未檢核

7. 電梯

項次	檢核項目	設計準則	D01	備註
◎ 1	電梯出入口淨寬達 80 公分以上，並於前方 30 公分處之地板面設置引導設施。	3.7.1	○	淨寬 90cm, 前方 30cm 處設置引導設施
◎ 2	電梯前方留設深度及寬度 1.5 公尺上之等候空間。	3.7.1	○	
◎ 3	電梯內部有效空間為 1.6 公尺寬、1.5 公尺長、2.3 公尺高以上。	3.7.1	○	165×153×230
◎ 4	電梯之速度介於 36 公尺/分至 48 公尺/分之間。	3.7.1	—	無法檢測
◎ 5	特定乘客及工作人員使用昇降機時，其機廂尺寸符合下列規定： 1. 供身心障礙者使用，可容納輪椅及其隨從。 2. 供傷患使用，可容納輪式擔架及抬架者。	3.7.1	○	無障礙電梯
◎ 6	各樓層間之電梯動線須連貫。	3.7.2	○	
◎ 7	電梯門前之地板完成面與電梯車廂門檻高度齊平，且間隙不超過 4 公分。	3.7.2	○	
◎ 8	緊急操作及監控系統應合併於電梯系統內，當啟動緊急操作時，電梯可自動回到指定樓層釋放乘客，並設對講機於特殊狀況可與站務人員或行車室聯絡。	3.7.2	○	

8. 人行步道

項次	檢核項目	設計準則	EX01	EX03	備註
◎ 1	人行步道寬度達 2 公尺以上。	3.8.1	○	○	
◎ 2	場站鄰接公車臨停彎或計程車/小汽車臨停停車彎及人潮聚集處之人行步道寬度達 3 公尺以上。	3.8.1	○	○	臨黃線人行步道寬度達 3m 以上
◎ 3	人行步道之動線考量簡單、直接與安全，進、出站乘客動線保持區隔避免發生交叉。	3.8.2	○	○	
◎ 4	採人車分離規劃，並以人行動線為優先考慮。	3.8.2	○	○	
◎ 5	往公車、計程車及接送轉乘設施之人行步道，設置遮雨(陽)設施。	3.8.2	×	×	無遮雨(陽)設施,但往公車站以地下通道連通
◎ 6	步道保持平整度，未有階梯或突然變化高程之設計。	3.8.2	○	○	
◎ 7	無隔離、偏遠或隱蔽的行人步道設計；倘因無法避免，則已採開放式並有良好的照明。	3.8.2	○	○	
◎ 8	坡道與平臺具防滑之表面處理，坡道設側向洩水坡度以防止坡面積水，且坡度低於 5%。	3.8.2	—	—	無工具測量
◎ 9	主運具場站與轉乘運具間之行人通道鋪面、行人穿越道以材質或顏色變化強調。	3.8.2	×	×	材質與顏色皆相近
◎ 10	人行立體穿越設施設置照明及遮雨(陽)設施。	3.8.2	○	○	往公車站以地下通道連通
◎ 11	人行地下道出入口附近配置資訊標示牌，並以不同材質之標示色帶導引至不同的轉乘設施。	3.8.2	○	○	

註：EX02 為通往板橋公車站

附表 1.4-3 捷運板橋站無障礙系統檢核表

1. 室外通路

項次	檢核項目	設計準則	EX01	EX02	EX03	備註
◎ 1	a.高低差在 0.5 公分至 3 公分者，作 1/2 之斜角處理。 b.高低差大於 3 公分者，設置「坡道」、「昇降機」或「輪椅升降臺」。	202.2*	×	×	○	EX03 設置坡道
◎ 2	地面平整、堅固、防滑。	202.3*	○	○	○	
◎ 3	地面坡度超過 1/15 者，設置坡道。	203.2.2*	—	—	—	無工具測量, EX03 已設置坡道
◎ 4	二不同方向之坡道交會處設置平臺，該平臺之坡度 1/50 以下。	203.2.2*	—	—	—	無該情形
◎ 5	通路淨寬為 130 公分以上。	203.2.3*	○	○	○	
◎ 6	無遮蓋戶外通路考慮排水。	203.2.4*	○	○	○	
◎ 7	洩水坡度介於 1/100 至 2/100 之間。	203.2.4*	—	—	—	無工具測量
◎ 8	a.通路 130 公分範圍內，未設置水溝格柵或其他開口。 b.如設置者，其水溝格柵或其他開口在主要行進之方向，開口為 1.3 公分以下。	203.2.5*	○	○	○	
◎ 9	通路淨高為 200 公分以上。	203.2.6*	○	○	○	
◎ 10	a.地面起 60-200 公分之範圍，未有 10 公分以上之懸空突出物。 b.如為必要設置之突出物，設置警示或其他防撞設施。	203.2.6*	○	○	○	
◎ 11	設置於不易為車輛或其他障礙物所阻礙之處，並採人車分離，以減少危險。	4.2	○	○	○	
◎ 12	以簡潔之動線，設計無障礙之接近路線，並以標示加以導引。	4.2	○	○	○	
◎ 13	室外通路未採砂礫鋪設路面。	4.2	○	○	○	
◎ 14	通道走廊轉角處以曲面處理。	4.2	○	○	○	
◎ 15	於視障者行進間易發生危險之衝突點，地板具有警告功能。	4.2	○	○	○	

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

2. 室內走廊

項次	檢核項目	設計準則	W02	備註
◎ 1	a.高低差在 0.5 公分至 3 公分者，作 1/2 之斜角處理。 b.高低差大於 3 公分者，設置「坡道」、「昇降機」或「輪椅升降臺」。	202.2*	—	無高低差
◎ 2	地面平整、堅固、防滑。	202.3*	○	
◎ 3	地面坡度大於 1/50 者設置坡道。	204.2.1*	—	地面無坡度

註：僅檢核 W02，其餘未檢核

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

2.室內走廊(續)

項次	檢核項目	設計準則	W02	備註
◎ 4	走廊淨寬達 120 公分以上，走廊中如有開門，則去除門扇開啟之空間後，其淨寬達 120 公分以上。	204.2.2*	○	
◎ 5	淨寬小於 150 公分之走廊，每隔 10 公尺、走廊盡頭或距盡頭 3.5 公尺以內，有一 150 公分×150 公分以上之迴轉空間。	204.2.3*	—	淨寬大於 150cm
◎ 6	走廊淨高為 190 公分以上。	204.2.4*	○	
◎ 7	a.兩邊之牆壁，由地面起 60 公分至 190 公分以內，未有 10 公分以上之懸空突出物。 b.如為必要設置之突出物，應設置警示或其他防撞設施。	204.2.4*	○	
◎ 8	以簡潔之動線，設計無障礙之接近路線，並以標示加以導引。	4.2	○	
◎ 9	室內走廊未採砂礫鋪設路面。	4.2	○	
◎ 10	通道走廊轉角處以曲面處理。	4.2	○	
◎ 11	於視障者行進間易發生危險之衝突點，地板具有警告功能。	4.2	○	

註：僅檢核 W02，其餘未檢核

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

3.出入口及門

項次	檢核項目	設計準則	EX01	EX02	EX03	備註
◎ 1	出入口前設置平臺。	205.2.1*	○	○	○	
◎ 2	平臺淨寬與出入口同寬，且 150 公分以上，淨深亦 150 公分以上，且坡度 1/50 以下。	205.2.1*	○	○	○	
◎ 3	a.地面順平且未設置門檻。 b.若設門檻時，為 3 公分以下，且門檻高度在 0.5 公分至 3 公分者，作 1/2 之斜角處理。	205.2.1*	○	○	○	
◎ 4	室內出入口之地面應順平未設置門檻，且門框間之距離 90 公分以上。	205.2.2*	○	○	○	
◎ 5	室內出入口之折疊門應以推開後，扣除折疊之門扇後之距離於 80 公分以上。	205.2.2*	—	—	—	未設置
◎ 6	單扇門側邊有適當之操作空間。	205.2.3*	—	—	—	未設置
◎ 7	未使用旋轉門，若使用自動門，使用水平推拉式，且當門受到物體或人的阻礙時，設有可自動停止並重新開啟的裝置，此裝置應透過感應到地板面 15 至 25 公分及 50 至 75 公分處之障礙物來啟動。	205.4.1*	—	—	—	未設置
◎ 8	若門扇或牆版為整片透明玻璃，於地面 120 公分至 150 公分處設置告知標示。	205.4.2*	—	—	—	未設置
◎ 9	門把設置於地板上 75-85 公分處，且門把採用容易操作之型式，未使用喇叭鎖。	205.4.3*	—	—	—	未設置
◎ 10	留有一處出入口供輪椅者使用，且應能夠直接通往電梯。	4.3	—	—	○	
◎ 11	出入口設置「身心障礙者下車處」，並鋪設「導盲設施」至服務臺，導盲設施如服務鈴、導盲磚。	4.3	—	—	○	

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

3.出入口及門(續)

項次	檢核項目	設計準則	EX01	EX02	EX03	備註
◎ 12	裝設語音播音器以引導視障者辨知門之位置，並避免干擾正常人之活動。	4.3	—	—	×	
◎ 13	若裝設自動門，其設計與背景有明顯之區別，以利辨識。	4.3	—	—	—	未設置自動門
◎ 14	利用大小適當的門墊或顏色明顯的地板，引導視障者辨知門的位置。	4.3	—	—	—	未設置
◎ 15	玻璃門採顏色對比突顯者，使其外框易於辨識。	4.3	—	—	—	未設置玻璃門
◎ 16	門由內向外推開啟，且門重開啟未超過 2.3 公斤。	4.3	—	—	—	未設置

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

4.坡道

項次	檢核項目	設計準則	EX03	備註															
◎ 1	坡道儘量設置於建築物主要入口處，若未設置於主要入口處者，於入口處及沿路轉彎處設置方向指引。	206.2.1*	○																
◎ 3	坡道淨寬為 90 公分以上；若坡道為取代樓梯者(即未另設樓梯)，則淨寬為 150 公分以上。	206.2.1*	○																
◎ 4	坡道之坡度(高度與水平長度之比)為 1/12 以下。	206.2.2*	○																
◎ 5	<table border="1"> <tr> <td>高低差小於 20 公分者，未超過下表規定。</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>高度差</td><td>20 公分以下</td><td>5 公分以下</td><td>3 公分以下</td><td></td></tr> <tr> <td>坡度</td><td>1/10</td><td>1/5</td><td>1/2</td><td></td></tr> </table>	高低差小於 20 公分者，未超過下表規定。					高度差	20 公分以下	5 公分以下	3 公分以下		坡度	1/10	1/5	1/2		206.2.2*	○	
高低差小於 20 公分者，未超過下表規定。																			
高度差	20 公分以下	5 公分以下	3 公分以下																
坡度	1/10	1/5	1/2																
◎ 6	坡道地面平整、堅固、防滑。	206.2.3*	○																
◎ 7	坡道起點及終點，設置長、寬各 150 公分以上之平臺，且該平臺之坡度 1/50 以下。	206.3.1*	○																
◎ 8	坡道每高差 75 公分，設置寬度與坡道最寬處相同，長度至少 150 公分之平臺，平臺之坡度 1/50 以下。	206.3.2*	—	高差不足 75cm,故未設平臺															
◎ 9	坡道方向變換處設置長寬各 150 公分以上之平臺，該平臺之坡度 1/50 以下，平臺依照坡道轉彎角度設置。	206.3.3*	○																
◎ 10	坡道高低差大於 20 公分者，未鄰牆壁之一側或兩側設置高度 5 公分以上之防護緣，該防護緣在坡道側未突出於扶手之垂直投影線外上。	206.4.1*	○																
◎ 11	坡道高於鄰近地面 75 公分時，未臨牆之一側或兩側設置高度 100 公分之防護欄。如果高差在二層以下者，護欄高度為 100 公分以上，三層以上者為 110 公分以上，十層以上者，為 120 公分以上。	206.4.2*	—	坡道為高於地面 75cm															
◎ 12	高低差大於 20 公分之坡道，兩側皆設置連續性扶手。	206.5.1*	○																
◎ 16	設單道扶手者，地面至扶手上緣高度為 75 公分；設雙道扶手者，高度分別為 85 公分、65 公分。	206.5.2*	×	雙扶手,73/53cm															
◎ 17	扶手形狀為圓形者，直徑約為 2.8-4 公分，其他形狀者，外緣周邊為長 9-13 公分。	207.2.2*	○																
◎ 18	扶手表面及靠近之牆壁平整，未有突出或勾狀物。	207.2.3*	○																
◎ 19	扶手設置堅固，穩固不搖晃，且扶手接頭處平整，未有銳利之突出物。	207.3.1*	○																

*：請參照「新建建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

4.坡道(續)

項次	檢核項目	設計準則	EX03	備註
◎ 20	扶手若鄰近牆壁，與壁面保留 3-5 公分之間隔。	207.3.2*	—	未臨接壁面
◎ 21	扶手端部作防勾撞處理，並視需設置可供視障者辨識之資訊或點字。	207.3.4*	○	
◎ 22	於靠近場站出入口及人行道緣石提供坡道。	4.4	○	
◎ 23	樓梯與坡道未混合集中設置。	4.4	○	
◎ 24	坡道與平臺採用對比之顏色予以區分	4.4	×	顏色相同
◎ 25	坡道未在中途轉彎。	4.4	○	
◎ 26	坡道上未貼導盲磚。	4.4	○	

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

5.坡道升降機/電梯

項次	檢核項目	設計準則	EX03	備註
◎ 1	建築物主要入口處及沿路轉彎處應設置無障礙升降機方向指引。	403.1*	○	
◎ 2	升降機設有點字之呼叫鈕，其前方 30 公分處之地板，作 30 公分x60 公分之不同材質處理。	403.2*	○	
◎ 3	垂直牆面、突出式之無障礙標誌，其設置高度距地板面 200-220 公分，尺寸 15 公分以上。	403.3*	○	
◎ 4	平行固定於牆面之無障礙標誌，其設置高度在地面 90-150 公分處，標誌之尺寸 5 公分以上。	403.4*	○	
◎ 5	升降機出入口之樓地板無高差，且坡度 1/50 以下，並留設直徑 1.5 公尺以上之淨空間。	404.1*	○	
◎ 6	梯廳及門廳內的呼叫鈕之中心線高度距樓地板面 110 公分。	404.4*	○	
◎ 7	梯廳及門廳內的呼叫鈕左邊設置點字。	404.4*	×	點字在下方
◎ 8	梯廳及門廳內的呼叫鈕尺寸為長寬各 2 公分以上；或直徑 2 公分以上。	404.4*	○	
◎ 9	在升降機各樓乘場入口兩側之門框或牆柱上裝設觸覺裝置及顯示樓層的數字、點字符號。 a.單一浮凸字時，長寬各 8 公分以上。 b.二個或二個以上浮凸字時，每一個浮凸字尺寸，寬 6 公分、長 8 公分以上。 c.標示之中心點位於樓地板面上方 135 公分，且標示之數字與底板有明顯的顏色對比。	404.5*	×	尺寸不合規定,小於 6x8cm
◎ 10	升降機門應水平方向開啟，並為自動開關方式。	405.1*	○	
◎ 11	如果門受到物體或人的阻礙時，升降機門設有可自動停止並重新開啟的裝置，此裝置透過感應到地板面 15-25 公分及 50-75 公分處之障礙物來啟動。	405.1*	○	
◎ 12	a.梯廳升降機到達門開啟至關閉時間，不少於 5 秒。 b.若由升降機廂內按鈕開門，升降機門維持完全開啟狀態至少 5 秒。	405.2*	○	

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

5.坡道升降機/電梯(續)

項次	檢核項目	設計準則	D01	備註
◎ 13	升降機出入口處之樓地板面，應與機廂地板面保持平整，其與機廂地板面之水平間隙為 3.2 公分以下。	405.3*	○	
◎ 14	升降機門的淨寬度為 90 公分以上，機廂之深度為 135 公分以上(不需扣除扶手佔用之空間)。	406.1*	○	
◎ 15	機廂內至少兩側牆面設置扶手。	406.2*	○	
◎ 16	扶手形狀為圓形者，直徑約為 2.8-4 公分，其他形狀者，外緣周邊為長 9-13 公分。	207.2.2*	○	
◎ 17	扶手表面及靠近之牆壁平整，未有突出或勾狀物。	207.2.3*	○	
◎ 18	扶手設置堅固，穩固不搖晃，且扶手接頭處平整，未有銳利之突出物。	207.3.1*	○	
◎ 19	扶手若鄰近牆壁，與壁面保留 3-5 公分之間隙。	207.3.2*	○	
◎ 20	單層扶手之上緣與地板面之距離應為 75 公分，雙層扶手上緣高度分別為 65 公分及 85 公分。	207.3.3*	×	
◎ 21	面對機廂之後側壁設置安全玻璃之後視鏡(若後側壁為鏡面不銹鋼或類似材質得免之)或懸掛式之廣角鏡(寬 30-35 公分，高 20 公分以上)，後視鏡之下緣距機廂地面 85 公分，寬度為出入口淨寬以上，高度大於 90 公分。	406.3*	○	
◎ 22	設有一組輪椅乘坐者操作盤，最上層標有樓層指示的按鈕中心線距機廂地面 120 公分以下，(如設置位置不足，得放寬至 130 公分)，且最下層按鈕之中心線距機廂地板面 85 公分以上，在控制面板上設置緊急事故通報器。	406.4*	○	
◎ 23	輪椅乘坐者操作盤距梯廂入口壁面之距離 30 公分以上、入口對側壁面之距離 20 公分以上。	406.4*	○	
◎ 24	按鈕之尺寸為 2 公分以上，按鈕間之距離為 1 公分以上，其標示之數字與底板的顏色有明顯不同，且未使用觸摸式按鈕。	406.5*	×	顏色沒有對比
◎ 25	點字標示設於一般操作盤(直式操作盤)按鈕左側，(30 層以上之建築物，若設置位置不足，可設在適當位置)。	406.6*	○	
◎ 26	機廂內應設置語音系統以報知樓層數、行進方向及開關情形。	406.7*	○	
◎ 27	升降機之位置設置在明顯處。	4.5	○	
◎ 28	升降機位置指示燈明確指出升降機所在之位置，必要時另設音響信號，以協助視障者得知升降機之位置。	4.5	○	
◎ 29	輪椅乘坐者操作盤與點字標示有所區隔。	4.5	○	
◎ 30	升降機廂內未貼導盲磚。	4.5	○	

*：請參照「新建建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

6.樓梯

項次	檢核項目	設計準則	S01~S07	備註
◎ 1	未設置旋轉式及梯級間無垂直板之露空式樓梯。	301.1*	○	

*：請參照「新建建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

6.樓梯(續)

項次	檢核項目	設計準則	S01~S07	備註
◎ 2	樓梯平臺及梯級表面採用粗糙或防滑材料。	301.2*	○	
◎ 3	無頂蓋之戶外樓梯及樓梯入口注意排水，避免行走表面積水，且落水口未設置於樓梯動線上。樓梯動線上有落水口，則開口為 1.3 公分以下。	301.3*	—	無戶外樓梯
◎ 4	樓梯底版至其直下方地板面淨高未達 190 公分部份設防護設施(可使用格柵、花臺或任何可提醒視障者之設施)。	302.1*	—	無此情形
◎ 5	樓梯往上之梯級部份，起始之梯級退一階。	302.2*	○	
◎ 6	樓梯平臺未有梯級或高低差。	302.3*	○	
◎ 7	樓梯上所有梯級之級高及級深統一，級高(R)為 16 公分以下，級深(T)為 26 公分以上，且 $55 \text{ 公分} \leq 2R+T \leq 65 \text{ 公分}$ 。	303.1*	○	
◎ 8	梯級突沿的彎曲半徑為 1.3 公分以下，且超出踏板的突沿將突沿下方作成斜面，該突出之斜面 2 公分以下。	303.2*	○	
◎ 9	梯級邊緣之水平踏面部分作防滑處理，且與踏步平面順平。	303.3*	○	
◎ 10	梯級未鄰接牆壁部份，設置高出梯級 5 公分以上之防護緣。	303.4*	—	皆鄰牆面
◎ 11	樓梯兩側裝設距梯級鼻端高度 75 公分之扶手或雙道扶手(高 65 公分及 85 公分)，除下列情形外該扶手為連續不得中斷。 a.二平臺(或樓板)間之高差在 20 公分以下者可不設扶手。 b.樓梯之平臺外側扶手得不連續。	304.1*	○	
◎ 12	樓梯兩側扶手水平延伸 30 公分以上，並作端部防勾撞處理，扶手水平延伸，未突出於走道上。	304.2*	○	
◎ 13	扶手形狀為圓形者，直徑約為 2.8-4 公分，其他形狀者，外緣周邊為長 9-13 公分。	207.2.2*	○	
◎ 14	扶手表面及靠近之牆壁平整，未有突出或勾狀物。	207.2.3*	○	
◎ 15	扶手設置堅固，穩固不搖晃，且扶手接頭處平整，未有銳利之突出物。	207.3.1*	○	
◎ 16	扶手若鄰近牆壁，與壁面保留 3-5 公分之間隔。	207.3.2*	×	7~8cm
◎ 17	視需要設置可供視障者辨識之資訊或點字。	207.3.4*	×	無設置
◎ 18	距梯級終端 30 公分處，設置深度 30 公分以上，顏色對比且質地不同之警示設施。	305.1*	○	
◎ 19	樓梯中間之平臺未設置警示標示。	305.1*	○	

*：請參照「新建建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

7.扶手(坡道、樓梯、電梯以外之扶手)

(捷運板橋站無本項設施，故本項未檢核)

8.停車位

項次	檢核項目	設計準則	P12	備註
◎ 1	停車位設於最靠近建築物主要入口或身心障礙者升降機之便捷處。	802.1*	—	無無障礙停車設施
◎ 2	車道入口處及車道沿路轉彎處設置明顯之引導標示，指引身心障礙者停車位之方向及位置。	803.1*	—	無無障礙停車設施
◎ 3	於停車位旁設置具夜光效果之身心障礙者停車位標示，標示尺寸為 40 公分×40 公分以上，下緣高度 190-200 公分。	803.2*	—	無無障礙停車設施
◎ 4	車位地面上設置身心障礙者停車位標示，標示圖尺寸 90 公分×90 公分以上，停車格線之顏色為藍色，下車區為白色。	803.3*	—	無無障礙停車設施
◎ 5	地面堅硬、平整、防滑，表面未使用鬆散性質的砂或石礫，高低差為 0.5 公分以下，坡度為 1/50 以下。	803.4*	—	無無障礙停車設施
◎ 6	單一汽車停車位長度為 600 公分以上、寬度為 350 公分以上，包括寬 150 公分的下車區。	804.1*	—	無無障礙停車設施
◎ 7	相鄰汽車停車位得共用下車區，長度為 600 公分以上，寬度為 550 公分以上，包括寬 150 公分的下車區。	804.2*	—	無無障礙停車設施
◎ 8	機車停車位長度為 220 公分以上，寬度為 225 公分以上。	805.1*	○	
◎ 9	在多層停車場內，所有身心障礙者之停車位設置於同一樓層，若設置於不同樓層時，另設標示以明確指示其位置。	4.6	—	無無障礙停車設施
◎ 10	身心障礙者停車位不能設置於一樓時，於停車處至電梯間之通道，並未使用階梯，且身心障礙者升降機於入口處有明顯標示。	4.6	—	無無障礙停車設施
◎ 11	身心障礙者停車位未設置於斜坡道上。	4.6	—	無無障礙停車設施
◎ 12	上下車空間與室內外無障礙通路連接。	4.6	—	無無障礙停車設施
◎ 13	保留 2%停車位，作為行動不便之身心障礙者專用停車位，車位未滿五十個之公共停車場，至少應保留一個身心障礙者專用停車位。	4.6	—	無無障礙停車設施

*：請參照「新建建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

9.服務臺

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	服務臺前方空間樓地板無高差，且坡度 1/50 以下，並留設直徑 1.5 公尺以上之淨空間。	附錄*	○	
◎ 2	服務臺檯面與地板面距離為 70-80 公分，且檯面下 45 公分範圍內，由地板面量起 65 公分內淨空。	附錄*	×	90cm

*：請參照「新建建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

10.導盲磚

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	導盲磚設置在無任何輔助性引導設施之處，如空間附近無牆面、突出物，或無聲音指示之大廣場等空間。	4.7	○	
◎ 2	導盲磚未影響他人通行。	4.7	○	
◎ 3	在不適合鋪設導盲磚處，設置服務鈴，由服務人員引導身心障礙者。	4.7	—	站內通道皆設有導盲磚
◎ 4	未沿著通道中央鋪設導盲磚。	4.7	○	
◎ 5	導盲鋪材具觸感及明度之對比。	4.7	○	
◎ 6	導盲磚之規格與國際殘障協會制訂之規格相同。	4.7	—	未有一定型式、規格與材質

11.標示

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	無障礙標示符合下列規定之比例。 	902.1*	○	
◎ 2	無障礙標示之顏色與底色具對比，且該標示若設置於壁面上，該標示之底色與壁面顏色對比。	902.2*	○	
◎ 3	採用藍色底，標示採用白色。	902.2*	○	
◎ 4	在地面前端有變化時，於地面設置警示標誌，且使用與地面顏色對比且質地不同之材料。	604.1* 604.2*	○	
◎ 5	標示輔有觸覺文字與符號。	4.8	×	只有電梯有,其他標示未有觸覺文字或符號
◎ 6	標示系統未單純以顏色作為傳達訊息之區別，以避免色盲者無法辨識。	4.8	○	
◎ 7	標示採立地式，未採用鋪貼地面。	4.8	○	
◎ 8	在觸覺標示前面有淨空區域，讓民眾能夠距離標示 7.6 公分之內。	4.8	—	無觸覺標示
◎ 9	對於輪椅使用者而言，與標示中心之水平距離為 122 公分，以及與標示垂直距離 76.2 公分。	4.8	×	無針對輪椅使用者之標示系統
◎ 10	設有導引標示，引導至各類無障礙設施。	4.8	○	
◎ 11	場站平面配置圖標示無障礙系統各項設施之相關位置。	4.8	○	

*：請參照「新建建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

12.電腦查詢系統

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	任何複合運輸場所內之電腦查詢系統至少有一臺供輪椅者使用。	4.9	×	無電腦查詢系統
◎ 2	腦查詢系統之檯面與地板面之距離為 70-80 公分。	4.9	—	無電腦查詢系統

附表 1.4-4 捷運板橋站標示系統檢核表

1.設計原則

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	標示系統符合連貫性、單純性、統一性及層級性。	5.2.1	○	
◎ 2	標示系統內容簡單化及圖案化。	5.2.1	○	
◎ 3	標示系統採標準化設計。	5.2.1	○	
◎ 4	標示系統就人行動線之主、次要通道所必須顯示之資訊加以區分。	5.2.1	○	

2.設計基本要素

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	標示系統圖像元素選擇上，以「符碼化」優先、「代碼化」次之、「雙語化」再次之。	5.2.2.1	○	
◎ 2	標示系統內同一事物所使用之圖形符合一致性。	5.2.2.2	○	
◎ 3	所有資訊文案均採中英文並列對照。	5.2.2.3	○	
◎ 4	文字描述時，以中文為主，英文為輔，其英文字首之字高為中文之 1/2。	5.2.2.3	○	
◎ 5	標示系統使用之中文書寫方式，依教育部最新頒布之中文字體標準書寫方式。	5.2.2.3	○	
◎ 6	中英文字體以中文黑體字與國際通用之英文字體 Helvetica Medium 互相搭配。	5.2.2.3	○	
◎ 7	當字體小於 1 公分時，採用中文粗黑體字及英文字體 Helvetica Regular。	5.2.2.3	○	
◎ 8	箭頭圖形之上下臂角度為 90 度。	5.2.2.4	○	
◎ 9	出口、入口、緊急逃生、警告標誌等標示系統面板設計採用一致性的色彩。	5.2.2.5	○	

3.硬體構成要素

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	站體內標示系統採用耐久材質。	5.2.3.1	○	
◎ 2	站體外標示系統採用耐候性之材質。	5.2.3.1	○	
◎ 3	標示系統之材質合乎法規規定。	5.2.3.1	○	
◎ 4	緊急逃生標示系統採用螢光塗料或不斷電系統。	5.2.3.1	○	
◎ 5	標示系統符號尺寸提供 15-30 公尺之可視距離。	5.2.8	○	
◎ 6	標示系統之設置高不影響人行動線。	5.2.8	○	
◎ 7	無障礙標示系統已考量輪椅使用者之可視高度。	5.2.8	×	未特別為輪椅使用者設置

4.標示系統設置形式

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
1	懸吊式標示附設照明設施。	5.2.4.1	○	
2	懸吊式燈箱設置高度以下緣距地面 2.5 公尺，側嵌式以 2.1 公尺。	5.2.4.1	○	
◎ 3	立地式標示設置未在人行動線上。	5.2.4.2	○	
◎ 4	立地式標示之牌面採用藍底白字。	5.2.4.2	○	
◎ 5	地面式標示所使用防滑及耐磨之材質。	5.2.4.4	—	無地面式標示

5.標示系統設置類型

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
1	指示性標示系統上提供距轉乘設施「剩餘距離」。	5.2.5.1	×	未標示剩餘距離
◎ 2	同一標示牌上所併列之標示設施在 5 個以內。	5.2.5.1	○	
◎ 3	月臺層之指示性標示指引各出口編號與樓梯及電扶梯之對應位置，並提供前往轉乘設施之最近出口位置。	5.2.5.1	○	
◎ 4	各方位(向)出入口指標加註重要地標名稱。	5.2.5.1	○	
◎ 5	場站內提供各運輸系統、系統內各路線別及各項轉乘設施之識別性標示。	5.2.5.2	○	
◎ 6	場站出入口、穿堂層及月臺層等重要明顯處設置資訊性標示。	5.2.5.3	○	
◎ 7	資訊圖之設置高度，依牌面中心線高度距地面高度在 1,500 公厘-1,650 公厘間。	5.2.5.3	○	
◎ 8	牆面廣告燈箱距資訊圖之間距為 1,200 公厘以上，且資訊圖上方加強照明設備。	5.2.5.3	○	
◎ 9	進站資訊包含系統路網圖、場站資訊圖及電梯位置圖。	5.2.5.3	○	
◎ 10	系統路網圖配置於各出入口通道進入穿堂層之進站動線上及月臺層。	5.2.5.3	○	
◎ 11	場站資訊圖標示「您的位置」，以明確告知乘客所在空間之位置。	5.2.5.3	○	
◎ 12	場站資訊圖配置於各出入口通道進入穿堂層之進站動線上及月臺層。	5.2.5.3	○	
◎ 13	出站資訊包含場站位置圖及出口資訊圖。	5.2.5.3	○	
◎ 14	場站位置圖之牌面內容提供以該站為中心約 800 公尺周邊範圍之地圖。	5.2.5.3	○	
◎ 15	場站位置圖配置於穿堂層往各出口通道之出站動線上、穿堂層各動線抉擇點及月臺層。	5.2.5.3	○	
◎ 16	出口資訊圖配置於月臺層。	5.2.5.3	○	

6.標示系統界面處理與整合

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	場站附近之交通系統資訊納入標示系統內容。	5.2.7	○	
◎ 2	廣告版與場站各項標示系統(如導覽資訊性標示及設施識別性標示)有所區隔。	5.2.7	○	

7.播音系統

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	下客月臺層及大廳穿堂層配合車輛到站時間提供播音系統。	5.3	○	未提供
◎ 2	播音資訊包含轉乘設施種類、出站月臺、出口方向、出口位置及搭車地點等。	5.3	×	未提供
◎ 3	緊急狀況以即時播音系統提供轉乘資訊。	5.3	—	未測試

附表 1.4-5 捷運板橋站轉乘資訊系統檢核表

1.通則

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	資訊內容正確、一致及連續。	6.1.2	○	
◎ 2	資訊內容提前且即時。	6.1.2	×	未提供即時轉乘資訊
◎ 3	資訊內容以中文為主，英文為輔。	6.1.2	○	

2.入口網頁

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	場站設置入口網頁，供乘客查詢相關轉乘資訊。	6.2.1	×	無獨立場站入口網頁，設於捷運公司網頁下
◎ 2	提供場站內及 800 公尺步行可及範圍內轉乘運具之動態與靜態資訊，內容包含：轉乘運具之種類、搭乘地點、營運資訊，以及場站附屬停車場之管理規則、費率資訊、車位空滿資訊。	6.2.1	×	未提供所有轉乘運具資訊，無動態資訊
◎ 3	場站入口網頁提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內提供運具租賃服務之資訊，內容至少包含租賃地點、租賃規則、費率資訊。	6.2.1	—	區內無租賃服務
4	場站入口網頁提供旅運規劃，內容至少包括整體行程之運具組合方案，及各方案所需之總時間與總成本。	6.2.1	×	無獨立場站入口網頁，未提供
5	同一營運單位之不同場站(如臺鐵各站、高鐵各站、捷運各站)設置共同入口網頁。	6.2.2	○	
◎ 6	若為國際運輸聯外運輸系統之端點站、重要轉運站，及提供行李託運服務之場站，已提供該國際運輸系統之動態與靜態資訊。	6.2.2	—	非國際運輸場站
◎ 7	若國際運輸場站透過其場站內聯外運輸系統可轉乘至其他運具，亦應提供該運具之動態與靜態資訊。	6.2.2	—	非國際運輸場站

3.靜態資訊看板

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	轉乘臨停處提供場站運具之靜態營運資訊，內容包含路網資訊、班次時刻、費率資訊。	6.3.1	○	
◎ 2	轉乘停車設施處提供停車場之靜態營運資訊，內容包含管理規則、費率資訊。	6.3.1	—	無停車設施
◎ 3	在場站主要出入口處，提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內轉乘運具之靜態資訊，內容包含：轉乘運具之種類、搭乘地點、營運資訊。若複合運輸場站內無主運具之下客處，可不提供。	6.3.1 6.3.2	×	僅提供公車路線及站位資訊
◎ 4	在場站主要出入口處，提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內提供運具租賃服務之資訊，內容至少包含租賃地點、租賃規則、費率資訊。	6.3.1	—	區內無租賃服務
◎ 5	靜態資訊看板之設置位置其視線方向與場站內其他物體未相衝突。	6.3.1	○	
◎ 6	若國際運輸場站透過聯外運輸系統可轉乘至其他運具，在該聯外運輸系統之搭車地點已提供其他運具之靜態資訊。	6.3.2	—	非國際運輸場站

4.動態資訊看板

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	轉乘臨停處提供該運具之動態營運資訊，內容包含：班次時刻資訊、行車狀況。若轉乘運具之營運單位本身無法提供即時營運資訊時，可不提供。	6.4.1 6.4.2	○	公車站提供動態資訊
2	轉乘停車設施處提供停車場之車位空滿資訊。	6.4.1	—	無停車設施
◎ 3	在場站主要出入口處，提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內轉乘運具之動態資訊。若複合運輸場站內無主運具之下客處，可不提供。若轉乘運具之營運單位本身無法提供即時營運資訊時，可不提供。	6.4.1 6.4.2	×	未提供動態資訊
4	動態資訊看板之設置位置其視線方向與場站內其他物體未相衝突。	6.4.1	—	未提供動態資訊
◎ 5	若為國際運輸聯外運輸系統之端點站、重要轉運站，及提供行李託運服務之場站，已提供該國際運輸系統之動態資訊。	6.4.2	—	非國際運輸場站
◎ 6	若國際運輸場站透過聯外運輸系統可轉乘至其他運具，在該聯外運輸系統之搭車地點亦應提供其他運具之動態資訊。	6.4.2	—	非國際運輸場站

5.宣傳摺頁

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	服務臺或場站主要出入口處放置轉乘運具宣傳摺頁。	6.5.1	×	未提供
◎ 2	宣傳摺頁提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內轉乘運具之靜態資訊，內容包含：轉乘運具之種類、搭乘地點、營運資訊。	6.5.1	—	未提供轉乘運具宣傳摺頁
◎ 3	宣傳摺頁提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內提供運具租賃服務之資訊，內容至少包含租賃地點、租賃規則、費率資訊。	6.5.1	—	未提供轉乘運具宣傳摺頁
4	相同經營單位之不同複合運輸場站(如臺鐵、高鐵、捷運各站)共同設置宣傳摺頁。	6.5.2	×	未提供
◎ 5	若國際運輸場站透過聯外運輸系統可轉乘至其他運具，在該聯外運輸系統之搭車地點亦應提供其他運具之靜態資訊。	6.5.2	—	非國際運輸場站

6.電腦查詢系統

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	場站主要出入口處設置電腦查詢系統，供乘客查詢相關轉乘資訊。	6.6.1	×	未提供
◎ 2	電腦查詢系統提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內轉乘運具之動態與靜態資訊，內容包含：轉乘運具之種類、搭乘地點、營運資訊。若複合運輸場站內無主運具之下客處，可不提供。	6.6.1 6.6.2	—	未提供電腦查詢系統
◎ 3	電腦查詢系統提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內提供運具租賃服務之資訊，內容至少包含租賃地點、租賃規則、費率資訊。	6.6.1	—	未提供電腦查詢系統

6.電腦查詢系統(續)

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
4	電腦查詢系統提供旅運規劃功能，至少包括整趟行程之各到離站運具組合方案，及各方案所需之總時間與總成本。	6.6.1	—	未提供電腦查詢系統
◎ 5	若為國際運輸聯外運輸系統之端點站、重要轉運站，及提供行李託運服務之場站，已提供該國際運輸系統之動態與靜態資訊。	6.6.2	—	非國際運輸場站
◎ 6	若國際運輸場站透過其場站內聯外運輸系統可轉乘至其他運具，已提供該運具之動態與靜態資訊。	6.6.2	—	非國際運輸場站

附表 1.5-1 捷運忠孝復興站轉乘臨停與轉乘停車系統檢核表

1.通則

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	場站動線採人車分離方式規劃。	2.1.2	○	
◎ 2	規劃順序以步行為優先，其次為大眾運輸系統、遊覽車、計程車、私人運具接送、私人運具停車。	2.1.2	×	EX02 公車站未臨站緣
◎ 3	場站轉乘臨停與停車系統提供設施項目符合要求。	2.1.3	×	站緣劃設紅線禁止臨停上客,未設置腳踏車停放設施,未設計程車招呼站

2.轉乘臨停系統—一般性準則

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
1	乘客到達轉乘運具臨停上下客區不須穿越車道。	2.2.2.1	○	
2	轉乘運具臨停上下客區與主運具場站出入口之步行距離未超過 300 公尺。	2.2.2.1	○	
◎ 3	轉乘運具臨停上下客區提供車輛靠右行駛上下車之設計。	2.2.2.1	○	
4	轉乘臨停系統各設施區位採區隔設置。	2.2.2.1	×	汽、機車臨停劃設紅線,並未進行區隔
5	轉乘臨停系統設施出入口遠離道路交叉口。	2.2.2.1	—	設於站緣,未採內部化設置,故無出入口
◎ 6	轉乘運具臨停上下客區車道維持兩個車道布設，寬度達 6 公尺以上。	2.2.2.1~2.2.2.3	—	無本項設施

3.轉乘臨停系統—大客車

項次	檢核項目	設計準則	K01	備註
◎ 1	道路外緣劃設公車停靠區寬度達 2.6 公尺以上。	2.2.1.1	○	
◎ 2	道路外緣劃設公車停靠區是否在路面劃設「公車停靠區」字樣。	2.2.1.1	○	
◎ 3	路緣線型公車彎寬度達 3 公尺以上，長度達 15 公尺以上。	2.2.1.1	—	設置公車停靠區,未設公車彎
◎ 4	路緣線型公車彎減速區車道之長寬比率大於 5:1，加速區車道大於 3:1。	2.2.1.1	—	設置公車停靠區,未設公車彎
5	大客車臨停上下客區與場站之出入口直接接連，使乘客之轉運均在同一層樓內。	2.2.2.2	×	EX02 未直接相連
6	倘場站入口及出口採分離設計，大客車臨停上下客區配合出入口採上下客分離設置。	2.2.2.2	—	出入口未採分離設置
◎ 7	經過站體之大客車道規劃為單向或以專用道方式處理。	2.2.2.2	—	無此規劃型式,僅經站緣
◎ 8	大客車臨停區提供適量的候車座位與遮雨(陽)設施及足夠的照明。	2.2.2.2	×	無本項設施
◎ 9	遊覽車臨停區未超過 3 席。	2.2.2.4	—	無須設置本項設施
10	倘場站入口及出口採分離設計，遊覽車臨停上下客區配合出入口採上下客分離設置，及下客區與公車臨停下客共用。	2.2.2.4	—	出入口未採分離設置,無遊覽車臨停設施

4.轉乘臨停系統—計程車、小汽車及機車

項次	檢核項目	設計準則	K02	備註
◎ 1	計程車臨停彎車位長度為 6 公尺，寬度為 2.5 公尺，兩車位之間隔 1 公尺。	2.2.1.2	—	未設計程車臨停彎
	2 計程車上下客區採內部化設置。	2.2.2.3	×	下客未採內部化,上客可於 SOGO 百貨 B4
◎ 3	小汽車臨停彎車位長度為 6 公尺，寬度為 2.5 公尺，兩車位之間隔 1 公尺。	2.2.1.2	—	無本項設施
◎ 4	機車臨停彎車位長度為 2 公尺，寬度為 1 公尺。	2.2.1.2	—	無本項設施
	5 小汽車及機車臨停下客區採內部化設置，並作區隔。	2.2.2.3	×	未採內部化
	6 場站站緣不設置小汽車及機車臨停上客區，而設置於停車場內。	2.2.2.3	×	未設置臨停上客區
	7 臨停接送區域至場站間人行動線未跨越大客車道。	2.2.3	—	無本項設施
	8 臨停接送旅客車輛進出場站地區行駛路線未穿越收費停車場。	2.2.2.3	—	無本項設施
◎ 9	臨停接送區提供遮雨(陽)設施，及足夠的照明。	2.2.2.3	○	上有高假遮蔽

5.轉乘停車系統—一般性準則

(捷運忠孝復興站無專屬停車設施，而係使用聯合開發 SOGO 百貨停車場，然其營業時間與捷運營業時間不同，故本項未檢核)

6.轉乘停車系統—大客車

(捷運忠孝復興站無大客車停車設施，故本項未檢核)

7.轉乘停車系統—小汽車、機車、腳踏車

(捷運忠孝復興站無停車設施，無障礙停車位列為無障礙設施檢核，故本項未檢核)

8.計程車排班區/招呼站

(捷運忠孝復興站無計程車招呼站，故本項未檢核)

9.因地制宜及特殊考量

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	倘主運具容許搭載私人運具，私人運具上下主運具之動線與乘客動線進行區隔。	2.2.2.4	—	本站不私人運具不可上主運具
◎ 2	場站結合土地開發之臨停設施，兩者大客車及計程車臨停設施採共同設置。	2.2.2.4	×	SOGO 計程車招呼站營業時間與捷運不同
	3 場站結合土地開發之臨停設施，兩者汽、機車臨停設施採分別設置。	2.2.2.4	×	未採分別設置
◎ 4	場站結合土地開發其停車設施開放大眾使用者採共同設置。	2.3.3	—	本站無需設置小汽車停車場
◎ 5	場站結合土地開發其停車設施未開放大眾使用者採與開放大眾使用者進行區隔。	2.3.3	—	本站無需設置小汽車停車場

附表 1.5-2 捷運忠孝復興站人行系統檢核表

1. 通則

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	場站之動線規劃以乘客步行為最優先考量，公共交通為次，其他私人車輛臨停及停車轉乘最末。	3.1.2	×	EX02 公車站未臨站緣
◎ 2	乘客動線應單純、直接及安全，使進出站乘客之衝突點降至最低，以人車分離為原則。	3.1.2	○	
◎ 3	主要動線應富穿透性，營造開放寬敞之空間，結構上避免設置柱、牆等障礙物。	3.1.2	○	
◎ 4	場站設計提供身心障礙者直接、便利、連續及無障礙的動線設計及使用空間。	3.1.2	○	EX02 無障礙
◎ 5	場站內人行動線之規劃，以乘客右行為原則。	3.1.2	○	
◎ 6	乘客動線上避免不必要之階梯，包括場站主要出入口及廣場。	3.1.2	○	
◎ 7	行人轉乘動線以最短的連續路徑規劃，及避免不必要的樓層變換。	3.1.2	○	
◎ 8	在緊急情況下電扶梯、電動步道須可雙向運轉，而電梯在緊急情況下不能作為疏散的工具。	3.1.2	○	

2. 出入口

項次	檢核項目	設計準則	EX01	EX02	EX03	EX04	EX05	備註
◎ 1	地面穿堂層之出入口寬度為 5 公尺以上。	3.2.1	—	○	—	—	—	除 EX02 外為地下通道出口
◎ 2	出入口兩側增加側向緩衝寬度各 50 公分及門檯折減因子。	3.2.2	—	—	—	—	—	未設折疊門
◎ 3	出入口符合緊急狀況要求。	3.2.2	○	○	○	○	○	
◎ 4	場站出入口有顯著的識別標示，以引導乘客出入。	3.2.3	○	○	○	○	○	
◎ 5	場站出入口設計包含遮雨(陽)設施，且設置遮棚區域供乘客避雨之用，並提供良好之照明設備。	3.2.3	○	○	○	○	○	
◎ 6	場站出入口與外面街道高程須保持一致，否則須設置無障礙設施。	3.2.3	×	○	×	×	×	未設無障礙設施
◎ 7	每處出入口設有安全門，使場站在非營運時間能予關閉。	3.2.3	○	○	○	○	○	
◎ 8	高架場站出入口之設計與其周遭環境相配合，並可明顯辨識其為場站出入口。	3.2.4	○	○	○	○	○	
◎ 9	場站出入口併入聯合開發大樓內時，考量防洪及防火隔間等需求。	3.2.4	○	○	○	○	○	

3. 通道

項次	檢核項目	設計準則	W01	W02	W03	W04	W05	W06	備註
◎ 1	公共區域單向通行寬度為 1.5 公尺以上。	3.3.1	—	—	—	—	—	—	雙向通道
◎ 2	公共區域雙向通行寬度為 2.4 公尺以上。	3.3.1	○	○	○	○	○	○	
◎ 3	僅供員工通行寬度為 1.2 公尺以上；若通道兩側皆有居室者，寬度為 1.6 公尺以上。	3.3.1	—	—	—	—	—	—	無此設施

3.通道(續)

項次	檢核項目	設計準則	W01	W02	W03	W04	W05	W06	備註
◎ 4	通道直接通至樓梯或電扶梯，其容量為樓梯或電扶梯的容量以上。	3.3.1	○	○	—	—	○	○	未直接通至樓梯或電扶梯
◎ 5	通道自地坪裝修面到任何障礙物底側之淨高為 2.5 公尺以上。	3.3.1	○	○	○	○	○	○	
◎ 6	通道自地坪裝修面到天花板底側之淨高為 3 公尺以上。	3.3.1	○	○	○	○	○	○	
◎ 7	通道設計考量單純、直接及安全之路線，使進出站乘客衝突點減至最低。	3.3.3	○	○	○	○	○	○	
◎ 8	場站內各通道皆有對稱其層級性，通往主要轉乘設施之通道為主要通道，其餘則為次要通道。	3.3.3	○	○	○	○	○	○	
◎ 9	前往各項轉乘設施之通道設計皆採最短及最直接路線，且加強布設各項導引設施，以提供明確路徑。	3.3.3	○	○	○	○	○	○	
◎ 10	於人行通道上，未採用階梯設計，所有流通區內之人行通道面為防滑平整。	3.3.3	○	○	○	○	○	○	
◎ 11	室外通道考慮設置遮雨(陽)設施，包含出入口及各項轉乘設施間往來之人行走道。	3.3.3	—	—	—	—	—	—	皆為 W01~W08 皆為室內通道
◎ 12	通道鋪面保持平整，有高低差處皆有提供坡道，以利行李拖運。	3.3.3	○	○	○	○	○	○	
◎ 13	倘屬國際運輸場站(如國際機場、國際商港)或乘客行李可託運隨主運具運送之場站，於各轉乘運具下客處提供足夠的行李手推車。	3.3.4	—	—	—	—	—	—	非國際運輸場站
◎ 14	行李手推車設置位置未位於人行動線上。	3.3.4	—	—	—	—	—	—	無本項設施
◎ 15	行李手推車放置區有明顯之導引標示及手推車歸位標語。	3.3.4	—	—	—	—	—	—	無本項設施
◎ 16	行李手推車有清楚的標示系統及設置適當之回收處，使乘客容易集中放置。	3.3.4	—	—	—	—	—	—	無本項設施
◎ 17	行李收推車回收動線設有專用道，並於地面上劃設寬約 80 公分之通道。	3.3.4	—	—	—	—	—	—	無本項設施

4.坡道

項次	檢核項目	設計準則	R01	備註
◎ 1	人行坡道之最大坡度為 1/12 以下。	3.4.1	○	
◎ 2	人行坡道單向通行寬度達 0.9 公尺以上；雙向通行寬度達 1.5 公尺以上。	3.4.1	○	
◎ 3	人行坡道上下兩端皆設置平臺。	3.4.1	○	
◎ 4	人行坡道轉彎處設置平臺。	3.4.1	—	直通無轉彎處
◎ 5	人行坡道與其他通路交叉處設置平臺。	3.4.1	—	無交叉處
◎ 6	人行坡道長度差每隔 10 公尺處設置平臺。	3.4.1	○	
◎ 7	人行坡道垂直高差每隔 75 公分處設置平臺。	3.4.1	○	
◎ 8	人行坡道上下兩端平臺淨寬度達 1.5 公尺以上，且其他地點平臺與坡道同寬。	3.4.1	○	
◎ 9	人行坡道平臺淨深度達 1.5 公尺以上。	3.4.1	○	
◎ 10	人行坡道平臺上方淨空間留設 200 公分以上，以排除上方突出物。	3.4.1	○	

4.坡道(續)

項次	檢核項目	設計準則	R01	備註
◎ 11	人行坡道平臺斜率為 1/50 以下。	3.4.1	○	
◎ 12	人行坡道兩側裝設扶手，且佔據坡道範圍小於 9 公分。	3.4.1	○	
◎ 13	人行坡道扶手外側面與牆面裝修完成面之淨距達 5 公分以上。	3.4.1	○	
◎ 14	單向人行坡道之扶手高度由坡面至扶手上緣達 75 公分以上。	3.4.1	—	坡道為雙向
◎ 15	雙向人行坡道之扶手為雙桿，高度分別為 85 公分及 65 公分。	3.4.1	○	
◎ 16	人行坡道僅設置於垂直動線高度在 3 公尺以下或供輪椅乘客使用。	3.4.2	○	
◎ 17	人行坡道及平臺之表面具粗面及防滑材料之處理，並於兩側設置防滑緣，其高度達 5 公分以上。	3.4.2	○	
◎ 18	坡道設側向洩水坡度，以防止坡面積水。	3.4.2	○	
◎ 19	坡道若設於室外時，上方裝設遮雨(陽)設施。	3.4.2	○	

5.樓梯

項次	檢核項目	設計準則	S03	S4B	S5A	S06	S07	S08	S09	備註
◎ 1	單向或與電扶梯併設時，樓梯寬度達 1.8 公尺以上。	3.5.1	×	×	×	○	○	○	—	S03,S5A,S4B 介於 140 ~ 150cm
◎ 2	雙向或僅供樓梯時，樓梯寬度達 2.4 公尺以上。	3.5.1	—	—	—	—	—	—	×	S09 雙向 205cm,其餘皆為單向
◎ 3	僅供員工使用時，樓梯寬度達 1.2 公尺以上。	3.5.1	—	—	—	—	—	—	—	非僅供員工使用
◎ 4	緊急逃生梯時，樓梯寬度達 1.2 公尺以上。	3.5.1	—	—	—	—	—	—	—	非僅供緊急使用
◎ 5	樓梯級高介於 12-17 公分之間。	3.5.1	○	○	○	○	○	○	○	
◎ 6	供緊急或員工使用時，樓梯級高為 18 公分以下。	3.5.1	—	—	—	—	—	—	—	非僅供員工使用
◎ 7	同一樓梯有相同尺寸之級高。	3.5.1	○	○	○	○	○	○	○	
◎ 8	梯緣未鄰接牆壁部份，設置高出梯級踏面 5 公分之防護緣。	3.5.1	—	—	—	—	—	—	—	皆鄰牆
◎ 9	樓梯級深介於 28-40 公分之間。	3.5.1	○	○	○	○	○	○	○	
◎ 10	供緊急或員工使用時，樓梯級深為 26 公分。	3.5.1	—	—	—	—	—	—	—	非僅供員工使用
◎ 11	同一樓梯有相同尺寸之級深。	3.5.1	○	○	○	○	○	○	○	
◎ 12	樓梯斜度為 30 度以下。	3.5.1	○	○	○	○	○	○	○	
◎ 15	樓梯之平臺深度達 1.4 公尺以上。	3.5.1	○	○	○	○	○	○	○	
◎ 16	供緊急或員工使用時，樓梯之平臺深度達樓梯淨寬度以上。	3.5.1	—	—	—	—	—	—	—	非僅供員工使用
◎ 17	樓梯之平臺間高差不超過 3 公尺。	3.5.1	○	○	○	○	○	○	○	
◎ 18	樓梯踏階數介於 3-18 階之間。	3.5.1	○	○	○	○	○	○	○	

5.樓梯(續)

項次	檢核項目	設計準則	S03	S4B	S5A	S06	S07	S08	S09	備註
◎ 19	樓梯連接各層樓板處設置淨緩衝空間，由樓梯梯階端點至障礙物達 4.5 公尺以上。	3.5.1	○	○	○	○	○	○	○	
◎ 20	樓梯擁擠區為 3 公尺乘以流動通道之全寬以上。	3.5.1	○	○	○	○	○	○	○	
◎ 21	由各級踏板邊緣斜線垂直計量至任何阻礙物達 2.1 公尺以上。	3.5.1	○	○	○	○	○	○	○	
◎ 22	由各級踏板邊緣斜線垂直計量至天花板底達 2.5 公尺以上。	3.5.1	○	○	○	○	×	○	○	S07=235cm
◎ 23	樓梯連接各層樓板處與樓層高一致。	3.5.1	○	○	○	○	○	○	○	
◎ 24	樓梯扶手可承載每公尺 75 公斤之垂直與水平推力。	3.5.1								無工具測量
◎ 25	樓梯扶手長度伸出頭末階踏步 120 公分以上。	3.5.1	×	×	×	×	×	×	×	50~60cm
◎ 26	踏步前緣上之扶手高度為 80 公分。	3.5.1	○	○	○	○	○	○	○	
◎ 27	樓梯扶手高度為 86 公分。	3.5.1	×	×	×	×	×	×	×	90~91cm
◎ 28	樓梯底端平臺、中間平臺及頂端平臺之扶手高度為 90 公分。	3.5.1	○	○	○	○	○	○	○	
◎ 29	樓梯扶手頂部不得高於電扶梯護欄之頂部。	3.5.1	○	○	○	○	○	○	○	
◎ 30	樓梯寬度超過 2.4 公尺時，設置中央扶手。(但樓梯級高在 15 公分以下且級深 30 公分以上免設中央扶手)	3.5.1	—	—	—	×	—	—	—	寬度 270cm 未設置中央扶手
◎ 31	中央扶手設置雙桿，高度分別為 65 及 85 公分。	3.5.1	—	—	—	—	—	—	—	未設置中央扶手
◎ 32	露天樓梯在無遮護側設置護欄。	3.5.1	—	—	—	—	—	—	—	非露天樓梯
◎ 33	樓梯護欄間距考慮其安全性，以防止人員墜落。	3.5.1	○	○	○	○	○	○	○	
◎ 34	護欄承載每公尺 75 公斤之垂直與水平推力同時作用。	3.5.1	—	—	—	—	—	—	—	無工具測量
◎ 35	若按正常營運設置之電扶梯及樓梯，無法滿足場站緊急疏散需求時，須設置緊急樓梯。	3.5.3	—	—	—	—	—	—	—	各樓梯皆為緊急樓梯
◎ 36	緊急樓梯在正常營運狀況下不供乘客使用，於緊急狀況時供疏散使用。	3.5.3	—	—	—	—	—	—	—	各樓梯皆為緊急樓梯
◎ 37	樓梯設計易於未來改裝為電扶梯，承載結構滿足更換為電扶梯時之所需，並預留電扶梯機坑、線槽、排水管及電路管線需求。	3.5.3	×	—	×	×	×	×	×	無預留
◎ 38	公共區域樓梯踏步使用耐磨、耐久性之材料，且於踏步、平臺、凸緣處須有止滑之表面，且平臺與踏步之材料互相配合。	3.5.3	○	○	○	○	○	○	○	
◎ 39	樓梯設計符合供身心障礙者之使用要求。	3.5.3	—	—	—	—	—	—	—	列無障礙設施檢核
◎ 40	公眾樓梯兩側設置清潔溝。	3.5.3	○	○	○	×	○	○	○	
◎ 41	所有樓梯之上下兩端點有無阻礙之足夠轉折及緩衝空間。	3.5.3	○	○	○	○	○	○	○	
◎ 42	公共樓梯為直通式設計，且維持舒適的人行淨空。	3.5.3	○	○	○	○	○	○	○	
◎ 43	緊急樓梯設置於公共區明顯且易到達之處，且正常營運時予以管制，僅在緊急時使用。	3.5.3	—	—	—	—	—	—	—	非緊急樓梯

6. 電扶梯

項次	檢核項目	設計準則	E16	備註
◎ 1	電扶梯之級寬介於 100-110 公分之間。	3.6.1	○	
◎ 2	電扶梯之級深為 40 公分以上。	3.6.1	○	
◎ 3	電扶梯之級高為 21 公分以上。	3.6.1	○	
◎ 4	電扶梯之水平踏階為 4 個以上。	3.6.1	○	
◎ 5	電扶梯之坡度為 30 度以下。	3.6.1	○	
◎ 6	電扶梯速度未超過 30 公尺/分。	3.6.1	×	39 公尺/分
◎ 7	踏步面至天花板底之垂直淨高達 2.5 公尺以上。	3.6.1	×	235cm
◎ 8	踏步面至任何阻礙物之垂直淨高達 2.1 公尺以上。	3.6.1	○	
◎ 9	電扶梯連接各樓層樓板處與樓層高一致。	3.6.1	○	
◎ 10	a.尖峰小時雙向流量已超過每小時 4,000 人時時，於月臺層及穿堂層間設置上行及下行之電扶梯。 b.尖峰小時流量低於 4,000 人時時，僅設上行電扶梯(下行使用樓梯)。 c.尖峰小時流量低於 2,000 人時時，只設樓梯。	3.6.3	○	高於設置標準
◎ 11	當垂直距離超過 3 公尺時，設置上行電扶梯；當垂直距離超過 7 公尺時，設置下行電扶梯。	3.6.3	○	
◎ 12	電扶梯能以任一方向於滿載情況下持續運轉以應付服務時間不少於每天 20 小時，每年 365 天之要求。	3.6.3	—	視設施規格,無法檢測
◎ 13	電扶梯清楚標明使用時注意事項，並設置緊急停止按鈕。	3.6.3	○	
◎ 14	電扶梯上下入口處設置電扶梯緊急停止按鈕，按鈕容易辨識，並有防止誤動或蓄意破壞之設計。	3.6.3	○	
◎ 15	所有電扶梯設備範圍內之出入平臺區均完全水平，其餘區域應設計向外排水。	3.6.3	○	
◎ 16	出入平臺周圍與樓板相接處設有向外之洩水坡度。	3.6.3	○	
◎ 17	所有電扶梯坑設置排水出口或集水井以排除積水。	3.6.3	—	視原設計,無法檢測
◎ 18	所有電扶梯之上下兩端點有無阻礙之足夠轉折及緩衝空間。	3.6.3	○	
◎ 19	電動步道、電扶梯等相關設施，提供充足的等候區域，且配置於不被其他通勤乘客妨礙之空間。	3.6.3	○	

註：僅檢核 E16，其餘未檢核

7. 電梯

項次	檢核項目	設計準則	D01	備註
◎ 1	電梯出入口淨寬達 80 公分以上，並於前方 30 公分處之地板面設置引導設施。	3.7.1	×	導引設施位置設置錯誤
◎ 2	電梯前方留設深度及寬度 1.5 公尺上之等候空間。	3.7.1	○	
◎ 3	電梯內部有效空間為 1.6 公尺寬、1.5 公尺長、2.3 公尺高以上。	3.7.1	○	

◎	4	電梯之速度介於 36 公尺/分至 48 公尺/分之間。	3.7.1	—	無法測量
---	---	-----------------------------	-------	---	------

7. 電梯(續)

項次	檢核項目	設計準則	D01	備註	
◎	4	電梯之速度介於 36 公尺/分至 48 公尺/分之間。	3.7.1	—	無法測量
◎	5	特定乘客及工作人員使用升降機時，其機廂尺寸符合下列規定： 1.供身心障礙者使用，可容納輪椅及其隨從。 2.供傷患使用，可容納輪式擔架及抬架者。	3.7.1	○	無障礙電梯
◎	6	各樓層間之電梯動線須連貫。	3.7.2	○	
◎	7	電梯門前之地板完成面與電梯車廂門檻高度齊平，且間隙不超過 4 公分。	3.7.2	○	
◎	8	緊急操作及監控系統應合併於電梯系統內，當啟動緊急操作時，電梯可自動回到指定樓層釋放乘客，並設對講機於特殊狀況可與站務人員或行車室聯絡。	3.7.2	○	

8. 人行步道

	項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎	1	人行步道寬度達 2 公尺以上。	3.8.1	○	
◎	2	場站鄰接公車臨停彎或計程車/小汽車臨停停車彎及人潮聚集處之人行步道寬度達 3 公尺以上。	3.8.1	○	
◎	3	人行步道之動線考量簡單、直接與安全，進、出站乘客動線保持區隔避免發生交叉。	3.8.2	○	
◎	4	採人車分離規劃，並以人行動線為優先考慮。	3.8.2	○	
◎	5	往公車、計程車及接送轉乘設施之人行步道，設置遮雨(陽)設施。	3.8.2	×	EX02 往公車站人行步道無遮雨(陽)設施
◎	6	步道保持平整度，未有階梯或突然變化高程之設計。	3.8.2	○	
◎	7	無隔離、偏遠或隱蔽的行人步道設計；倘因無法避免，則已採開放式並有良好的照明。	3.8.2	○	
◎	8	坡道與平臺具防滑之表面處理，坡道設側向洩水坡度以防止坡面積水，且坡度低於 5%。	3.8.2	○	
◎	9	主運具場站與轉乘運具間之行人通道鋪面、行人穿越道以材質或顏色變化強調。	3.8.2	○	
◎	10	人行立體穿越設施設置照明及遮雨(陽)設施。	3.8.2	—	無室外人行立體穿越設施
◎	11	人行地下道出入口附近配置資訊標示牌，並以不同材質之標示色帶導引至不同的轉乘設施。	3.8.2	○	

附表 1.5-3 捷運忠孝復興站無障礙系統檢核表

1. 室外通路

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	a.高低差在 0.5 公分至 3 公分者，作 1/2 之斜角處理。 b.高低差大於 3 公分者，設置「坡道」、「升降機」或「輪椅升降臺」。	202.2*	○	EX02 設置坡道
◎ 2	地面平整、堅固、防滑。	202.3*	○	
◎ 3	地面坡度超過 1/15 者，設置坡道。	203.2.2*	—	無工具測量,EX02 已設置坡道
◎ 4	二不同方向之坡道交會處設置平臺，該平臺之坡度 1/50 以下。	203.2.2*	—	無該情形
◎ 5	通路淨寬為 130 公分以上。	203.2.3*	○	
◎ 6	無遮蓋戶外通路考慮排水。	203.2.4*	○	
◎ 7	洩水坡度介於 1/100 至 2/100 之間。	203.2.4*	—	無工具測量
◎ 8	a.通路 130 公分範圍內，未設置水溝格柵或其他開口。 b.如設置者，其水溝格柵或其他開口在主要行進之方向，開口為 1.3 公分以下。	203.2.5*	○	
◎ 9	通路淨高為 200 公分以上。	203.2.6*	○	
◎ 10	a.地面起 60-200 公分之範圍，未有 10 公分以上之懸空突出物。 b.如為必要設置之突出物，設置警示或其他防撞設施。	203.2.6*	○	
◎ 11	設置於不易為車輛或其他障礙物所阻礙之處，並採人車分離，以減少危險。	4.2	○	
◎ 12	以簡潔之動線，設計無障礙之接近路線，並以標示加以導引。	4.2	○	
◎ 13	室外通路未採砂礫鋪設路面。	4.2	○	
◎ 14	通道走廊轉角處以曲面處理。	4.2	○	
◎ 15	於視障者行進間易發生危險之衝突點，地板具有警告功能。	4.2	○	

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

2. 室內走廊

項次	檢核項目	設計準則	W01	W06	EX04	備註
◎ 1	a.高低差在 0.5 公分至 3 公分者，作 1/2 之斜角處理。 b.高低差大於 3 公分者，設置「坡道」、「升降機」或「輪椅升降臺」。	202.2*	—	—	—	無高低差
◎ 2	地面平整、堅固、防滑。	202.3*	○	○	○	
◎ 3	地面坡度大於 1/50 者設置坡道。	204.2.1*	—	—	—	無坡度

註：僅檢核 W01、W06、EX04，其餘未檢核

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

2.室內走廊(續)

項次	檢核項目	設計準則	W01	W06	EX04	備註
◎ 4	走廊淨寬達 120 公分以上，走廊中如有開門，則去除門扇開啟之空間後，其淨寬達 120 公分以上。	204.2.2*	○	○	○	
◎ 5	淨寬小於 150 公分之走廊，每隔 10 公尺、走廊盡頭或距盡頭 3.5 公尺以內，有一 150 公分×150 公分以上之迴轉空間。	204.2.3*	—	—	—	淨寬大於 150cm
◎ 6	走廊淨高為 190 公分以上。	204.2.4*	○	○	○	
◎ 7	a.兩邊之牆壁，由地面起 60 公分至 190 公分以內，未有 10 公分以上之懸空突出物。 b.如為必要設置之突出物，應設置警示或其他防撞設施。	204.2.4*	○	○	○	
◎ 8	以簡潔之動線，設計無障礙之接近路線，並以標示加以導引。	4.2	○	○	○	
◎ 9	室內走廊未採砂礫鋪設路面。	4.2	○	○	○	
◎ 10	通道走廊轉角處以曲面處理。	4.2	○	○	○	
◎ 11	於視障者行進間易發生危險之衝突點，地板具有警告功能。	4.2	○	○	○	

註：僅檢核 W01、W06、EX02，其餘未檢核

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

3.出入口及門

項次	檢核項目	設計準則	EX01	EX02	EX03	EX04	EX05	備註
◎ 1	出入口前設置平臺。	205.2.1*	○	○	○	○	○	
◎ 2	平臺淨寬與出入口同寬，且 150 公分以上，淨深亦 150 公分以上，且坡度 1/50 以下。	205.2.1*	○	○	○	○	○	
◎ 3	a.地面順平且未設置門檻。 b.若設門檻時，為 3 公分以下，且門檻高度在 0.5 公分至 3 公分者，作 1/2 之斜角處理。	205.2.1*	○	○	○	○	○	
◎ 4	室內出入口之地面應順平未設置門檻，且門框間之距離 90 公分以上。	205.2.2*	○	○	○	○	○	
◎ 5	室內出入口之折疊門應以推開後，扣除折疊之門扇後之距離於 80 公分以上。	205.2.2*	—	—	—	—	—	未設置
◎ 6	單扇門側邊有適當之操作空間。	205.2.3*	—	—	—	—	—	未設置
◎ 7	未使用旋轉門，若使用自動門，使用水平推拉式，且當門受到物體或人的阻礙時，設有可自動停止並重新開啟的裝置，此裝置應透過感應到地板面 15 至 25 公分及 50 至 75 公分處之障礙物來啟動。	205.4.1*	—	—	—	—	—	未設置
◎ 8	若門扇或牆版為整片透明玻璃，於地面 120 公分至 150 公分處設置告知標示。	205.4.2*	—	—	—	—	—	未設置
◎ 9	門把設置於地板上 75-85 公分處，且門把採用容易操作之型式，未使用喇叭鎖。	205.4.3*	—	—	—	—	—	未設置
◎ 10	留有一處出入口供輪椅者使用，且應能夠直接通往電梯。	4.3	—	○	—	—	—	

*：請參照「新建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

3.出入口及門(續)

項次	檢核項目	設計準則	EX1	EX2	EX3	EX4	EX5	備註
◎ 1	出入口前設置平臺。	205.2.1*	○	○	○	○	○	
◎ 2	平臺淨寬與出入口同寬，且 150 公分以上，淨深亦 150 公分以上，且坡度 1/50 以下。	205.2.1*	○	○	○	○	○	
◎ 3	a.地面順平且未設置門檻。 b.若設門檻時，為 3 公分以下，且門檻高度在 0.5 公分至 3 公分者，作 1/2 之斜角處理。	205.2.1*	○	○	○	○	○	
◎ 4	室內出入口之地面應平順未設置門檻，且門框間之距離 90 公分以上。	205.2.2*	○	○	○	○	○	
◎ 5	室內出入口之折疊門應以推開後，扣除折疊之門扇後之距離於 80 公分以上。	205.2.2*	—	—	—	—	—	未設置
◎ 6	單扇門側邊有適當之操作空間。	205.2.3*	—	—	—	—	—	未設置
◎ 7	未使用旋轉門，若使用自動門，使用水平推拉式，且當門受到物體或人的阻礙時，設有可自動停止並重新開啟的裝置，此裝置應透過感應到地板面 15 至 25 公分及 50 至 75 公分處之障礙物來啟動。	205.4.1*	—	—	—	—	—	未設置
◎ 8	若門扇或牆板為整片透明玻璃，於地面 120 公分至 150 公分處設置告知標示。	205.4.2*	—	—	—	—	—	未設置
◎ 9	門把設置於地板上 75-85 公分處，且門把採用容易操作之型式，未使用喇叭鎖。	205.4.3*	—	—	—	—	—	未設置
◎ 10	留有一處出入口供輪椅者使用，且應能夠直接通往電梯。	4.3	—	○	—	—	—	
◎ 11	出入口設置「身心障礙者下車處」，並鋪設「導盲設施」至服務臺，導盲設施如服務鈴、導盲磚。	4.3	—	×	—	—	—	EX02 未設置專用下車處
◎ 12	裝設語音播音器以引導視障者辨知門之位置，並避免干擾正常人之活動。	4.3	—	×	—	—	—	
◎ 13	若裝設自動門，其設計與背景有明顯之區別，以利辨識。	4.3	—	—	—	—	—	未設置自動門
◎ 14	利用大小適當的門墊或顏色明顯的地板，引導視障者辨知門的位置。	4.3	—	—	—	—	—	未設置
◎ 15	玻璃門採顏色對比突顯者，使其外框易於辨識。	4.3	—	—	—	—	—	未設置玻璃門
◎ 16	門由內向外推開啟，且門重開啟未超過 2.3 公斤。	4.3	—	—	—	—	—	未設置

*：請參照「新建建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

4.坡道

項次	檢核項目	設計準則	R01	備註
◎ 1	坡道儘量設置於建築物主要入口處，若未設置於主要入口處者，於入口處及沿路轉彎處設置方向指引。	206.2.1*	○	
◎ 3	坡道淨寬為 90 公分以上；若坡道為取代樓梯者(即未另設樓梯)，則淨寬為 150 公分以上。	206.2.1*	○	
◎ 4	坡道之坡度(高度與水平長度之比)為 1/12 以下。	206.2.2*	○	

*：請參照「新建建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

4.坡道(續)

項次	檢核項目				設計準則	R01	備註
◎ 5	高低差小於 20 公分者，未超過下表規定。				206.2.2*	—	高於 20cm
	高度差	20 公分以下	5 公分以下	3 公分以下			
	坡度	1/10	1/5	1/2			
◎ 6	坡道地面平整、堅固、防滑。				206.2.3*	○	
◎ 7	坡道起點及終點，設置長、寬各 150 公分以上之平臺，且該平臺之坡度 1/50 以下。				206.3.1*	○	
◎ 8	坡道每高差 75 公分，設置寬度與坡道最寬處相同，長度至少 150 公分之平臺，平臺之坡度 1/50 以下。				206.3.2*	○	
◎ 9	坡道方向變換處設置長寬各 150 公分以上之平臺，該平臺之坡度 1/50 以下，平臺依照坡道轉彎角度設置。				206.3.3*	—	坡道無方向變換處
◎ 10	坡道高低差大於 20 公分者，未鄰牆壁之一側或兩側設置高度 5 公分以上之防護緣，該防護緣在坡道側未突出於扶手之垂直投影線外上。				206.4.1*	○	
◎ 11	坡道高於鄰近地面 75 公分時，未臨牆之一側或兩側設置高度 100 公分之防護欄。如果高差在二層以下者，護欄高度為 100 公分以上，三層以上者為 110 公分以上，十層以上者，為 120 公分以上。				206.4.2*	—	未高於鄰近地面 75cm
◎ 12	高低差大於 20 公分之坡道，兩側皆設置連續性扶手。				206.5.1*	○	
◎ 16	設單道扶手者，地面至扶手上緣高度為 75 公分；設雙道扶手者，高度分別為 85 公分、65 公分。				206.5.2*	○	
◎ 17	扶手形狀為圓形者，直徑約為 2.8-4 公分，其他形狀者，外緣周邊為長 9-13 公分。				207.2.2*	○	
◎ 18	扶手表面及靠近之牆壁平整，未有突出或勾狀物。				207.2.3*	○	
◎ 19	扶手設置堅固，穩固不搖晃，且扶手接頭處平整，未有銳利之突出物。				207.3.1*	○	
◎ 20	扶手若鄰近牆壁，與壁面保留 3-5 公分之間隔。				207.3.2*	×	13cm
◎ 21	扶手端部作防勾撞處理，並視需設置可供視障者辨識之資訊或點字。				207.3.4*	×	無點字有防勾撞
◎ 22	於靠近場站出入口及人行道緣石提供坡道。				4.4	○	
◎ 23	樓梯與坡道未混合集中設置。				4.4	○	
◎ 24	坡道與平臺採用對比之顏色予以區分				4.4	×	顏色相近
◎ 25	坡道未在中途轉彎。				4.4	○	
◎ 26	坡道上未貼導盲磚。				4.4	○	

*：請參照「新建建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

5.升降機/電梯

項次	檢核項目	設計準則	D01	備註
◎ 1	建築物主要入口處及沿路轉彎處應設置無障礙升降機方向指引。	403.1*	○	
◎ 2	升降機設有點字之呼叫鈕，其前方 30 公分處之地板，作 30 公分×60 公分之不同材質處理。	403.2*	×	位置小於 30cm

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

5.昇降機/電梯(續)

項次	檢核項目	設計準則	D01	備註
◎ 3	垂直牆面、突出式之無障礙標誌，其設置高度距地板面 200-220 公分，尺寸 15 公分以上。	403.3*	—	無本項設施
◎ 4	平行固定於牆面之無障礙標誌，其設置高度在地面 90-150 公分處，標誌之尺寸 5 公分以上。	403.4*	—	無本項設施
◎ 5	昇降機出入口之樓地板無高差，且坡度 1/50 以下，並留設直徑 1.5 公尺以上之淨空間。	404.1*	○	
◎ 6	梯廳及門廳內的呼叫鈕之中心線高度距樓地板面 110 公分。	404.4*	○	
◎ 7	梯廳及門廳內的呼叫鈕左邊設置點字。	404.4*	×	設置於下方
◎ 8	梯廳及門廳內的呼叫鈕尺寸為長寬各 2 公分以上；或直徑 2 公分以上。	404.4*	○	
◎ 9	在昇降機各樓乘場入口兩側之門框或牆柱上裝設觸覺裝置及顯示樓層的數字、點字符號。 a.單一浮凸字時，長寬各 8 公分以上。 b.二個或二個以上浮凸字時，每一個浮凸字尺寸，寬 6 公分、長 8 公分以上。 c.標示之中心點位於樓地板面上方 135 公分，且標示之數字與底板有明顯的顏色對比。	404.5*	○	
◎ 10	昇降機門應水平方向開啟，並為自動開關方式。	405.1*	○	
◎ 11	如果門受到物體或人的阻礙時，昇降機門設有可自動停止並重新開啟的裝置，此裝置透過感應到地板面 15-25 公分及 50-75 公分處之障礙物來啟動。	405.1*	○	
◎ 12	a.梯廳昇降機到達門開啟至關閉時間，不少於 5 秒。 b.若由昇降機廂內按鈕開門，昇降機門維持完全開啟狀態至少 5 秒。	405.2*	○	
◎ 13	昇降機出入口處之樓地板面，應與機廂地板面保持平整，其與機廂地板面之水平間隙為 3.2 公分以下。	405.3*	○	
◎ 14	昇降機門的淨寬度為 90 公分以上，機廂之深度為 135 公分以上(不需扣除扶手佔用之空間)。	406.1*	○	
◎ 15	機廂內至少兩側牆面設置扶手。	406.2*	○	
◎ 16	扶手形狀為圓形者，直徑約為 2.8-4 公分，其他形狀者，外緣周邊為長 9-13 公分。	207.2.2*	○	
◎ 17	扶手表面及靠近之牆壁平整，未有突出或勾狀物。	207.2.3*	○	
◎ 18	扶手設置堅固，穩固不搖晃，且扶手接頭處平整，未有銳利之突出物。	207.3.1*	○	
◎ 19	扶手若鄰近牆壁，與壁面保留 3-5 公分之間隙。	207.3.2*	○	
◎ 20	單層扶手之上緣與地板面之距離應為 75 公分，雙層扶手上緣高度分別為 65 公分及 85 公分。	207.3.3*	×	90cm
◎ 21	面對機廂之後側壁設置安全玻璃之後視鏡(若後側壁為鏡面不銹鋼或類似材質得免之)或懸掛式之廣角鏡(寬 30-35 公分，高 20 公分以上)，後視鏡之下緣距機廂地面 85 公分，寬度為出入口淨寬以上，高度大於 90 公分。	406.3*	○	

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

5. 升降機/電梯(續)

項次	檢核項目	設計準則	D01	備註
◎ 22	設有一組輪椅乘坐者操作盤，最上層標有樓層指示的按鈕中心線距機廂地面 120 公分以下，(如設置位置不足，得放寬至 130 公分)，且最下層按鈕之中心線距梯廂地板面 85 公分以上，在控制面板上設置緊急事故通報器。	406.4*	○	
◎ 23	輪椅乘坐者操作盤距梯廂入口壁面之距離 30 公分以上、入口對側壁面之距離 20 公分以上。	406.4*	○	
◎ 24	按鈕之尺寸為 2 公分以上，按鈕間之距離為 1 公分以上，其標示之數字與底板的顏色有明顯不同，且未使用觸摸式按鈕。	406.5*	×	顏色沒有對比
◎ 25	點字標示設於一般操作盤(直式操作盤)按鈕左側，(30 層以上之建築物，若設置位置不足，可設在適當位置)。	406.6*	○	
◎ 26	機廂內應設置語音系統以報知樓層數、行進方向及開關情形。	406.7*	○	
◎ 27	升降機之位置設置在明顯處。	4.5	○	
◎ 28	升降機位置指示燈明確指出升降機所在之位置，必要時另設音響信號，以協助視障者得知升降機之位置。	4.5	○	
◎ 29	輪椅乘坐者操作盤與點字標示有所區隔。	4.5	○	
◎ 30	升降機廂內未貼導盲磚。	4.5	○	

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

6. 樓梯

項次	檢核項目	設計準則	S03	S4B	S5A	S06	S08	S07	S09	備註
◎ 1	未設置旋轉式及梯級間無垂直板之露空式樓梯。	301.1*	○	○	○	○	○	○	○	
◎ 2	樓梯平臺及梯級表面採用粗糙或防滑材料。	301.2*	○	○	○	○	○	○	○	
◎ 3	無頂蓋之戶外樓梯及樓梯入口注意排水，避免行走表面積水，且落水口未設置於樓梯動線上。樓梯動線上有落水口，則開口為 1.3 公分以下。	301.3*	—	—	—	—	—	—	—	皆為室內樓梯
◎ 4	樓梯底版至其直下方地板面淨高未達 190 公分部份設防護設施(可使用格柵、花臺或任何可提醒視障者之設施)。	302.1*	—	—	—	—	—	—	—	無此情形
◎ 5	樓梯往上之梯級部份，起始之梯級退一階。	302.2*	—	—	—	—	—	—	—	非連續性樓梯
◎ 6	樓梯平臺未有梯級或高低差。	302.3*	○	○	○	○	○	○	○	
◎ 7	樓梯上所有梯級之級高及級深統一，級高(R)為 16 公分以下，級深(T)為 26 公分以上，且 $55 \text{ 公分} \leq 2R+T$	303.1*	○	○	○	○	○	○	○	
◎ 8	梯級突沿的彎曲半徑為 1.3 公分以下，且超出踏板的突沿將突沿下方作成斜面，該突出之斜面 2 公分以下。	303.2*	○	○	○	○	○	○	○	
◎ 9	梯級邊緣之水平踏面部分作防滑處理，且與踏步平面順平。	303.3*	○	○	○	○	○	○	○	

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

6.樓梯(續)

項次	檢核項目	設計準則	S03	S4B	S5A	S06	S08	S07	S09	備註
◎ 10	梯級未鄰接牆壁部份，設置高出梯級 5 公分以上之防護緣。	303.4*	—	—	—	—	—	—	—	
◎ 11	樓梯兩側裝設距梯級鼻端高度 75 公分之扶手或雙道扶手(高 65 公分及 85 公分)，除下列情形外該扶手為連續不得中斷。 a.二平臺(或樓板)間之高差在 20 公分以下者可不設扶手。 b.樓梯之平臺外側扶手得不連續。	304.1*	×	×	×	×	×	×	×	高度不合格
◎ 12	樓梯兩側扶手水平延伸 30 公分以上，並作端部防勾撞處理，扶手水平延伸，未突出於走道上。	304.2*	○	○	○	○	×	×	○	未設防勾撞
◎ 13	扶手形狀為圓形者，直徑約為 2.8-4 公分，其他形狀者，外緣周邊為長 9-13 公分。	207.2.2*	○	○	○	○	○	○	○	
◎ 14	扶手表面及靠近之牆壁平整，未有突出或勾狀物。	207.2.3*	○	○	○	○	○	○	○	
◎ 15	扶手設置堅固，穩固不搖晃，且扶手接頭處平整，未有銳利之突出物。	207.3.1*	○	○	○	○	○	○	○	
◎ 16	扶手若鄰近牆壁，與壁面保留 3-5 公分之間隔。	207.3.2*	○	○	○	○	○	○	○	
◎ 17	視需要設置可供視障者辨識之資訊或點字。	207.3.4*	×	×	×	×	×	×	×	無未設置
◎ 18	距梯級終端 30 公分處，設置深度 30 公分以上，顏色對比且質地不同之警示設施。	305.1*	○	○	×	×	×	×	○	僅距 20cm
◎ 19	樓梯中間之平臺未設置警示標示。	305.1*	○	○	○	○	○	○	○	

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

7.扶手(坡道、樓梯、電梯以外之扶手)

(捷運忠孝復興站無本項設施，故本項未檢核)

8.停車位

項次	檢核項目	設計準則	P01	備註
◎ 1	停車位設於最靠近建築物主要入口或身心障礙者昇降機之便捷處。	802.1*	○	
◎ 2	車道入口處及車道沿路轉彎處設置明顯之引導標示，指引身心障礙者停車位之方向及位置。	803.1*	×	未指引但有人員引導
◎ 3	於停車位旁設置具夜光效果之身心障礙者停車位標示，標示尺寸為 40 公分×40 公分以上，下緣高度 190-200 公分。	803.2*	×	無夜光效果
◎ 4	車位地面上設置身心障礙者停車位標示，標示圖尺寸 90 公分×90 公分以上，停車格線之顏色為藍色，下車區為白色。	803.3*	×	顏色錯誤,停車格線白色 下車區藍色
◎ 5	地面堅硬、平整、防滑，表面未使用鬆散性質的砂或石礫，高低差為 0.5 公分以下，坡度為 1/50 以下。	803.4*	○	
◎ 6	單一汽車停車位長度為 600 公分以上、寬度為 350 公分以上，包括寬 150 公分的下車區。	804.1*	○	
◎ 7	相鄰汽車停車位得共用下車區，長度為 600 公分以上，寬度為 550 公分以上，包括寬 150 公分的下車區。	804.2*	○	

註：P01 屬 SOGO 百貨停車場營業時間亦與捷運不同，非捷運站專屬停車場

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

8.停車位(續)

項次	檢核項目	設計準則	P01	備註
◎ 8	機車停車位長度為 220 公分以上，寬度為 225 公分以上。	805.1*	○	
◎ 9	在多層停車場內，所有身心障礙者之停車位設置於同一樓層，若設置於不同樓層時，另設標示以明確指示其位置。	4.6	×	未指引但有人員引導
◎ 10	身心障礙者停車位不能設置於一樓時，於停車處至電梯間之通道，並未使用階梯，且身心障礙者升降機於入口處有明顯標示。	4.6	○	
◎ 11	身心障礙者停車位未設置於斜坡道上。	4.6	○	
◎ 12	上下車空間與室內外無障礙通路連接。	4.6	○	
◎ 13	保留 2%停車位，作為行動不便之身心障礙者專用停車位，車位未滿五十個之公共停車場，至少應保留一個身心障礙者專用停車位。	4.6	○	總車位 616,專用位 13

註：P01 屬 SOGO 百貨停車場營業時間亦與捷運不同，非捷運站專屬停車場。

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

9.服務臺

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	服務臺前方空間樓地板無高差，且坡度 1/50 以下，並留設直徑 1.5 公尺以上之淨空間。	附錄*	○	
◎ 2	服務臺檯面與地板面距離為 70-80 公分，且檯面下 45 公分範圍內，由地板面量起 65 公分內淨空。	附錄*	○	

*：請參照「新建建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

10.導盲磚

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	導盲磚設置在無任何輔助性引導設施之處，如空間附近無牆面、突出物，或無聲音指示之大廣場等空間。	4.7	○	
◎ 2	導盲磚未影響他人通行。	4.7	○	
◎ 3	在不適合鋪設導盲磚處，設置服務鈴，由服務人員引導身心障礙者。	4.7	—	無明確不適合設置導盲磚處
◎ 4	未沿著通道中央鋪設導盲磚。	4.7	○	
◎ 5	導盲鋪材具觸感及明度之對比。	4.7	○	
◎ 6	導盲磚之規格與國際殘障協會制訂之規格相同。	4.7	—	未有一定型式、規格與材質

11.標示

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	無障礙標示符合下列規定之比例。 	902.1*	○	
◎ 2	無障礙標示之顏色與底色具對比，且該標示若設置於壁面上，該標示之底色與壁面顏色對比。	902.2*	○	
◎ 3	採用藍色底，標示採用白色。	902.2*	○	
◎ 4	在地面前端有變化時，於地面設置警示標誌，且使用與地面顏色對比且質地不同之材料。	604.1* 604.2*	○	
◎ 5	標示輔有觸覺文字與符號。	4.8	×	只有電梯有,其他標示未有觸覺文字或符號
◎ 6	標示系統未單純以顏色作為傳達訊息之區別，以避免色盲者無法辨識。	4.8	○	
◎ 7	標示採立地式，未採用鋪貼地面。	4.8	○	
◎ 8	在觸覺標示前面有淨空區域，讓民眾能夠距離標示 7.6 公分之內。	4.8	—	無觸覺標示
◎ 9	對於輪椅使用者而言，與標示中心之水平距離為 122 公分，以及與標示垂直距離 76.2 公分。	4.8	×	無針對輪椅使用者之標示系統
◎ 10	設有導引標示，引導至各類無障礙設施。	4.8	○	
◎ 11	場站平面配置圖標示無障礙系統各項設施之相關位置。	4.8	○	

*：請參照「新建建築物無障礙設施設計規範」之規範條文。

12.電腦查詢系統

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	任何複合運輸場所內之電腦查詢系統至少有一臺供輪椅者使用。	4.9	×	無設置電腦查詢系統
◎ 2	腦查詢系統之檯面與地板面之距離為 70-80 公分，	4.9	—	無設置電腦查詢系統

附表 1.5-4 捷運忠孝復興站標示系統檢核表

1.設計原則

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	標示系統符合連貫性、單純性、統一性及層級性。	5.2.1	○	
◎ 2	標示系統內容簡單化及圖案化。	5.2.1	○	
◎ 3	標示系統採標準化設計。	5.2.1	○	
◎ 4	標示系統就人行動線之主、次要通道所必須顯示之資訊加以區分。	5.2.1	○	

2.設計基本要素

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	標示系統圖像元素選擇上，以「符碼化」優先、「代碼化」次之、「雙語化」再次之。	5.2.2.1	○	
◎ 2	標示系統內同一事物所使用之圖形符合一致性。	5.2.2.2	○	
◎ 3	所有資訊文案均採中英文並列對照。	5.2.2.3	○	
◎ 4	文字描述時，以中文為主，英文為輔，其英文字首之字高為中文之 1/2。	5.2.2.3	○	
◎ 5	標示系統使用之中文書寫方式，依教育部最新頒布之中文字體標準書寫方式。	5.2.2.3	○	
◎ 6	中英文字體以中文黑體字與國際通用之英文字體 Helvetica Medium 互相搭配。	5.2.2.3	○	
◎ 7	當字體小於 1 公分時，採用中文粗黑體字及英文字體 Helvetica Regular。	5.2.2.3	○	
◎ 8	箭頭圖形之上下臂角度為 90 度。	5.2.2.4	○	
◎ 9	出口、入口、緊急逃生、警告標誌等標示系統面板設計採用一致性的色彩。	5.2.2.5	○	

3.硬體構成要素

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	站體內標示系統採用耐久材質。	5.2.3.1	○	
◎ 2	站體外標示系統採用耐候性之材質。	5.2.3.1	○	
◎ 3	標示系統之材質合乎法規規定。	5.2.3.1	○	
◎ 4	緊急逃生標示系統採用螢光塗料或不斷電系統。	5.2.3.1	○	
◎ 5	標示系統符號尺寸提供 15-30 公尺之可視距離。	5.2.8	○	
◎ 6	標示系統之設置高不影響人行動線。	5.2.8	○	
◎ 7	無障礙標示系統已考量輪椅使用者之可視高度。	5.2.8	○	

4.標示系統設置形式

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
1	懸吊式標示附設照明設施。	5.2.4.1	○	
2	懸吊式燈箱設置高度以下緣距地面 2.5 公尺，側嵌式以 2.1 公尺。	5.2.4.1	○	
◎ 3	立地式標示設置未在人行動線上。	5.2.4.2	○	
◎ 4	立地式標示之牌面採用藍底白字。	5.2.4.2	○	
◎ 5	地面式標示所使用防滑及耐磨之材質。	5.2.4.4	○	無地面式標示

5.標示系統設置類型

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
1	指示性標示系統上提供距轉乘設施「剩餘距離」。	5.2.5.1	×	未標示剩餘距離
◎ 2	同一標示牌上所併列之標示設施在 5 個以內。	5.2.5.1	○	
◎ 3	月臺層之指示性標示指引各出口編號與樓梯及電扶梯之對應位置，並提供前往轉乘設施之最近出口位置。	5.2.5.1	○	
◎ 4	各方位(向)出入口指標加註重要地標名稱。	5.2.5.1	○	
◎ 5	場站內提供各運輸系統、系統內各路線別及各項轉乘設施之識別性標示。	5.2.5.2	○	
◎ 6	場站出入口、穿堂層及月臺層等重要明顯處設置資訊性標示。	5.2.5.3	○	
◎ 7	資訊圖之設置高度，依牌面中心線高度距地面高度在 1,500 公厘-1,650 公厘間。	5.2.5.3	×	180cm
◎ 8	牆面廣告燈箱距資訊圖之間距為 1,200 公厘以上，且資訊圖上方加強照明設備。	5.2.5.3	○	
◎ 9	進站資訊包含系統路網圖、場站資訊圖及電梯位置圖。	5.2.5.3	○	
◎ 10	系統路網圖配置於各出入口通道進入穿堂層之進站動線上及月臺層。	5.2.5.3	○	
◎ 11	場站資訊圖標示「您的位置」，以明確告知乘客所在空間之位置。	5.2.5.3	○	
◎ 12	場站資訊圖配置於各出入口通道進入穿堂層之進站動線上及月臺層。	5.2.5.3	○	
◎ 13	出站資訊包含場站位置圖及出口資訊圖。	5.2.5.3	○	
◎ 14	場站位置圖之牌面內容提供以該站為中心約 800 公尺周邊範圍之地圖。	5.2.5.3	○	
◎ 15	場站位置圖配置於穿堂層往各出口通道之出站動線上、穿堂層各動線抉擇點及月臺層。	5.2.5.3	○	
◎ 16	出口資訊圖配置於月臺層。	5.2.5.3	○	

6.標示系統界面處理與整合

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	場站附近之交通系統資訊納入標示系統內容。	5.2.7	○	
◎ 2	廣告版與場站各項標示系統(如導覽資訊性標示及設施識別性標示)有所區隔。	5.2.7	○	

7.播音系統

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	下客月臺層及大廳穿堂層配合車輛到站時間提供播音系統。	5.3	×	未提供
◎ 2	播音資訊包含轉乘設施種類、出站月臺、出口方向、出口位置及搭車地點等。	5.3	×	未提供
◎ 3	緊急狀況以即時播音系統提供轉乘資訊。	5.3	—	未測試

附表 1.5-5 捷運忠孝復興站轉乘資訊系統檢核表

1. 通則

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	資訊內容正確、一致及連續。	6.1.2	○	
◎ 2	資訊內容提前且即時。	6.1.2	×	未提供即時轉乘資訊
◎ 3	資訊內容以中文為主，英文為輔。	6.1.2	○	

2. 入口網頁

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	場站設置入口網頁，供乘客查詢相關轉乘資訊。	6.2.1	×	無獨立場站入口網頁，設於捷運公司網頁下
◎ 2	提供場站內及 800 公尺步行可及範圍內轉乘運具之動態與靜態資訊，內容包含：轉乘運具之種類、搭乘地點、營運資訊，以及場站附屬停車場之管理規則、費率資訊、車位空滿資訊。	6.2.1	○	可連結公車動態資訊系統
◎ 3	場站入口網頁提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內提供運具租賃服務之資訊，內容至少包含租賃地點、租賃規則、費率資訊。	6.2.1	—	區內無租賃服務
4	場站入口網頁提供旅運規劃，內容至少包括整趟行程之運具組合方案，及各方案所需之總時間與總成本。	6.2.1	×	無獨立場站入口網頁，未提供
5	同一營運單位之不同場站(如臺鐵各站、高鐵各站、捷運各站)設置共同入口網頁。	6.2.2	○	
◎ 6	若為國際運輸聯外運輸系統之端點站、重要轉運站，及提供行李託運服務之場站，已提供該國際運輸系統之動態與靜態資訊。	6.2.2	—	非國際運輸場站
◎ 7	若國際運輸場站透過其場站內聯外運輸系統可轉乘至其他運具，亦應提供該運具之動態與靜態資訊。	6.2.2	—	非國際運輸場站

3. 靜態資訊看板

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	轉乘臨停處提供場站運具之靜態營運資訊，內容包含路網資訊、班次時刻、費率資訊。	6.3.1	○	
◎ 2	轉乘停車設施處提供停車場之靜態營運資訊，內容包含管理規則、費率資訊。	6.3.1	—	無本項設施
◎ 3	在場站主要出入口處，提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內轉乘運具之靜態資訊，內容包含：轉乘運具之種類、搭乘地點、營運資訊。若複合運輸場站內無主運具之下客處，可不提供。	6.3.1 6.3.2	○	
◎ 4	在場站主要出入口處，提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內提供運具租賃服務之資訊，內容至少包含租賃地點、租賃規則、費率資訊。	6.3.1	—	區內無租賃服務
◎ 5	靜態資訊看板之設置位置其視線方向與場站內其他物體未相衝突。	6.3.1	○	
◎ 6	若國際運輸場站透過聯外運輸系統可轉乘至其他運具，在該聯外運輸系統之搭車地點已提供其他運具之靜態資訊。	6.3.2	—	非國際運輸場站

4.動態資訊看板

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	轉乘臨停處提供該運具之動態營運資訊，內容包含：班次時刻資訊、行車狀況。若轉乘運具之營運單位本身無法提供即時營運資訊時，可不提供。	6.4.1 6.4.2	—	未提供動態轉乘資訊看板
2	轉乘停車設施處提供停車場之車位空滿資訊。	6.4.1	—	無停車設施
◎ 3	在場站主要出入口處，提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內轉乘運具之動態資訊。若複合運輸場站內無主運具之下客處，可不提供。若轉乘運具之營運單位本身無法提供即時營運資訊時，可不提供。	6.4.1 6.4.2	×	未提供動態資訊
4	動態資訊看板之設置位置其視線方向與場站內其他物體未相衝突。	6.4.1	—	未提供動態資訊
◎ 5	若為國際運輸聯外運輸系統之端點站、重要轉運站，及提供行李託運服務之場站，已提供該國際運輸系統之動態資訊。	6.4.2	—	非國際運輸場站
◎ 6	若國際運輸場站透過聯外運輸系統可轉乘至其他運具，在該聯外運輸系統之搭車地點亦應提供其他運具之動態資訊。	6.4.2	—	非國際運輸場站

5.宣傳摺頁

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	服務臺或場站主要出入口處放置轉乘運具宣傳摺頁。	6.5.1	×	未提供
◎ 2	宣傳摺頁提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內轉乘運具之靜態資訊，內容包含：轉乘運具之種類、搭乘地點、營運資訊。	6.5.1	—	未提供轉乘運具宣傳摺頁
◎ 3	宣傳摺頁提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內提供運具租賃服務之資訊，內容至少包含租賃地點、租賃規則、費率資訊。	6.5.1	—	未提供轉乘運具宣傳摺頁
4	相同經營單位之不同複合運輸場站(如臺鐵、高鐵、捷運各站)共同設置宣傳摺頁。	6.5.2	×	未提供
◎ 5	若國際運輸場站透過聯外運輸系統可轉乘至其他運具，在該聯外運輸系統之搭車地點亦應提供其他運具之靜態資訊。	6.5.2	—	非國際運輸場站

6.電腦查詢系統

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 1	場站主要出入口處設置電腦查詢系統，供乘客查詢相關轉乘資訊。	6.6.1	×	未提供
◎ 2	電腦查詢系統提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內轉乘運具之動態與靜態資訊，內容包含：轉乘運具之種類、搭乘地點、營運資訊。若複合運輸場站內無主運具之下客處，可不提供。	6.6.1 6.6.2	—	未提供電腦查詢系統
◎ 3	電腦查詢系統提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內提供運具租賃服務之資訊，內容至少包含租賃地點、租賃規則、費率資訊。	6.6.1	—	未提供電腦查詢系統
4	電腦查詢系統提供旅運規劃功能，至少包括整趟行程之各到離站運具組合方案，及各方案所需之總時間與總成本。	6.6.1	—	未提供電腦查詢系統

6.電腦查詢系統(續)

項次	檢核項目	設計準則	整體	備註
◎ 5	若為國際運輸聯外運輸系統之端點站、重要轉運站，及提供行李託運服務之場站，已提供該國際運輸系統之動態與靜態資訊。	6.6.2	—	非國際運輸場站
◎ 6	若國際運輸場站透過其場站內聯外運輸系統可轉乘至其他運具，已提供該運具之動態與靜態資訊。	6.6.2	—	非國際運輸場站



臨停區未採區隔設計(捷運忠孝復興站)



計程車未限制排班數量(板橋車站東側)



臨停區未提供遮雨(陽)設施(板橋車站北側)



大客車臨停區未設遮雨(陽)設施(捷運忠孝復興站)

附圖 1-1 轉乘臨停與轉乘停車系統現況常見問題



人行步道(含坡道)未設遮雨設施(板橋車站東側)

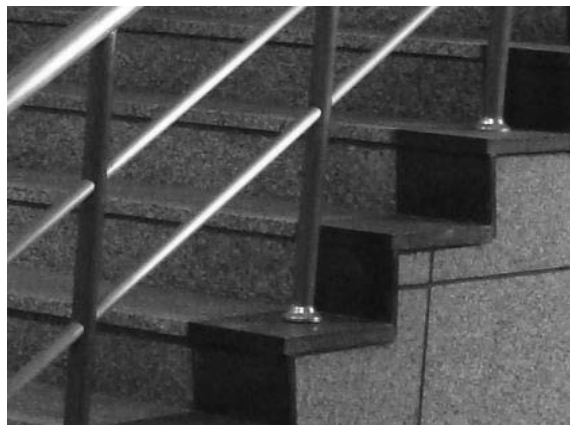


樓梯扶手長度伸出頭末階未達 120 公分(板橋車站)

附圖 1-2 人行系統現況常見問題



樓梯扶手高度不符規定(板橋車站)



樓梯未鄰牆部分未設防護緣(板橋公車站)



樓梯兩側未設清潔溝(捷運板橋站)



手扶梯水平踏階不足 4 個(板橋公車站)

附圖 1-2 人行系統現況常見問題(續)



樓梯扶手端部未做防勾撞處理(忠孝復興站)



電梯前警示設施位置設置錯誤(板橋車站)

附圖 1-3 無障礙系統現況常見問題



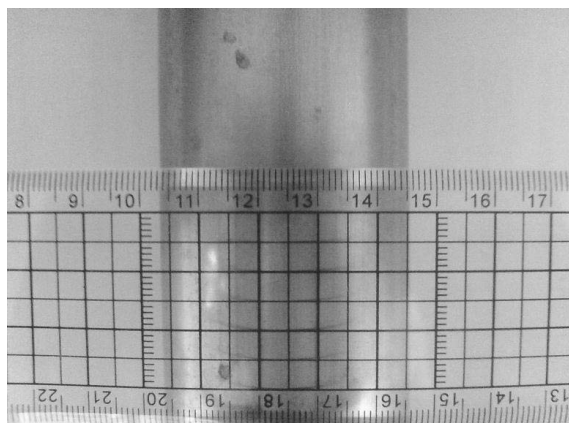
點字設施位置錯誤(忠孝復興站)



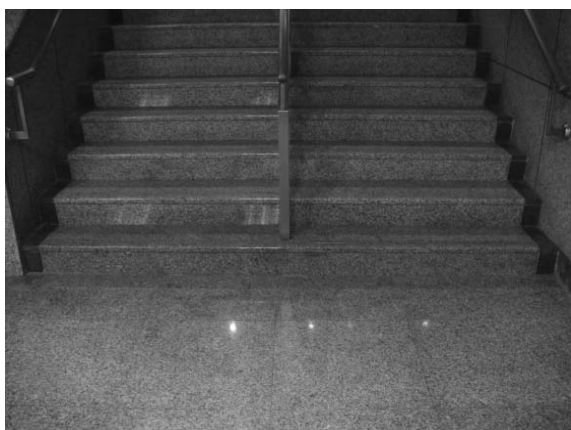
樓梯前警示設施位置設置錯誤(捷運板橋站)



服務檯面與地板距離過高(板橋客運站)



樓梯扶手直徑不符規範



地面前端有變化時，未設置警示設施(板橋客運站)



坡道與平臺未採用對比顏色(板橋車站)

附圖 1-3 無障礙系統現況常見問題(續)



標示系統未符合層級性(板橋車站)



標示符碼未統一(板橋車站)



標示系統未標準化設計(板橋車站)



標示內容錯誤(板橋客運站)

附圖 1-4 標示系統現況常見問題

附錄 2

示範計畫之轉乘設施需求調查表

附錄 2-1 汽機車臨停需求調查表

附錄 2-2 計程車排班需求調查表

附錄 2-3 公車臨停需求調查表

附錄 2-4 停車供需調查表(小汽車)-板橋新站特定專用區

附錄 2-5 停車供需調查表(小汽車)-捷運忠孝復興站

附錄 2-6 停車供需調查表(機車)

附錄 2-7 停車供需調查表(腳踏車)

附錄 2-8 樓梯/電扶梯/出入口/通道行人流量調查表

附錄 2-9 上、下車人數調查表-公車停靠站

附錄 2-10 上、下車人數調查表-臨停區

附錄 2-11 上、下車人數調查表-計程車招呼站

附錄 2-1 汽機車臨停需求調查表

設施種類				設施位置				
調查員				調查日期				
時	分	車種	合法 ^{*1}			違規 ^{*2}		
			進入		離開	進入		離開
			上客	下客		上客	下客	
07	00-15	汽						
		機						
	15-30	汽						
		機						
	30-45	汽						
		機						
	45-60	汽						
		機						
08	00-15	汽						
		機						
	15-30	汽						
		機						
	30-45	汽						
		機						
	45-60	汽						
		機						

*1 合法：將車輛臨時停靠於黃線範圍內者，視為合法

*2 違規：將車輛臨時停靠於紅線或於黃線併排者，視為違規

附錄 2-2 計程車排班需求調查表

設施種類			設施位置		
調查員			調查日期		
時	分	進入		離開	15 分鐘內最大量
07	00-15				
	15-30				
	30-45				
	45-60				
08	00-15				
	15-30				
	30-45				
	45-60				
17	00-15				
	15-30				
	30-45				
	45-60				
18	00-15				
	15-30				
	30-45				
	45-60				

附錄 2-3 公車臨停需求調查表

設施種類			設施位置	
調查員			調查日期	
時	分	進入		離開
07	00-15			
	15-30			
	30-45			
	45-60			
08	00-15			
	15-30			
	30-45			
	45-60			
17	00-15			
	15-30			
	30-45			
	45-60			
18	00-15			
	15-30			
	30-45			
	45-60			

附錄 2-4 停車供需調查表(小汽車)－板橋新站特定專用區

停車場名稱		
調查員	調查日期	
需求 部分	出入口位置	
	起始數量	
	時 分	
	合法停車 有格位	違規停車 無格位
	總需求	
		臺鐵 高鐵 捷運站 客運站 公車站 住家 公司 周邊洽公 其他
00-15		
15-30		
30-45		
45-60		

附錄 2-5 停車供需調查表(小汽車)－捷運忠孝復興站

停車場名稱												
調查員		調查日期										
需求部分	出入口位置											
	起始數量											
	時	分	合法停車 有格位	違規停車 無格位	總需求	前往地點						
						捷運站	Sogo 百貨	周邊購物	住家	公司	周邊洽公	其他
00-15												
15-30												
30-45												
45-60												

附錄 2-6 停車供需調查表(機車)

停車場名稱								
調查員				調查日期				
需求 部分	出入口位置							
	起始數量				起始數量			
	時	分	進場	離場	時	分	進場	離場
	07	00-15			17	00-15		
		15-30				15-30		
		30-45				30-45		
		45-60				45-60		
	08	00-15			18	00-15		
		15-30				15-30		
		30-45				30-45		
		45-60				45-60		

附錄 2-7 停車供需調查表(腳踏車)

停車場名稱							
調查員				調查日期			
需求 部分	時間	合法停車 有格位	違規停車 無格位	總需求	合法停車 有格位	違規停車 無格位	總需求
	07-08						
	08-09						
	09-10						
	16-17						
	17-18						
	18-19						

附錄 2-8 樓梯/電扶梯/出入口/通道行人流量調查表

設施種類		設施位置	
調查員		調查日期	
時	分	方向	
		↓(下行或離開)	↑(上行或進入)
07	00-15		
	15-30		
	30-45		
	45-60		
08	00-15		
	15-30		
	30-45		
	45-60		

附錄 2-9 上、下車人數調查表-公車停靠站

設施種類	公車停靠站		設施位置		
調查員			調查日期		
調查時間					
序號	上車人數	下車人數	序號	上車人數	下車人數
1			21		
2			22		
3			23		
4			24		
5			25		
6			26		
7			27		
8			28		
9			29		
10			30		
11			31		
12			32		
13			33		
14			34		
15			35		
16			36		
17			37		
18			38		
19			39		
20			40		

附錄 2-10 上、下車人數調查表-臨停區

設施種類		臨停區		設施位置			
調查員				調查日期			
調查時間							
上車人數				下車人數			
序號		序號		序號		序號	
1		21		1		21	
2		22		2		22	
3		23		3		23	
4		24		4		24	
5		25		5		25	
6		26		6		26	
7		27		7		27	
8		28		8		28	
9		29		9		29	
10		30		10		30	
11		31		11		31	
12		32		12		32	
13		33		13		33	
14		34		14		34	
15		35		15		35	
16		36		16		36	
17		37		17		37	
18		38		18		38	
19		39		19		39	
20		40		20		40	

附錄 2-11 上、下車人數調查表-計程車招呼站

設施種類		計程車招呼站		設施位置			
調查員				調查日期			
調查時間				調查時間			
上車人數				上車人數			
序號		序號		序號		序號	
1		21		1		21	
2		22		2		22	
3		23		3		23	
4		24		4		24	
5		25		5		25	
6		26		6		26	
7		27		7		27	
8		28		8		28	
9		29		9		29	
10		30		10		30	
11		31		11		31	
12		32		12		32	
13		33		13		33	
14		34		14		34	
15		35		15		35	
16		36		16		36	
17		37		17		37	
18		38		18		38	
19		39		19		39	
20		40		20		40	

附錄 3

示範計畫之轉乘設施滿意度調查表

轉乘設施滿意度調查實際使用問卷與第 1 年期計畫建議之問卷有所差異之原因

第 1 年期計畫所擬定之滿意度調查問卷因問卷內容過於冗長，造成旅客填答不易且需花費較久時間填答，因此於滿意度調查表內將各項轉乘系統分開詢問，以減少問卷內容與篇幅。此外，原始問卷內容需要旅客對於各轉乘系統之每個細項設施填寫滿意度或改進項目，造成旅客填答過程不易判斷，難以回答，因此實際使用之問卷係將內容改為詢問各轉乘系統的整體滿意度及改進項目，以便受訪者回答。

綜合前述，本研究以「各項轉乘系統分開詢問」與「滿意度問項以詢問各轉乘系統整體滿意度為主」的想法，將原始建議之調查表修改為實際調查時使用之版本，此 2 版本之問卷內容如後。

板橋車站地區轉乘設施滿意度調查表(原始版本)

親愛的先生、小姐您好：

交通部運研所與鼎漢國際工程顧問股份有限公司目前正在進行「複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之研訂」計畫，為了瞭解旅客對轉乘設施之使用情形與滿意程度，作為相關設施改善之依據，特舉辦此調查，懇請您支持合作，謝謝。

敬祝

旅途愉快

鼎漢國際工程顧問股份有限公司 敬上

第一部分：旅行特性調查

- 請問您是準備進站搭車或出站離開？☐①進站搭車 ☐②出站離開
- 請問您是搭乘何種交通工具進/出本站？
☐①火車 ☐②高鐵 ☐③國道客運 ☐④捷運 ☐⑤公車
☐⑥計程車 ☐⑦他人開車接送 ☐⑧他人騎車接送 ☐⑨自行開車 ☐⑩自行騎車
☐⑪自行車 ☐⑫步行 ☐⑬其他(請說明_____)
- 請問您本次行程的目的為何？(若本次搭車為返回居住地者，請勾選去程的目的)
☐①上班/上學 ☐②商務洽公 ☐③休閒旅遊 ☐④探訪親友/返鄉 ☐⑤其他(請說明_____)
- 請問您平均多久會進/出本站？
☐①每週至少 2 次 ☐②每週 1 次 ☐③每月 2-3 次 ☐④每月 1 次 ☐⑤每半年 1-5 次
☐⑥無固定頻率 ☐⑦第一次進/出本站
- 請問您本次行程是否有陪同者？☐①是，共____位陪同 ☐②否，單獨 1 人(請直接至第二部分)
- 請問您陪同者中是否有平均每週至少 1 次會進/出本站者？(無陪同者，則無須填答)
☐①是 ☐②否

第二部分：基本資料調查

- 性別：☐①男性 ☐②女性
- 年齡：☐①20 歲以下 ☐②21-30 歲 ☐③31-40 歲 ☐④41-50 歲 ☐⑤51-60 歲 ☐⑥61 歲以上
- 教育程度：☐①國中以下 ☐②高中(職) ☐③專科 ☐④大學 ☐⑤碩士以上

背面尚有題目，請繼續填答

第三部分：滿意度調查

一、臨停與停車設施

1.請問您『曾經』在本站使用過何種臨停與停車設施？(可複選)

- ☐①公車站 ☐②計程車招呼站 ☐③接送臨停區(黃線) ☐④汽車停車場
☐⑤機車停車場 ☐⑥自行車停車格 ☐⑦均未使用過

2.請問您對『曾經使用過』的臨停與停車設施是否滿意？(未曾使用過的設施，則無須填答)

設施名稱	①非常不滿意	②不滿意	③普通	④滿意	⑤非常滿意
(1)公車站	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(2)計程車招呼站	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(3)接送臨停區	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(4)汽車停車場	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(5)機車停車場	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(6)自行車停車格	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3.請問您對「從本站到各項臨停與停車設施」或「從各項臨停與停車設施到本站」的導引標示與動線是否滿意？(未曾使用過的設施，則無須填答)

設施名稱	①非常不滿意	②不滿意	③普通	④滿意	⑤非常滿意
(1)公車站	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(2)計程車招呼站	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(3)接送臨停區	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(4)汽車停車場	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(5)機車停車場	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(6)自行車停車格	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.請問您對『曾經使用過』的臨停與停車設施覺得有待改進的地方為何？(可複選，每項設施最多選擇三項，未曾使用過的設施，則無須填答)

- ①設置位置 ②設置數量 ③上下車空間 ④交通秩序 ⑤照明
 ⑥遮雨(陽)設施 ⑦座椅 ⑧導引標示 ⑨導引動線 ⑩無需要改進
 ⑪其他(請說明_____)

設施名稱	第一需改善項目	第二需改善項目	第三需改善項目
(1)公車站	_____	_____	_____
(2)計程車招呼站	_____	_____	_____
(3)接送臨停區	_____	_____	_____
(4)汽車停車場	_____	_____	_____
(5)機車停車場	_____	_____	_____
(6)自行車停車格	_____	_____	_____

下頁尚有題目，請繼續填答

調查地點：_____ 調查日期：_____ 調查時間：_____ 調查員：_____ 編號：_____

二、人行設施

1. 請問您『曾經』在本站使用過何種人行設施？(可複選)

- ☐①出入口 ☐②室內通道 ☐③室外通道 ☐④樓梯 ☐⑤電扶梯
☐⑥一般電梯

2. 請問您對『曾經使用過』的人行設施是否滿意？(未曾使用過的設施，則無須填答)

設施名稱	①非常不滿意	②不滿意	③普通	④滿意	⑤非常滿意
(1)出入口	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(2)室內通道	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(3)室外通道	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(4)樓梯	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(5)電扶梯	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(6)電梯	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. 請問您對「從本站到各項人行設施」或「從各項人行設施到本站」的導引標示與動線是否滿意？(未曾使用過的設施，則無須填答)

設施名稱	①非常不滿意	②不滿意	③普通	④滿意	⑤非常滿意
(1)出入口	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(2)室內通道	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(3)室外通道	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(4)樓梯	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(5)電扶梯	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(6)電梯	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. 請問您對『曾經使用過』的人行設施覺得有待改進的地方為何？(可複選，每項設施最多選擇三項，未曾使用過的設施，則無須填答)

- ①設置位置 ②設置數量 ③高度 ④寬度 ⑤照明
 ⑥規格設計不良 ⑦緩衝空間不足 ⑧運轉速度 ⑨鋪面材質 ⑩地面不平整
 ⑪遮雨(陽)設施 ⑫扶手設置位置 ⑬扶手規格尺寸 ⑭扶手穩固性 ⑮被違規佔用
 ⑯人車衝突 ⑰缺乏人行號誌 ⑱導引標示 ⑲導引動線 ⑳無需要改進
 ㉑其他(請說明_____)






設施名稱	第一需改善項目	第二需改善項目	第三需改善項目
(1)出入口	_____	_____	_____
(2)室內通道	_____	_____	_____
(3)室外通道	_____	_____	_____
(4)樓梯	_____	_____	_____
(5)電扶梯	_____	_____	_____
(6)電梯	_____	_____	_____

背面尚有題目，請繼續填答

調查地點：_____ 調查日期：_____ 調查時間：_____ 調查員：_____ 編號：_____

三、無障礙設施

1. 請問您『曾經』在本站使用過何種無障礙設施？(可複選)

- ☐ ①坡道 
☐ ②無障礙電梯 
☐ ③汽車停車格 
☐ ④機車停車格 
☐ ⑤服務台 
☐ ⑥導盲磚
 ☐ ⑦均未使用過

2. 請問您對『曾經使用過』的人行設施是否滿意？(未曾使用過的設施，則無須填答)

設施名稱	①非常不滿意	②不滿意	③普通	④滿意	⑤非常滿意
(1)坡道	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(2)無障礙電梯	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(3)汽車停車格	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(4)機車停車格	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(5)服務台	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(6)導盲磚	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. 請問您對「從本站到各項無障礙設施」或「從各項無障礙設施到本站」的導引標示與動線是否滿意？(未曾使用過的設施，則無須填答)

設施名稱	①非常不滿意	②不滿意	③普通	④滿意	⑤非常滿意
(1)坡道	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(2)無障礙電梯	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(3)汽車停車格	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(4)機車停車格	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(5)服務台	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(6)導盲磚	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. 請問您對『曾經使用過』的無障礙設施覺得有待改進的地方為何？(可複選，每項設施最多選擇三項，未曾使用過的設施，則無須填答)

- ①設置位置 ②設置數量 ③高度 ④寬度 ⑤深度
 ⑥坡度 ⑦防護設施 ⑧扶手設置位置 ⑨扶手規格尺寸 ⑩扶手穩固性
 ⑪點字符號大小 ⑫點字內容正確性 ⑬缺乏點字符號 ⑭鋪面材質 ⑮地面不平整
 ⑯呼叫鈕設置位置 ⑰操作盤設置位置 ⑱開關門時間長度 ⑲操作空間 ⑳被違規佔用
 ㉑導引標示 ㉒導引動線 ㉓無需要改進 ㉔其他(請說明_____)

設施名稱	第一需改善項目	第二需改善項目	第三需改善項目
(1)坡道	_____	_____	_____
(2)無障礙電梯	_____	_____	_____
(3)汽車停車格	_____	_____	_____
(4)機車停車格	_____	_____	_____
(5)服務台	_____	_____	_____
(6)導盲磚	_____	_____	_____

下頁尚有題目，請繼續填答

調查地點：_____ 調查日期：_____ 調查時間：_____ 調查員：_____ 編號：_____

四、導引標示

- 1.請問您平時在本站時，是否『曾經』留意導引標示？☐①是 ☐②否(請直接至第五大題)
- 2.請問您對本站的導引標示是否滿意？(未曾留意導引標示者，則無須填答)
☐①非常不滿意 ☐②不滿意 ☐③普通 ☐④滿意 ☐⑤非常滿意
- 3.請問您對導引標示覺得有待改進的地方為何？(可複選，最多選擇三項，未曾留意導引標示者，則無須填答)

- ①數量不足 ②數量太多 ③布設位置 ④布設高度 ⑤型式不統一
⑥內容不明確 ⑦內容不連續 ⑧圖形不易辨識 ⑨圖型大小 ⑩無中英對照
⑪中文字體大小 ⑫英文字體大小 ⑬箭頭大小 ⑭顏色對比不佳 ⑮顏色不鮮豔
⑯照明 ⑰易迷路 ⑱無需要改進 ⑲其他(請說明_____)

第一需改善項目：_____ 第二需改善項目：_____ 第三需改善項目：_____
_____； _____； _____

五、轉乘資訊

- 1.請問您『曾經』利用何種方式查詢本站的轉乘資訊？(可複選)
☐①網頁 ☐②資訊看板 ☐③摺頁/手冊 ☐④電腦查詢系統 ☐⑤服務台
☐⑥均未使用過
- 2.請問您對『曾經使用過』的轉乘資訊提供方式是否滿意？(未曾使用過的方式，則無須填答)

設施名稱	①非常不滿意	②不滿意	③普通	④滿意	⑤非常滿意
(1)網頁	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(2)資訊看板	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(3)摺頁/手冊	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(4)電腦查詢系統	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(5)服務台	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- 3.請問您對『曾經使用過』的轉乘資訊提供方式覺得有待改進的地方為何？(可複選，每項方式最多選擇三項，未曾使用過的方式，則無須填答)
①設置位置 ②設置/發行數量 ③轉乘運具種類 ④轉乘運具搭乘地點
⑤轉乘運具路線資訊 ⑥轉乘運具班次資訊 ⑦轉乘運具費率資訊 ⑧轉乘運具行車狀況
⑨停車場地點 ⑩停車場營運資訊 ⑪周邊租車地點 ⑫周邊租車營運資訊
⑬旅運規劃建議 ⑭無需要改進 ⑮其他(請說明_____)

設施名稱	第一需改善項目	第二需改善項目	第三需改善項目
(1)網頁	_____	_____	_____
(2)資訊看板	_____	_____	_____
(3)摺頁/手冊	_____	_____	_____
(4)電腦查詢系統	_____	_____	_____
(5)服務台	_____	_____	_____

※對於本站各項轉乘設施，請問您是否還有其他寶貴的建議？

~~問卷到此全部結束！感謝您的合作！~~

臺鐵/高鐵板橋車站轉乘設施滿意度調查表(修正版本)

親愛的先生、小姐您好：

交通部運研所與鼎漢國際工程顧問股份有限公司目前正在進行「複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之研訂」研究案，為了瞭解旅客對轉乘設施之使用情形與滿意程度，作為相關設施改善之依據，特舉辦此調查，懇請您支持合作，謝謝。

敬祝

旅途愉快

鼎漢國際工程顧問股份有限公司 敬上

第一部分：旅行特性調查

- 請問您是準備進站搭車或出站離開？☐①進站搭車 ☐②出站離開
- 若為『①進站搭車』者：請問您剛剛是搭乘何種交通工具到達臺鐵/高鐵板橋車站？
若為『②出站離開』者：請問您預計會搭乘何種交通工具離開臺鐵/高鐵板橋車站？
☐①火車 ☐②高鐵 ☐③國道客運 ☐④捷運 ☐⑤公車
☐⑥計程車 ☐⑦他人開車接送 ☐⑧他人騎車接送 ☐⑨自行開車 ☐⑩自行騎機車
☐⑪腳踏車 ☐⑫步行 ☐⑬其他(請說明_____)
- 請問您本次行程的目的為何？**若本次搭車為返回居住地者，請勾選去程的目的**
☐①上班/上學 ☐②商務洽公 ☐③休閒旅遊 ☐④探訪親友/返鄉 ☐⑤其他(請說明_____)
- 請問您平均多久會到臺鐵/高鐵板橋車站？
☐①每週至少2次 ☐②每週1次 ☐③每月2-3次 ☐④每月1次 ☐⑤每半年1-5次
☐⑥無固定頻率 ☐⑦第一次進/出本站
- 請問您本次行程是否有陪同者？☐①是，共____位陪同 ☐②否，單獨1人(請直接至第二部分)
- 請問您陪同者中是否有平均每週至少1次會到臺鐵/高鐵板橋車站者？**無陪同者，則無須填答**
☐①是 ☐②否

第二部分：滿意度調查

一、臨停設施

- 請問您是否『曾經』在臺鐵/高鐵板橋車站使用下列任一種臨停設施：公車站、計程車招呼站、接送臨停區(黃線)？☐①是 ☐②否(請直接至第二大題)
- 請問您對臺鐵/高鐵板橋車站的臨停設施是否滿意？**未曾使用者，則無須填答**
☐①非常不滿意 ☐②不滿意 ☐③普通 ☐④滿意 ☐⑤非常滿意
- 請問您覺得臺鐵/高鐵板橋車站的臨停設施有待改進的地方為何？
可複選，請依重要程度分別填入1,2,3，最多選擇三項，未曾使用者，則無須填答
☐①設置位置 ☐②設置數量 ☐③上下車空間 ☐④交通秩序 ☐⑤照明
☐⑥遮雨(陽)設施 ☐⑦座椅 ☐⑧導引標示 ☐⑨導引動線 ☐⑩無需要改進
☐⑪其他(請說明_____)

背面尚有題目，請繼續填答

二、停車設施

1.請問您是否『曾經』在臺鐵/高鐵板橋車站使用下列任一種停車設施：汽車停車場、機車停車場、腳踏車停車格？

☐①是 ☐②否(請直接至第三大題)

2.請問您對臺鐵/高鐵板橋車站的停車設施是否滿意？**未曾使用者，則無須填答**

☐①非常不滿意 ☐②不滿意 ☐③普通 ☐④滿意 ☐⑤非常滿意

3.請問您覺得臺鐵/高鐵板橋車站的停車設施有待改進的地方為何？

可複選，請依重要程度分別填入 1,2,3，最多選擇三項，未曾使用者，則無須填答

☐①設置位置 ☐②設置數量 ☐③上下車空間 ☐④交通秩序 ☐⑤照明
☐⑥遮雨(陽)設施 ☐⑦座椅 ☐⑧導引標示 ☐⑨導引動線 ☐⑩無需要改進
☐⑪其他(請說明_____)

三、人行設施

1.請問您對臺鐵/高鐵板橋車站的人行設施是否滿意？

☐①非常不滿意 ☐②不滿意 ☐③普通 ☐④滿意 ☐⑤非常滿意

2.請問您覺得臺鐵/高鐵板橋車站的人行設施有待改進的地方為何？

可複選，請依重要程度分別填入 1,2,3，最多選擇三項

☐①設置位置 ☐②設置數量 ☐③高度 ☐④寬度 ☐⑤照明
☐⑥規格設計不良 ☐⑦緩衝空間不足 ☐⑧運轉速度 ☐⑨鋪面材質 ☐⑩地面不平整
☐⑪遮雨(陽)設施 ☐⑫扶手設置位置 ☐⑬扶手規格尺寸 ☐⑭扶手穩固性 ☐⑮被違規佔用
☐⑯人車衝突 ☐⑰缺乏人行號誌 ☐⑱導引標示 ☐⑲導引動線 ☐⑳無需要改進
☐㉑其他(請說明_____)

四、無障礙設施

1.請問您是否『曾經』在臺鐵/高鐵板橋車站使用下列任一種無障礙設施：無障礙坡道、無障礙電梯、無障礙汽車停車格、無障礙機車停車格、服務台、導盲磚？

☐①是 ☐②否(請直接至第五大題)

2.請問您對臺鐵/高鐵板橋車站的無障礙設施是否滿意？**未曾使用者，則無須填答**

☐①非常不滿意 ☐②不滿意 ☐③普通 ☐④滿意 ☐⑤非常滿意

3.請問您覺得臺鐵/高鐵板橋車站的無障礙設施有待改進的地方為何？

可複選，請依重要程度分別填入 1,2,3，最多選擇三項，未曾使用者，則無須填答

☐①設置位置 ☐②設置數量 ☐③高度 ☐④寬度
☐⑤深度 ☐⑥坡度 ☐⑦防護設施 ☐⑧扶手設置位置
☐⑨扶手規格尺寸 ☐⑩扶手穩固性 ☐⑪點字符號大小 ☐⑫點字內容正確性
☐⑬缺乏點字符號 ☐⑭鋪面材質 ☐⑮地面不平整 ☐⑯呼叫鈕設置位置
☐⑰操作盤設置位置 ☐⑱開關門時間長度 ☐⑲操作空間 ☐⑳被違規佔用
☐㉑導引標示 ☐㉒導引動線 ☐㉓無需要改進 ☐㉔其他(請說明_____)

下頁尚有題目，請繼續填答

五、導引標示

1.請問您平時在臺鐵/高鐵板橋車站時，是否『曾經』留意導引標示？

☐①是 ☐②否(請直接至第六大題)

2.請問您對臺鐵/高鐵板橋車站的導引標示是否滿意？**未曾留意者，則無須填答**

☐①非常不滿意 ☐②不滿意 ☐③普通 ☐④滿意 ☐⑤非常滿意

3.請問您覺得臺鐵/高鐵板橋車站的導引標示有待改進的地方為何？

可複選，請依重要程度分別填入 1,2,3，最多選擇三項，未曾留意者，則無須填答

☐①數量不足 ☐②數量太多 ☐③布設位置 ☐④布設高度 ☐⑤型式不統一
☐⑥內容不明確 ☐⑦內容不連續 ☐⑧圖形不易辨識 ☐⑨圖型大小 ☐⑩無中英對照
☐⑪中文字體大小 ☐⑫英文字體大小 ☐⑬箭頭大小 ☐⑭顏色對比不佳 ☐⑮顏色不鮮豔
☐⑯照明 ☐⑰易迷路 ☐⑱無需要改進 ☐⑲其他(請說明_____)

六、轉乘資訊

1.請問您是否『曾經』利用下列任一種方式查詢臺鐵/高鐵板橋車站的轉乘資訊：網頁、資訊看板、摺頁/手冊、電腦查詢系統(kiosk)、服務台？

☐①是 ☐②否(請直接至第七大題)

2.請問您對臺鐵/高鐵板橋車站提供轉乘資訊的方式是否滿意？**未曾查詢者，則無須填答**

☐①非常不滿意 ☐②不滿意 ☐③普通 ☐④滿意 ☐⑤非常滿意

3.請問您覺得臺鐵/高鐵板橋車站的轉乘資訊提供方式有待改進的地方為何？

可複選，請依重要程度分別填入 1,2,3，最多選擇三項，未曾查詢者，則無須填答

☐①設置位置 ☐②設置/發行數量 ☐③轉乘運具種類 ☐④轉乘運具搭乘地點
☐⑤轉乘運具路線資訊 ☐⑥轉乘運具班次資訊 ☐⑦轉乘運具費率資訊 ☐⑧轉乘運具行車狀況
☐⑨停車場地點 ☐⑩停車場營運資訊 ☐⑪周邊租車地點 ☐⑫周邊租車營運資訊
☐⑬旅運規劃建議 ☐⑭無需要改進 ☐⑮其他(請說明_____)

七、其他意見

1.對於臺鐵/高鐵板橋車站各項轉乘設施，請問您是否還有其他寶貴的建議？

第三部分：基本資料調查

1. 性別：☐①男性 ☐②女性

2.年齡：☐①20歲以下 ☐②21-30歲 ☐③31-40歲 ☐④41-50歲 ☐⑤51-60歲 ☐⑥61歲以上

3.教育程度：☐①國中以下 ☐②高中(職) ☐③專科 ☐④大學 ☐⑤碩士以上

4.職業：☐①學生 ☐②軍警 ☐③公教 ☐④農林漁牧業 ☐⑤工/製造業 ☐⑥商/服務/自由業
☐⑦家管 ☐⑧待業 ☐⑨退休 ☐⑩其他(請說明_____)

～～問卷到此全部結束！感謝您的合作！～～

附錄 4

示範計畫各場站之標示系統牌面設置位置及內容資訊

附錄 4-1 臺鐵/高鐵板橋車站-1 樓

附錄 4-2 臺鐵/高鐵板橋車站-B1 層

附錄 4-3 板橋客運站

附錄 4-4 板橋公車站

附錄 4-5 捷運板橋站-B1 層

附錄 4-6 捷運板橋站-B2 層

附錄 4-7 捷運板橋站-B3 層

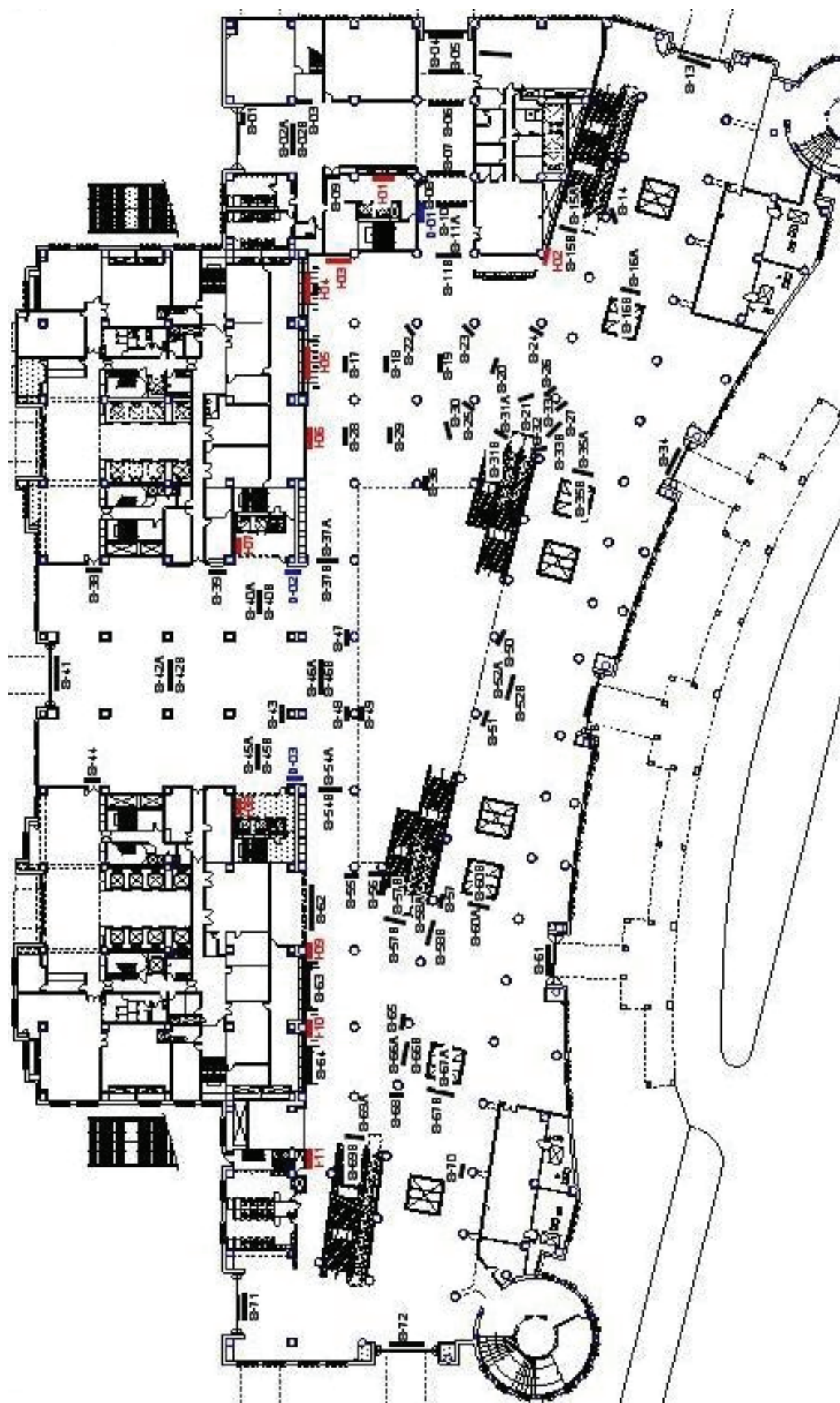
附錄 4-8 捷運忠孝復興站-3 樓

附錄 4-9 捷運忠孝復興站-1 樓

附錄 4-10 捷運忠孝復興站-B1 層

附錄 4-11 捷運忠孝復興站-B2 層

附錄 4-1 臺鐵/高鐵板橋車站-1 樓



樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
1 樓	S-01	A	緊急出口
	S-02A	A	洗手間→
	S-02B	A	北 1 出口站前路、文化路
	S-03	A	←緊急出口
	S-04	A	東 1 出口 新站路、漢生路
	S-05	A	←防災中心 ↑停車場、身障電梯、電梯
			一樓車站大廳↑ 公用電話、洗手間→
	S-06	A	←北 1 出口 ←洗手間、公用電話
			東 1 出口↑ 防災中心→
	S-07	A	↑一樓車站大廳
			洗手間、公用電話→ 身障電梯、電梯、停車場、樓梯(下)↘
	S-08	F	捷運請至 B1F
	S-09	A	緊急出口
	S-10	A	↑東 1 出口 ↙樓梯(下)、身障電梯、電梯、停車場
			北 1 出口↑ 洗手間、公用電話、防災中心↑
	S-11A	A	台鐵售票處→ 高鐵、台鐵剪票口、電扶梯(下)↑
	S-11B	A	↑東 1 出口 ↑洗手間、停車場
	S-12	A	服務台
	S-13	A	東 2 出口 新站路、漢生路
	S-14	F	高鐵售票處↑ 捷運請至 B1F
	S-15A	A	一樓車站大廳↑ 高鐵、台鐵售票處↑
	S-15B	A	高鐵、台鐵東候客處、樓梯(下)↓ 洗手間、公用電話↓
	S-16A	A	↑南 1 出口 ←公用電話
			↑高鐵售票處 ↑電扶梯(下)、高鐵、台鐵剪票口
			台鐵售票處→ 停車場、洗手間→
	S-16B	A	←台鐵售票處 ←洗手間、停車場
			↙高鐵、台鐵東候客處 ↙存物箱
			東 2 出口↑ 公用電話→
	S-17	G	↑乘車方向
	S-18	G	↑乘車方向
	S-19	G	↑乘車方向
	S-20	G	↑乘車方向
	S-21	G	↑乘車方向
	S-22	F	剪票口→
	S-23	F	剪票口→
	S-24	F	剪票口→
	S-25	F	剪票口由此下樓↘
	S-26	F	剪票口→
	S-27	F	捷運↙
	S-28	G	↑乘車方向
	S-29	G	↑乘車方向

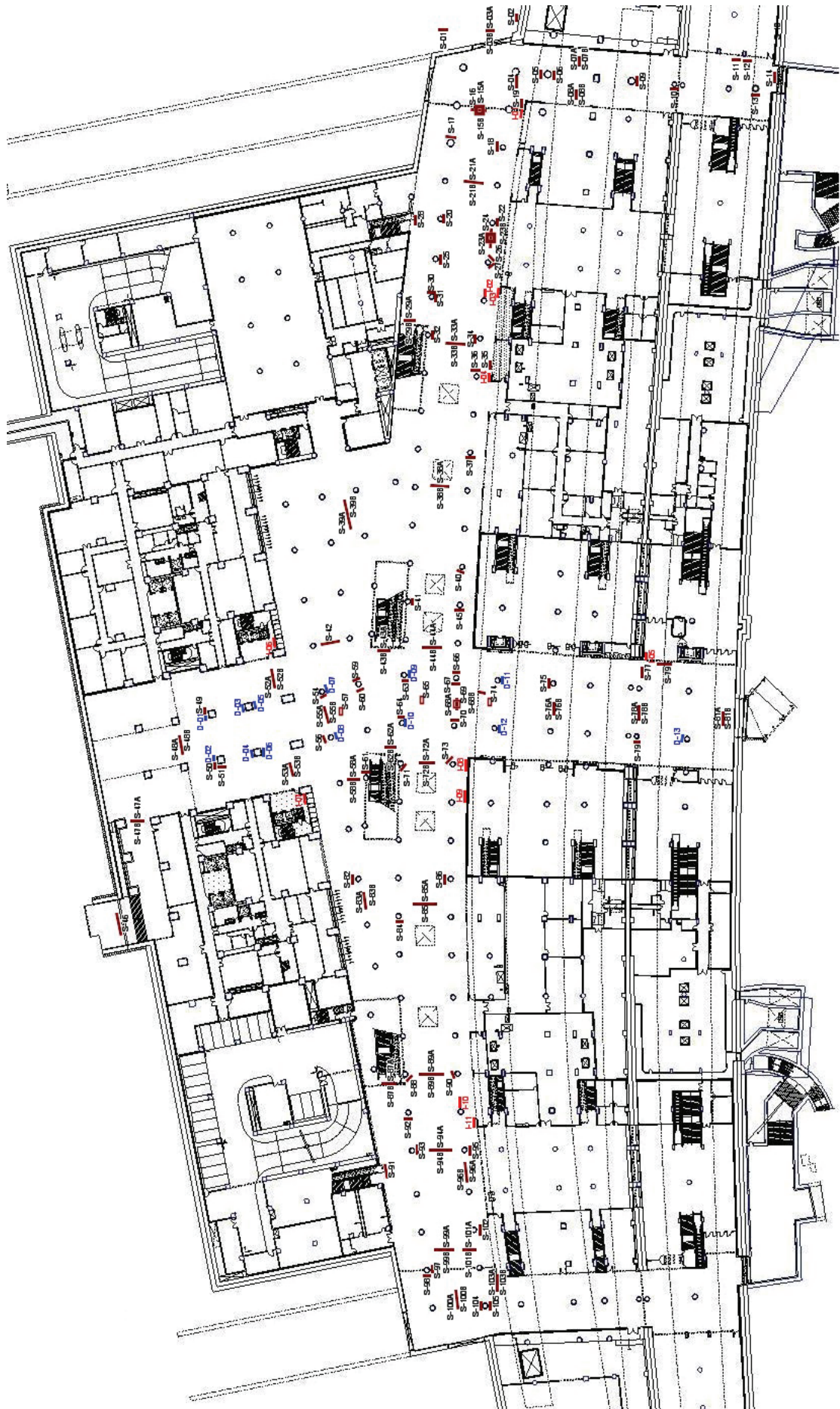
樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
	S-30	G	↑ 乘車方向
	S-31A	A	↓ 電扶梯(下)、高鐵、台鐵剪票口
	S-31B	A	↑ 一樓車站大廳
	S-32	F	剪票口由此下樓↘
			捷運↘
			高鐵剪票口↘
	S-33A	A	←東2出口 ↘樓梯(下)、高鐵、台鐵東候客處
			南1出口↑ 高鐵、台鐵剪票口、電扶梯(下)↘
	S-33B	A	↑台鐵售票處 ↘電扶梯(下)、高鐵、台鐵剪票口
			高鐵、台鐵東候客處、樓梯(下)→ 停車場、洗手間↑
	S-34	A	南1出口 縣民大道、中山路
	S-35A	A	←南1出口
			高鐵售票處↑ 身障電梯、電梯、停車場、公用電話↑
			台鐵售票處→ 高鐵、台鐵剪票口、電扶梯(下)↘
	S-35B	A	高鐵、台鐵剪票口、電扶梯(下)→ 高鐵售票處↑
			↑東2出口 ↑行包中心
			南1出口→ 洗手間、郵局、公用電話↑
	S-36	F	←計程車招呼站(油電雙燃料)請至西出口
	S-37A	A	服務中心、台鐵值班站長室→ 電梯、停車場、公用電話→
	S-37B	A	台鐵售票處↑ 洗手間、公用電話↑
	S-38	A	緊急出口
	S-39	A	服務中心
	S-40A	A	←電梯、身障電梯、停車場
	S-40B	A	電梯、停車場→ 服務中心、公用電話↑
	S-41	A	北2出口 站前路、文化路
	S-42A	A	←服務中心、台鐵值班站長室 ←電梯、停車場
			高鐵、台鐵售票處↑ 高鐵、台鐵剪票口、電扶梯(下)↑
			高鐵警察辦公室→ 身障電梯、電梯、停車場→
	S-42B	A	←高鐵警察辦公室 ↑公用電話
			↑北2出口
			服務中心、台鐵值班站長室→ 公用電話→
	S-43	F	←臺鐵售票處 高鐵售票處→ 捷運請至B1F
	S-44	A	緊急出口
	S-45A	A	電梯、身障電梯、停車場→ 洗手間↑
	S-45B	A	↑公用電話 ←電梯、身障電梯、停車場
	S-46A	A	←台鐵售票處 ←公用電話、洗手間
			南2出口↑ 高鐵、台鐵剪票口、電扶梯(下)↑
			高鐵售票處→ 洗手間、公用電話→
	S-46B	A	↑高鐵警察辦公室 ←高鐵售票處、洗手間
			北2出口↑ 服務中心、台鐵值班站長室↑
			台鐵售票處→ 洗手間、公用電話→

樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
	S-47	F	←臺鐵售票處 捷運請至 B1F
	S-48	F	高鐵售票處→ 捷運請至 B1F
	S-49	F	←高鐵售票處
	S-50	F	捷運請至 B1F
	S-51	F	捷運請至 B1F
	S-52A	A	←東 2 出口 ←高鐵、台鐵剪票口、電扶梯(下)
			↑南 2 出口
			西出口→ 高鐵、台鐵剪票口、電扶梯(下)→
	S-52B	A	↑高鐵售票處 ↘電扶梯(下)高鐵、台鐵剪票口
			↑台鐵售票處 ↑身障電梯、停車場、洗手間
			服務中心、台鐵值班站長室↑ 二樓商場、電梯(上)→
	S-53	A	南 2 出口 縣民大道、中山路
	S-54A	A	↑高鐵售票處 ↑洗手間、公用電話
	S-54B	A	←高鐵警察辦公室 ←電梯、身障電梯、停車場、公用電話
	S-55	F	計程車招呼站(油氣雙燃料)請至西出口
	S-56	F	↙高鐵乘車方向
	S-57A	A	一樓車站大廳↑
	S-57B	A	高鐵、台鐵剪票口、電扶梯(下)↓
	S-58A	A	↑南 3 出口 ↘電扶梯(下)、高鐵、台鐵剪票口
			西出口→ 樓梯(下)、高鐵、台鐵西候客處→
	S-58B	A	←西出口 ←樓梯(下)、高鐵、台鐵西候客處
			高鐵售票處↑ 高鐵、台鐵剪票口、電扶梯(下)↘
	S-59	F	臺鐵剪票口、高鐵剪票口、捷運↘
	S-60A	A	←南 3 出口 ↑公用電話
			西出口↑ 高鐵、台鐵西候客處、樓梯(下)↑
			高鐵售票處→ 高鐵、台鐵剪票口、電扶梯(下)↘
	S-60B	A	↙電扶梯(下)、高鐵、台鐵剪票口↑服務中心、洗手間、公用電話
			←高鐵售票處 ↑身障電梯、電梯、停車場
			南 3 出口→ 台鐵售票處↑
	S-61	A	南 3 出口 縣民大道、中山路
	S-62	A	自動售票機
	S-63	A	高鐵售票處
	S-64	A	服務台
	S-65	F	←高鐵乘車方向
	S-66A	A	↑南 3 出口 ←電扶梯(下)、高鐵、台鐵剪票口
			西出口→ 高鐵、台鐵西候客處、電梯(下)→
	S-66B	A	←西出口 ←電扶梯(下)、高鐵、台鐵西候客處
			高鐵、台鐵剪票口、電扶梯(下)→ 高鐵售票處↑
	S-67A	A	↑西出口 ←公用電話
			北 3 出口↑ 高鐵售票處→

樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
	S-67B	A	高鐵、台鐵西候客處、電扶梯(下)\ ↘ 洗手間→
			↑電扶梯(下)、高鐵、台鐵剪票口 ← 高鐵售票處
			↑台鐵售票處
			南3出口→ 身障電梯、電梯、停車場↑
	S-68	F	← 高鐵售票處、捷運請至 B1F
			計程車招呼站(油氣雙燃料)請至西出口
	S-69A	A	↓樓梯(下)、高鐵、台鐵西候客處 ↓ 公用電話、洗手間
	S-69B	A	一樓車站大廳↑ 高鐵、台鐵售票處↑
	S-70	F	→計程車招呼站(油氣雙燃料)請至西出口
	S-71	A	北3出口 站前路、文化路
	S-72	A	西出口 新府路、民權路
	I-01	F	板橋車站各樓層配指圖
	I-02	E	板橋站鄰近交通工具轉乘路線圖
	I-03	F	台灣鐵路管理局板橋站各級列車票價表
	I-04	F	台灣鐵路管理局板橋站各級列車時刻表
	I-05	B	板橋站最近開行列車時刻表
	I-06	F	台灣鐵路管理局板橋站各級對號列車停靠站一覽表
	I-07	F	板橋車站各樓層配置圖
	I-08	F	板橋車站各樓層配置圖
	I-09	F	(高鐵) 時刻表
	I-10	F	板橋車站平面圖
			票價表
	I-11	E	板橋站鄰近交通工具轉乘路線圖
	D-01	A	身障電梯
	D-02	A	電梯
	D-03	A	電梯

註1：A(懸掛式燈箱)、B(懸掛式-非燈箱)、C(側嵌式燈箱)、D(側嵌式-非燈箱)、E(立地式)、F(貼壁式)、G(地面式)

附錄 4-2 臺鐵/高鐵板橋車站-B1 層



樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
B1 層	S-01	A	售票大廳↗
	S-02	F	捷運車站→
	S-03A	A	↑高鐵、台鐵、台北捷運↑
	S-03B	A	↑長程客運售票大廳
	S-04	B	←臺鐵、捷運
	S-05	F	高鐵乘車方向→
	S-06	F	←旅遊服務中心
			板橋客運站→ ←捷運 ←板橋公車站
	S-07A	A	↑新站路地下道 出口、縣民大道↑
	S-07B	A	←高鐵、台鐵售票處 板橋客運站→
	S-08A	A	↑台北縣政府 高鐵東候客處↑
	S-08B	A	←出口 ←洗手間、公用電話、停車場、捷運
	S-09	F	↑旅遊服務中心
	S-10	F	←臺鐵 ←捷運 ←板橋公車站
	S-11	B	←臺鐵、捷運
	S-12	B	←台北縣旅遊服務中心
	S-13	F	→台北縣政府 →縣民廣場 →新站路地下道
	S-14	A	台北縣政府、縣民廣場↗
	S-15A	A	↑台鐵東候客處 高鐵、台鐵售票處↑
			停車場、洗手間、公用電話、板橋公車站↑ ↑電扶梯(上)、一樓車站大廳
	S-15B	A	↑板橋客運站 出口↑
			高鐵東候客處→ 台北縣政府→
	S-16	G	長途客運站↑ 台北縣政府→
	S-17	D	旅遊服務中心↑
	S-18	F	旅遊服務中心→
	S-19	F	公車站→ 台鐵、高鐵乘車方向→
	S-20	F	←高鐵 ←捷運 ←板橋公車站
	S-21A	A	↑高鐵、台鐵剪票口↑ 捷運、自動售票機、停車場
			台鐵東候客處 洗手間→
			出口、電扶梯(上)→ 一樓車站大廳、電扶梯(上)↑
	S-21B	A	←電扶梯(上)、出口 ←洗手間
			↑台北縣政府 ↑板橋客運站
			高鐵東候客處↑ 台鐵東候客處
	S-22	F	←出口
	S-23A	A	←高鐵東候客處 ←板橋客運站
			台鐵東候客處 自動售票機、停車場→
			高鐵、台鐵剪票口→ 板橋捷運站→
	S-23B	A	←高鐵、台鐵剪票口 ←自動售票機、板橋公車站、捷運
			↑電扶梯(上)、出口 ↘電扶梯(上)、一樓車站大廳
			板橋客運站、高鐵東候客處→ 台北縣政府→
	S-24	G	現在位置

樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
	S-25	F	←出口 捷運←
	S-26	F	←往捷運、公車
	S-27	F	←捷運
	S-28	A	↑電扶梯(上)、出口
	S-29A	A	↑出口↑ 一樓車站大廳、電扶梯(上)↑
	S-29B	A	高鐵、台鐵東候客處 板橋客運站、洗手間↑
	S-30	A	旅遊服務中心↑
	S-31	F	←捷運
	S-32	F	←旅遊服務中心
	S-33A	A	↑高鐵、台鐵剪票口 ↑自動售票機、板橋公車站
			↑高鐵、台鐵售票處 ↑捷運
			一樓車站大廳、電扶梯(上) 身障電梯、電梯、停車場↑
	S-33B	A	↑電扶梯(上)、出口 ↘電扶梯(上)、一樓車站大廳
			↑高鐵東候客處 ↑洗手間、板橋客運站
			台鐵東候客處↑
	S-34	F	高鐵乘車方向→
	S-35	F	公車站→ 台鐵、高鐵乘車方向→
	S-36	F	旅遊服務中心→
	S-37	F	←旅遊服務中心
	S-38A	A	↑高鐵、台鐵剪票口 ↑自動售票機
			↑捷運板橋站↑身障電梯、電梯、停車場、洗手間、板橋公車站
			服務中心、身障電梯、電梯→
	S-38B	A	←服務中心、身障電梯、電梯
			↑台北縣政府 ↑板橋客運站
			高鐵、台鐵東候客處↑ 公用電話、洗手間↑
	S-39A	A	←服務中心、停車場、身障電梯、電梯
			高鐵、台鐵剪票口↑
	S-39B	A	←高鐵售票處 ←捷運板橋站
			服務中心、停車場、身障電梯、電梯→
	S-40	F	←旅遊服務中心
	S-41	F	旅遊服務中心↑
	S-42	A	↑高鐵售票處 ←高鐵、台鐵剪票口
	S-43A	A	←高鐵、台鐵剪票口 捷運板橋站→
	S-43B	A	一樓車站大廳、樓梯(上)↑ 高鐵、台鐵剪票口→
	S-44A	A	←高鐵、台鐵剪票口 ←自動售票機
			高鐵、台鐵西候客處↑ 洗手間、公共電話↑
			高鐵售票處↑ 捷運、身障電梯、電梯、停車場→
	S-44B	A	←身障電梯、電梯、停車場、捷運
			↑高鐵、台鐵東候客處 ↑服務中心、板橋客運站
			高鐵、台鐵剪票口→ 自動售票機→

樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
	S-45	F	高鐵乘車方向→
	S-46	F	←捷運
	S-47A	A	↑捷運板橋站
	S-47B	A	臺鐵、高鐵剪票口、臺北縣政府→
	S-48A	A	↑高鐵、台鐵售票處 ↑高鐵、台鐵剪票口
	S-48B	A	↑捷運板橋站
	S-49	F	臺鐵短程自動售票機
	S-50	F	臺鐵短程自動售票機
	S-51	F	旅遊服務中心→
			高鐵乘車方向→
	S-52A	A	↑高鐵、台鐵剪票口 ←電梯、停車場
	S-52B	A	捷運板橋站↑ 電梯、停車場→
	S-53A	A	高鐵、台鐵剪票口↑ 身障電梯、電梯、停車場→
	S-53B	A	↑捷運板橋站 ←身障電梯、電梯、停車場
	S-54	F	旅遊服務中心→↑
	S-55A	A	←公用電話、服務中心
			↑高鐵、台鐵剪票口 ↑自動售票機
			高鐵售票處→ 板橋公車站、洗手間→
	S-55B	A	←高鐵售票處 ←公用電話、洗手間
			↑捷運板橋站 ↑停車場、電梯、身障電梯
			服務中心→
	S-56	F	高鐵售票處→
	S-57	G	←↑捷運板橋站
	S-58A	A	↑高鐵售票處 ↑公用電話、洗手間、板橋公車站
	S-58B	A	(請上一樓)台鐵售票處 ←停車場、身障電梯、電梯、捷運
	S-59	F	←臺鐵剪票口 ←高鐵剪票口 捷運→
	S-60	F	高鐵乘車方向→
	S-61	F	←高鐵乘車方向
	S-62A	A	↑樓梯(上)、一樓車站大廳 ←高鐵、台鐵剪票口
	S-62B	A	高鐵、台鐵剪票口→ ←捷運板橋站
	S-63	F	臺鐵剪票口→ 高鐵剪票口→ ←捷運
	S-64	F	←臺鐵剪票口 ←高鐵剪票口 捷運→
	S-65	G	臺北縣政府↑ 臺鐵、高鐵剪票口↑ 市公車站→
			←長程客運站 捷運板橋站↓
	S-66	F	剪票口← 短程自動售票機←
	S-67	F	捷運←
	S-68A	A	←高鐵、台鐵東候客處 ←公用電話、洗手間、板橋客運站
			↑高鐵、台鐵剪票口 ↑自動售票機
			高鐵、台鐵西候客處→ 板橋公車站、洗手間、服務中心→
	S-68B	A	↖高鐵售票處 ←高鐵、台鐵西候客處
			電梯、身障電梯、停車場、捷運↑ 服務中心→
			高鐵、台鐵東候客處→

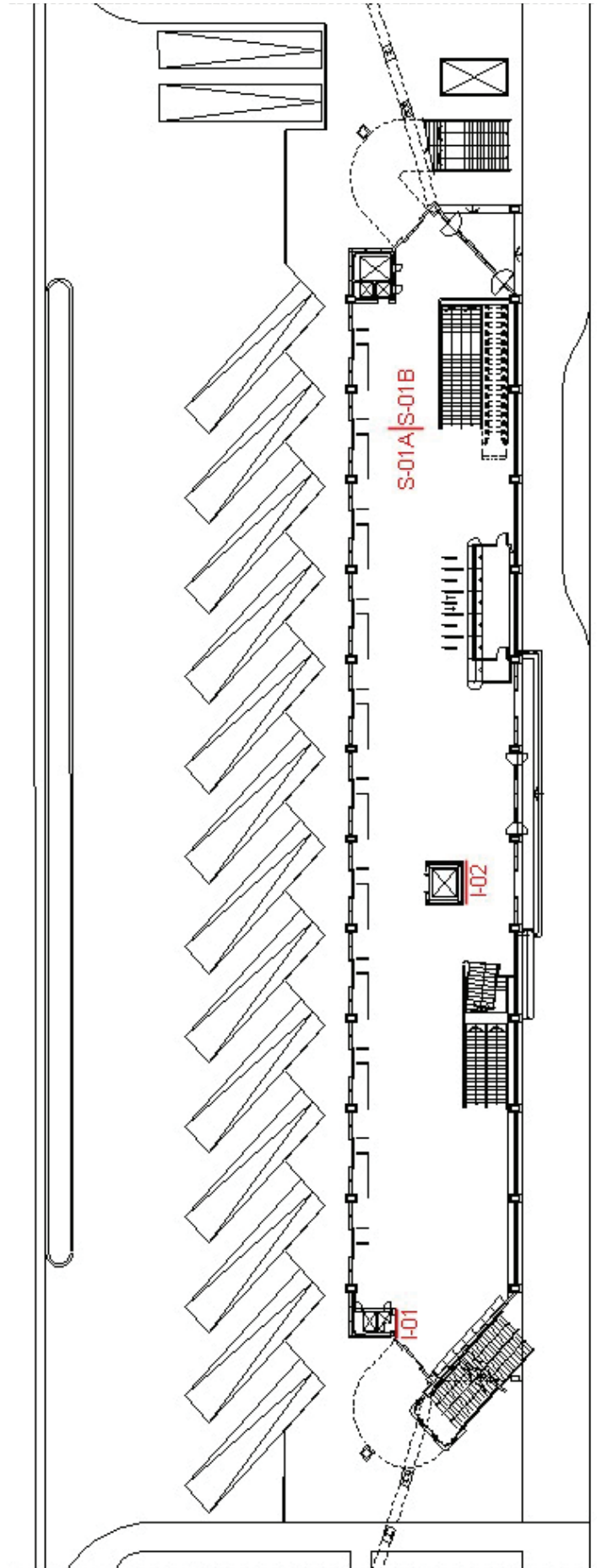
樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
	S-69	G	往剪票口縣府廣場
	S-70	G	捷運→
	S-71	F	旅遊服務中心↑
	S-72A	A	←高鐵、台鐵剪票口 ←自動售票機
			高鐵、台鐵西候客處↑ 捷運、身障電梯、電梯、停車場→
			高鐵售票處→ 洗手間、板橋公車站↑
	S-72B	A	←捷運板橋站 ←身障電梯、電梯、停車場
			↑台鐵售票處 ↑服務中心
			高鐵、台鐵剪票口→ 自動售票機→
	S-73	F	←高鐵乘車方向
	S-74	G	↑高鐵剪票口 ↑台北縣政府 ←台鐵剪票口→
	S-75	F	剪票口→
	S-76A	A	←台鐵剪票口 8~15 車 ←月台身障電梯
			↑臺北縣政府、縣民廣場
			台鐵剪票口 1-7 車→ 自動售票機↑
	S-76B	A	←台鐵剪票口 1-7 車 ↑身障電梯、電梯、停車場、服務中心
			↑高鐵、台鐵售票處 ↑捷運板橋站
			台鐵剪票口 8~15 車 → 月台身障電梯→
	S-77	A	←往 7-12 車廂 ←月台電梯
	S-78A	A	←高鐵乘車方向 高鐵驗票閘門 高鐵乘車方向→
	S-78B	A	↑捷運 售票處↑
	S-79	F	旅遊服務中心→
	S-80	A	高鐵驗票閘門 車廂 7-12 ↑ 月台電梯↑
	S-81A	A	↑臺北縣政府、縣民廣場
	S-81B	A	↑高鐵、台鐵售票處 ↑高鐵、台鐵剪票口
	S-82	F	←高鐵乘車方向
	S-83A	A	←高鐵、台鐵剪票口 高鐵、台鐵西候客處→
	S-83B	A	↑高鐵售票處 ←公用電話、洗手間、板橋公車站
	S-84	F	旅遊服務中心↑
	S-85A	A	↑高鐵西候客處 ↑台北縣政府、稅捐處
			↑台鐵西候客處 ↑板橋公車站
			高鐵售票處→ 公共電話、洗手間↑
	S-85B	A	←高鐵售票處 ↑捷運板橋站
			(請上一樓)台鐵售票處 ↑身障電梯、電梯、停車場、服務中心
			高鐵、台鐵剪票口↑
	S-86	F	←旅遊服務中心
	S-87A	A	高鐵、台鐵西候客處↑ 板橋公車站、洗手間、公用電話↑
	S-87B	A	↑出口↑ 一樓車站大廳、電扶梯(上)↑
	S-88	F	旅遊服務中心↑
	S-89A	A	↑高鐵西候客處
			↑台鐵西候客處 ↑公共電話、洗手間、板橋公車站

樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
			出口、電扶梯(上)↗ 一樓車站大廳、電扶梯(上)↗
	S-89B	A	↖電扶梯(上)、一樓車站大廳↑停車場、身障電梯、電梯、服務中心、板橋客運站
			↑高鐵、台鐵剪票口 ↑捷運板橋站
			台鐵售票處(請上一樓)
	S-90	F	←高鐵乘車方向
	S-91	A	↑電扶梯(上)、出口
	S-92	F	↑售票處
	S-93	F	←捷運
			出口→
	S-94A	A	↑高鐵西候客處 ↑台北縣政府、稅捐處
			台鐵西候客處 ↑板橋公車站
			出口、電扶梯(上)→ 公共電話、洗手間→
	S-94B	A	←電扶梯(上)、出口 ←公共電話、洗手間
			台鐵西候客處 ↑捷運板橋站
			一樓車站大廳、電扶梯(上)↑ 自動售票機、服務中心、停車場↑
	S-95	F	←捷運
			長途客運站←
			← 市公車站
	S-96A	A	←高鐵西候客處、板橋公車站 ←台北縣政府、稅捐處
			出口、電扶梯(上)↑ 一樓車站大廳、電扶梯(上)↗
			高鐵、台鐵剪票口→ 捷運、自動售票機、停車場→
	S-96B	A	←高鐵、台鐵剪票口
			台鐵西候客處 ←自動售票機、停車場
			高鐵西候客處→ 板橋公車站→
	S-97	F	捷運←
	S-98	F	↑旅遊服務中心
	S-99A	A	↑板橋公車站 捷運板橋站→
	S-99B	A	←廁所、公共電話 高鐵、台鐵售票處↑
	S-100A	B	←臺鐵、高鐵 公車→
	S-100B	B	←公車 ↑捷運 臺鐵→
	S-101A	A	←台北縣政府、稅捐處 ←出口、縣民大道
	S-101B	A	↑台鐵西候客處 一樓車站大廳、電扶梯(上)↑
	S-102	F	←捷運
			長途客運站←
			← 市公車站
	S-103A	B	←臺鐵、高鐵 公車→
	S-103B	B	←公車 ↖捷運 台鐵→
	S-104	F	← 高鐵乘車方向
	S-105	F	旅遊服務中心→
			←板橋公車站 捷運↑
	I-01	F	板橋車站 B1 平面配置圖

樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
	I-02	E	板橋車站鄰近交通工具轉乘路線圖
	I-03	F	板橋車站 B1 平面配置圖
	I-04	F	板橋車站 B1 平面配置圖
	I-05	F	板橋車站位置圖 (高鐵) 板橋車站平面圖 (高鐵)
	I-06	F	板橋車站各樓層配圖
	I-07	F	板橋車站各樓層配圖
	I-08	F	板橋車站 B-1 層平面配置圖
	I-09	F	板橋車站 B-1 層平面配置圖
	I-10	G	板橋車站鄰近交通工具轉乘路線圖
	I-11	F	板橋車站 B-1 層平面配置圖
	D-01	F	電梯↑
	D-02	F	電梯↑
	D-03	F	←電梯→
	D-04	F	←電梯→
	D-05	F	←電梯→
	D-06	F	←電梯→
	D-07	F	電梯↑
	D-08	F	電梯↑
	D-09	F	電梯↑
	D-10	F	電梯↑
	D-11	F	電梯↑
	D-12	F	電梯↑
	D-13	F	←電梯

註 1：A(懸掛式燈箱)、B(懸掛式-非燈箱)、C(側嵌式燈箱)、D(側嵌式-非燈箱)、E(立地式)、F(貼壁式)、G(地面式)

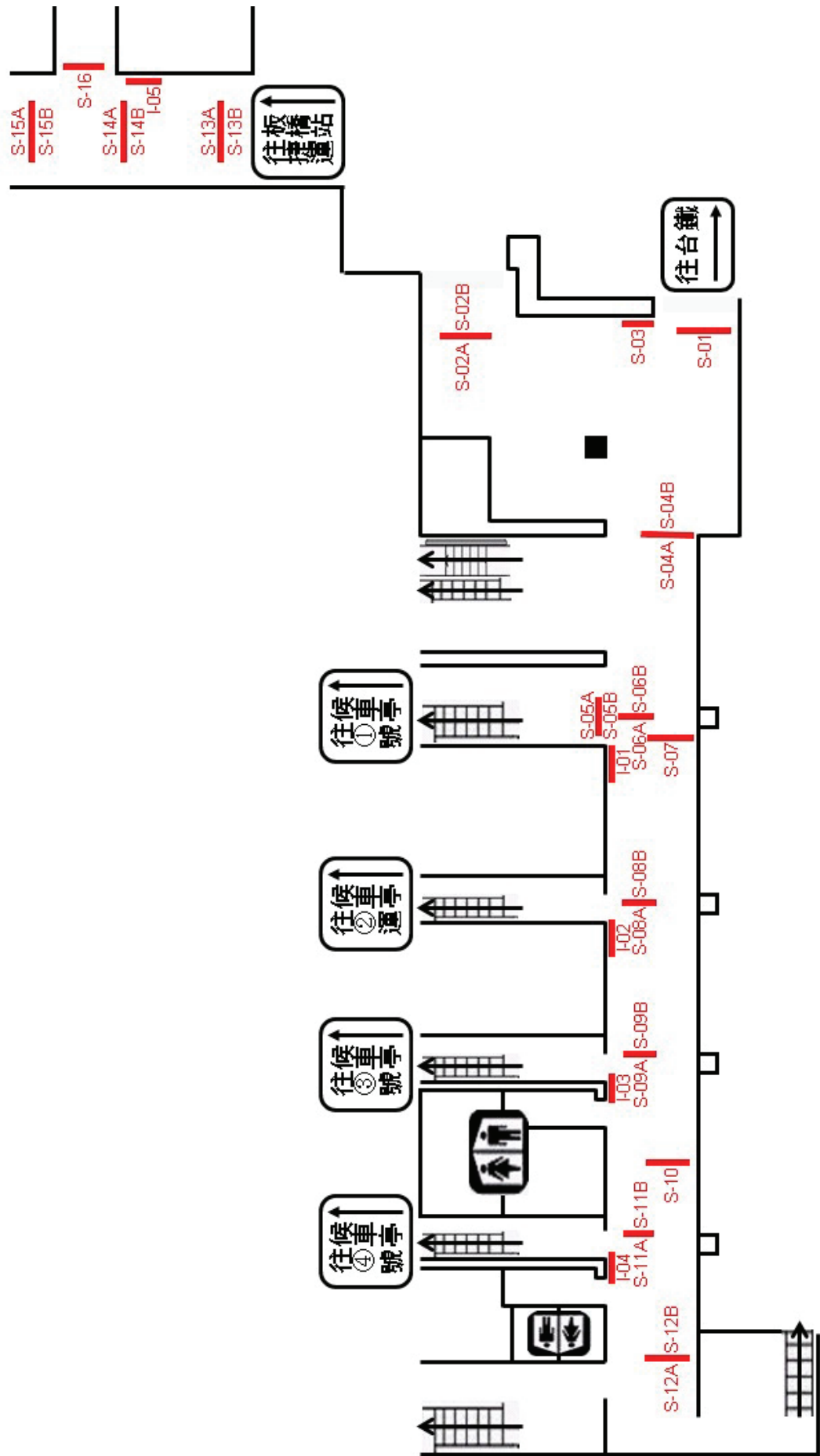
附錄 4-3 板橋客運站



樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
1 樓	S-01A	A	↘台鐵、高鐵、台北捷運
	S-01B	A	↙台北捷運、高鐵、台鐵 ↑售票處
	I-01	F	台北縣板橋客運站鄰近街道圖
	I-02	F	板橋市街道圖

註 1：A(懸掛式燈箱)、B(懸掛式-非燈箱)、C(側嵌式燈箱)、D(側嵌式-非燈箱)、E(立地式)、F(貼壁式)、G(地面式)

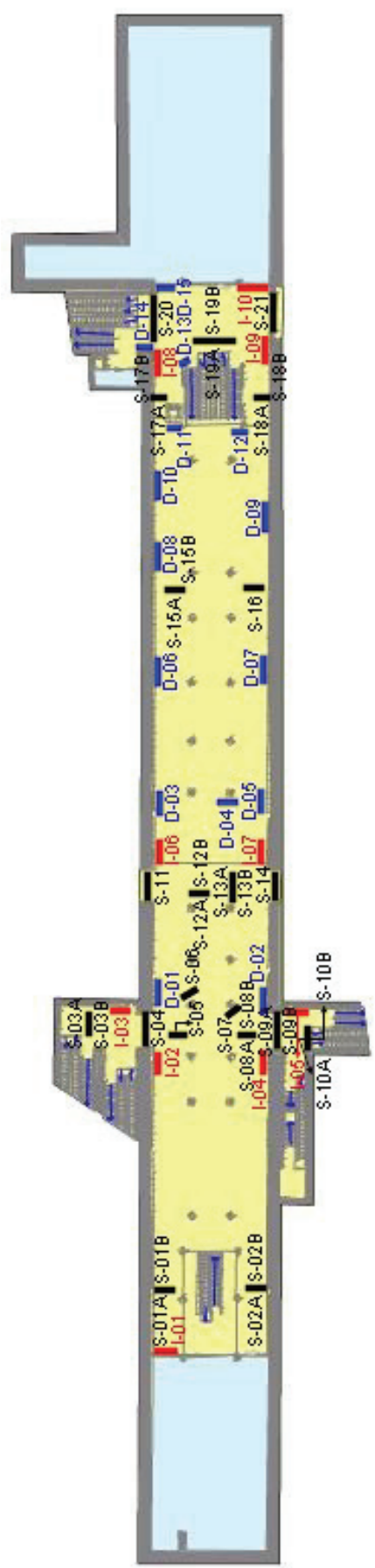
附錄 4-4 板橋公車站



樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
B1 層	S-01	A	←台北捷運 台鐵、高鐵↑
	S-02A	A	←台北捷運
	S-02B	A	←短程公車
	S-03	F	←捷運站
	S-04A	A	↑候車亭 大廳、短程公車↗
	S-04B	A	↖短程公車、大廳 台北捷運、台鐵、高鐵↑
	S-05A	A	←台北捷運、台鐵、高鐵 洗手間→
	S-05B	A	←候車亭 售票機↑
	S-06A	A	←1 (短程公車路線)
	S-06B	A	→1 (短程公車路線)
	S-07	F	↑台北捷運、台鐵、高鐵、中長程客運
	S-08A	A	←2 (短程公車路線)
	S-08B	A	→2 (短程公車路線)
	S-09A	A	←3 (短程公車路線)
	S-09B	A	→3 (短程公車路線)
	S-10	F	↑台北捷運、台鐵、高鐵、中長程客運
	S-11A	A	←4 (短程公車路線)
	S-11B	A	→4 (短程公車路線)
	S-12A	A	↑台北捷運、台鐵、高鐵↑
	S-12B	A	←出口站前路→
	S-13A	B	↑臺鐵、高鐵 板橋公車站→
	S-13B	B	↑捷運、站前路、文化路↑
	S-14A	B	←站前路⑦ 臺鐵、高鐵↑
	S-14B	B	↑捷運、文化路 站前路⑦→
	S-15	F	←捷運 捷運 (電梯)→
	S-16	B	↑⑦站前路
	I-01	F	↗1 候車亭 (短程公車路線及班次資訊)
	I-02	F	↗2 候車亭 (短程公車路線及班次資訊)
	I-03	F	↗3 候車亭 (短程公車路線及班次資訊)
	I-04	F	↗4 候車亭 (短程公車路線及班次資訊)
	I-05	F	↖7 出口 (出口資訊圖)

註1：A(懸掛式燈箱)、B(懸掛式-非燈箱)、C(側嵌式燈箱)、D(側嵌式-非燈箱)、E(立地式)、F(貼壁式)、G(地面式)

附錄 4-5 捷運板橋站-B1 層



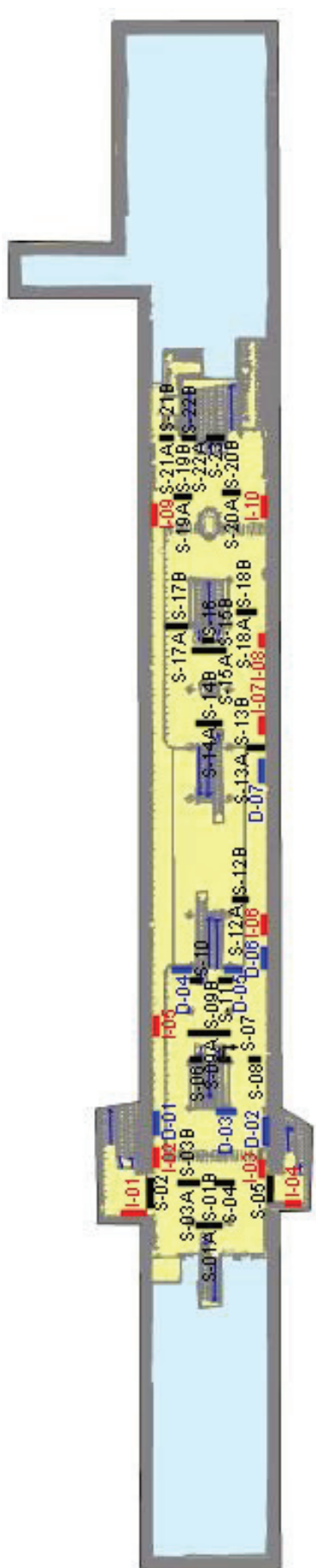
樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
B1 層	S-01A	A	↑ 出口 1 ↘ 捷運
	S-01B	A	↙ 捷運
	S-02A	A	↙ 捷運 臺北縣政府 出口 2 ↑
	S-02B	A	↘ 捷運
	S-03A	A	↘ 捷運
	S-03B	A	↙ 捷運 文化路 出口 1 ↑
	S-04	A	↑ 緊急出口
			↑ 捷運 文化路 出口 1 ↑
	S-05	B	捷運→
	S-06	F	→ 捷運
	S-07	F	→ 臺北縣政府(新府路)
	S-08A	B	↑ 臺鐵、高鐵 台北縣政府→
	S-08B	B	← 捷運
	S-09A	A	↑ 出口 2 臺北縣政府、板橋公車站 捷運 ↑
			↑ 緊急出口
	S-09B	B	→ 台北縣政府
	S-10A	A	↑ 出口 2 臺北縣政府、板橋公車站 捷運 ↘
	S-10B	A	↙ 捷運
	S-11	A	↑ 文化路 站前路 ↑
	S-12A	A	← 文化路 臺北縣政府、高鐵、臺鐵 →
			← 緊急出口 →
	S-12B	A	← 緊急出口 →
			← 高鐵、臺鐵、臺北縣政府 文化路 →
	S-13A	B	臺鐵、高鐵、臺北縣政府 ↑
	S-13B	B	← 捷運
	S-14	A	臺北縣政府、高鐵、臺鐵 ↑
			↑ 緊急出口
	S-15A	A	↑ 出口 3(站前廣場) 捷運 ↑
	S-15B	A	↑ 文化路
	S-16	A	↑ 捷運 高鐵、臺鐵 ↑
	S-17A	A	↑ 出口 3 站前廣場 → 電梯(捷運)
	S-17B	A	← 電梯(捷運) 臺北縣政府 ↑
	S-18A	A	↙ 捷運 高鐵、臺鐵 ↑
	S-18B	A	↑ 文化路 捷運 ↘
	S-19A	A	← 緊急出口
			← 出口 3 站前廣場 高鐵、臺鐵 →
	S-19B	A	← 高鐵、臺鐵 ↓ 捷運
			緊急出口 →
	S-20	A	↑ 緊急出口
			↑ 出口 3 站前廣場
	S-21	A	↑ 高鐵、臺鐵
	I-01	F	台北捷運路網圖

樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
			板橋站位置圖及轉乘資訊
			→出口 1.3(電梯) ←出口 2 ←高鐵、臺鐵、板橋公車站 →板橋客運站
			板橋站資訊圖
	I-02	E	板橋站位置圖及轉乘資訊
			↑出口 1 →出口 3(電梯) →高鐵、臺鐵、板橋客運站
	I-03	F	←出口 1
			板橋站位置圖及轉乘資訊
	I-04	F	↑出口 2 ←出口 3(電梯) ←高鐵、臺鐵、板橋客運站 ↑板橋公車站
			板橋站位置圖及轉乘資訊
	I-05	F	→出口 2 →板橋公車站
			板橋站位置圖及轉乘資訊
	I-06	F	←新府路地下道 ←出口 1 →出口 3(電梯)、捷運電梯
			板橋站位置圖及轉乘資訊
	I-07	F	板橋站位置圖及轉乘資訊
			←板橋客運站 高鐵、臺鐵、板橋公車站→ 新府路地下道→ →出口 2
			←出口 3(電梯)、捷運電梯
	I-08	F	板橋站位置圖及轉乘資訊
			↑出口 3(電梯) ←出口 1.2 ←電梯
	I-09	F	↑高鐵、臺鐵 板橋公車站→ 出口 1.2→
			板橋站位置圖及轉乘資訊
	I-10	F	台北捷運路網圖
			板橋站資訊圖
			板橋站位置圖及轉乘資訊
			高鐵、臺鐵、板橋客運站→ ←出口 3(電梯)
	D-01	F	電梯→
	D-02	F	←出口電梯
	D-03	F	出口電梯→
	D-04	F	↑電梯
	D-05	F	←出口電梯
	D-06	F	電梯→
	D-07	F	←出口電梯
	D-08	F	電梯→
	D-09	F	←電梯
	D-10	F	電梯→
	D-11	F	電梯
	D-12	F	←電梯
	D-13	F	月台電梯→

樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
	D-14	F	月台電梯→
	D-15	F	←電梯

註1：A(懸掛式燈箱)、B(懸掛式-非燈箱)、C(側嵌式燈箱)、D(側嵌式-非燈箱)、E(立地式)、F(貼壁式)、G(地面式)

附錄 4-6 捷運板橋站-B2 層



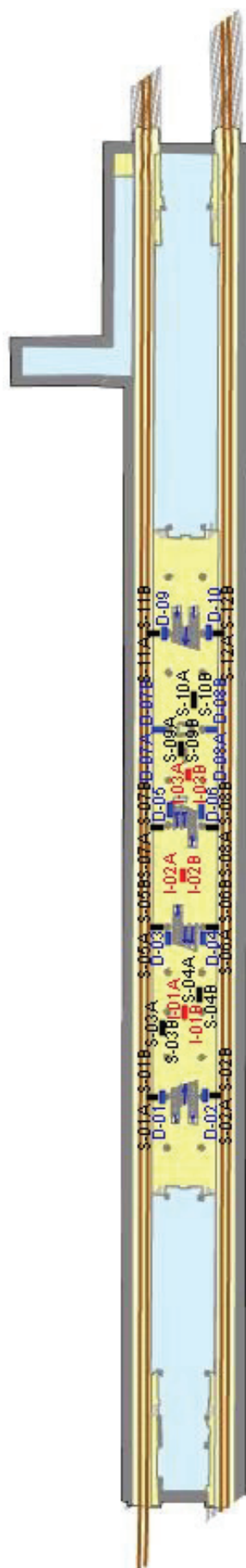
樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
B2 層	S-01A	A	←緊急出口→ 月台↑
	S-01B	A	←出口2 出口1→
	S-02	A	出口1↑ ←緊急出口→
	S-03A	B	月台→
	S-03B	B	←出口2、板橋公車站 出口1→
	S-04	B	↑月台
	S-05	A	←緊急出口→ ↑出口2、板橋公車站
	S-06	B	←出口1、出口2、板橋公車站
	S-07	B	↓月台
	S-08	B	↙月台
	S-09A	A	←緊急出口→ ←出口1、2
	S-09B	A	↓月台 出口1、2→ ←緊急出口→
	S-10	B	板橋公車站、出口1、2↑
	S-11	B	月台↓
	S-12A	A	↑出口3、高鐵、臺鐵
	S-12B	A	出口1、2↑
	S-13A	A	↑出口3、高鐵、臺鐵
	S-13B	A	出口1、2↑
	S-14A	B	出口3↑ 板橋客運站、高鐵、臺鐵↑
	S-14B	B	↓月台
	S-15A	A	←緊急出口→
	S-15B	A	←緊急出口→ 高鐵、臺鐵、板橋客運站、出口3
	S-16	E	出站→
	S-17A	A	↑出口3、高鐵、臺鐵
	S-17B	A	↙月台
	S-18A	A	↑出口(電梯) ↙月台
	S-18B	A	↘月台
	S-19A	A	電梯、月台↑
	S-19B	A	↑出口3、高鐵、臺鐵 出口(電梯)↑
	S-20A	A	↑出口3、高鐵、臺鐵
	S-20B	A	↑月台
	S-21A	A	↑洗手間 ←緊急出口→
	S-21B	A	←緊急出口→

樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
			↑ 公共電話
	S-22A	B	← 出口(電梯)
	S-22B	B	洗手間→
	S-23	B	↑ 板橋客運站、高鐵、臺鐵 出口 3 ↑
	I-01	F	板橋站資訊圖
			臺北捷運路網圖
	I-02	F	↑ 出口 1 → 出口 3(電梯)
			板橋客運站、高鐵、臺鐵→
			服務台、公共電話、電梯、洗手間→
	I-03	F	板橋站位置圖及轉乘資訊
			↑ 出口 2 ↑ 板橋公車站
	I-04	F	板橋站資訊圖
			← 出口 2 出口 1→
			← 板橋公車站
	I-05	F	臺北捷運路網圖
			← 出口 1.2 → 出口 3(電梯)
	I-06	F	← 板橋公車站 高鐵、臺鐵、板橋客運站→
			服務台、公共電話、電梯、洗手間→
			板橋站資訊圖
			板橋站位置圖及轉乘資訊
	I-07	F	← 出口 3(電梯) 出口 1.2→
			← 高鐵、臺鐵、板橋客運站 板橋公車站→
			← 服務台、電梯、洗手間 公共電話→
			板橋站資訊圖
	I-08	F	板橋站位置圖及轉乘資訊
			← 出口 3(電梯) 出口 1.2→
			← 高鐵、臺鐵、板橋客運站 板橋公車站→
			← 服務台、洗手間、公共電話、電梯
	I-09	F	臺北捷運路網圖
			板橋站資訊圖
			板橋站位置圖及轉乘資訊
			→ 出口 3(電梯) ← 出口 1.2
	I-10	F	← 板橋公車站 高鐵、臺鐵、板橋客運站→
			← 洗手間
	I-10	F	板橋站資訊圖
			板橋站位置圖及轉乘資訊

樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
			←出口 3 ←高鐵、臺鐵、板橋客運站 ←洗手間、公共電話
	I-01	F	板橋站資訊圖
			臺北捷運路網圖
	D-01	F	→電梯(100M) →廁所(140M)
	D-02	F	←電梯(100M)
	D-03	F	↑ 電梯
	D-04	F	↑ 電梯(60M)
	D-05	F	↑ 電梯(60M)
	D-06	F	←廁所(100M) ←電梯(60M)
	D-07	F	←廁所(60M) ←電梯(20M)

註 1：A(懸掛式燈箱)、B(懸掛式-非燈箱)、C(側嵌式燈箱)、D(側嵌式-非燈箱)、E(立地式)、F(貼壁式)、G(地面式)

附錄 4-7 捷運板橋站-B3 層



樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
B3 層	S-01A	A	↑ 電梯 出口 1、2 ↗
			緊急出口 ↗
	S-01B	A	↖ 緊急出口
			↖ 出口 1、2
	S-02A	A	↖ 緊急出口
			↖ 出口 1、2 電梯 ↑
	S-02B	A	出口 1、2 ↗
			緊急出口 ↗
	S-03A	A	← 緊急出口 →
	S-03B	A	← 緊急出口 →
	S-04A	A	← 緊急出口 →
	S-04B	A	← 緊急出口 →
	S-05A	A	緊急出口 ↗
			出口 ↗
	S-05B	A	↖ 緊急出口
			↖ 出口
	S-07A	A	緊急出口 ↗
			出口 ↗
	S-07B	A	↖ 緊急出口
			↖ 出口
	S-08A	A	↖ 緊急出口
			↖ 出口
	S-08A	A	↖ 緊急出口
			↖ 出口
	S-08B	A	緊急出口 ↗
			出口 ↗
	S-08B	A	緊急出口 ↗
			出口 ↗
	S-09A	A	← 緊急出口 →
	S-09B	A	← 緊急出口 →
	S-10A	A	← 緊急出口 →
	S-10B	A	← 緊急出口 →
	S-11A	A	高鐵、臺鐵、出口 3 ↗
			緊急出口 ↗
	S-11B	A	↖ 緊急出口
			↖ 出口 3、高鐵、臺鐵
	S-12A	A	↖ 緊急出口
			↖ 出口 3、高鐵、臺鐵
	S-12B	A	高鐵、臺鐵、出口 3 ↗
			緊急出口 ↗
	I-01A	E	板橋站資訊圖 ← 出口 3 出口 1、出口 2 → ← 板橋公車站 高鐵、臺鐵、板橋客運站 →

樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
			板橋站位置圖及轉乘資訊
			台北捷運路網圖
	I-01B	E	台北捷運路網圖
			板橋站位置圖及轉乘資訊
			板橋站資訊圖 ←出口1、出口2 出口3→
			←高鐵、臺鐵、板橋客運站 板橋公車站→
	I-02A	E	出口資訊 →1、2(主要地標) ←3(主要地標) ←洗手間、電梯、服務台、公共電話 公共電話→
	I-02B	E	出口資訊 ←1、2(主要地標) →3(主要地標) ←公共電話 洗手間、電梯、服務台、公共電話→
	I-03A	E	台北捷運路網圖
			板橋站位置圖及轉乘資訊
			板橋站資訊圖 ←出口3 出口1、出口2→ ←高鐵、臺鐵、板橋客運站 板橋公車站→
	I-03B	E	板橋站資訊圖 ←出口1、出口2 出口3→ ←板橋公車站 高鐵、臺鐵、板橋客運站→
			板橋站位置圖及轉乘資訊
			台北捷運路網圖
	D-01	F	←電梯(80M)
	D-02	F	電梯(80M)→
	D-03	F	←電梯(60M)
	D-04	F	電梯(60M)→
	D-05	F	←電梯(30M)
	D-06	F	電梯(30M)→
	D-07A	A	電梯→
	D-07B	A	←電梯
	D-08A	A	←電梯
	D-08B	A	電梯→
	D-09	F	電梯(20M)→
	D-10	F	←電梯(20M)

註1：A(懸掛式燈箱)、B(懸掛式-非燈箱)、C(側嵌式燈箱)、D(側嵌式-非燈箱)、E(立地式)、F(貼壁式)、G(地面式)

附錄 4-8 捷運忠孝復興站-3 樓



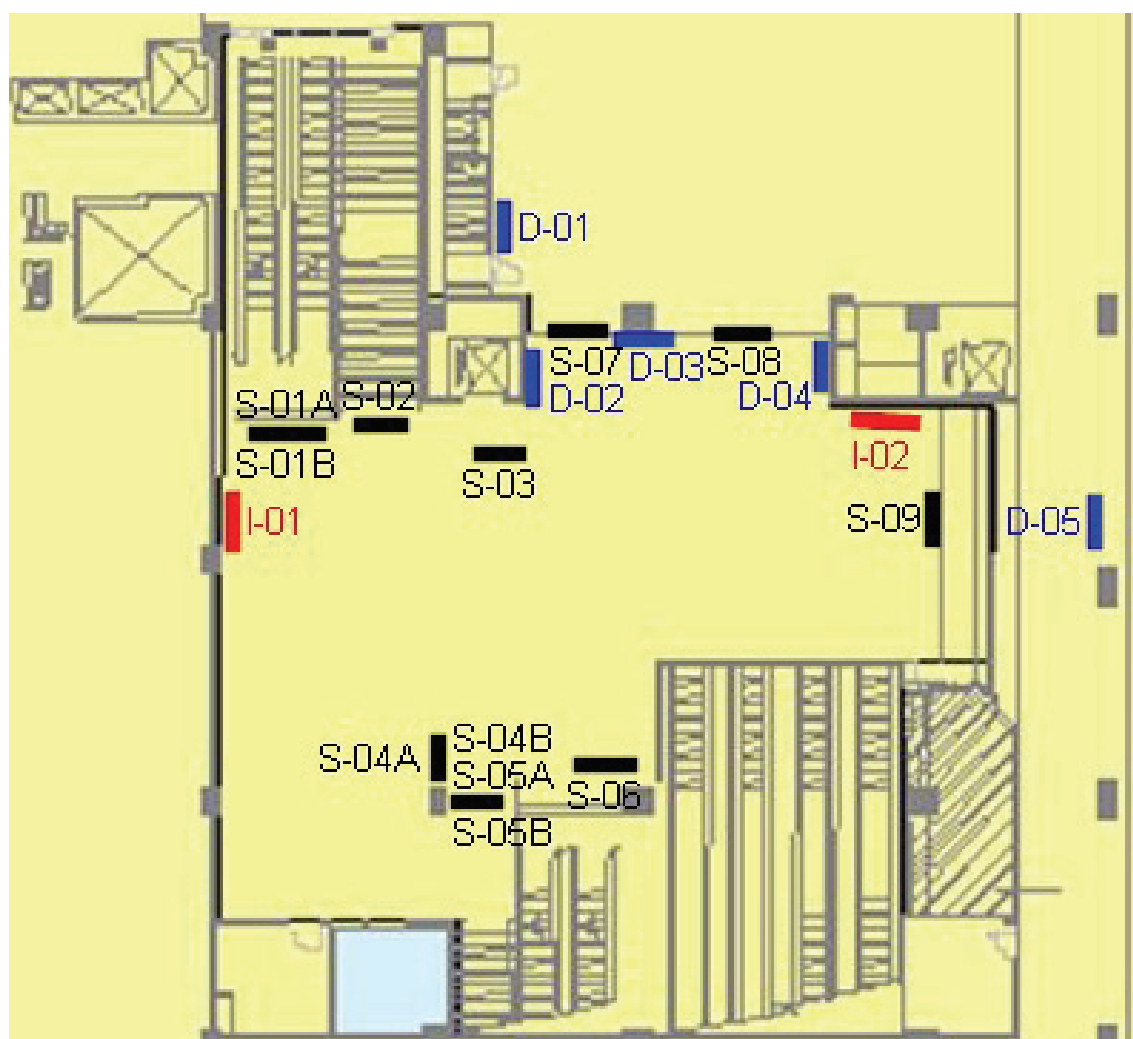
樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
3 樓	S-01	A	往緊急出口
	S-02	F	←出口方向
	S-03	F	↓出口(電梯)、1F 出口
			↓板南線 B3 非付費區
	S-04	F	本電梯通往 ↓往板南線(付費區) ↓板南線
	S-05A	A	←木柵線 嬰兒親子座椅、嬰兒換尿布台、廁所→ ↑
	S-05B	A	←緊急出口
			←出口 2(電梯) 公共電話、詢問處 ↑
	S-06	F	↑木柵線 板南線→ 出口 1、3、4、5、東區地下街→
	S-07A	A	←木柵線、↑板南線
	S-07B	A	↑詢問處 木柵線(貓空纜車)→
	S-08	F	板南線 ↓

樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
			←出口1、3、4、5、東區地下街 出口2→
	S-09	F	↘板南線 ↘出口1、3、4、5、東區地下街
	S-10	F	貓空纜車 ←2月台
	S-11	F	貓空纜車 2月台←
	S-12	F	貓空纜車 ↑2月台
	S-13	F	貓空纜車 2月台→
	S-14	F	←板南線 ←出口1、3、4、5、東區地下街 出口2→
	S-15A	A	木柵線↑
	S-15B	A	←出口1、3、4、5、東區地下街 ↑洗手間 出口2→↑
	S-16A	A	↑2月台(貓空纜車) 1月台→
	S-16B	A	←板南線
	S-17	F	↑木柵線 板南線→ ←出口2 出口1、3、4、5、東區地下街→
	S-18	F	(貓空纜車) 2月台→
	S-19A	B	1月台↗
	S-19B	B	電梯、板南線↑__
	S-20A	B	↑2月台(貓空纜車)
	S-20B	B	↑出口(電梯)
	S-21	F	貓空纜車 ↑2月台
	S-22A	B	出口(電梯)→ 板南線→
	S-22B	B	←板南線 ←出口(電梯)
	S-23A	B	1月台↗
	S-23B	B	↑板南線
	S-24	F	貓空纜車 ←2月台
	S-25	A	↑1月台
	S-26	F	←出口 ←板南線
	S-27A	B	↑電梯
	S-27B	B	↑板南線 ↑出口(電梯)
	S-28	F	本電梯通往樓層 ↑4F(往動物園)、往出口
	S-29A	B	電梯↑
	S-29B	B	出口↗ 板南線↗
	S-30A	B	↖板南線 ↖出口 ↑電梯
	S-30B	B	出口↗ 板南線↗
	S-31	A	↑板南線 出口↑
	S-32	B	出口→ 板南線→
	S-33	B	板南線→ 出口→
	I-01	F	忠孝復興站資訊圖 忠孝復興站位置圖及轉乘資訊
	I-02	F	台北捷運路網圖 忠孝復興站資訊圖

樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
			忠孝復興站位置圖及轉乘資訊
			←木柵線 板南線↓
			→出口2 出口1、3、4、5、東區地下街↓
	I-03	B	木柵線列車資訊顯示看板 往中山國中
			木柵線列車資訊顯示看板 往動物園
	I-04	F	忠孝復興站位置圖及轉乘資訊
			台北捷運路網圖
			忠孝復興站資訊圖
			東區地下街、出口1、2、3、4、5→
	I-05	F	忠孝復興站位置圖及轉乘資訊
			台北捷運路網圖
			忠孝復興站資訊圖
			←東區地下街、出口1、2、3、4、5→
	I-06	F	忠孝復興站位置圖及轉乘資訊
			台北捷運路網圖
			忠孝復興站資訊圖
			←出口1、2、3、4、5、東區地下街
	D-01	F	→電梯(20M)
	D-02	F	電梯→
	D-03	F	←出口電梯
	D-04	F	電梯(30M)→
	D-05	B	↑月台電梯
	D-06	B	→月台電梯
	D-07	F	往電梯(50M)→
	D-08	F	←電梯

註1：A(懸掛式燈箱)、B(懸掛式-非燈箱)、C(側嵌式燈箱)、D(側嵌式-非燈箱)、E(立地式)、F(貼壁式)、G(地面式)

附錄 4-9 捷運忠孝復興站-1 樓

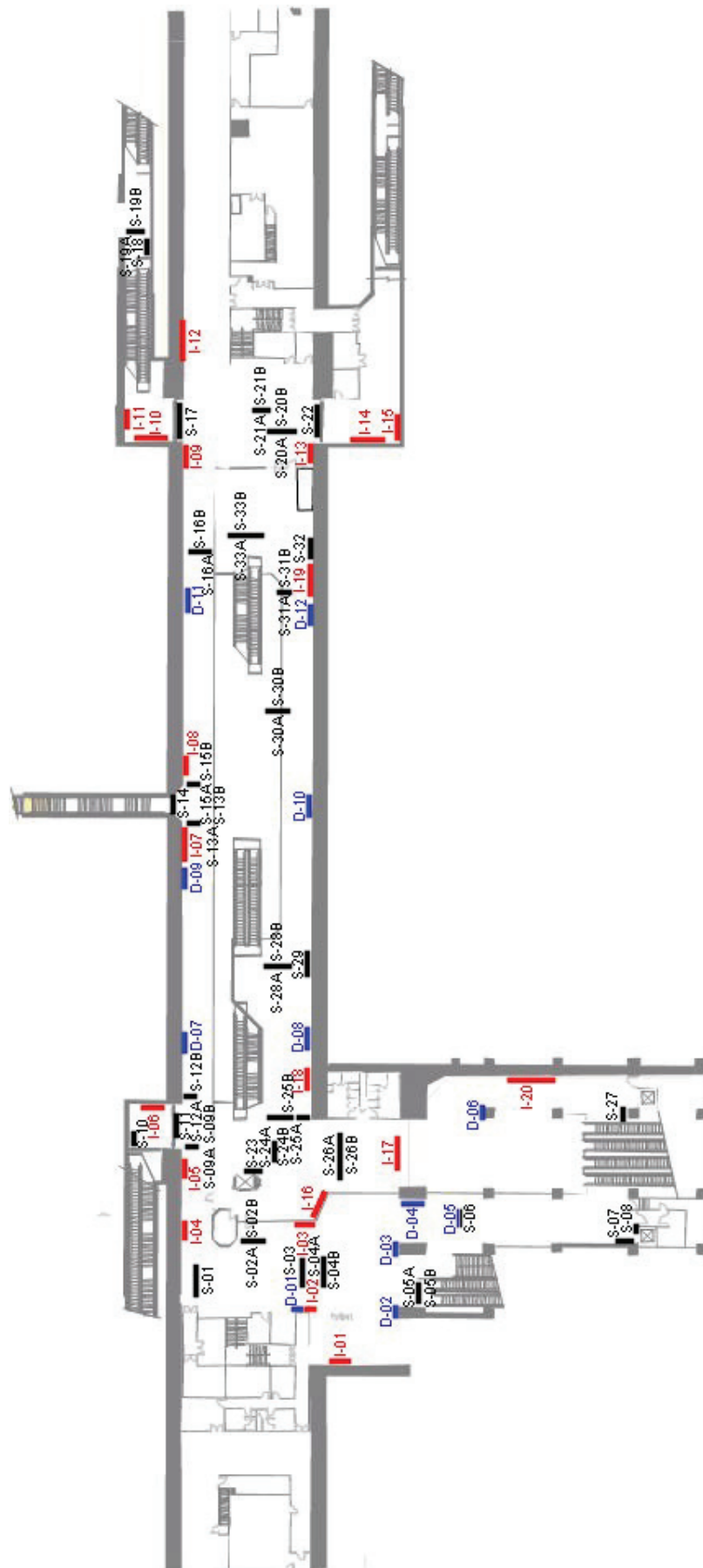


樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
1 樓	S-01A	A	←出口 2 SOGO 復興館→
	S-01B	A	板南線↓
	S-02	A	←緊急出口
	S-03	F	木柵線↑、板南線↓
	S-04A	D	←板南線
	S-04B	D	板南線→
	S-05A	D	↑木柵線
	S-05B	D	出口 2→
	S-06	B	↑緊急出口
	S-07	C	↑緊急出口
	S-08	C	↑緊急出口
	S-09	C	↑緊急出口
	I-01	F	忠孝復興站資訊圖
			忠孝復興站位置圖及轉乘資訊

樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
			(轉乘資訊) ←木柵線 板南線↘ (出口資訊) ←出口2 出口1、3、4、5↘
	I-02	E	台北捷運路網圖
	D-01	E	←無障礙動線
	D-02	F	↑月台電梯
	D-03	F	斜坡道→
	D-04	F	無障礙坡道
	D-05	G	←無障礙動線

註1：A(懸掛式燈箱)、B(懸掛式-非燈箱)、C(側嵌式燈箱)、D(側嵌式-非燈箱)、E(立地式)、F(貼壁式)、G(地面式)

附錄 4-10 捷運忠孝復興站-B1 層



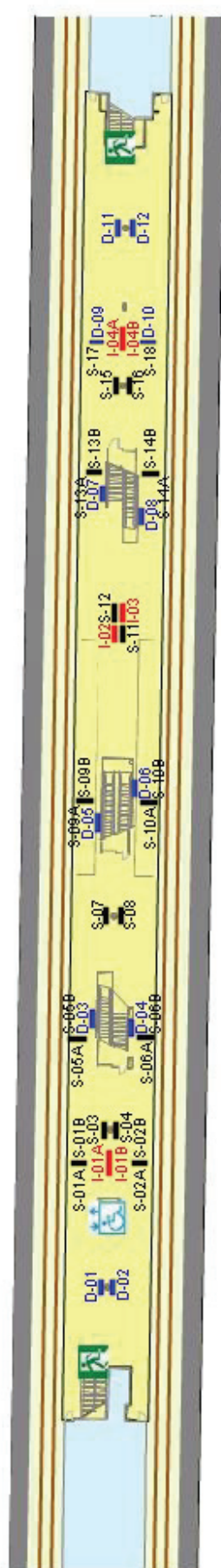
樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
B1 層	S-01	B	出口 1、5、4、3、東區地下街→
	S-02A	A	板南線、木柵線↑
			緊急出口→
	S-02B	A	←緊急出口
			←出口 2 出口 5、1→
	S-03	A	出口 2↑
	S-04A	A	↑出口 2 sogo 復興館 B2→
	S-04B	A	板南線、木柵線┐>
	S-05A	A	↑緊急出口
			↑出口 2 B2→
	S-05B	A	板南線、木柵線↑
	S-06	A	←緊急出口
	S-07	F	↑電梯通往樓層 3F、1F
	S-08	F	板南線↑
	S-09A	A	←緊急出口
	S-09B	A	緊急出口→
	S-10	F	↘桃園機場客運巴士候車區
	S-11	A	↑出口 1
	S-12A	B	←出口 1 出口 5、4、3、東區地下街↑
	S-12B	B	↑出口 2 出口 1→
	S-13A	A	←緊急出口
	S-13B	A	緊急出口→
	S-14	A	↑出口 5
	S-15A	B	←出口 5 出口 4、3、東區地下街↑
	S-15B	B	↑出口 1、2 出口 5→
	S-16A	A	↑緊急出口
	S-16B	A	↑詢問處
	S-17	A	←出口 1、2、5 ↑出口 4 東區地下街→
			↑緊急出口
	S-18	F	板南線、木柵線↘
	S-19A	A	←B1 出口 4↑
	S-19B	A	忠孝復興站↓ SOGO 忠孝館 B1→
	S-20A	B	←出口 4 ↑東區地下街 出口 3→
	S-20B	B	↑木柵線、洗手間 板南線↑
	S-21A	A	←緊急出口→
	S-21B	A	←緊急出口→
	S-22	A	↑緊急出口
			↑出口 3
	S-23	B	←木柵線(貓空纜車)
	S-24A	B	←出口 3、4、東區地下街 出口 5、2、1→
	S-24B	B	板南線↘
	S-25A	A	↙板南線 東區地下街、出口 4、3↑

樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
	S-25B	A	←木柵線 出口 5、2、1 ↑
	S-26A	A	↑ 電梯、廁所 木柵線(貓空纜車) ↑
			緊急出口 →
	S-26B	A	緊急出口 →
			↑ 板南線(電梯) 東區地下街、出口 4、3 ↑
	S-27	F	↑ 本電梯通往樓層 3F 木柵線(付費區)
			木柵線 ↑
	S-28A	A	↙ 板南線 東區地下街、出口 4、3 ↑
			↑ 緊急出口
	S-28B	A	↑ 緊急出口
			↑ 木柵線 出口 5、2、1 ↑
	S-29A	F	(轉乘資訊) 木柵線(貓空纜車) →
	S-30A	B	↑ 出口 4、3、東區地下街
	S-30B	B	↑ 出口 1、2 木柵線 ↑
	S-31A	A	↑ 詢問處
	S-31B	A	↑ 緊急出口
	S-32	F	→ 木柵線(貓空纜車)
	S-33A	A	↑ 出口 3、4、5、東區地下街
	S-33B	A	← 木柵線(貓空纜車) 板南線 ↓
	I-01	F	台北捷運路網圖
			忠孝復興站資訊圖
			忠孝復興站位置圖及轉乘資訊
	I-02	F	← 出口電梯
	I-03	F	(出口資訊) 出口 2 ↗ ← 洗手間 電梯 →
	I-04	F	(出口資訊) 出口 1、3、4、5 →
	I-05	F	(出口資訊) ← 出口 2 出口 1 ↗ 出口 3、4、5 →
	I-06	F	台北捷運路網圖
			忠孝復興站資訊圖
			忠孝復興站位置圖及轉乘資訊
			出口 1 公車轉乘
	I-07	F	台北捷運路網圖
			忠孝復興站資訊圖
			忠孝復興站位置圖及轉乘資訊
			← 出口 1、2 出口 5 ↗ 出口 3、4 →
	I-08	F	出口 5 公車轉乘
	I-09	F	(出口資訊) ← 出口 1、2、5 出口 4 ↗
			出口東區地下街 →
	I-10	F	← 服務台、公共電話 公共電話、洗手間 →
			台北捷運路網圖
			忠孝復興站資訊圖
	I-11	F	忠孝復興站位置圖及轉乘資訊
			出口 4 公車轉乘

樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
	I-12	F	忠孝復興站位置圖及轉乘資訊
			忠孝復興站資訊圖
			台北捷運路網圖
	I-13	F	(出口資訊) ↘ 出口 3 電梯→
	I-14	F	台北捷運路網圖
			忠孝復興站資訊圖
			忠孝復興站位置圖及轉乘資訊
	I-15	F	出口 3 公車轉乘
	I-16	F	↑ 木柵線 ← 出口 3、4 出口 1、2、5→
	I-17	A	(列車到站時間動態資訊螢幕) 1 月台 (列車到站時間動態資訊螢幕) 2 月台
	I-18	F	忠孝復興站位置圖及轉乘資訊
			↗ 木柵線 ← 出口 3、4 出口 1、2、5→
	I-19	F	(轉乘資訊) 木柵線(貓空纜車)→
			← 出口 3、4 出口 1、2、5→
			忠孝復興站位置圖及轉乘資訊
	I-20	F	← 板南線 木柵線 ↗ ← 出口 1、2、3、4、5
			台北捷運路網圖
			忠孝復興站資訊圖
			忠孝復興站位置圖及轉乘資訊
	D-01	F	出口 2 公車轉乘
	D-02	F	← 板南線 木柵線 ↗ ← 出口 1、2、3、4、5
			台北捷運路網圖
			忠孝復興站資訊圖
			忠孝復興站位置圖及轉乘資訊
	D-03	F	← 電梯
	D-04	F	電梯→
	D-05	A	↑ 出口(電梯)
	D-06	F	電梯↑
	D-07	F	← 電梯(20M)
	D-08	F	電梯(20M)→
			廁所(30M)→
	D-09	F	← 電梯(50M)
	D-10	F	電梯(50M)→
	D-11	F	→ 廁所(100M)
			← 電梯(90M)
	D-12	F	電梯(90M)→
			廁所(100M)→

註 1：A(懸掛式燈箱)、B(懸掛式-非燈箱)、C(側嵌式燈箱)、D(側嵌式-非燈箱)、E(立地式)、F(貼壁式)、G(地面式)

附錄 4-11 捷運忠孝復興站-B2 層



樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
B2 層	S-01A	A	↑ 出口
	S-01B	A	緊急出口 ↑
	S-02B	A	↑ 緊急出口
	S-02S	A	出口 ↑
	S-03	D	轉乘資訊木柵線(貓空纜車)←
	S-04	F	轉乘資訊木柵線(貓空纜車) →
	S-05A	C	緊急出口 ↗
			出口 ↗
	S-05B	C	↖ 緊急出口
			↖ 出口
	S-06A	A	↖ 緊急出口
			↖ 出口
	S-06B	A	↑ 電梯 出口 ↗
			緊急出口 ↗
	S-07	F	(轉乘資訊) 木柵線(貓空纜車) →
	S-08	F	(轉乘資訊) 木柵線(貓空纜車)←
	S-09A	C	緊急出口 ↗
			出口 ↗
	S-09B	C	↖ 緊急出口
			↖ 出口
	S-10A	C	↖ 緊急出口
			↖ 出口
	S-10B	C	緊急出口 ↗
			出口 ↗
	S-11	E	(公告) ←木柵線 貓空纜車服務時間
	S-12	E	(公告) 木柵線→ 貓空纜車服務時間
	S-13A	C	緊急出口 ↗
			出口 ↗
	S-13B	C	↖ 緊急出口
			↖ 出口
	S-14A	C	↖ 緊急出口
			↖ 出口
	S-14B	C	緊急出口 ↗
			出口 ↗
	S-15	F	(轉乘資訊) 木柵線(貓空纜車) →
	S-16	F	(轉乘資訊) 木柵線(貓空纜車)←
	S-17	A	↑ 緊急出口
	S-18	A	緊急出口 ↑
	I-01A	E	台北捷運路網圖

樓層	編號	型式 ^{註1}	圖面內容
			忠孝復興站資訊圖 ←出口1、2、3、4、5、東區地下街
			忠孝復興站位置圖及轉乘資訊
	I-01B	E	台北捷運路網圖
			忠孝復興站資訊圖 東區地下街、出口1、2、3、4、5→
			忠孝復興站位置圖及轉乘資訊
	I-02	E	(出口資訊) →出口1、2、5 ←出口3、4 洗手間、服務台、電梯→
	I-03	E	(出口資訊) ←出口1、2、5 →出口3、4 洗手間、服務台、電梯→
	I-04A	E	台北捷運路網圖
			忠孝復興站資訊圖 東區地下街、出口1、2、3、4、5→
			忠孝復興站位置圖及轉乘資訊
	I-04B	G	台北捷運路網圖
			忠孝復興站資訊圖 ←出口1、2、3、4、5、東區地下街
			忠孝復興站位置圖及轉乘資訊
	D-01	F	←電梯(10M)
	D-02	F	電梯(10M)→
	D-03	F	電梯(20M)→
	D-04	F	←電梯(20M)
	D-05	F	電梯(50M)→
	D-06	F	←電梯(50M)
	D-07	F	電梯(100M)→
	D-08	F	←電梯(100M)
	D-09	A	↑出口(電梯)
	D-10	A	↑出口(電梯)
	D-11	F	電梯(120M)→
	D-12	F	←電梯(120M)

註1：A(懸掛式燈箱)、B(懸掛式-非燈箱)、C(側嵌式燈箱)、D(側嵌式-非燈箱)、E(立地式)、F(貼壁式)、G(地面式)

附錄 5

示範計畫各場站營運管理單位訪談會議紀錄

會議紀錄表

☐ 審查會議 ☐ 例行會議 ☒ 訪談

頁次： 1 共 1

專案名稱		複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之研擬(II)			
會議時間		2008/06/25		地點	國道客運臺北總站
參加人員		和欣客運：鍾主任添貴 鼎 漢：陳經理宏達、王建仁			
會議主題		「板橋客運站」轉乘設施改善方案			
類別	序號	會議內容			負責單位
臨停及停車系統	1	臨停及計程車排班規劃良好，但須配合確實執法，目前皆因無強制取締違規，而客運站警衛也無權去禁制旅客長時間臨停。			
	2	客運站站外人行道之高度太高，若製作遮雨(陽)設備無法發揮效果，若要加裝則建議弄低，並須考量迎風面及風力等問題，須另提申請，請考量。			
無障礙及人行系統	3	站外坡道(R01)寬度拓寬須考量出入口平臺寬度及人行道預留空間。現行寬度以能提供輪椅使用者及左右各 1 人通行，故不建議進行工程改善。			
	4	站內連接板橋車站地下層之樓梯，為了考量夾層機房位置，因此樓梯級高無法統一。			
	5	站內無提供無障礙電梯至地下一樓與板橋車站連接，但因受建物設計限制也無法改善，目前仍建議為走平面道路前往板橋車站。			
	6	出入口平臺寬度拓寬仍須考量人行道剩餘空間。			
	7	站外坡道扶手搖晃將會立即改善。			
	8	建議臺鐵能開放天橋供民眾使用。			
標示及轉乘資訊系統	9	無障礙設施之符碼將依規定改善為藍底白字，並將「殘障」改為「無障礙」。			
	10	出入口提供場站資訊圖及站內配置圖。			
	11	於新站路出口外側提供轉乘資訊供下車旅客查詢，並提供標示引導旅客至站內使用樓梯通往板橋車站。			
	12	於通往板橋車站之通道可提供往各項大眾運輸及售票窗口等資訊。			
備註：					
記錄	王建仁		審核人	日期	2008/06/25

會議紀錄表

☐ 審查會議 ☐ 例行會議 ☒ 訪談

頁次： 1 共 1

專案名稱		複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之研擬(II)			
會議時間		2008/06/26		地 點	板橋車站
參加人員		板橋車站：黃站長榮華 鼎 漢：陳經理宏達、王建仁			
會議主題		「臺鐵/高鐵板橋車站」轉乘設施改善方案			
類別	序號	會 議 內 容			負責單位
臨停及停車系統	1	縣府先前規劃將南側廣場隔出一車道作為計程車招呼站，車站方面也同意將花圃移開作為一實體區隔，以顧及旅客安全，但因縣府無經費預算故至今未能執行。			
	2	若將黃線強制規範僅能臨停下客，必須配合執法取締才能貫徹，若採柔性勸導似乎無法發揮效用，但以開罰檢舉又會造成民眾反彈。			
	3	上客臨停地下停車場「前 30 分鐘免費」的想法已在高鐵通車前提出，但停車場採委外經營，必須由雙方吸收此部分費用(可採票根區分)，後續雙方因經費問題無法妥協，因此也無繼續推動。			
	4	上客臨停地下停車場建議可將 1 小時的停車費減半為半小時 20 元，以降低民眾負擔。			
	5	B2、B3 西側及 B4 整層為大樓各單位共用之停車場，非僅提供臺鐵員工，因此較無可能開放西側停車場出入口。			
	6	計程車招呼站當初都有限停車輛數，但因無強制取締造成違規狀況。			
無障礙及人行系統	7	1 樓出入口因考量空調外洩目前部分出入口僅開放兩側緊急出口，但依目前通行人流量已足敷使用。			
	8	S01、S06 兩處出入口將計畫封閉，主要係因節約能源、保障乘客夜間安全及使用率較低。			
	9	北側站外斜坡道若需加長須破壞花臺及樓梯，工程浩大較無法改善。			
	10	板橋車站為 80 幾年所建造，當時無無障礙設施相關設計規範，若對舊有場站皆要符合新制進行改善較為困難，建議若該設施足敷使用，且不影響通行及安全，即可不強制規定改善。			
	11	站外遮雨(陽)設施並非為場站權責範圍，必須由鐵路局規劃改善，且板橋站也無法支出如此龐大費用。			
	12	北三、東一門無障礙機車停車格，為市公所經由縣府開會同意後所劃設，當初為考量環境及供給數量將尺寸畫的較小，但使用上並無問題。			
標示及轉乘資訊系統	13	板橋車站若要全面改善燈箱標示預估要 2,000 萬元，一面需 1 萬元成本，目前車站無此項預算。			
	14	板橋車站將擬新增貼地式標示，導引旅客至各轉乘運具及進站設施；及於月臺層提供出站資訊，包含重要地標及機關名稱。			
	15	站內標示將統一公車及客運站名稱為「板橋客運站 long-distance」及「板橋公車站 City Bus」。			
	16	建議板橋地區大眾運輸場站共同製作轉乘資訊手冊，提供各運具搭乘地點、營運資訊。			
備註：					
記錄		王建仁		審核人	日期 2008/06/26

會議紀錄表

☐ 審查會議 ☐ 例行會議 ☒ 訪談

頁次： 1 共 1

專案名稱		複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之研擬(II)			
會議時間		2008/07/04		地點	捷運公司
參加人員		板橋車站：游課長進俊、陳副工程師世宏、葉助理工程師信宏 鼎 漢：王建仁			
會議主題		「捷運板橋站」及「捷運忠孝復興站」轉乘設施改善方案			
類別	序號	會議內容			負責單位
臨停及停車系統	1	當初設計新板地區運輸場站時，捷運站之計程車招呼站就規劃與臺鐵共用。(板橋站)			
	2	目前出口 3 有部分計程車違規排班，需於執法上加強取締。(板橋站)			
	3	腳踏車進出捷運車站可搭乘電梯或走樓梯，但是不建議搭乘電扶梯。			
	4	公車站牌若要往前移至近捷運站出口設置，需考量與其他右轉車輛及靠離站車輛間之交織現象，建議應遠離十字路口。			
無障礙及人行系統	1	遮雨(陽)設施需考量建築法規之限制，若能全面提供也能避免雨天時人潮大量聚集於出入口。			
	2	捷運車站目前僅提供一處無障礙出入口，符合法規之最低標準，其餘出入口則以車站管理公告之方式告知。			
	3	除輪椅使用者搭乘電梯外，推娃娃車及提大型行李之乘客，也建議能使用電梯，儘量不要使用電扶梯，因此於未提供「電梯」之出入口，未設置斜坡道。			
	4	應將「視障」與「肢障」之需求進行區分，如點字板是提供給視障者使用，輪椅標誌是給肢障者使用，因此需能符合其需求條件。			
	5	目前未設專為無障礙設計之電腦查詢系統，但服務臺皆有 1 對 1 專人服務			
	6	部分電扶梯未遵循右上左下之原則，係考量主要人流方向及避免動線交織			
	7	「身心障礙者下車處」為非必要之設施，但可視站區條件選擇性設置。			
標示及轉乘資訊系統	1	因洗手間及電梯為最多人詢問之設施，且為照顧身心障礙者之需求，故有提供「剩餘距離」之提示牌面。			
	2	大部分搭乘捷運之乘客，為通勤/通學之經常性搭乘旅次，因此對於附近轉乘設施皆已有部份程度之熟悉。			
	3	目前於有提供捷運接駁公車路線之捷運站，設置車輛到站即時系統，未來臺北縣市將會推廣至所有公車路線。			
	4	由於公車、客運等班表變動頻率頻繁，為避免提供訊息未能立即更新而有所誤，故僅提供路線別。			
	5	若能整合週邊運輸系統製作轉乘宣傳摺頁，將樂於配合。(板橋站)			
	6	摺頁 DM 建議不要廣發，以免造成不環保的作為，提供之對象應為遊憩、或不常使用該運具之旅次，故臺鐵、高鐵站較為需要。			
	7	電腦查詢系統建議能朝向移動式設備，如 PDA、手機及筆記型電腦之整合作業系統去發展。			
其他	1	建議能由中央政府成立「大眾運輸部門」進行跨運具之整合工作。			
	2	運輸場站之一樓平面空間，可規劃作為大眾運輸轉乘使用，設置公車、計程車等停等設施。			
記錄		王建仁	審核人	日期	2008/07/04

附錄 6

臺鐵/高鐵板橋車站標示系統建議改善方案

1.臺鐵/高鐵板橋車站 1 樓標示系統牌面改善方案

標號	牌面內容		
S-05	←防災中心 ↑停車場、身障電梯、電梯		一樓車站大廳↑ 公用電話、洗手間→
更改	↑電梯、停車場 ←防災中心		高鐵・臺鐵售票處、大廳↑ 公用電話、洗手間→
S-07	↑一樓車站大廳		洗手間、公用電話→ 身障電梯、電梯、停車場、樓梯↘
更改	↑高鐵・臺鐵售票處、大廳		電梯、停車場↘ 洗手間、公用電話→
S-10	↑東1出口新站路、漢生路 ↙樓梯、身障電梯、電梯、停車場		北1出口站前路、文化路↑ 洗手間、公用電話、防災中心↑
更改	↑東1出口新站路、漢生路 ↙電梯、停車場		北1出口站前路、文化路↑ 洗手間、公用電話、防災中心↑
S-11A	臺鐵售票處→ 高鐵・臺鐵剪票口、電扶梯(下)↑		
更改	↑計程車招呼站	臺鐵售票處→ 高鐵・臺鐵剪票口、電扶梯(下)↑	
S-11B	↑東1出口新站路、漢生路 ↑洗手間、停車場		
更改	↑東1出口新站路、漢生路 ↑洗手間	電梯、停車場↑	
S-15A	一樓車站大廳↑ 高鐵・臺鐵售票處↑		
更改	大廳・高鐵・臺鐵售票處↑ ←計程車招呼站		
S-15B	高鐵・臺鐵東候客處、樓梯(下)↓ 洗手間、公用電話↓		
更改	高鐵・臺鐵東候客處↓ 洗手間、板橋客運站↓		
S-16A	↑南1出口縣民大道、 中山路 ←公用電話	↑高鐵售票處 ↑電扶梯(下)、 高鐵・臺鐵剪票口	臺鐵售票處→ 停車場、洗手間→
更改	↑南1出口縣民大道、 中山路 ↑計程車招呼站	↑高鐵售票處 ↑電扶梯(下)、 高鐵・臺鐵剪票口	臺鐵售票處→ 停車場、洗手間→
S-31B	↑一樓車站大廳		
更改	↑大廳 計程車招呼站→		
S-33A	←東2出口新站路、漢生路 ←樓梯(下)、高鐵・臺鐵東候客處		南1出口縣民大道、中山路↑ 高鐵・臺鐵剪票口、電扶梯(下)↘

標號	牌面內容		
更改	←東2出口新站路、漢生路 ↑計程車招呼站	南1出口縣民大道、中山路↑ 高鐵·臺鐵剪票口、電扶梯(下)↘	
S-35A	←南1出口縣民大道、 中山路	高鐵售票處↑ 身障電梯、電梯、 停車場、公用電話↑	臺鐵售票處→ 高鐵·臺鐵剪票口、 電扶梯(下)↘
更改	←南1出口縣民大道、 中山路 ←計程車招呼站	高鐵售票處↑ 電梯、停車場↑	臺鐵售票處→ 高鐵·臺鐵剪票口↘
S-35B	高鐵·臺鐵剪票口、 電扶梯(下)→ 高鐵售票處↑	↑東2出口 新站路、漢生路 ↑行包中心	南1出口 縣民大道、中山路→ 洗手間、郵局、 公用電話↑
更改	高鐵·臺鐵剪票口、 電扶梯(下)→ 高鐵售票處↑	↑東2出口 新站路、漢生路 ↑行包中心、洗手間、 郵局	南1出口 縣民大道、中山路→ 計程車招呼站→
S-40A	←電梯、身障電梯、停車場		
更改	←電梯、停車場 ↑計程車招呼站		
S-42A	←服務中心、 臺鐵值班站長室 ←電梯、停車場	高鐵·臺鐵售票處↑ 高鐵·臺鐵剪票口 、電扶梯(下)↑	高鐵警察辦公室→ 身障電梯、電梯、 停車場→
更改	←服務中心、 臺鐵值班站長室 ←電梯、停車場	高鐵·臺鐵售票處↑ 高鐵·臺鐵剪票口、 電扶梯(下)↑	高鐵警察辦公室→ 電梯、停車場→
S-45A	電梯、身障電梯、停車場→ 洗手間↑		
更改	計程車招呼站、洗手間↑ 電梯、停車場→		
S-45B	↑公用電話 ←電梯、身障電梯、停車場		
更改	←電梯、停車場 ↑公用電話		
S-46A	←臺鐵售票處 ←公用電話、洗手間	南2出口縣民大道、 中山路↑ 高鐵·臺鐵剪票口、電 扶梯(下)↑	高鐵售票處→ 洗手間、公用電話→
更改	←臺鐵售票處 ←公用電話、洗手間	南2出口縣民大道、 中山路↑ 計程車招呼站↑	高鐵售票處→ 高鐵·臺鐵剪票口、 電扶梯(下)↑
S-52A	←東2出口	↑南2出口	西出口

標號	牌面內容		
	新站路、漢生路 ←高鐵・臺鐵剪票口、 電扶梯(下)	縣民大道、中山路	新府路、民權路→ 高鐵・臺鐵剪票口、 電扶梯(下)→
更改	←東2出口 新站路、漢生路 ←高鐵・臺鐵剪票口、 電扶梯(下)	↑南2出口 縣民大道、中山路 ↑計程車招呼站	西出口 新府路、民權路→ 高鐵・臺鐵剪票口、 電扶梯(下)→
S-52B	↑高鐵售票處 ↙電扶梯(下)、 高鐵・臺鐵剪票口	↑臺鐵售票處 ↑身障電梯、停車場、 洗手間	服務中心、 臺鐵值班站長室↑ 二樓商場、電梯(上)→
更改	↑高鐵售票處 ↙高鐵・臺鐵剪票口	↑臺鐵售票處 ↑洗手間	電梯、停車場↑ 服務中心、 臺鐵值班站長室↑
S-54A	↑高鐵售票處 ↑洗手間、公用電話		
更改	↑高鐵售票處 ↑洗手間、公用電話、LPG計程車招呼站		
S-54B	←高鐵警察辦公室 ←電梯、身障電梯、停車場、公用電話		
更改	←高鐵警察辦公室、電梯、停車場 計程車招呼站→		
S-57B	高鐵・臺鐵剪票口、電扶梯(下)↓		
更改	LPG計程車招呼站↑ 一樓車站大廳↑		
S-58A	↑南3出口縣民大道、中山路 ↙電扶梯(下)、高鐵・臺鐵剪票口	西出口新府路、民權路→ 樓梯(下)、高鐵・臺鐵西候客處→	
更改	↑南3出口縣民大道、中山路 ↙高鐵・臺鐵剪票口	西出口新府路、民權路→ LPG計程車招呼站→	
S-58B	←西出口新府路、民權路 ←樓梯(下)、高鐵・臺鐵西候客處	高鐵售票處↑ 高鐵・臺鐵剪票口、電扶梯(下)↘	
更改	←西出口新府路、民權路 ←LPG計程車招呼站	高鐵售票處↑ 高鐵・臺鐵剪票口↘	
S-60A	←南3出口 縣民大道、中山路 ↑公用電話	西出口 新府路、民權路↑ 高鐵・臺鐵西候客處、 樓梯(下)↑	高鐵售票處→ 高鐵・臺鐵剪票口、 電扶梯(下)↘
更改	←南3出口 縣民大道、中山路 ←計程車招呼站	西出口 新府路、民權路↑ LPG計程車招呼站↑	高鐵售票處→ 高鐵・臺鐵剪票口↘
S-60B	↙電扶梯(下)、 高鐵・臺鐵剪票口	←高鐵售票處 ↑身障電梯、電梯、	南3出口 縣民大道、中山路→

標號	牌面內容		
	↑ 服務中心、洗手間、 公用電話	停車場	臺鐵售票處 ↑
更改	← 高鐵售票處 ↙ 高鐵・臺鐵剪票口	↑ 臺鐵售票處 ↑ 電梯、停車場、 服務中心	南 3 出口 縣民大道、中山路→ 計程車招呼站→
S-66A	↑ 南 3 出口縣民大道、中山路 ← 電扶梯(下)、高鐵・臺鐵剪票口	西出口新府路、民權路→ 高鐵・臺鐵西候客處、電梯(下)→	
更改	↑ 南 3 出口 縣民大道、中山路 ↑ 計程車招呼站	← 電扶梯(下)、 高鐵・臺鐵剪票口 高鐵・臺鐵西候客處、 電梯(下)→	西出口 新府路、民權路→ LPG 計程車招呼站→
S-66B	← 西出口新府路、民權路 ← 電扶梯(下)、高鐵・臺鐵西候客處	高鐵・臺鐵剪票口、電扶梯(下)→ 高鐵售票處 ↑	
更改	← 西出口新府路、民權路 ← 計程車招呼站	高鐵售票處 ↑ 高鐵・臺鐵剪票口、電扶梯(下)→	
S-67A	↑ 西出口 新府路、民權路 ← 公用電話	北 3 出口 站前路、文化路 ↑ 高鐵售票處 →	高鐵・臺鐵西候客處、 電扶梯(下)↘ 洗手間 →
更改	↑ 西出口 新府路、民權路 ↑ LPG 計程車招呼站	北 3 出口 站前路、文化路 ↑ 高鐵售票處 →	高鐵・臺鐵西候客處↘ 洗手間 →
S-67B	↑ 電扶梯(下)、 高鐵・臺鐵剪票口 ← 高鐵售票處	↑ 臺鐵售票處	南 3 出口 縣民大道、中山路→ 身障電梯、電梯、 停車場 ↑
更改	← 高鐵售票處 ↑ 電扶梯(下)、 高鐵・臺鐵剪票口	↑ 臺鐵售票處 ↑ 計程車招呼站	南 3 出口 縣民大道、中山路→ 電梯、停車場 ↑
S-69B	一樓車站大廳 ↑ 高鐵・臺鐵售票處 ↑		
更改	大廳 ↑ 高鐵・臺鐵售票處 ↑		

2.臺鐵/高鐵板橋車站 B1 層標示系統牌面改善方案

編號	牌面內容		
S-03A	↑ 高鐵・臺鐵、臺北捷運板橋站 ↑		
更改	↑ 高鐵・臺鐵、捷運板橋站、板橋公車站 ↑		
S-03B	↑ 長程客運售票大廳		
更改	↑ 板橋客運站售票大廳		
S-15A	↑ 臺鐵東候客處	高鐵・臺鐵售票處 ↑	
	停車場、洗手間、公用電話、 板橋公車站 ↑	↑ 電扶梯(上)、一樓車站大廳	
更改	↑ 高鐵・臺鐵售票處	捷運板橋站、板橋公車站 ↑	
	↑ 電扶梯(上)、大廳、臺鐵東候處	停車場、洗手間、公用電話 ↑	
S-21A	↑ 高鐵・臺鐵剪票口 ↑ 捷運板橋站、 自動售票機、停車場	臺鐵東候客處 洗手間→	出口新站路、漢生路、 電扶梯(上)→ 一樓車站大廳、 電扶梯(上) ↑
更改	↑ 捷運板橋站、停車場 ↑ 高鐵・臺鐵剪票口 、自動售票機	臺鐵東候客處 ↑ 電扶梯(上)、大廳	出口新站路、漢生路、 電扶梯(上)→ 洗手間→
S-21B	← 電扶梯(上)、 出口新站路、漢生路 ← 洗手間	↑ 臺北縣政府 ↑ 板橋客運站	高鐵東候客處 ↑ 臺鐵東候客處
更改	← 電扶梯(上)、 出口新站路、漢生路 ← 洗手間	↑ 板橋客運站 臺鐵東候客處	高鐵東候客處 ↑ 臺北縣政府 ↑
S-23A	← 高鐵東候客處 ← 板橋客運站	臺鐵東候客處 自動售票機、停車場→	高鐵・臺鐵剪票口→ 板橋捷運板橋站站→
更改	← 板橋客運站 ← 高鐵東候客處	高鐵・臺鐵剪票口 、自動售票機→ 臺鐵東候客處	板橋公車站、 捷運板橋站→ 停車場→
S-23B	← 高鐵・臺鐵剪票口 ← 自動售票機、板橋 公車站、捷運板橋站	↑ 電扶梯(上)、出口 新站路、漢生路 ↘ 電扶梯(上)、一樓 車站大廳	板橋客運站、 高鐵東候客處→ 臺北縣政府→
更改	← 板橋公車站、 捷運板橋站 ↘ 大廳、計程車招呼站	← 高鐵・臺鐵剪票口 、自動售票機 ↑ 電扶梯(上)、 出口新站路、漢生路	板橋客運站→ 臺北縣政府→
S-29A	↑ 出口 ↑ 一樓車站大廳、電扶梯(上) ↑		
更改	↑ 出口 ↑ 大廳、計程車招呼站 ↑		

編號	牌面內容		
S-29B	高鐵・臺鐵東候客處 板橋客運站、洗手間↑		
更改	板橋客運站↑ 高鐵・臺鐵東候客處		
S-33A	↑ 高鐵・臺鐵剪票口 ↑ 自動售票機、 板橋公車站	↑ 高鐵・臺鐵售票處 ↑ 捷運板橋站	一樓車站大廳、 電扶梯(上)↗ 身障電梯、電梯、 停車場↑
更改	↑ 高鐵・臺鐵剪票口 、自動售票機 ↑ 高鐵・臺鐵售票處	↑ 板橋公車站 ↑ 捷運板橋站	大廳、計程車招呼站↗ 電梯、停車場↑
S-33B	↑ 電扶梯(上)、 出口新站路、漢生路 ↖ 電扶梯(上)、 一樓車站大廳	↑ 高鐵東候客處 ↑ 洗手間、板橋客運站	臺鐵東候客處↑
更改	↖ 大廳、計程車招呼站 ← 電扶梯(上)、 出口新站路、漢生路	↑ 板橋客運站 ↑ 臺鐵東候客處	高鐵東候客處↑ 臺北縣政府↑
S-38A	↑ 高鐵・臺鐵剪票口 ↑ 自動售票機	↑ 捷運板橋站 ↑ 身障電梯、電梯、停 車場、洗手間、板橋公 車站	服務中心、身障電梯 、電梯→
更改	↑ 高鐵・臺鐵剪票口 、自動售票機 ↑ 洗手間	↑ 板橋公車站 ↑ 捷運板橋站	大廳、計程車招呼站↗ 服務中心、電梯、 停車場→
S-38B	← 服務中心、身障電梯 、電梯	↑ 臺北縣政府 ↑ 板橋客運站	高鐵・臺鐵東候客處↑ 公用電話、洗手間↑
更改	← 服務中心、電梯、 停車場 ↑ 公用電話、洗手間	↑ 板橋客運站 ↑ 臺鐵東候客處	高鐵東候客處↑ 臺北縣政府↑
S-39A	← 服務中心、停車場、身障電梯 、電梯	高鐵・臺鐵剪票口↑	
更改	← 服務中心、電梯、停車場	高鐵・臺鐵剪票口↑	
S-39B	← 高鐵售票處 ← 捷運板橋站	服務中心、停車場、身障電梯、電梯 →	
更改	← 捷運板橋站 ← 高鐵售票處	電梯、停車場→ 服務中心→	
S-43A	← 高鐵・臺鐵剪票口 捷運板橋站→		
更改	← 高鐵・臺鐵剪票口 捷運板橋站→		

編號	牌面內容		
S-43B	一樓車站大廳、樓梯(上)↑ 高鐵·臺鐵剪票口→		
更改	大廳、計程車招呼站↑ 高鐵·臺鐵剪票口→		
S-44A	← 高鐵·臺鐵剪票口 ← 自動售票機	高鐵·臺鐵西候客處↑ 洗手間、公共電話↑	高鐵售票處↑ 捷運板橋站、身障 電梯、電梯、停車場→
更改	← 高鐵·臺鐵剪票口 、自動售票機 ↑ 高鐵·臺鐵西候客處	↑ 板橋公車站 ↑ 高鐵售票處	捷運板橋站→ 電梯、停車場→
S-44B	← 身障電梯、電梯、停 車場、捷運板橋站	↑ 高鐵·臺鐵東候客處 ↑ 服務中心、 板橋客運站	高鐵·臺鐵剪票口→ 自動售票機→
更改	← 捷運板橋站 ← 電梯、停車場	↑ 板橋客運站 ↑ 服務中心	高鐵·臺鐵剪票口、 自動售票機→ 高鐵·臺鐵東候客處↑
S-47B	臺鐵、高鐵剪票口、臺北縣政府→		
更改	臺鐵、高鐵、客運站、臺北縣政府→		
S-53A	高鐵·臺鐵剪票口↑ 身障電梯、電梯、停車場→		
更改	高鐵·臺鐵剪票口↑ 電梯、停車場→		
S-53B	↑ 捷運板橋站 ← 身障電梯、電梯、停車場		
更改	↑ 捷運板橋站 ← 電梯、停車場		
S-55A	← 公用電話、服務中心	↑ 高鐵·臺鐵剪票口 ↑ 自動售票機	高鐵售票處→ 板橋 公車站、洗手間→
更改	↑ 板橋客運站 ← 公用電話、服務中心	↑ 高鐵·臺鐵剪票口 、自動售票機 高鐵售票處→	板橋公車站→ 洗手間→
S-55B	← 高鐵售票處 ← 公用電話、洗手間	↑ 捷運板橋站 ↑ 電梯、停車場、 身障電梯	服務中心→
更改	← 高鐵售票處 ← 公用電話、洗手間	↑ 捷運板橋站 ↑ 電梯、停車場、	服務中心→
S-58A	↑ 高鐵售票處 ↑ 公用電話、洗手間、板橋公車站		
更改	↑ 高鐵售票處 ↑ 板橋公車站、公用電話、洗手間、		
S-58B	(請上一樓)臺鐵售票處		

編號	牌面內容		
	←停車場、身障電梯、電梯、捷運板橋站		
更改	←捷運板橋站、停車場、電梯 臺鐵售票處、計程車招呼站、電扶梯(上)↗		
S-62A	↑樓梯(上)、一樓車站大廳 ←高鐵·臺鐵剪票口		
更改	↑樓梯(上)、大廳、計程車招呼站 ←高鐵·臺鐵剪票口		
S-62B	高鐵·臺鐵剪票口→ ←捷運板橋站		
更改	←捷運板橋站 高鐵·臺鐵剪票口→		
S-68A	←高鐵·臺鐵東候客處 ←公用電話、洗手間 、板橋客運站	↑ 高鐵·臺鐵剪票口 ↑ 自動售票機	高鐵·臺鐵西候客處→ 板橋公車站、洗手間 、服務中心→
更改	←板橋客運站 ←高鐵·臺鐵東候客處	↑ 高鐵·臺鐵剪票口 、自動售票機 服務中心、洗手間→	板橋公車站→ 高鐵·臺鐵西候客處→
S-68B	↖ 高鐵售票處 ←高鐵·臺鐵西候客處	電梯、身障電梯、 停車場、捷運板橋站↑ 服務中心→	高鐵·臺鐵東候客處→
更改	↖ 高鐵售票處、公車站 ←高鐵·臺鐵西候客處	捷運板橋站↑ 電梯、停車場↑	客運站、服務中心→ 高鐵·臺鐵東候客處→
S-72A	← 高鐵·臺鐵剪票口 ←自動售票機	高鐵·臺鐵西候客處↑ 捷運板橋站、身障電梯 、電梯、停車場→	高鐵售票處→ 洗手間、板橋公車站↑
更改	↑板橋公車站 ← 高鐵·臺鐵剪票口 、自動售票機	捷運板橋站→ 電梯、停車場→	高鐵售票處→ 高鐵·臺鐵西候客處↑
S-72B	←捷運板橋站 ←身障電梯、電梯、 停車場	↑ 臺鐵售票處 ↑ 服務中心	高鐵·臺鐵剪票口→ 自動售票機→
更改	←捷運板橋站 ←電梯、停車場	↑板橋客運站 ↑服務中心	高鐵·臺鐵剪票口 、自動售票機→
S-76A	←臺鐵剪票口 8~15 車 ←月臺身障電梯	↑ 臺北縣政府、 縣民廣場	臺鐵剪票口 1-7 車→ 自動售票機↑
更改	←臺鐵剪票口 8~15 車 ←月臺(無障礙電梯)	↑ 臺北縣政府、 縣民廣場	臺鐵剪票口 1-7 車→ 自動售票機↑
S-76B	←臺鐵剪票口 1-7 車 ↑身障電梯、電梯、 停車場、服務中心	↑ 高鐵·臺鐵售票處 ↑ 捷運板橋站	臺鐵剪票口 8~15 車→ 月臺身障電梯→
更改	←臺鐵剪票口 1-7 車	↑ 捷運板橋站	臺鐵剪票口 8~15 車→

編號	牌面內容		
	↑ 電梯、停車場、 服務中心	↑ 高鐵・臺鐵售票處	月臺(無障礙電梯)→
S-85A	↑ 高鐵西候客處 ↑ 臺北縣政府、稅捐處	↑ 臺鐵西候客處 ↑ 板橋公車站	高鐵售票處→ 公共電話、洗手間↑
更改	↑ 板橋公車站 ↑ 臺北縣政府、稅捐處	↑ 板橋捷運站 ↑ 高鐵・臺鐵西候客處	高鐵售票處→ 公共電話、洗手間↑
S-85B	← 高鐵售票處 ↑ 捷運板橋站	(請上一樓)臺鐵售票處 ↑ 身障電梯、電梯、停 車場、服務中心	高鐵・臺鐵剪票口↑
更改	臺鐵售票處(往1樓)↗ ← 高鐵售票處	↑ 捷運板橋站 ↑ 電梯、停車場、 服務中心	板橋客運站↑ 高鐵・臺鐵剪票口↑
S-87B	↑ 出口↑ 一樓車站大廳、電扶梯(上)↑		
更改	↑ 出口↑ 大廳、計程車招呼站↑		
S-89A	↑ 高鐵西候客處	↑ 臺鐵西候客處 ↑ 公共電話、洗手間、 板橋公車站	出口、電扶梯(上)↗ 一樓車站大廳、電扶梯 (上)↗
更改	↑ 板橋公車站 ↑ 公共電話、洗手間	↑ 捷運板橋站 ↑ 高鐵・臺鐵西候客處	出口、電扶梯(上)↗ 大廳、計程車招呼站↗
S-89B	↖ 電扶梯(上)、 一樓車站大廳 ↑ 停車場、身障電梯、 電梯、服務中心、 板橋客運站	↑ 高鐵・臺鐵剪票口 ↑ 捷運板橋站	臺鐵售票處(請上一樓)
更改	↖ 大廳、計程車招呼站 ↖ 臺鐵售票處(往1樓)	↑ 捷運板橋站 ↑ 電梯、停車場、 服務中心	板橋客運站↑ 高鐵・臺鐵剪票口↑
S-94A	↑ 高鐵西候客處 ↑ 臺北縣政府、稅捐處	臺鐵西候客處 ↑ 板橋公車站	出口站前路、文化路 、電扶梯(上)→ 公共電話、洗手間→
更改	↑ 板橋公車站 ↑ 臺北縣政府、稅捐處	↑ 捷運板橋站 ↑ 高鐵・臺鐵西候客處	出口站前路、文化路→ 公共電話、洗手間→
S-94B	← 電扶梯(上)、 出口站前路、文化路 ← 公共電話、洗手間	臺鐵西候客處 ↑ 捷運板橋站	一樓車站大廳、 電扶梯(上)↑ 自動售票機、 服務中心、停車場↑
更改	← 出口站前路、文化路 ↑ 電扶梯(上)、大廳 、計程車招呼站	臺鐵西候客處 ↑ 捷運板橋站	板橋客運站↑ 電梯、停車場、 服務中心↑

編號	牌面內容		
S-96A	←高鐵西候客處、 板橋公車站 ←臺北縣政府、稅捐處	出口站前路、文化路 、電扶梯(上)↑ 一樓車站大廳、電扶梯 (上)↗	高鐵・臺鐵剪票口→ 捷運板橋站、 自動售票機、停車場→
更改	←捷運板橋站、 板橋公車站	出口站前路、文化路↑ 大廳、計程車招呼站、 電扶梯(上)↗	板橋客運站→ 電梯、停車場、 服務中心→
S-96B	←高鐵・臺鐵剪票口	臺鐵西候客處 ←自動售票機、停車場	高鐵西候客處→ 板橋公車站→
更改	←板橋客運站 ←高鐵・臺鐵剪票口 、自動售票機	臺鐵西候客處 ←電梯、停車場 、服務中心	板橋公車站→ 高鐵西候客處→
S-99B	←洗手間、公共電話		高鐵・臺鐵售票處↑
更改	←洗手間、公共電話		高鐵・臺鐵售票處、板橋客運站↑
S-100A	←臺鐵、高鐵 板橋公車站→		
更改	←臺鐵、高鐵、板橋客運站 板橋公車站→		
S-100B	←板橋公車站 ↑捷運板橋站 臺鐵→		
更改	←板橋公車站 ↑捷運板橋站 臺鐵、板橋客運站→		
S-101B	↑臺鐵西候客處		一樓車站大廳、電扶梯(上)↑
更改	↑臺鐵西候客處		大廳、計程車招呼站、 電扶梯(上)↑

附錄 7

專家學者座談會會議紀錄

複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之研訂(II)

專家學者座談會會議紀錄

☐ 審查會議 ☒ 座談會 ☐ 訪談

專案名稱	複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之研訂(II)
會議時間	2008/10/1 14:00
地 點	交通部運輸研究所五樓會議室
主 持 人	交通部運輸研究所 王組長穆衡 鼎漢國際工程顧問股份有限公司 林副總經理幸加
與會人員	詳見簽到單
會議主題	「複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之研訂(II)」專家學者座談會
背景說明	略

發言單位	會 議 內 容
鼎漢 林幸加 副總經理	<p>■ 目前國內各類型運輸場站均具備其本身之規劃設計準則，唯缺乏整合性規範供轉乘設施供依循，造成設計上的限制；但對於使用者而言，轉乘設施相關之標示與動線清晰易辨識為其考量重點。</p> <p>■ 本案為一兩年計畫，第一年主要為訂定轉乘設施規劃準則，參考整合高鐵、臺鐵、捷運等現有準則中與轉乘相關規範，第二年則以板橋臺鐵、高鐵、客運站、公車站與捷運忠孝復興站五個站，對所設準則加以檢核其適用性。</p> <p>■ 在檢核過程中發現對於準則之原則性、適用性、檢核時機與檢核人員方面可能仍存在許多問題；本案在示範場站調查、評估、提供改善計畫與經費預算過程中，營運單位亦提出改善計畫預算來源的問題。</p> <p>■ 本案提供試辦計畫的改善心得與困難，期望各位業者代表與學者專家能提供相關建議，協助後續準則修改，使其適用。</p> <p>■ 本手冊之期許為：</p> <ul style="list-style-type: none"> - 讓設計單位於規劃設計時有參考依據； - 提供新建與既有場站檢核，以及改善方式之參考。
臺灣鐵路 管理局 張春發	<p>■ 第一次參加，且事前未收到相關附件，對此案內容瞭解程度不多。</p> <p>■ 提供業務上所遇相關問題，供各位參考：</p> <ul style="list-style-type: none"> - 新建車站轉乘設施之規劃設計上，在路權範圍以外與地方政府有所接觸時，無法確保地方政府能全力配合與搭配轉乘設施之規劃設計。 - 由於簡易招呼站多為狹長型設計，不易滿足要求面積較大的電扶梯設計，大多會以電梯為主要考量。
國道客運 臺北總站 聯合管理 委員會 劉于彰 主委	<p>■ 場站進駐前之費率問題須合法化。</p> <p>■ 轉運站與設備維修費用來源負責的單位必須考慮。</p> <p>■ 封閉區域轉乘設施的廢棄物排放設備應具備。</p>

複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之研訂(II)

專家學者座談會會議紀錄

發言單位	會議內容
中華民國殘障聯盟 汪育儒	<ul style="list-style-type: none"> ■ 無障礙設施部分，準則中之規範請確保與現有規範一致。 ■ 無障礙設施之檢核人員部分，建議選擇擁有無障礙設施勘檢人員證書之人選。
鼎漢 林幸加 副總經理	<ul style="list-style-type: none"> ■ 本手冊中與無障礙設施部分之準則遵照內政部營建署新辦之規定。
捷運局 黃亞誠	<ul style="list-style-type: none"> ■ 本局在轉乘相關設施與車站設施包括月臺寬度、電扶梯、緊急逃生通道等，一般採用運量為計算基礎，但由運量方式推估之轉乘設施量可能低估或高估，無法符合實際之使用需求。 ■ 若採用統一準則作為設計、檢核與提供改善之依據，能否考量相關配套措施： <ul style="list-style-type: none"> - 提供設施用地取得、財務與管理等方面的支持與提供機制； - 在推估需求與經濟效益有所差異時，提供對應的對策或機制，以減少設計需求與實際規劃間之落差。 ■ 設施的提供目前多以需求面導向的思考，能否考慮由供給面導向來提供，依地方政府政策、都市計畫變更、公部門整體配合與結合工程師進行規劃設計，在實務上達到供需平衡的狀態。 <ul style="list-style-type: none"> - 如目前自行車為顯學，自行車架數量若按運量比例之需求預估結果，可能因難以區隔當地與轉乘旅次量之故而不足以供給實際需求； - 若能透過市政府與整個都市交通、土地使用等計畫加以整合做需求量彙整，減少旅次差異所產生的落差。 ■ 關於樓梯改裝為電扶梯之預留性部分，過去經驗裡為加裝之預留，如淡水線竹圍、忠義、復興崗等站位因運量預估極低，須採車站規劃最小月臺寬度的規定設計，且低運量的站位僅設置樓梯；唯在場站設計時已預留機具設備空間，當場站運量達到標準時，即可加裝電扶梯。若為改裝，在工程設計實務可以執行，但就逃生用途的考量，電扶梯在逃生時停止當作樓梯使用，在逃生通道數的換算時會低於一般服務量，若未因提升服務品質變更設計而計算逃生數縮減量，在替換後於逃生時可能會產生問題。
交通局 郭重佑	<ul style="list-style-type: none"> ■ 因各項轉運設施存有不同特性，準則的設計可否保留彈性，避免未來執行發生窒礙難行的情況。

複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之研訂(II)

專家學者座談會會議紀錄

發言單位	會議內容
交通局 陳榮明 專委	<ul style="list-style-type: none"> ■對於目前既有的設施若要依照準則修改較為困難，因此可著重於目前未有或未來新建部分的考量。 ■訂定完畢之準則可用於新設轉運站的檢視。 ■準則中就設施面需求規劃設計做檢核即可，不必著重於滿足動態性的需求變化。 ■檢核中若涉及政策性管理層次，做原則性規範應較納入檢核機制內為佳。 ■室內型轉運站應具備監測功能與通風設備。 ■電梯部分本身應已有檢核標準，可不納入檢核，避免重複。 ■規劃設計之檢核機制流程與權責關係應明確訂定，方便執行。 ■複合運輸場站中後端營運管理部分，僅使用樓地板面積最大為管理整合單位有待商榷，建議可區分場站內、外。 <ul style="list-style-type: none"> - 外部由地方主管機關召集共同使用單位來訂定；內部可透過管理委員會的方式來執行，按照租約中使用、持有面積作為強制規範依據，擬定權責、內容項目與維護經費分擔等，以多面向而非唯一的選擇方式來進行較佳； - 站體外的設施所有大多歸地方主管機關，但於介面部分可能由各個機關分別使用、持有，故維護管理經費分攤方式，可按租約或持有使用面積比例加以協調，或由一統合單位，按照固定機制統籌輪流進行。
林大煜 教授	<ul style="list-style-type: none"> ■透過實際檢核數據結果與檢討意見增加此示範檢核計畫之意義： <ul style="list-style-type: none"> - 過程中，除是否合乎標準外，是否透過檢核數據列表中反映出標準過於或寬鬆之處； - 關於簡報 PAGE20 資料中不易由檢核人員以客觀、量化或單一標準進行檢核。建議應透過審查會進行審查的方式進行之項目，亦必須透過示範計畫結果提出標準之檢討意見之情況下才得以作用。 ■於準則中有部分標準可能不僅為全有全無，如無障礙系統的設施處數，以捷運站為例，若站點出口數多且距離很遠，設置的處量是否應隨站點大小調整，應於準則中作出明確說明。 ■轉乘設施的標示與資訊系統，如板橋公車站點在不同月臺具有相同路線但不同方向的公車，易造成混淆，故轉運站的標示與資訊系統，應針對方向性做出更深入的規範。 ■評估時應就全面性或單就相關部分項目進行評估部分，可作檢討。 ■複合運輸場站之完整檢核標準中，能否按場站規模差異，選取出適合小型站點之轉運項目檢核，如公車設站距離等，增加準則適用性。 ■除轉運站檢核項目外，如商場、購物中心等轉運站機能性部分，是否亦應放置於準則中予以規範。

複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之研訂(II)

專家學者座談會會議紀錄

發言單位	會議內容
鼎漢 林幸加 副總經理	<p>■針對簡易站之檢核項目部分，以案例中捷運忠孝復興站之公車轉運站設計，即因以站緣設置會影響其他車輛轉向交通安全之故而變更設計位置，大眾運輸優先之原則性應如何訂定，確保依循彈性與規劃設計時之考量。</p> <p>■轉運機能部分，由營運單位依營運自行考量加以設置，若納入準則可能產生重複。</p>
臺灣大學 張學孔 教授	<p>■肯定此計畫之意義。</p> <ul style="list-style-type: none"> 過去於交通部服務時參與臺北與高雄都市設計審議委會、協助高鐵進行車站規劃過程，即發現並無一由交通單位整合之規劃設計準則可供規劃設計單位依循與後續審查作業。 <p>■可針對準則設定之使用對象、時機、使用方式與功能層級作建議。</p> <ul style="list-style-type: none"> 作為規劃設計單位依循之最高原則，或是作為基本設計要求與方針； 可參酌國外使用情況，如香港之手冊，即作為開發商、協助開發商之參考與公部門檢核表之用。 <p>■手冊中是否能反映轉運設施設置與改善情況，顯現出績效評估及依檢核結果改善後可產生之質化與量化效益。</p> <ul style="list-style-type: none"> 過去捷運車站轉乘設施之設計，大多宥於車站於都市計畫原劃定車站範圍之有限基地而無法做完善規劃； 軌道運輸轉乘制覆蓋面較廣之公車系統非常必要，然過去利用捷運車站內部化空間作為轉運之思維並未被落實。 <p>■過設計準則是否可凸顯轉運設施之現況問題？</p> <ul style="list-style-type: none"> 若時間允許，可以臺北車站作為檢核案例，透過檢核結果，有機會提供其改善建議，使設施規劃設計更為完備； 如：參考日本新宿車站有類似內部化設計，於乘客由剪票口出站即可利用外側空間進行轉運之方式，於臺北車站東側地下停車場作為計程車候車空間提供轉乘之用，即可能為改善轉乘規劃方法之一。 <p>■建議可將實際案例納入手冊中，提供作為後續規劃設計單位參考、借鏡之用。</p> <p>■建議可參酌時間、經費限制，蒐集與自行車作為轉運設施之相關資料，提供作為參考。</p> <ul style="list-style-type: none"> 日本東京宣示4公里內旅次使用自行車取代，及以其作為市區內運輸轉乘之主要運具； 使用自行車作為轉乘運具對都會地區捷運車站應為重要考量。

複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之研訂(II)

專家學者座談會會議紀錄

發言單位	會議內容
鼎漢 林幸加 副總經理	<p>■關於將場站一樓作為轉乘之用納入準則，於國內場站機能發展考量，場站一樓多為商業開發中最精華之區域，故是否適合訂定，應考量國內能否接受此一型式之轉變。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 國外將一樓作為轉乘使用，在商業設計上即考量將消費者導引至二樓，國內在開發上是否已形成此一觀念，可再作討論。 <p>■未將臺北車站作為轉運站案例探討對象，主要是考量目前國道客運場站地點為 D1，但未來會移置新的交九轉運站，若以此為示範場站案例，則目前檢核的國道客運場站部分未來並不會存在之故。</p>
逢甲大學 李克聰 教授	<p>■準則應更清楚劃分於規劃設計與營運管理兩部分的層級性。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 規劃設計部分，可參考航空站，以設定階段性主計劃方式進行，配合需求分析與目標導向政策規劃，可達到階段性調整與預留空間的特性。 - 營運管理部分，於績效評估後，考量耗費成本與資源，提出需要及允許調整項目。 <p>■訂定示範計畫後，必須透過回饋程序的修正，找尋出準則中的盲點，適度保留彈性與提高可行性。</p> <p>■大眾運輸優先與供需平衡間尋求權重，兼顧供需；若要要求大眾運輸優先，應考量大眾運輸與私人運具進出時間比率，強調進出時間節省而非位置。故大眾運輸優先之定義可能需再做討論、評估。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 如連接美國紐澤西與曼哈頓之間的大眾運輸場站設計，於紐澤西場站設置 P&R，停放私人運具並由運行於專用道之接駁公車載送至曼哈頓轉運站，即從場站間聯結至場站設計一氣呵成。 - 按照轉運站為長程運輸中繼點的意義，朝馬轉運站可為轉運站代表作。發揮功效之先決條件應為設有進出專用車道連接轉運站，否則會阻礙大眾運輸優先的運行。 <p>■以捷運站轉乘而言，轉乘路線規劃之位置應與捷運垂直、幹線公車為優先考量。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 如搭乘至中山站，欲前往之地點便應為南京東路五、六段，若尚須步行較遠距離進行轉乘，則失去接駁意義； - 若規劃空間充足，則將主要接駁運具放置於距離場站出口最佳位置； - 若規劃空間受限，則需要另設停車空間設置，但仍以主要接駁運具為優先考量。 <p>■關於轉運站內廢棄、汙染的問題，過去曾有於廢氣處理不佳之香港某公車轉運站的經驗，認為廢氣排放與導入專用管路排出等規劃，應事先提出方案與解決對策。</p> <p>■標示系統應考量一致性、層級性、連貫性與轉乘運具方向性，且標誌設置字體大小亦應列入規範考量。</p>

複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之研訂(II)

專家學者座談會會議紀錄

發言單位	會議內容
鼎漢 林幸加 副總經理	<ul style="list-style-type: none"> ■對於簡報相關內容提出之疑問，會後將再進行檢視。 ■關於簡報所提之香港 IFC 金融大樓案例，實際前往經驗亦如李教授所述；雖完全以一樓開放空間為轉乘空間，但並未將搭乘區與車道加以區隔，造成廢氣排放相關問題，影響候車品質。
營建署 張應當 先生	<ul style="list-style-type: none"> ■簡報 PAGE15 轉乘避免樓層轉換部分，由於運具間轉乘同時存在水平與垂直轉乘，且有場站型式、系統運量與運能之考慮，可能應將準則調整為「以同一樓層為原則」，增加規劃設計彈性。 ■簡報 PAGE31 遮陽(雨)設施改善雖於示範計畫可暫不考慮，但基於遮陽(雨)設施於轉乘設施中之重要性，未來手冊中仍須納入考慮。 ■標示系統部分同意李教授所述，應考量轉乘資訊查詢、導引標誌之連貫性，在檢核評估時應為主要項目之一，而非附屬設施，以達到轉乘設施友善性。
運研所 張舜淵 研究員	<ul style="list-style-type: none"> ■簡報 PAGE38 轉乘設施滿意度調查與改善流程圖部分： <ul style="list-style-type: none"> - 滿意度調查達「中等」以上則無需改善之中等水準應明定； - 調查判斷是以整體或個別設施作為判定考量之依據，應說明； - 「設施需求與服務水準評估」與「設施配置檢討」是否有併行必要，或可視情況擇一進行即可？ ■簡報 PAGE39 審查會大會審查與小組、幹事會或檢核人員檢核項目之區分如何判定？且小組、幹事會部分應仍須對所有項目進行檢核，提供結果予審查會加以判斷。 ■簡報 PAGE41 主管單位與工程執行單位均為目的事業主管機關，是否有所不同？ ■簡報 PAGE45 與 PAGE46 於「場站間立體連通」與「場站新建人行陸橋或地下道與道路銜接」兩部分在工程建置與經費、產權所屬單位與認知上有差異。 <ul style="list-style-type: none"> - 場站間立體連通設施之工程建置與經費須透過專案小組進行協調，且產權一般贈與當地縣市政府； - 場站新建人行陸橋或地下道與道路銜接等設施之工程執行單位直接由場站營運單位負責，且未明定產權所屬。
鼎漢 林幸加 副總經理	<ul style="list-style-type: none"> ■簡報 PAGE38 評估水準之訂定將於期末訂定。 ■簡報 PAGE39 部分，於檢核表中，為明確可判定者以小組、幹事會方式處理；牽涉原則性、非完全客觀可判定者，則以督審委員大會之方式，依照基地特性、周邊環境條件與主運具特性等，針對原則性進行檢視。
鼎漢公司 陳宏達 經理	<ul style="list-style-type: none"> ■回應張研究員問題： <ul style="list-style-type: none"> - 簡報 PAGE45 所討論之場站立體連通為透過地下或地面設施進行，若非於同一塊基地內道路之上、下方，由於道路之主管機關為縣市政府，故通常會將產權回歸縣市政府。 - 簡報 PAGE46 則為跨越道路的連通方式，而非場站間連通方式。

複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之研訂(II)

專家學者座談會會議紀錄

發言單位	會議內容
交通局 陳榮明 專委	<ul style="list-style-type: none"> ■ 各地方政府不一定設有督審與都策會，且設施均有權管單位，轉運站部分僅將其整合，於準則中可不明述權責，僅提供建議維護管理方式可採取機制即可。 ■ 標示系統部分，目前各類型複合運輸場站似乎並無整個場站完整大圖可參考；另標示系統之字體大小，應按照設置規則之規定即可。 ■ 對於室內型、封閉型的轉運場站，只要進行空氣隔離與相關設施建設即可。 ■ 同意張教授看法，將臺北車站作為檢核示範對象，可進而改善臺北車站目前之現況問題。
鼎漢公司 陳宏達 經理	<ul style="list-style-type: none"> ■ 針對會中各專家學者建議進行綜合答覆： <ul style="list-style-type: none"> - 與會者所提相關問題會納入後續報告考量、檢討。 - 部分問題於期中報告已有提及，唯簡報篇幅限制並未納入。 - 檢核項目之區分與工作分配會在期末報告中再做更詳細之說明。 - 李教授所述之應以大眾運輸優先觀念而非區位考量之建議，增加準則完整性與後續應用、檢核部分會再做修正。
運研所 王穆衡 組長	<ul style="list-style-type: none"> ■ 透過專家學者之意見，可協助做為後續檢討、改進之處。 ■ 透過檢核檢討所提出之成果，避免執行時發生無法應對之狀況。 ■ 對於複合場站之權責、協調單位與對象的範圍界定部分，可透過手冊中加以建議。 <ul style="list-style-type: none"> - 新建場站於規劃設計期間應為未來設立管理委員會預做準備； - 在未設有管理委員會之既有存在場站，應於檢討前確認管理委員會之組織架構。 ■ 未來手冊可能需以階段性工作方式執行，若直接定為設置準則規範則具有法令上之位階，但若定為試用期間則存在彈性關係。 ■ 使用手冊進行檢核的程序上，應做出哪些前置準備與建議。如檢核時，可對於受檢核之單位與管理委員會先進行確認，再由組織委員會檢討、確認手冊中哪些項目應納入檢核之要項，以提供執行單位依據。 ■ 若以大眾運輸優先為設計前提假設，則需納入檢討委員會檢討之必要項目，並將檢討之結果回饋至設計單位，再由設計單位提出說明，反映出不同旅運行為下，各類型旅客之旅運距離與時間。 ■ 國外手冊之數據可供列舉或參考，即應納入手冊中。 ■ 關於汙染排放與旅客於場站中之商業活動部分，在場站設計上可能需要考量；但在大眾運輸轉乘設施檢核時，應納入與不應納入之檢核項目，研究單位需再做定論。 ■ 於使用時，基於手冊完整性考量，未來內容若有新增，應訂定出要依照何種程序加以確認或補充說明。
交通局 陳榮明 專委	<ul style="list-style-type: none"> ■ 若能納入發展大眾運輸條例中之條文進行修正，在未來執行、實施部分會較為完整，亦較易於確立組織與委員會部分在法律上之定位。

複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之研訂(II)

專家學者座談會會議紀錄

發言單位	會議內容		
國道客運 臺北總站 聯管會 劉于彰 主委	■ 自行建造、管理之場站管理委員會可能不具有實質管理權責，但若為公共轉乘設施場站之管理委員會是否可賦與權責，可納入討論。 - 設置管理委員會具有協調功能，但管理委員會之制度無法用來約制業者，亦不具有懲處之權責。		
鼎漢公司 林幸加 副總經理	■ 可考量在未來落實實質執行需要時，如何將準則與組織加以法制化。 ■ 將彙整為兩會專家學者意見，作為後續改善之建議。		
備註：			
記錄	曹晉瑜	日期	2008/10/1

附錄 8

期中報告審查意見處理情形表

交通部運輸研究所合作研究計畫

期中報告審查意見處理情形表

一、計畫名稱：複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之研訂(II)

二、執行單位：鼎漢國際工程顧問股份有限公司

參與審查人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形	計畫承辦單位審查意見
國道客運臺北總站聯合管理委員會 1.希望本案相關會議能讓更多公車客運公司參與。	敬悉。後續適當會議將會廣邀公車客運業者參與討論。	同意研究單位處理意見。
臺灣鐵路管理局 1.簡報內容提到「板橋站因使用單位(臺鐵、高鐵、捷運)陸續進駐造成指標系統紊亂，應予改善」，請詳細說明改善依據及如何改善？ 2.建議本研究所擬定之複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則應考慮到目前臺鐵臺北車站所遇到的轉乘狀況，即「第三、四月臺因瞬間下車轉乘捷運旅客眾多，造成該兩月臺 10-12 車廂附近擁擠，影響安全」，是否月臺寬度及轉乘出入口數量、大小應予規範？	已針對板橋車站標示系統整合機制，請參見文 P2-63。 月台寬度計算方式原則以 $\{(尖峰分鐘旅客量) \times (每人站立空間) \times 班距\} \div 月台長度 + 預留長度$ ，而轉乘出入口數量及大小請參考人行系統規劃設計準則內容。	同意研究單位處理意見。 同意研究單位處理意見。
中華民國殘障聯盟 1.報告書所提「導盲磚」之用詞，請依「建築物無障礙設施設計規範」改為「引導設施」(包括電梯之引導標誌及樓梯之警示設施)。 2.「建築物無障礙設施設計規範」業於 97 年 7 月 1 日生效，建議本研究擬之複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則，應納入「無障礙設施應符合『建築物無障礙設施設計規範』之要求」。 3.公車場站上下車處之高度設計，應能配合低底盤公車斜板上下高度。 4.汽、機車臨停轉乘區及停車轉乘區應與身障者進出場站會使用之斜坡道順利銜接，避免身障者需過度繞行。 5.「場站轉乘設施滿意度調查」之受訪對象是否有包括行動不便之乘客？ 6.既有場站在編列維護經費時，應考量進行相關改善，以達到「建築物無障礙設施設計規範」之要求。 7.有關場站提供專人服務之建議，其服務點應有明顯之服務電話標示或服務鈴設置，以便利使用。	已納入修正。 已納入修正，說明請參見規劃設計準則彙編 4.1.2。 已納入修正，說明請參見規劃設計準則彙編 P2-14。 已納入修正，請參見規劃設計準則彙編 P4-3。 已於 97 年 9 月 3 日針對無障礙人士及團體進行補調查，請參見文 P2-56。 敬悉，請相關主管機關參辦。 已納入修正，請參見規劃設計準則彙編 P4-3。	同意研究單位處理意見。 同意研究單位處理意見。 同意研究單位處理意見。 同意研究單位處理意見。 同意研究單位處理意見。 略。 同意研究單位處理意見。

參與審查人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形	計畫承辦單位審查意見
<p>臺北市政府捷運工程局(含書面意見)</p> <p>1.圖 3.1-1「捷運忠孝復興站臨停及停車設施平面配置圖」，從圖面顯示木柵線似乎在南港線下方，建議加以標示說明木柵線為高架車站，南港線為地下車站。</p> <p>2.有關場站人行步道增加遮雨(陽)設施乙點，涉及建管法令及交通主管權責，建議審慎考量評估。</p> <p>3.捷運忠孝復興站轉乘設施檢核結果，小汽車及機車臨停未採內部化乙節，因為 SOGO 百貨復興館係聯合開發大樓接捷運設施，故相關轉乘臨停設施仍只能在周邊道路上設置。</p> <p>4.電扶梯的速度建議仍維持本局之規範每分鐘 39 公尺，以免因大量人潮使用影響疏散速度。</p> <p>5.本局所採用之電扶梯設計容量，係為維持較佳品質考量，故在出站的電扶梯以每分鐘 110 人作為設計準則，進站方向則以每分鐘 146 人來設計，對電扶梯而言實際運作皆能達到每分鐘 146 人之容量。</p> <p>6.報告書第 2-113 頁提及捷運板橋站各樓層共計 19 座電扶梯，惟簡報資料則提及有 20 座電扶梯，請研究單位檢核修正。</p> <p>7.有關捷運場站轉乘設施改善方案建議，請送臺北大眾捷運(股)公司參考辦理。</p> <p>8.本研究所擬定之複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則中，有關無障礙設施之相關規定，建議遵循內政部頒佈並於 97 年 7 月 1 日開始實施之「建築物無障礙設施設計規範」。在上述規範之外，於本準則中增列之項目，如坡道與平台採用對比顏色區分 ...等，建議說明其參考依據，並有較明確之設置原則（如準則 4.8 有關標示位置之敘述...等）。</p> <p>9.報告書第 2-55 頁提及因燈箱牌面有限，為避免資訊過多導致牌面混亂，造成旅客閱讀不易，因此懸掛式燈箱牌面優先放置主要資訊，惟本研究所擬定之複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則中，要求轉乘資訊應標示轉乘設施剩餘距離，是否反增加燈箱版面之複雜度？如另設置標誌牌面標示轉乘設施剩餘距離，是否又增加資訊之重複性？建請提供此項準則之參考依據（採納那一國家或大眾運輸系統之規範、準則？）及案例說明，並請對此標示之必要性及設置原則有較明確之說明。</p>	<p>已納入修正，請參見文 P3-1。</p> <p>敬悉，報告書中已詳盡說明，內容請參見文 P2-49。</p> <p>敬悉，建議未來聯合開發大樓之臨停設施設置區位除考量計畫之財務可行性之外，尚應考量當地交通環境，儘量以內部化為原則。</p> <p>已納入修正，說明請參見規劃設計準則彙編 P3-12。</p> <p>敬悉。</p> <p>E08 電扶梯係提供員工往辦公室使用，因此未納入本次服務水準評估調查，於報告書中會加以說明。</p> <p>已於 2008 年 7 月 4 日拜訪臺北大眾捷運(股)公司企劃部進行討論，內容請參見附錄四。</p> <p>已納入修正，說明請參見規劃設計準則彙編 P4-1。</p> <p>本準則無障礙設施增列項目之參考依據主要係為國內外文獻，相關說明請參見第一年期計畫文 2.2.3 節。</p> <p>剩餘距離係為避免使用者於場站長廊內因方向性迷失及擔心資訊中斷而設置，建議利用貼壁式標示設置，並非設置於燈箱版面上，請參見規劃設計準則彙編 P5-10。另，此項規範為初步提出之構想，後續可依適用性再進行檢討。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p> <p>敬悉。</p> <p>敬悉。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>略。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>敬悉。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p>

參與審查人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形	計畫承辦單位審查意見
<p>10.本研究建議播音系統提供轉乘設施、出口方向、出口位置及搭車地點等，惟捷運尖峰時間 2~3 分鐘即有列車到站，再加上島式月臺兩側可能有列車同時進站或交錯進站，是否會因持續語音播報反造成旅客困擾，請考量。</p> <p>11.樓梯每達 3 公尺高程需設置平台，與電扶梯之水平投影長度不同，要求樓梯皆須預留電扶梯機坑需評估其可行性。</p> <p>12.本研究所擬定之複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則第 5.2.4.2 節立地式標示，要求立地式標示之版面多採用藍底白字，如非屬無障礙之相關標誌，為何指定需藍底白字？</p> <p>13.捷運車站開放時間其出入口鐵捲門皆全面開啟，為何需裝設語音播音器，以引導視障者辨知門的位置？建議相關規劃設計準則應就出入口之特性加以區分。</p>	<p>已納入修正，請參見規劃設計準則彙編 P5-14。</p> <p>已納入修正，請參見文 P5-3。</p> <p>一般立地式標示大多設置於路外，應依據道路交通標誌標線設置規則第 11 條第四點「藍色 表示遵行或公共設施之指示，用於省道路線編號標誌、遵行標誌或公共服務設施指示標誌之底色或邊線及服務設施指示性質告示牌之底色。」</p> <p>已納入修正，請參見準則彙編 P4-2。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>敬悉。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>臺北市政府交通局</p> <p>1.本研究選定捷運忠孝復興站為改善計畫示範場站，是否有特別考量（因該站僅有雙線捷運交會及平面公車站牌，未有多重運具）？</p> <p>2.報告書表 3.5-16「捷運忠孝復興站導引標示建議改善項目」提及圖型大小須改善，該缺失係指圖型太大或太小？</p> <p>3.報告書第 3.7 節「場站轉乘設施改善方案研擬」提及「設立相關禁制標誌」，請問係指什麼？請具體說明。此外所提轉乘臨停與停車系統之改善方案的研擬依據及具體效益為何？</p>	<p>同一運具不同路線交會之場站，其站內轉乘旅次頻繁，各項設施規劃亦需考量轉乘需求，故研選該站作為示範。</p> <p>此問項為受訪者對該站標示之印象，受訪者並未特別敘明缺失位於何處，按常理判斷，受訪者應係認為圖型太小需改善。</p> <p>相關禁制標誌之內容，請參見文 P3-42，圖 3.7-1。</p> <p>另改善方案乃根據場站轉乘設施檢核及需求調查所發現之缺失而研擬，其主要效益為改善場站周邊交通秩序。</p>	<p>敬悉。</p> <p>敬悉。</p> <p>敬悉。</p>

參與審查人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形	計畫承辦單位審查意見
<p>交通部公路總局</p> <p>1.複合運輸場站有二種以上的不同運具，經營的業者可能不同，在轉乘設施的設置上，包含標示、指示及轉乘資訊的完整提供，必須由業者間相互合作來共同達成，如果業者之間各作各的，就可能會造成轉乘標示不清、資訊不足及缺乏一致性的情形。</p> <p>2.報告書有關示範計畫場站轉乘設施檢核分析，提到部分設施與本研究第一年期所研擬之複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則不符，但是準則的標準為何，並未提及，建議報告書後續能夠加以註明。</p> <p>3.本研究後續將研訂轉乘設施服務評等，由於某些場站可能受限於站體設計、當地的交通狀況等因素而缺少相關設施可供評分，也有場站本身雖未規劃停車位但可利用站體周圍其他停車場來符合需求，對此如何妥適評分，在研訂評等作業方式時要考量此種狀況。</p>	<p>敬悉。</p> <p>遵照辦理。</p> <p>場站因受站體設計、當地的交通狀況等因素而缺少相關設施，則可按因地制宜研擬替代方案，參見準則彙編 P7-8，惟本研究轉乘設施服務評等僅針對場站內附屬設施所進行。</p>	<p>略。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>交通部鐵路改建工程局</p> <p>建議研究團隊就示範計畫之「乘客滿意度調查」結果，分析乘客滿意或不滿意原因係來自於那些設計優點或缺點？以彙整出優質場站轉乘設施之設計要點供相關單位參考。</p>	<p>設計優點僅提供滿意程度評分，缺點說明請參見文 2.3.3 節、2.4.3 節、2.5.3 節、2.6.3 節及 3.5 節各項轉乘系統建議改善項目，此外，本研究所研擬之「複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則」即為優質場站轉乘設施之設計要點。</p>	<p>敬悉。</p>
<p>警察大學林兼任教授大煜</p> <p>1.場站轉乘設施檢核將檢核項目分為「必要改善項目」及「建議改善項目」，而在場站轉乘設施服務評等之訂定，則將規劃設計準則區分為「必須符合」、「建議符合」及「非必要符合」3 項目，兩者間如何協調一致？</p> <p>2.本研究對於示範計畫場站進行轉乘設施檢核後，如認為第一年期所研擬之複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則有必要修訂者，建請一併提出。</p> <p>3.示範計畫場站轉乘設施改善方案之研擬，部分牽涉到建設技術與法定程序處理等問題，建請於期末報告提出前，先洽相關機關評估效益與表示意見後再行提出，會較務實。</p>	<p>遵照辦理，準則已修正區分為「必須符合」及「建議符合」2 項目，參見準則彙編 P7-3 及附件一。</p> <p>遵照辦理。</p> <p>於期中階段，已訪談場站營運管理單位進行討論，參見附錄 5。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>敬悉。</p>

參與審查人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形	計畫承辦單位審查意見
<p>4.複合運輸場站轉乘設施服務評等之實施，可促使各相關機關（含民間場站）重視轉乘服務，惟服務水準之要求常見人見智，對於轉乘系統各項設施評分所占權重之分配與評等分級之規劃，建請廣邀專家學者與民眾表示意見後再擬定。</p> <p>5.資訊之不連續常會讓使用者產生困惑，例如「板橋捷運站」3號及4號出口處有「往板橋客運站」之標示，但通過出口來到站外之左右交叉路口時，即未再加以標示，有必要於轉乘設施檢核項目中將「資訊連續性」加以納入。</p> <p>6.報告書若干用語錯誤請加以修正，例如第1-9頁第6行「配合貴所需要…」應改為「配合本所需要…」。</p> <p>7.報告書錯別字請加以修正，例如第1-8頁第4行「由於個場站陸續啟用…」應改為「由於各場站陸續啟用…」。</p>	<p>本研究轉乘設施服務評等主要係參考公路容量手冊(HCM)相關評估方式進行。</p> <p>已納入修正，請參見規劃設計準則彙編5.2.1。</p> <p>已納入修正，請參見文P1-10。</p> <p>已納入修正，請參見文P1-6。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>臺北市政府交通局陳科長榮明</p> <p>1.對於場站轉乘設施滿意度問卷調查分析，建議加入重要旅次特性與設施使用及滿意度間之交叉分析，從中可瞭解設施使用頻率及改善必要性。</p> <p>2.從場站轉乘設施滿意度問卷調查之建議改善項目的前列幾項，似可看出轉乘設施在站區內外設立大型資訊顯示看板，提供整合服務之需要性（含運輸設施及停車設施），建議未來可將其納入複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則中。</p> <p>3.本研究所研擬之示範計畫場站轉乘設施改善方案內容應可再具體化，並就需要性及急迫性分列之，且建議能從運輸設施供給及服務需求、資訊設施及服務需求，以及指引等三項補充。</p> <p>4.本研究所擬複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則，與示範計畫場站既有設施之間有何差異，報告書應予補充說明</p> <p>5.本研究建議將計程車轉乘地點地下化之想法，個人甚表贊同，希望能將該想法納入複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則中。</p> <p>6.建議本研究第三年期計畫可將臺北車站納為示範計畫場站，因為該站區目前有臺鐵、高鐵、捷運、計程車、公車及長途客運站，未來還有機場線捷運，其對複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之實際應用及檢視更具有實質意義。</p>	<p>分析結果並無顯著差異，說明請參見文P2-53。</p> <p>已納入修正，請參見文P6-5。</p> <p>遵照辦理，改善方案內容請參見文2.3.5節、2.4.5節、2.5.5節、2.6.5節及3.7節。</p> <p>示範場站與規劃設計準則間之差異，其檢核結果請參見附錄一。</p> <p>已納入修正，請參見文P2-15。</p> <p>本研究僅為兩年期計畫，而本年度為第二年期。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>敬悉。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>敬悉。</p>
<p>本所運計組張研究員舜淵（含書面意見）</p> <p>1.建議將本研究第一年期所研擬之複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則附在本期報告書中，本研究第二年期若有修正準則內容，請將修正過程作適當說明。</p>	<p>遵照辦理，準則修正原則請參見文CH.5，修正項目請參見規劃設計準則彙編-準則修改對照表。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p>

參與審查人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形	計畫承辦單位審查意見
<p>2.建議於一張彩圖上清楚標明示範計畫場站各項建議改善方案之實施地點及內容，以利相關單位檢討。此外，建議邀集相關單位作現場會勘，就執行面檢視可行性（例如「加強執法取締違規」），並回饋修正第一年期所研擬之複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則。</p> <p>3.相關單位應爭取經費執行示範計畫場站之建議改善方案，例如可向交通部公路總局之提昇地方公共交通網計畫申請相關經費。</p> <p>4.場站轉乘設施需求評估，應由總量作分析，並依現地條件作配置。</p> <p>5.報告書第 2-53 頁及第 2-82 頁，將示範計畫場站轉乘臨停系統之機車、汽車及計程車臨停區分離之觀念很好，但如何落實？請就可行性再作檢討。</p> <p>6.報告書第 2-63 頁，板橋客運站之小客車臨停設施目前侷限在 K07，但依駕駛習慣 K04 是否亦是替選地點之一？</p> <p>7.報告書第 3-36 頁，有關捷運忠孝復興站改善方案之內容，出現將捷運忠孝復興站誤寫為臺鐵板橋站，請檢核修正。</p> <p>8.臺鐵板橋站之轉乘停車系統中，P02 係屬機車停車場或汽車停車場？報告書第 2-4 頁提及為汽車停車場，第 2-54 頁則提及為機車停車場，此不一致狀況請檢核修正。</p>	<p>於期中階段，已訪談場站營運管理單位進行討論並針對實際狀況溝通，詳細內容請參見附錄 5。另於期末報告附上彩圖說明。</p> <p>敬悉，請相關主管機關參辦。</p> <p>敬悉。</p> <p>補充於轉乘臨停設施內部化課題，請參見文 P4-9。</p> <p>臨停下客區建議設置於場站周邊，改善方案請參見文 2.4.5 節。</p> <p>已修正。</p> <p>已修正，請參見文 P2-4，表 2.1-2 內容。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p> <p>略。</p> <p>略。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>敬悉。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>交通部航政司（書面意見）</p> <p>1.經查本案選取「新板橋車站專用特定區」及「捷運忠孝復興站」等 2 處進行改善示範計畫，未涉空運及港埠設施，故本司無其他意見，惟前述示範計畫涉及無障礙設施系統部分，顧問公司已辦理問卷調查，建議可針對一般民眾及身心障礙者分別探究所填問卷內容，以避免因感受落差而影響分析結果。</p>	<p>已於 97 年 9 月 3 日針對無障礙人士及團體進行補調查，請參見文 P2-56。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>臺北縣政府交通局（書面意見）</p> <p>1.報告書第 2-106 頁建議板橋公車站應設置場站位置平面圖，本局會責請委託營運廠商即刻改進。</p> <p>2.板橋客運站未來將與捷運環狀線板橋站共構興建，報告書中所建議場站目前尚可改善之項目（例如報告書第 2-79 頁所提遮雨設施、人行地下道出入口增設資訊標示等），本局未來如有機會參與環狀線共構工程設計審查會議時，會於會議中提出，請主辦單位納入研議。</p>	<p>敬悉。</p> <p>敬悉。</p>	<p>略。</p> <p>略。</p>

參與審查人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形	計畫承辦單位審查意見
<p>臺北大眾捷運股份有限公司（書面意見）</p> <p>1.有關捷運板橋站及忠孝復興站之自行車停車供給現況調查資料與現況不符（板橋站文化路側、忠孝復興站南側變電站外人行道仍有本公司設置之自行車架），建請修正補充。</p> <p>2.有關捷運板橋站及忠孝復興站之轉乘資訊系統，本公司已於公司首頁下之捷運路線導覽系統提供完整之旅運規劃功能，請修正報告書第 2-109 頁及第 3-14 頁相關內容。</p> <p>3.有關報告書第 2-109 頁及第 3-14 頁提及捷運板橋站及忠孝復興站之出入口未提供即時動態轉乘資訊乙點，建請縣市政府交通局納入計畫辦理。</p> <p>4.報告書第 2-110 頁表 2.6-1 捷運板橋站小汽車臨停設施需求評估表，提及相關參數值請參照準則表 2-5、表 2-6 及表 2-7，惟並未於報告書中查到這些準則表。</p> <p>5.電扶梯設計容量建議改為上行每分鐘 146 人及下行每分鐘 110 人。</p>	<p>已納入修正，請參見文 P3-1。</p> <p>網頁僅提供公車路線及總成本之資訊，其他轉乘運具之到離站運具組合方案、總時間及總成本皆未納入旅運規劃中，說明請參見文 P3-4。</p> <p>敬悉，請相關主管機關參辦。</p> <p>轉乘設施需求調查相關表格請參見附錄 2。</p> <p>已納入修正，請參見規劃設計準則彙編 P3-12。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>略。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>本所運管組（書面意見）</p> <p>1.報告書 2.1 節「場站轉乘設施配置現況」，說明示範計畫場站之轉乘臨停與停車系統、人行系統及無障礙系統之配置現況，惟對於標示系統及轉乘資訊系統之配置現況並未加以說明，建議予以補充。</p> <p>2.請補充辦理設施檢核、設施需求及服務水準評估及乘客滿意度調查之標準作業流程（SOP），並以示範計畫場站為例具體說明（例如說明此複合運輸場站應由那個單位進行檢核、評估及調查工作，由那個單位負責改善工作等）。</p> <p>3.報告書第 2-23 頁有關場站轉乘設施滿意度調查之抽樣方法，提及「各站由調查員隨機抽選乘客進行面訪，並力求問卷受訪者年齡、性別分布比率平均」，此文字易使人誤以為不同性別(不同年齡層)之受訪數比須相近，惟隨機抽樣樣本結構宜趨近母體（乘客組成結構），而非要求分布比率平均，建議修正上述文字，以免造成誤解。</p> <p>4.報告書 4.1 節「檢核、評估及調查時機」，對於設施檢核辦理時機之說明，套用在新建場站殆無疑義，惟對於既有場站是否應擇期進行一次全面檢核宜加以說明。</p>	<p>已補充說明，標示系統配置現況請參見附錄 4。</p> <p>已補充說明，請參見文 4.1 節。</p> <p>已納入修正，請參見文 P2-26。</p> <p>遵照辦理，參見 P6-8。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p>

參與審查人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形	計畫承辦單位審查意見
<p>5.報告書第 4-2 頁對於「乘客滿意度調查」之辦理時機，提及「建議每 3 年進行一次...，而調查分析結果則建議配合場站運量及設施服務水準變化作為設施改善之參考，但非評定設施改善之單一標準」，由此觀之，「乘客滿意度調查」及「設施需求及服務水準評估」之辦理時程宜一致才能互相搭配，惟本研究對於「設施需求及服務水準評估」之辦理時機並未要求每 3 年進行一次，而係視「外部交通環境變化」及「場站運量變化」達一定狀況時才辦理，如何修正以利執行可行性，請研究單位再行考量。</p>	<p>遵照辦理，「乘客滿意度調查」未達中等以上，需再配合「設施需求及服務水準評估」以進步一進行設施配置檢討，參見文 P5-9 及準則彙編 P7-4。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>6.設施檢核表將「臨停接送區提供遮雨（陽）設施，及足夠之照明」標註雙圈（◎），列為強制改善項目，但報告書第 2-49 頁探討示範計畫場站檢核後之問題時，認為既有建築物增設雨遮需申請增建，不易通過相關審議，因此建議暫不設置，二者論點不一致，是否回饋修正檢核表之標準？如果既有建築物增設雨遮需申請增建不易通過相關審議，是否仍宜列為乘客滿意度調查之有待改進之選項？請研究單位再行審視。</p>	<p>遵照辦理，遮雨（陽）設施已修正「建議符合」項目，另乘客滿意度調查中，有待改善項目選項中亦已取消雨（陽）設施。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>7.本研究研擬之「複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則」（包含相關設施檢核表、設施需求及服務水準評估調查表及乘客滿意度調查表）之內容，和第一期報告書相較作那些修正？在那個階段進行修正（例如辦理示範計畫前重新檢討認為應修正、辦理示範計畫過程中發覺宜調整、審查會或座談會或相關單位訪談時建議調整）？因何原因修正？建議作更有系統更清楚之呈現。</p>	<p>遵照辦理，準則修正原則請參見文 CH.5，修正項目請參見規劃設計準則彙編-準則修改對照表。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>8.各示範計畫場站之設施檢核、設施需求及服務水準評估及乘客滿意度調查結果，與報告書所研擬之改善方案內容，建議列出一個對照表，以更清楚呈現改善方案是否具體解決相關檢核調查所發現之缺失。</p>	<p>已納入補充修正，請參見表 2.3-32、表 2.4-26、表 2.5-21、表 2.6-26 及表 3.7-1。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>主席結論</p>		
<p>1.請將本研究第一年期所研擬之複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則附在本期報告書中，以供對照比較。</p>	<p>遵照辦理。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>2.請全面檢視報告書內容，修正不符現行法令之用詞及用語不妥之處。</p>	<p>遵照辦理。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>3.有關示範計畫場站之轉乘設施滿意度調查，請增加行動不便乘客之意見調查，作為研擬改善方案之參考。</p>	<p>已於 97 年 9 月 3 日針對無障礙人士及團體進行補調查，請參見文 P2-56。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>4.有關轉乘設施滿意度調查，請補充不同旅次特性與設施使用及滿意度間之交叉分析。</p>	<p>分析結果並無顯著差異，說明請參見文 P2-53。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>5.請審視轉乘設施檢核表之檢核項目是否完善，例如應將「資訊連續性」加以納入。</p>	<p>已納入修正，請參見規劃設計準則彙編附件一，P 附 1-24。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p>

參與審查人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形	計畫承辦單位審查意見
6.本研究所研擬之示範計畫場站轉乘設施改善方案，請與相關單位就可行性與改善效益作進一步討論，必要時可辦理現場會勘並邀請審查委員指導。此外，對於改善方案執行經費之籌措，亦請提出建議，以利落實。	於期中階段，已訪談場站營運管理單位進行討論，參見附錄四。有關經費籌措之建議將於期末報告補充說明。	同意研究單位處理意見。
7.本期研究應對第一年期所研擬之複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則(草案)作必要之檢討修訂。。	遵照辦理，準則修正原則請參見文 CH.5，修正項目請參見規劃設計準則彙編-準則修改對照表。	同意研究單位處理意見。
8.請研究單位逐一將與會人員所提審查意見列表說明如何處理，並配合增修報告書內容。	遵照辦理。	同意研究單位處理意見。
9.本期中報告書審查通過，請依契約規定辦理後續相關事宜。	遵照辦理。	同意研究單位處理意見。

附錄 9

期末報告審查意見處理情形表

交通部運輸研究所合作研究計畫

期末報告審查意見處理情形表

一、計畫名稱：複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之研訂(II)

二、執行單位：鼎漢國際工程顧問股份有限公司

參與審查人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形	計畫承辦單位審查意見
國光汽車客運股份有限公司 1.本公司於 97 年 11 月 1 日甫接手板橋公車站及板橋客運站之委託經營，參加本期末報告審查會議僅為禮貌性參與。 2.板橋客運站目前較難處理的問題為計程車駕駛直接於車站大廳內攬客，建議計程車候客停等區應加入駕駛員不能離席的管制，並加強公權力的執行。	敬悉。 已納入修正，請參見文 P2-103。	略。 同意研究單位處理意見。
臺北大眾捷運股份有限公司 1.臺北捷運二期路網自 98 年至 102 年每年均有新路線或新車站通車營運，因此本計畫所訂規劃設計準則可於初履勘時提供轉乘設施評估之依據。考量實務情形，不見得每個場站均有足夠空間設置所有的轉乘設施，尤其是已營運通車之場站，若要變更轉乘設施區位及供給並不容易，建議規劃設計準則針對自行車位、機車及汽車接送臨停區、公車停靠區等研擬布設優先順序，可使本準則更容易推行。 2.因雙層自行車架之日後保養維護不易且成本較高，因此有關簡報第 8 頁提及建議捷運板橋站設置 500 格雙層自行車架乙點，建請考量實際需求及現場空間配置，以設置單層車架為宜，若仍有設置雙層車架必要時，應以有雨遮或實體遮蔽且不影響動線之場地為優先考量，以節省保養維修成本。	不同運具場站之轉乘臨停及停車系統之布設考量優先順序於報告書中已有探討說明，至於各設施之確切設置位置應考量基地條件、主運具特性、周邊交通狀況及設施整合、步行距離等因素。 自行車架設置雙層，係因應設置空間不足之問題，並未實際評估其維護成本，若捷運公司能找到足夠空間設置自行車停車格，可以不採用雙層自行車架，這樣對於自行車轉乘便利性也有幫助。	敬悉。 敬悉。
臺北市政府捷運工程局(含書面意見) 1.報告書第 1-4 頁提及「本研究對於複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之研訂，係提出一個共通性之準則，而非針對不同複合運輸場站類別研訂不同規劃設計準則，僅在不同運具乘客轉乘及轉乘運具運轉特性與需求有不同的考量下，採加註說明方式處理。」，將來本規劃設計準則完成法制化需強制執行時，倘有設施未符合準則規範就會被列為缺失，惟捷運系統之運輸行為較為特殊，係以尖峰時段內大量運送旅客為目的，且市中心站距短，和其他運具之特性有很大不同，之前有建議以實例比較採用本準則之轉乘設施需求推估公式所得之結果與採用本局規劃手冊之推估公式所得結果是否有明顯差異，以瞭解本規劃設計準則是否能適用於捷運系統，惟期末報告並未見到相關內	(1)本研究有關轉乘臨停設施之推估公式與捷運工程局規劃手冊之規估公式所採用原理相同，僅使用參數較捷運工程局更為細分。 (2)本研究有轉乘停車設施可按運具全日到站旅次數、平均每車乘載人數及平均車位日轉換率推估，或按運具尖峰停車需求乘上需求倍數所得(捷運工程局採用)。不論採	敬悉。 同意研究單位處理意見。

參與審查人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形	計畫承辦單位審查意見
<p>容，僅說明示範計畫捷運車站檢核結果與改善方案，並未針對捷運之特殊性進一步加以分析，因此本局對於本準則是否能適用於捷運車站有所擔心，建議各項準則之適用對象應予區分或分類，以免將來執行上不切實際。</p> <p>2.對於本規劃設計準則中之共通性準則，主管機關是否也會要求捷運車站必須遵行，而改變本局規劃手冊之規定？請加以說明。</p> <p>3.由於主辦單位已就「複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則」(草案)函送本局表示意見並要求97年12月5日前回覆，本局會在期限前就準則內容提出修正意見，惟因時間已在本計畫期末審查會過後，是否仍會納入準則修正之參考呢？</p> <p>4.本規劃設計準則中有關轉乘設施需求之推估公式過於複雜，參數又多，不利執行(參數值需要再調查)，本局規劃手冊係針對捷運系統而擬定，但本規劃設計準則之推估公式係適用所有運具場站，用於捷運可能變得較不客觀，建議公式可否再予簡化並開發「電腦計算程式」以利檢算。</p> <p>5.示範計畫捷運場站經檢核有許多項目不符合規劃設計準則之規範，例如電扶梯緩衝空間不足，此與事實恐有出入，請研究團隊再予檢核；此外，電扶梯數量及通道寬度部分，就捷運車站設計理念，係要以最省錢方式於尖峰時段輸運最多乘客，和機場等其他運具場站狀況自然有所不同。</p>	<p>哪一種方式，相關參數受均受停車費率及場站周邊之停車供需現況影響甚鉅，應視個案及各地區情況而定，故本研究未對轉乘停車設施推估公式中之相關參數進行建議。</p> <p>目前所研擬之準則彙編僅供相關單位參考使用，後續將會持續就各單位所提之意見進行修正，待獲得共識並完成法制化程序後，才會要求所有場站必須遵行。</p> <p>本期末審查會之後若各單位對於本規劃設計準則彙編仍有修正意見提出，仍將會納入修正參考。</p> <p>本規劃設計準則中有關轉乘設施需求之推估公式，係參考公路容量手冊(HCM)所訂定之公式，本計畫主要係進行調查對公式內之參數提出建議值，各場站在進行規劃設計時須對各運具之運量進行調查或預估，再依該公式推估出轉乘設施需求。後續會試算採用此推估公式所得結果與採用臺北都會區大眾捷運系統規劃手冊之推估公式所得結果是否有明顯差異。本研究將設計試算表供使用參考。</p> <p>(1)有關捷運場站檢核結果，會再檢核是否有錯誤。有關電扶梯緩衝空間，現況檢核係指須提供5平方公尺之緩衝空間，而目前捷運車站已提供足夠之緩衝空間，請參見文P2-150、文P3-21。</p> <p>(2)考量捷運為短途通勤運具，於尖峰時間必須疏散大量旅客，因此在電扶梯運行速度上較快，可接受以較擁擠的方式設計，請參見規劃設計準則彙編P3-12。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p>

參與審查人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形	計畫承辦單位審查意見
<p>6.「人行系統及無障礙動線」檢核表之「二、出入口及門」之第 11 項「出入口設置身心障礙者下車處，並鋪設引導設施至服務台，引導設施如服務鈴、導盲磚」，由於捷運車站無障礙設施依無障礙團體之建議已取消導盲磚之設置，僅於樓梯及坡道前設置 2 排警示磚，是否仍需設置導盲磚，建請洽相關單位團體確認。</p> <p>7.「人行系統及無障礙動線」檢核表之「三、室內通道」之第 6 (2) b 項「高低差大於 3 公分者，設置坡道、升降機或輪椅升降台」，上述標準 3 公分是否太小了，請再檢核。</p> <p>8.「人行系統及無障礙動線」檢核表之「六、樓梯」之第 1 項「樓梯形式採直通式設計，未設置旋轉式及梯級間無垂直板之露空式樓梯」，該準則檢核對象應不包括消防員梯及維修用樓梯。</p> <p>9.「人行系統及無障礙動線」檢核表之「六、樓梯」之第 33 項「樓梯兩側設有清潔溝」，捷運車站並非所有樓梯皆設清潔溝，是否強制必須設置，請再考量。</p>	<p>(3)通道寬度之服務水準係參考公路容量手冊(HCM)之規定，區分為商業區及通勤區，而不按場站類別區分。如果捷運車站設計理念不同，其可接受的服務水準等級自然會有不同，此點可列為手冊使用說明。</p> <p>已納入修正，請參見規劃設計準則 P4-2。</p> <p>此項準則內容係參考「建築物無障礙設施設計規範」所訂定之標準。</p> <p>此項準則檢核對象址包括乘客所使用之樓梯，不包括消防員梯及維修用樓梯。</p> <p>此準則為新設場站必要設置項目，因不妨礙安全及通行，故現行場站當未設置時，可暫不改善。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>臺灣鐵路管理局</p> <p>1.「新板橋車站專用特定區」之正確名稱應為「板橋新站特定專用區」。</p> <p>2.報告書中圖 2.1-4~圖 2.1-7 及圖 2.1-10，未將所有出現在圖中之圖例所代表之意義全部敘明。</p> <p>3.報告書第 2-10 頁提及「捷運板橋站主要提供乘客使用之樓層為 B1 樓夾層....」，其中「B1 樓夾層」應修正為「B1 夾層」。</p> <p>4.報告書第 2-14 頁所提場站轉乘設施檢核項目，其中轉乘停車系統除小汽車及機車外，尚包括自行車，但未包括計程車，請予修正。</p> <p>5.報告書第 2-17 頁有關人力配置之說明文字中有錯別字，「紀錄」應修正為「記錄」，因其為動詞。</p> <p>6.報告書第 2-18 頁提及「自行車停車場(格)：其調查內容為每小時之停靠停車數」，文中「停靠」二字應予刪除。</p>	<p>已修正。</p> <p>已修正。</p> <p>已修正，請參見文 P2-11。</p> <p>已修正，請參見文 P2-15。</p> <p>已修正，請參見文 P2-19。</p> <p>已修正，請參見文 P2-19。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p>

參與審查人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形	計畫承辦單位審查意見
7.報告書第 2-20 頁提及「依照自行車格架設置位置分為若干區，並以各分區為單位...」，文中「以各分區為單位」應修正為「以區為單位」。	已修正，請參見文 P2-21。	同意研究單位處理意見。
8.報告書第 2-23 頁提及「調查時段為平假日之...」，文中「平假日」應撰寫為「平、假日」。	已修正，請參見文 P2-26。	同意研究單位處理意見。
9.報告書第 2-24 頁提及「....汽、機車臨停設施採未採分別設置」，該段文字應修正為「....汽、機車臨停設施未採分別設置」。	已修正，請參見文 P2-27。	同意研究單位處理意見。
10.敘述內容若僅有一項而非多項，應無需加上(1)之編號。	已修正。	同意研究單位處理意見。
11.報告書第 2-25 頁提及坡道寬度「準則規定為 1.5 公尺」，宜敘明為「雙向通行寬度達 1.5 公尺以上」。	已修正，請參見文 P2-27。	同意研究單位處理意見。
12.報告書第 2-25 頁提及「樓梯扶手長度伸出頭末階踏步過長（準則規範為 120 公分以上）」，扶手長度過長似不違反準則規範，且經查規劃設計準則似規定為 60 公分以上，報告書內容是否有誤，請予檢核。	本期計畫使用上期準則彙編檢核示範場站，經檢核後已於本期計畫期末階段修改此項規範。修改後之內容，請參見規劃設計準則彙編 3.5.1.10。	同意研究單位處理意見。
13.報告書第 2-25 頁提及「踏步前緣上之扶手高度為 92 公分（準則規範為 86 公分）」，惟經查規劃設計準則對於扶手高度之規範似非如此，請予檢核。	本期計畫使用上期準則彙編檢核示範場站，經檢核後已於本期計畫期末階段修改此項規範。修改後之內容，請參見規劃設計準則彙編 3.5.1.10。	同意研究單位處理意見。
14.報告書第 2-25 頁提及「樓梯未預留電扶梯機坑、線槽、排水管及電路管線需求」，惟經查規劃設計準則 3.5.3 節似無此項規範，請予檢核。	本期計畫使用上期準則彙編檢核示範場站，經檢核後已於本期計畫之期末階段刪除此項規範。說明請參見規劃設計準則彙編-準則修改對照表。	同意研究單位處理意見。
15.報告書第 2-26 頁提及「.....未設明顯變別之顏色引導視障者辨識出入口位置」，請修正為「.....未設明顯辨別之顏色，引導視障者辨識出入口位置」。	已修正，請參見文 P2-29。	同意研究單位處理意見。
16.報告書第 2-26 頁提及「人行坡道坡度大於準則規範之 1/12（準則規範為 1.5 公尺）」，惟經查規劃設計準則對此之規範似非 1.5 公尺，請予檢核。	本期計畫使用上期準則彙編檢核示範場站，經檢核後已於本期計畫之期末階段修改此項規範。報告書將對此加註說明，請參見文 P2-29。	同意研究單位處理意見。
17.報告書第 2-27 頁提及「樓梯扶手與鄰近壁面之距離為 6.8~8 公分（準則規範為 3-5 公分）」，惟經查規劃設計準則對此之規範似非 3-5 公分，請予檢核。	本期計畫使用上期準則彙編檢核示範場站，經檢核後已於本期計畫之期末階段修改此項規範。報告書將對此加註說明。	同意研究單位處理意見。

參與審查人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形	計畫承辦單位審查意見
18.報告書第 2-27 頁提及「無障礙機車位上下車空間未與室內外無障礙空通路連接」，文中「無障礙空通路」應修正為「無障礙通路」。	已修正，請參見文 P2-30。	同意研究單位處理意見。
19.報告書第 2-27 頁提及「站內標示系統主要因由.....以致設置情形較為混亂，主要問題包括:」，建議文字修正為「站內標示系統因由..... 以致設置情形較為混亂，主要問題包括:」。	已修正，請參見文 P2-31。	同意研究單位處理意見。
20.報告書第 2-57 頁有關懸掛式燈箱牌面改善之說明文字遺漏了一段，且牌面標示改善方案並非如報告書所提呈現於附錄六。	已修正，請參見文 P2-65。	同意研究單位處理意見。
21.圖 2.3-3「懸掛式燈箱牌面之版面配置建議方案示意圖」，有些運具場站有使用符碼，有些則無，且方向標示箭頭似與規劃設計準則之規範不符，請予檢核。	已修正，請參見文 P2-65。	同意研究單位處理意見。
22.圖 2.3-4 出口資訊示意圖，林家花園及站前路之英文名稱出現繕打錯誤，請修正。	已修正，請參見文 P2-66。	同意研究單位處理意見。
23.表 2.4-18 板橋客運站無障礙設施滿意度及表 2.4-24 板橋客運站轉乘資訊滿意度，表中數據與相關說明文字並不一致，請檢核修正。	已修正，請參見文 P2-94 及 P2-98。	同意研究單位處理意見。
24.報告書第 2-106 頁及第 2-135 頁有關板橋客運站及捷運板橋站受訪乘客轉乘運具之統計數據，各運具使用比率之加總並非 100%，請檢核修正。其餘有關乘客滿意度分析之統計表格，部分表格亦有各項目之比率加總數值不等於總計數值之狀況，請加以檢核。	有關部分統計表格之加總數值並非 100%之問題，可能原因為該選項為複選題、小數點進位問題或部分表格有「小計」欄位等所致。其中是否存在錯誤會重新加以檢核修正。	同意研究單位處理意見。
25.報告書第 2.5.3 節有關板橋公車站轉乘設施滿意度分析，所提乘客認為板橋公車站臨停設施、無障礙設施及轉乘資訊最需改善項目前三項之說明文字，分別與表 2.5-6、表 2.5-11 及表 2-5-20 所統計之結果不一致，請檢核修正。	已修正，請參見文 P2-123、P2-126、P2-132。	同意研究單位處理意見。
26.報告書第 2-114 頁及 2-143 頁提及「導引標示改善建議之 17 個項目中....」，正確似為 18 個項目，請予檢核。	已修正。	同意研究單位處理意見。
27.報告書第 2-143 頁所提乘客認為捷運板橋站無障礙設施最需改善項目前三項之說明文字，與表 2.6-19 所統計之結果不一致，請檢核修正。	已修正，請參見文 P2-127。	同意研究單位處理意見。
28.報告書第 4-6 頁有關電扶梯速度所引述之準則條文編號有誤，請檢核修正。報告書第 4-6 頁有關地下室或密閉空間停車場設置自動通風系統及一氧化碳計測器所引述之準則條文編號有誤，請檢核修正；此外，通風系統及一氧化碳計測器是否一定要是「自動」？請研究單位再行考量。	已納入修正，請參見規劃設計準則彙編 P2-21。	同意研究單位處理意見。

參與審查人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形	計畫承辦單位審查意見
29.報告書第 4-17 頁提及「移動效益模式是由 Gipps 和 Marksio 共同發展的行人微觀移動方式....」，參考文獻宜將此二位學者之相關論著列入。	遵照辦理，已補充於參考文獻中。	同意研究單位處理意見。
30.有關規劃設計準則擬定原則，報告書第 5-1 頁提及「目前運具已具場站設計準則而標準不一者，本研究則將以最低標準作建議」，惟經查本計畫所研擬之規劃設計準則似並非均以最低標準作建議，請研究單位加以檢核。	已修正，	同意研究單位處理意見。
31.報告書表 5.3-1 及附錄七表 1-1「複合運輸場站公共交通轉乘系統規劃設計準則(草案)架構」，所列出之章節架構在文字上有出現遺漏之狀況，另「參考文獻」乙項在準則(草案)中並未看到，請檢核修正。	已修正，並於規劃設計準則彙編補充參考文獻。	同意研究單位處理意見。
32.報告書第 5-7 頁提及「設施需求不足或服務水準不佳者，應研擬改善措施」，其中「設施需求不足」應修正為「設施供給不足」。	已修正，請參見文 P5-7。	同意研究單位處理意見。
33.圖 5.4-4 場站轉乘設施乘客滿意度調查與改善流程，「設施配置檢討」後即進行「研擬改善措施」，中間似應再加上一個步驟。	乘客滿意度調查與改善流程已做修正，參見文 P5-9 及規劃設計準則彙編 P7-6。	同意研究單位處理意見。
34.報告書第 6-4 頁提及示範計畫各場站轉乘資訊系統最需改善項目包括「費率資訊」乙項，惟經查乘客滿意度分析相關統計資料，費率資訊似非乘客認為最需改善項目之前幾項。	已修正，請參見文 P6-4。	同意研究單位處理意見。
35.參考文獻第 14 項「自行車道設計準則彙編」，正確名稱應為「自行車道設施設計準則彙編」。	已於參考文獻修正。	同意研究單位處理意見。
36.附錄一出現多處「請參照『新建築物無障礙設施設計規範』之規範條文」之文字，其中法條名稱應為「建築物無障礙設施設計規範」。	已修正。	同意研究單位處理意見。
37.期中審查會國道客運臺北總站聯合管理委員會之代表曾建議廣邀公車業者參與討論，惟相關訪談及座談會紀錄似乎仍只徵詢少數客運公司之意見。	本計畫何以未廣邀客運業者參與討論，原因在於本計畫訪談對象係針對場站管理經營單位，例如板橋客運站當初係由和欣客運經營管理，因此公路客運業訪談對象為和欣客運；至於座談會有邀請國道客運臺北總站聯合管理委員會，該委員會為相關客運公司所籌組，可代表多數公路客運業之意見。	敬悉。
38.附錄七「規劃設計準則草案」所附之準則修改對照表，建議撰寫格式應參照法令修改對照表之格式。	已修正，請參見附錄 12。	同意研究單位處理意見。
39.附錄七「規劃設計準則草案」第 3-14 頁提及「電梯門前之地板完成面應與電梯車廂門檻高度齊	已修正，請參見規劃設計	同意研究單位處理意見。

參與審查人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形	計畫承辦單位審查意見
<p>平，且間隙不應超過 4 公分」，惟附錄七之附 1-18 頁檢核表中之規範為 3.2 公分，二者不一致，請檢核修正。</p> <p>40.其餘意見請參考本人提供之報告書眉批，進行檢核修正。</p>	<p>準則附件一 P 附 1-18。</p> <p>已納入修正。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>臺北市政府交通局</p> <p>1.建議修正用詞增加準則之彈性，例如：</p> <p>(1)規劃設計準則 3.1.2 有關人行系統規劃設計通則第 9 點「行人轉乘動線於同一平面層轉換...」，建議修改為「行人轉乘動線”儘量”於同一平面層轉換...」。</p> <p>(2)報告書第 4-1 頁提及「...各工程規劃設計單位之設計人員應按照準則規範...」，建議修改為「... 各工程規劃設計單位之設計人員應”儘量”按照準則規範...」。</p> <p>2.第 1.4.2 節「複合運輸場站改善示範計畫」，應補充說明選擇忠孝復興站作為示範場站之具體原因。</p> <p>3.第 1.2 節「研究目的」及第 1.5 節「研究內容與流程」，二小節部分內容彼此重覆，應分別就研究目的及研究內容撰寫適當內容。</p> <p>4.第 1.5 節「研究內容與流程」，提及本計畫工作項目之一為「提供自本計畫完成後為期一年之技術諮詢服務」，因應臺北市國道客運轉運站即將啟用，必要時是否可提供本局諮詢服務？</p> <p>5.對於本計畫辦理之乘客滿意度調查計畫，有下列意見：</p> <p>(1) 何以限制年滿 18 歲才可填問卷？高中生應有能力成為受訪對象，其亦是大眾運具主要使用族群之一。</p> <p>(2)調查日及時段是否應敘明「某月某日某時」？</p> <p>(3)表 2.3-13「臺鐵板橋站受訪旅客旅次特性」顯示，受訪乘客之搭乘頻率最多為「無固定頻率」者，這樣的抽樣對象所得出之滿意度調查是否客觀？</p>	<p>已修正，請參見規劃設計準則彙編 P3-1。</p> <p>本準則彙編未來應為共同遵守之規範，因此此段文字不宜加入”儘量”之用詞。</p> <p>遵照辦理，請參見文 P1-6。</p> <p>遵照辦理，請參見文 P1-2。</p> <p>未來是否協助檢核其他複合運輸場站，後續將再與臺北市政府交通局進行討論。</p> <p>當初係考量問卷複雜度及受訪者釋義能力，因此限制須年滿 18 歲才可填答問卷，惟此限制經檢討確無需要，報告書會補充說明未來此調查受訪對象可排除此項限制。</p> <p>已補充說明，請參見文 P2-22、P2-25、P3-10 及 P3-11。</p> <p>轉乘設施需符合各樣乘客之需要。經常搭乘、偶爾搭乘或第一次搭乘者感受到的問題各有所不同，均足以參考，因此調查對象係採隨機抽樣，而</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>敬悉。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>敬悉。</p>

參與審查人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形	計畫承辦單位審查意見
<p>(4)捷運忠孝復興站之轉乘設施滿意度調查表之內容為何？是否與附錄3所附之「板橋車站地區轉乘設施滿意度調查表」相同？請加以說明。</p> <p>6.建議報告書第二章能於一開始加上一段引言說明該章內容之架構。</p> <p>7.報告書第3-2頁3.1.2節提及「捷運忠孝復興站為地上4層、地上2層之建築」，其中「地上2層」文字應改為「地下2層」。</p> <p>8.第4.4節討論人流模式甚佳，未來相關研究應可深入探討如何應用。</p> <p>9.報告書第6-5頁提及「...部分設施有重覆檢核之情況，為降低檢核人員之工作效率...」，其中「為降低」之文字應該為「會降低」。</p>	<p>不宜僅針對經常搭乘者作訪調。而經交叉分析，搭乘頻率多寡對於轉乘設施滿意度並無顯著差異。</p> <p>轉乘設施滿意度調查表皆相同，請參見附錄3。</p> <p>遵照辦理，請參見文P2-1、文P3-1。</p> <p>已修正，請參見文P3-2。</p> <p>敬悉。</p> <p>已修正，請參見文P6-6。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>略。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>交通部高速鐵路工程局</p> <p>1.示範計畫場站經檢核後發現有些轉乘設施不符合規劃設計準則之規範，但在研擬改善方案時則認為不影響安全及通行而建議暫不改善，是否顯示檢核表中列為必須符合項目之篩選標準過於嚴格呢？是否可將規劃設計準則可再區分為必須符合項目及建議符合項目？</p> <p>2.本計畫所研擬之規劃設計準則對於電扶梯級寬之規定為介於100-110公分之間，此標準是否過於狹隘，而造成採購招標限制之問題，可否改成100公分以上？</p> <p>3.規劃設計準則除了提出量化標準外，亦應有些原則性之說明，例如電扶梯踏板前後應該有顏色變化、標誌設置位置須考量使用輪椅者之視線不易被人潮擋住。</p>	<p>已將準則檢核項目區分為「必須符合項目」及「建議符合項目」。</p> <p>已納入修正，請參見規劃設計準則彙編P3-11。</p> <p>本規劃設計準則除量化標準外，亦包括原則性說明。「電扶梯踏板前後應該有顏色變化」將納入準則參考，而「標誌設置位置須考量使用輪椅者之視線不易被人潮擋住」已納入準則中。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>交通部公路總局</p> <p>本局有關提昇各地區大眾運輸之具體措施中，有一項係補助各縣市政府興建客運轉運站，以利民眾之轉乘並達無縫隙接駁服務。本規劃設計準則若有執行強制性，則須提供受補助單位作為規劃設計之重要參考，並會影響本局於核撥該縣市政府補貼款之驗收結報款項之作業，宜明述其適用範圍以及如何透過簡易之書面審核確認該縣市政府興建成果有</p>	<p>本準則彙編目前尚未完成法制化，暫無執行強制性。報告書會敘明規劃設計準則之適用範圍，但場站規劃設計是否符合準則之規範必須逐項檢核，無法以簡易方式確</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p>

參與審查人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形	計畫承辦單位審查意見
<p>否符合本規劃設計準則之規範。</p>	<p>認，惟經費補助單位是否要負擔此項工程履勘驗收工作，建議公路總局再行斟酌。</p>	
<p>內政部營建署</p> <p>1.附錄七規劃設計準則草案第2-17頁及第2-18頁對於汽、機車停車格位布設尺寸有詳細規定，但卻未見到汽、機車無障礙停車格位布設尺寸之規定，請研究單位加以補充。</p> <p>2.附錄七規劃設計準則草案第3-6頁有關坡道寬度設置規範，單向通行建議寬度為1.2公尺、雙向通行建議寬度為1.5公尺，宜修正為單向通行寬度建議至少1.2公尺以上、雙向通行寬度建議至少1.5公尺以上。</p> <p>3.報告書對數個示範計畫場站進行檢核時，都出現扶手高度、直徑、末端處理、防滑緣、點字等缺失，但規劃設計準則草案似未對這些設施之設置規範有所說明，請研究單位重新檢核。</p> <p>4.當「建築物無障礙設施設計規範」修訂時本規劃設計準則未必能即時配合修訂，因此建議於本規劃設計準則草案適當位置加註「如果相關法令較本準則更有利於無障礙用路人時，應優先採用相關法令」。</p> <p>5.附錄七規劃設計準則草案第4-2頁有關無障礙電梯之設置準則，建議參考「建築物無障礙設施設計規範」，要求應設置充足迴轉空間及導引設施。</p> <p>6.附錄七規劃設計準則草案第4-2頁有關出入口之設置準則，請增加乙項準則「出入口通道空間應避免出現排水格柵設施，如需設置時，相關孔徑寬度須少於1.3公分」。此外，室內若鋪設導盲磚，應該以不同材質顯示。</p>	<p>本報告書中已說明相關無障礙設施之尺寸(如無障礙停車格位)請參照建築物無障礙設施設置規範。</p> <p>已納入修正，請參見規劃設計準則彙編P3-6。</p> <p>規劃設計準則彙編內之各設置規範乃彙整參考國內外各重要場站設施規範，詳細說明請參見第一年期計畫。</p> <p>已納入修正，請參見文P4-1。</p> <p>敬悉。本規劃設計準則已敘明各類無障礙系統設施之尺寸、大小、設計規範均應依「建築物無障礙設施設計規範」之相關規定辦理。本準則旨在補充「建築物無障礙設施設計規範」中未涵蓋之規劃設計準則。經查所提建議在「建築物無障礙設施設計規範」中已有規定。</p> <p>敬悉。本規劃設計準則已敘明各類無障礙系統設施之尺寸、大小、設計規範均應依「建築物無障礙設施設計規範」之相關規定辦理。本準則旨在補充「建築物無障礙設施設計規範」中未涵蓋之規劃設計準則。經查所提建議在「建築物無障礙設施設計規範」中已有規定。</p>	<p>敬悉。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>敬悉。</p> <p>敬悉。</p>

參與審查人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形	計畫承辦單位審查意見
<p>臺北市政府交通局陳科長榮明</p> <p>1.本計畫頗為複雜，不易辦理，研究成果整體而言應已符合本計畫工作要求。</p> <p>2.若干用詞應再審酌，例如報告書本文及附錄七中，仍有出現「腳踏車」之用詞，建議再予檢視修正為「自行車」。</p> <p>3.部分附錄之頁碼編排方式不當，造成附錄頁碼與前面報告書頁碼相同之狀況，建議再予檢視、修正及統一，以利閱讀及索引。</p> <p>4.期中報告審查意見之回覆處理情形(附錄五)，建議應補充說明處理結果係呈現於報告書那個章節或那一頁。</p> <p>5.乘客滿意度調查問卷有許多問題選項屬於多重複選，因此本人於期中報告審查時曾建議問卷調查分析應加入重要旅次特性與設施使用及滿意度間之交叉分析，研究單位表示「遵照辦理」，惟期末報告仍未見該內容，建議如果時間允許，可再補充之（可列為報告書之附錄）。</p> <p>6.報告書第 2-57 頁圖 2.3-3 懸掛式燈箱牌面之版面配置建議方案示意圖(S-68A)，標示系統之指引方向應遵循箭頭方向朝左的一律置於牌面左側、箭頭方向朝右的一律置於牌面右側之原則。</p> <p>7.報告書附錄七圖 5-2 乘客轉乘相關各類圖案，建議所示圖樣能納入「道路交通標誌標線號誌設置規則」或「建築設計規則」中，作為全國性及一致性的規範。另附錄七表 5-1 乘客轉乘相關中英文名詞對照，建議再予檢視且能公布供各級政府應用，以達全國一致性之目標。</p> <p>8.報告書附錄七中，第 5-8 頁之圖 5-3 及第 5-10 頁之圖 5-4 與圖 5-5，所示之箭頭標示圖樣應予統一，建議可參考「建築設計規則」之圖樣。</p> <p>9.「乘客滿意度調查表」中「教育程度」之選項 5「碩士以上」，請修正為「研究所以以上」；另問卷題目及內容可依此次訪調經驗再作檢討修正，以求完整。</p> <p>10.對於本計畫研擬之規劃設計準則，建議可先分送各單位參考，並由 1-2 個單位全面試用加以檢核，於 1-2 年後再依各單位意見檢討修正，之後可透過「大眾運輸發展條例」之修法將該準則規範予以納入，要求相關單位依循。</p>	<p>敬悉。</p> <p>已修正。</p> <p>遵照辦理。</p> <p>遵照辦理。</p> <p>乘客滿意度調查之交叉分析已依委員建議執行，惟因問卷問項太多，導致交叉分析結果未能歸納出具體可供參考之資訊，後續會再檢視分析結果作必要之說明。</p> <p>已修正，請參見 P2-65。</p> <p>已於報告書中提出此二項建議供相關政府單位參考。</p> <p>本計畫之圖樣係為參考形式，建議後續研訂場站標示系統之技術性設計規範並公告實施，包括標示之內容、設施用字、字體、字型、符碼、色系、布設方式、燈光亮度等。</p> <p>已修正，請參見文 2.3 節、2.4 節、2.5 節、2.6 節及 3.5 節。</p> <p>敬悉，請相關主管機關參辦。</p>	<p>略。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>敬悉。</p>

參與審查人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形	計畫承辦單位審查意見
11.如果本案還有下一年期計畫，建議將臺北車站特定區（該區包含臺鐵、高鐵、捷運、國道客運、地區客運、市區公車及計程車等轉運行為）或松山機場納入示範計畫進行檢視。	敬悉。	略。
<p>臺北市政府捷運工程局張主任秘書澤雄</p> <p>1.本計畫雖已研擬出「複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則(草案)」，之後尚需經過實際驗證不斷修正改善，達成共識後才能完成法制化目標。臺北都會區大眾捷運系統規劃手冊亦是歷經多次討論及數版的修正。</p> <p>2.本計畫歷經 2 年資料蒐集、研析、座談與實例研析，已建立複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則，其成果尚稱完整充份，應予肯定。</p> <p>3.本計畫在規劃設計準則之外，又加入設施需求與服務水準評估、乘客滿意度調查分析作為評定轉乘設施是否有必要改善之依據，此機制雖有其考量因素，但易增加評定複雜性並導致缺乏一致性判斷標準，反模糊了規劃設計準則之權威性，不利於執行。舉例來說，新建場站無法作乘客滿意度調查，因此必須遵循所有規劃設計準則，但既有場站部分轉乘設施不符合規劃設計準則時，可以引據設施需求與服務水準評估結果或乘客滿意度調查結果而建議暫不改善，此將形成標準不一致狀況，讓執行單位無所適從，因此準則項目若屬必要者，倘有不合情形，無論如何都一定要加以改善。</p> <p>4.本計畫研擬之規劃設計準則經實際案例分析，可發現有些準則不易達成或過於嚴苛，應從實際案例分析經驗回饋修正準則內容，針對示範計畫場站均不符合準則規範之項目(例如人行系統之樓梯扶手長度伸出頭末階踏步之長度)，檢討其適用性，使準則規劃更務實合理，以利執行。</p> <p>5.本計畫第二期工作項目要求針對示範計畫場站研擬改善方案，並作事前事後乘客滿意度調查，但改善方案尚未執行，無法作事後乘客滿意度調查，是否符合本計畫之辦理需求？請承辦單位確認。</p> <p>6.本計畫研擬之規劃設計準則要落實推動達成法制化尚待形成共識，尤其該準則將適用於空運、海運、陸運(臺鐵、高鐵、捷運、公路客運與市區公車)</p>	<p>敬悉。</p> <p>敬悉。</p> <p>遵照辦理，本研究已將準則已修正區分為「必須符合」及「建議符合」2 項目，另準則之敘述亦以做必要之修正，以符合實際可行；另有關設施檢核、需求及服務水準評估、乘客滿意度調查與改善流程參見文 P5-7~P5-9 及規劃設計準則彙編 P7-4~P7-6。</p> <p>遵照辦理，其修正原則請參見文 5.2 節。</p> <p>依契約書工作項目規定，若示範計畫場站主管單位有相關經費可執行改善方案，則配合進行事前、事後乘客滿意度調查，惟相關場站營運單位因缺乏相關預算或考量轉乘設施改善工程可能連動影響其他設施之運作或影響複合運輸場站其他運具之營運，因此並未執行改善建議方案，因此未能辦理事後滿意度調查。</p> <p>本研究藉由示範計畫之經驗及經學者專家討論會、辦理教育訓練及發文</p>	<p>略。</p> <p>略。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>敬悉。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p>

參與審查人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形	計畫承辦單位審查意見
等不同運具，然示範計畫僅針對陸運場站作檢核，空運及海運場站是否同樣適用尚待驗證，故建議研究單位宜提出後續讓相關單位對準則內容有所共識並朝法制化推動研擬計畫，以利逐步落實。	各相關單位之意見回饋，進行規劃設計準則彙編修正，後續可持續辦理宣傳教育與推廣，並藉由實施經驗及資訊交流反映實施之問題後，再行修訂準則，並朝向法制化推動。	
7.圖 1.4-2 規劃設計準則研擬範圍示意圖，其中(B)相鄰的主運具場站，各場站之轉乘設施布設空間不見得會像示意圖一樣是各自獨立的，很多是一體考量共同配置的，請研究單位對示意圖作適當修正。	該圖為兩相鄰主運具場站轉乘設施需求考量之示意圖，在實際設施配置上可能有一體考量共同配置之可能，詳請參見規劃設計準則彙編 P7-8。	同意研究單位處理意見。
8.表 2.3-31 新板橋車站專用特定區運輸場站符碼及中、英文對照，其中板橋客運站及板橋公車站之符碼過於近似，不易辨識，研究單位對此其實可以提出修正建議的。	建議後續研訂場站標示系統之技術性設計規範並公告實施，包括標示之內容、設施用字、字體、字型、符碼、色系、布設方式、燈光亮度等；惟標示之布設及型式應將各場站建築條件與設計概念之不同納入考量，而非齊一式之標準。。	同意研究單位處理意見。
9.表 2.3-32 臺鐵板橋站轉乘設施檢核、評估與改善方案研擬彙整，提及「取消小汽車及機車臨停上客，候接親友規劃至地下停車場停放」，此建議要落實有困難，必須要有配套措施才行。	本計畫已研擬相關配套措施，請參見文 P2-60。	同意研究單位處理意見。
10.報告書第 3-35 頁及第 3-37 頁均是敘述有關捷運忠孝復興站之內容，卻出現「臺鐵忠孝復興站」及「臺鐵板橋站」之誤繕文字，請修正。	已修正。	同意研究單位處理意見。
11.有些轉乘設施之布設有政策性因素考量，例如基於鼓勵民眾減少使用私人運具，市區捷運站不會設置小汽車停車位，但乘客滿意度調查對此可能表示不滿意，因此當引用乘客滿意度調查結果來判斷場站是否要改善時，必須要小心謹慎。	已補充乘客滿意度調查注意事項及使用時機，請參見文 P4-4。	同意研究單位處理意見。
12.圖 4.1-4 場站轉乘設施乘客滿意度調查與改善流程，提及乘客滿意度達中等以上時設施無須改善，未達中等時則需進一步檢討，所謂乘客滿意度「中等」之標準為何？應定義清楚。	遵照辦理，請參見文 P4-5。	同意研究單位處理意見。
13.人流模式及模擬軟體如何應用是相當複雜之課題，實務上應用機會不太，是否有必要提出？爰此，第 4.4 節有關內容如何呈現較為妥適，請研究單位再行思考。	係為課題探討及相關簡介，非以人流模式或模擬軟體檢視場站。	同意研究單位處理意見。
14.有關準則應用時機，「轉乘設施檢核」、「轉乘設施需求及服務水準評估」及「轉乘設施乘客滿意度調查」之應用時機各不相同，使用上容易造成混	就場站轉乘設施服務而言仍須由此 3 向度分別探討較為完整，而在實際應	同意研究單位處理意見。

參與審查人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形	計畫承辦單位審查意見
<p>清，而本計畫主題係探討規劃設計準則，應該只有一個標準。</p>	<p>用上新建場站及既有場站所需進行檢核、評估及滿意度調查項目及時機亦略有不同。</p>	
<p>警察大學林兼任教授大煜</p> <p>1.本計畫針對第一年期所研訂之「複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則(草案)」選取示範計畫場站(板橋新站特定專用區及捷運忠孝復興站)實際加以檢核評估及提出改善方案，之後並提出準則之修正原則(依最新規範修訂、容許誤差 3%、簡化檢核流程、將若干主觀判定之項目轉為可客觀量測之檢核、機電與消防安全已有固定維修不納入營運階段之檢核)，方向正確，對研究團隊之用心予以肯定。</p> <p>2.改善方案之研擬中提列「暫不改善」之項目者，其原因包括有「用地限制」、「設置困難」、「服務水準良好」與「不影響安全及通行」者，惟若狀況屬於前三項原因但有「安全及通行困難」之疑慮者，仍應設法加以改善，除非狀況屬於「不影響安全及通行」，才能因其他合理因素而暫不改善。</p> <p>3.報告書附錄七第 7-3 頁提及當轉乘設施上期服務水準評估為 A 級(B 級、C 級)時，而場站整體運量較上期成長達 80%(30%、15%)時，即應進行設施需求及服務水準評估，乍看似乎合理，惟如果前期運量僅有設施容量的 10%，當成長 80%時也僅有 18%，服務水準可能仍在 A 級，因此以相對容量的變化作為判斷基礎恐有問題，請研究單位就此評估時機之邏輯以及評估時機是否有斟酌空間作說明。</p> <p>4.報告書附錄七第 3-11 頁提及電扶梯之建議速度為 30 公尺/分及 39 公尺/分，究竟要採取那個標準除了考量運量需求之外，還要考量安全問題，若採 39 公尺/分之速度則水平踏階應該要有 4 個，這樣才能達到電扶梯踏階保持水平狀態有 2.4 秒以上，亦即電扶梯之速度、級深及水平踏階之設計標準要同時一併考量。</p> <p>5.報告書第 2-53 頁提及臺鐵板橋站之改善方案「削除東南側人行道隔出一車道作為計程車招呼站排班席位，並將 K05 與 K09 計程車排班區串連」，其合計可供 34 輛計程車臨停及排班使用，惟研究單位撰寫報告書時漏了將 34 輛之數字寫上，請補正。</p> <p>6.表 2.3-32 臺鐵板橋站轉乘設施檢核、評估與改善方案研擬彙整，表中文字有誤繕請予修正(「汽機臨停設施為未內部畫設置」之文字應修正為「汽、機車臨停設施為未內部化設置」)。</p> <p>7.報告書第 5-6 頁提及轉乘設施檢核項目及內容詳見附件一，附件一是位於報告書那個章節或那個附錄中？應予敘明。報告書第 5-7 頁所提及之「....詳</p>	<p>敬悉。</p> <p>已檢視改善方案所研擬之暫不改善項目，皆為不影響安全及通行時，故列為暫不改善項目。</p> <p>遵照辦理，已修正有關運量變化之評估時機；另既有場站設施需求及服務水準評估有三個時機，參見規劃設計準則彙編 P7-3。</p> <p>已納入修正，請參見規劃設計準則彙編 P3-12。</p> <p>已補充說明，請參見文 P2-61。</p> <p>已納入修正，請參見文 P2-68。</p> <p>遵照辦理。</p>	<p>略。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p>

參與審查人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形	計畫承辦單位審查意見
<p>見附錄二」及「...詳見附錄三」，同樣亦請敘明。</p> <p>8.報告書第 5-6 頁有文字誤繕請予修正(「標示系統應檢視設計圖說就標示系統的連貫性....」之文字應修正為「標示系統應檢視設計圖說就標示系統的連貫性....」)。</p>	<p>已修正，請參見文 P5-6。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>行政院公共工程委員會（書面意見）</p> <p>1.有關轉乘停車系統部分，除評估設施使用經驗即使用滿意度外，為免閒置公共設施一再產生，建議將整體服務效能及設施管理機關營運狀況（如修復損壞設施以及停車周邊配套設施開發等）納入評估，定期檢討使用效益，俾利有效利用資產。</p> <p>2.本案建立之複合運輸轉乘設施檢核機制，建議再納入聯外道路系統便及性之檢核指標，確實反應各項交通運輸系統之轉運便利性。</p> <p>3.有關轉乘設施乘客滿意度調查部分，建議以每年定期調查較為妥適，以確實反應使用者滿意程度，並應就使用者反應程度分等級研擬改善措施計畫。</p>	<p>本計畫係針對複合運輸場站轉乘界面之規劃設計研擬規範，而非對整個場站所有界面研擬規範，所提建議可於辦理場站服務水準評鑑時納入(本計畫所探討之轉乘設施亦為場站服務水準評鑑其中一環)，但因非屬本計畫探討範圍，無法於報告書中納入此建議。</p> <p>本計畫係針對複合運輸場站轉乘界面之規劃設計研擬規範，而非對整個場站所有界面研擬規範，所提建議可於辦理場站服務水準評鑑時納入(本計畫所探討之轉乘設施亦為場站服務水準評鑑其中一環)，但因非屬本計畫探討範圍，無法於報告書中納入此建議。</p> <p>若每年進行乘客滿意度調查，加上後續工程改善及施工後滿意度調查，其調查時間將過於頻繁，本計畫建議仍維持每3年進行調查較為妥適。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>交通部鐵路改建工程局（書面意見）</p> <p>1.「規劃設計準則草案」第七章轉乘設施營運管理準則 7.5.1 之 2 營運階段整合所稱之「轉乘設施管理委員會」，係建議成立或法定必需成立？請加以說明。</p> <p>2.建議本規劃設計準則定案後，摘要編成手冊型式廣為發行，並定期檢核修編，供各類運具建造者及營運單位參考。</p>	<p>本研究尚屬研究階段，有關營運階段整合所稱之「轉乘設施管理委員會」係屬建議，後續藉由宣傳教育與推廣，及實施經驗及資訊交流反映實施之問題後，再行修訂準則，並朝向法制化推動。</p> <p>敬悉</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p> <p>略。</p>

參與審查人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形	計畫承辦單位審查意見
<p>中華民國殘障聯盟（書面意見）</p> <p>1.請修正報告書第 6-2 頁所提「導盲磚」之名稱，查目前建築物無障礙設施設計規範已無導盲磚之名稱，現今也不鼓勵鋪設導盲磚，而是改以「引導設施」稱之，可代表多元之引導協助。</p> <p>2.有關報告書 6-7 頁所提與無障礙團體進行訪談乙點，建議與經常參與各縣市無障礙環境考核與督導的委員以及接受過無障礙設施勘檢人員培訓的委員進行訪談，以避免蒐集的資料過於片面。</p> <p>3.附錄七「規劃設計準則草案」第 4-1 頁所提無障礙系統之設施項目，請修正「導盲磚」之名稱，改以「引導設施」稱之。</p>	<p>遵照辦理。</p> <p>已納入修正，請參見文 P6-7。</p> <p>已修正。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>本所運管組（書面意見）</p> <p>1.示範計畫場站轉乘設施檢核結果有多處與本計畫研擬之規劃設計準則規範不符，該等規範大多標註為「必須符合項目」，然本計畫針對檢核結果研提改善計畫時，多處以「不影響安全及通行，暫不改善」來因應，此易讓讀者對於本計畫研擬之規劃設計準則規範之必要性與妥適性產生疑問；建議研究單位重新檢核規劃設計準則各項規範之強制性，將其區分為三類：</p> <p>(1)必須符合：無論新建或既有場站均應具備，倘因基地條件限制致既有場站無法改善，亦應視為缺點，靜待時間自然淘汰該場站。</p> <p>(2)建議符合：新建場站必須具備，既有場站不符合者亦應改善，倘受限基地條件限制無法改善，可免視為缺點。</p> <p>(3)因地制宜：新建場站或既有場站可視基地條件及使用需求性自行決定是否具備。</p> <p>2.有關設施規格及容許誤差，計畫書表示「未註明時，則提供容許誤差範圍，本準則訂為$\pm 3\%$」，請研究單位於本計畫研擬之規劃設計準則各規範中明確標示那些準則之規範允許$\pm 3\%$之誤差範圍，使讀者更清楚，同時亦可重新檢視此誤差範圍標準適用之準則項目是否妥適，特別是以最低標準作為規範建議者，是否仍允許誤差來調降標準，請再逐一檢核。</p> <p>3.有關場站轉乘設施檢核表之應用時機，在既有場站部分，宜敘明當本規劃設計準則初次公布，第一次對既有場站進行檢核時需全面逐項檢核，其餘狀況，包括相關法令規範修訂且溯及既往時以及新增設施時，只需檢核有關之項目即可。</p> <p>4.第 6-6 頁有關轉乘設施需求及服務水準評估之應用時機，其中第 4 點「設施需求不足或服務水準不佳者，應研擬改善措施」應予刪除，因為此點內容</p>	<p>遵照辦理，本研究已將準則已修正區分為「必須符合」及「建議符合」2 項目，另於準則中列述明因地制宜及特殊考量。</p> <p>已納入補充說明，請參見文 P5-2。另容許誤差範圍訂為$\pm 3\%$係參考「建築物無障礙設施設計規範」所規範之允許值。</p> <p>遵照辦理，參見文 P5-5 及準則彙編 P7-2。</p> <p>遵照辦理。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p>

參與審查人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形	計畫承辦單位審查意見
<p>並非在描述該評估作業之應用時機。</p> <p>5.有關準則之應用時機，報告書係分別說明「轉乘設施檢核」、「轉乘設施需求及服務水準評估」及「轉乘設施乘客滿意度調查」之應用時機，建議改變敘述方式，以新建場站各階段(設計、審核、履勘驗收等階段)及既有場站各階段(本規劃設計準則初次公布、相關法令規範修訂且溯及既往、新增設施、辦理場站服務水準評鑑等階段)作為區分，分別說明各階段所需進行之檢核工作有那些，可較容易讓使用者明瞭其應辦理事項為何。</p> <p>6.「轉乘設施檢核表」中某些準則項目加註「※」之符號，代表「審閱規劃單位所擬具規劃說明後評定審核結果」，請舉實例就此意涵作更明確之說明，特別是對既有場站進行檢核時，要如何作才能判斷這些項目是否符合準則規範？</p> <p>7.本計畫辦理期間洽逢「建築物無障礙設施設計規範」公布生效，報告書部分內容因新法令之公布必須配合作修改，請研究單位全面檢核報告書中有關無障礙系統之相關內容，避免仍存有引用舊法令之內容。</p> <p>8.圖 2.3-3 懸掛式燈箱牌面之版面配置建議方案示意圖(S-68A)呈現兩個圖示，請問那個圖示才是建議方案？</p> <p>9.有關定稿報告之內容，請附上中英文摘要、期末審查意見處理情形表及定稿簡報。</p> <p>10.請研究單位於提送期末報告定稿時，一併就期中與期末審查意見之辦理結果作簡要說明，除藉以自我檢核是否確實完成應辦理之報告增修工作外，亦可便於本所承辦單位進行報告增修內容的比對。</p> <p>11.請研究單位依契約賡續辦理下列事項：</p> <p>(1)辦理複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之教育宣傳活動，並將辦理計畫及成果列為報告書附錄。</p> <p>(2)就本計畫研究成果，以甲乙雙方名義發表乙篇學術論文。</p>	<p>遵照辦理，參見文 P5-5 及準則彙編 P7-2。</p> <p>需由審議單位召開會議共同審評定審核結果，個案之說明參見文 4.2 說明。</p> <p>遵照辦理。</p> <p>將重新檢核修正。</p> <p>遵照辦理。</p> <p>遵照辦理。</p> <p>遵照辦理。</p>	<p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p> <p>同意研究單位處理意見。</p>
<p>主席結論</p> <p>1.感謝審查委員及各單位代表對於本計畫成果所提出之具體指正意見。</p> <p>2.本計畫辦理經費有限，無法支應示範計畫改善方案之執行費用，因此也無法進行改善前後乘客滿意度之調查，但藉由檢核示範計畫場站之轉乘設施並研提改善方案建議，可瞭解本計畫研擬之規劃設計準則(草案)之執行可行性。</p>	<p>敬悉。</p> <p>敬悉。</p>	<p>略。</p> <p>略。</p>

參與審查人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形	計畫承辦單位審查意見
3.考量相關單位對於「複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則(草案)」在應用上仍有疑慮，因此現階段先不將其定位為具強制性與統一性之「規劃設計準則」，而係定位為「規劃設計參考彙編」，內容包括參考文獻，使用者可瞭解那些運具目前已有場站設計準則，當不同準則對於相同項目有不同規範標準時，本計畫建議選擇怎樣的標準，這樣的參考彙編對於尚缺乏場站設計準則之單位而言，有一定的參考應用價值。	敬悉，遵照辦理。	同意研究單位處理意見。
4.本計畫須於本會計年度結束前完成驗收結案，但依契約書規定研究單位尚須提供自本計畫完成後為期一年之技術諮詢服務，因此請研究單位於此保固期追蹤各單位對於「規劃設計參考彙編」之使用意見，並進行必要之增修，之後本所會再印製修訂版資料發送有關單位。	遵照辦理。	同意研究單位處理意見。
5.本計畫於進行示範計畫場站之檢核時，發現某些轉乘設施並不符合本計畫研擬之規劃設計準則之規範，但要改善亦有困難，對此執行上之困難，研究單位應思考是否每個準則均要作為強制規範，亦應於適當章節補充說明 當轉乘設施不符合規範時是否要改善等處置原則，此類手冊使用說明還應註明手冊內容無法隨相關法令修訂而即時更新，提醒使用者尚需留意法令更新資訊。	遵照辦理，並納入後續準則內容修訂參考。	同意研究單位處理意見。
6.報告書應補充說明落實本計畫研究成果之推動構想。初期可將「複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則(草案)」定位為「規劃設計參考彙編」，分送相關單位參考辦理，過一段時間後瞭解其使用意見，再進行必要之修訂，待各單位認同準則內容後本所再陳報交通部，在法制化審議過程中，交通部應該還會徵詢相關單位意見，未來完成法制化頒布實施後，若相關單位發現仍有不適宜之內容亦可依據法令修訂機制提出修正建議。	遵照辦理。	同意研究單位處理意見。
7.請研究單位成立工作小組對本報告書內容詳加檢核修正，本所承辦同仁亦會給予協助，以控管報告書印製出版之品質。	遵照辦理。	同意研究單位處理意見。
8.審查意見之處理情形係呈現於報告書那個章節應加以註明，以利委員瞭解審查意見是否有落實。	遵照辦理。	同意研究單位處理意見。
9.本期末報告審查通過，請研究單位依契約書規定辦理後續事宜，並於 97 年 12 月 26 日前提送定稿報告書。	遵照辦理。	同意研究單位處理意見。

附錄 10

教育宣導會所提意見處理情形表

交通部運輸研究所合作研究計畫

教育宣導會所提意見處理情形表

一、 計畫名稱：複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之研訂(Ⅱ)

二、 執行單位：鼎漢國際工程顧問股份有限公司

參與人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形
<p>台灣世曦工程顧問股份有限公司</p> <p>1.現今國內實施地方制度法，而未來本準則設計規範法制化之法源依據是經由何項法規命令授權？</p> <p>2.對於公共運輸與大眾運輸之定義解釋易混淆，公共運輸偏向高鐵及城際運輸，屬商務性，旅客有自我選擇意願搭乘的模式；而大眾運輸偏向都市內，通勤不得不然的一種選擇，為了解決都市交通及生活品質的一種手段或方法，透過補貼或是票價交叉的行為，建議進行區隔說明。</p> <p>3.本準則是否有針對共同管理部分說明，如設施的維護保養及防災管理。</p>	<p>本研究擬訂規劃設計準則彙編未來朝向法治化，係指建議由中央主管機關就規劃方面編訂一套有系統之規劃準則，就設施設計方面則編訂相關設計規範，以供各界參考依循；並非指制訂法律規章。</p> <p>有關公共運輸定義及涵蓋範圍參見文 P1-3，圖 1.3.1。</p> <p>有關設施維護部份參見附錄 12 規劃設計準則彙編，7.5 場站與轉乘設施主管單位及營運管理單位整合；另防災管理部分則因非本研究工作範圍，故未納入探討。</p>
<p>中興工程顧問股份有限公司</p> <p>1.簡報 Page.14，將轉乘設施檢核分為設計及審核兩階段，而其中環評應在規劃階段進行，而並非設計完成後才進行審核。</p> <p>2.場站營運整合單位在法源上是否已有法源依據，其出處為何？準則 Page.7-10 7.5.2 中提到場站用地範圍外轉乘設施之主管機關為地方主管機關，但在大眾捷運法內對地方主管機關已有明定意義，如臺北捷運雖經過新莊、蘆洲，但地方主管機關為臺北市政府，而非臺北縣政府；而就準則內容站體外轉乘設施之協調單位應指所在地方政府，此部分應再做區隔，以符合相關法令規定。</p>	<p>已納入修正，請參見文 P5-5。</p> <p>目前尚無法源依據可循，以致複合運輸場站各單位轉乘設施營運無法整合，因此本研究就場站營運整合進行建議，未來可待實際案例操作運行及經過各方意見回饋後，就其可行性再行檢討修正；另場站用地範圍外轉乘設施之主管機關應為地方主管機關，並非指場站主管機關。</p>
<p>台灣世曦工程顧問股份有限公司</p> <p>1.本準則若有法源授權中央或運研所，但又受地方事務法規定，交通事務主管為地方政府，而部分公共運輸為跨城際運輸，彼此間又無法管理。因此，可試圖在某條法令上說明由中央單位訂定，先開創法源依據後較能有所遵循。</p>	<p>本研究擬訂規劃設計準則彙編未來朝向法治化，係指建議由中央主管機關就規劃方面編訂一套有系統之規劃準則，就設施設計方面則編訂相關設計規範，以供各界參考依循；並非指制訂法律規章。</p>
<p>中興工程顧問股份有限公司</p> <p>1.對於法制化後，如何對營運機構產生誘因，如對溯及既往之各項成本攤提，有無提供誘因讓營運</p>	<p>本研究就場站營運整合進行建議，未來可待實際案例操作運行及經過各方意見回饋後，就其可行性再</p>

參與人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形
<p>機構願意執行，在法制下應提供相關配套。</p> <p>2.滿意度檢查若不符規定之項目則須進行改善，但若改善設施之規模較大，其工期超過三年，而三年後又須進行滿意度調查，在時程上是否太快，是否有其他附屬條件，請考量。</p> <p>3.不同單位之介面上，若由主運具營運管理單位進行協調，則會因無法源依據約束及授權進行，容易造成公務單位間之責任不易釐清，因此較難落實政策需求。因此，除進行法制化的探討外，應有相關配套。</p> <p>4.法制規範採定性或定量之內容應一致，若過於混雜容易造成使用上之模糊。</p>	<p>行檢討修正。</p> <p>轉乘設施改善若非涉及結構或改建，一般工期不致太長，以每 3 年定期進行轉乘設施滿意度調查尚屬合理。</p> <p>目前尚無法源依據可循，以致複合運輸場站各單位轉乘設施營運無法整合，因此本研究就場站營運整合進行建議，未來可待實際案例操作運行及經過各方意見回饋後，就其可行性再行檢討修正。</p> <p>就規劃準則方面不易訂定定量及一致性之標準，而設施設計規範方面則後續可研訂相關技術技術性設計規範。</p>
<p>台灣世曦工程顧問股份有限公司</p> <p>1.一般規劃轉乘臨停區時，多以帶狀區而不盡然會劃設出停車格；即便要畫出格位，目前在道路交通標誌標線號誌設置規則為 5+1 公尺*2.5 公尺，因此在準則訂定上應斟酌考量。</p> <p>2.在服務水準檢核上，營運階段採實地檢測時，應利用較迅速之測量方法，如透過電扶梯排隊等候長度及疏散時間，得知設施需求超過供給，不需再考量周轉率的問題，經過一實際數據來判斷設施的服務水準。</p> <p>3.捷運忠孝復興站是否符合定義中之複合運輸場站。</p> <p>4.以松山機場為例，在考量大眾運輸優先時，應先將大型運具設置於臨站側，或以較多使用率之運具設置於臨站側？</p>	<p>已納入修正，請參見規劃設計準則彙編 P2-14</p> <p>本研究行人設施服務水準係依據「2001 年臺灣地區公路容量手冊」以需求流率為進行分析；而電扶梯確實可由排隊等候長度及疏散時間瞭解設施是否足敷需求，其亦可為分析方式之一。</p> <p>本研究所定義之複合運輸場站為一有運具轉換行為之運輸場站，捷運忠孝復興站為同一系統不同路線交會轉乘站，故符合複合運輸場站之定義。</p> <p>松山機場各項轉乘設施布設位置，已考量運具使用者及使用者需求進規劃，應屬符合大眾運輸優先之原則。</p>
<p>中興工程顧問股份有限公司</p> <p>1.Page.6-1 所提及之班次時刻與行車狀況動態資訊，其中擁擠程度為道路狀況，對於高鐵及捷運之提供上較為困難；若回歸到需求面將兩者資訊結合，以提供旅客到離站時間為主，較不易產生問題。</p> <p>2.轉乘資訊到離站班表建議應透過運研所協助，提供整合平台提供連結下載。</p>	<p>已納入修正，請參見規劃設計準則彙編 P6-1。</p> <p>目前交通部運輸研究所陸海空客運資訊中心已提供客運資訊之上傳與下載，惟屬多靜態資訊居多，建議未來配合動態資訊建置，亦能提供動態資訊整合平台供提供連結上傳與下載動態資訊。</p>
<p>臺北大眾捷運股份有限公司</p> <p>1.複合運輸場站對於非付費轉乘設施之提供，即負擔部分地區性之停車需求，在進行滿意度調查時，應當如何排除？</p>	<p>在進行場站轉乘設施滿意度調查時，不論其使用者為乘客或非乘客，其需求及滿意度均應納入考量。</p>

參與人員及其所提之意見	合作研究單位處理情形
2.捷運二期路網之都審委員要求將轉乘停車需求併入聯合開發，廠商基於開發利益，於部分樓層或整個場站將採立體化設施，停車設施也以機械性停車位之方式設計，因此，此準則規定在施行上較為困難。	已納入修正，請參見規劃設計準則彙編 P2-21。
台灣世曦工程顧問股份有限公司 1.準則內之人行系統通道、電扶梯等設施需求皆以運量及服務水準評估，是否有考量逃生時間？	有關消防安全及逃生等相關項目非本研究工作範圍，故未納入探討。
交通部鐵路改建工程局 1.台鐵現況於標示系統規劃已有層級性之概念，惟分層之依據與本計畫有差異。台鐵目前之層級性以各運具(包括台鐵、高鐵)進站動線為主要層級，其次為洗手間等設施，與研究單位規劃以轉乘設施為主要層級有異。實務上並非每人皆會使用轉乘設施，請規劃單位審視。 2.複合運輸場站中各運具進駐時間不同，造成規劃單位無法統一規劃標示系統，故檢核時機與項目應考量此因素。	本研究主要探討轉乘設施規劃設計準則，並未包含其他服務設施，至於場站整體性之標示系統，建議後續可再進行場站標示系統之技術性設計規範研究與訂定。 雖然場站中各運具進駐時間不同，造成規劃單位標示系統未有一致性，經檢核檢討後，若欲進行改善時，仍應統一標示系統規劃。
台灣世曦工程顧問股份有限公司 1.檢核準則於法規化前應先適用各不同類型與條件之場站，請規劃單位將準則於法規化前做更為細緻調整，以避免未來場站設計規劃者之困擾。 2.因場站設計者與營運單位之權責範圍不同，建議準則應區分為設計階段準則及營運階段準則，以釐清缺失之責任。 3.計畫內規劃增加板橋車站計程車排班長度，請問原因為現況排班區有不足，或是計程車駕駛為免空駛故於此處排班。 4.有關板橋車站人行道未設置遮雨陽設施方面，是否是因該人行道非場站負責範圍或有其他法令限制，以致難以設置遮雨陽設施。未來於實際檢核過程中，建議應考量場站負責範圍。	建議後續可再持續辦理規劃設計準則彙編之宣傳教育與推廣，並藉由實施經驗及資訊交流反映實際執行問題，再進行相關之修訂。 並本研究規劃設計準則彙編第一章~第六章即為規劃設計階段準則，第七章則為營運階段準則。 板橋車站現況計乘車排班區(不包括 LPG 計程車)共有三處，如文 P2-2 中之圖 2.1-2 所示。本計畫建議將 K02(車站北側)之排班區改為汽機車臨停區，而增加其他區(K05 與 K09)之排班區長度。根據本計畫評估，修改後計乘車排班區總停放車輛數約為 34 輛，較現況之 51 輛為低。 既有建築物在建築線內增設雨遮需申請建照，且雨遮應計入建蔽率，就目前送審的經驗，通過機會不大；而在建築線外之人行道則需經道路主管機關同意。未來遮雨陽設施之檢核應著重在新建場站規劃設計階段之人行空間部分。

附錄 11

規劃設計準則(草案)修正意見處理情形表

交通部運輸研究所合作研究計畫

規劃設計準則(草案)修正意見處理情形表

一、計畫名稱：複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之研訂(Ⅱ)

二、執行單位：鼎漢國際工程顧問股份有限公司

回覆單位及其所提之意見	合作研究單位處理情形
<p>臺北大眾捷運股份有限公司</p> <p>一、2.2.1.1 大客車，2.3.2.3 小汽車、機車、自行車</p> <p>基於鼓勵大眾運輸轉乘優先之原則，大客車臨停設施應先考量行人轉乘時遮風避雨之需求。而機踏車停車區之遮風避雨設施則可考量實際狀況進行設置。</p> <p>二、2.3.2.1 一般性準則</p> <p>市區複合運輸場站之小汽車停車空間有限，部分車站可能配合必須設置部分機械式停車位(例如：文德站、萬芳社區站)，因此有關“轉乘停車系統必須符合駕駛者自行停車之設計，不得採機械式停車位”之規定是否有其必要，建議刪除。</p> <p>三、5.2.1 設計原則</p> <p>1.設計原則之架構，亦應包含下列項目：</p> <p>(1)看板資訊內容原則及版面編排原則</p> <p>(2)版面大小尺寸之訂定</p> <p>(3)字體的大小及筆劃粗細</p> <p>(4)燈光亮度</p> <p>2.前述 4 項應依可供識別的距離進行設計，並依場站之空間(如挑高、寬廣程度、距離等)系統性規劃一系列之版型。</p> <p>四、5.2.2.2 圖案</p> <p>1.圖 5-1 各公共運輸場站之圖案中，整體風格並不一致，如高速鐵路場站之圖案(以立體協側面視角呈現)與其他圖案(平面正視圖)不同。</p> <p>2.圖 5-2 乘客轉乘相關各類圖案中多數圖案之筆劃線條過細，遠距離識別不易，並不符合 5.2.2.2 及 5.2.3.3 之標準。</p> <p>3.建議圖 5-2 之圖案說明中「身心障礙者專用」改為「無障礙設施」或「身心障礙設施」。</p> <p>五、5.2.2.3 文字</p> <p>1.建議標誌標示之英文，每字之第 1 個字母大寫，以利行進中辨別，說明性內文僅句首第 1 個字之第 1 個字母大寫即可。</p>	<p>大客車臨停區與汽機車、自行車之遮雨陽設施相關規定，請參見規劃設計準則彙編 P2-15、P2-20。</p> <p>建議納入修正，相關準則已修改為轉乘停車系統之設施應符合駕駛者自行停車的設計，以不採機械式停車位為原則，若因場站外部環境與空間限制等因素，則可考慮採機械式停車位。請參見規劃設計準則彙編 P2-20。</p> <p>建議後續研訂場站標示系統之技術性設計規範並公告實施，包括標示之內容、設施用字、字體、字型、符碼、色系、布設方式、燈光亮度等；惟標示之布設及型式應將各場站建築條件與設計概念之不同納入考量，而非齊一式之標準。</p> <p>本準則彙編之公共運輸場站圖案係參考「道路交通標誌標線號誌設置規則」，後續建議研訂場站標示系統之技術性設計規範並公告實施。</p> <p>本準則彙編之乘客轉乘相關各類圖案係參考行政院研究發展考核會所頒布之「公共標示常用符碼設計參考指引」，後續建議研訂場站標示系統之技術性設計規範並公告實施。</p> <p>遵照辦理，請參見規劃設計準則彙編 P5-4。</p> <p>遵照辦理，請參見規劃設計準則彙編 P5-4。</p>

回覆單位及其所提之意見	合作研究單位處理情形
<p>2.中文與英文字體之對應搭配，建議如下：</p> <p>(1)中文特黑體與英文 Helvetica Bold 搭配。</p> <p>(2)中文粗黑體與英文 Helvetica Medium 搭配。</p> <p>(3)中文中黑體與英文 Helvetica Regular 搭配。</p> <p>3.表 5-1 中英文名詞對照表公共運輸場站類別中之捷運，目前本公司現行使用之企業識別英文為「Metro Taipei」，建請修正。</p> <p>4.表 5-1 轉乘臨停與停車系統類別，有關「腳踏車」之中文名稱，未來是否應配合相關法規修正為「自行車」，請再行確認。</p> <p>5.表 5-1 標示系統類別，乘車方向之標示，本公司目前中文係標示為「往月台」，英文為「To Platforms」，另使用安全事項本公司安全宣導等之英文標題係採「Safety Guide」，供規劃單位參考。</p> <p>6.表 5-1 無障礙系統中，本公司係採用「無障礙坡道」、「無障礙電梯」、「無障礙停車位」等，以符合廣義無障礙空間及對象使用，另有關「愛心」字樣，無法明確了解是否付費及規還等，建議予以檢討。</p> <p>7.表 5-1 轉乘資訊系統中，服務台、詢問處...等，有些僅提供諮詢，有些亦可提供票證處理等，由於功能各不相同，建議可予區分與界定後，各別提供建議之名詞及英譯。生活資訊站英文為 Kiosk，是否與販賣店英文混淆，建議再確認，並建議納入販賣部、補票處等中英文名稱，供相關單位參考應用。</p> <p>8.方向性指標中文字與箭頭搭配時，建議文字內容省略「往」字。</p> <p>六、5.2.2.4 箭頭</p> <p>斜角之箭頭使用於上、下樓層之變化處，以及往斜前方之導引(如往右前方、往左前方)。</p> <p>七、5.2.2.5 色彩</p> <p>1.出口、入口、緊急逃生、警告標示等標示系統面板設計，各應採用一致性之色彩。</p> <p>2.圖 5-3 為黑白列印，無法判斷色彩，建議以彩色列印並標註參考 Pantone，色彩應有明度及彩度之對比。</p> <p>3.第 4 點(1)中，進站動線規定以路線或各運輸系統之色彩為主似顯太過狹隘，建議修正。</p> <p>4.第 4 點(3)藍色系除用於服務性設施外，建議亦用於一般請旅客配合之告示事項，並建議可視現場</p>	<p>遵照辦理，已納入準則彙編內容補充說明，請參見規劃設計準則彙編 P5-4。</p> <p>遵照辦理，請參見規劃設計準則彙編 P5-5。</p> <p>遵照辦理，請參見規劃設計準則彙編 P5-6。</p> <p>遵照辦理，請參見規劃設計準則彙編 P5-7。</p> <p>遵照辦理，請參見規劃設計準則彙編 P5-7。</p> <p>本準則彙編之 Kiosk 為電腦查詢系統而非指販賣部；另「販賣部、補票處」皆非屬轉乘設施項目，因此未納入本準則彙編內容，建議列為後續研議。</p> <p>遵照辦理，請參見規劃設計準則彙編 P5-7。</p> <p>遵照辦理，請參見規劃設計準則彙編 P5-9。</p> <p>遵照辦理，請參見規劃設計準則彙編 P5-8。</p> <p>建議後續研訂場站標示系統之技術性設計規範並公告實施。</p> <p>建議後續研訂場站標示系統之技術性設計規範並公告實施。</p> <p>遵照辦理，請參見規劃設計準則彙編 P5-8。</p>

回覆單位及其所提之意見	合作研究單位處理情形
<p>狀況採用無彩度之呈現方式，以避免性別爭議。</p> <p>八、5.2.3.3 尺寸</p> <p>尺寸之訂定建議再行評估，目前提出之標準中，可視距離為 15 公尺之符號尺寸為 15.2 平方公分(每邊僅約 3.9 公分)、可視距離為 15 至 30 公尺之符號尺寸為 17.8 平方公分(每邊僅約 4.2 公分)、可視距離為 30 至 38 公尺之符號尺寸為 20.3 平方公分(每邊僅約 4.5 公分)恐未能符合需求，另符號的筆劃亦須納入考量。</p> <p>九、5.2.4.2 立地式標示</p> <p>立地式標示牌面色彩之訂定建議再行評估。</p> <p>十、5.2.4.4 地面式標示</p> <p>地面標示不易維護，應以嵌入方式處理，避免過多的標示張貼。</p> <p>十一、5.2.5.1 指示性標示系統</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.箭頭的用法需配合現場動線通道使用；若前方為右轉通道，箭頭(含符號)於排版時建議配置右邊，左邊亦同方式辦理。 2.有關指示性標示系統之動線面板規劃，用語宜簡單、易解、字型一致筆劃清楚，勿過於滿版或字體過小，建議字組應提供輸入規範。 3.長形標示板版面的標示數量準則草案中規定以 5 個為限，惟實務上建議應依版面高度、寬度及資訊內容調整配置數量(如可見面高 30 公分與高 45 公分之配置方式應不同)。 4.第 5 點月台層之指引，如為多出口之場站，建議應採大方向地標標示，抵達大廳層或動線分流處方指引出口編號。 5.第 6 點各方向出入口指標導引，應區分主、副地標，主地標名稱建議以 1 個為限，以該出口最明顯、知名度最高之地名、路名或建築物名稱標示，副地標可多組，但字體宜適度縮小調整(如字高縮小至 75%或 50%) <p>十二、5.2.5.2 識別性標示</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.系統識別：建議以該系統之圖案及名稱識別為主，色彩須建立於主色調基礎上，避免色彩過多造成混亂。 	<p>建議後續研訂場站標示系統之技術性設計規範並公告實施；惟標示之布設及型式應將各場站建築條件與設計概念之不同納入考量，而非齊一式之標準。</p> <p>本準則彙編之公共運輸場站圖案係參考「道路交通標誌標線號誌設置規則」，用於公共服務設施指示標誌之底色或邊線及服務設施指示性質告示牌之底色。後續建議研訂場站標示系統之技術性設計規範並公告實施。</p> <p>已補充說明，請參見規劃設計準則彙編 P5-10。</p> <p>遵照辦理，請參見規劃設計準則彙編 P5-10。</p> <p>遵照辦理，請參見規劃設計準則彙編 P5-11。</p> <p>遵照辦理，請參見規劃設計準則彙編 P5-11。</p> <p>遵照辦理，請參見規劃設計準則彙編 P5-11。</p> <p>遵照辦理，請參見規劃設計準則彙編 P5-11。</p>


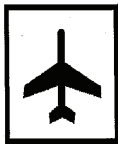
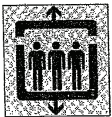

回覆單位及其所提之意見	合作研究單位處理情形
<p>2.路線識別：路線色彩建議於版面之局部呈現即可，無須整面版面之底色呈現。</p> <p>3.設施識別：符號的設計建議由國內專業視覺設計單位統一建立，符合視認性、理解性與辨識性之原則，設計上應優於現有各系統採用之圖案，方能具龍頭指標效果，供各單位參考引用。</p> <p>十三、5.2.5.3 資訊性標示</p> <p>1.資訊性標示之名稱標題應予明確簡化(如場站資訊圖是否修改為設施配置圖)，場站周邊地圖應以旅客觀看位置方向旋轉圖面，與左右方向對應。</p> <p>2.版面中心線高度之訂定，實務上建議先設定版面尺寸後再選定。</p> <p>3.場站廣告燈箱看板設置時，應以指示導引標誌及資訊標示為優先設置，廣告版面應避免佔用乘車及出口資訊等，如通道轉角處，正面應為指標，通道側面可作廣告。</p> <p>4.出口資訊圖面版若為河、海、山佔大面積時，建議中心點要移位，以創造最大可用資訊</p> <p>十四、5.2.6 標示系統之設置位置及內容</p> <p>標示系統之優先性應為最高，若其他設施無法符合時，應變更設計(如防煙垂壁不應遮擋指標，廣告不可干擾，若天花板高度不足，需調高天花板或改變型式)。</p> <p>十五、5.2.7 標示系統介面處理與整合</p> <p>設置於系統介面處之標示光源須充足(配合環境光源適時調整)。</p>	<p>遵照辦理，請參見規劃設計準則彙編 P5-11。</p> <p>建議後續研訂場站標示系統之技術性設計規範並公告實施。</p> <p>遵照辦理，請參見規劃設計準則彙編 P5-12。</p> <p>遵照辦理，請參見規劃設計準則彙編 P5-12。</p> <p>遵照辦理，請參見規劃設計準則彙編 P5-12。</p> <p>遵照辦理，請參見規劃設計準則彙編 P5-12。</p> <p>遵照辦理，請參見規劃設計準則彙編 P5-13。</p> <p>遵照辦理，請參見規劃設計準則彙編 P5-13。</p>
<p>高雄捷運股份有限公司</p> <p>1.第 2-9 頁，表 2-6，機車-國際運輸之註 6 並無說明資料。</p> <p>2.第 2-15 頁，本頁最後一行有誤植之標點符號。</p> <p>3.第 2-19 頁，建議表 2-9 附註單位(公分)，並與 2.3.1.4 節之第 3 點之附圖單位統一。</p> <p>4.第 3-12 頁，第 8 點緩衝空間僅列參考規範，並無建議規定，是否漏列？</p> <p>5.第 3-13 頁，3.6.3 第 1 點之(1)規定，尖峰小時雙向流量超過 4,000 人時，應設上下行電扶梯。高雄捷運設計規範採 6,000 人次設定，高於本設計準則規定，提供參考。</p> <p>6.第 3-15 頁，3.8.1 第 1 點規定無障礙人行步道最小寬度 1.3 公尺，高雄捷運設計規範為 2.5 公尺，考</p>	<p>誤植，已修正，請參見規劃設計準則彙編 P2-9。</p> <p>已修正，請參見規劃設計準則彙編 P2-16。</p> <p>已修正，請參見規劃設計準則彙編 P2-19。</p> <p>已補充修正，請參見規劃設計準則彙編 P3-12。</p> <p>已補充說明，請參見規劃設計準則彙編 P3-13。</p> <p>無障礙人行步道最小寬度 1.3 公尺係依據內政部建築研究所所發布之「建築物無障礙設施設計規範」</p>

回覆單位及其所提之意見	合作研究單位處理情形
<p>量民眾實際使用情況，建議可再提高規定寬度。</p> <p>7.第 4-3 頁，4.6 停車位一節，並未規定汽機車停車位之最小尺寸，雖然目前建技規則已將相關規定刪除，但仍建議可規定最小尺寸，以利規劃設計單位參考。建議可參考內政部建築研究所 97 年 7 月 1 日發布之「建築物無障礙設施設計規範」。</p> <p>8.第 4-4 頁，4.8 第 2 點標示位置之(3)所述內容似乎不甚明確，何謂與標示中心之水平距離為 122 公分？</p> <p>9.第 6-3 頁，6.2.1 第 2 點之(3)規定入口網站應提供轉乘運具之營運資訊，包含路網資訊、班次時刻、費率資訊及行車狀況等。建議此部分亦可採提供各轉乘運具之入口網站連結方式，以避免資料更新問題。</p> <p>10.第 6-5 頁，6.4 動態資訊看板漏寫「動」字。</p>	<p>標準。</p> <p>已說明於規劃設計準則彙編 P4-1，4.1.2 之第 2 點，各類無障礙系統設施之尺寸、大小、設計規範均應依「建築物無障礙設施設計規範」之相關規定辦理。</p> <p>已修正，請參見規劃設計準則彙編 P4-4。</p> <p>遵照辦理，請參見規劃設計準則彙編 P6-2。</p> <p>已修正，請參見規劃設計準則彙編 P6-5。</p>
<p>臺北市政府交通局</p> <p>1.第 2.1.1 節第 2 點「腳踏車」應修正為「自行車」；第 2.1.3 節第 1 點(3)都市通勤部分，考量目前生活圈範圍可能包含不同縣市，「都市通勤」分類中，除「市區公車」及「捷運」外，建議應一併考量「公路客運」。</p> <p>2.第 2.2.2.1 節第 6 點「轉乘臨停系統設施出入口遠離道路交叉口 10 公尺以上」，考量個案因素，建議修正為「轉乘臨停系統設施出入口遠離道路交叉口 10 公尺以上為原則」。</p> <p>3.第 2.3.1.3 節關於機車停車位之規劃原則，建議增加第 3 點「若機車停車位採直角配置時，其車道寬度應大於 1.5 公尺」。</p> <p>4.第 3.1.2 節第 9 點建議加入「儘量」兩字，修正為「行人轉乘動線儘量於同一平面層轉換，並以最短的連續路徑規劃」。</p>	<p>遵照辦理，請參見規劃設計準則彙編 P2-1。</p> <p>遵照辦理，請參見規劃設計準則彙編 P2-15。</p> <p>遵照辦理，請參見規劃設計準則彙編 P2-18。</p> <p>已修正，請參見規劃設計準則彙編 P3-1。</p>
<p>交通部鐵路改建工程局</p> <p>1.第七章轉乘設施營運管理準則 7.5.1 之 2 營運階段整合所稱之「轉乘設施管理委員會」，係建議或法定必需成立者，請考量說明。</p> <p>2.建議本設計準則定案後，摘要編成手冊型式，廣為發行，並定期檢核修編，供各類運具建造者及營運單位參考。</p>	<p>該項為本研究之建議未來可待實際案例操作運行及經過各方意見回饋後，就其可行性再行檢討修正。</p> <p>敬悉。</p>
<p>交通部臺灣鐵路管理局</p> <p>1.草案 3.7.1 節有關電機基本規格之『電梯出入口淨寬不得小於 80 公分』與「建築物無障礙設施設計規範」之『406 升降機廂』升降機門的淨寬度不得小於 90 公分不符(80 公分為集合住宅規定)，建議</p>	<p>已修正，請參見規劃設計準則彙編 P3-14。</p>

回覆單位及其所提之意見	合作研究單位處理情形
修正。	
<p>交通部高速鐵路工程局</p> <p>1.第 1-1 頁第 1.2.2 節說明本研究將以最低標準作建議，但第 3-11 頁第 3.6.1.1 節電扶梯級寬最小值為 100cm 比同頁下附準則嚴格。訂定數字是否應以滿足行動不便者(如老人、小孩、孕婦、外國人、輪椅)為考量，而不是僅參考已有準則的最低標準。</p> <p>2.第 6-5 頁第 6.4 節標題應是「動」態資訊看板。</p> <p>3.因不同複合運輸場站(如捷運站、航空站、公車站)可能各有其不同需求，在訂定標準時是否可檢討對不同性質場站設定不同檢核標準值或建議值。</p> <p>4.檢核表中有規定數字部分是否可採滿足行動不便者的需求為訂定原則，另外再多加原則性的規定，如在電扶梯中增列踏階的前端與踏面應有明顯顏色區隔、室內通道內應明亮等。</p> <p>5.附 3-2 的滿意度調查是否可再對行動不便者(如老人、小孩、孕婦、外國人、輪椅)另外設計滿意度調查表，以了解設施是否皆可滿足其不同需求。</p>	<p>已修正，遵照辦理，請參見規劃設計準則彙編 P3-11。</p> <p>已修正，請參見規劃設計準則彙編 P6-5。</p> <p>本規劃設計準則係提供場站轉乘設施一般性規劃設計準則及應用方法，基本上準則對所有場站而言已具通用性；目前運具已具場站設計準則而標準不一者，本研究則以最低標準作建議，並附註不同標準於相關條文下以供參考。</p> <p>本準則彙編之規定數字為一般原則，行動不便者之需求另於第四章無障礙系統規劃設計準則另行說明。</p> <p>目前滿意度調查表為一般性設計，未來可針對特殊需求另行設計。</p>
<p>交通部臺中港務局</p> <p>1.若考量乘客與自用運具一併轉運，公路與鐵路之複合運輸 Truck-Rail (或稱為駝背運輸 Piggy-Back)；公路與水運之複合運輸 Truck-Water (或稱為船背運輸 Fish-Back，如：Roll on / Roll off)；公路與空運之複合運輸 Truck-Air (或稱為鳥背運輸 Birdy-Back)等，均是未來極具發展可能的複合運輸方式，其相關轉運設施可考量列入本準則。</p> <p>2.第 1-3 頁，國內都市運輸中應包含有渡輪(如：高雄旗津及臺北淡水之渡輪)。</p>	<p>說明已於 2.2.2.4 之第 5 點，請參見規劃設計準則彙編 P2-16。</p> <p>已修正，請參見規劃設計準則彙編 P1-3。</p>
<p>交通部路政司</p> <p>1.準則第 2 章、第 3 章等章節，對於「轉乘臨停與停車系統」、「人行系統」之規劃，皆將「因地制宜及特殊考量」併予納入，顯見實際社經條件及環境限制，確為未來強制推動時之重要考量因素之一，故案內 7.3.1 對於轉乘設施檢核，擬修定相關法令規範，並溯及既往乙節，恐宜更為審慎，並保留一定執行彈性，俾可順利推動。</p>	<p>該節係指設施受相關法令規範，當法令規範修訂，且修訂項目溯及既往時，該項設施應進行檢核；非指本研究建議擬修定相關法令規範，並溯及既往。</p>
<p>臺北市政府捷運工程局</p> <p>1.第 1-1 頁 1.2 編定原則 1.本規劃準則適用於新建場站工程執行單位之工程設計、驗收或履勘參考依</p>	<p>規劃設計準則彙編為研究階段成果可供參考依據，建議後續可再持續辦理宣傳教育與推廣，並藉由實</p>

回覆單位及其所提之意見	合作研究單位處理情形
<p>據，究竟是參考還是法令規定必須遵守，請澄清。</p> <p>2.第 1-1 頁 1.2 編定原則 2.所述本研究將以最低標準作建議；惟本研究規劃單位並未實際依該準則計算公式來檢算捷運車站之轉乘設施數量並比較，故要如何確認本準則係以最低標準作建議？</p> <p>3.第 1-1 頁 1.2 編定原則 3.對於準則內所列公式參數，工程執行單位尚必須考量地區交通環境差異自行調查，易造成不客觀而影響數量，建議公式儘量簡化。</p> <p>4.本案之設置準則雖於報告中分別敘明各類轉乘或接駁運具之設置準則，包含：公車、遊覽車、計乘車或是小客車等。至於就整個複合運輸場站之臨停設施或轉乘設施之整合性規劃，能否設計依平面設置為範例，如 2.1.1.4 節，於提出轉乘設施之公式後，亦有計算範例，清楚地顯示公式之應用。如此，相較於各運具之單獨設置原則的文字說明，更能清楚顯示各接駁工具臨停或是轉乘設施之相關性，協助各單位於日後引用時能有較清楚之概念。另如第 2-6 頁，計算轉乘臨停系統設施係依尖峰小時到離站旅次數合併計算，是否適宜，相關公式是否經過校估及案例驗證？</p> <p>5.自行車停放形式於臺北市境內有雙層高架形式，是否能再補充相關資料於報告書內。</p> <p>6.第 2-14 頁轉乘運具臨停上下客區與主運具場站出入口之步行距離不宜超過 300 公尺，300 公尺是否過長。</p> <p>7.第 3-1 頁：3.1.2.9 本局有高架車站至地下車站之轉乘方式，無法於同一平面層轉換。建議修改為「行人轉乘動線『若』於同一平面層轉換，『應』以最短...」。</p> <p>8.第 3-2 頁：3.2.2.3 「在」應為「再」。</p> <p>9.第 3-6 頁「3.休息平台(1)設置地點第 4 小項坡道長度超每隔 10 公尺處」之敘述，有無誤繕之處。</p> <p>10.第 3-7 頁：3.4.2.1 坡道...3 公尺以下。本局規定為「1.2 公尺」，請參考。</p> <p>11.第 3-7 頁：3.4.2.2 坡道...並於兩側設置防護緣...。坡道如設計有側牆則無需防護緣，因此建議修改為「坡道...，如無側牆則應於兩側設置防護緣，其高度...」。</p> <p>12.第 3-7 頁：3.5.1.2 (3)供緊急...最大值為 18 公分。本局規定為「20 公分」，請參考。</p> <p>13.第 3-8 頁：3.5.1.4 (2)級高...55 公分...。本局規定</p>	<p>施經驗及資訊交流反映實際執行問題，再進行相關之修訂，進而進行法制化。</p> <p>本研究對準則內所列之公式中之部分參數進行調查並做成建議，以提供設計時之參考引用，其並非絕對數值。目前捷運通車至今已 10 餘年，就捷運站轉乘之相關參數已累積相當經驗，則直接引用。</p> <p>準則公式中較為繁複部分主要係為求算轉乘臨停設施之車位轉換率，而不同的上下車人數將影響車位轉換率，故不易訂定不同場站及不同運具臨停設施之車位轉換率，故採以公式求算的方式。</p> <p>對規劃設計者而言，轉乘臨停或停車設施之配置沒有絕對的最佳位置，需視場站實質條件及規劃考量因素；就範例部分可參考本研究第一年期報告第三章國內外案例分析。運具可同時上下客則應以到離站旅次數合併計算，運具上下客分離則應以到離站旅次數分別計算，已修正，請參見準則設計彙編 P2-6。</p> <p>已補充，請參見規劃設計準則彙編 P2-19。</p> <p>考量各場站外部環境多有所差異，300 公尺應為合理步行距離。</p> <p>已修正為「行人轉乘動線『儘量』於同一平面層轉換，並以最短...」，請參見規劃設計準則彙編 P3-1</p> <p>已修正，請參見規劃設計準則彙編 P3-2。</p> <p>已修正為「坡道長度超過 10 公尺處」，請參見規劃設計準則彙編 P3-6。</p> <p>已補充說明，請參見規劃設計準則彙編 P3-7。</p> <p>已修正，請參見規劃設計準則彙編 P3-7。</p> <p>已補充說明，請參見規劃設計準則彙編 P3-7。</p> <p>已補充說明，請參見規劃設計準則彙編 P3-8。</p>

回覆單位及其所提之意見	合作研究單位處理情形
<p>為「60 公分」，請參考。</p> <p>14.第 3-8 頁：3.5.1.6 (2) 1.最小值為 1.4 公尺。本局規定為「與樓梯同寬最大 1.8 公尺」，請參考。</p> <p>15.第 3-9 頁：3.5.1.9 (1)至...2.1 公尺。本局規定為「2.5 公尺」，請參考。</p> <p>16.第 3-9 頁：3.5.1.10 (4) 3.樓梯之...扶手得不連續...。本局規定為「連續」，請參考。</p> <p>17.第 3-12 頁：3.6.1.9 (2)踏步...為 2.1 公尺。本局規定為「2.5 公尺」，請參考。</p> <p>18.第 3-13 頁：3.6.3 設計準則 1.設置時機與原則(1)以尖峰小時乘客流量為考量因素中各小項說明之單位有無誤繕之處，如尖峰小時低於 4,000 人時。</p> <p>19.第 3-13 頁：3.6.3.1 (2)1.當垂直距離...於樓梯外「應」設置上行電扶梯。建議改為「宜」。</p> <p>20.第 3-14 頁：3.7.1.2 電梯出入口...不得小於 80 公分。考量輪椅進出本局規定為「90 公分」，請參考。</p> <p>21.第 3-14 頁：3.7.1.3 電梯...寬度 1.5 公尺以上之等候空間。本局規定為「1.7 公尺」，請參考。</p> <p>22.第 3-15 頁：3.8.1.1【臺北市捷運工程局...規劃手冊】：2 公尺。應為「1.2 公尺」。</p> <p>23.第 5-3 頁：5.2.2.2：航空站圖案與新修訂之道路交通標誌標線號誌設置規則之圖案不同。</p> <p>24.第 5-4 頁：5.2.2.3：英文為中文字高 1/2，但未敘明英文大小寫之標示原則。</p> <p>25.第 5-8 頁：5.2.3.1：緊急逃生標示系統建議應述明符合相關消防法規之規定，而非限採用螢光塗料或不斷線系統。</p> <p>26.第 5-10 頁：5.2.5.1：長廊上貼壁式指示標誌提供轉乘設施「剩餘距離」，如超過 2 個以上之資訊，是否都皆標示剩餘距離。</p> <p>27.第 5-15 頁~18 頁：表 5-3、5-4...：標示系統設置之形式需配合空間配置，無法侷限為貼壁式或立地式。</p> <p>28.第 7-3 頁轉乘設施乘客滿意度調查，每 3 年定期進行，應過長，建議可每年進行或視場站規模大小訂定調查計畫，依據乘客之滿意度研擬短、中、長期之改善計畫等。</p> <p>29.附 1-9 頁第 11 項：依障別之不同，出入口之「身心障礙者下車處」鋪設引導磚至服務台，是否合適？</p> <p>30.附 1-13、附 1-17 頁：坡道及電梯機廂內地板需</p>	<p>已補充說明，請參見規劃設計準則彙編 P3-8。</p> <p>已補充說明，請參見規劃設計準則彙編 P3-9。</p> <p>此項準則係依據內政部建築研究所所發布之「建築物無障礙設施設計規範」標準。</p> <p>已補充說明，請參見規劃設計準則彙編 P3-12。</p> <p>已修正單位為「人次」，請參見規劃設計準則彙編 P3-13。</p> <p>已補充說明，請參見規劃設計準則彙編 P3-13。</p> <p>已修正，請參見規劃設計準則彙編 P3-14。</p> <p>已補充說明，請參見規劃設計準則彙編 P3-14。</p> <p>已修正，請參見規劃設計準則彙編 P3-15。</p> <p>已修正，請參見規劃設計準則彙編 P5-3。</p> <p>英文大小寫之標示原則說明，請參見規劃設計準則彙編 P5-4。</p> <p>已補充說明，請參見規劃設計準則彙編 P5-8。</p> <p>若所提供之轉乘設施超過 2 個以上時，則皆需標示剩餘距離，其順序應為由近至遠排列</p> <p>已補充說明，請參見規劃設計準則彙編 P5-15 至 5-18。</p> <p>建議未來可待實際案例操作運行及經過各方意見回饋後，就其可行性再行檢討修正。</p> <p>已修改，請參見規劃設計準則彙編 P4-2、P 附 1-19。</p> <p>坡道與電梯機廂內無需設置引導設施。檢核表內之</p>

回覆單位及其所提之意見	合作研究單位處理情形
<p>貼引導設施？</p> <p>31.附 1-26 頁：第 13 項及 14 項是否為同一項目？</p>	<p>檢核項目為「若貼有引導設施則為不合格」。</p> <p>第 13 項乃檢核電梯配置圖是否設置於地面層，第 14 項為檢核電梯配置圖是否設置於無電梯之出入口。檢核目地有些許差異。</p>
<p>交通部民用航空局高雄國際航空站</p> <p>1.建議修改圖示：</p> <div><div><p>航空站</p></div><div>建議修改 →</div><div></div></div> <div><div><p>電梯</p></div><div>建議修改 →</div><div></div></div>	<p>已修正，請參見規劃設計準則彙編 P5-3。</p>

附錄 12

規劃設計準則彙編

準則修改對照表

章節	修改前準則(草案)條文	修改後準則(草案)條文	備註
2.2.1.1		場站內月臺上下車處應考量低底盤公車斜板上下高度。	新增準則
2.2.2.1	轉乘臨停系統之設施空間應重視安全性、便利性。	轉乘臨停系統應以內部化為原則，並兼顧安全性、便利性。	
2.2.2.1	轉乘臨停系統設施出入口應遠離道路交岔口，或選擇交通負荷較輕之區位。	轉乘臨停系統設施出入口遠離道路交岔口 10 公尺以上。	參考道路交通安全規則第四章 111 條第 2 項
2.2.2.3	計程車上客區應採內部化設置為原則，並儘可能靠近場站出口處，倘受場站基地條件設置無法內部化而於路緣設置時，不可設於出口正前方，以免阻擋其他人車進出，以避免占用路權，影響道路交通。	計程車上客區應採內部化設置為原則，如地下化等方式，並儘可能靠近場站出口處，倘受場站基地條件設置無法內部化而於路緣設置時，不可設於出口正前方，以免阻擋其他人車進出，以避免占用路權，影響道路交通。	
2.2.2.4	容許搭載私人運具之主運具，應規劃私人運具停放於固定車箱或固定區位，且上下主運具之動線應與乘客動線區隔。	容許搭載私人運具之主運具，應妥善規劃私人運具進出動線，並設置導引標示。	
2.3.1.4	「腳踏車」統一修訂為「自行車」		
2.3.2.1	轉乘停車系統之設置區，儘量減少行人穿越馬路或有車輛進出之路徑。	轉乘停車系統之設置區，儘量減少行人穿越馬路或有車輛進出之路徑。若有穿越情形，應設置行人專用號誌或行人穿越道。	
3.1.2	行人轉乘動線應儘量以最短的連續路徑規劃，步行距離必須最小，且避免不必要的樓層轉換。	行人轉乘動線於同一平面層轉換，並以最短的連續路徑規劃。	
3.5.3	應考量未來乘客增加時公共樓梯能易於改裝為電扶梯之設計，其乘載結構應滿足更換為電扶梯時之所需，並預留電扶梯機坑、線槽、排水管及電路管線之需求	刪除	

準則修改對照表

章節	修改前準則(草案)條文	修改後準則(草案)條文	備註
3.8.1	無障礙人行步道最小寬度 2 公尺	無障礙人行步道最小寬度 1.3 公尺	參考建築物無障礙設施設計規範
4.1.2	各類無障礙系統設施之尺寸、大小、設計規範均應依「新建築物無障礙設施設計規範」之相關規定辦理。本準則旨在補充「新建築物無障礙設施設計規範」中為涵蓋之規劃設計準則。	各類無障礙系統設施之尺寸、大小、設計規範均應依「建築物無障礙設施設計規範」之相關規定辦理。本準則旨在補充「建築物無障礙設施設計規範」中未涵蓋之規劃設計準則。若未來有相關法令較「建築物無障礙設施設計規範」更有利於無障礙用路人時，應優先採用該法令。	
4.3	出入口應設置「身心障礙者下車處」，並鋪設「引導設施」至服務臺，引導設施如服務鈴、導盲磚，而室內應儘量少鋪導盲磚。	出入口應設置「身心障礙者下車處」，並設置「引導設施」，引導設施如服務鈴、專人服務或扶手等，且除必要外，應儘量少設置導盲磚。	
4.3	應裝設語音播音器以引導視障者辨知門之位置，但應避免干擾正常人之活動，若裝設自動門其設計應與背景有明顯之區別，以利辨識。	出入口若設置門，應裝設語音播音器以引導視障者辨知門之位置，但應避免干擾正常人之活動，若為長時間開放門，則無需設置。若裝設自動門，其設計應與背景有明顯之區別，以利辨識。	
4.6	上下車空間應與室內外無障礙通路連接	轉乘臨停區與轉乘停車區應與室內外無障礙通路連接，避免身障者過度繞行。	
5.2.2.3	標示系統使用之中文書寫方式，應依照教育部最新頒布之中文字體標準書寫方式為準。	標示系統使用之中文書寫方式，應依照教育部最新頒布之中文字體標準書寫方式為準，不得使用簡體字。	
5.2.2.4	箭頭之設計代表方向性之指引，其箭頭圖形之上下臂角度以約 90 度為原則。	箭頭之設計代表方向性之指引，所有箭頭圖案型式需一致，其箭頭圖形之上下臂角度以約 90 度為原則。	

準則修改對照表

章節	修改前準則(草案)條文	修改後準則(草案)條文	備註
5.3	播音系統設置地點為下客月臺層及大廳穿堂層，其廣播時機須配合車輛到站時間，為導引乘客能從最近的月臺出站至欲使用之轉乘設施，且避免乘客因走錯月臺而造成繞路或走錯的情況。	尖峰時段於下客月臺層及穿堂層每間隔 5 分鐘提供前往其他運輸場站之資訊播音。	
5.3	播音資訊的提供須包含轉乘設施種類、出口月臺、出口方向、出口位置即搭車地點等，且內容不易過於冗長及繁雜。	播音資訊的提供須包含轉乘設施運具種類及出口資訊，且內容不宜過於冗長及繁雜。	
5.3		車輛到站時，於車上撥放該站前往其他運輸場站之資訊播音。	新增準則
6.5.2		同一地區有不同複合運輸場站，或同一複合場站內有多種運具共構時，可共同設置宣傳網頁。	新增準則
7.3.1	實施時機		全節修訂
7.3.2	轉乘設施改善程序		全節修訂
7.3.3	負責單位		全節修訂
7.5	場站與轉乘設施主管單位及營運管理單位整合		全節修訂

複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則(草案)

目 錄

第一章 總說明	A12-1-1
1.1 編定目的	A12-1-1
1.2 編定原則	A12-1-1
1.3 準則使用注意事項	A12-1-2
1.4 相關名詞定義	A12-1-2
1.5 準則所規範之場站轉乘設施範圍	A12-1-4
1.6 規劃設計流程	A12-1-6
1.7 準則架構	A12-1-7
第二章 轉乘臨停與轉乘停車系統規劃設計準則 ..	A12-2-1
2.1 通則	A12-2-1
2.1.1 定義	A12-2-1
2.1.2 規劃流程與原則	A12-2-1
2.1.3 場站需提供轉乘臨停與轉乘停車系統設施項目	A12-2-1
2.1.4 相關轉乘設施需求推估公式與使用參數	A12-2-6
2.2 轉乘臨停系統	A12-2-17
2.2.1 設施型式與基本規格	A12-2-17
2.2.2 設計準則	A12-2-17
2.3 轉乘停車系統	A12-2-18
2.3.1 基本規格與型式	A12-2-18
2.3.2 設計準則	A12-2-21
2.3.3 因地制宜及特殊考量	A12-2-25
第三章 人行系統規劃設計準則	A12-3-1
3.1 通則	A12-3-1
3.1.1 定義	A12-3-1
3.1.2 規劃設計通則	A12-3-1
3.2 出入口	A12-3-2
3.2.1 基本規格	A12-3-2

3.2.2 設計寬度	A12-3-2
3.2.3 設計準則	A12-3-2
3.2.4 因地制宜及特殊考量	A12-3-3
3.3 通道	A12-3-3
3.3.1 基本規格	A12-3-3
3.3.2 設計寬度	A12-3-4
3.3.3 設計準則	A12-3-4
3.3.4 因地制宜及特殊考量	A12-3-5
3.4 坡道	A12-3-5
3.4.1 基本規格	A12-3-5
3.4.2 設計準則	A12-3-7
3.4.3 因地制宜及特殊考量	A12-3-7
3.5 樓梯	A12-3-7
3.5.1 基本規格	A12-3-7
3.5.2 設計寬度	A12-3-10
3.5.3 設計準則	A12-3-11
3.5.4 因地制宜及特殊考量	A12-3-11
3.6 電扶梯	A12-3-11
3.6.1 基本規格	A12-3-11
3.6.2 設計容量	A12-3-12
3.6.3 設計準則	A12-3-13
3.6.4 因地制宜及特殊考量	A12-3-14
3.7 電梯	A12-3-14
3.7.1 基本規格	A12-3-14
3.7.2 設計準則	A12-3-15
3.8 人行步道	A12-3-15
3.8.1 基本規格	A12-3-15
3.8.2 設計準則	A12-3-16

第四章 無障礙系統規劃設計準則A12-4-1

4.1 通則	A12-4-1
4.1.1 定義	A12-4-1
4.1.2 規劃設計通則	A12-4-1
4.2 室外通路及室內走廊	A12-4-1
4.3 出入口及門	A12-4-1

4.4 坡道	A12-4-2
4.5 電梯	A12-4-2
4.6 停車位	A12-4-3
4.7 引導設施(鋪地式)	A12-4-3
4.8 標示	A12-4-4
4.9 電腦查詢系統(kiosk)	A12-4-4

第五章 標示系統規劃設計準則A12-5-1

5.1 通則	A12-5-1
5.1.1 定義	A12-5-1
5.1.2 規劃設計通則	A12-5-1
5.2 標示系統	A12-5-2
5.2.1 設計原則	A12-5-2
5.2.2 設計基本要素	A12-5-2
5.2.3 硬體構成要素	A12-5-9
5.2.4 標示系統設置形式	A12-5-10
5.2.5 標示系統設置類型	A12-5-11
5.2.6 標示系統之設置位置及內容	A12-5-14
5.2.7 標示系統介面處理與整合	A12-5-14
5.2.8 因地制宜及特殊考量	A12-5-14
5.3 播音系統	A12-5-15

第六章 轉乘資訊系統規劃設計準則A12-6-1

6.1 通則	A12-6-1
6.1.1 定義	A12-6-1
6.1.2 規劃設計通則	A12-6-1
6.2 入口網頁	A12-6-2
6.2.1 設計準則	A12-6-2
6.2.2 因地制宜及特殊考量	A12-6-3
6.3 靜態資訊看板	A12-6-3
6.3.1 設計準則	A12-6-3
6.3.2 因地制宜及特殊考量	A12-6-4
6.4 動態資訊看板	A12-6-5
6.4.1 設計準則	A12-6-5

6.4.2 因地制宜及特殊考量	A12-6-5
6.5 宣傳摺頁	A12-6-6
6.5.1 設計準則	A12-6-6
6.5.2 因地制宜及特殊考量	A12-6-6
6.6 電腦查詢系統(kiosk)	A12-6-7
6.6.1 設計準則	A12-6-7
6.6.2 因地制宜及特殊考量	A12-6-8
第七章 轉乘設施營運管理準則	A12-7-1
7.1 通則	A12-7-1
7.1.1 定義	A12-7-1
7.1.2 轉乘設施營運管理目標	A12-7-1
7.2 轉乘設施維護與管理	A12-7-1
7.3 轉乘設施檢核、評估、滿意度調查與改善	A12-7-2
7.3.1 實施時機	A12-7-2
7.3.2 轉乘設施改善程序	A12-7-7
7.3.3 負責單位	A12-7-7
7.4 轉乘設施整合	A12-7-8
7.4.1 轉乘臨停與轉乘停車系統整合	A12-7-8
7.4.2 人行系統及無障礙系統整合	A12-7-9
7.4.3 標示系統整合	A12-7-10
7.4.4 轉乘資訊系統整合	A12-7-11
7.5 場站與轉乘設施主管單位及營運管理單位整合	A12-7-11
7.5.1 場站用地範圍內轉乘設施	A12-7-11
7.5.2 場站用地範圍外轉乘設施	A12-7-12

參考文獻

附件一 轉乘設施檢核表

附件二 轉乘設施需求及服務水準評估表

附件三 轉乘設施滿意度調查表

表 目 錄

表 1-1 複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則(草案)架構..	A12-1-7
表 2-1 場站(按旅次特性區分)轉乘臨停與轉乘停車設施項目設置 建議	A12-2-3
表 2-2 場站(按運具別區分)轉乘臨停與轉乘停車設施項目設置 建議	A12-2-3
表 2-3 陸運城際運輸場站按日平均旅運人數分級	A12-2-6
表 2-4 轉乘臨停系統設施需求推估公式使用參數來源	A12-2-17
表 2-5 公車場站之車位服務水準	A12-2-17
表 2-6 場站轉乘臨停設施平均每人上(下)車時間參照表	A12-2-17
表 2-7 場站轉乘臨停表清站時間參照表	A12-2-17
表 2-8 計程車排班設施需求推估公式使用參數來源	A12-2-17
表 2-9 自行車停車帶寬和通車寬度表	A12-2-20
表 5-1 乘客轉乘相關中英文名詞對照	A12-5-5
表 5-2 轉乘臨停及轉乘停車設施系統標示之設置位置及內容	A12-5-16
表 5-3 無障礙系統標示之設置位置及內容	A12-5-16
表 5-4 人行系統標示之設置位置及內容	A12-5-17
表 6-1 各運輸系統之資訊提供方式分類表	A12-6-2

圖 目 錄

圖 1-1 公共運輸之型式	A12-1-3
圖 1-2 乘客轉乘行為起迄界定示意圖	A12-1-4
圖 1-3 規劃設計準則研擬範圍示意圖	A12-1-5
圖 1-4 複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計流程	A12-1-6
圖 2-1 轉乘臨停與轉乘停車設施區位規劃流程	A12-2-2
圖 2-2 路緣線型公車彎加減速區設計	A12-2-17
圖 5-1 公共運輸場站圖案	A12-5-3
圖 5-2 乘客轉乘相關各類圖案	A12-5-4
圖 5-3 色彩區分標示內容	A12-5-9
圖 5-4 指示性標示系統示意圖	A12-5-111
圖 5-5 長形標示板	A12-5-12
圖 7-1 新建場站轉乘設施檢核流程	A12-7-5
圖 7-2 既有建場站轉乘設施檢核及改善流程	A12-7-5
圖 7-3 場站轉乘設施需求及服務水準評估與改善流程	A12-7-6
圖 7-4 場站轉乘設施乘客滿意度調查與改善流程	A12-7-6

第一章 總說明

1.1 編定目的

目前國內有關複合運輸場站公共交通轉乘設施之相關規定及準則散落於相關法規、規範、行政規則、手冊、場站規劃設計準則及相關審查之審查原則等。本規劃設計準則主要係參考相關研究計畫成果、國內外相關法規、技術規範與規劃設計準則，並透過相關單位訪談及實務經驗與座談會意見回饋，綜整後所編定。

本規劃設計準則旨在提供複合運輸場站公共交通轉乘設施一般性規劃設計原則及應用方法，將屬於場站轉乘設施之規劃設計等標準整合成一套有系統之設計手冊，作為各界之參考依循。現階段本規劃設計準則並未法制化，因此並無強制性，後續則視推廣及實施經驗來評估是否將其予以法制化作為共同的設計標準。最終目的則是提升臺灣複合運輸場站轉乘設施之服務品質，提升民眾使用大眾運具之意願，創造永續發展之運輸環境。

1.2 編定原則

本規劃設計準則之編定原則如下：

- 1.本規劃設計準則適用於新建場站工程執行單位之工程設計、驗收或履勘之參據；並適用於既有營運場站定期檢核轉乘設施服務之參據。
- 2.本規劃設計準則係提供場站轉乘設施一般性規劃設計準則及應用方法，基本上準則對所有場站而言具通用性。對於相關運具場站目前已研訂設計準則但不同準則標準有所不同之處，本規劃設計準則係以最低標準作建議，並將不同準則標準附註於相關條文下以供參考，各單位於應用時仍應考量自身需求作最適規劃；另對於因地制宜及特殊考量部分則另行列明。
- 3.本規劃設計準則所列之公式中，有關運量及運具選擇等相關參數須於運輸需求階段自行推估，至於有關轉乘設施運轉之相關參數，本規劃

設計準則係透過調查的方式得出建議值，以提供設計時之參考引用；此外，部分參數係引用「2001 年臺灣地區公路容量手冊」之建議參數。

1.3 準則使用注意事項

本規劃設計準則使用注意事項如下：

- 1.場站之區位選擇、用地規模及主運具運量須先確定後，方才進行轉乘設施之規劃設計。
- 2.本規劃設計準則之規範倘係源自於相關法令依據，於條文中會加註說明，將來若該法令有作修正，使用者在使用本規劃設計準則時，應自行參照最新法令內容作必要之修正。
- 3.本規劃設計準則係規範複合運輸場站公共交通轉乘設施，其規範之範圍參見 1.5 節；至於場站主運具之停車設施、月臺、調度停車場及其他服務設施則非屬本規劃設計準則之規範範圍。
- 4.本規劃設計準則之各設施尺寸大小若未註明以一個限定範圍或最大值、最小值來制訂合理區間者，該項尺寸之容許誤差範圍為 $\pm 3\%$ 。

1.4 相關名詞定義

1.複合運輸(intermodal transportation)

「複合運輸」過去多用於貨物運輸之領域，泛指貨物運輸過程中，使用不同系統或運具轉運之行為，例如海運與陸運、空運與陸運、海運與空運之結合等。本準則對於客運過程中乘客使用不同運具間之轉乘接駁行為，亦引用複合運輸之名詞加以表達，因此本準則將「複合運輸」定義為乘客為完成旅次目的，使用一種以上運具之行為。為了滿足乘客之需要，運輸場站必須提供不同運具轉運介面之軟硬體設施，以提供複合運輸之服務。

2. 複合運輸場站(multimodal/intermodal terminals/stations)

「複合運輸場站」係指具有提供主要運輸服務路線停靠且提供多種運具服務或設施之場站，其運具又可分為「主運具」與「轉乘運具」。

3. 公共運輸(public transportation)

「公共運輸」係指費率或進出市場等由政府管制，乘客只要遵照其運載契約，一般大眾均可搭乘之運輸系統。依服務地區可分為城際公共運輸與都市公共運輸，其涵蓋之運具如圖 1-1 所示。一般而言，除副大眾運輸外，其餘運具均能單獨成為一公共運輸場站。

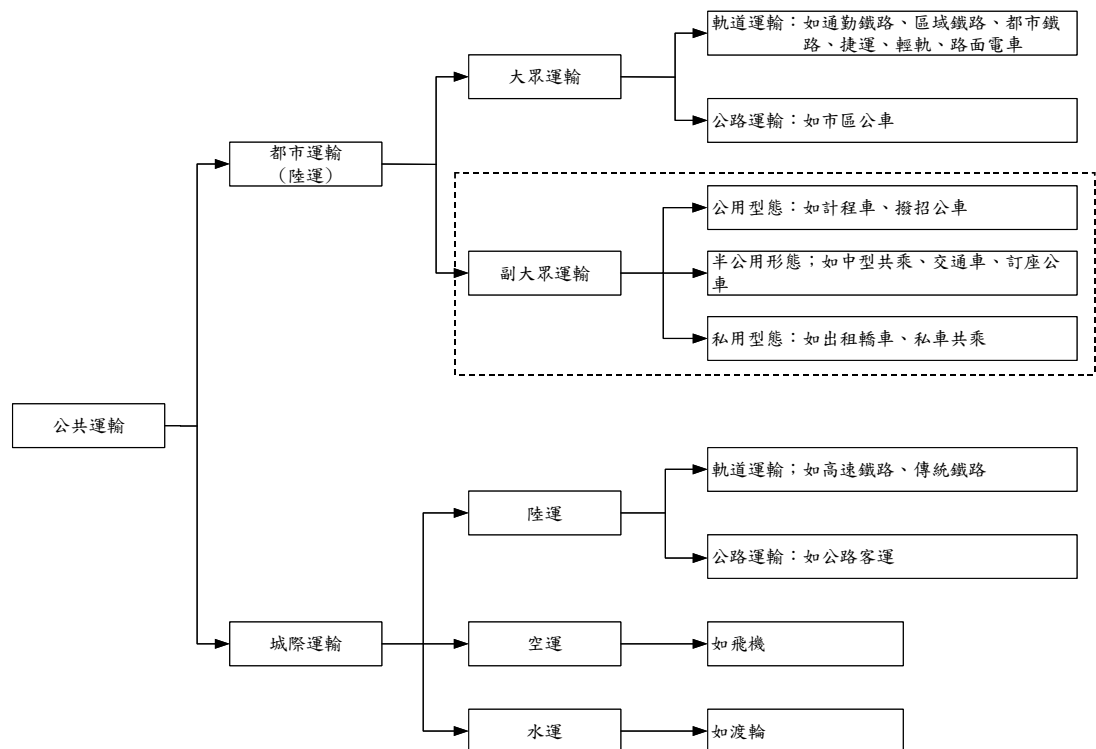


圖 1-1 公共運輸之型式

4. 轉乘(transfer)

「轉乘」係指在乘客的旅運過程中變換不同的交通工具。

5. 轉乘設施(transfer facilities)

「轉乘設施」係指運輸場站基於乘客所需所提供之不同運具轉運介面的軟硬體設施。硬體設施如轉乘臨停與轉乘停車系統、人行系統、無障礙系統等，軟體設施如標示系統、轉乘資訊系統等。

1.5 準則所規範之場站轉乘設施範圍

複合運輸場站係指具有提供主要運輸服務路線停靠且提供多種運具服務或設施之場站，一般公共運輸場站在鐵路客運通常稱為(火)車站(rail station)，公路客運稱為轉運站(bus terminal)，航空客運稱為航廈(passenger terminal)，海運客運稱為客運大樓(passenger terminal)。乘客轉乘行為係從場站外(或場站內)之轉乘設施進入自由區經驗票閘門進入付費區，或通過驗票閘門離開付費區後經自由區到達場站外(或場站內)之過程，詳如圖 1-2 所示。

轉乘設施係運輸場站基於乘客所需所提供之不同運具轉運介面的軟硬體設施。因此，本準則就轉乘設施規劃設計之空間範圍係以乘客轉乘動線來定義，包括自由區、付費區及場站週邊之轉乘範圍等。完整的轉乘過程包含人流、車流、資訊流，主要的轉乘設施項目則包括轉乘臨停與轉乘停車系統、人行系統、無障礙系統、標示系統與轉乘資訊系統等。

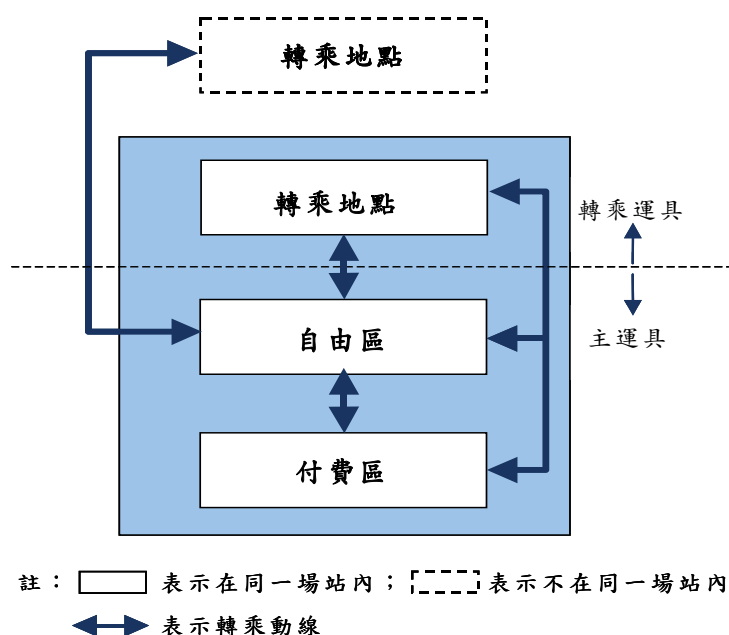


圖 1-2 乘客轉乘行為起迄界定示意圖

不同複合運輸場站因營運區面積規模大小、運量、建築型式、地區交通特性等因素各有不同，因此轉乘系統差異極大。運具之轉乘地點可能在站體內，亦可能於站體外。而轉乘地點有可能為主運具場站本身之轉乘設施，亦有可能為另一主運具場站。因此，本準則所規範場站轉乘設施之範圍如圖 1-3 所示。

就各類型複合運輸場站之轉乘設施而言，除部分狀況因轉乘特性與需求不同需因地制宜外，大部分在規劃設計上具備共通性，並不因場站類別不同而有不同之標準與原則。因此，對於複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則之研訂係提出一個共通性之準則，而非針對不同複合運輸場站類別研訂不同規劃設計準則，對於轉乘特性與需求較特別而需有不同考量之情況，則以加註說明之方式來處理。

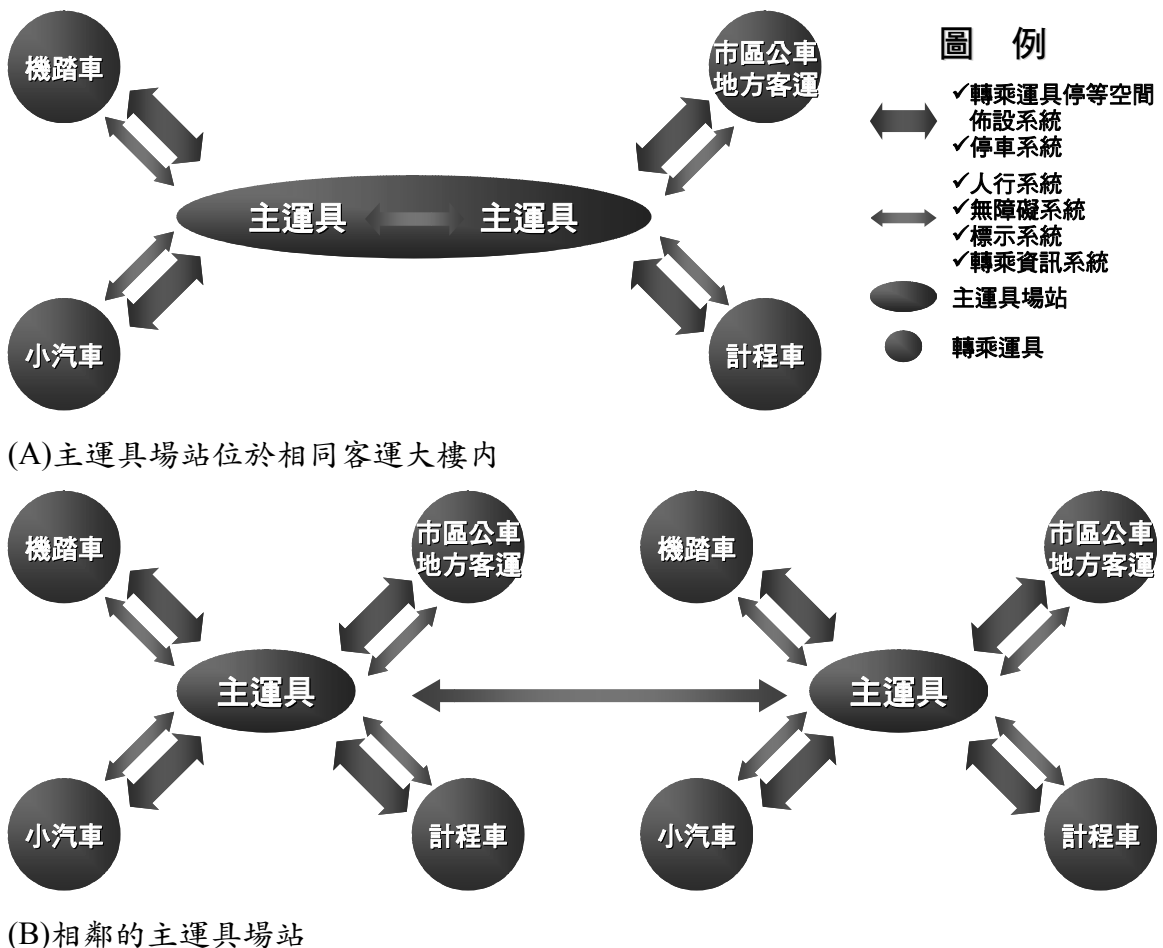


圖 1-3 規劃設計準則研擬範圍示意圖

1.6 複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計流程

複合運輸場站公共交通轉乘設施之規劃設計，首先須由運輸需求階段推估目標年場站進出旅次量及到離站使用運具比率，再推估各轉乘運具旅次量以估算所需轉乘設施量，再經轉乘設施區位選擇、人行動線及車輛進出動線規劃後進行轉乘臨停與轉乘停車系統設施之最適配置與設計，然後按前述人行及車行動線規劃，布設乘客轉乘過程所需之人行系統及無障礙系統設施，並藉由標示系統及轉乘資訊系統提供必要之資訊。在場站營運後，對於轉乘設施則需有良好的維護與管理，另須就場站及設施之主管單位及營運管理單位進行整合。因此，相關規劃設計準則可劃分為規劃階段、設計階段及營運管理階段，詳如圖 1-4 所示。

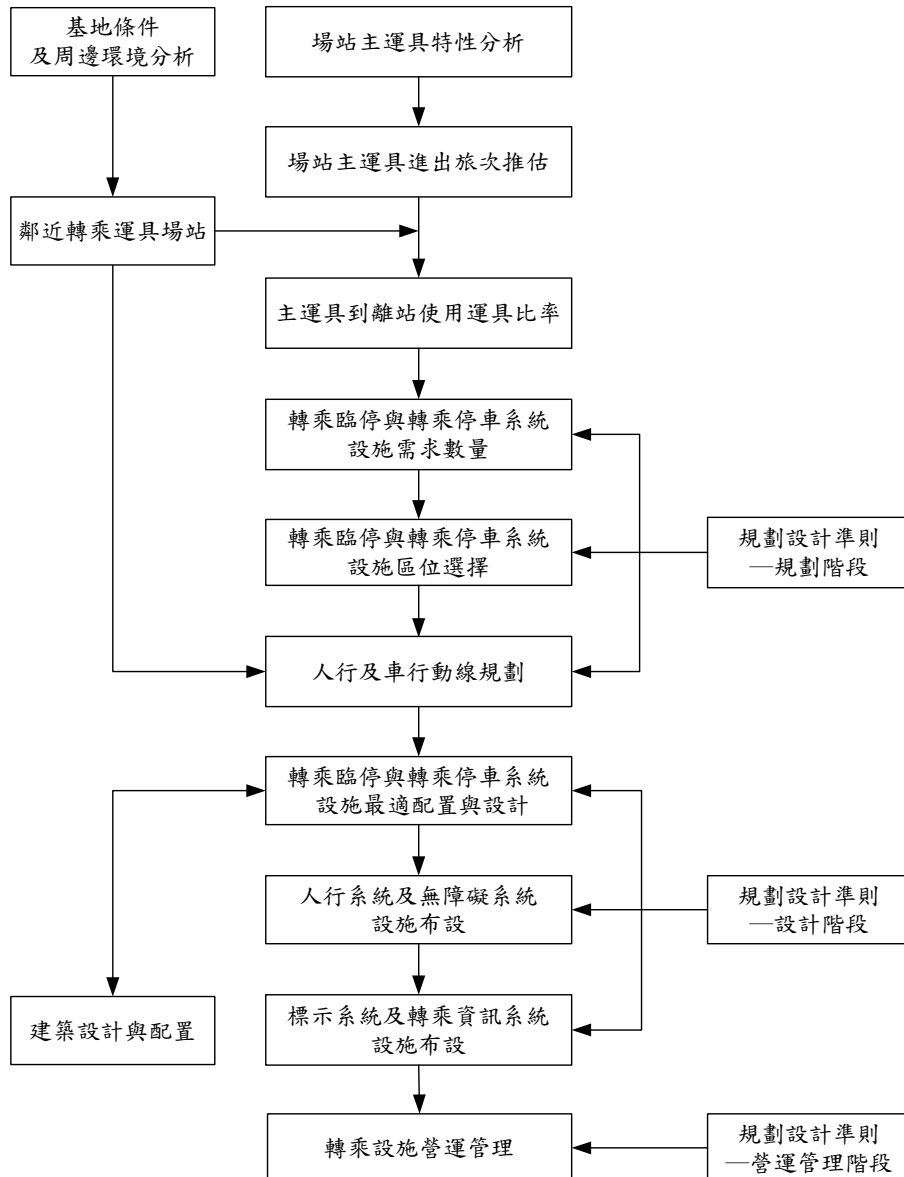


圖 1-4 複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計流程

1.7 準則架構

本規劃設計準則(草案)之架構包括總說明、轉乘臨停與轉乘停車系統、人行系統、無障礙系統、標示系統、轉乘資訊系統及轉乘設施營運管理準則等，如表 1-1 所示。

表 1-1 複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則(草案)架構

第一章 總說明	1.1 編定目的 1.2 編定原則 1.3 準則使用注意事項 1.4 相關名詞定義 1.5 準則規範場站轉乘設施範圍 1.6 規劃設計流程 1.7 準則架構
第二章 轉乘臨停與轉乘停車系統規劃設計準則	2.1 通則 2.2 轉乘臨停系統 2.3 轉乘停車系統
第三章 人行系統規劃設計準則	3.1 通則 3.2 出入口 3.3 通道 3.4 坡道 3.5 樓梯 3.6 電扶梯 3.7 電梯 3.8 人行步道
第四章 無障礙系統規劃設計準則	4.1 通則 4.2 室外通路及室內走廊 4.3 出入口及門 4.4 坡道 4.5 電梯 4.6 停車位 4.7 引導設施(鋪地式) 4.8 標示 4.9 電腦資訊系統(kiosk)
第五章 標示系統規劃設計準則	5.1 通則 5.2 標示系統 5.3 播音系統
第六章 轉乘資訊系統規劃設計準則	6.1 通則 6.2 入口網頁 6.3 靜態資訊看板 6.4 動態資訊看板 6.5 宣傳摺頁 6.6 電腦查詢系統(kiosk)

表 1-1 複合運輸場站公共交通轉乘設施規劃設計準則彙編架構(續)

第七章 轉乘設施營運管理準則	7.1 通則 7.2 轉乘設施維護與管理 7.3 轉乘設施檢核、評估、調查與改善 7.4 轉乘設施整合 7.5 場站與轉乘設施主管單位及營運管理單位整合
參考文獻	
附件	附件一 轉乘設施檢核表 附件二 轉乘設施需求及服務水準評估表 附件三 轉乘設施滿意度調查表

第二章 轉乘臨停與轉乘停車系統規劃設計準則

2.1 通則

2.1.1 定義

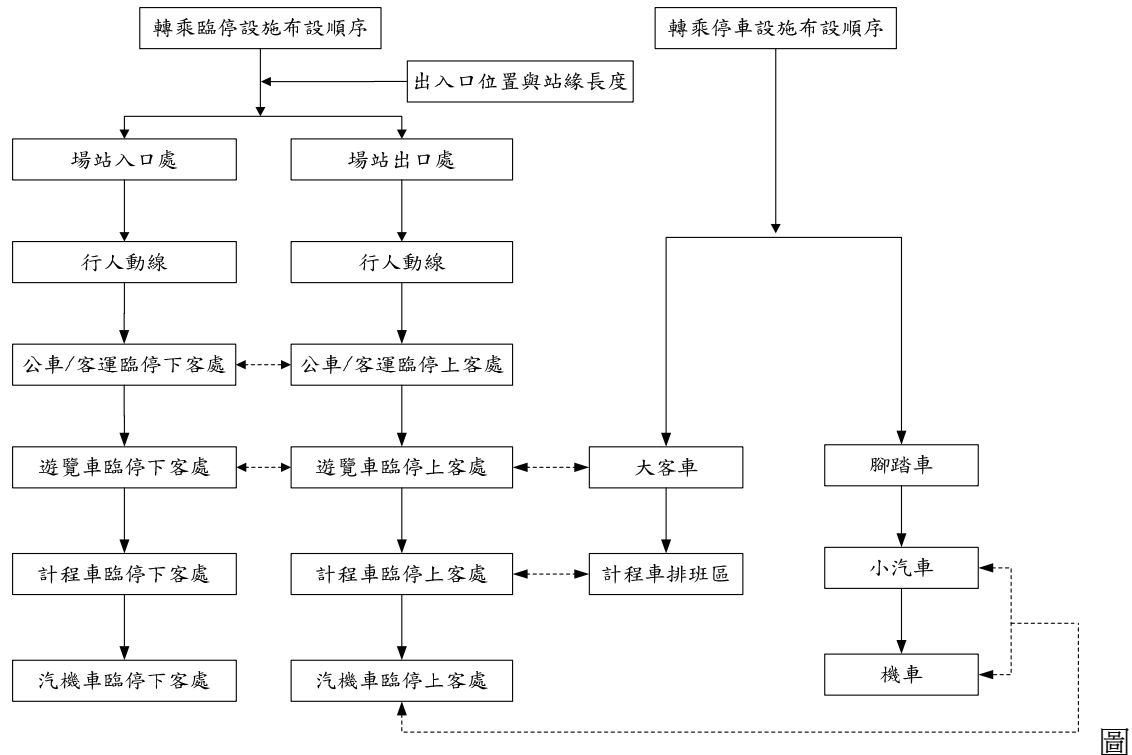
- 1.場站之轉乘臨停系統主要係為提昇大眾運輸系統使用率及增進乘客轉乘之方便性，其設施項目包括市區公車/公路客運、遊覽車、計程車、小汽車及機車等臨停上下客設施；至於場站主運具之停車設施及調度停車場則非屬本準則規範之範圍。
- 2.場站之轉乘停車系統主要係為配合乘客轉乘行為提供足量的停車設施，並滿足各車種停車需求，其設施項目包括大客車、小汽車、機車、自行車等停車設施及計程車排班區。

2.1.2 規劃流程與原則

- 1.場站應以主運具進出動線為最優先考量，並考量整體交通設施的運轉動線與服務機能，以符合乘客之轉乘需求。
- 2.場站動線應採人車分離方式規劃，減少人行與車行動線間之衝突點，並配合場站實質限制，完成順暢之動線規劃。
- 3.場站各運具車輛進出動線應明確劃分，以減少動線干擾為原則。
- 4.場站轉乘臨停與轉乘停車系統之規劃設計應考量當地運輸政策。
- 5.場站轉乘臨停與轉乘停車系統規劃優先順序，應以行人安全、減少交通衝擊及大眾運輸優先為主要考量，規劃順序依次為步行、大眾運輸系統、遊覽車、計程車、私人運具接送、私人運具停車，規劃流程如圖 2-1 所示。

2.1.3 場站需提供轉乘臨停與轉乘停車系統設施項目

- 1.複合運輸場站按旅次特性可區分為國際運輸、城際運輸及都市通勤等 3 類：
 - (1)國際運輸：空運、海運場站。
 - (2)城際運輸：空運、海運及陸運(臺鐵、高鐵及公路客運)場站。
 - (3)都市通勤：市區公車及捷運場站。



2-1 轉乘臨停與轉乘停車設施區位規劃流程

2.複合運輸場站所需提供之轉乘臨停與轉乘停車設施項目，按其必要性分為：

- (1)必須設置(✓)：必須設置之轉乘設施。
- (2)原則上須設置(○)：原則上須設置之轉乘設施，但經研究、分析無本項需求，或建議採替代措施可替代原有轉乘運具使用且不影響乘客轉乘之意願，則可不設置。
- (3)選擇性設置(△)：視場站用地規模及供給策略，由場站開發者自行決定，屬非必要設置之轉乘設施。

3.在規劃階段，為避免可能因某項轉乘運具使用率現況調查為 0%，而忽略未來發展或基於相關政策必須設置之轉乘設施項目，本研究按場站服務旅次特性建議需提供之轉乘臨停與轉乘停車系統設施項目，彙整如表 2-1 所示，作為規劃階段確定轉乘運具項目之依據及準則。為利於比對，茲將表 2-1 場站(按旅次特性區分)轉乘臨停與轉乘停車設施項目設置建議另依場站(按運具級別區分)作歸納整理，詳如表 2-2 所示。表 2-1 中陸運城際運輸場站分級標準如表 2-3 所示；表 2-2 中航空站分級標準係依「交通部民用航空局所屬航空站組織通則」之分級標準，臺鐵場站及公路客運(包括國道客運及地區客運)場站之分級標準則同表 2-3。

表 2-1 場站(按旅次特性區分)轉乘臨停與轉乘停車設施項目設置建議

旅次特性	場站(分級)	轉乘臨停設施					轉乘停車設施				計程車 排班區	現有主運具場站 分類(級)代碼	
		公車/客運	遊覽車	計程車	小汽車	機車	大客車	小汽車	機車	自行車			
國際運輸	空運	✓	✓	✓	✓	✓ ^{註1}	✓	✓	✓ ^{註1}	✓ ^{註1}	✓	A1,A2	
	海運	✓	○	✓	✓	✓	○	✓	✓	✓	✓	P1	
城際運輸	空運	✓	○	✓	✓	✓	○	✓	✓	✓	✓	A3,A4,A5	
	海運	✓	○	✓	✓	✓	○	✓	✓	✓	✓	P2,P3,P4	
	陸運	甲級站	✓	○ ^{註2}	✓	✓	✓	○ ^{註2}	✓	✓	✓	✓	R1,H1,B11
		乙級站	✓	△	✓	✓	✓	△	✓	✓	✓	✓	R2,B12
		丙級站	✓	△	✓	✓	✓	△	✓	✓	✓	✓	R3,B13
		丁級站	✓	△	✓	✓	✓	△	✓	✓	✓	○	R4,B14
		戊級站	✓	△	✓	✓	✓	△	△	✓	✓	△	R5,B15
		己級站	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	R6,B16
都市通勤	市區公車	△	△	✓	✓	✓	△	△	✓	✓	○	B2	
	捷運	✓	△	✓	✓	✓	△	✓ ^{註3}	✓ ^{註3}	✓	○	M1,M2,M3	

✓：必須設置之設施。
○：原則上須設置之設施，但經研究、分析無本項需求，或建議採替代措施可替代原有轉乘運具使用且不影響乘客轉乘之意願，則可不設置。
△：選擇性設置之設施，視場站用地規模及供給策略，由場站開發者自行決定，屬非必要設置之轉乘設施。
註1：運具無可及性則為△
註2：屬公路客運場站者則為△
註3：市區中間站小汽車為△、機車為○；郊區中間站小汽車為○(其中晨峰進站運量大於出站運量視為郊區中間站，其餘則視為市區中間站)

表 2-2 場站(按運具別區分)轉乘臨停與轉乘停車設施項目設置建議

主運具場站	級別	代碼	轉乘臨停設施					轉乘停車設施				計程車 排班區
			公車/客運	遊覽車	計程車	小汽車	機車	大客車	小汽車	機車	自行車	
航空站	特等站	A1	✓	✓	✓	✓	△	✓	△	△	✓	
	甲等站	A2	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
	乙等站	A3	✓	○	✓	✓	✓	○	✓	✓	✓	
	丙等站	A4	✓	○	✓	✓	✓	○	✓	✓	✓	
	丁等站	A5	✓	○	✓	✓	✓	○	✓	✓	✓	
港埠 ^{註1}	國際商港	P1	✓	○	✓	✓	✓	○	✓	✓	✓	
	國際商港輔助港	P2	✓	○	✓	✓	✓	○	✓	✓	✓	
	國內商港	P3	✓	○	✓	✓	✓	○	✓	✓	✓	
	漁港客貨碼頭	P4	✓	○	✓	✓	✓	○	✓	✓	✓	
	甲級站	R1	✓	○	✓	✓	✓	○	✓	✓	✓	
臺鐵車站	乙級站	R2	✓	△	✓	✓	✓	△	✓	✓	✓	
	丙級站	R3	✓	△	✓	✓	✓	△	✓	✓	✓	
	丁級站	R4	✓	△	✓	✓	✓	△	✓	✓	○	
	戊級站	R5	✓	△	✓	✓	✓	△	✓	✓	△	
	己級站	R6	△	△	△	△	△	△	△	△	△	

✓：必須設置之設施。
○：原則上須設置之設施，但經研究、分析無本項需求，或建議採替代措施可替代原有轉乘運具使用且不影響乘客轉乘之意願，則可不設置。
△：選擇性設置之設施，視場站用地規模及供給策略，由場站開發者自行決定，屬非必要設置之轉乘設施。

註1：指具客運航線及客運大樓服務之港埠。

表 2-2 場站(按運具別區分)轉乘臨停與停車設施項目設置建議(續)

主運具場站		級別	代碼	轉乘臨停設施						轉乘停車設施				計程車 排班區
				公車/客運	遊覽車	計程車	小汽車	機車	大客車	小汽車	機車	自行車		
高鐵車站			H1	✓	○	✓	✓	✓	○	✓	✓	✓	✓	
公路客運場站 <small>註2</small>		甲級站	B11	✓	△	✓	✓	✓	△	✓	✓	✓	✓	
		乙級站	B12	✓	△	✓	✓	✓	△	✓	✓	✓	✓	
		丙級站	B13	✓	△	✓	✓	✓	△	✓	✓	✓	✓	
		丁級站	B14	✓	△	✓	✓	✓	△	✓	✓	✓	○	
		戊級站	B15	✓	△	✓	✓	✓	△	△	✓	✓	△	
		己級站	B16	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	
市區公車場站 <small>註3</small>			B2	△	△	✓	✓	✓	△	△	✓	○		
捷運站		端點站	M1	✓	△	✓	✓	✓	△	✓	✓	○		
		市區中間站 <small>註4</small>	M2	✓	△	✓	✓	✓	△	△	○	✓	○	
		郊區中間站 <small>註4</small>	M3	✓	△	✓	✓	✓	△	○	✓	✓	○	
✓：必須設置之設施。														
○：原則上須設置之設施，但經研究、分析無本項需求，或建議採替代措施可替代原有轉乘運具使用且不影響乘客轉乘之意願，則可不設置。														
△：選擇性設置之設施，視場站用地規模及供給策略，由場站開發者自行決定，屬非必要設置之轉乘設施。														
註2：指國道客運及地區客運場站具路外車輛停靠月臺及相關服務設施者，非屬路邊停靠站。														
註3：指市區公車場站具路外車輛停靠月臺及相關服務設施者，非屬路邊停靠站。														
註4：晨峰進站運量大於出站運量視為郊區中間站，其餘則視為市區中間站。														

表 2-3 陸運城際運輸場站按日平均旅運人數分級

場站級別	目標年日平均旅運人數
甲級站	20,000 人次以上
乙級站	10,000-20,000 人次
丙級站	5,000-10,000 人次
丁級站	2,000- 5,000 人次
戊級站	500- 2,000 人次
己級站	500 人次以下

2.1.4 相關轉乘設施需求推估公式與使用參數

1.轉乘臨停系統設施

(1)需求推估公式

$$K_D = \frac{T_p \times D_T}{O_V \times C_R} \times e \quad (\text{式 1})$$

其中， K_D =轉乘臨停系統設施需求量

T_p =尖峰小時到離站旅次數

D_T =運具分配率

O_V =平均每車乘載人數

C_R =平均車位小時轉換率(即車位容量；車/小時)

e =需求滿足係數

式 1 中 C_R 引用「2001 年臺灣地區公路容量手冊」中公車場站車位容量之計算公式：

$$C_R = \frac{3600(g/c)R}{(g/c)D + t_c} \quad (\text{式 2})$$

(2001 年臺灣地區公路容量手冊 式 17.9)

其中， C_R =車位容量(車/小時)

c =號誌週期時間(秒)

g =每一週期之綠燈時間及黃燈時間(秒)

R =折減係數

D =上下車時間(Dwell Time)

C_R =車位容量 (即平均車位小時轉換率；車/小時)

t_c =清站時間

由於轉乘臨停設施通常布設於場站周圍或場站內部，較不受路口號誌影響，故 $g/c=1$ 。

①市區公車轉乘臨停設施

按公車之停靠開門方式可分為單門開放、雙門開放及端點站(僅有上車乘客或下車乘客)。

$$O_V = A + B \quad (\text{式 3})$$

其中，A=平均每車上車乘客人數

B=平均每車下車乘客人數

a.單門開放

$$D = (aA) + (bB) + t_{oc} \quad (\text{式 4})$$

其中，a=上車乘客平均每每人所需時間

b=下車乘客平均每每人所需時間

t_{oc} =車門開啟與關閉時間

假設上下車乘客人數平均每每人所需時間相同，即 $a=b$ ，整理後可得：

$$K_D = \frac{T_P \times D_T}{3600R} \times \left\{ a + \frac{t_{oc} + t_c}{(A + B)} \right\} \times e \quad (\text{式 5})$$

b.雙門開放

$$D = \text{Max}\{(aA + t_{oc}), (bB + t_{oc})\} \quad (\text{式 6})$$

假設上下車乘客人數平均每每人所需時間相同，即 $a=b$ ，整理後可得：

$$K_D = \frac{T_P \times D_T}{3600R} \times \left\{ a \times \frac{\text{Max}(A, B)}{(A + B)} + \frac{t_{oc} + t_c}{(A + B)} \right\} \times e \quad (\text{式 7})$$

c.端點站(僅有上車乘客或下車乘客)

$$D = aA + t_{oc} \text{ 或 } D = bB + t_{oc} \quad (\text{式 8})$$

整理後可得：

$$K_D = \frac{T_P \times D_T}{3600R} \times \left\{ a + \frac{t_{oc} + t_c}{A} \right\} \times e \text{ 或 } \frac{T_P \times D_T}{3600R} \times \left\{ b + \frac{t_{oc} + t_c}{B} \right\} \times e \quad (\text{式 9})$$

②公路客運轉乘臨停設施

國道客運與地區客運端點站或國道客運中途站之轉乘臨停設施通常採上下客站分離，故可引用式 9 推估轉乘臨停設施需求量；若為地區客運中途站因臨停下客同時會繼續載客，則可引用式 5。

③計程車、小汽車及機車轉乘臨停設施

計程車、小汽車及機車轉乘臨停設施通常採上下客分離，故亦可引用式 9 推估轉乘臨停設施需求量。

(2)公式使用參數

式 5、式 7 及式 9 中使用參數來源如表 2-4 所示。其中 R (折減係數)參照表參見表 2-5，至於 a 、 b (上、下車乘客平均每人所需時間)及 t_c (清站時間)則分別可參照使用表 2-6 及表 2-7。

表 2-4 轉乘臨停系統設施需求量推估公式使用參數來源

參數		參數來源
T_p	尖峰小時到離站旅次數	運輸需求推估階段可得
D_T	運具分配率	運輸需求推估階段可得
R	折減係數	按 C 級服務水準設計採 0.667
A 、 B	平均每車上、下車乘客人數	運輸需求推估階段可得
a 、 b	上、下車乘客平均每人所需時間	本準則調查建議(表 2-6)
t_c	清站時間	本準則調查建議(表 2-7)
t_{oc}	車門開啟與關閉時間	大客車採 5 秒；小汽車採 3 秒
e	需求滿足係數	建議採 1.1

表 2-5 公車場站之車位服務水準

服務水準	R 值	$3600R$ (秒)	容量使用率 (LOS) _i	車輛等後車位 之或然率(%)
A	0.333	1200	0.4	1.0
B	0.500	1800	0.6	2.5
C	0.667	2400	0.8	10.0
D	0.750	2700	0.9	20.0
E	0.833	3000	1.0	30.0
F	1.000	3600	1.2	50.0

資料來源：「2001 年臺灣地區公路容量手冊」，交通部運輸研究所，民國 90 年

表 2-6 場站轉乘臨停設施平均每人上(下)車時間參照表

臨停設施	場站 旅次特性	平均每人上車時間(a)	平均每人下車時間(b)
市區公車 ^{註1}	國際運輸	0:00:05	0:00:05
	城際運輸	0:00:05	0:00:05
	都市通勤	0:00:03	0:00:03
國道客運 ^{註2}	國際運輸	0:00:18	0:00:18
	城際運輸	0:00:15	0:00:15
	都市通勤	0:00:15	0:00:15
計程車	國際運輸	0:00:11	0:00:26
	城際運輸	0:00:09	0:00:16
	都市通勤	0:00:06	0:00:17
小汽車	國際運輸	0:00:25	0:00:26
	城際運輸	0:00:12	0:00:12
	都市通勤	0:00:06	0:00:08
機車	國際運輸 ^{註3}	0:00:51	0:01:02
	城際運輸	0:00:51	0:01:02
	都市通勤	0:00:41	0:00:46
註 1：平均每人上車時間與下車時間採用相同值。 註 2：建議值並未考慮車輛之站上停等時間。倘車輛需於站上等候，按目前國道客運實際營運狀況，平均車位轉換率可採 6~8 車/小時。 註 3：機車至桃園國際機場並無可及性；機車於國際商港轉乘臨停平均每人上下車時間建議可採城際運輸之機車轉乘臨停設施平均每人上下車時間建議值。			

表 2-7 場站轉乘臨停表清站時間參照表

運具別	停放型式	建議值
大客車	線性	0:00:12
	斜角	0:00:30
小汽車/計程車	線性	0:00:12
機車	線性	0:00:07

2. 計程車排班設施

一般計程車排班設施通常係以供給為導向。既有已營運之場站或規劃中且用地規模已確定之場站，須先滿足轉乘臨停設施需求及轉乘停車設施需求後，再視剩餘空間進行計程車排班區規劃，當排班計程車數量超過排班區容量時，則通常以管理的方式控制排班車輛數。倘場站尚於規劃選址或用地需求推估階段，則可採控制排班車輛最短等候時間的方式規劃控制計程車排班設施需求量，其推估方式如下：

$$M_S = \frac{Z_T}{K_D} \times \frac{60}{C_R} \Rightarrow Z_T = C_R \times K_D \times \frac{M_S}{60} \quad (\text{式 } 10)$$

其中， Z_T =計程車排班區車位需求量

C_R =車位容量 (即平均車位小時轉換率；車/小時)

K_D =(計程車)轉乘臨停設施需求量

M_S =計程車排班最短等候時間(分鐘)

整理後可得：

$$Z_T = \frac{T_P \times D_T}{O_V} \times \frac{M_S}{60} \times e \quad (\text{式 } 11)$$

式 11 中使用參數來源如表 2-8 所示。

表 2-8 計程車排班設施需求量推估公式使用參數來源

參數		參數來源
T_P	尖峰小時到離站旅次數	運輸需求推估階段可得
D_T	運具分配率	運輸需求推估階段可得
O_V	平均每車上車乘客人數	運輸需求推估階段可得
M_S	計程車排班最短等候時間	規劃者控制訂定
e	需求滿足係數	建議採 1.1

3.轉乘停車系統設施

轉乘停車系統設施需求量推估可依運具全日到站旅次數、平均每車乘載人數及平均車位日轉換率來估算 (式 12)，或由運具尖峰停車需求乘上需求倍數來估算(式 13)。

$$P_D = \frac{T_D \times D_T}{O_V \times C_T} \times e \quad (\text{式 } 12)$$

其中， P_D =轉乘停車系統設施需求量

T_D =全日到站旅次數

D_T =運具分配率

O_V =平均每車乘載人數

C_T =平均車位日轉換率(車/日)

e =需求滿足係數

$$P_D = \frac{T_P \times D_T}{O_V} \times F_D \quad (\text{式 } 13)$$

其中， P_D =轉乘停車系統設施需求量

T_P =尖峰小時到站旅次數

F_D =尖峰停車需求倍數(臺北捷運採 2.5)

不論按式 12 以全日旅次推估需引用之參數 C_T (平均車位日轉換率)，或按式 13 以尖峰小時旅次推估需引用之參數 F_D (尖峰停車需求倍數)，其參數值均深受停車費率及場站周邊停車供需現況所影響，且不同運具之場站或相同運具之不同場站，其轉乘停車之特性均不同，應視個案及各地區情況而定，故本準則不對轉乘停車系統設施之車位轉換率進行建議，應視各地情況而定。

4. 應用例題

本準則以臺中規劃中之交六轉運站為例，預估尖峰小時到站及離站旅次數假設均為 2,000 人旅次/小時，公車轉乘臨停設施採直線式停靠，並為中間站，雙門開啟，公車運具使用率進站為 20.2%，離站為 19.0%，平均每車上、下車乘客數分別為 20 人及 15 人；計程車運具使用率離站為 9.3%，平均每車乘載人數為 1.4 人。設施採 C 級服務水準設計，則公車轉乘臨停設施需求量及計程車轉乘臨停上客設施需求量為何？倘計程車排班最短候車時間為 8 分鐘，則需設置多少計程車排班席位？

(1) 公車轉乘臨停設施需求量

① 方法一

- a. 以式 1 及式 6 求算車位容量，並假設該設施不受路口號誌影響，故 $g/c=1$ 。

$$C_R = \frac{3600(g/c)R}{(g/c)D + t_c} = \frac{2,400}{\text{Max}\{(5 \times 20 + 5), (5 \times 15 + 5)\} + 12} = 20.51$$

- b. 將 C_R 帶入式 1 求算設施需求量。

$$K_D = \frac{T_P \times D_T}{O_V \times C_R} \times e = \frac{(2,000 \times 20.2\% + 2,000 \times 19.0\%)}{(20 + 15) \times 20.51} \times 1.1 = 1.23$$

公車轉乘臨停設施需求為 2 席。

② 方法二

以式 7 求算設施需求量，並假設該設施不受路口號誌影響，故 $g/c=1$ 。

$$K_D = \frac{T_P \times D_T}{3600R} \times \left\{ a \times \frac{\text{Max}(A, B)}{(A + B)} + \frac{t_{oc} + t_c}{(A + B)} \right\} \times e$$

$$= \frac{(2,000 \times 20.2\% + 2,000 \times 19.0\%)}{2,400} \times \left\{ 5 \times \frac{\text{Max}(20, 15)}{(20 + 15)} + \frac{5 + 12}{(20 + 15)} \right\} \times 1.1 = 1.23$$

公車轉乘臨停設施需求為 2 席。

(2) 計程車轉乘臨停上客設施需求

① 方法一

a. 以式 1 及式 8 求算車位容量，並假設該設施不受路口號誌影響，故 $g/c=1$ 。

$$C_R = \frac{3600(g/c)R}{(g/c)D + t_c} = \frac{2,400}{(9 \times 1.4 + 3) + 12} = 86.96$$

b. 將 C_R 帶入式 1 求算設施需求。

$$K_D = \frac{T_P \times D_T}{O_V \times C_R} \times e = \frac{2,000 \times 9.3\%}{1.4 \times 86.96} \times 1.1 = 1.68$$

計程車轉乘臨停上客設施需求為 2 席。

② 方法二

以式 9 求算設施需求，並假設該設施不受路口號誌影響，故 $g/c=1$ 。

$$K_D = \frac{T_P \times D_T}{3600R} \times \left\{ a + \frac{t_{oc} + t_c}{A} \right\} \times e = \frac{2,000 \times 9.3\%}{2,400} \times \left\{ 9 + \frac{3 + 12}{1.4} \right\} \times 1.1 = 1.68$$

計程車轉乘臨停上客設施需求為 2 席。

(3) 計程車排班車位需求

以計程車排班最短候車時間為 8 分鐘來規劃，按式 11 求算設施需求。

$$Z_T = \frac{T_P \times D_T}{O_V} \times \frac{M_S}{60} \times e = \frac{2,000 \times 9.3\%}{1.4} \times \frac{8}{60} \times 1.1 = 19.49$$

計程車排班車位需求為 20 席。

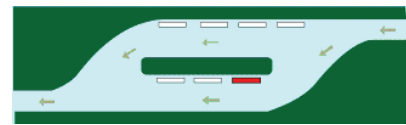
2.2 轉乘臨停系統

2.2.1 設施型式與基本規格

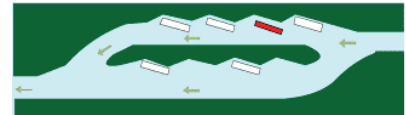
2.2.1.1 大客車

1.場站大客車轉乘臨停設施(公車彎)依基地條件不同，可採線型(Linear)、鋸齒式(Sawtooth)、斜角式(Angled)或中間分隔島式(Drive-Through)之轉乘臨停設施。

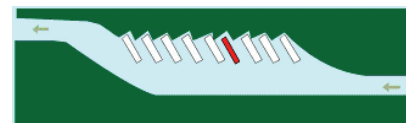
(1)線性式(Liner)：線性式在土地使用上較無效率，通常被用在大客車停留時間較短的情形上，如路邊公車停靠站。



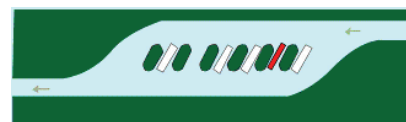
(2)鋸齒式(Sawtooth)：鋸齒式之月臺配置，可讓大客車獨立的駛進及駛出月臺，通常用於市區公車轉運站。



(3)斜角式(Angled)：大客車需要倒車方可駛離月臺，倒車時需注意後方通過之車輛，以避免發生碰撞。但其可在有效的面積設置較多的月臺，通常使用在大客車需於月臺停等較長時間之情形。



(4)中間分隔島式(Drive-Through)：各月臺候車區獨立使用，因此乘客候車的空間較侷促且不連貫，行人需穿越車道或透過人行天橋、地下道才能抵達站臺。



2.大客車轉乘臨停設施在不影響道路交通的情況下，可先考慮退縮路緣設置線型公車彎或於道路外緣道劃設公車停靠區的停靠方式，但席位需求超一定數量時應考量設置路外設施。

【臺北都會區大眾捷運系統規劃手冊】：超過 3 席考量設置路外設施

3.各類大客車轉乘臨停設施之設計標準應依車輛尺寸及能否獨立駛入或駛出狀況而定。

4.道路外緣劃設公車停靠區之寬度最少 2.6 公尺，並在路面劃設「公車停靠區」字樣，長度視需求而定。路緣線型公車彎之寬度最小 3 公尺，長度最小 15 公尺。

5.路緣線型公車彎減速區車道之長寬比率不得小於 5：1，加速區車道不得小於 3：1，詳如圖 2-2 所示。(交通工程手冊)

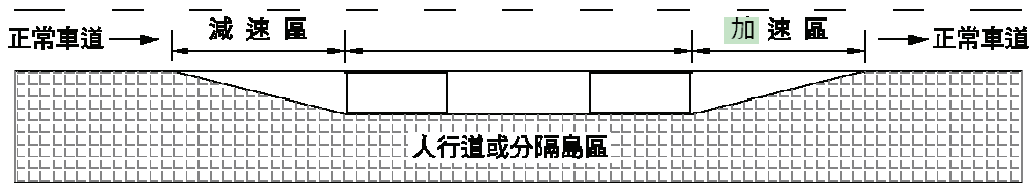


圖 2-2 路緣線型公車彎加減速區設計

6.場站內月臺上下車處應考量低底盤公車斜板上下高度。

2.2.1.2 計程車、小汽車及機車

- 1.場站計程車、小汽車及機車臨停設施型式以線型臨停彎為原則。
- 2.計程車臨停彎之車位規格以長度 5 公尺，寬度 2.5 公尺，兩車位之間隔 1 公尺為原則；若臨停區為帶狀區，則寬度最少 2.5 公尺，長度則視需求而定。
- 3.小汽車臨停彎之車位規格以長度 5 公尺，寬度 2.5 公尺，兩車位之間隔 1 公尺為原則；若臨停區為帶狀區，則寬度最少 2.5 公尺，長度則視需求而定。
- 4.機車臨停彎車位所需單位長度 2 公尺，寬度 1 公尺。

2.2.2 設計準則

2.2.2.1 一般性準則

- 1.轉乘臨停系統之設施空間布設應以內部化為原則，並兼顧安全性、便利性。
- 2.轉乘運具臨停上下客區應儘量設置於乘客無需穿越車道之位置。
- 3.轉乘運具臨停上下客區與主運具場站出入口之步行距離不宜超過 300 公尺。
- 4.轉乘運具臨停上下客區須提供車輛靠右行駛上下車之設計。
- 5.轉乘臨停系統各設施區位應儘量予以區隔，以減少車輛進出動線衝突，以及降低人行動線之混亂，並避免設施占用之情形。

- 6.轉乘臨停系統設施出入口以遠離道路交岔口 10 公尺以上為原則(道路交通安全規則第四章 111 條第 2 項)。
- 7.轉乘臨停區應兼顧直行穿越車輛及路緣停靠車輛之特性及需要，故寬度應維持兩個車道布設。
- 8.轉乘運具臨停上下客區之人行空間應維持人行順暢之淨寬。

2.2.2.2 大客車

- 1.大客車轉乘臨停設施及停靠站應儘可能接近場站出入口處，以減少乘客到站或離站所需花費之時間。
- 2.大客車臨停上下客區應規劃與場站之出入口直接接連。
- 3.場站出口及入口採分離設計時，大客車臨停上下客區應配合出入口採上下客分離設置。
- 4.大客車臨停設施與場站出入口之人行動線應保持直接且順暢。
- 5.經過站體之大客車道應規劃為單向或以專用道方式處理。
- 6.大客車臨停區車道至少應為雙車道，其寬度至少應為 6 公尺，以容許直行穿越車輛可通過另一輛停靠的車輛。

【高雄都會區鐵路地下化綜合規劃建築工程設計準則】：寬度至少應為 7.3 公尺
--

- 7.大客車臨停區應儘量提供適量的候車座位與遮雨(陽)設施，並提供足夠的照明。

2.2.2.3 計程車、小汽車及機車

- 1.計程車臨停上下客區與排班區之數量應足夠，以避免計程車於站區四周彎繞等候，造成站區周邊道路交通阻塞。
- 2.計程車臨停上下客區與場站出入口之行人動線應流暢直捷，設置地點應避免計程車重複繞行及產生交通阻塞。
- 3.計程車臨停上客區應以內部化設置為原則，並儘可能靠近場站出口處，倘受限場站基地條件無法內部化而於路緣設置時，不可設於出口正前方，以免阻擋其他人車進出。
- 4.小汽車、機車與計程車臨停下客區應以內部化設置為原則，並儘可能

靠近場站入口處，且機車臨停下客區應與小汽車與計程車臨停下客區作區隔。倘受限場站基地條件無法內部化設置，則可於站緣劃設黃線，供小汽車、計程車、機車臨停下客。

5. 小汽車及機車臨停上客區應設置於停車場內，不宜設置於站緣。倘受限場站基地條件無法於停車場內設置暫停區供小汽車及機車臨停上客，則可於路緣劃設黃線，供小汽車及機車臨停上客。
6. 臨停接送區設施之配置不可影響大客車臨停設施之運轉。
7. 臨停接送區域至場站間之人行動線應避免跨越大客車道。
8. 臨停接送乘客時，車輛進出場站地區之行駛動線不可穿越收費停車場。
9. 臨停接送區之車輛行駛應為單行，車道至少應為雙車道，其寬度至少應為 6 公尺，以容許直行穿越車輛可超越另一輛停靠的車輛。
10. 臨停接送區應儘量提供遮雨(陽)設施，並提供足夠的照明。

2.2.4 因地制宜及特殊考量

1. 場站轉乘臨停系統與轉乘停車系統之設施原則上應由基地本身提供，但若受限於基地條件，用地取得困難時，則應協調地方政府於鄰近公共設施用地、道路或空地等附設。
2. 遊覽車轉乘臨停設施
 - (1) 由於遊覽車轉乘臨停需求規模不易拿捏，為避免資源浪費，可與大客車轉乘停車設施之設置作一併規劃考量與調度。
 - (2) 遊覽車轉乘臨停區設施應不超過 3 席，倘需求超過設施規模時，應以管理手段進行調配。
 - (3) 倘場站入口及出口採分離設計，則遊覽車轉乘臨停區應配合分別設置上客處與下客處，其中下客區應與公車轉乘臨停下客區共用為原則。
3. 高鐵場站之大客車轉乘臨停系統以設置公車轉運站為主，若設有公車轉運站者，則大客車乘客之上下客地點可同時設計於轉運站內。
4. 如果場站為市區公車/公路客運之終點站，應考慮提供市區公車/公路客

運停車場。

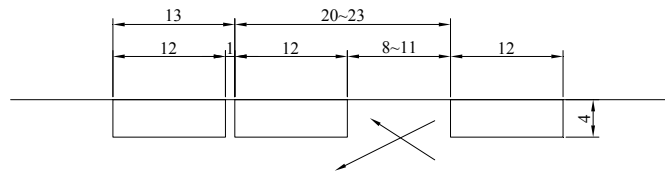
- 5.容許搭載私人運具之主運具，應妥善規劃私人運具進出動線，並設置導引標示。
- 6.國際運輸場站(如國際機場及國際商港)或乘客行李可隨主運具託運之場站，應於各轉乘運具下客處提供足夠的行李手推車。
- 7.場站結合土地開發應以場站設施及主運具機能為最優先考量。就場站與土地開發所需之臨停設施而言，大客車及計程車臨停設施應以共同設置為原則，汽機車臨停設施則可考量分別設置。

2.3 轉乘停車系統

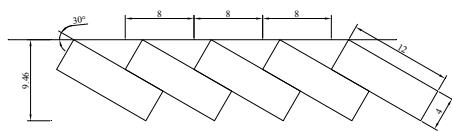
2.3.1 基本規格與型式

2.3.1.1 大客車

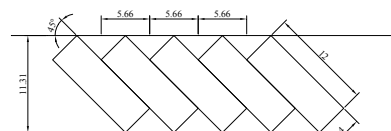
- 1.大客車停車位之規劃依據車位排列方式可分成平行停車與斜角停車兩種，斜角停車又可細分為 30° 、 45° 、 60° 與直角(90°)，可視用地條件選擇合適之排列方式。
- 2.大客車停車位尺寸寬度為 4 公尺，長度為 12 公尺。但設置於室內之停車位，其 1/2 車位數之停車位長寬可酌減，每停車位之寬度及長度可各寬減 25 公分。(建築技術規則建築設計施工篇第 60 條)



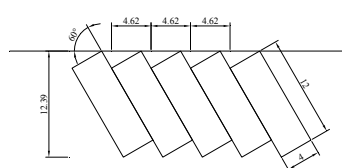
大客車平行停車



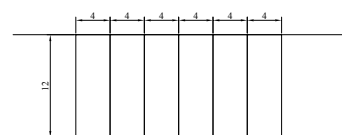
大客車 30° 斜角停車



大客車 45° 斜角停車



大客車 60° 斜角停車

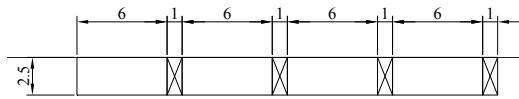


大客車直角停車

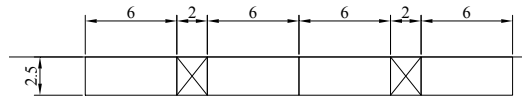
2.3.1.2 小汽車

- 1.小汽車停車位之規劃依據車位排列方式可分成平行停車與斜角停車兩種，斜角停車又可細分為 30° 、 45° 、 60° 與直角(90°)；並儘量以使用 90 度停車位配置為原則。
- 2.小汽車停車位尺寸寬度為 2.5 公尺，長度為 6 公尺。但設置於室內之停車位，其 1/2 車位數之停車位長寬可酌減，每停車位之寬度及長度可各

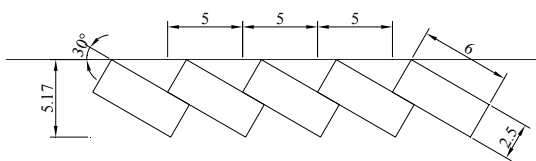
寬減 25 公分。(建築技術規則建築設計施工篇第 60 條)



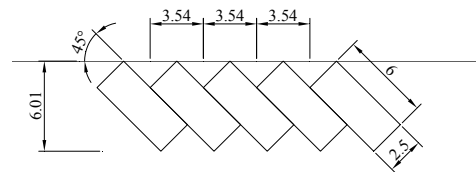
小汽車平行停車(1)



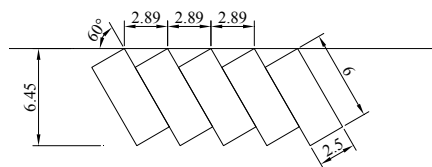
小汽車平行停車(2)



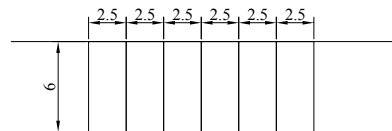
小汽車 30° 斜角停車



小汽車 45° 斜角停車



小汽車 60° 斜角停車



小汽車直角停車

2.3.1.3 機車

- 1.機車停車位之規劃一般採斜角停車的排列方式，斜角停車又可細分為 30°、45°、60°與直角(90°)；並儘量使用 90 度停車位配置為原則。
- 2.機車停車位尺寸寬度為 1 公尺，長度為 2 公尺。
- 3.若機車停車位採直角配置時，其車道寬度應大於 1.5 公尺。

2.3.1.4 自行車

- 1.自行車停車位之規劃一般採斜角停車的排列方式，斜角停車又可細分為 30°、45°、60°與直角(90°)，由於其涉及不同的停車帶寬、車輛間距與通道寬度如表 2-9，可視場地需求而有所彈性。

表 2-9 自行車停車帶寬和通車寬度表

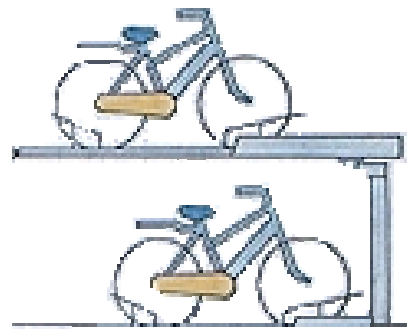
單位：公分

停車方式	停車帶寬		車輛間距	通道寬度	
	單排停車	雙排停車		一側使用	兩側使用
垂直排列	200	320	70	150	260
斜排列	60°	170	277	50	150
	45°	140	226	50	120
	30°	100	160	50	120

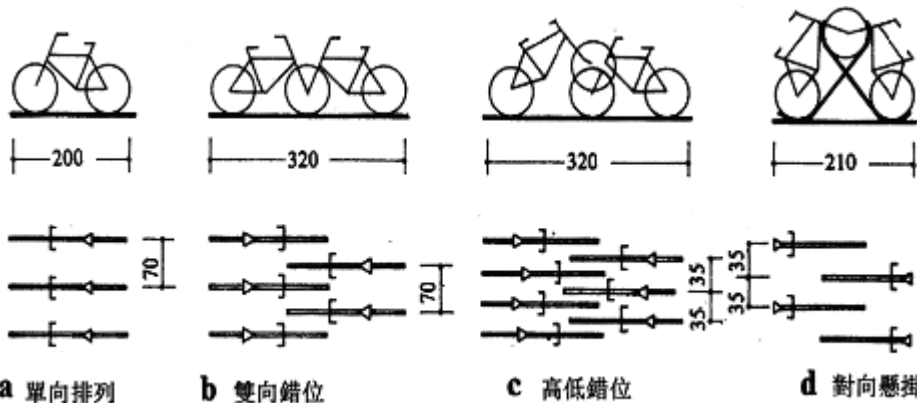
資料來源：「自行車道設施設計準則彙編」，中華民國景觀學會，民國 92 年

2.自行車停車位尺寸寬度為 0.6 公尺，長度為 2 公尺。兩臺自行車之間距以 0.35~0.7 公尺為宜。

3.自行車停車位之需求可依不同的停放、排列形式而有所變化。其停放形式有單向排列、雙向錯位、高低錯位、對向懸掛與雙層車架等方式。一般以單向排列與雙向錯位較為常見，在空間小、停車需求量大之地區則以高低錯位及對向懸掛為宜。可視用地條件選擇合適之排列方式，並可運用錯位、懸掛或立體停放等排列方式節省空間。



雙層車架



單位：公分

資料來源：「自行車道設施設計準則彙編」，中華民國景觀學會，民國 92 年

2.3.1.5 計程車排班區/招呼站

1.計程車排班區之停車位規劃一般採平行停車的排列方式，以方便排班車輛之行進與車位替補。

- 2.計程車排班區之停車位尺寸寬度為 2.2 公尺，長度為 5 公尺。
- 3.計程車招呼站停靠區寬度 2.2 公尺，長度則依實際規劃之候車格位數繪設。(交通工程手冊)

2.3.2 設計準則

2.3.2.1 一般性準則

- 1.轉乘停車系統設施可為地面式或地下式，可依未來發展成立體停車場或有擴充空間之停車結構物。
- 2.大型地面式停車場應考慮利用植栽與步道之設計以分隔大量停車空間為小單位，每小單位以 150 個停車位以內為原則。景觀之設計應考量開放之視線，以維持良好監視效果。
- 3.地下式或密閉空間停車場應有足夠之通風量，以保持可接受之空氣品質。通風系統應由一氧化碳計測器監測停車場內一氧化碳之濃度，並操控通風系統。
- 4.轉乘停車系統之設施應符合駕駛者自行停車的設計，以不採機械式停車位為原則，若因場站外部環境與空間限制等因素，則可考慮採機械式停車位。
- 5.轉乘停車系統之設置區應儘量避開行人穿越道或有車輛進出之路徑。轉乘停車系統之設置區應儘量減少行人穿越馬路或有車輛進出之路徑。若有穿越情形，應設置行人專用號誌或行人穿越道。
- 6.供場站使用之站體外停車場距場站出入口之步行距離，應以不超過 500 公尺為宜，且通道應儘量設置遮雨(陽)設施。
- 7.轉乘停車區需預留付費及排列等候空間，在細部設計階段並應檢討排列等候空間是否足夠。
- 8.於基地條件許可之情形下，轉乘停車區距離場站入口位置應遠於其他運具。
- 9.轉乘停車區各運具車輛出入口應以區隔設置為原則，且不宜設置於幹道上。
- 10.轉乘停車區車輛出入口應視站體周邊道路之動線設計，予以分開或合

併設置。

- 11.轉乘停車區車輛出入口數量應依需求量而設計，以達車輛順利進出之目的。
- 12.轉乘停車區車輛出入口應有良好之視野，並儘可能避免集中於任一街道上，對附近道路交通之影響程度應降至最低。
- 13.轉乘停車區車輛出入口宜臨接寬 12 公尺以上之道路，不得小於 8 公尺。(交通工程手冊)。
- 14.轉乘停車區車輛出入口不得臨接下列道路及場所：(建築技術規則建築設計施工篇第 135 條)
 - (1)自道路交叉點或截角線、轉彎處起點、穿越斑馬線、橫越天橋或地下道出入口 5 公尺以內。
 - (2)坡度超過 1/8 之道路。
 - (3)自公車站牌、鐵路平交道起 10 公尺以內。
 - (4)自幼稚園、國民學校、盲啞學校、傷殘教養院、公園等出入口 20 公尺以內。
 - (5)自其他路外停車場車輛出入口(含場站轉乘停車區其他車輛出入口)10 公尺以內。(交通工程手冊)
 - (6)其他經主管建築機關或交通主管機關認為有礙交通所指定之道路或場所。
- 15.轉乘停車區出入口宜於指定退縮之人行空間後留設至少 2 公尺之緩衝空間，以維持車行及人行安全。(建築技術規則建築設計施工篇第 59 條之 1)
- 16.轉乘停車區地面層車道出入口地坪與相鄰之人行空間均宜順平處理，且宜以不同色彩之材質加以區隔，以維人行安全。
- 17.轉乘停車區進出車道宜與公車及小客車、計程車臨停接送動線分離。
- 18.車輛右轉進出停車場較為理想，左轉進入較左轉離開佳，車輛動線以進出分離方式較佳。
- 19.停車轉乘區車道之寬度、坡度、曲線半徑應依下列規定：(建築技術規

則建築設計施工篇第 60 條)

(1)單車道寬度應為 3.5 公尺以上。

(2)雙車道寬度應為 5.5 公尺以上。

【交通部高速鐵路工程籌備處高鐵場站設計準則】：雙向道最小道路寬度 6 公尺

(3)停車位角度超過 60 度者，其前方車道之寬度應為 5.5 公尺以上。

(4)車道坡度不得超過 1/6，與兩端道路銜接處應考慮布設適當之豎曲線，其表面應用粗面或其他防滑之材料。

(5)專供小型車使用車道之內側曲線半徑應為 5 公尺以上。

(6)供大型車使用車道之內側曲線半徑應為 10 公尺以上。(交通工程手冊)

20.機車坡道應依下列規定：

(1)單車道淨寬宜至少為 2 公尺。

(2)車道淨寬宜至少為 3.5 公尺。

(3)車道坡度設計宜以小於 1/8 為原則，並需鋪設防滑材料。

(4)若汽、機車混合車道，則車道寬度比照汽車車道寬度設計，坡度則依機車車道坡度設計。

21.轉乘停車區內行人通道或跨越車道處應以不同鋪面、反光材質與顏色來布設，以保障人行安全。

22.轉乘停車區內應儘量設置停車導引資訊系統，以縮短駕駛者找尋車位之時間。

23.轉乘停車區內導引標示應明顯易見且連續。

24.基於行人、車輛與人員巡邏之安全考量，轉乘停車區應有足夠之自然光或人工照明。

25.轉乘停車設施必須有管制及保全設施，並應於停車場出入口設置收費站，或設置收費設施。

26.轉乘停車系統設施須按「停車場法」、「建築技術規則」、「建築管理規則」、「特種建築物申請許可建築辦法」、「建築物防火避難設備辦法」、「道路交通安全規則」、「道路交通管理處罰條例」等相關法令規定設置。

2.3.2.2 大客車

- 1.大客車坡道不得超過 1/10，且坡道與兩端道路銜接處應考慮布設適當的豎曲線，其表面應使用粗面或其他防滑材質。
- 2.大客車車道及停車庫室內淨高應確保至少 460 公分以上。

2.3.2.3 小汽車、機車、自行車

- 1.機車應採集中設置並與小汽車停車設施採分離設置原則，以減少動線混亂。機踏車及小汽車之出入車道或坡道宜作實體分隔。
- 2.機車與自行車以設置於平面層為原則，並配置停放設施，停車處應視環境需要而有遮雨陽之功能。機車停車位若設置於地下層，宜配合建築物使用機能，儘量集中於地下一層設置。機車停車位數量超過 400 時宜設置專用出入車道，且其出入口寬度宜大於 2.5 公尺。
- 3.汽、機車及自行車停車設施應禁止布設在主運具場站出入口。
- 4.自行車停放地點與距場站出入口之步行距離應維持在 100 公尺以內。
- 5.自行車之停車設施首重安全性，故應設置停車架可讓本身將自行車鎖住，以防失竊。

2.3.2.4 計程車排班區/招呼站

- 1.計程車排班區僅供計程車排班等候，為進入站緣之計程車臨停候客之區域。
- 2.計程車排班區之設置應予以內部化，並儘量靠近計程車臨停上客區。另為避免排班車輛過多於站區四周等候或路邊違停致影響進出站交通，應限制停放車輛數。
- 3.受限場站基地條件無法設置計程車排班區時，應設置計程車招呼站，並須限制停放數量。
- 4.計程車招呼站需經地方交通主管機關會同相關單位現場勘查後核准設立站牌，並應利用道路路邊劃設停靠區，以供計程車停車候客。地方交通主管機關應衡酌地區土地利用及交通條件變化，隨時檢討既設計程車招呼站之撤銷或變更事宜。

- 5.計程車招呼站設置應考慮道路寬度、交通流量、停車需求、建築物車輛出入情形及行人通行等條件，且不得於公車站牌、消防栓、巷道出入口 10 公尺範圍內設置。
- 6.計程車排班區應靠近場站主要出入口，但不可置於出入口正前方，以避免阻擋其它人車之進出。
- 7.計程車招呼站標示為直徑 45 公分之圓形牌面，圓弧框為紅底白色字體，其餘為白底黑色字體，其中「限停□輛車」中之車輛數依各招呼站條件個別訂定。(交通工程手冊)
- 8.計程車招呼站標示下方可依需求另行加掛附牌，附牌為 40 公分寬、60 公分高之方形牌面，白底黑色字體，附牌內容係規範計程車招呼站之使用時段(例如早上 8 點至下午 6 點，其餘時間則開放一般車輛停放)、計程車駕駛應遵守事項等，依需求由地方交通主管機關自行訂定。(交通工程手冊)
- 9.計程車招呼站之停靠區以 10 公分寬藍色標線塗繪於方形周界，方形中央並加繪「計程車專用」白色字樣。(交通工程手冊)

2.3.3 因地制宜及特殊考量

- 1.大客車停車設施與遊覽車臨停設施可一併進行規劃考量與調度，避免使用率不高，形成資源浪費。
- 2.若計程車排班區面積夠大，則可容許作為乘客上客處，此時於站緣不需設置計程車臨停上客區，但此排班區應靠近站體附近設置，並需設置完善的候車設施。
- 3.場站結合土地開發應以場站設施及主運具機能為最優先考量。就場站與開發之停車設施而言，設施布設時則應作一併之考量，開放大眾使用者應以共同設置為原則，未開放大眾使用者則應與開放大眾使用者進行必要之區隔。

第三章 人行系統規劃設計準則

3.1 通則

3.1.1 定義

1. 人行動線規劃包含步行至鄰近主運具場站與轉乘臨停及停車設施之人行動線規劃。
2. 人行設施包括場站內之通道、樓梯、電扶梯、電動步道等，及行人穿越道時需考量之立體人行設施(人行天橋、地下道)及行人號誌。

3.1.2 規劃設計通則

1. 場站之動線規劃以乘客步行為最優先考量，公共交通為次，其他私人車輛臨停及停車轉乘最末。
2. 乘客動線應單純、直接及安全，使進出站乘客之衝突點降至最低，以人車分離為原則，避免動線上之交織、干擾及迂迴。
3. 主要動線應富穿透性，營造開放寬敞之空間，其結構上避免設置柱、牆等障礙物，讓乘客能於其中迅速地判斷方向。
4. 場站內各種人行動線型式，包括水平動線、垂直動線、無障礙環境設施、緊急疏散計畫等，各種動線空間及設施之需求量依乘客流量、緊急狀況、特殊要求決定之，其設計應是直接的、無障礙的、易辨識的。
5. 各站區儘量採用標準化之配置，使乘客能於動線上產生熟悉感。
6. 場站設計應提供身心障礙者直接、便利、連續及無障礙的動線設計及使用空間，使各項設施機能得以充分發揮。
7. 場站內人行動線之規劃，應以乘客右行為原則。
8. 乘客動線上應避免不必要之階梯，包括場站主要出入口及廣場。
9. 行人轉乘動線應儘量以最短的連續路徑規劃，步行距離必須減至最小，且避免不必要的樓層變換。
10. 為了乘客方便性，得提供電動步道、電扶梯與電梯等相關設施，上述

設施應綜合分佈於站內乘客動線。在緊急情況下電扶梯、電動步道須可雙向運轉，而電梯在緊急情況下不能作為疏散的工具。

3.2 出入口

3.2.1 基本規格

- 1.場站出入口大小須足敷尖峰流量需求，如條件許可及考量防災與景觀需求，可適當講求寬敞的外觀。
- 2.地面穿堂層之出入口最小淨寬為 5 公尺，但適宜之寬度應在 7.5 公尺以上。

3.2.2 設計寬度

1. $W = Q/M$

其中， W =有效寬度(公尺)

Q =需求流率(人/分)

M =設計流率(人/分/公尺)

【交通部高速鐵路工程籌備處高鐵車站設計準則】：設計流率 50 人/分/公尺

- 2.需求流率一般場站按尖峰 15 分鐘運量之每分鐘乘客量，即為 $P_{15} \div 15$ ，班距長且運具乘載量高之運輸場站可用尖峰 5 分鐘運量之每分鐘乘客量，即為 $P_5 \div 5$ 。

【臺北都會區大眾捷運系統規劃手冊】：需求流率按尖峰小時運量之 2.5%計算

- 3.兩側應再增加側向緩衝寬度各 50 公分及門檻折減因子。
- 4.須能符合緊急狀況要求。
- 5.地面穿堂層之出入口最小淨寬為 5 公尺，但適宜之寬度應在 7.5 公尺以上。

3.2.3 設計準則

- 1.場站出入口係供場站與周邊廣場及街道連接功能，須有顯著的識別標示，用以引導乘客出入。
- 2.場站出入口之位置及其布設，取決於運量預測、站體空間、基地地

形、定線線形、公共管線、土地取得以及環境影響等綜合考量因素。

- 3.場站出入口設計應與站體周邊之交通設施作整體規劃設計，以作為轉乘場所，包括臨停轉乘及停車轉乘等不同模式之轉換。
- 4.場站出入口設計應包含遮雨(陽)設施，以減少雨水侵入，且應設置遮棚區域供乘客避雨之用，並提供良好之照明設備。
- 5.場站出入口應儘量與外面街道高程一致，否則須設置無障礙設施或設置標示導引至無障礙出入口。
- 6.每處出入口需設有安全門，使場站在非營運時間能予以關閉。

3.2.4 因地制宜及特殊考量

- 1.場站出入口設於地上二層以上(含)者，可單獨設置或納入整體開發，配合場站特性及地面層之條件，出入口內可布設進入場站大廳或穿堂層之電扶梯，或設置電梯與樓梯通路。
- 2.場站出入口設於地上二層以上(含)者，其出入口之設計應與其周遭環境相配合，並可明顯辨識其為場站出入口。
- 3.場站出入口可併入聯合開發大樓內，但須考量防洪及防火隔間等需求。

3.3 通道

3.3.1 基本規格

1.通道寬度

- (1)公共區域單向通行最小寬度 1.5 公尺。

【臺北都會區大眾捷運系統規劃手冊】：1.8 公尺

- (2)公共區域雙向通行最小寬度 2.4 公尺。
- (3)僅供員工通行最小寬度 1.2 公尺；通道兩側皆有居室者最小寬度 1.6 公尺。
- (4)若通道直接通至樓梯或電扶梯，其容量至少需與樓梯或電扶梯的容量相當。

2. 通道淨高

- (1) 通道自地坪裝修面到任何障礙物底側之淨高不得小於 2.5 公尺。
- (2) 通道自地坪裝修面到天花板底側之淨高不得小於 3 公尺。

3.3.2 設計寬度

$$1. W = Q/M$$

其中， W = 有效寬度(公尺)

Q = 需求流率(人/分)

M = 設計流率(人/分/公尺)

【交通部高速鐵路工程籌備處高鐵車站設計準則】：設計流率 35 人/分/公尺

【高雄都會區鐵路地下化綜合規劃建築工程設計準則】：設計流率 91 人/分/公尺

【臺北都會區大眾捷運系統規劃手冊】：設計流率單向 85 人/分/公尺；雙向 70 人/分/公尺

2. 通道寬度為通道有效寬度再加上行人側面緩衝空間(與牆面、欄杆之距離 0.5 公尺，雙面通行交會距離為 0.6 公尺)，及通道內阻礙物寬度，例如柱子、凸牆等。
3. 需求流率一般場站按尖峰 15 分鐘運量之每分鐘乘客量，即為 $P_{15} \div 15$ ，班距長且運具乘載量高之運輸場站可用尖峰 5 分鐘運量之每分鐘乘客量，即為 $P_5 \div 5$ 。

【臺北都會區大眾捷運系統規劃手冊】：需求流率按尖峰小時運量之 2.5% 計算

4. 多主運具之複合運輸場站，其通道設計容量應以總量進行檢討，並推估每一處之承載分量，且寬度應滿足其需求。

3.3.3 設計準則

1. 通道設計必須考量單純、直接及安全之路線，使乘客出入站時之衝突點減至最低。
2. 場站內各通道應對稱其層級性，通往主要轉乘設施之通道為主要通道，其餘則為次要通道。
3. 前往各項轉乘設施之通道設計必須採最短及最直接路線，且應加強布設各項引導設施，以提供明確路徑。
4. 人行通道上，避免採階梯設計，其所有流通區內之人行道鋪面必須防

滑平整。

5. 室外通道須考慮設置遮雨(陽)設施，尤其是出入口及各項轉乘設施間往來之人行走道。
6. 通道鋪面應保持平整、堅固、防滑，且有高低差處應提供坡道，以利行李拖運及方便身心障礙者通行。
7. 通道之淨寬應能保持行人動線之流暢。

3.3.4 因地制宜及特殊考量

國際運輸(如國際機場、國際商港)及乘客行李可託運隨主運具運送之場站，應於各轉乘運具下客處提供足夠的行李手推車。

1. 設置地點應位於出入口、停車場、轉乘運具之候車區、臨停區長廊及證照查驗大廳兩側等處，但設置位置應避免於人行動線上。
2. 行李手推車放置區須有明顯之導引標示及「請您發揮應有的公德心，將手推車歸位」標語。
3. 行李手推車可採暫付款(可退幣式)之方式，減少乘客隨意放置，但須配合良好的標示系統及設置適當之回收處，使乘客容易集中放置。
4. 規劃行李收推車回收動線專用道，可使用地面性標示系統於地面上劃設寬約 80 公分之通道，以提醒乘客避開手推車回收動線，提昇回收時間之效率及減少與乘客間之衝突。

3.4 坡道

3.4.1 基本規格

1. 坡道坡度

- (1) 理想坡度 1/20。
- (2) 坡道坡度不得大於 1/12。
- (3) 高低差小於 20 公分者，其坡度得酌予放寬，惟不得超過下表規定。

高低差	20 公分以下	5 公分以下	3 公分以下
坡度	1/10	1/5	1/2

2. 坡道寬度

- (1)單向通行建議寬度為 1.2 公尺以上，但不得小於 0.9 公尺。
- (2)雙向通行建議寬度為 1.5 公尺以上。

3.休息平臺

(1)設置地點

- ①坡道上下兩端。
- ②轉彎處。
- ③與其他通路交叉處。
- ④坡道長度超過 10 公尺處。
- ⑤垂直高差每隔 75 公分處。

(2)平臺寬

- ①坡道上下兩端平臺淨寬度須在 1.5 公尺以上。
- ②其他地點平臺須與坡道同寬。

(3)平臺淨深度須在 1.5 公尺以上。

【交通部高速鐵路工程籌備處高鐵車站設計準則】：1.8 公尺
【臺北都會區大眾捷運系統規劃手冊】：1.6 公尺

(4)平臺上方淨空間須留設 200 公分以上，以排除上方突出物。

【交通部高速鐵路工程籌備處高鐵車站設計準則】：室內坡道自地坪裝修面至天花板淨高須 2.5 公尺

(5)平臺斜率須在 1:50 以下。

4 扶手

- (1)坡道兩側須裝設扶手，且佔據坡道範圍不得大於 9 公分。
- (2)扶手外側面與牆面裝修完成面之淨距不得小於 5 公分。

5.單向坡道之扶手高度應由坡面至扶手上緣 75 公分以上，雙向坡道之扶手須為雙桿，高度分別為 85 公分及 65 公分。

【交通部高速鐵路工程籌備處高鐵車站設計準則】：85 公分
【臺灣鐵路管理局新建車站及沿線景觀設計參考手冊】：76 公分

3.4.2 設計準則

- 1.坡道僅可用於垂直動線高度在 3 公尺以下或供輪椅乘客使用。

【臺北市政府捷運工程局臺北都會區大眾捷運系統規劃手冊】：1.2 公尺

- 2.坡道及平臺之表面應具粗面及防滑材料之處理，如無側牆則應於兩側設置防護緣，其高度須在 5 公分以上。
- 3.坡道應設側向洩水坡度，以防止坡面積水。
- 4.坡道若設於室外時，應設置遮雨(陽)設施。

3.4.3 因地制宜及特殊考量

- 1.複合運輸場站內之坡道寬度須能符合各運具乘客之特性需求，如與國際運輸(如機場及港埠)系統連通時，須考量行李手推車之通行寬度，而場站內各坡道寬度須保持一致。

3.5 樓梯

3.5.1 基本規格

1.樓梯寬度

- (1)單向或與電扶梯併設時，最小值為 1.8 公尺。
- (2)雙向或僅供樓梯時，最小值為 2.4 公尺。
- (3)僅供員工使用時，最小值為 1.2 公尺。
- (4)緊急逃生梯時，最小值為 1.2 公尺。

【高雄都會區鐵路地下化綜合規劃建築工程設計準則】：1.25 公尺

【臺北都會區大眾捷運系統規劃手冊】：1.8 公尺

2.樓梯級高

- (1)最小值為 12 公分。
- (2)最大值為 17 公分。

【臺灣鐵路管理局新建車站及沿線景觀設計參考手冊】：16 公分

【臺北都會區大眾捷運系統規劃手冊】：16.7 公分

(3)供緊急或員工使用時，最大值為 18 公分。

【臺北市政府捷運工程局臺北都會區大眾捷運系統規劃手冊】：20 公分

(4)梯緣未鄰接牆壁部分，應設置高出梯級踏面 5 公分之防護緣。

3.樓梯級深

(1)最小值為 28 公分。

【交通部高速鐵路工程籌備處高鐵車站設計準則】：30 公分

【臺灣鐵路管理局新建車站及沿線景觀設計參考手冊】：30 公分

(2)最大值為 40 公分。

(3)供緊急或員工使用時為 26 公分。

【臺灣鐵路管理局新建車站及沿線景觀設計參考手冊】：緊急 28 公分、員工 24 公分

4.級高及級深

(1)樓梯上所有梯級之級高及級深應統一。

(2)級高(R)及級深(T)應符合 $55 \text{ 公分} \leq 2R+T \leq 65 \text{ 公分}$ 。

【臺北市政府捷運工程局臺北都會區大眾捷運系統規劃手冊】：最低為 60 公分

5.樓梯斜度

(1)須 30 度以下。

(2)與電扶梯平行併設時，須配合電扶梯坡度，以簡化日後改裝成電扶梯時之困擾。

6.樓梯平臺

(1)場站樓梯垂直流動高度超過 3 公尺時，應設置平臺。

(2)平臺深度

①最小值為 1.4 公尺。

【交通部高速鐵路工程籌備處高鐵車站設計準則】：1.8 公尺

【臺北市政府捷運工程局臺北都會區大眾捷運系統規劃手冊】：1.8 公尺

【高雄都會區鐵路地下化綜合規劃建築工程設計準則】：1.6 公尺

②供緊急或員工使用時不得小於樓梯淨寬度。

(3)平臺間高差不超過 3 公尺。

7.樓梯踏階數

(1)最小值為 3 階。

(2)期望值為 16 階。

(3)最大值為 18 階。

8.緩衝空間

(1)樓梯連接各層樓板處須設置淨緩衝空間，由樓梯梯階端點至障礙物至少 4.5 公尺。

(2)樓梯擁擠區不得小於 3 公尺乘以流動通道之全寬。

9.垂直淨空高度(由各級踏板邊緣斜線垂直計量最小淨距)

(1)至任何障礙物為 2.1 公尺。

【臺北市政府捷運工程局臺北都會區大眾捷運系統規劃手冊】：2.5 公尺

(2)至天花板底為 2.5 公尺。

(3)連接各層樓板處須與樓層高一致。

10.樓梯扶手

(1)須可承載每公尺 75 公斤之垂直與水平推力。

(2)垂直高度在 1 公尺以下得免裝設扶手。

(3)扶手長度應伸出頭末階踏步 60 公分以上。

【交通部高速鐵路工程籌備處高鐵車站設計準則】：應伸出頭末階踏步 120 公分以上。

【臺北都會區大眾捷運系統規劃手冊】：最末階需超出踏步前緣 60 公分，最上階需超出踏步前緣 30 公分

(4)扶手高度

①單道扶手為距梯級鼻端 75 公分。

②雙道扶手為距梯級鼻端 65 公分及 85 公分。

③樓梯之平臺外側扶手得不連續，其餘扶手應連續不中斷。

④扶手頂部不得高於電扶梯護欄之頂部。

(5)中央扶手

①樓梯寬度超過 2.4 公尺時，須設中央扶手。

【高雄都會區鐵路地下化綜合規劃建築工程設計準則】：3 公尺

②中央扶手應設置雙桿，高度分別為 65 公分及 85 公分。

③樓梯級高在 15 公分以下且級深 30 公分以上或兩平臺(或樓板)間之高差在 20 公分以下，免設中央扶手。

11.樓梯護欄

(1)露天樓梯在無遮護側應設置護欄。

(2)樓梯護欄間距應考慮其安全性，以防止人員墜落。

(3)護欄應承載每公尺 75 公斤之垂直與水平推力同時作用。

3.5.2 設計寬度

$$1. W = Q/M$$

其中， W = 有效寬度(公尺)

Q = 需求流率(人/分)

M = 設計流率(人/分/公尺)

上/下行	【交通部高速鐵路工程籌備處高鐵車站設計準則】 樓梯設計流率(徑道寬 0.6 公尺)	【臺北都會區大眾運輸系統規劃手冊】 樓梯設計流率(徑道寬 0.55 公尺)	
		正常	緊急
上行	59(35)人/分/公尺	33(18)人/分/公尺	64(35)人/分/公尺
下行	67(40)人/分/公尺	37(20)人/分/公尺	73(40)人/分/公尺

()內的值為每徑道寬設計流率，()外的值為轉換成每公尺之設計流率

2.需求流率一般場站按尖峰 15 分鐘運量之每分鐘乘客量，即為 $P_{15} \div 15$ ，班距長且運具乘載量高之運輸場站可用尖峰 5 分鐘運量之每分鐘乘客量，即為 $P_5 \div 5$ 。

【臺北都會區大眾捷運系統規劃手冊】：需求流率按尖峰小時運量之 2.5% 計算

3.垂直速度

【交通部高速鐵路工程籌備處高鐵車站設計準則】：上行 152 公尺/分鐘，下行 183 公尺/分鐘

3.5.3 設計準則

- 1.若按正常營運設置之電扶梯及樓梯，無法滿足場站緊急疏散需求時，應設置緊急樓梯。緊急樓梯在正常營運狀況下不供乘客使用，於緊急狀況時供疏散使用。
- 2.公共區域之樓梯踏步應考慮使用耐磨、耐久性之材料，且於踏步、平臺、凸緣處須有止滑之表面，且平臺與踏步之材料應互相配合。
- 3.樓梯設計應符合身心障礙者之使用要求。
- 4.公眾樓梯兩側應設置清潔溝。
- 5.個別樓梯之寬度，一般受到結構考慮之限制；但場站所需之樓梯總寬度，須視緊急疏散之需求而決定。
- 6.所有樓梯之上下兩端點應有無阻礙之足夠轉折及緩衝空間。
- 7.公共樓梯應儘量為直通式設計，且應維持舒適的人行淨空。
- 8.緊急樓梯應設置於公共區明顯且易到達之處，應予以正常營運時管制，僅在緊急時使用。

3.5.4 因地制宜及特殊考量

- 1.複合運輸場站各樓層須分別就各運具運量檢討其樓梯之寬度，而共同大廳層應同時滿足個別運具運量所需，及兩者合併計算所需，再設定之服務水準。

3.6 電扶梯

3.6.1 基本規格

1.電扶梯級寬

- (1)最小值為 50 公分。

【交通部高速鐵路工程籌備處高鐵車站設計準則】：50 公分

- (2)最大值為 110 公分。

2.級深最小值為 35 公分。

【交通部高速鐵路工程籌備處高鐵車站設計準則】：35 公分

3.級高最大值為 21 公分。

4.水平踏階最少 3 個。

【高雄都會區鐵路地下化綜合規劃建築工程設計準則】：3 個

5.坡度不得大於 30 度。

6.電扶梯之建議速度為 30 公尺/分及 39 公尺/分。

7.規劃設計時可視運輸狀況條件，若為提供快速通勤旅次之電扶梯可採 39 公尺/分(水平踏階最少 4 個)，其餘電扶梯基於安全考量，應採 30 公尺/分。

【高雄都會區鐵路地下化綜合規劃建築工程設計準則】：30 或 39 公尺/分

【臺北都會區大眾捷運系統規劃手冊】：39 公尺/分

8.緩衝空間

(1)電扶梯連接樓板處緩衝空間，由梯緣至最近障礙物之最小淨距出發處為 6 公尺，到達處為 7.5 公尺。

【交通部高速鐵路工程籌備處 高鐵車站設計準則】	【高雄都會區鐵路地下化綜 合規劃建築工程設計準則】	【臺北都會區大眾運輸系統 規劃手冊】
▪出發處為 6 公尺，到達處 為 7 公尺	▪不得小於 4.6 公尺乘以流 通通道之全寬	▪梳狀板至任何障礙物距離 7.5 公尺，電扶梯基點至 任何阻礙物 9.5 公尺

9.垂直淨空高度

(1)踏步面至天花板底之垂直淨高為 2.5 公尺。

(2)踏步面至任何阻礙物之垂直淨高為 2.1 公尺。

【臺北市政府捷運工程局臺北都會區大眾捷運系統規劃手冊】：2.5 公尺

(3)連接各樓層樓板處須與樓層高一致。

3.6.2 設計容量

1. 電扶梯需求量 $D = Q / C$

其中， D =設施需求(座)

Q =需求流率(人/分)

C =設計容量(人/分/座)

【交通部高速鐵路工程籌備處高鐵車站設計準則】	【高雄都會區鐵路地下化綜合規劃建築工程設計準則】	【臺北都會區大眾運輸系統規劃手冊】	
		正常	緊急
80 公分寬、速度 27 公尺/分鐘者為 63 人/分鐘	80 公分寬、速度 30 公尺/分鐘者為 50 人/分鐘	進站 146 人/分鐘	上行 70 人/分鐘
120 公分寬、速度 27 公尺/分鐘者為 100 人/分鐘	120 公分寬、速度 30 公尺/分鐘者為 100 人/分鐘	出站 110 人/分鐘	下行 80 人/分鐘

- 2.需求流率一般場站按尖峰 15 分鐘運量之每分鐘乘客量，即為 $P_{15} \div 15$ ，班距長且運具乘載量高之運輸場站可用尖峰 5 分鐘運量之每分鐘乘客量，即為 $P_5 \div 5$ 。

【臺北都會區大眾捷運系統規劃手冊】：需求流率按尖峰小時運量之 2.5%計算

3.6.3 設計準則

1.設置時機與原則：

(1)以尖峰小時乘客流量為考量因素

- ①當尖峰小時雙向流量超過每小時 4,000 人次時，應於月臺層及穿堂層間設置上行及下行之電扶梯。

【高雄捷運設計規範】：6,000 人次

- ②當尖峰小時流量低於 4,000 人時次時，只考慮設上行電扶梯(下行使用樓梯)。

- ③當尖峰小時流量低於 2,000 人時次時，可考慮只設樓梯。

- ④各處均應依情況個別考量。

(2)以垂直移動距離為考量因素

- (1)當垂直距離超過 3 公尺時，除樓梯外宜設置上行電扶梯。

【交通部高速鐵路工程籌備處高鐵車站設計準則】：3.6 公尺

- (2)當垂直距離超過 7 公尺時，以設置下行電扶梯為宜。
- (3)乘客負荷量無法以樓梯疏散時。
- 2.電扶梯須為重負載、耐候、固定速率及可逆轉型式，並且適合公眾運輸，須能以任一方向於滿載情況下持續運轉以應付服務時間不少於每天 20 小時，每年 365 天之要求。
- 3「清楚標明使用時注意事項」，避免不適用者發生危險，並設置緊急停止按鈕，於意外發生時能即時停止電扶梯運轉。
- 4.緊急停止按鈕應設置在電扶梯上下入口處，按鈕應容易辨識，並有防止誤動或蓄意破壞之設計。
- 5.所有電扶梯設備範圍內之出入平臺區均應完全水平，其餘區域應設計向外排水。出入平臺周圍與樓板相接處應有由平臺向外之洩水坡度。
- 6.所有電扶梯坑須設置排水出口或集水井以排除積水。
- 7.所有電扶梯之上下兩端點應有無阻礙之足夠轉折及緩衝空間。
- 8.電動步道、電扶梯等相關設施，應儘量提供充足的等候區域，且應儘量配置於不被其它通勤乘客妨礙的空間。

3.6.4 因地制宜及特殊考量

- 1.複合運輸場站各樓層須分別就各運具運量檢討電扶梯之寬度，而共同大廳層應同時滿足個別運具運量所需，及兩者合併計算所需，再設定之服務水準。

3.7 電梯

3.7.1 基本規格

- 1.電梯設計須依照內政部頒布之「建築技術規則」為標準。
- 2.電梯出入口淨寬不得小於 90 公分，於點字之呼叫鈕前方 30 公分處之地板，應作 30 公分x60 公分之不同材質處理。
- 3.電梯前方應留設深度及寬度 1.5 公尺以上之等候空間。

【臺北市捷運工程局臺北都會區大眾捷運系統規劃手冊】：1.7 公尺

4. 電梯內部有效空間至少為 1.6 公尺寬，1.5 公尺長及 2.3 公尺高。
5. 電梯之速度應在 36 公尺/分至 48 公尺/分之間。
6. 當電梯為特定乘客及工作人員使用時，其機廂尺寸須符合下列規定：
 - (1) 供身心障礙者使用，須可容納輪椅及其隨從。
 - (2) 供傷患使用，須可容納輪式擔架及抬架者。

3.7.2 設計準則

1. 公共空間之電梯主要係供老弱婦孺及行動不便者使用，且各樓層間之電梯動線須連貫。
2. 電梯門前之地板完成面應與電梯車廂門檻高度應齊平，且間隙不應超過 4 公分。
3. 緊急操作及監控系統應合併於電梯系統內，當啟動緊急操作時，電梯應自動回到指定樓層以釋放乘客，並設對講機，於特殊狀況可與站務人員或行車室聯絡。

3.8 人行步道

3.8.1 基本規格

1. 無障礙人行步道最小寬度 1.3 公尺。

【臺北市捷運工程局臺北都會區大眾捷運系統規劃手冊】：1.2 公尺

【交通部高速鐵路工程籌備處高鐵車站設計準則】：2.5 公尺

【高雄捷運設計規範】：2.5 公尺

2. 站區內人行步道最小寬度 2 公尺。

【臺灣鐵路管理局新建車站及沿線景觀設計參考手冊】：2.5 公尺

3. 場站鄰接公車臨停彎、計程車及小汽車臨停停車彎及人潮聚集處之人行步道最小寬度 3 公尺。

【交通部高速鐵路工程籌備處高鐵車站設計準則】：5 公尺

【臺灣鐵路管理局新建車站及沿線景觀設計參考手冊】：5 公尺

3.8.2 設計準則

1. 人行步道之動線應簡單、直接與安全，進站與出站乘客動線應予以區隔避免發生交叉。
2. 應採用人車分離之方式規劃，將衝突點減至最小，並以人行動線為優先考慮。
3. 往公車、計程車及接送轉乘設施之人行步道，應設置遮雨(陽)設施。
4. 步道須保持平整，不可有階梯或突然變化高程，應讓行動不便及體弱高齡者便於使用。
5. 應避免隔離、偏遠或隱蔽的行人步道，若無法避免，儘可能採開放式並有良好的照明。
6. 步行穿越道路時，應於靠近場站處設置行人穿越道，有下列之形式：
 - (1) 無管制之穿越道。
 - (2) 號誌管制之穿越道號誌，可為獨立式或併入路口指示燈號或者兩者合併設置。
 - (3) 陸橋或地下道。
7. 坡道與平臺應具防滑之表面處理，坡道應設側向洩水坡度以防止坡面積水，但坡度不可超過 5%。
8. 主運具場站與轉乘運具間之行人通道鋪面、行人穿越道應儘量以材質或顏色變化強調。
9. 為減少人車衝突與延滯，轉乘動線以勿跨越車道為原則，如需跨越車道，應設置行人號誌或設置行人立體穿越設施。
10. 行人穿越設施儘量以平面行人穿越道為設計考量，除非受場站條件或周邊道路條件限制，及轉乘設施設置位置等因素，才以設置立體穿越設施予以輔助。
11. 人行立體穿越設施應設置於行人流量集中處，用以取代人行穿越道，且以不影響附近人行穿越空間為原則。
12. 人行立體穿越設施應考慮行動不便者之使用行為，可提供扶手及於階梯踏板貼止滑墊。

13. 人行立體穿越設施應設置照明及遮雨(陽)設施，以確保乘客之舒適感及安全性，也可增加整體都市景觀之美感。
14. 人行地下道出入口附近應配置資訊標示牌，以避免因在密閉環境下所造成方向感喪失，另可以不同材質之標示色帶導引至不同的轉乘設施。

第四章 無障礙系統規劃設計準則

4.1 通則

4.1.1 定義

- 1.場站之無障礙系統主要是提供身心障礙者於使用場站相關轉乘設施時，能有舒適、安全、便利及可及性佳之環境。
- 2.無障礙系統之設施項目包括：室外通路、室內走廊、出入口及門、坡道、電梯、樓梯、扶手、停車位、服務臺、引導設施(鋪地式)、標示。

4.1.2 規劃設計通則

- 1.各類無障礙系統設施應接近主要出入口或昇降機。
- 2.各類無障礙系統設施應連續且完整。
- 3.各類無障礙系統設施之尺寸、大小、設計規範均應依「建築物無障礙設施設計規範」之相關規定辦理。本準則旨在補充「建築物無障礙設施設計規範」中未涵蓋之規劃設計準則。若未來有相關法令較「建築物無障礙設施設計規範」更有利於無障礙用路人時，應優先採用該法令。

4.2 室外通路及室內走廊

- 1.室外通路應設置於不易為車輛或其他障礙物所阻礙之處，採人車分離，以減少危險。
- 2.利用簡潔之動線，設計無障礙之接近路線，並以標示加以導引。
- 3.考量行進方便性，勿以砂礫鋪設路面。
- 4.於通道走廊轉角處應以曲面處理，可便利視障者通行。
- 5.在視障者行進間易發生危險之衝突點，其地板應具有警告功能。

4.3 出入口及門

1.至少應有一處出入口供輪椅者使用，且應能夠直接通往升降機。

2.出入口應設置「身心障礙者下車處」，並設置「引導設施」，引導設施如服務鈴、專人服務或扶手等，且應儘量少設置導盲磚。



3.出入口若設置門，應裝設語音播音器引導視障者辨知門之位置，但應避免干擾正常人之活動，若為長時間開放門，則無需設置。若裝設自動門，其設計應與背景有明顯之區別，以利辨識。

4.可利用大小適當的門墊或顏色明顯的地板，引導視障者辨知門的位置。

5.玻璃門應採顏色對比突顯者，使其外框易於辨識。

6.門應由內向外推開啟，且門重開啟勿超過 2.3 公斤。

4.4 坡道

1.靠近場站出入口及人行道緣石須提供坡道，以方便身心障礙者進出場站。

2.樓梯與坡道不應混合集中設置。

3.坡道與平臺應採用對比之顏色予以區分。

4.坡道應避免在中途轉彎。

5.坡道上不應鋪設導盲磚，以避免影響輪椅通行。

4.5 升降機(電梯)

1.升降機之位置應設置在明顯處。

2.升降機位置指示燈應明確指出升降機所在之位置，必要時應另設音響信號，以協助視障者得知升降機之位置。

3.輪椅乘坐者操作盤應與點字標示有所區隔。

4.升降機廂內不應設置鋪地式引導設施。

4.6 停車位

1. 在多層停車場內，所有身心障礙者之停車位應設置於同一樓層，而且最好設置在 1 樓，若設置於不同樓層時，則應另設標示以明確指示其位置。
2. 身心障礙者停車位不能設置於 1 樓時，於停車處至升降機間之通道應避免使用階梯，且身心障礙者升降機入口處應有明顯標示。
3. 身心障礙者停車位應避免設置於斜坡道上，以免輪椅使用者不易控制。
4. 轉乘臨停區與轉乘停車區應與室內外無障礙通路連接，避免身心障礙者過度繞行。
5. 應保留 2% 停車位作為行動不便之身心障礙者專用停車位，車位未滿 50 個之公共停車場則至少應保留 1 個身心障礙者專用停車位。非領有身心障礙者專用停車位識別證明者不得違規占用。(身心障礙者權益保障法第 56 條)



4.7 引導設施(鋪地式)

1. 鋪地式引導設施一般設置於無任何輔助性引導設施之處，如空間附近無牆面、突出物，或無聲音指示之大廣場等空間，因此引導設施需因地制宜，以功能性、重點式擇要鋪設，而非全面鋪設，同時應以不影響他人通行為優先考慮。
2. 在不適合鋪設引導設施處，可設置服務鈴，並提供明顯之服務電話標示或服務鈴，由服務人員引導身心障礙者。
3. 應避免沿著通道中央鋪設引導設施，影響他人行走。
4. 引導設施鋪材應考量觸感及明度之對比。
5. 引導設施之規格應與國際殘障協會制訂之規格相同。

4.8 標示

1. 標示設計

- (1) 標示應儘可能輔有觸覺文字與符號。
- (2) 標示系統應避免純以顏色符號傳達訊息。

2. 標示位置

- (1) 標示應採立地式，勿採用鋪貼地面。
- (2) 在觸覺標示前面應有淨空區域，讓民眾能夠距離標示 7.6 公分之內。
- (3) 對於輪椅使用者而言，標示系統前之水平淨空距離為 122 公分，標示垂直淨空距離為 76.2 公分。

3. 標示內容

- (1) 應設有導引標示，引導至各類無障礙設施。
- (2) 場站平面配置圖應標示無障礙系統各項設施之相關位置。



4.9 電腦查詢系統(kiosk)

- 1. 任何複合運輸場站內之電腦查詢系統至少應有一臺供輪椅者使用。
- 2. 電腦查詢系統之檯面與地板面之距離應為 70-80 公分。

第五章 標示系統規劃設計準則

5.1 通則

5.1.1 定義

標示系統包含導引乘客達成運具轉乘過程中所提供之標示及廣音。

1. 標示

(1)指示性標示：讓乘客辨識、了解行進路線與標示目的地方向，大多以線條、標線、箭頭指標等方式，進行導引環境中連續性、序列性的各種設施或目標，其內容可能包括目的地名稱、符號、文字、圖像及箭頭指標，標示型式通常有懸吊式、立地式、貼壁式及地面式等。

(2)識別性標示：空間設施名稱標示。

(3)資訊性標示：以地圖方式顯示場站設施分佈狀況，使乘客了解場站內設施方位及目前所在位置的關係。

2.廣音：藉由聲音的傳播告知及導引乘客轉乘動線與方向。

5.1.2 規劃設計通則

1.標示系統之設置是為協助乘客搭乘大眾運輸系統時能正確而有秩序地進、出站或轉乘，並提供完備且便利之乘客服務資訊。

2.標示系統應使乘容易於認知場站之各項設施及設備與方向，協助乘客到達預定之地點，以及標示場站設施、設備之佈設與地點。

3.標示系統設置位置應於動線之節點上(如交叉點、決策點)、進出場站之明顯位置、上下樓梯之區域、公共區之各設施部門附近及月臺，並且沿途隔適當距離設置。

4.播音系統具有即時性及隨時性，可於乘客下車時即時導引至最近之轉乘出口，且可為其他標示系統之輔助，故亦應納入標示系統規劃。

5.2 標示系統

5.2.1 設計原則

- 1.標示系統乃為滿足乘客對動線指引資訊之需求，其最大的功能就是導引乘客到達所欲前往之目的地。
- 2.為了確保使用者能迅速、便利及安全的抵達目的地，進而協助人行動線上之調整，因此須符合連貫性、單純性、統一性及層級性等原則。
- 3.標示系統前後資訊的提供必須符合連貫性，其設置位置應以整體考量，以程序性及層級性之架構，符合乘客對資訊之需求。
- 4.標示內容應考量乘客出站時移動瞬間過程及人潮擁擠之狀況，儘量使其簡單化及圖案化，並配合不同性質或方向區隔，以提高資訊辨識度。
- 5.標示系統為系統化設計項目應以標準化準則達成統一，將有助於乘客尋找標示及瞭解意義，此亦為場站美化設計之一部分。
- 6.標示系統應就人行動線之主、次要通道所必須顯示之資訊加以區分，當設施過多時，必須依照場站大小、通道的多寡及主次性加以取捨，依資訊之層級性設置，可避免因過多資訊所造成乘客無法瞬間接收。

5.2.2 設計基本要素

5.2.2.1 一般性準則

- 1.標示系統圖像元素之選擇上，應以「符碼化」優先、「代碼化」次之、「雙語化」再次之。
- 2.標示系統之基本要素應包括圖案、文字、色彩、箭頭等元素，並考量高度、位置與數量等搭配組合。

5.2.2.2 圖案

- 1.圖案應力求簡單、易懂、國際化，使視者容易了解，達到溝通功能。
- 2.同一事物由同一圖案代表，使其代表之事物有一致性。又不因應用於不同之標示類別而改變其圖案之結構。
- 3.圖案使用於同一類型標示內時須在動線上之版面連續性出現，以增加其印象。

- 4.在版面設計上，圖案四周應儘量空出，以凸顯圖案之功能。
- 5.以最佳的尺寸大小呈現於使用者的視覺中。
- 6.應融合本國人認同之圖案加以創作。
- 7.各公共運輸場站之圖案如圖 5-1 所示。

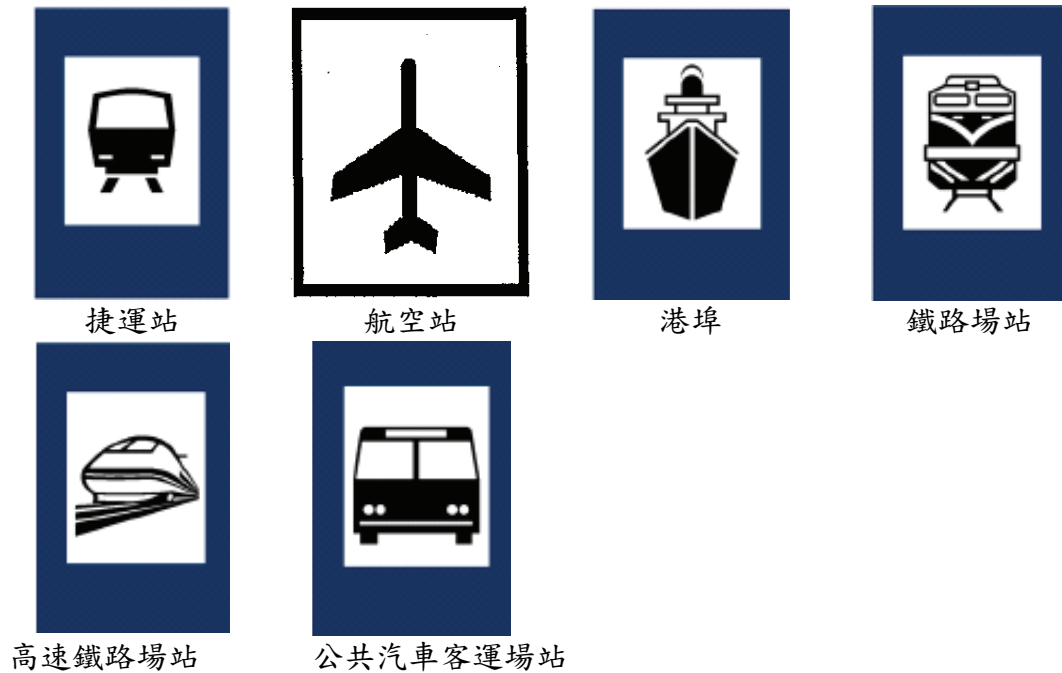


圖 5-1 公共運輸場站圖案

- 8.在場站中與乘客轉乘行為相關之各類圖案如圖 6-2 所示。

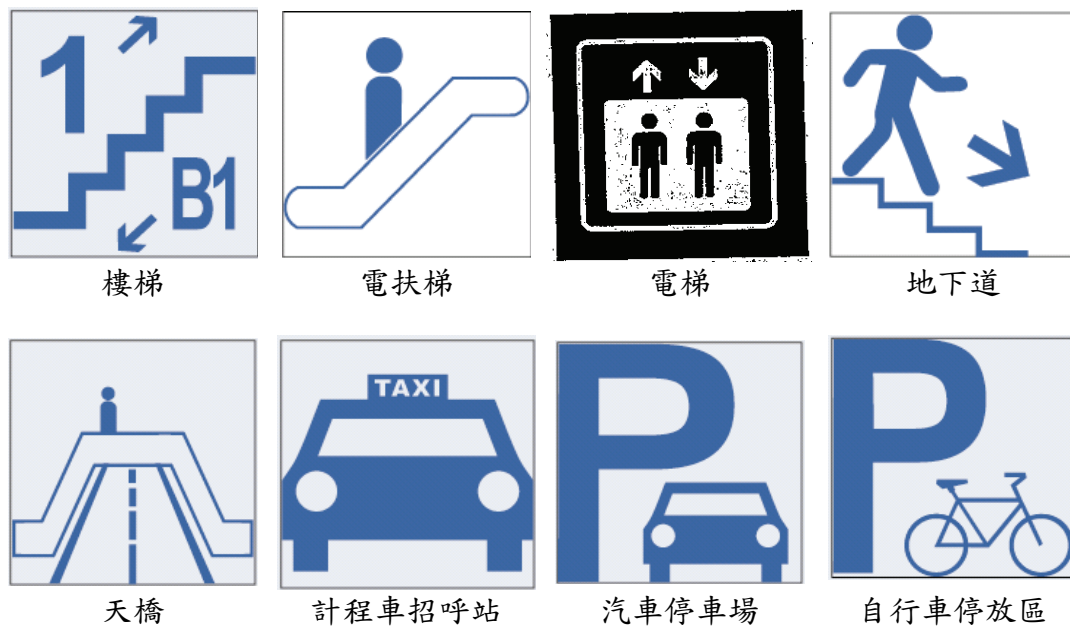


圖 5-2 乘客轉乘相關各類圖案



圖 5-2 乘客轉乘相關各類圖案(續)

5.2.2.3 文字

- 1.所有資訊文案均須中英文並列對照，以符合國際化需求。
- 2.文字描述時，應以中文為主，英文為輔，其比例為英文字首之字高為中文之 $\frac{1}{2}$ 。

【高雄都會區鐵路地下化綜合規劃建築工程設計準則】：字高大小比例為中文與英文以 3：1 最佳。

- 3.標示系統使用之中文書寫方式，應依教育部最新頒布之中文字體標準書寫方式為準，不得採用簡體字。
- 4.用於一般資訊告示及其他標誌之字體，應以最容易識別的中文黑體字與國際通用之英文字體 Helvetica Medium 互相搭配。
- 5.字體小於 1 公分採用中文粗黑體及英文 Helvetica Regular，如此可與其他銜接之運輸系統達到完全一制之統合。

【臺北都會區大眾捷運系統規劃手冊】(1)中文特黑體與英文 Helvetica Bold 搭配。(2)中文粗黑體與英文 Helvetica Medium 搭配。(3)中文中黑體與英文 Helvetica Regular 搭配。

- 6.標示系統英文，每字之第 1 個字母應大寫，說明性內文僅句首第 1 個字之第 1 個字母大寫即可。
- 7.場站中與乘客轉乘行為相關之轉乘設施中英文名詞對照如表 5-1 所示。

表 5-1 乘客轉乘相關中英文名詞對照

類別	統一中文名稱及英譯		現有使用其他中文名稱及英譯	
	中文	英文	中文	英文
公共運輸場站	機場	Airport		
	高鐵	HSR		Taiwan high speed rail
	臺鐵	TRA		Taiwan railway
	捷運	MRT		Taipei METRO
	港口	Harbor		
	碼頭	Pier		
轉乘臨停與轉乘停車系統	公車站(於城際運輸或都市通勤場站，僅設公車站牌)	Bus stop	公車轉乘處 公車乘車處	Bus Transfer
	公車轉運站(於城際運輸或都市通勤場站，為轉乘場站)	Bus station	公車站	Transfer bus station ; City bus ; Bus stop
	機場巴士	Shuttle Bus		
	市區公車 (於國際運輸場站)	City bus	短程公車；客運站	Short distance bus ; Bus station
	國道客運 (於國際運輸場站)	Highway bus	市區巴士；國道長途客運	Highway bus
	上下車處	Passengers Drop-off/ Pick-up		
	小客車上車處	Car Pick-up		Auto boarding area
	大客車上車處	Coach Pick-up		Bus boarding area
	計程車乘車處	Taxi Stand	排班計程車；計程車招呼站	Taxi ; Taxi pickup area ; Taxi Stop ; Taxi Station
	停車場	Parking Lot	停車區；平面停車場	Car park
	地下停車場	Underground Parking		
	立體停車場	Parking Tower		
	機車停車位/場	Motorcycle Parking		
	自行車停車位	Bicycle Parking		

表 5-1 乘客轉乘相關中英文名詞對照(續一)

類別	統一中文名稱及英譯		現有使用其他中文名稱及英譯	
	中文	英文	中文	英文
人行系統	乘客	Passenger		
	入口/出入口	Entrance		
	出口	Exit		Way out(地面標示)
	大廳	Lobby		Concourse
	場站大廳	Station hall		Station Concourse
	售票大廳	Ticketing Hall		
	穿堂層	Concourse		
	地面層	Ground Level		
	月臺層	Platform Level		
	月臺	Platform		
	未付費區	Unpaid area		
	登機門	Boarding Gate		Gate
	驗票閘門	Boarding entrance	驗票口；剪票口	Ticket barrier ; Ticket gate
	通道	Passage ways		
	行人專用步道	Pedestrian walkway		
	導盲磚	Route for Disabled		Route for the Blind
	斜坡道	Ramp	坡道	
	樓梯	Stairs		
	電扶梯	Escalator		
	電動平面扶梯	Moving Walkway		
	升降機(電梯)	Elevator	升降梯	Lift
	人行陸橋	Footbridge		
	地下道	Underpass		
	行李手推車	Trolley		Luggage Cart
	旅客入/出境	Passenger Arrivals/ Departures		
	旅客候船室	Departing Passenger Waiting Room		
	客運候車空間	Bus Passenger Lobby		

表 5-1 乘客轉乘相關中英文名詞對照(續二)

類別	統一中文名稱及英譯		現有使用其他中文名稱及英譯	
	中文	英文	中文	英文
標示系統	系統路網圖	Route Map		
	場站資訊圖	Station Information Map		Floor Plan ; Station Map
	場站位置圖	Station Location Map		
	出口資訊圖	Exit Information		
	轉乘資訊	Transfer Information		
	現在位置	You Are Here		
	樓層	Floor		
	一(二、三…)樓	First(Second/Third) Floor		
	東(西、南、北、中央)區	East(West,South, North,Central)Area		
	乘車方向	← To Trains		To Trains
	緊急出口	Emergency Exit		
	汽車出入口	Vehicles Exiting		
	行人專用	Pedestrians Only		
	使用安全事項	Safety Precautions		
	禁止臨時停車	No Stopping		
	請勿停車	No Parking		
	坡道請勿停車	No Parking on Ramp		
	車輛請勿進入	No Vehicles		
	禁止機車進入	No Motorcycles		
	廣播服務	Broadcasting Service		

表 5-1 乘客轉乘相關中英文名詞對照(續三)

類別	統一中文名稱及英譯		現有使用其他中文名稱及英譯	
	中文	英文	中文	英文
無障礙系統	無障礙設施	Disabled Access		
	身心障礙服務	Disabled Service		
	身心障礙專用坡道	Wheelchair Ramp	無障礙坡道	
	身心障礙專用電梯	Disables elevator		For the Disables ; Disabled Only
	身心障礙專用停車位	Disabled Parking Only		
	身心障礙機車停車位	Disabled Motorcycle Parking Only	特製三輪車停車位，一般機車請勿停放	
	身心障礙專用	Disabled only		
	愛心輪椅	Courtesy Wheelchairs		
	輪椅放置處	Wheelchair Room		
	愛心服務鈴/服務鈴	Special Service Bell		
轉乘資訊系統	服務臺	Information	服務處；詢問處；詢問臺	
	宣導資料/歡迎取閱/免費索取	Free Brochures		
	旅遊摺頁/導覽摺頁	Tour Guide		
	生活資訊站	Kiosk		

5.2.2.4 箭頭

- 1.箭頭之設計代表方向性之指引，所有箭頭圖案型式須一致，其箭頭圖形之上下臂角度以約 90 度為原則。
- 2.左、右及上下箭頭指示往左方、往右方、往前(上)方、往下。
- 3.斜角之箭頭使用於上、下樓層之變化處，以及往斜前方之導引(如往右前方、往左前方)。

5.2.2.5 色彩

- 1.出口、入口、緊急逃生、警告標示等標示系統面板設計，各應採用一致性之色彩。
- 2.場站名稱、標示體之外裝及其他附屬設施等，容許獨特的色彩表現。

3.可適當運用色彩，使複雜的資訊單純化，且可使同一圖樣表達不同的意義，如下圖 5-3 所示。

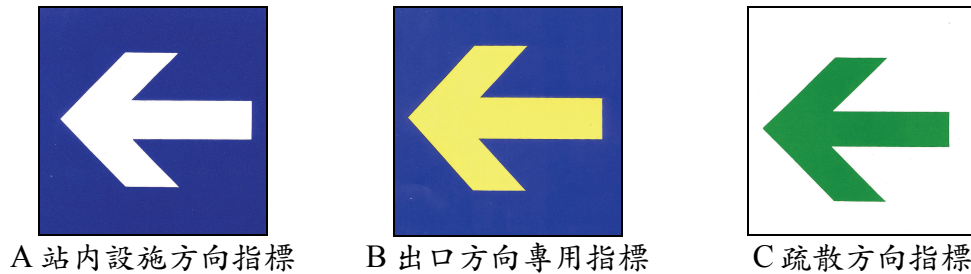


圖 5-3 色彩區分標示內容

4.藉由色彩之區分，乘客可方便獲得資訊，即使不閱讀文字資訊，亦可於短時間辨別資訊類別，色彩計畫為：

- (1)進站動線以各路線或各運輸系統之色彩為主。
- (2)黃色：出站動線及相關資訊。
- (3)藍色：用於服務性設施，如電梯、無障礙輪椅符號、無障礙動線導引標示、停車場；或使用於一般請旅客配合之告示事項，另應視現場狀況採用無彩度之呈現方式，以避免性別爭議。
- (4)紅色：警告性及禁止性標示系統。

5.2.3 硬體構成要素

5.2.3.1 材質

- 1.選用與場站建築同一等級之材質。
- 2.採用耐久之材質。
- 3.站體外標示系統所選用之材質應考量耐候性要求。
- 4.採用合乎法規規定之材質。
- 5.考量停電時須採緊急疏散狀況，緊急逃生標示系統應符合相關消防法規之規定，如可採用螢光塗料或不斷電系統等。

5.2.3.2 形式

- 1.除系統化之規定外，可設計與場站裝修相配合之外觀與形式，使與場

站風格相融合。

5.2.3.3 尺寸

- 1.依場站空間大小設計符合比例之標示尺寸。
- 2.依人體及視覺需求尺寸，訂定標示置放高度、版面及字體大小。
 - (1)符號尺寸為 15.2 平方公分，可視距離最遠為 15 公尺。
 - (2)符號尺寸為 17.8 平方公分，可視距離為 15 至 30 公尺之間。
 - (3)符號尺寸為 20.3 平方公分，可視距離為 30 至 38 公尺之間。

5.2.4 標示系統設置形式

5.2.4.1 懸吊式標示

- 1.懸吊式標示係安裝於場站內天花板或場站外屋簷之懸吊式標誌燈箱，為提供主要動線之導引，挑空區則可採用側嵌於樓梯或電扶梯側，設置位置需與天花板及其他設施整合。
- 2.懸吊式標示得附設照明設施，以明確傳遞資訊。
- 3.其設置高度以下緣距地面 2.5 公尺 為原則，側嵌式以 2.1 公尺 為原則。

【交通部高速鐵路工程籌備處高鐵場站設計準則】：以樓板淨高至少 2.7 公尺為原則
--

5.2.4.2 立地式標示

- 1.立地式標示多用於停車及無障礙設施系統位置之表示，如汽、機車及腳踏車等戶外停車場、無障礙坡道及身心障礙停車格等。
- 2.設置位置通常於該設施之牆柱或門上，但須以不影響人行動線為原則。
- 3.立地式標示之牌面採用藍底白字。

5.2.4.3 貼壁式標示

- 1.使用於動線轉折處與人行動線垂直方向，亦可利用標示導引往月臺、進出口等指示性資訊。
- 2.於無障礙動線複雜之場站，亦可使用貼壁式標示於電梯前及動線上提

供變換樓層及前進方向之導引。

5.2.4.4 地面式標示

- 1.地面式標示常以色彩、線條及簡易文字構成，通常佈設於電扶梯出入平臺區、電扶梯兩側、樓梯地面、車站出入口處、牆壁上、計程車或售票處排隊、及進出站動線區隔等處。
- 2.其所使用之材質須考量其防滑及耐磨。
- 3.由於地面式標示不易維護，應以嵌入方式處理，避免過多的標示張貼。

5.2.5 標示系統設置類型

5.2.5.1 指示性標示系統

- 1.指示性標示系統係配合站內動線之規劃設計，提供乘客之進站(往月臺方向、車行方向)、出站(各出口方向)、轉乘、無障礙路徑、緊急逃生等動線及相關設施之指引，並於長廊上之貼壁式指示性標示系統提供具轉乘設施「剩餘距離」(如圖 5-4 所示)，若所提供之轉乘設施超過 2 個以上時，則皆需標示剩餘距離，其順序應為由近至遠排列。
- 2.指示性標示之箭頭用法應配合現場動線通道使用；若前方為右轉通道，箭頭(含符號)於排版時建議配置右邊，左邊亦同方式辦理。



圖 5-4 指示性標示系統示意圖

- 3.指示性標示系統應提供足夠資訊，導引不熟悉場站環境之乘客，並增進乘客動線流通。
- 4.同一方向或地點所需顯示資訊較多時，可將數個標示併列成一排長形標示板，標示數量以 5 個為限，避免大幅增加使用者辨識時間，但實務上仍應依版面高度、寬度及資訊內容調整配置數量，其排列順序應將距離最近之設施放置在最左側位置，如圖 5-5 所示。



圖 5-5 長形標示板

- 5.樓梯及電扶梯口上方之方向指引，需配合電扶梯之上、下動線標示。
- 6.月臺層之指引，如為多出口之場站，應採大方向地標標示，抵達大廳層或動線分流處方指引出口編號。
- 7.各方向出入口指標導引，應區分主、副地標，主地標名稱原則上以 1 個為限，以該出口最明顯、知名度最高之地名、路名或建築物名稱標示，副地標可多組，但字體應適度縮小調整。
- 8.指示性標示系統之動線面板規劃，應考量用語簡單、易解、字型一致及筆劃清楚，且勿過於滿版或字體過小。

5.2.5.2 識別性標示系統

- 1.系統識別：場站內各運輸系統之識別，以該系統之圖案及名稱識別為主，色彩須建立於主色調基礎上，避免色彩過多造成混亂。
- 2.路線識別：單一運輸場站內各路線之識別，係提供該路線代表色彩及名稱，而路線色彩應於版面之局部呈現即可，無須整面版面之底色呈現。
- 3.設施識別：場站內、外各項轉乘設施位置之識別，係提供該設施代表圖案。

5.2.5.3 資訊性標示系統

- 1.場站出入口、穿堂層及月臺層等重要明顯處應設置資訊性標示，配合進出站動線，提供進出站及各系統設施之詳細資訊。
- 2.資訊性標示包含系統路網圖、場站位置圖、設施配置圖、出口資訊圖等；其配置位置、內容及性質，應配合進出站之動線，以張貼於牆面資訊板或獨立式資訊板方式設置，場站周邊地圖應以旅客觀看位置方向旋轉圖面，與左右方向對應。

3. 配合牆面資訊板之資訊圖設置高度，其板面中心線高度之訂定應先設定板面尺寸後再選定，距地面約 150 公分至 165 公分為原則。
4. 牆面廣告燈箱距資訊圖至少應間距 120 公分以上，資訊圖上方並應加強照明。
5. 場站廣告燈箱看板設置時，應以指示導引標誌及資訊標示為優先設置，廣告版面應避免占用乘車及出口資訊等，如通道轉角處，正面應為指標，通道側面可作廣告。
6. 出口資訊圖面版若為河、海、山佔大面積時，可配合中心點要移位，以創造最大可用資訊
7. 各類資訊圖以電腦彩色輸出為原則；另考量內容因需配合階段性通車、站體週邊環境變更等因素而更新，採用海報式以方便部分資訊更新，而不致整張抽換。
8. 進站資訊應包含系統路網圖、設施配置圖及電梯位置圖。
 - (1) 系統路網圖：版面內容提供路網中各路線起迄站、場站間相關位置及轉乘場站等資訊。配置於場站各入口通道進入穿堂層之進站動線上，提供進站乘客乘車之資訊；配置於月臺層係提供到站乘客確認轉乘之場站。
 - (2) 設施配置圖：版面內容提供場站各樓層之平面圖，標示電梯、樓梯、電扶梯、洗手間、詢問處、公共電話等公共設施之位置；平面圖配合閱圖者所在位置轉向，並標示「您的位置」，以明確告知乘客所在空間之位置。配置於各入口通道進入穿堂層之進站動線上及月臺層。
 - (3) 電梯位置圖：設置於地面層，無電梯配置之出入口，告知該站設有電梯之出入口位置。
9. 出站資訊應包含場站位置圖及出口資訊圖。
 - (1) 場站位置圖：版面內容提供以該站為中心約 800 公尺周邊範圍之地圖，包含站體範圍、各出入口位置、出口編號、周邊學校機關、街道、古蹟、觀光遊憩據點、地標性建物、轉乘停車場及其他大眾運輸系統如臺汽、公場站等與場站之相關位置。配置於穿堂層往各出口通道之出站動線上、穿堂層各動線抉擇點。另月臺層配置本張圖面，以使乘客確認本站周邊地理位置及目的地。

- (2)出口資訊：主要係將該站各出口之重要地標以文字條列。配合出口動線，配置於穿堂層各樓梯、電扶梯口及動線轉折處，標示各出口編號、名稱、主要地標及各出口之方向，另並指引各類公共站內公共設施之方向。月臺層配置含場站剖面之出口資訊圖，提供各出口最近之樓梯及電扶梯資訊。

5.2.6 標示系統之設置位置及內容

- 1.標示系統之優先性應為最高，若其他設施無法符合時，應變更設計，如防煙垂壁不應遮擋指標，廣告不可干擾，若天花板高度不足，需調高天花板或改變型式。
- 2.轉乘臨停及停車設施系統標示之設置位置及內容如表 5-2。
- 3.無障礙系統標示之設置位置及內容如表 5-3。
- 4.人行系統標示之設置位置及內容如表 5-4。

5.2.7 標示系統介面處理與整合

- 1.應事先考量各運輸系統動線的規劃方式與該系統的識別方式，納入本站之轉乘資訊考量。
- 2.場站附近之交通系統資訊應納入本場站標示系統內容，如場站外之交通系統及場站附近街道系統。
- 3.應將系統資訊性標示與指示式標示之功能納入整體考量。售票及驗票區之資訊性標示系統亦須與設施識別性標示及指示性標示協調。
- 4.廣告版應與場站的導覽標誌及設施標誌有所區隔。
- 5.標示系統之架設物，應在考量整體視覺美學的要求原則下，與環境整體作一致性的搭配。
- 6.場站轉乘資訊系統與標示系統資訊內容具一致性。
- 7.標示系統設置於系統介面處，其標示光源應充足，並配合環境光源適時調整。

5.2.8 因地制宜及特殊考量

- 1.標示系統之設置高度應視站體大小而因地制宜，但須以不影響人行動線為主要原則，並提供約 15-30 公尺之可視距離，而無障礙標示系統須考量輪椅使用者之可視高度。

5.3 播音系統

- 1.尖峰時段於下客月臺層及穿堂層每間隔 5 分鐘提供前往其他運輸場站之資訊播音。
- 2.播音資訊的提供須包含轉乘設施運具種類及其出口資訊，且內容不宜過於冗長及複雜。
- 3.車輛到站時，於車上播放該站前往其他運輸場站之資訊播音。
- 4.播音系統提供班次資訊時，須考量行人的步行速度與距離，以不致於造成乘客為了趕車而慌張、奔跑為原則。
- 5.播音內容必須讓乘客能直接瞭解其資訊內容，不需要再次做決策。
- 6.播放語言應考量中英文雙語化，並視場站位置因地制宜，提供其他語言，如臺語、客語等。
- 7.於緊急作業系統下，當突發性大量乘客需進行轉運時，則可利用即時播音系統進行轉乘資訊的提供。
- 8.播音系統必須能自動偵測出每一個廣播區背景噪音之分貝數，以控制擴大器輸出音量至少高於背景噪音 6 分貝，且聲音均勻度必須在正負 3 分貝以內。

表 5-2 轉乘臨停及轉乘停車設施系統標示之設置位置及內容

轉乘設施項目	標示系統設置位置及內容			設置要點
	位置	類型	形式*	
臨停區及停車場	設施所在位置附近	識別性標示 (設施識別)	立地式	<ul style="list-style-type: none"> 場站進出口位置如不在同一樓層或建築體內，須提供指示性標示系統導引至該設施，如機場出入境大廳。 停車場若超過 1 座時，須以編號加以區隔。 設置地點以不影響人行動線為原則。
	身心障礙車位	無障礙設施標示	立地式	<ul style="list-style-type: none"> 設置地點須鄰近無障礙動線設施，如斜坡道、電梯。
計程車排班區	設施所在位置附近	識別性標示 (設施識別)	立地式	
	排隊路線或等候區域	指示性標示	地面式	<ul style="list-style-type: none"> 排隊路線可利用箭頭及編號之引導區別隊伍。 其材質須選擇耐磨及防滑表面處理。
候車亭	候車月臺牆面或站牌	資訊性標示	貼壁式	<ul style="list-style-type: none"> 須清楚標明候車月臺編號及路線名稱。 其內容須包含路線、班次、票價等相關資訊。

*為建議設置形式，實際設置狀況仍需配合空間配置。

表 5-3 無障礙系統標示之設置位置及內容

轉乘設施項目	標示系統設置位置及內容			設置要點
	位置	類型	形式*	
無障礙系統	設施所在位置附近	識別性標示 (設施識別)	立地式 貼壁式	<ul style="list-style-type: none"> 設置地點以不影響人行動線為原則。 無障礙設施標示系統以藍色為底色。 設置高度須考量輪椅使用者之視距高度。
身心障礙電梯	地面層及出入口	資訊性標示 (電梯資訊圖)	貼壁式	<ul style="list-style-type: none"> 無電梯配置之出入口，告知該站設有電梯之出入口位置。

*為建議設置形式，實際設置狀況仍需配合空間配置。

表 5-4 人行系統標示之設置位置及內容

轉乘設施項目	標示系統設置位置及內容			設置要點
	位置	類型	形式*	
場站月臺 (出站)	月臺層(出站)或 出境大廳	資訊性標示 (系統路網圖)	貼壁式	▪提供到站乘客確認轉乘之場 站位置。
		資訊性標示 (場站資訊圖)	貼壁式	▪提供場站內部各樓層之平面 圖及人行動線，並以標示 「您的位置」使乘客清楚確 認所在地點。 ▪若為地下或高架化月臺須提 供無障礙電梯位置。
		資訊性標示 (場站位置圖)	貼壁式	▪以場站為中心點向外延伸 800 公尺，提供各出口位 置、編號、轉乘設施及主要 地標之相關位置。
		資訊性標示 (出口資訊圖)	立地式	▪內容須包含出口編號及所對 應之轉乘設施、路名及相關 建物等主要地標。
		播音系統	—	▪廣播時機須於尖峰時段配合 車輛到站時間，或於緊急作 業系統下使用。 ▪廣播內容為前往各大眾運輸 設施，及其他轉乘系統之月 臺出口位置，因此月臺出口 須加以編號。 ▪播音語言應考量中英文雙語 化，並視場站位置因地制 宜，提供其他語言。
出站閘門	出閘門後進入 自由區	資訊性標示 (場站資訊圖)	貼壁式	▪提供場站內部各樓層之平面 圖及人行動線，並以標示 「您的位置」使乘客清楚確 認所在地點。 ▪須標示場站內部及外部之轉 乘設施位置。

*為建議設置形式，實際設置狀況仍需配合空間配置。

表 5-4 人行系統標示之設置位置及內容(續一)

轉乘設施項目	標示系統設置位置及內容			設置要點
	位置	類型	形式*	
人行動線	主要動線及交會決策點	指示性標示	懸吊式	<ul style="list-style-type: none"> 內容為導引至大眾運輸轉乘設施之主要動線為主。 須注意燈箱照明及設置高度。 往出站方向之標示系統以黃色為底色。
		資訊性標示 (系統路網圖)	貼壁式	<ul style="list-style-type: none"> 提供進站乘客乘車資訊。 應配置於場站各出入口通道進入穿堂層之進站動線上。
		資訊性標示 (場站資訊圖)	貼壁式	<ul style="list-style-type: none"> 提供場站內部各樓層之平面圖及人行動線，並以標示「您的位置」使乘客清楚確認所在地點。 須標示場站內部及外部之轉乘設施位置。
		資訊性標示 (場站位置圖)	貼壁式	<ul style="list-style-type: none"> 以場站為中心點向外延伸 800 公尺，提供各出口位置、編號、轉乘設施及主要地標之相關位置。
人行通道 (室內長廊)	室內狹長型通道之牆面	指示性標示 無障礙設施標示	貼壁式	<ul style="list-style-type: none"> 次要轉乘設施導引，如停車場、電梯等。 須考量標示佈設間距，建議距離為每 20-30 公尺。 無障礙設施須考量輪椅使用者之視距高度。
	通往其他路線及轉乘設施之牆面或地面 主要通道進出動線交會點	指示性標示	貼壁式 地面式	<ul style="list-style-type: none"> 可利用顏色色帶導引至不同路線及各項轉乘設施。 進出動線以箭頭指示分隔，人行方向為靠右行走。 地面式標示材質須選擇耐磨及防滑表面處理。

*為建議設置形式，實際設置狀況仍需配合空間配置。

表 5-4 人行系統標示之設置位置及內容(續二)

轉乘設施項目	標示系統設置位置及內容			設置要點
	位置	類型	形式*	
出入口	場站出口方向	指示性標示	貼壁式	<ul style="list-style-type: none"> 於出口處標示出口編號及重要地標名稱。 出入口標號若超過 1 個時，須利用方位或編號加以區隔，並須有一定之規則及順序性。
	穿堂層往各出口通道之出站動線上	資訊性標示 (場站位置圖)	貼壁式	<ul style="list-style-type: none"> 以場站為中心點向外延伸 800 公尺，提供各出口位置、編號、轉乘設施及主要地標之相關位置。
	穿堂層往各出口通道之出站動線上	資訊性標示 (場站位置圖)	貼壁式	<ul style="list-style-type: none"> 以場站為中心點向外延伸 800 公尺，提供各出口位置、編號、轉乘設施及主要地標之相關位置。
人行通道 (戶外人行道)	戶外人行道之牆面	指示性標示 無障礙設施標示	貼壁式	<ul style="list-style-type: none"> 路外轉乘設施之導引，如公場站、臨停區、停車場。 前往「電梯」之導引標示須於設施前先行預知，避免使用者繞路。
	設施所在位置附近	識別性標示 (設施識別)	立地式	<ul style="list-style-type: none"> 設置地點以不影響人行動線為原則。
垂直動線設施 (坡道、樓梯、電扶梯、電梯)	設施所在位置附近	識別性標示 (設施識別)	立地式	<ul style="list-style-type: none"> 設置地點以不影響人行動線為原則。
	設施所在位置	警告性標示		<ul style="list-style-type: none"> 設施使用說明及警告標示。警告性標示系統以紅色為底色。
	淨空區(緩衝區)及警示區域	警告性標示	地面式	<ul style="list-style-type: none"> 警示區域如踏階前緣及電梯與地面間隙等。 淨空區(緩衝區)以黃色貼紙採「斜網紋」造型標示。
	樓梯及電扶梯踏階前緣	警告性標示	地面式	<ul style="list-style-type: none"> 以黃色貼紙或漆料於踏階前緣標示。

*為建議設置形式，實際設置狀況仍需配合空間配置。

第六章 轉乘資訊系統規劃設計準則

6.1 通則

6.1.1 定義

- 1.場站之轉乘資訊系統主要係提供乘客於行前、旅行中所需之相關轉乘資訊，以幫助乘客進行轉車時之依據，增進轉乘之便利性。
- 2.轉乘資訊提供方式包括網頁、宣傳摺頁、靜態資訊看板、動態資訊看板、電腦查詢系統(kiosk)。
- 3.轉乘資訊項目及內容：
 - (1)路網資訊，如場站位置圖與配置、路網資料、路線資料、起終點與停靠站位，為靜態資訊。
 - (2)班次時刻，如班次時刻表，為靜態資訊；預定到站時間、預定旅行時間，為動態資訊。
 - (3)費率資訊，如費率結構、收費方式、購票地點，為靜態資訊。
 - (4)行車狀況資訊，如事故資訊、車輛位置、擁擠程度或車輛到離站時間，為動態資訊。
 - (5)旅程規劃資訊：例如選擇運具與班次時刻、預計總時間與總成本，為互動式查詢資訊。

6.1.2 規劃設計通則

- 1.資訊內容應正確、一致及連續。
- 2.資訊提供須提前且即時，且靜態資訊與動態資訊並重。
- 3.資訊內容應以中文為主，英文為輔。
- 4.不同類型運輸系統資訊之方式如表 6.1 所示。

表 6-1 各運輸系統之資訊提供方式分類表

資訊類型 運輸系統	路網資訊	班次時刻資訊	費率資訊	行車狀況資訊	旅程規劃資訊
航空運輸	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 電腦查詢系統 	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 動態資訊看板 電腦查詢系統 	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 電腦查詢系統 	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 動態資訊看板 電腦查詢系統 	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 電腦查詢系統
商港客運	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 電腦查詢系統 	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 動態資訊看板 電腦查詢系統 	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 電腦查詢系統 	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 動態資訊看板 電腦查詢系統 	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 電腦查詢系統
臺鐵	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 宣傳摺頁 電腦查詢系統 	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 宣傳摺頁 靜態資訊看板 動態資訊看板 電腦查詢系統 	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 宣傳摺頁 靜態資訊看板 電腦查詢系統 	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 動態資訊看板 電腦查詢系統 	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 電腦查詢系統
高鐵	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 宣傳摺頁 靜態資訊看板 電腦查詢系統 	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 宣傳摺頁 靜態資訊看板 動態資訊看板 電腦查詢系統 	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 宣傳摺頁 靜態資訊看板 電腦查詢系統 	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 動態資訊看板 電腦查詢系統 	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 電腦查詢系統
國道客運	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 宣傳摺頁 電腦查詢系統 	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 宣傳摺頁 動態資訊看板 電腦查詢系統 	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 宣傳摺頁 電腦查詢系統 	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 動態資訊看板 電腦查詢系統 	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 電腦查詢系統
市區公車/ 地區客運	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 宣傳摺頁 電腦查詢系統 	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 宣傳摺頁 動態資訊看板 電腦查詢系統 	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 宣傳摺頁 電腦查詢系統 	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 動態資訊看板 電腦查詢系統 	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 電腦查詢系統
捷運	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 宣傳摺頁 靜態資訊看板 電腦查詢系統 	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 宣傳摺頁 靜態資訊看板 電腦查詢系統 	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 宣傳摺頁 靜態資訊看板 電腦查詢系統 	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 動態資訊看板 電腦查詢系統 	<ul style="list-style-type: none"> 網頁 電腦查詢系統

6.2 入口網頁

6.2.1 設計準則

1. 場站營運單位應設置入口網頁，供乘客查詢相關轉乘資訊，或由營運單位之入口網頁下提供點選連結。



2.入口網頁應提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內轉乘運具之靜態資訊或相關連結，內容應包括：

(1)轉乘運具之種類。

(2)轉乘運具之搭乘地點。

(3)轉乘運具之營運資訊，內容應包括：

①路網資訊

②班次時刻。

③費率資訊。

④行車狀況。

(4)場站附屬停車場之管理規則、費率資訊、車位空滿資訊。

3.入口網頁應提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內提供運具租賃服務之資訊，內容應包括租賃地點、租賃規則、費率資訊。

4.入口網頁應提供旅運規劃，提出整趟行程之各到離站運具組合方案，及各方案所需之總時間與總成本。

6.2.2 因地制宜及特殊考量

1. 相同營運單位之不同複合運輸場站可設置共同入口網頁

2.若為國際運輸聯外運輸系統之端點站、重要轉運站，及提供行李託運服務之場站，應提供該國際運輸系統之動態與靜態資訊。

3.若國際運輸場站透過其場站內聯外運輸系統可轉乘至其他運具，應提供該運具之動態與靜態資訊。

6.3 靜態資訊看板

6.3.1 設計準則

1.場站營運單位應在轉乘臨停與停車設施處及場站主要出入口處設置靜態資訊看板，供乘客查詢相關轉乘資訊。



2.轉乘臨停與轉乘停車設施區

(1)在轉乘臨停區，應提供主運具靜態資訊，內容應包括：

- ①路網資訊。
- ②班次時刻。
- ③費率資訊。

(2)在轉乘停車設施區，應提供停車場之靜態營運資訊，內容應包括：

- ①管理規則。
- ②費率資訊。

3.場站主要出入口處

(1)在場站主要出入口處，應提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內轉乘運具之靜態資訊，內容應包括：

- ①轉乘運具之種類。
- ②轉乘運具之搭乘地點。
- ③轉乘運具之營運資訊，其中：
 - a.轉乘運具若為高鐵者，應提供其路網資訊、費率資訊。
 - b.轉乘運具若為捷運者，應提供其路網資訊、班次時刻資訊。
 - c.轉乘運具若為航空運輸、商港客運、臺鐵、國道客運、公路客運(或市區公車)者，以其他方式提供相關營運資訊。

(2)在場站主要出入口處，應提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內提供運具租賃服務之資訊，內容應包括租賃地點、租賃規則、費率資訊。

4.靜態資訊看板之設置位置應避免視線方向與場站內其他物體相衝突。

6.3.2 因地制宜及特殊考量

- 1.若場站內無主運具之下客處，在場站主要出入口處可不提供轉乘運具之靜態資訊。
- 2.若國際運輸場站透過聯外運輸系統可轉乘至其他運具，在該聯外運輸系統之搭車地點亦應提供其他運具之靜態資訊。

- 3.若為國際運輸聯外系統之端點站、重要轉運站、及提供行李託運服務之場站，應提供該國際運輸系統之靜態資訊。

6.4 動態資訊看板

6.4.1 設計準則

- 1.複合場站營運單位應在轉乘臨停與停車設施處及場站主要出入口處設置動態資訊看板，供乘客查詢相關轉乘資訊。



- 2.轉乘臨停與停車設施處

- (1)在轉乘臨停處，應提供該運具之動態營運資訊，內容應包括：

- ①班次時刻。
- ②行車狀況。

- (2)在轉乘停車設施入口，應提供停車場之車位空滿資訊。

- 3.場站主要出入口處

- (1)在場站主要出入口處，應提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內轉乘運具之動態資訊，其中：

- ①轉乘運具若為航空運輸、商港客運、臺鐵、高鐵、國道客運、公路客運(或市區公車)者，應提供其班次時刻、行車狀況。
- ②轉乘運具若為捷運者，應提供其行車狀況。

- 4.動態資訊看板之設置位置應避免視線方向與場站內其他物體相衝突。

6.4.2 因地制宜及特殊考量

- 1.若轉乘運具之營運單位本身無法提供即時營運資訊時，則場站營運單位可不提供該運具之動態資訊。
- 2.若場站內無主運具之下客處，在場站主要出入口處可不提供轉乘運具之動態資訊。

- 3.若為國際運輸聯外運輸系統之端點站、重要轉運站，及提供行李託運服務之場站，亦應提供該國際運輸系統之動態資訊。
- 4.若國際運輸場站透過聯外運輸系統可轉乘至其他運具，在該聯外運輸系統之搭車地點亦應提供其他運具之動態資訊。

6.5 宣傳摺頁

6.5.1 設計準則

- 1.複合場站營運單位應在服務臺或場站主要出入口處放置轉乘運具之宣傳摺頁，供乘客查詢相關轉乘資訊。
- 2.宣傳摺頁應提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內轉乘運具之資訊，內容應包括：



- (1)轉乘運具之種類。
- (2)轉乘運具之搭乘地點。
- (3)轉乘運具之營運資訊，其中：

- ①轉乘運具若為臺鐵、高鐵、公路客運(市區公車)、捷運者，應提供其路網資訊、班次時刻、費率資訊。
- ②轉乘運具若為國道客運者，應提供其路網資訊、班次時刻。
- ③轉乘運具若為航空運輸、商港客運者，以其他方式提供相關營運資訊。

- 3.宣傳摺頁應提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內提供運具租賃服務之資訊，內容應包括租賃地點、租賃規則、費率資訊。

6.5.2 因地制宜及特殊考量

- 1.同一營運單位之不同場站(如臺鐵各站、高鐵各站、捷運各站)可共同設置宣傳摺頁。

- 2.若國際運輸場站透過聯外運輸系統可轉乘至其他運具，在該聯外運輸系統之搭車地點亦應提供其他運具之靜態資訊。
- 3.同一地區若有不同複合運輸場站，或同一複合運輸場站內有多種運具共構時，可共同設置宣傳摺頁。

6.6 電腦查詢系統(kiosk)

6.6.1 設計準則

- 1.場站營運單位應在場站主要出入口處設置電腦查詢系統，供乘客查詢相關轉乘資訊。
- 2.電腦查詢系統應提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內轉乘運具之動態與靜態資訊，內容應包括：



- (1)轉乘運具之種類。
- (2)轉乘運具之搭乘地點。
- (3)轉乘運具之營運資訊，內容應包括：
 - ①路網資訊。
 - ②班次時刻。
 - ③費率資訊。
 - ④行車狀況。
- 3.電腦查詢系統應提供場站內及其周邊 800 公尺步行可及範圍內提供運具租賃服務之資訊，內容應包括租賃地點、租賃規則、費率資訊。
- 4.電腦查詢系統應提供旅運規劃，提出整趟行程之各到離站運具組合方案，及各方案所需之總時間與總成本。

6.6.2 因地制宜及特殊考量

- 1.若場站內無主運具之下客處，則電腦查詢系統可不提供轉乘資訊。
- 2.若為國際運輸聯外運輸系統之端點站、重要轉運站，及提供行李託運服務之場站，亦應提供該國際運輸系統之動態與靜態資訊。
- 3.若國際運輸場站透過其場站內聯外運輸系統可轉乘至其他運具，亦應提供該運具之動態與靜態資訊。

第七章 轉乘設施營運管理準則

7.1 通則

7.1.1 定義

- 1.複合運輸場站乃結合多種運具進行人車之運輸服務，因此存在彼此間之轉乘介面課題，就營運管理層面的角度而言，應使介面間是自然、一體的處理而提供安全、舒適、方便之轉運空間，應為經營管理之共同目標，以提升民眾搭乘大眾運輸之意願。
- 2.場站轉乘設施營運管理準則內容包括場站轉乘設施營運管理、場站轉乘設施營運管理整合及轉乘設施檢核、評估與改善。

7.1.2 轉乘設施營運管理目標

擬訂複合運輸場站營運管理目標如下：

- 1.以乘客為本之運輸服務。
- 2.提供安全、舒適、方便之轉運空間。
- 3.轉乘介面間為自然、一體的處理。
- 4.公共區域之設計與營運管理應一致。
- 5.藉由運具間轉乘之方便性與舒適、便捷的服務，達到鼓勵搭乘大眾運輸之目的。
- 6.結合交通轉運與商業活動設施，提供多元化的運輸服務。

7.2 場站轉乘設施營運與管理

- 1.轉乘設施應明確規範開放使用對象及營運時間。

- 2.轉乘設施應加強管理，避免轉乘設施被長時間占用，並嚴格取締違規占用情形，以充分發揮設施功能。
- 3.轉乘設施使用材質應以易於維護管理為考量，並應定期進行維護與保養。
- 4.轉乘設施應定期進行供需現況分析、服務水準評估及乘客滿意度調查，以作為設施服務改善之依據。
- 5.場站應提供民眾意見反應之管道，以改善轉乘設施布設、數量或標示不佳之處。
- 6.轉乘設施需求高於供給或服務水準不佳時，應採必要之管理及改善措施。
- 7.場站有多運具共站的情形或以人行地下道、人行陸橋與鄰近場站通連時，應按轉乘設施營運管理作業之整合與協調機制進行。

7.3 轉乘設施檢核、評估、調查與改善

7.3.1 實施時機

1.新建場站

(1)轉乘設施需求評估

工程規劃設計單位按運量預估進行相關轉乘設施需求評估，以利設施配置。

(2)轉乘設施檢核

①檢核時機

- a.工程規劃設計單位按照準則規範、運量預測及設施需求預估進行相關轉乘設施之設計，並經檢核確認無誤後核准。
- b.相關審查會議(如建照審照、都市設計審議、交通衝擊評估…等)參照規劃設計準則之規範進行相關審議。
- c.場站完工後按規劃設計準則進行履勘及驗收。

②檢核項目

- a.轉乘設施檢核項目區分為「必須符合」(以◎標示)及「建議符合」(無標示)，檢核項目與內容詳見附件一。
- b.有關臨停及停車設施項目、設施需求、設施區位配置、車行動線及人行動線規劃等，應擬具規劃說明以利檢核。(附件一「臨停與停車系統檢核表」及「人行及無障礙動線檢核表」中※者)
- c.其他項目需檢具相關圖說或於實地進行逐項檢核即可。
- d.標示系統應檢視設計圖說就標示系統的連慣性、單純性、統一性及層級性進行整體檢核；既有場站若無法取得原設計圖說，則需就站內標示位置及內容進行紀錄後進行整體檢視檢核。(附件一「標示系統檢核表」中※者)

2.既有場站

(1)轉乘設施檢核

①檢核時機

- a.本準則推行後，既有營運場站則可按場站之規模或特性，分階段全面進行第一次設施檢核。
- b.相關法令規範修訂，且修訂項目溯及既往。
- c.場站新增設施需按照準則規範及最新的法令規範進行設計及完成驗收。

② 檢核項目

- a.轉乘設施檢核項目與內容詳見附件一。
- b.有關臨停及停車設施項目、設施需求、設施區位配置、車行動線及人行動線規劃等，應擬具規劃說明以利檢核。(附件一「臨停與停車系統檢核表」及「人行及無障礙動線檢核表」中※者)
- c.其他項目需檢具相關圖說或於實地進行逐項檢核即可。
- d.標示系統應檢視設計圖說就標示系統的連慣性、單純性、統一性及層級性進行整體檢核；既有場站若無法取得原設計圖說，則

需就站內標示位置及內容進行紀錄後進行整體檢視檢核。(附件一「標示系統檢核表」中※者)

- e.本準則推行後，既有場站第一次進行檢核時需全面逐項檢核，其餘狀況，包括相關法令規範修訂且溯及既往時以及新增設施時，只需檢核有關之項目即可。

(2)轉乘設施需求及服務水準評估

①評估時機

- a.外部交通環境變化，進而影響場站車輛進出及站緣相關轉乘設施之服務水準，可視干擾程度及擁擠情況，以決定評估時機。
- b.場站運量變化，可能影響既有設施服務水準，當轉乘設施上期服務水準評估 B 級、C 級時，而場站整體運量較上期成長達 30%、15%時，即應進行設施需求及服務水準評估。

②估項目

- a.轉乘設施需求及服務水準評估項目及內容詳見附件二。
- b.進行評估需求及服務水準評估前，需配合進行相關必要之運量預測與調查。調查內容包括臨停系統之車輛停靠數/上下車人數、停車系統之進出車輛數/場內車輛數、人行系統之通過人數。

(3)轉乘設施乘客滿意度調查

- ①建議每 3 年定期進行轉乘設施乘客滿意度調查。
- ②乘客滿意度未達中等以上(以 5 分量表為例，即平均分數達 3 分以上)之項目，應另就該設施項目進行需求與服務水準評估、設施配置檢討，倘設施需求不足、服務水準不佳或配置不佳者，則應研擬改善措施。
- ③設施進行改善 3 個月後，應就改善項目再進行乘客滿意度調查，以追蹤改善成效。
- ④轉乘設施乘客滿意度調查項目及內容詳見附件三。

有關場站轉乘設施檢核與改善流程、需求及服務水準評估與改善流程、乘客滿意度調查與改善流程如圖 7.3-1 所示~圖 7.3-4 所示。

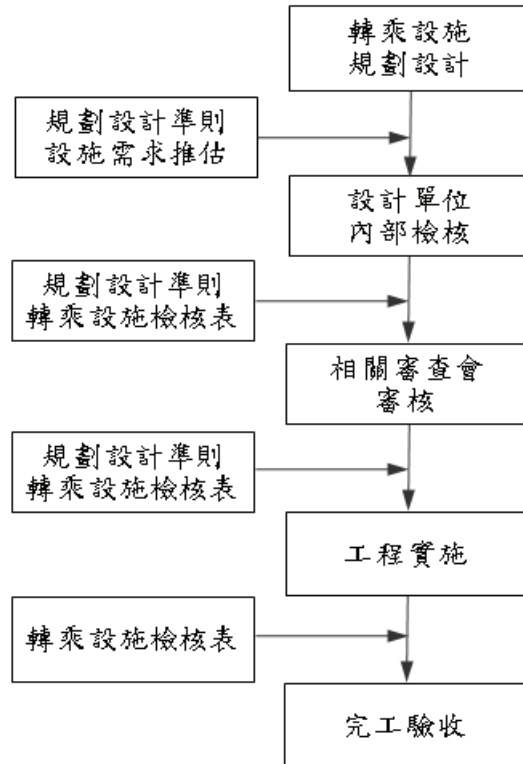


圖 7-1 新建場站轉乘設施檢核流程

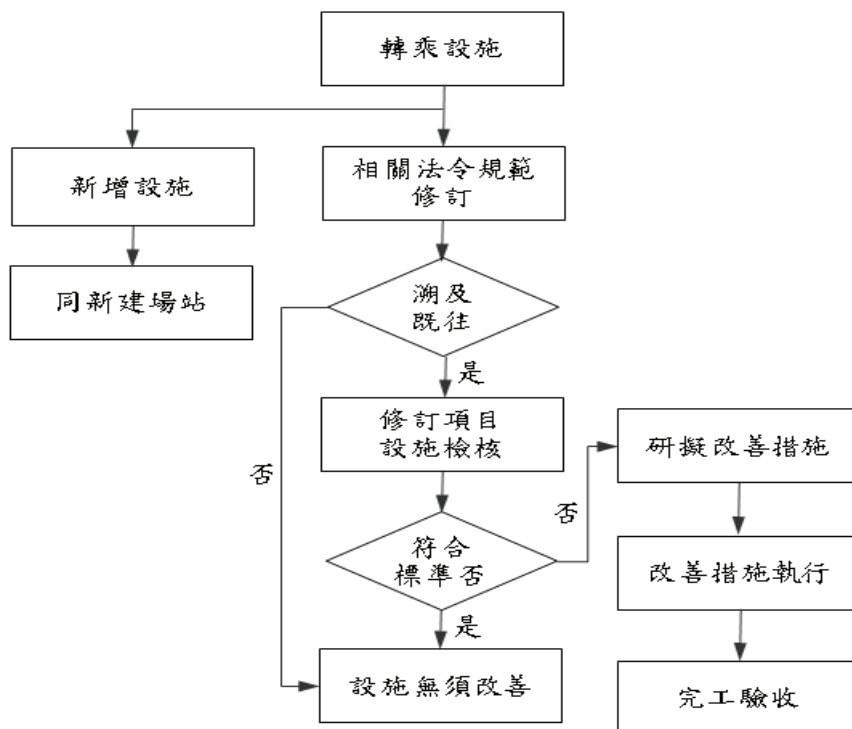


圖 7-2 既有建場站轉乘設施檢核及改善流程

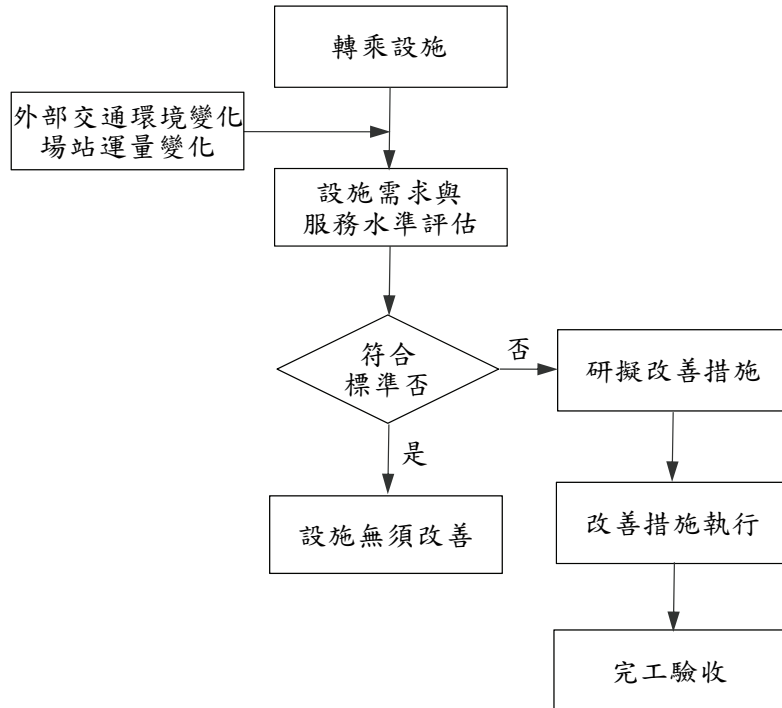


圖 7-3 場站轉乘設施需求及服務水準評估與改善流程

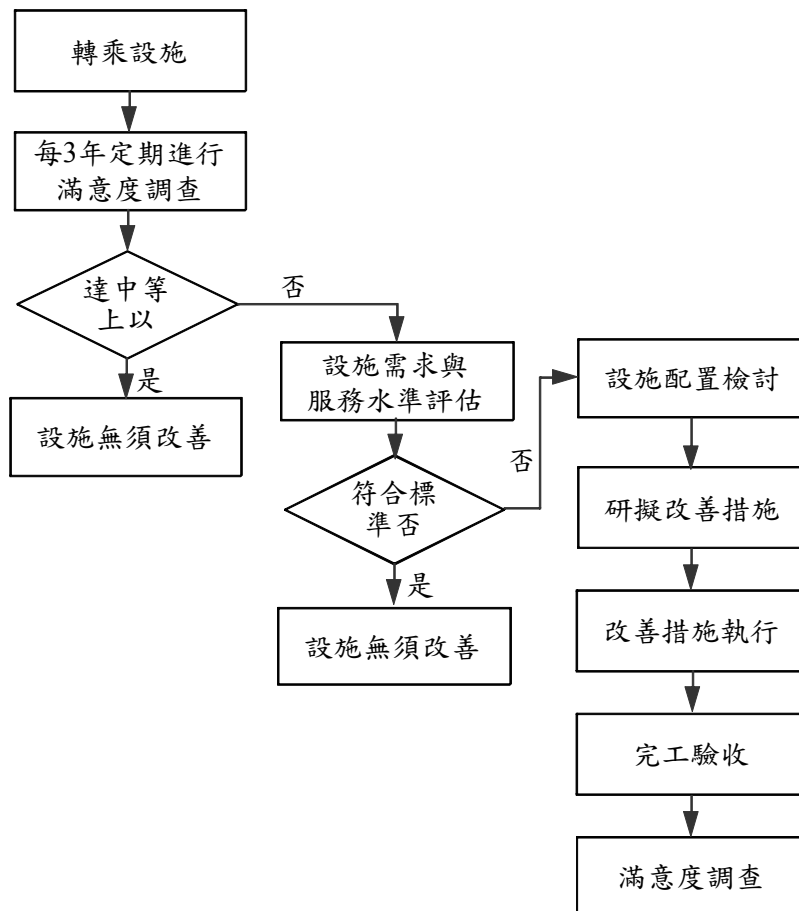


圖 7-4 場站轉乘設施乘客滿意度調查與改善流程

7.3.2 轉乘設施改善程序

1. 首先就轉乘動線、設施軟體部分及管理面進行檢討改善。
2. 硬體部分未符標者準，分階段進行設施配置調整或設施擴增。
 - (1) 按設施需求、服務水準、平均使用率或乘客滿意度進行檢討。
 - (2) 既有設施數量、寬度不足需求之 0.8，或設施服務水準由設計服務水準下降 2 級，或乘客滿意度平均為中等以下，則應列為短期改善項目。
 - (3) 既有設施數量、寬度不足需求之 0.9，或設施服務水準由設計服務水準下降 1 級，或乘客滿意度平均為中等，則應列為中期改善項目。
 - (4) 收費停車設施如收費時間內平均每小時停車數高於收費停車位總數之 80%，為維持設施供需平衡，可考量提高停車費率或其他改善方式。
3. 設施硬體部分因場站基地條件受限而無法改善者，則應研擬相關替代方案，例如於基地外的合理步行距離範圍內，規劃其他可替代之設施。
4. 當採行上述之改善措施後，轉乘設施仍未達檢核標準者，則應採運輸管理手段改變乘客運具選擇行為。

7.3.3 負責單位

1. 轉乘設施檢核
 - (1) 新建場站設計階段：設計單位審核人員
 - (2) 新建場站審核階段：相關審查會審核(特種建築物、建照、都審、環評…)
 - (3) 既有場站：目的事業主管機關
2. 轉乘設施需求及服務水準評估、乘客滿意度調查、改善規劃與執行
 - (1) 單一主運具場站：場站營運管理單位

- (2)具一種以上主運具場站：場站營運整合單位
- (3)站區多主運具場站：縣市政府與各場站營運管理單位共同組成專案小組
- (4)督導單位：目的事業主管機關

7.4 轉乘設施整合

7.4.1 轉乘臨停與轉乘停車系統整合

- 1.同一地區具相近或相同之規劃建設時程之相鄰不同主運具場站
 - (1)各主運具場站之轉乘設施需求規模應個別估算。
 - (2)設施布設時應作一併考量。
 - (3)以乘客轉乘便利及土地資源作有效運用為考量。
- 2.場站具有一種以上之主運具
 - (1)建設時程相同時，設施需求規模應個別估算，但布設應一併考量。
 - (2)建設時程不同時，應對後期開發單位轉乘需求作設施或用地預留。
- 3.新建場站周邊具有營運中場站
 - (1)新建場站之轉乘設施需求應由場站本身提供。
 - (2)所有新闢設施以內部化為原則。
 - (3)步行範圍內既有公車臨停設施可考量共同使用，但須評估既有設施之剩餘容量是否足敷新增需求。不論共用既有設施或新設時應充分考量乘客步行轉乘距離及便利性。
- 4.新建場站周邊具有營運中停車設施
 - (1)新建場站之轉乘設施需求應由場站本身提供。
 - (2)所有新闢設施以內部化為原則。
 - (3)倘受基地用地條件限制，無法設置足夠的停車設施滿足需求時，而於場站步行距離範圍內之停車場尚有剩餘容量足敷新建場站需求，則可規劃作為替代轉乘停車設施，但仍須符合相關法令之規定。

5.場站結合土地開發

- (1)場站本身與土地開發之轉乘設施需求應個別估算。
- (2)設施布設時應作一併考量。
- (3)就轉乘臨停設施而言，大客車及計程車臨停設施應以共同設置為原則，汽機車臨停設施則可考量分別設置。
- (4)就轉乘停車設施而言，開放大眾使用者應以共同設置為原則，未開放大眾使用者則應與開放大眾使用者進行必要之區隔。

7.4.2 人行系統及無障礙系統整合

1.動線之整合

- (1)動線之整合上須滿足直接、簡單、連續及易辨識等基本要素。
- (2)動線依其層級性區分為主要通道及次要通道，而場站之主要轉乘設施應設置於主要動線上為最優先考量，其餘次要轉乘設施則設置於次要動線上。
- (3)身心障礙者及弱勢者動線應與主要動線進行區隔，減少彼此間之衝突。

2.設施區位之整合

- (1)場站在規劃設計階段應事先預留未來連通通道、緩衝空間及設施設置位置，以便將來連通時配合建設。
- (2)若同為新建場站時，先建設之場站亦必須預留必要設施通道之緩衝區，將來連通時再各自配合建設。

3.設施需求之整合

- (1)共同廊道：以總量方式檢討由一運具至另一運具之雙向轉乘乘客數，並推估每一處廊道承載分量，及應依照第三章所述之標準計算應設寬度。
- (2)共同樓梯、電扶梯：以每層為依據分別就各運具運量按設計流率檢討樓梯與電扶梯之寬度及數量，而共同大廳層應同時滿足各別運具

運量所需及兩者合併計算所需，再依設計流率檢討樓梯與電扶梯之寬度及數量。

- (3)共同出入口：共構之場站共同出入口，無法判別乘客是經由此一出入口使用何種運具時，建議除應滿足各運具分別計算之值外，其合計值之大小亦應大於各運具合計運量所需出入口之值。

7.4.3 標示系統整合

1.動線之整合

- (1)動線依其層級性區分主次要動線，將主要的轉乘設施利用懸吊式燈箱標示於主要動線上，而次要的轉乘設施僅需標示於次要動線上，或利用貼壁式提供導引標示及車站資訊圖。
- (2)避免因資訊過多而造成標示系統設置過於混亂及乘客在閱讀上之不便。

2.標示內容之整合

- (1)經由動線之整合可清楚區分各項轉乘設施標示系統之層級性
- (2)標示內容設計整合，包括各設施中、英文名詞與符碼圖案及標示設計應統一。
- (3)標示設計應整合色彩、文字(中、英文字型及字體大小)、箭頭、硬體設計(材質、形式及尺寸)及照明等項目。

3.標示設置之整合

- (1)標示系統設置之整合應包括設置地點、設置位置及設置高度等項目應進行整合。
- (2)標示設置地點及位置須配合動線上之整合，其設置形式可為懸吊式、立地式、貼壁式及地面式四類，各項設置形式則須考量設置高度及布設間距。
- (3)標示設置高度以不影響人行動線為主要原則，並提供約 15-30 公尺之可視距離，而提供給輪椅使用者閱讀之標示系統則須考量其可視高度。

- (4)標示布設除於動線之決策點外，建議間距至少約 20-30 公尺提供一處導引標示，以避免乘客因長時間無法獲得資訊而產生不確定性。

7.4.4 轉乘資訊系統整合

- (1)各公共運輸營運資訊應建立共同資料庫平臺。
- (2)各公共運輸營運單位必須定期進行營運資料更新與勘誤，以確保所提供資訊內容之正確性及即時性。資訊的提供及維護情形納入營運與服務評鑑項目。
- (3)各運輸場站經營單位可透過共用資料庫平臺，蒐集轉乘運具之相關資訊並發布。

7.5 場站與轉乘設施主管單位及營運管理單位整合

7.5.1 場站用地範圍內轉乘設施

1.興建階段的整合

- (1)主管單位：按各單位之目的事業主管機關。
- (2)工程執行單位
 - ①目的事業主管機關均為地方主管機關：由地方主管機關協調一工程執行單位負責縣市政府。
 - ②目的事業主管機關之一中央主管機關：由交通部協調一工程執行單位負責。
- (3)工程建設經費分攤
 - ①共構及共用設施部分：按各單位權屬管轄區域面積比例分攤，各單位權屬管轄區域則由各單位共同議定之。
 - ②個別使用設施部分：各單位自行負擔。

2.營運階段的整合

- (1)主管單位：營運管理整合單位之目的事業主管機關。

- (2)營運管理整合單位：由各營運單位共同組成轉乘設施管理委員會，統一負責站內轉乘設施之維護管理、改善、及新增及維護管理，並按照持有或租約中使用面積作為強制規範依據，擬定相關權責、內容項目與維護經費分擔等。

7.5.2 場站用地範圍外轉乘設施

- (1)主管單位：地方主管機關。
- (2)營運管理整合單位：站體外轉乘設施大多歸地方主管機關主管，就介面部分可能由各場站營運單位分別使用、持有，故可由當地主管機關召集共同使用單位組成專案小組負責整體規劃，並協調工程執行單位、經費分攤方式與完工後連通設施之維護管理單位。

參考文獻

- 1.交通部運輸研究所，2001 年臺灣地區公路容量手冊，民國 90 年。
- 2.公共標示常用符碼設計參考指引，行政院研究發展考核委員會，民國 93 年。
- 3.交通工程手冊，交通部編審，民國 92 年。
- 4.自行車道設施設計準則彙編，中華民國景觀學會，民國 92 年。
- 5.建築技術規則建築設計施工編，民國 96 年。
- 6.建築物無障礙設施設計規範，內政部營建署，民國 97 年 4 月。
- 7.高雄都會區鐵路地下化綜合規劃報告第四十冊與捷運工程、高速鐵路、快速道路之配合，交通部臺北市區地下鐵路工程處，民國 88 年 10 月。
- 8.高雄都會區鐵路地下化綜合規劃報告第四十四冊旅運服務設施，交通部臺北市區地下鐵路工程處，民國 88 年 10 月。
- 9.高鐵車站設計準則，交通部高速鐵路工程籌備處，民國 86 年 3 月。
- 10.高鐵車站機能需求報告，交通部高速鐵路工程籌備處，民國 86 年 3 月。
- 11.高鐵車站特定區與聯外交通系統規劃，臺灣高速鐵路股份有限公司，民國 87 年 6 月。
- 12.捷運系統技術標準規範建立之研究，臺北市政府交通局，民國 84 年 6 月。
- 13.捷運臺北車站轉乘指標資訊及動線規劃，臺北大眾捷運股份有限公司，民國 97 年 8 月。
- 14.無障礙建築及設施設計規範草案，內政部營建署，民國 96 年 5 月。
- 15.臺北市無障礙環境設計手冊，臺北市政府，民國 87 年 4 月。

- 16.臺北都會區大眾捷運系統標誌圖案手冊第四版，臺北市政府捷運工程局，民國 91 年 12 月。
- 17.臺北都會區大眾捷運系統規劃手冊第十二版第四冊固定設施需求，臺北市政府捷運工程局，民國 87 年 11 月。
- 18.臺灣高速鐵路車站設計規範，臺灣高速鐵路股份有限公司，民國 91 年 10 月。
- 19.臺灣鐵路管理局新建車站及沿線景觀設計參考手冊，臺灣鐵路管理局，民國 95 年 7 月 18 日。

附件一 轉乘設施檢核表

附件 1-1 「轉乘臨停與轉乘停車系統」檢核表

一、通則

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
※ 1	場站動線採人車分離方式規劃，或有交織情況發生提供行人專用號誌或劃設穿越道。	2.1.2		
※ 2	動線規劃以步行為優先，其次為大眾運輸系統、遊覽車、計程車、私人運具接送、私人運具停車。	2.1.2		
※ 3	場站轉乘臨停與停車系統所提供之設施符合準則 2.1.3 節之項目。	2.1.3		

※審閱規劃單位所擬具之規劃說明後評定審核結果

二、轉乘臨停系統—一般性準則

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
※ 1	乘客到達轉乘運具臨停上下客區未穿越車道；或有穿越情形，已設置行人專用號誌或行人穿越道。	2.2.2.1		
※ 2	轉乘運具臨停上下客區與主運具場站出入口之步行距離未超過 300 公尺。	2.2.2.1		
※ 3	轉乘運具臨停上下客區提供車輛靠右行駛上下車之設計。	2.2.2.1		
※ 4	各車種之轉乘臨停設施區位及上下客均採區隔設置。	2.2.2.1		
※ 5	轉乘臨停系統設施出入口離道路交叉口 10 公尺以上。	2.2.2.1		
※ 6	轉乘臨停設施採內部化時，上下客區維持兩個車道布設，寬度達 6 公尺以上。	2.2.2.1 2.2.2.2 2.2.2.3		

※審閱規劃單位所擬具之規劃說明後評定審核結果

三、轉乘臨停系統—大客車

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 1	公車停靠區 (1)道路外緣劃設區域寬度達 2.6 公尺以上。 (2)道路外緣劃設「公車停靠區」字樣。	2.2.1.1		
◎ 2	路緣線型公車彎 (1)寬度達 3 公尺以上，長度達 15 公尺以上。 (2)減速區車道長寬比率大於 5：1；加速區車道長寬比率大於 3：1。	2.2.1.1		
3	大客車臨停上下客區與場站出入口直接接連。	2.2.2.2		
4	大客車臨停上下客區配合出入口位置設置。	2.2.2.2		
◎ 5	經過站體之大客車道規劃為單向或專用道。	2.2.2.2		
6	大客車臨停區提供 (1)候車座位。 (2)遮雨(陽)設施。 (3)足夠的照明設備，照度達 50Lux 以上。	2.2.2.2		
◎ 7	遊覽車臨停區未超過 3 席。	2.2.3		
8	遊覽車臨停上下客區應配合出入口位置設置，其下客區可與大客車臨停下客區共用。	2.2.3		

◎為必須符合項目

四、轉乘臨停系統—計程車、小汽車及機車

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 1	計程車臨停彎之車位長度 5 公尺，寬度 2.5 公尺，兩車位之間隔為 1 公尺；若臨停區為帶狀區，則寬度最少 2.5 公尺。	2.2.1.2		
※ 2	計程車上客區採內部化設置。	2.2.2.3		

※審閱規劃單位所擬具之規劃說明後評定審核結果；◎為必須符合項目

四、轉乘臨停系統－計程車、小汽車及機車(續)

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 3	小汽車臨停彎之車位長度 5 公尺，寬度 2.5 公尺，兩車位之間隔為 1 公尺；若臨停區為帶狀區，則寬度最少 2.5 公尺。	2.2.1.2		
◎ 4	機車臨停彎車位長度為 2 公尺、寬度應為 1 公尺。	2.2.1.2		
※ 5	計程車、小汽車及機車臨停下客區採內部化設置，並將汽機車區隔。	2.2.2.3		
※ 6	小汽車及機車臨停上客區設置於停車場內，未設置於場站站緣。	2.2.2.3		
◎ 7	臨停接送車輛進出場站之行駛路線未穿越收費停車場。	2.2.2.3		
8	臨停接送區應提供 (1)遮雨(陽)設施。 (2)足夠的照明設備，照度達 50Lux 以上。	2.2.2.3		

※審閱規劃單位所擬具之規劃說明後評定審核結果；◎為必須符合項目

五、轉乘停車系統－一般性準則

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
1	地面式停車場以植栽與步道方式設計，將停車空間分隔為若干單位。	2.3.2.1		
2	轉乘停車系統未採機械式停車位。	2.3.2.1		
◎ 3	乘客到達轉乘停車區未穿越車道；或有穿越情形，已設置行人專用號誌或行人穿越道。	2.3.2.1		
※ 4	站外停車場與場站出入口間之步行距離未超過 500 公尺。	2.3.2.1		
5	站外停車場與場站出入口間之通道設置遮雨(陽)設施。	2.3.2.1		
6	轉乘停車區車輛出入口預留付費及排列等候空間。	2.3.2.1		

※審閱規劃單位所擬具之規劃說明後評定審核結果；◎為必須符合項目

五、轉乘停車系統—一般性準則(續一)

	項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎	7	轉乘停車區各車輛出入口進行區隔。	2.3.2.1		
※	8	轉乘停車區車輛出入口未設置在幹道上。	2.3.2.1		
※	9	轉乘停車區車輛出入口有良好的視野設計。	2.3.2.1		
◎	10	轉乘停車區車輛出入口未集中於一街道上。	2.3.2.1		
※	11	轉乘停車區車輛出入口臨接道路寬度達 8 公尺以上。	2.3.2.1		
◎	12	轉乘停車區車輛出入口未在自道路交叉點或截角線、轉彎處起點、穿越斑馬線、橫越天橋或地下道出入口 5 公尺以內。	2.3.2.1		
◎	13	轉乘停車區車輛出入口臨接道路之坡度未超過 1/8。	2.3.2.1		
◎	14	轉乘停車區車輛出入口設置距公車站牌、鐵路平交道 10 公尺以上。	2.3.2.1		
◎	15	轉乘停車區車輛出入口設置距幼稚園、國民學校、盲啞學校、傷殘教養院、公園等出入口 20 公尺以上。	2.3.2.1		
◎	16	轉乘停車區車輛出入口設置距其他路外停車場車輛出入口(含場站轉乘停車區其他車輛出入口)10 公尺以上。	2.3.2.1		
◎	17	轉乘停車區車輛出入口在指定退縮之人行空間後留設 2 公尺以上之緩衝空間。	2.3.2.1		
◎	18	轉乘停車區地面層車輛出入口地坪與相鄰之人行空間採順平處理並以不同色彩之材質加以區隔。	2.3.2.1		

◎為必須符合項目

五、轉乘停車系統—一般性準則(續二)

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 19	轉乘停車區單車道寬度達 3.5 公尺以上，雙車道寬度達 5.5 公尺以上。	2.3.2.1		
◎ 20	轉乘停車區停車位角度超過 60 度時，其前方車道之寬度達 5.5 公尺以上。	2.3.2.1		
◎ 21	轉乘停車區小汽車車道坡度未超過 1/6。	2.3.2.1		
◎ 22	轉乘停車區車道與兩端道路銜接處布設適當之豎曲線，其表面用粗面或其他防滑之材料。	2.3.2.1		
◎ 23	轉乘停車區專供小型車使用車道之內側曲線半徑達 5 公尺以上。	2.3.2.1		
◎ 24	轉乘停車區供大型車使用車道之內側曲線半徑達 10 公尺以上。	2.3.2.1		
◎ 25	機車單車道寬度達 2 公尺以上，雙車道寬度達 3.5 公尺以上。	2.3.2.1		
◎ 26	機車車道坡度設計未超過於 1/8，並鋪設防滑材料。	2.3.2.1		
◎ 27	汽、機車混合車道，單車道寬度達 3.5 公尺以上，雙車道寬度達 5.5 公尺以上，坡度設計未超過 1/8。	2.3.2.1		
◎ 28	轉乘停車區內行人通道或跨越車道處以不同鋪面、反光材質與顏色來布設。	2.3.2.1		
◎ 29	轉乘停車區內設置停車導引資訊系統。	2.3.2.1		
◎ 30	轉乘停車區內提供明顯易見且連續的導引標示。	2.3.2.1		
◎ 31	轉乘停車區內有足夠的自然光或人工照明，照度達 50Lux 以上。	2.3.2.1		
◎ 32	轉乘停車區有管制及保全設施。	2.3.2.1		

◎為必須符合項目

六、轉乘停車系統—大客車

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 1	大客車停車位寬度為 4 公尺，長度應為 12 公尺。室內停車位則其 1/2 之車位數，每輛停車位寬度及長度各寬減 25 公分	2.3.1.1		
◎ 2	大客車坡道未超過 1/10。	2.3.2.2		
◎ 3	大客車坡道與兩端道路銜接處布設適當的豎曲線，且表面使用粗面或其他防滑材質。	2.3.2.2		
◎ 4	大客車停車場室內及車道淨高達 460 公分以上。	2.3.2.2		

◎為必須符合項目

七、轉乘停車系統—小汽車、機車、自行車

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
1	小汽車停車位採 90 度停車位配置。	2.3.1.2		
◎ 2	小汽車客車停車位寬度為 2.5 公尺，長度應為 6 公尺。室內停車位則其 1/2 之車位數，每輛停車位寬度及長度各寬減 25 公分	2.3.1.2		
3	機車停車位使用 90 度停車位配置。	2.3.1.3		
4	若機車停車位採 90 度直角配置時，其車道寬度應大於 1.5 公尺	2.3.1.3		
◎ 5	機車停車位尺寸寬度為 1 公尺，長度為 2 公尺。	2.3.1.3		
※ 6	機車採集中設置，並與小汽車停車設施採分離設置。	2.3.2.3		
◎ 7	機車及小汽車之出入車道及坡道採實體分隔。	2.3.2.3		

※審閱規劃單位所擬具之規劃說明後評定審核結果；◎為必須符合項目

七、轉乘停車系統—小汽車、機車、自行車(續)

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
※ 8	機車停車位若設置於地下層，則集中於地下一層設置。	2.3.2.3		
◎ 9	機車停車位若超過 400 輛已設置專用出入車道，且其出入口寬度應達 2.5 公尺以上。	2.3.2.3		
◎ 10	自行車停車位尺寸寬度為 0.6 公尺，長度為 2 公尺。且兩臺自行車之間距達 0.35~0.7 公尺。	2.3.1.4		
	11 自行車停放地點距場站出入口之步行距離在 100 公尺以內。	2.3.2.3		
※ 12	自行車停車位集中設置於平面層。	2.3.2.3		
※ 13	轉乘停車設施未設置於場站出入口、人行道與廣場。	2.3.2.3		

※審閱規劃單位所擬具之規劃說明後評定審核結果；◎為必須符合項目

八、計程車排班區/招呼站

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 1	計程車排班區之停車位尺寸寬度為 2.2 公尺，長度為 5 公尺。	2.3.1.5		
※ 2	計程車排班區之設置採內部化並限制停放車輛數。	2.3.2.4		
◎ 3	計程車排班區未設置於場站出入口正前方。	2.3.2.4		
◎ 4	計程車招呼站停靠區寬度為 2.2 公尺。	2.3.1.5		
◎ 5	計程車招呼站採限制停放車輛數。	2.3.2.4		
◎ 6	計程車招呼站設置距公車站牌、消防栓、巷道出入口 10 以上。	2.3.2.4		
◎ 7	計程車招呼站設置明顯標示。	2.3.2.4		
◎ 8	計程車招呼站之停靠區地面以標線標示並加繪「計程車專用」白色字樣。	2.3.2.4		

※審閱規劃單位所擬具之規劃說明後評定審核結果；◎為必須符合項目

九、因地制宜及特殊考量

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 1	主運具容許搭載私人運具，進出動線已設置導引標示。	2.2.2.4		
※ 2	結合土地開發之場站，其兩者大客車及計程車臨停設施採共同設置。	2.2.2.4		
※ 3	結合土地開發之場站，其兩者汽機車臨停設施採分別設置。	2.2.2.4		
※ 4	結合土地開發之場站，其開放大眾使用者之停車設施採共同設置。	2.3.3		
※ 5	結合土地開發之場站，其開放大眾使用與未開放大眾使用之停車設施採區隔設置。	2.3.3		

※審閱規劃單位所擬具之規劃說明後評定審核結果；◎為必須符合項目

附表 1-2 「人行系統及無障礙動線」檢核表

一、通則

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
※ 1	場站之動線規劃以乘客步行為最優先考量，公共交通為次，其他私人車輛臨停及停車轉乘最末。	3.1.2		
※ 2	乘客動線應單純、直接及安全，使進出站乘客之衝突點降至最低，以人車分離為原則。	3.1.2		
※ 3	主要動線應富穿透性，營造開放寬敞之空間，結構上避免設置柱、牆等障礙物。	3.1.2		
※ 4	場站設計提供身心障礙者直接、便利、連續及無障礙的動線設計及使用空間。	3.1.2		
※ 5	場站內人行轉乘動線(如電扶梯、進出口開門、標示系統等)之規劃，以乘客右行為原則。	3.1.2		
※ 6	行人轉乘動線儘量於同一平面層轉換，並以最短的連續路徑規劃。	3.1.2		

※審閱規劃單位所擬具之規劃說明後評定審核結果

二、出入口及門

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 1	出入口兩邊之地面 120 公分內應平整、堅硬、防滑，不得有高差，且坡度小於 1/50。	205.2.1*		
◎ 2	避難層出入口設置平臺，平臺淨寬與出入口同寬，且 150 公分以上，淨深 150 公分以上，坡度 1/50 以下。	205.2.2*		

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之條文

◎為必須符合項目

二、出入口及門(續一)

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 3	(1)地面順平且未設置門檻。 (2)若設門檻時，為3公分以下，且門檻高度在0.5公分至3公分者，作1/2之斜角處理。	205.2.2*		
◎ 4	室內出入口之地面應平順未設置門檻，且門框間之距離90公分以上。	205.2.3*		
◎ 5	室內出入口之折疊門應以推開後，扣除折疊之門扇後之距離於80公分以上。	205.2.3*		
◎ 6	單扇門側邊有適當之操作空間。	205.2.3*		
◎ 7	未使用旋轉門，若使用自動門，使用水平推拉式，且當門受到物體或人的阻礙時，設有可自動停止並重新開啟的裝置，此裝置應透過感應到地板面15至25公分及50至75公分處之障礙物來啟動。	205.4.1*		
◎ 8	若門扇或牆版為整片透明玻璃，於地面120公分至150公分處設置告知標示。	205.4.2*		
◎ 9	門把設置於地板上75-85公分處，且門把採用容易操作之型式，未使用喇叭鎖。	205.4.3*		
◎ 10	至少留有一處出入口供輪椅者使用，且應能夠直接通往電梯。	4.3		
◎ 11	出入口設置「身心障礙者下車處」，並設置「引導設施」，引導設施如服務鈴、導盲磚。	4.3		
◎ 12	若出入口設置門時，有裝設語音播音器以引導視障者辨知門之位置。	4.3		
◎ 13	若裝設自動門，其設計與背景有明顯之區別，以利辨識。	4.3		
◎ 14	利用大小適當的門墊或顏色明顯的地板，引導視障者辨知門的位置。	4.3		

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之條文

◎為必須符合項目

二、出入口及門(續二)

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 15	玻璃門採顏色對比突顯者，使其外框易於辨識。	4.3		
◎ 16	門由內向外推開啟，且門重開啟未超過 2.3 公斤。	4.3		
◎ 17	地面穿堂層之出入口淨寬為 5 公尺以上。	3.2.1		
◎ 18	出入口兩側增加側向緩衝寬度各 50 公分及門檯折減因子。	3.2.2		
◎ 19	場站出入口有顯著的識別標示，以引導乘客出入。	3.2.3		
◎ 20	場站出入口設計包含遮雨(陽)設施，且設置遮棚區域供乘客避雨之用，並提供良好之照明設備。	3.2.3		
◎ 21	場站出入口與外面街道高程須保持一致，否則須設置無障礙設施或設置標示導引至無障礙出入口。	3.2.3		
◎ 22	每處出入口設有安全門，使場站在非營運時間能予關閉。	3.2.3		

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之條文

◎為必須符合項目

三、室內通道

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 1	(1)公共區域單向通行寬度為 1.5 公尺以上。 (2)公共區域雙向通行寬度為 2.4 公尺以上。	3.3.1		
2	(1)無障礙專用走廊淨寬達 120 公分以上，走廊中如有開門，則去除門扇開啟之空間後，其淨寬達 120 公分以上。 (2)淨寬小於 150 公分之無障礙專用走廊，每隔 10 公尺、走廊盡頭或距盡頭 3.5 公尺以內，有一 150 公分×150 公分以上之迴轉空間。	204.2.2* 204.2.3*		
◎ 3	通道直接通至樓梯或電扶梯，其容量為樓梯或電扶梯的容量以上。	3.3.1		
◎ 4	(1)通道自地坪裝修面到天花板底側之淨高為 3 公尺以上，到任何障礙物底側之淨高為 2.5 公尺以上。 (2)若為無障礙專用走廊，淨高為 1.9 公尺以上。	3.3.1 204.2.4*		
5	地面平整、堅固、防滑。	202.3* 3.3.3		
◎ 6	(1)通道鋪面保持平整，有高低差處皆有提供坡道，以利行李拖運。 (2)地面坡度大於 1/50 者設置坡道。 a.高低差在 0.5 公分至 3 公分者，作 1/2 之斜角處理。 b.高低差大於 3 公分者，設置「坡道」、「升降機」或「輪椅升降臺」。	3.3.3 204.2.1* 202.2*		

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之條文

◎為必須符合項目

三、室內通道(續)

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 7	倘屬國際運輸場站(如國際機場、國際商港)或乘客行李可託運隨主運具運送之場站，於各轉乘運具下客處提供足夠的行李手推車。	3.3.4		
◎ 8	行李手推車設置位置未位於人行動線上。	3.3.4		
◎ 9	行李手推車放置區有明顯之導引標示及手推車歸位標語。	3.3.4		
◎ 10	行李手推車有清楚的標示系統及設置適當之回收處，使乘客容易集中放置。	3.3.4		
◎ 11	行李收推車回收動線設有專用道，並於地面上劃設寬約 80 公分之通道。	3.3.4		
◎ 12	(1)兩邊之牆壁，由地面起 60 公分至 190 公分以內，未有 10 公分以上之懸空突出物。 (2)如為必要設置之突出物，應設置警示或其他防撞設施。	204.2.4*		
◎ 13	無障礙之接近路線簡潔，並以標示加以導引。	4.2		
◎ 14	室內走廊未採砂礫鋪設路面。	4.2		
◎ 15	通道走廊轉角處以曲面處理。	4.2		
◎ 16	於視障者行進間易發生危險之衝突點，地板具有警告功能。	4.2		

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之條文

◎為必須符合項目

四、室外通道

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 1	(1)人行步道寬度達 2 公尺以上。 (2)若該步道鄰接公車臨停彎或計程車/小汽車臨停停車彎及人潮聚集處其寬度達 3 公尺以上。 (3)無障礙專用通路淨寬為 1.3 公尺以上。	3.8.1 203.2.3*		
◎ 2	室外通道設置於不易為車輛或其他障礙物所阻礙之處，並採人車分離。	3.8.2 4.2		
◎ 3	(1)往公車、計程車及接送轉乘設施之人行步道，設置遮雨(陽)設施。 (2)人行立體穿越設施設置照明及遮雨(陽)設施。	3.3.3 3.8.2		
◎ 4	(1)步道保持平整度，未有階梯或突然變化高程之設計。 (2)地面坡度超過 1/15 者，設置坡道。 a.高低差在 0.5 公分至 3 公分者，作 1/2 之斜角處理。 b.高低差大於 3 公分者，設置「坡道」、「升降機」或「輪椅升降臺」。	3.8.2 202.2* 203.2.2*		
◎ 5	無隔離、偏遠或隱蔽的行人步道設計；倘因無法避免，則已採開放式並有良好的照明。	3.8.2		
6	主運具場站與轉乘運具間之行人通道鋪面、行人穿越道以材質或顏色變化強調。	3.8.2		
◎ 7	地面平整、堅固、防滑。	202.3*		
◎ 8	無遮蓋戶外通路考慮排水，洩水坡度介於 1/100 至 2/100 之間。	203.2.4*		

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之條文

◎為必須符合項目

四、室外通道(續)

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 9	(1)通路 130 公分範圍內，未設置水溝格柵或其他開口。 (2)如設置者，其水溝格柵或其他開口在主要行進之方向，開口為 1.3 公分以下。	203.2.5*		
◎ 10	通路淨高為 200 公分以上。	203.2.6*		
◎ 11	(1)地面起 60-200 公分之範圍，未有 10 公分以上之懸空突出物。 (2)如為必要設置之突出物，設置警示或其他防撞設施。	203.2.6*		
◎ 12	無障礙之接近路線簡潔，並以標示加以導引。	4.2		
◎ 13	室外通路未採砂礫鋪設路面。	4.2		
◎ 14	通道走廊轉角處以曲面處理。	4.2		
◎ 15	於視障者行進間易發生危險之衝突點，地板具有警告功能。	4.2		
◎ 16	人行地下道出入口附近配置資訊標示牌，並以不同材質之標示色帶導引至不同的轉乘設施。	3.8.2		

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之條文

◎為必須符合項目

五、坡道

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 1	坡道儘量設置於建築物主要入口處，若未設置於主要入口處者，於入口處及沿路轉彎處設置方向指引。	206.2.1*		
◎ 2	坡道淨寬為 90 公分以上；若坡道為取代樓梯者(即未另設樓梯)，則淨寬為 150 公分以上。	206.2.2* 3.4.1		

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之條文

◎為必須符合項目

五、坡道(續一)

項次	檢核項目				設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 3	坡道高低差大於 20 公分者之坡度(高度與水平長度之比)為 1/12 以下				206.2.3* 3.4.1		
◎ 4	高低差小於 20 公分者，未超過下表規定。				206.2.3*		
	高度差	20 公分以下	5 公分以下	3 公分以下			
	坡度	1/10	1/5	1/2			
◎ 5	坡道地面平整、堅固、防滑。				206.2.4*		
6	坡道高低差大於 20 公分者，未鄰牆壁之一側或兩側設置高度 5 公分以上之防護緣，該防護緣在坡道側未突出於扶手之垂直投影線外上。				3.4.2 206.4.1*		
◎ 7	坡道起點及終點，設置長、寬各 150 公分以上之平臺，且該平臺之坡度 1/50 以下。				206.3.1* 3.4.1		
◎ 8	坡道每高差 75 公分，設置寬度與坡道最寬處相同，長度至少 150 公分之平臺，平臺之坡度 1/50 以下。				206.3.2* 3.4.1		
◎ 9	坡道未在中途轉彎或與其他通路交叉。若無法避免，則坡道方向變換處或兩坡道交叉處設置長寬各 150 公分以上之平臺，該平臺之坡度 1/50 以下，平臺依照坡道轉彎角度設置。				206.3.3* 4.4 3.4.1		
◎ 10	坡道高於鄰近地面 75 公分時，未臨牆之一側或兩側設置高度 100 公分之防護欄。如果高差在二層以下者，護欄高度為 100 公分以上，三層以上者為 110 公分以上，十層以上者，為 120 公分以上。				206.4.2*		
◎ 11	高低差大於 20 公分之坡道，兩側皆設置連續性扶手。				206.5.1*		
◎ 12	靠近場站出入口及人行道緣石提供坡道。				4.4		

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之條文

◎為必須符合項目

五、坡道(續二)

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 13	樓梯與坡道未混合集中設置。	4.4		
◎ 14	坡道與平臺採用對比之顏色予以區分。	4.4		
◎ 15	坡道上未鋪設貼地式引導設施	4.4		
◎ 16	人行坡道平臺上方淨空間留設 200 公分以上，以排除上方突出物。	3.4.1		
◎ 17	人行坡道僅設置於垂直動線高度在 3 公尺以下或供輪椅乘客使用。	3.4.2		
◎ 18	坡道設坡度低於 5% 的側向洩水坡度，以防止坡面積水。	3.4.2 3.8.2		
◎ 19	坡道若設於室外時，上方裝設遮雨(陽)設施。	3.4.2		

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之條文

◎為必須符合項目

六、樓梯

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 1	樓梯形式採直通式設計，未設置旋轉式及梯級間無垂直板之露空式樓梯。	301.1* 3.5.3		
◎ 2	樓梯平臺及梯級表面採用粗糙或防滑材料。	301.2* 3.5.3		
◎ 3	無頂蓋之戶外樓梯及樓梯入口注意排水，避免行走表面積水，且落水口未設置於樓梯動線上。樓梯動線上有落水口，則開口為 1.3 公分以下。	301.3*		
◎ 4	樓梯底版至其直下方地板面淨高未達 190 公分部分設防護設施，可使用格柵、花臺或任何可提醒視障者之設施。	302.1*		

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之條文

◎為必須符合項目

六、樓梯 (續)

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 5	連續性(超過一層樓)樓梯往上之梯級部分，起始之梯級有往後退一階。	302.2*		
◎ 6	樓梯平臺未有梯級或高低差。	302.3*		
◎ 7	樓梯平臺深度 (1)一般樓梯為 1.4 公尺以上。 (2)供緊急或員工使用時，樓梯平臺深度為樓梯淨寬度以上。	3.5.1		
◎ 8	樓梯平臺間高差為 3 公尺以下。	3.5.1		
◎ 9	樓梯寬度： (1)單向或與電扶梯併設時為 1.8 公尺以上。 (2)雙向或僅供樓梯時為 2.4 公尺以上。	3.5.1		
◎ 10	樓梯級高(R)： (1)一般樓梯為 12-17 公分間。 (2)無障礙設施設計為 16 公分以下。	3.5.1		
◎ 11	樓梯級深(T)： (1)一般樓梯為 28-40 公分間。 (3)無障礙設施設計為 26 公分以上。	3.5.1 303.1*		
◎ 12	同一樓梯之所有梯級有相同尺寸之級高及級深，其關係須符合 $55 \text{ 公分} \leq 2R+T \leq 65 \text{ 公分}$ 。	3.5.1		
◎ 13	梯級突沿的彎曲半徑為 1.3 公分以下。	303.2*		
◎ 14	超出踏板的突沿將突沿將下方作成斜面，該突出之斜面為 2 公分以下。	303.2*		
◎ 15	梯級邊緣之水平踏面部分作防滑處理，且與踏步平面順平。	303.3*		
◎ 16	梯級末鄰接牆壁部分，設置高出梯級 5 公分以上之防護緣。	303.4*		

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之條文

◎為必須符合項目

六、樓梯 (續一)

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 17	露天樓梯在無遮護側設有護欄。	3.5.1		
◎ 18	樓梯護欄間距考慮其安全性，以防止人員墜落。	3.5.1		
◎ 19	樓梯兩側裝設距梯級鼻端高度 75 公分之扶手或雙道扶手(高 65 公分及 85 公分)。	304.1*		
◎ 20	除下列情形外樓梯扶手為連續不得中斷。 (1)二平臺(或樓板)間之高差在 20 公分以下者可不設扶手。 (2)樓梯之平臺外側扶手得不連續。	3.5.1		
◎ 21	樓梯兩側之扶手水平延伸 30 公分以上，並作端部防勾撞處理，扶手水平延伸，未突出於走道上。	304.2* 3.5.1		
◎ 22	樓梯扶手頂部不得高於電扶梯護欄之頂部。	3.5.1		
◎ 23	樓梯寬度超過 2.4 公尺時，設置中央扶手，或樓梯級高在 15 公分以下且級深 30 公分以上免設中央扶手	3.5.1		
◎ 24	中央扶手設置雙桿，高度分別為 65 及 85 公分。	3.5.1		
◎ 25	樓梯踏階數介於 3-18 階間。	3.5.1		
◎ 26	樓梯連接各層樓板處有無阻礙之足夠轉折及淨緩衝空間。	3.5.1		
◎ 27	由樓梯梯階端點至障礙物達 4.5 公尺以上。	3.5.3		
◎ 28	樓梯擁擠區為 3 公尺乘以流動通道之全寬以上。	3.5.1		
◎ 29	由各級踏板邊緣斜線垂直計量至任何阻礙物達 2.1 公尺以上。	3.5.1		
◎ 30	由各級踏板邊緣斜線垂直計量至天花板底達 2.5 公尺以上。	3.5.1		

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之條文

◎為必須符合項目

六、樓梯 (續二)

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 31	樓梯連接各層樓板處與樓層高一致。	3.5.1		
◎ 32	緊急樓梯設置於公共區明顯且易到達之處，且正常營運時予以管制，僅在緊急狀況時供疏散使用。	3.5.3		
◎ 33	樓梯兩側設有清潔溝。	3.5.3		

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之條文

◎為必須符合項目

七、電扶梯

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 1	級寬介於 100-110 公分之間。	3.6.1		
◎ 2	級深為 40 公分以上。	3.6.1		
◎ 3	級高為 21 公分以上。	3.6.1		
◎ 4	水平踏階為 4 個以上。	3.6.1		
◎ 5	坡度為 30 度以下。	3.6.1		
◎ 6	踏步面至天花板底垂直淨高為 2.5 公尺以上。	3.6.1		
◎ 7	踏步面至任何阻礙物垂直淨高為 2.1 公尺以上。	3.6.1		
◎ 8	由梯緣至最近障礙物之最小淨距出發處為 6 公尺，到達處為 7.5 公尺。			
◎ 9	連接各樓層樓板處與樓層高一致。	3.6.1		
◎ 10	於上下出入口清楚標明使用時注意事項。	3.6.3		
◎ 11	於上下出入口設有緊急停止按鈕，且容易辨識，並有防止誤碰或蓄意破壞之設計。	3.6.3		
◎ 12	電扶梯設備範圍內之出入口平臺區均完全水平。	3.6.3		

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之條文

◎為必須符合項目

七、電扶梯(續)

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
※ 13	(1)尖峰小時雙向流量超過 4000 人時時，上下行皆有設置電扶梯。 (2)尖峰小時雙向流量低於 4000 人時時，設有上行電扶梯，下行提供樓梯。 (3)尖峰小時雙向流量低於 2000 人時時，可不設電扶梯，只設樓梯。	3.6.3		
※ 14	(1)當垂直距離超過 3 公尺時，設置上行電扶梯。 (2)當垂直距離超過 7 公尺時，設置下行電扶梯。	3.6.3		
※ 15	電扶梯上下兩端點有無阻礙之足夠轉折及緩衝空間。	3.6.3		
※ 16	提供充足的等候區域，且配置於不被其他通勤乘客妨礙之空間。	3.6.3		

※審閱規劃單位所擬具之規劃說明後評定審核結果

◎為必須符合項目

八、昇降設備(昇降機/電梯)

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 1	各樓層間之昇降機動線連貫。	3.7.2		
◎ 2	昇降機設置於明顯處，並設有導引標誌。	4.5		
◎ 3	特定乘客及工作人員使用之昇降機，其機廂尺寸符合下列規定： (1)供身心障礙者使用，可容納輪椅及其隨從。 (2)供傷患使用，可容納輪式擔架及抬架者。	3.7.1		
◎ 4	建築物主要入口處及沿路轉彎處設有無障礙昇降機之導引標示。	403.1*		

※審閱規劃單位所擬具之規劃說明後評定審核結果

◎為必須符合項目

八、昇降設備(昇降機/電梯)(續一)

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 5	昇降機梯廳及門廳內設有點字呼叫鈕，其前方 30 公分處之地板，設置 30 公分×60 公分之不同材質之引導設施。	403.2*		
◎ 6	機廂內地板未貼有引導設施。	4.5		
◎ 7	主要入口樓層設有垂直牆面、突出式之無障礙標誌，其高度距地板面 200-220 公分，標示高度為 15 公分以上。	403.3.1*		
◎ 8	各樓層之無障礙昇降機皆設有平行固定於牆面之無障礙標誌，其下緣距地面 90-150 公分處，標誌寬度為 5 公分以上。	403.3.2*		
◎ 9	昇降機出入口之樓地板無高差，且坡度為 1/50 以下，並留設直徑 1.5 公尺以上之淨空間。	404.1*		
◎ 10	梯廳及門廳內的呼叫鈕中心線高度距樓地板面 110 公分。	404.2*		
◎ 11	梯廳及門廳內的呼叫鈕左邊設有點字。	404.2*		
◎ 12	梯廳及門廳內的呼叫鈕尺寸為長寬各 2 公分以上；或直徑 2 公分以上。	404.3*		
◎ 13	在昇降機各樓乘場入口兩側之門框或牆柱上裝設觸覺裝置及顯示樓層的數字、點字符號。 (1)當為單一浮凸字時，長寬各在 8 公分以上。 (2)當為二個或二個以上浮凸字時，每一個浮凸字尺寸，長寬分別在 8 公分及 6 公分以上。	404.3*		
◎ 14	昇降機入口的觸覺裝置標示之中心點位於樓地板面上方 135 公分，且標示數字與底板顏色有明顯不同。	404.3*		

※審閱規劃單位所擬具之規劃說明後評定審核結果

◎為必須符合項目

八、昇降設備(昇降機/電梯)(續二)

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 15	昇降機門為水平方向開啟，並為自動開關方式。	405.1*		
◎ 16	昇降機門設有可自動停止並重新開啟的裝置，若受物體或人的阻礙時，此裝置透過感應到地板面 15-25 公分及 50-75 公分處之障礙物來啟動。	405.1*		
◎ 17	梯廳昇降機到達門開啟至關閉時間為 5 秒以上。	405.2*		
◎ 18	由昇降機廂內按鈕開門，昇降機門維持完全開啟狀態為 5 秒以上。	405.2*		
◎ 19	昇降機機廂地板： (1) 昇降機出入口處之樓地板面，應與機廂地板面保持平整。 (2) 無障礙專用昇降機其出入口處與機廂地板之水平間隙為 3.2 公分以下。 (3) 一般乘客使用之昇降機其出入口處與機廂地板之水平間隙為 4 公分以下。	405.3* 3.7.1		
◎ 20	昇降機門(出入口)的淨寬度為 90 公分以上。	406.1*		
◎ 21	機廂之深度為 135 公分以上(不需扣除扶手占用之空間)。一般有效空間為 1.5 公尺長、1.6 公尺寬(深)、及 2.3 公尺高。	406.1*		
◎ 22	機廂內至少兩側牆面設有扶手。	406.2*		
◎ 23	昇降機扶手檢核項目請參見「無障礙設施」檢核表一、扶手			

※審閱規劃單位所擬具之規劃說明後評定審核結果

◎為必須符合項目

八、昇降設備(昇降機/電梯)(續三)

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 24	(1)面對機廂之後側壁設有安全玻璃之後視鏡，其下緣距機廂地面85公分，寬度為出入口淨寬以上，高度為90公分以上。(若後側壁為鏡面不銹鋼或類似材質得免之) (2)設有懸掛式之廣角鏡，其寬度為30-35公分，高度為20公分以上。	406.3*		
◎ 25	機廂內設有一組輪椅乘坐者操作盤。	406.4*		
◎ 26	輪椅乘坐者操作盤最上層標有樓層指示的按鈕中心線距機相地面為120公分以下。(如設置位置不足，得放寬至130公分)，且最下層按鈕之中心線距梯廂地板面85公分以上。	406.4*		
◎ 27	輪椅乘坐者操作盤距梯廂入口壁面之距離30公分以上、入口對側壁面之距離20公分以上。	406.4*		
◎ 28	操作盤按鈕之尺寸為2公分，按鈕間之距離為1公分以上，其標示之數字與底板的顏色有明顯不同，且未使用觸摸式按鈕。	406.5*		
◎ 29	點字標示設於一般操作盤(直式操作盤)按鈕左側。 (30層以上之建築物，若設置位置不足，可設在適當位置)	406.6*		
◎ 30	機廂內分別設有輪椅乘坐者操作盤及附有點字系統之操作盤。	4.5		
◎ 31	機廂內設有語音系統以報知樓層數、行進方向及開關情形。	406.7*		
◎ 32	昇降機機廂內位置指示燈有明確指出昇降機所在位置，必要時另設音響信號，以協助視障者得知昇降機之位置。	4.5		

※審閱規劃單位所擬具之規劃說明後評定審核結果

◎為必須符合項目

附表 1-3 「無障礙設施」檢核表

一、扶手

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 1	扶手形狀為圓形者，直徑約為 2.8-4 公分，其他形狀者，外緣周邊為長 9-13 公分。	207.2.2*		
◎ 2	扶手表面及靠近之牆壁平整，未有突出或勾狀物。	207.2.3*		
◎ 3	扶手設置堅固，穩固不搖晃，且扶手接頭處平整，未有銳利之突出物。	207.3.1*		
◎ 4	扶手若鄰近牆壁，與壁面保留 3-5 公分之間隔。	207.3.2*		
◎ 5	扶手端部應設防勾撞處理，視需設置可供視障者辨識之資訊或點字。	207.3.4*		
◎ 6	單層扶手之上緣與地板面之距離為 75 公分，雙層扶手上緣高度分別為 65 公分及 85 公分。	207.3.3*		

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之條文

◎為必須符合項目

二、無障礙停車位

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 1	停車位設於最靠近建築物主要入口或身心障礙者升降機之便捷處。	802*		
◎ 2	車道入口處及車道沿路轉彎處設置明顯之引導標示，指引身心障礙者停車位之方向及位置。	803.1*		
◎ 3	於停車位旁設置具夜光效果之身心障礙者停車位標示，標示尺寸為 40 公分×40 公分以上，下緣高度 190-200 公分。	803.2*		

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之條文

◎為必須符合項目

二、無障礙停車位(續一)

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 4	車位地面上設置身心障礙者停車位標示，標示圖尺寸 90 公分×90 公分以上，停車格線之顏色為藍色，下車區為白色。	803.3*		
◎ 5	地面堅硬、平整、防滑，表面未使用鬆散性質的砂或石礫，高低差為 0.5 公分以下，坡度為 1/50 以下。	803.4*		
◎ 6	單一汽車停車位長度為 600 公分以上、寬度為 350 公分以上，包括寬 150 公分的下車區。	804.1*		
◎ 7	相鄰汽車停車位得共用下車區，長度為 600 公分以上，寬度為 550 公分以上，包括寬 150 公分的下車區。	804.2*		
◎ 8	機車停車位長度為 220 公分以上，寬度為 225 公分以上。	805.1*		
◎ 9	供行動不便者使用之停車位，其寬度達 3.5 公尺以上。	2.3.1.2		
◎ 10	供行動不便者使用之停車位地面上繪製行動不便者圖案，及在明顯處設立行動不便者停車位標示。	2.3.1.2		
◎ 11	在多層停車場內，所有身心障礙者之停車位設置於同一樓層，若設置於不同樓層時，另設標示以明確指示其位置。	4.6		
◎ 12	身心障礙者停車位不能設置於一樓時，於停車處至電梯間之通道，並未使用階梯，且身心障礙者升降機於入口處有明顯標示。	4.6		
◎ 13	身心障礙者停車位未設置於斜坡道上。	4.6		

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之條文

◎為必須符合項目

二、無障礙停車位(續二)

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 14	上下車空間與室內外無障礙通路連接。	4.6		
◎ 15	(1) 車位超過五十個之公共停車場，保留 2%停車位，作為行動不便之身心障礙者專用停車位。 (2) 車位未滿五十個之公共停車場，設置一個以上身心障礙者專用停車位。	4.6		

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之條文

◎為必須符合項目

三、服務臺

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 1	服務臺前方空間樓地板未有高差，且坡度在 1/50 以下，並留設直徑 1.5 公尺以上之淨空間。	A204.3*		
◎ 2	服務臺檯面與地板面距離 70-80 公分，且檯面下 45 公分範圍內，由地板面量起 65 公分內淨空。	A204.5*		

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之條文

◎為必須符合項目

四、引導設施(導盲磚)

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 1	引導設施設置在無其他輔助性設施處，如空間附近無牆面、突出物，或無聲音指示之大廣場等。	4.7		
◎ 2	引導設施未影響他人通行。	4.7		
◎ 3	在不適合設置引導設施處設有服務點，並提供明顯之服務電話標示或服務鈴，由服務人員引導身心障礙者。	4.7		

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之條文

◎為必須符合項目

四、引導設施(導盲磚)(續)

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 4	引導設施未沿著通道中央設置。	4.7		
◎ 5	引導設施係藉由觸覺組成，其鋪材具有觸感及明度之對比；或藉由語音組成，語音清晰明亮。	4.7		
◎ 6	引導設施之規格與國際殘障協會制訂之規格相同。	4.7		

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之條文

◎為必須符合項目

五、無障礙標誌

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 1	無障礙標誌符合下列規定之比例。 (格子為定位參考點，正式標誌應  無格線)	902.1*		
◎ 2	無障礙標誌之顏色與底色有明顯不同，且該標示若設置於壁面上，該標示之底色與壁面顏色明顯不同。	902.2*		
◎ 3	底色採用藍色時，標誌採用白色	902.2*		
◎ 4	無障礙標誌具有觸覺文字與符號。	4.8		
◎ 5	無障礙標誌未純以顏色符號傳達訊息，以避免視覺障礙者無法辨識。	4.8		
◎ 6	標示採立地式，未採用鋪貼地面。	4.8		
◎ 7	在觸覺標示前有 7.6 公分以上的淨空區域。	4.8		
◎ 8	給輪椅使用者閱讀之標示系統，其標示中心之水平及垂直淨空距離分別為 122 公分(48 英吋)及 76.2 公分(30 英吋)。	4.8		
◎ 9	各類無障礙設施皆有導引標示引導。	4.8		

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之條文

◎為必須符合項目

五、無障礙標誌(續)

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 10	場站平面配置圖上標示有各項無障礙設施之相關位置。	4.8		
◎ 11	無障礙標示系統已考量輪椅使用者之可視高度。	5.2.8		

*：請參照「建築物無障礙設施設計規範」之條文

◎為必須符合項目

六、電腦查詢系統

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 1	場站內之電腦查詢系統至少有一臺可供輪椅者使用。	4.9		
◎ 2	電腦查詢系統之操作平臺高度距地板面 70-80 公分間。	4.9		

◎為必須符合項目

附表 1-4 「標示系統」檢核表

一、設計原則

	項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
※	1	標示系統符合連貫性，資訊連續不中斷。	5.2.1		
※	2	標示系統符合單純性，內容簡單化及圖案化。	5.2.1		
※	3	標示系統符合統一性，採標準化設計。	5.2.1		
※	4	標示系統符合層級性，就主、次要通道上所須顯示之資訊加以區分。	5.2.1		

※就設計圖說進行整體檢視後評定審核結果

◎為必須符合項目

二、設計基本要素

	項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
	1	標示系統圖像元素選擇上，以符碼化為優先、代碼化次之、雙語化再次之。	5.2.2.1		
	2	設施項目若有通用化圖案可表徵，則避免使用文字敘明。	5.2.2.1		
◎	3	標示系統內同一設施所使用之圖形及中英文內容一致。	5.2.2.2		
◎	4	所有資訊均採中英文對照，以中文為主，英文為輔，英文字首之字高為中文之 1/2。	5.2.2.3		
◎	5	標示系統使用之中文書寫方式未使用簡體字。	5.2.2.3		
◎	6	中文字體採中文黑體字；或字體小於 1 公分時，採中文粗黑體字。	5.2.2.3		
◎	7	英文字體採 Helvetica Medium；或字體小於 1 公分時，採 Helvetica Regular。	5.2.2.3		

◎為必須符合項目

二、設計基本要素(續)

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 8	場站內所有箭頭圖案形式一致。	5.2.2.4		
◎ 9	出入口、緊急逃生、警告等標示系統面板設計，各採用一致性之色彩。	5.2.2.5		

三、硬體構成要素

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 1	緊急逃生標示系統應符合相關消防法規之規定，如可採用螢光塗料或不斷電系統等。	5.2.3.1		
◎ 2	標示系統符號尺寸提供 15~30 公尺之可視距離。	5.2.8		
◎ 3	標示系統設置高度不影響人行動線。	5.2.8		

◎為必須符合項目

四、標示系統設置形式

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
1	懸吊式標示附設照明設施或採以燈箱型式設置。	5.2.4.1		
2	懸吊式燈箱設置高度以下緣距地面 2.5 公尺，側嵌式以 2.1 公尺。	5.2.4.1		
◎ 3	立地式標示未設置於人行動線上。	5.2.4.2		
4	立地式標示之牌面採用藍底白字或藍底白圖。	5.2.4.2		
◎ 5	地面式標示之材質採防滑及耐磨材料。	5.2.4.4		

◎為必須符合項目

五、標示系統設置類型

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
1	長廊之貼壁式指示性標示系統提供距轉乘設施「剩餘距離」。	5.2.5.1		
◎ 2	同一牌面上所併列之標示數量在 5 個以內。	5.2.5.1		
◎ 3	多出口之場站，月臺層之指引提供大方向地標標示，抵達大廳層或動線分流處方指引出口編號。	5.2.5.1		
◎ 4	出入口指標加註重要地標名稱或路名。	5.2.5.1		
◎ 5	場站內提供各運輸系統、系統內各路線別及各項轉乘設施之識別性標示。	5.2.5.2		
◎ 6	場站出入口、穿堂層及月臺層等重要明顯處設置資訊性標示。	5.2.5.3		
◎ 7	資訊圖牌面中心線高度距地面 150～160 公分。	5.2.5.3		
◎ 8	牆面廣告燈箱距資訊圖之間距為 120 公分以上，且上方提供照明設備。	5.2.5.3		
◎ 9	場站進站動線上提供系統路網圖、設施配置圖及電梯位置圖等資訊。	5.2.5.3		
◎ 10	系統路網圖配置於各入口往穿堂層之進站動線間及月臺層。	5.2.5.3		
◎ 11	設施配置圖明顯標示「您的位置」。	5.2.5.3		
◎ 12	設施配置圖配置於各入口往穿堂層之進站動線上及月臺層。	5.2.5.3		
◎ 13	地面層配置電梯位置圖。	5.2.5.3		
◎ 14	無電梯之出入口，以簡圖方式提供該站設有電梯之出入口位置。	5.2.5.3		
◎ 15	場站進站動線上提供場站位置圖及出口資訊圖等資訊。	5.2.5.3		

◎為必須符合項目

五、標示系統設置類型(續)

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 16	場站位置圖之牌面內容提供以該站為中心約 800 公尺周邊範圍之地圖。	5.2.5.3		
◎ 17	場站位置圖配置於穿堂層往各出口通道之出站動線上、穿堂層各動線抉擇點及月臺層。	5.2.5.3		
◎ 18	出口資訊圖配置於穿堂層各樓梯、電扶梯、動線轉折處及月臺層。	5.2.5.3		

◎為必須符合項目

六、標示系統介面處理與整合

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 1	廣告板與場站各項標示系統有所區隔。	5.2.7		
※ 2	場站轉乘資訊系統與標示系統具一致性。	5.2.7		

※審閱規劃單位所擬具之規劃說明後評定審核結果

◎為必須符合項目

七、播音系統

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 1	尖峰時段於下客月臺層及穿堂層提供前往其他運輸場站之資訊播音，間隔為 5 分鐘。	5.3		
◎ 2	車輛到站前於列車上播放該站前往其他運輸場站之資訊播音。	5.3		
◎ 3	播音資訊內容包含轉乘其他運具種類及出口。	5.3		
◎ 4	緊急狀況以即時播音系統提供轉乘資訊。	5.3		

◎為必須符合項目

附表 1-5 「轉乘資訊系統」檢核表

一、通則

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 1	資訊內容正確、一致及連續。	6.1.2		
◎ 2	資訊內容提前發布且即時更新。	6.1.2		
◎ 3	資訊內容以中文為主，英文為輔。	6.1.2		

◎為必須符合項目

二、入口網頁

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 1	場站設置入口網頁，或由營運單位之入口網頁下提供點選連結，供乘客查詢相關轉乘資訊。	6.2.1		
◎ 2	網頁提供查詢場站內及以該站為中心約 800 公尺步行可及範圍內之「轉乘運具靜態資訊」： (1)轉乘運具種類。 (2)轉乘運具搭乘地點。 (3)轉乘運具營運資訊，包含路網、班次、費率。 (4)附屬停車場管理規則。 (5)附屬停車場費率資訊。	6.2.1		
◎ 3	網頁提供查詢場站內及以該站為中心約 800 公尺步行可及範圍內之「轉乘運具動態資訊」： (1)轉乘運具營運資訊，包含行車狀況及售票情形。 (2)附屬停車場車位空滿資訊。	6.2.1		
◎ 4	網頁提供查詢場站內及以該站為中心約 800 公尺步行可及範圍內之「運具租賃服務資訊」： (1)租賃地點。 (2)租賃規則。 (3)費率資訊。	6.2.1		

◎為必須符合項目

二、入口網頁(續)

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
5	網頁提供查詢旅運規劃： (1)整趟行程運具組合方案。 (2)各方案總時間。 (3)各方案總成本。	6.2.1		
6	相同營運單位之不同複合運輸場站設置共同入口網頁。	6.2.2		
◎ 7	場站為國際聯外運輸系統之端點站、重要轉運站，及行李託運服務站，提供查詢該運輸系統之動靜態資訊。	6.2.2		
◎ 8	國際運輸場站透過場站聯外運輸系統可轉乘至其他運具，提供該運具之動靜態資訊。	6.2.2		

◎為必須符合項目

三、靜態資訊看板

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 1	轉乘臨停區提供「主運具靜態資訊」： (1)路網資訊。 (2)班次時刻。 (3)費率資訊。	6.3.1		
◎ 2	轉乘停車區提供「停車場之靜態營運資訊」： (1)管理規則。 (2)費率資訊。	6.3.1		
◎ 3	場站主要出入口提供場站內及以該站為中心約 800 公尺步行可及範圍內之「轉乘運具之靜態資訊」 (1)轉乘運具種類。 (2)轉乘運具搭乘地點。 (3)轉乘運具營運資訊，包含路網、班次、費率。 (4)若場站內無主運具之下客處，可不提供。	6.3.1 6.3.2		

◎為必須符合項目

三、靜態資訊看板(續)

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 4	場站主要出入口提供場站內及以該站為中心約 800 公尺步行可及範圍內之「運具租賃服務之資訊」： (1)租賃地點。 (2)租賃規則。 (3)費率資訊。 (4)若場站內無主運具之下客處，可不提供。	6.3.1		
◎ 5	靜態資訊看板設置位置未有其他物體遮蔽，導致視線方向相衝突之情形。	6.3.1		
◎ 6	場站為國際聯外運輸系統之端點站、重要轉運站，及行李託運服務站，提供該運輸系統之靜態資訊。	6.3.2		
◎ 7	國際運輸場站透過場站聯外運輸系統可轉乘至其他運具，於該聯外運輸系統搭車地點提供該運具之靜態資訊。	6.3.2		

◎為必須符合項目

四、動態資訊看板

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
1	轉乘臨停區提供「主運具動態資訊」： (1)班次時刻資訊。 (2)行車狀況，轉乘運具營運單位無法提供即時營運資訊時，可不提供。	6.4.1 6.4.2		
2	轉乘停車區入口提供「停車場車位空滿資訊」。	6.4.1		
◎ 3	場站主要出入口提供場站內及以該站為中心約 800 公尺步行可及範圍內之「轉乘運具之動態資訊」，但下列情況可不提供： (1)主運具下客處未於站內及站緣時。 (2)轉乘運具營運單位無法提供即時營運資訊時。	6.4.1 6.4.2		
4	動態資訊看板設置位置未有其他物體遮蔽，導致視線方向相衝突之情形。	6.4.1		
◎ 5	場站為國際聯外運輸系統之端點站、重要轉運站，及行李託運服務站，提供該運輸系統之動態資訊。	6.4.2		
6	國際運輸場站透過場站聯外運輸系統可轉乘至其他運具，於該聯外運輸系統搭車地點提供該運具之動態資訊。	6.4.2		

◎為必須符合項目

五、宣傳摺頁

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
1	服務臺或場站主要出入口放置轉乘運具宣傳摺頁。	6.5.1		
◎ 2	宣傳摺頁提供場站內及以該站為中心約 800 公尺步行可及範圍內之「轉乘運具資訊」 (1)轉乘運具種類。 (2)轉乘運具搭乘地點。 (3)轉乘運具營運資訊，包含路網、班次、費率。	6.5.1		
◎ 3	宣傳摺頁提供場站內及以該站為中心約 800 公尺步行可及範圍內之「運具租賃服務之資訊」： (1)租賃地點。 (2)租賃規則。 (3)費率資訊。	6.5.1		
◎ 4	相同營運單位之不同複合運輸場站共同設置營運資訊宣傳摺頁，內容包含搭乘地點、路網、班次及費率。	6.5.2		
5	同一地區若有不同複合運輸場站，或同一複合運輸場站內有多種運具共構時，共同設置宣傳摺頁。	6.5.2		
6	若國際運輸場站透過場站聯外運輸系統可轉乘至其他運具，於該聯外運輸系統之搭車地點提供該運具之靜態資訊。	6.5.2		

◎為必須符合項目

六、電腦查詢系統

項次	檢核項目	設計準則	設施項目檢核結果	備註
◎ 1	場站主要出入口設置電腦查詢系統。	6.6.1		
◎ 2	電腦查詢系統提供場站內及以該站為中心約 800 公尺步行可及範圍內之「轉乘運具動靜態資訊」： (1)轉乘運具種類。 (2)轉乘運具搭乘地點。 (3)轉乘運具營運資訊，包含路網、班次、費率。 (4)若主運具下客處未於站內及站緣時，可不提供。	6.6.1 6.6.2		
◎ 3	電腦查詢系統提供場站內及以該站為中心約 800 公尺步行可及範圍內之「運具租賃服務之資訊」： (1)租賃地點。 (2)租賃規則。 (3)費率資訊。	6.6.1		
◎ 4	電腦查詢系統提供或連結旅運規劃： (1)整趟行程運具組合方案。 (2)各方案總時間。 (3)各方案總成本。	6.6.1		
◎ 5	若為國際聯外運輸系統之端點站、重要轉運站，及行李託運服務站，於電腦查詢系統提供該運輸系統之動靜態資訊。	6.6.2		
◎ 6	若國際運輸場站透過場站聯外運輸系統可轉乘至其他運具，於電腦查詢系統提供該運具之動靜態資訊。	6.6.2		

◎為必須符合項目

附件二 轉乘設施需求及服務水準評估表

附表 2-1 公車臨停設施需求評估表(單門開放)

設施 編號	尖峰停靠 班次數 Q	平均每車 上下車時間 D	清站時間 t_c	折減係數 R	設施需求 K_D
$K_D = Q \times (D + t_c) \div (3600R) \times e$ $D = (aA) + (bB) + t_{oc}$ <p> A=平均每車上車乘客人數 B=平均每車下車乘客人數 a=平均每人上車所需時間(請參照準則表 2-6) b=平均每人下車所需時間(請參照準則表 2-6) </p> <p> t_{oc}=車門開啟與關閉時間(大客車按 5 秒) t_c=清站時間(請參照準則表 2-7) R=折減係數(請參照準則表 2-5) e=需求滿足係數(建議採 1.1) </p>					

附表 2-2 公車臨停設施需求評估表(雙門開放)

設施 編號	尖峰停靠 班次數 Q	平均每車 上下車時間 D	清站時間 t_c	折減係數 R	設施需求 K_D
$K_D = Q \times (D + t_c) \div (3600R) \times e$ $D = \text{Max}\{(aA + t_{oc}), (bB + t_{oc})\}$ <p> A=平均每車上車乘客人數 B=平均每車下車乘客人數 a=平均每人上車所需時間(請參照準則表 2-6) b=平均每人下車所需時間(請參照準則表 2-6) </p> <p> t_{oc}=車門開啟與關閉時間(大客車按 5 秒) t_c=清站時間(請參照準則表 2-7) R=折減係數(請參照準則表 2-5) e=需求滿足係數(建議採 1.1) </p>					

附表 2-3 公車臨停設施需求評估表(端點站，僅有上車乘客或下車乘客)

設施 編號	尖峰停靠 班次數 Q	平均每車 上下車時間 D	清站時間 t_c	折減係數 R	設施需求 K_D
$K_D = Q \times (D + t_c) \div (3600R) \times e$ $D = aA + t_{oc}$ 或 $D = bB + t_{oc}$					
A =平均每車上車乘客人數 B =平均每車下車乘客人數 a =平均每人上車所需時間(請參照準則表 2-6) b =平均每人下車所需時間(請參照準則表 2-6)					
t_{oc} =車門開啟與關閉時間(大客車按 5 秒) t_c =清站時間(請參照準則表 2-7) R =折減係數(請參照準則表 2-5) e =需求滿足係數(建議採 1.1)					

附表 2-4 小汽車 / 計程車 / 機車臨停設施需求評估表

設施 編號	尖峰停靠 班次數 Q	平均每車 上下車時間 D	清站時間 t_c	折減係數 R	設施需求 K_D
$K_D = Q \times (D + t_c) \div (3600R) \times e$ $D = aA + t_{oc}$; $D = bB + t_{oc}$					
A =平均每車上車乘客人數 B =平均每車下車乘客人數 a =平均每人上車所需時間(請參照準則表 2-6) b =平均每人下車所需時間(請參照準則表 2-6)					
t_{oc} =車門開啟與關閉時間(小汽車按 3 秒) t_c =清站時間(請參照準則表 2-7) R =折減係數(請參照準則表 2-5) e =需求滿足係數(建議採 1.1)					

附表 2-5 公車臨停設施服務水準評估表(單門開放)

設施 編號	平均每車位 停靠班次數 N	平均每車 上下車時間 D	清站時間 t_c	折減係數 R	服務水準 Los
$R = N \times (D + t_c) \div 3600 \times e$ $D = (aA) + (bB) + t_{oc}$ <p> A=平均每車上車乘客人數 B=平均每車下車乘客人數 a=平均每人上車所需時間(請參照準則表 2-6) b=平均每人下車所需時間(請參照準則表 2-6) </p> <p> t_{oc}=車門開啟與關閉時間(大客車按 5 秒) t_c=清站時間(請參照準則表 2-7) e=需求滿足係數(建議採 1.1) R值對照服務水準請參照準則表 2-5 </p>					

附表 2-6 公車臨停設施服務水準評估表(雙門開放)

設施 編號	平均每車位 停靠班次數 N	平均每車 上下車時間 D	清站時間 t_c	折減係數 R	服務水準 Los
$R = N \times (D + t_c) \div 3600 \times e$ $D = \text{Max}\{(aA + t_{oc}), (bB + t_{oc})\}$ <p> A=平均每車上車乘客人數 B=平均每車下車乘客人數 a=平均每人上車所需時間(請參照準則表 2-6) b=平均每人下車所需時間(請參照準則表 2-6) </p> <p> t_{oc}=車門開啟與關閉時間(大客車按 5 秒) t_c=清站時間(請參照準則表 2-7) e=需求滿足係數(建議採 1.1) R值對照服務水準請參照準則表 2-5 </p>					

附表 2-7 公車臨停設施需求評估表(端點站，僅有上車乘客或下車乘客)

設施 編號	平均每車位 停靠班次數 N	平均每車 上下車時間 D	清站時間 t_c	折減係數 R	服務水準 Los
$R=N \times (D+t_c) \div 3600 \times e$ $D=aA+t_{oc}$ 或 $D=bB+t_{oc}$					
A =平均每車上車乘客人數 B =平均每車下車乘客人數 a =平均每人上車所需時間(請參照準則表 2-6) b =平均每人下車所需時間(請參照準則表 2-6)					
t_{oc} =車門開啟與關閉時間(大客車按 5 秒) t_c =清站時間(請參照準則表 2-7) e =需求滿足係數(建議採 1.1) R 值對照服務水準請參照準則表 2-5					

附表 2-8 小汽車 / 計程車 / 機車臨停設施需求評估表

設施 編號	平均每車位 停靠班次數 N	平均每車 上下車時間 D	清站時間 t_c	折減係數 R	服務水準 Los
$R=N \times (D+t_c) \div 3600 \times e$ $D=aA+t_{oc}$ ； $D=bB+t_{oc}$					
A =平均每車上車乘客人數 B =平均每車下車乘客人數 a =平均每人上車所需時間(請參照準則表 2-6) b =平均每人下車所需時間(請參照準則表 2-6)					
t_{oc} =車門開啟與關閉時間(大客車按 5 秒) t_c =清站時間(請參照準則表 2-7) e =需求滿足係數(建議採 1.1) R 值對照服務水準請參照準則表 2-5					

附表 2-9 小汽車 / 機車 / 自行車停車位平均使用率評估表

設施 編號	總停車位數 (輛) N	調查時數 (小時) H	調查時段 總停車數(輛) P	平均每小時 停車數(輛/小時) $S(P/H)$	平均每小時停車數 ÷總停車位數 S/N

附表 2-10 出入口 / 通道 / 樓梯服務水準評估表

設施 編號	通道有效寬度 (公尺) W	需求流率 (人/分) Q	單位有效寬度乘載流率 (人/分/公尺) Q/W	服務水準 Los
需求流率 $Q =$ 1.一般場站按尖峰 15 分鐘運量之每分鐘乘客量，即為 $P_{15} \div 15$ 。 2.班距長且運具乘載量高之運輸場站可用尖峰 5 分鐘運量之每分鐘乘客量，即為 $P_5 \div 5$ 。 3.捷運站可按尖峰小時運量之 2.5%，即為 $P_{60} \times 2.5\%$ 。				

附表 2-11 電扶梯容量檢核評估表

編號	設計容量(人/分) C	需求流率(人/分) Q	需求大於容量? $Q > C$ (Y/N)
1.倘 $Q > C$ ，則應在電扶梯起端前設置等候區，等候區面積按需求流率高於設計量的人數，每人按 0.5m^2 設置 2.電扶梯終端前應留設至少 6 公尺之淨空區 3.需求流率 $Q =$ 1.一般場站按尖峰 15 分鐘運量之每分鐘乘客量，即為 $P_{15} \div 15$ 。 2.班距長且運具乘載量高之運輸場站可用尖峰 5 分鐘運量之每分鐘乘客量，即為 $P_5 \div 5$ 。 3.捷運站可按尖峰小時運量之 2.5%，即為 $P_{60} \times 2.5\%$ 。			

附件三 轉乘設施滿意度調查表

附表 3-1 場站轉乘設施乘客滿意度調查表

第一部分：旅行特性調查

1. 請問您是準備進站搭車或出站離開？

☐ (1) 進站搭車 ☐ (2) 出站離開

2. 請問您是搭乘何種交通工具進/出本站？

☐ (1) 火車 ☐ (2) 高鐵 ☐ (3) 國道客運 ☐ (4) 捷運 ☐ (5) 公車
☐ (6) 計程車 ☐ (7) 他人開車接送 ☐ (8) 他人騎車接送 ☐ (9) 自行開車 ☐ (10) 自行騎機車
☐ (11) 自行 ☐ (12) 步行 ☐ (13) 其他(請說明_____)

3. 請問您本次行程的目的為何？(若本次搭車為返回居住地者，請勾選去程的目的)

☐ (1) 上班/上學 ☐ (2) 商務洽公 ☐ (3) 休閒旅遊 ☐ (4) 探訪親友/返鄉
☐ (5) 其他(請說明_____)

4. 請問您平均多久會進/出本站？

☐ (1) 每週至少 2 次 ☐ (2) 每週 1 次 ☐ (3) 每月 2-3 次 ☐ (4) 每月 1 次
☐ (5) 每半年 1-5 次 ☐ (6) 無固定頻率 ☐ (7) 第一次進/出本站

5. 請問您本次行程是否有陪同者？

☐ (1) 是，共_____位陪同
☐ (2) 否，單獨 1 人(請直接至第二部分)

6. 請問您陪同者中是否有平均每週至少 1 次會進/出本站者？(無陪同者，則無須填答)

☐ (1) 是
☐ (2) 否

第二部分：基本資料調查

1.性別

☐ (1)男性 ☐ (2)女性

2.年齡

☐ (1) 20歲以下 ☐ (2) 21-30歲 ☐ (3) 31-40歲 ☐ (4) 41-50歲 ☐ (5) 51-60歲 ☐ (6) 61歲以上

3.教育程度

☐ (1)國中以下 ☐ (2)高中(職) ☐ (3)專科 ☐ (4)大學 ☐ (5)碩士以上

第三部分：滿意度調查

一、臨停設施

1.請問您是否『曾經』在本站使用下列任一種臨停設施：公車站、計程車招呼站、接送臨停區(黃線)？

☐ (1)是 ☐ (2)否(請直接至第二大題)

2.請問您對本站的臨停設施是否滿意？(未曾使用者，則無須填答)

☐ (1)非常不滿意 ☐ (2)不滿意 ☐ (3)普通 ☐ (4)滿意 ☐ (5)非常滿意

3.請問您覺得本站的臨停設施有待改進的地方為何？(可複選，請依重要程度分別填入1,2,3，最多選擇三項，未曾使用者，則無須填答)

☐ (1)設置位置 ☐ (2)設置數量 ☐ (3)上下車空間 ☐ (4)交通秩序 ☐ (5)照明

☐ (6)座椅 ☐ (7)導引標示 ☐ (8)導引動線 ☐ (9)無需要改進

☐ (10)其他(請說明_____)

二、停車設施

1.請問您是否『曾經』在本站用下列任一種停車設施：汽車停車場、機車停車場、自行車停車格？

☐ (1)是 ☐ (2)否(請直接至第三大題)

2.請問您對本站停車設施是否滿意？(未曾使用者，則無須填答)

☐ (1)非常不滿意 ☐ (2)不滿意 ☐ (3)普通 ☐ (4)滿意 ☐ (5)非常滿意

3.請問您覺得本站的停車設施有待改進的地方為何？(可複選，請依重要程度分別填入1,2,3，最多選擇三項，未曾使用者，則無須填答)

- ☐ (1)設置位置 ☐ (2)設置數量 ☐ (3)上下車空間 ☐ (4)交通秩序 ☐ (5)照明
☐ (6)座椅 ☐ (7)導引標示 ☐ (8)導引動線 ☐ (9)無需要改進
☐ (10)其他(請說明)

三、人行設施

1.請問您對本站的人行設施是否滿意？

- ☐ (1)非常不滿意 ☐ (2)不滿意 ☐ (3)普通 ☐ (4)滿意 ☐ (5)非常滿意

2.請問您覺得本站的人行設施有待改進的地方為何？(可複選，請依重要程度分別填入1,2,3，最多選擇三項)

- ☐ (1)設置位置 ☐ (2)設置數量 ☐ (3)高度 ☐ (4)寬度 ☐ (5)照明
☐ (6)規格設計不良 ☐ (7)緩衝空間不足 ☐ (8)運轉速度 ☐ (9)鋪面材質 ☐ (10)地面不平整
☐ (11)扶手設置位置 ☐ (12)扶手規格尺寸 ☐ (13)扶手穩固性 ☐ (14)被違規占用 ☐ (15)人車衝突
☐ (16)缺乏人行號誌 ☐ (17)導引標示 ☐ (18)導引動線 ☐ (19)無需要改進
☐ (20)其他(請說明_____)

四、無障礙設施

1.請問您是否『曾經』在本站使用下列任一種無障礙設施：無障礙坡道、無障礙電梯、無障礙汽車停車格、無障礙機車停車格、服務臺、鋪地式引導設施？

- ☐ (1)是 ☐ (2)否(請直接至第五大題)

2.請問您對本站的無障礙設施是否滿意？(未曾使用者，則無須填答)

- ☐ (1)非常不滿意 ☐ (2)不滿意 ☐ (3)普通 ☐ (4)滿意 ☐ (5)非常滿意

3.請問您覺得本站的無障礙設施有待改進的地方為何？(可複選，請依重要程度分別填入1,2,3，最多選擇三項，未曾使用者，則無須填答)

- | | | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> (1)設置位置 | <input type="checkbox"/> (2)設置數量 | <input type="checkbox"/> (3)高度 | <input type="checkbox"/> (4)寬度 |
| <input type="checkbox"/> (5)深度 | <input type="checkbox"/> (6)坡度 | <input type="checkbox"/> (7)防護設施 | <input type="checkbox"/> (8)扶手設置位置 |
| <input type="checkbox"/> (9)扶手規格尺寸 | <input type="checkbox"/> (10)扶手穩固性 | <input type="checkbox"/> (11)點字符號大小 | <input type="checkbox"/> (12)點字內容正確性 |
| <input type="checkbox"/> (13)缺乏點字符號 | <input type="checkbox"/> (14)鋪面材質 | <input type="checkbox"/> (15)地面不平整 | <input type="checkbox"/> (16)呼叫鈕設置位置 |
| <input type="checkbox"/> (17)操作盤設置位置 | <input type="checkbox"/> (18)開關門時間長度 | <input type="checkbox"/> (19)操作空間 | <input type="checkbox"/> (20)被違規占用 |
| <input type="checkbox"/> (21)導引標示 | <input type="checkbox"/> (22)導引動線 | <input type="checkbox"/> (23)無需要改進 | <input type="checkbox"/> (24)其他(請說明_____) |

五、導引標示

1.請問您平時在本站時，是否『曾經』留意導引標示？

- ☐ (1)是 ☐ (2)否(請直接至第六大題)

2.請問您對本站的導引標示是否滿意？(未曾留意者，則無須填答)

- ☐ (1)非常不滿意 ☐ (2)不滿意 ☐ (3)普通 ☐ (4)滿意 ☐ (5)非常滿意

3.請問您覺得本站的導引標示有待改進的地方為何？(可複選，請依重要程度分別填入1,2,3，最多選擇三項，未曾留意者，則無須填答)

- | | | | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|---|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> (1)數量不足 | <input type="checkbox"/> (2)數量太多 | <input type="checkbox"/> (3)佈設位置 | <input type="checkbox"/> (4)佈設高度 | <input type="checkbox"/> (5)型式不統一 |
| <input type="checkbox"/> (6)內容不明確 | <input type="checkbox"/> (7)內容不連續 | <input type="checkbox"/> (8)圖形不易辨識 | <input type="checkbox"/> (9)圖型大小 | <input type="checkbox"/> (10)無中英對照 |
| <input type="checkbox"/> (11)中文字體大小 | <input type="checkbox"/> (12)英文字體大小 | <input type="checkbox"/> (13)箭頭大小 | <input type="checkbox"/> (14)顏色對比不佳 | <input type="checkbox"/> (15)顏色不鮮豔 |
| <input type="checkbox"/> (16)照明 | <input type="checkbox"/> (17)易迷路 | <input type="checkbox"/> (18)無需要改進 | <input type="checkbox"/> (19)其他(請說明_____) | |

六、轉乘資訊

1.請問您是否『曾經』利用下列任一種方式查詢臺鐵/高鐵板橋車站的轉乘資訊：網頁、資訊看板、摺頁/手冊、電腦查詢系統(kiosk)、服務臺？

- ☐ (1)是 ☐ (2)否(請直接至第七大題)

2.請問您對臺鐵/高鐵板橋車站提供轉乘資訊的方式是否滿意？(未曾查詢者，則無

須填答)

☐ (1)非常不滿意 ☐ (2)不滿意 ☐ (3)普通 ☐ (4)滿意 ☐ (5)非常滿意

3.請問您覺得臺鐵/高鐵板橋車站的轉乘資訊提供方式有待改進的地方為何？(可複選，請依重要程度分別填入 1,2,3，最多選擇三項，未曾查詢者，則無須填答)

- ☐ (1)設置位置 ☐ (2)設置/發行數量 ☐ (3)轉乘運具種類 ☐ (4)轉乘運具搭乘地點
☐ (5)轉乘運具路線資訊 ☐ (6)轉乘運具班次資訊 ☐ (7)轉乘運具費率資訊 ☐ (8)轉乘運具行車狀況
☐ (9)停車場地點 ☐ (10)停車場營運資訊 ☐ (11)周邊租車地點 ☐ (12)周邊租車營運資訊
☐ (13)旅運規劃建議 ☐ (14)無需要改進 ☐ (15)其他(請說明_____)

七、其他意見

※對於本站各項轉乘設施，請問您是否還有其他寶貴的建議？

附錄 13

簡報資料



交通部運輸研究所

計畫標號：MOTC-IOT-97-MDB001

複合運輸場站公共交通轉乘設施 規劃設計準則之研訂(II)

簡 報



簡 報 大 綱

- 壹、緒論
- 貳、場站轉乘設施檢核、評估與改善方案
- 參、重要課題探討
- 肆、規劃設施準則修正與應用
- 伍、教育訓練
- 陸、結論與建議



研究背景與目的

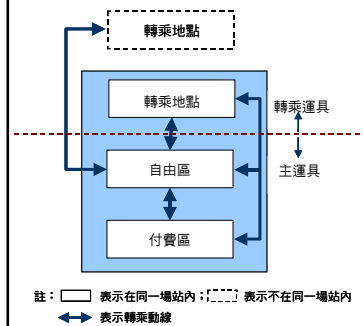
- ❖ 第1年期(民國96年)已完成複合運輸場站公共交通轉乘設施**規劃設計準則(草案)**之研訂
- ❖ 第2年期(民國97年)挑選既有運輸場站進行**改善示範計畫**，並將辦理經驗**回饋修正規劃設計準則(草案)**內容
- ❖ 辦理**專家學者座談會**及**規劃設計準則教育宣傳活動**
- ❖ 複合運輸場站公共交通轉乘設施**規劃設計準則**之運用
 - ◆ 場站規劃設計單位遵循參考
 - ◆ 場站完工履勘與驗收標準之參據
 - ◆ 既有營運中場站檢討改善之參據
 - ◆ 進行場站轉乘設施營運與管理整合

研究範圍與對象(1/3)

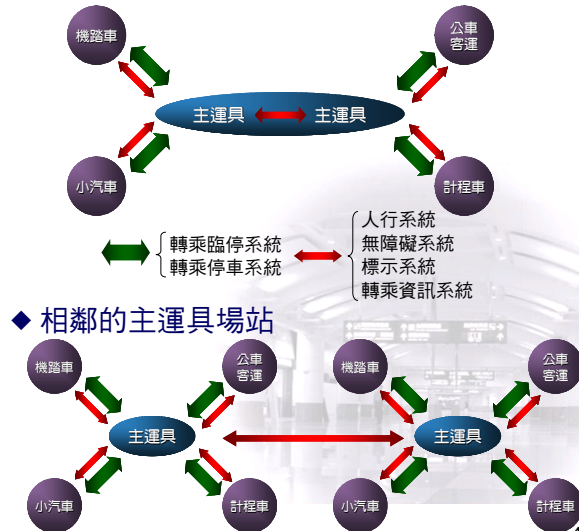
- ❖ 整體研究範圍與對象
 - ◆ 複合運輸場站
 - 係指具有提供主要**運輸服務路線**停靠且提供**多種運具**服務或設施之場站
 - ◆ 轉乘設施
 - 場站滿足乘客轉乘之需要，所必須提供不同運具轉運介面之軟硬體設施
 - ⇒ 硬體設施：**轉乘臨停與轉乘停車系統、人行系統、無障礙系統**
 - ⇒ 軟體設施：**標示系統、轉乘資訊系統**

研究範圍與對象(2/3)

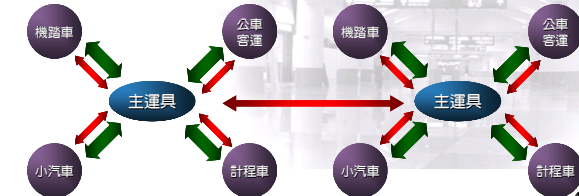
❖ 準則研擬範圍



◆ 主運具場站位於相同客運大樓內



◆ 相鄰的主運具場站



4

研究範圍與對象(3/3)

❖ 複合運輸場站改善示範計畫

◆ 板橋新站特定專用區：同一地區內有多處不同系統之複合運輸場站

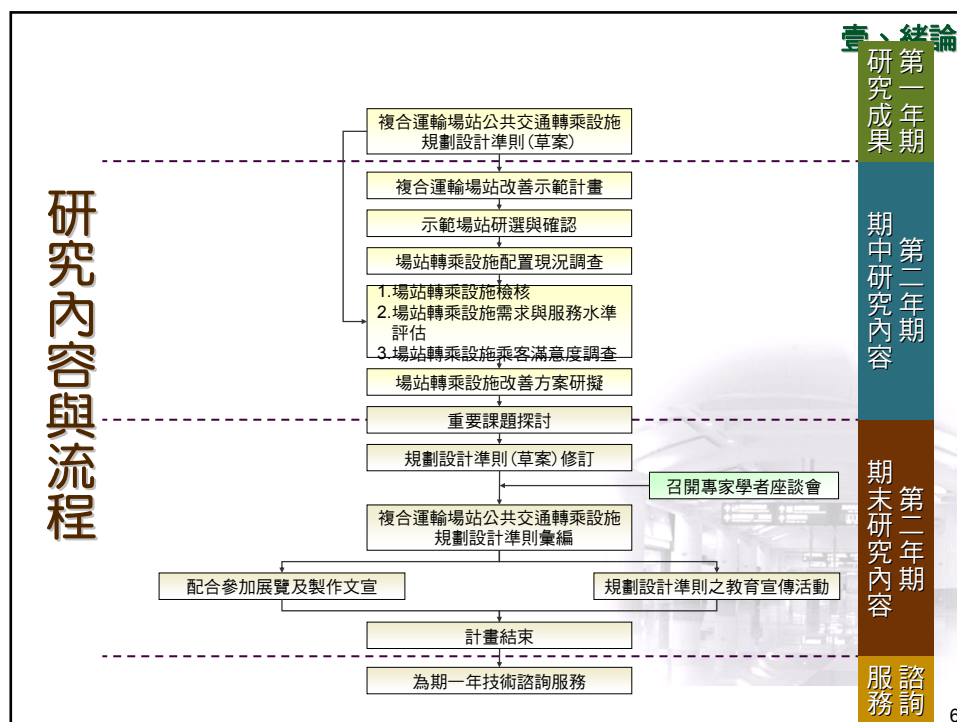
- 板橋車站(臺鐵/高鐵)
- 板橋公車站
- 板橋客運站
- 捷運板橋站

◆ 捷運忠孝復興站：同一運輸系統場站內有不同路線交會之場站

- 文湖線
- 板南線

註：本研究相關檢核、調查與分析結果係反映97年間示範場站之現況。

5



貳、場站轉乘設施檢核、評估與改善方案

設施檢核結果－臺鐵/高鐵板橋車站(1/6)

❖ 轉乘臨停設施檢核結果

轉乘臨停

- 臨停設施未內部化設置
- 汽、機車及上、下客臨停區未進行區隔
- 計程車排班區未加繪「計程車專用」及限制停等車輛數
- 臨停接送區未提供遮雨(陽)設施
- 場站結合場站大樓開發臨停設施未採分別設置

● 改善方案

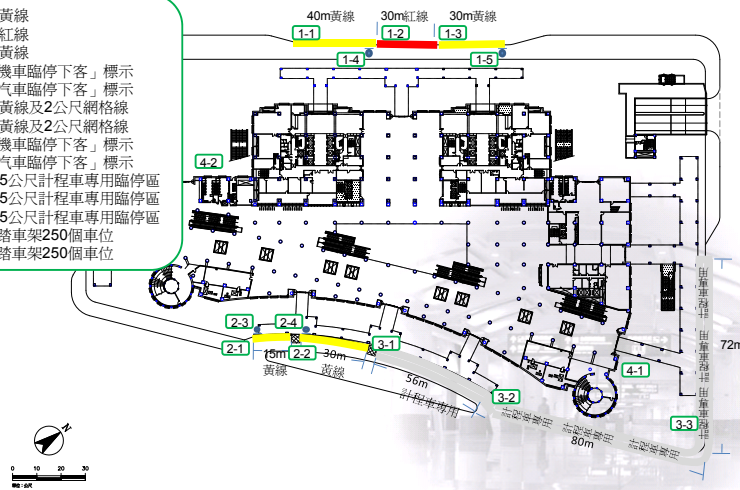
- 轉乘臨停系統重新調整布設
- 加繪「計程車專用」及限制停等車輛數
- 其餘項目因設置困難或受空間限制不易設置、管理，故暫不改善

7

設施檢核結果－臺鐵/高鐵板橋車站(2/6)

轉乘臨停與停車系統

- 1-1 劃設40公尺黃線
- 1-2 劃設30公尺紅線
- 1-3 劃設40公尺黃線
- 1-4 設置「僅准機車臨停下客」標示
- 1-5 設置「僅准汽車臨停下客」標示
- 2-1 劃設15公尺黃線及2公尺網格線
- 2-2 劃設30公尺黃線及2公尺網格線
- 2-3 設置「僅准機車臨停下客」標示
- 2-4 設置「僅准汽車臨停下客」標示
- 3-1 劃設56 X 2.5公尺計程車專用臨停區
- 3-2 劃設80 X 2.5公尺計程車專用臨停區
- 3-3 劃設72 X 2.5公尺計程車專用臨停區
- 4-1 設置雙層腳踏車架250個車位
- 4-2 設置雙層腳踏車架250個車位



8

設施檢核結果－臺鐵/高鐵板橋車站(3/6)

❖ 轉乘停車設施檢核結果

轉乘停車

- 機車停車場內未設機車導引資訊系統
- 自行車架間距過窄
- 自行車停車位設置於廣場上

● 改善方案

- 人車皆用坡道進出，尚無導引資訊設置之迫切需要
- 不影響自行車進出及停放暫不改善
- 無其他合適地點

9

設施檢核結果－臺鐵/高鐵板橋車站(4/6)

❖ 人行系統檢核結果

人行系統

- 出入口寬度過窄
- 通道自地坪裝修面到天花板淨高小於準則規範
- 坡道坡度、寬度、上下兩端平台淨寬度不符準則規範與未設置防滑緣、遮雨(陽)設施及扶手佔據坡道範圍大於準則規範
- 樓梯寬度、扶手高度、伸出頭末階踏步長度不符準則規範及未預留電扶梯機坑、線槽、排水管及電路管線需求、兩側清潔溝
- 電扶梯水平踏階個數不符準則規範及未設置下行電扶梯
- 人行步道未設置遮雨(陽)設施、人行步道材質及鋪面或顏色相近
- 人行地下道出入口未設資訊標示

● 改善方案

- 增設資訊標示，併於標示系統改善
- 遮雨(陽)設施設置困難，暫不改善
- 其餘皆不影響安全及通行，暫不改善

10

設施檢核結果－臺鐵/高鐵板橋車站(5/6)

❖ 無障礙系統檢核結果

無障礙系統

- 出入口的門把高度及導引不符準則規範、未裝設語音播音器導引
- 坡道坡度、寬度、平台長度及坡道與平台顏色、坡道扶手與鄰近壁面間距不符準則規範、**扶手端部未做防勾撞處理**
- 電梯前警示、電梯內兩側扶手、扶手高度、點字標示位置不符準則規範
- 樓梯扶手高度、點字資訊、樓梯前警示、與鄰近壁面間距不符準則規範、**扶手端部未做防勾撞處理**
- 無障礙車位大小、標示、標示高度、停車格線、顏色不符準則規範、未劃設下車區、未與室內外無障礙空通路連接
- **站內服務台檯面、電腦查詢系統高度過高**
- 無障礙標示顏色對比不明顯、未設觸覺文字或資訊、警示標誌、未針對輪椅使用者設置標示、未標明無障礙系統位置

● 改善方案

- 扶手加設防勾撞處理
- 加強專人服務方式以取代設置無障礙專用服務台及電腦查詢系統
- 其餘皆不影響安全及通行，暫不改善

11

設施檢核結果－臺鐵/高鐵板橋車站(6/6)

❖ 標示系統及轉乘資訊系統檢核結果

標示系統

- 不符合統一性、層級性、標準化設計、未就主次要動線區分
- 標示破損
- 未針對輪椅使用者可視高度設置
- 未提供距轉乘設施「剩餘距離」、及其他相關標示
- 未提供轉乘播音資訊

◆ 改善方案

- 整體標示系統改善
- 提供轉乘設施出口方向之播音

轉乘資訊

- 入口網頁未提供轉乘資訊
- 出入口處未提供靜態、動態轉乘資訊、宣傳摺頁及電腦查詢系統

◆ 改善方案

- 新增或提供連結入口網頁
- 增設並就轉乘資訊部分與周邊場站之營運管理單位及台北縣政府交通局進行資訊整合

12

設施檢核結果－板橋客運站(1/5)

❖ 轉乘臨停設施檢核結果

轉乘臨停

- 臨停設施項目未採內部化設置
- 汽、機車及上、下客臨停未採區隔設置
- 計程車臨停彎寬度不符準則規範、未限制排班停等車輛數
- 臨停接送區未提供遮雨(陽)設施

● 改善方案

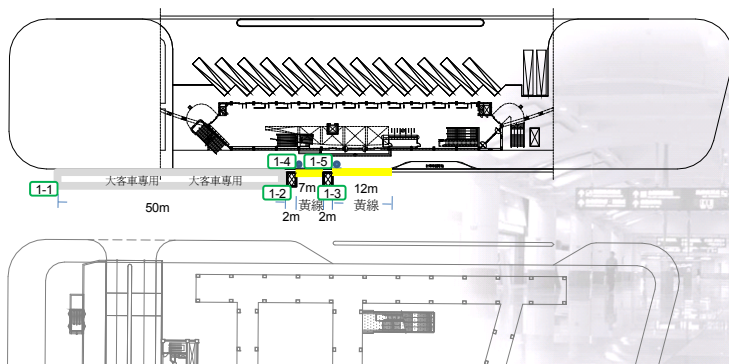
- 轉乘臨停系統重新調整布設
- 限制停等車輛數
- 其餘項目因設置困難，暫不改善

13

設施檢核結果－板橋客運站(2/5)

轉乘臨停與停車系統

- 1-1 劃設50 X 2.6公尺大客車專用臨停區
- 1-2 劃設2公尺網格線及7公尺紅線
- 1-3 劃設2公尺網格線及12公尺黃線
- 1-4 設置「僅准機車臨停下客」標示
- 1-5 設置「僅准汽車臨停下客」標示



14

設施檢核結果－板橋客運站(3/5)

❖ 人行系統檢核結果

人行系統

- 出入口寬度不符準則規範、未設無障礙坡道
- 坡道寬度、上下兩端平台淨寬度、扶手高度不符準則規範、未設遮雨(陽)設施
- 樓梯級高、扶手高度不符準則規範及未預留電扶梯機坑、線槽、排水管及電路管線需求、兩側清潔溝
- 電扶梯未設置下行電扶梯
- 人行步道未設置遮雨(陽)設施、**人行地下道出入口未提供資訊標示**

● 改善方案

- 增設資訊標示，併於標示系統改善
- 遮雨(陽)設施設置困難，暫不改善
- 其餘皆不影響安全及通行，暫不改善

15

設施檢核結果－板橋客運站(4/5)

❖ 無障礙系統檢核結果及改善方案

無障礙系統

- 室外通道未設置導引至無障礙系統標示
- 出入口前平台、平台淨深未設語音播音器導引
- 無障礙動線被雜物擋住，門關閉未開放通行
- 坡道平台寬度及扶手高度、直徑不符準則規範、扶手損壞晃動、端部未做防勾撞處理
- 樓梯扶手高度、直徑、點字資訊不符準則規範、端部未做防勾撞處理、樓梯前未提供警示
- 站內服務台檯面高度過高、未提供電腦查詢系統提供
- 導盲磚顏色與地面相近、無障礙標示顏色對比不明顯、未設觸覺文字或資訊、警示標誌、未針對輪椅使用者設置標示、未標明無障礙系統位置

● 改善方案

- 清除無障礙動線障礙物，開放EX06通行
- 修復固定坡道扶手，並加設扶手防勾撞處理
- 加強專人服務方式以取代設置無障礙專用服務台及電腦查詢系統
- 其餘皆不影響安全及通行，暫不改善

16

設施檢核結果－板橋客運站(5/5)

❖ 標示系統及轉乘資訊系統檢核結果

標示系統

- 未針對輪椅使用者可視高度設置
- 未提供距轉乘設施「剩餘距離」、及其他相關標示
- 未整合場站附近之交通系統資訊
- 未提供轉乘播音資訊

● 改善方案

- 建議於EX04站外牆面及1F出入口設置場站位置圖
- 提供轉乘運具及出口播音
- 其餘皆不影響安全及通行，暫不改善

轉乘資訊

- 入口網頁未提供轉乘資訊及旅運規劃
- 出入口處未提供靜態、動態轉乘資訊、宣傳摺頁及電腦查詢系統

● 改善方案

- 新增或提供連結入口網頁及旅運規劃
- 增設並就轉乘資訊部分與周邊場站之營運管理單位及台北縣政府交通局進行資訊整合

17

設施檢核結果－板橋公車站(1/3)

❖ 轉乘臨停設施檢核結果

轉乘 臨停

- 未設置汽、機車臨停設施
- 大客車臨停設施均符合準則規範

◆ 改善方案

- 規劃與板橋車站共用並設有連通設施，尚無需改善
- 加強取締站緣紅線區

人行 系統

- 樓梯寬度、防護緣、緩衝空間、至天花板淨高、扶手伸出頭末階踏步長度、扶手高度不符準則規範及未預留電扶梯機坑、線槽、排水管及電路管線需求、兩側清潔溝
- 電扶梯水平踏階、至天花板淨高不符準則規範
- 步道有階梯或突然變化高程未保持平整
- 人行地下道出入口未提供資訊標示

◆ 改善方案

- 增設資訊標示，併於標示系統改善
- 其餘皆不影響安全及通行，暫不改善

18

設施檢核結果－板橋公車站(2/3)

❖ 無障礙系統檢核結果

無障 礙系 統

- 電梯入口處及沿路轉彎方向指引、呼叫鈕高度、呼叫鈕點字位置、扶手高度、點字資訊位置不符準則規範
- 樓梯梯級未退一階、防護緣、扶手高度、水平延伸、直徑、點字資訊、鄰牆寬度、樓梯前警示不符準則規範
- 無障礙標示顏色對比不明顯、未設觸覺文字或資訊、警示標誌、未針對輪椅使用者設置標示、未標明無障礙系統位置
- 未提供電腦查詢系統

● 改善方案

- 障礙標示併入標示系統改善
- 考量空間限制，不建議設置電腦查詢系統
- 其餘皆不影響安全及通行，暫不改善

19

設施檢核結果－板橋公車站(3/3)

❖ 標示系統與轉乘資訊系統檢核

標示系統

- 未針對輪椅使用者可視高度設置
- 懸吊式及側嵌式燈箱高度不符準則規範
- 未提供距轉乘設施「剩餘距離」、及其他相關標示
- 未整合場站附近之交通系統資訊
- 未提供轉乘播音資訊

● 改善方案

- ⇒ 提供轉乘運具及出口播音
- ⇒ 其餘皆不影響安全及通行，暫不改善

轉乘資訊

- 無入口網頁
- 出入口處未提供靜態、動態轉乘資訊、宣傳摺頁及電腦查詢系統

◆ 改善方案

- ⇒ 新增或提供連結入口網頁及旅運規劃
- ⇒ 增設並就轉乘資訊部分尚需與周邊場站之營運管理單位及台北縣政府交通局進行資訊整合

20

設施檢核結果－捷運板橋站(1/4)

❖ 轉乘臨停設施檢核結果

轉乘臨停

- 臨停設施項目、未採內部化設置
- 汽、機車及上、下客臨停未採區隔設置
- 臨停接送區未提供遮雨(陽)設施
- 自行車停車設施區位及進出站動線不符準則規範

● 改善方案

- 規劃與臺鐵/高鐵板橋車站共用並設有連通設施，尚無需改善
- 加強取締站緣紅線區
- 自行車進出捷運車站可搭電梯或走樓梯，進出閘門則使用無障礙閘門，而一般乘客大多以搭乘電扶梯為主，基本上已可視為與一般乘客進行區隔
- 其餘因設置困難或無適當設置區位，暫不改善

21

設施檢核結果－捷運板橋站(2/4)

❖ 人行系統檢核結果

人行系統

- 出入口高程與地面不同，未設置無障礙設施
- 坡道未設置遮雨(陽)設施
- 樓梯扶手伸出頭末階踏步長度、扶手高度不符準則規範及未預留電扶梯機坑、線槽、排水管及電路管線需求
- 電扶梯速度不符準則規範
- 人行步道未設置遮雨(陽)設施、人行步道材質及鋪面或顏色相近

● 改善方案

- EX03設有無障礙設施，符合最少一處之法規標準
- 電扶梯速度符合捷運設計規範
- 遮雨(陽)設施設置困難，暫不改善
- 其餘皆不影響安全及通行，暫不改善

22

設施檢核結果－捷運板橋站(3/4)

❖ 無障礙系統檢核結果

無障礙系統

- 室外通道高低差過高，未設無障礙設施
- 出入口及門未裝設語音播音器
- 坡道扶手高度不符準則規範、坡道與平台顏色相近
- 電梯呼叫鈕點字位置、觸覺裝置及點字符號尺寸、扶手高度、按鈕之標示數字顏色不符準則規範
- 樓梯鄰牆寬度不符準則規範、未設置點字資訊
- 站內服務台檯面高度過高、未提供電腦查詢系統
- 未設觸覺文字或資訊、警示標誌、未針對輪椅使用者設置標示

◆ 改善方案

- EX03設有無障礙設施，符合最少一處之法規標準
- 加強專人服務方式以取代設置無障礙專用服務台及電腦查詢系統
- 其餘皆不影響安全及通行，暫不改善

23

設施檢核結果－捷運板橋站(4/4)

❖ 標示及轉乘資訊系統檢核結果

標示系統

- 未針對輪椅使用者可視高度設置
- 未提供距轉乘設施「剩餘距離」
- 未提供轉乘播音資訊

• 改善方案

- 捷運主要為通勤旅次較熟悉轉乘設施位置，而洗手間及電梯等較多人詢問之設施，為照顧身心障礙者之需求，已提供「剩餘距離」之提示牌面
- 提供轉乘設施出口方向之播音

轉乘資訊

- 入口網頁未提供轉乘資訊及旅運規劃
- 出入口處未提供靜態、動態轉乘資訊、宣傳摺頁及電腦查詢系統

• 改善方案

- 新增或提供連結入口網頁及旅運規劃
- 增設並就轉乘資訊部分與周邊場站之營運管理單位及台北縣政府交通局進行資訊整合

24

設施檢核結果－捷運忠孝復興站(1/5)

❖ 轉乘臨停設施檢核結果

轉乘臨停

- 臨停設施項目、未採內部化設置
- 汽、機車及上、下客臨停隔未採區隔設置
- 公車站牌區位未臨站緣
- 臨停接送區未提供遮雨(陽)設施
- 場站結合場站大樓開發臨停設施採分別設置

• 改善方案

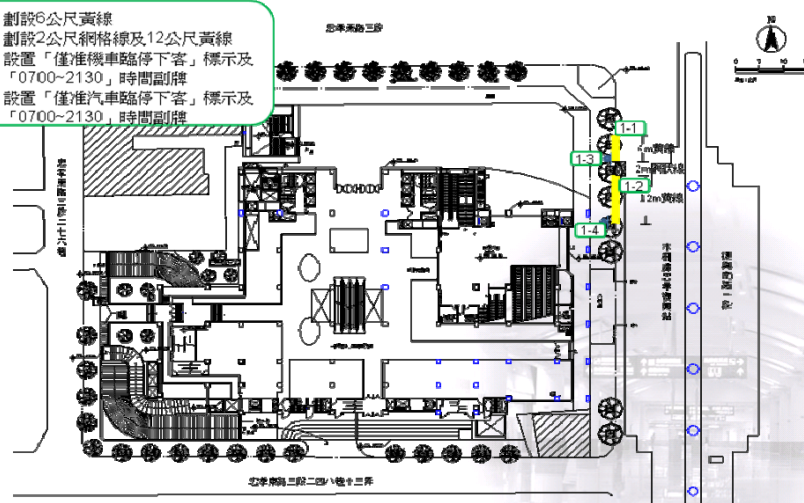
- 轉乘臨停系統重新調整布設
- 考量交通現況維持原位
- 其餘項目因設置困難，暫不改善

25

設施檢核結果－捷運忠孝復興站(2/5)

轉乘臨停與停車系統

- 1-1 劃設6公尺黃線
- 1-2 劃設2公尺網格線及12公尺黃線
- 1-3 設置「僅准機車臨停下客」標示及「0700~2130」時間副牌
- 1-4 設置「僅准汽車臨停下客」標示及「0700~2130」時間副牌



26

設施檢核結果－捷運忠孝復興站(3/5)

❖ 人行系統檢核結果

人行系統

- 出入口高程與地面不同，未設置無障礙設施
- 樓梯寬度、至天花板淨高、扶手伸出頭末階踏步長度、中央扶手不符準則規範及預留電扶梯機坑、線槽、排水管及電路管線需求、兩側清潔溝
- 電扶梯速度不符準則規範
- 踏步面至天花板淨高不符準則規範
- 電梯導引設施位置不符準則規範
- 人行步道未設置遮雨(陽)設施

● 改善方案

- EX02設有無障礙設施，符合最少一處之法規標準
- 電扶梯速度符合捷運設計規範
- 遮雨(陽)設施設置困難，暫不改善
- 其餘皆不影響安全及通行，暫不改善

27

設施檢核結果－捷運忠孝復興站(4/5)

❖ 無障礙系統檢核結果

無障礙系統

- 出入口未裝設語音播音器
- 坡道未設點字資訊、鄰牆距離不符準則規範、坡道與平台顏色相近
- 電梯警示位置、呼叫鈕點字位置、扶手高度不符準則規範、按鈕之標示數字顏色相近，無明顯對比
- 樓梯扶手高度不符準則規範、**端部未作防勾撞處理**、未設點字資訊、警示位置不符準則規範
- 未設觸覺文字或資訊、警示標誌、未針對輪椅使用者設置標示
- **未提供電腦查詢系統**

● 改善方案

- 扶手加設防勾撞處理
- 加強專人服務方式以取代設置電腦查詢系統
- 其餘皆不影響安全及通行，暫不改善

28

設施檢核結果－捷運忠孝復興站(5/5)

❖ 標示、轉乘資訊系統檢核結果

標示系統

- 未提供距轉乘設施「剩餘距離」、資訊圖高度不符準則規範
- **未提供轉乘播音資訊**

● 改善方案

- 捷運主要為通勤旅次較熟悉轉乘設施位置，而洗手間及電梯等較多人詢問之設施，為照顧身心障礙者之需求，已提供「剩餘距離」之提示牌面
- 資訊圖不影響安全及通行，暫不改善
- 提供轉乘運具及出口播音

轉乘資訊

- 入口網頁未提供轉乘資訊及旅運規劃
- 出入口處未提供靜態、動態轉乘資訊、宣傳摺頁及電腦查詢系統

● 改善方案

- 新增或提供連結入口網頁及旅運規劃
- 增設並由場站營運管理單位及臺北市政府交通局進行資訊整合

29

貳、場站轉乘設施檢核、評估與改善方案

轉乘設施需求及服務水準評估結果(1/3)

❖ 轉乘臨停設施

	評估結果	建議改善方案
臺鐵/高鐵板橋車站	<ul style="list-style-type: none"> • 需求量不高，現有站緣空間足夠 • 違規情形多，站緣交通秩序不佳 	<ul style="list-style-type: none"> • 重新調整布設 • 加強執法取締違規
板橋客運站	<ul style="list-style-type: none"> • 同「板橋車站」評估結果 	<ul style="list-style-type: none"> • 同「板橋車站」改善方案
板橋公車站	<ul style="list-style-type: none"> • 各月台設置3個大客車臨停車位，已可滿足臨停需求 	—
捷運板橋站	<ul style="list-style-type: none"> • 需求量不高，現有站緣空間足夠 • 計程車違規停車 	<ul style="list-style-type: none"> • 加強執法取締
捷運忠孝復興站	<ul style="list-style-type: none"> • 大客車臨停區未提供遮雨(陽)設施 • 汽機車臨停設施未採分別設置 • 需求量不高，現有站緣空間足夠 	<ul style="list-style-type: none"> • 設置困難，暫不改善 • 空間不足，無法分別設置

- ◆ 各站設施需求量普遍不高，現有站緣空間足夠布設
- ◆ 違規情形多，站緣交通秩序不佳

30

貳、場站轉乘設施檢核、評估與改善方案

轉乘設施需求及服務水準評估結果(2/3)

❖ 轉乘停車設施

	汽車	機車	自行車
臺鐵/高鐵板橋車站	P01 : 0.32	P02已達1.04(>0.8)	P03達0.79 P04達0.98(>0.8)
捷運板橋站	—	—	P05 : 0.64 P06 : 0.75
捷運忠孝復興站	P01 : 0.55	—	—

- ◆ 僅對平均使用率大於0.8之停車設施進行改善建議
- ◆ 臺鐵/高鐵板橋車站
 - 建議提高停車費率
 - 改設雙層自行車架

31

轉乘設施需求及服務水準評估結果(3/3)

❖ 人行系統

	樓梯	電扶梯	出入口*1	通道
臺鐵/高鐵板橋車站	A級	低於需求流量	A級~B級	A級
板橋客運站	A級	低於需求流量	A級	—
板橋公車站	—	—	—	—
捷運板橋站	A級	低於需求流量	—	A級
捷運忠孝復興站	S01：F級 S02：D級 其餘：A級	E03高於需求流量 其餘低於需求流量	—	W04：F級 W05：D級 其餘：C級

- ◆ 捷運忠孝復興站電扶梯E03在起端至少應設置5M²的緩衝區

32

乘客滿意度調查結果

設施項目	滿意度	最需改善項目	
轉乘臨停系統	介於滿意(4)與普通(3)間	<ul style="list-style-type: none"> 上下車空間 交通秩序 導引動線 	<ul style="list-style-type: none"> 導引標示 遮雨(陽)設施 座椅
轉乘停車系統	介於滿意(4)與普通(3)間	<ul style="list-style-type: none"> 導引標示 上下車空間 	<ul style="list-style-type: none"> 導引動線
人行系統	介於滿意(4)與普通(3)間	<ul style="list-style-type: none"> 導引標示 導引動線 運轉速度 遮雨(陽)設施 	<ul style="list-style-type: none"> 缺乏行人標誌 人車衝突 緩衝空間不足 地面不平整
無障礙系統	介於滿意(4)與普通(3)間	<ul style="list-style-type: none"> 開關門時間長度 導引動線 導引標示 設置數量 	<ul style="list-style-type: none"> 扶手穩固性 坡度及高度 防護設施

33

檢核及調查方式檢討(1/6)

❖ 原則性及概念性準則之檢核

- ◆ 考量基地實質條件、是否配合土地開發及外在環境
- ◆ 具擬相關圖說加以說明
- ◆ 大眾運輸優先

- 特定區整體規劃設計
- 地下通道及人行天橋串聯

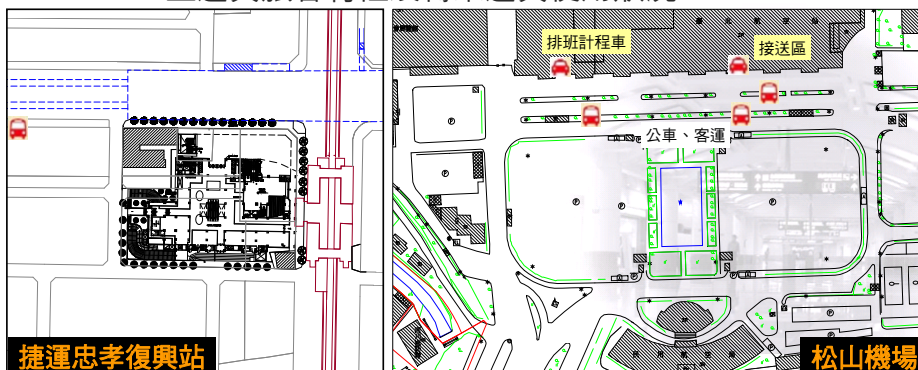


34

檢核及調查方式檢討(2/6)

◆ 大眾運輸優先

- 場站用地實質條件及周邊交通環境
- 主運具旅客特性及轉乘運具使用狀況

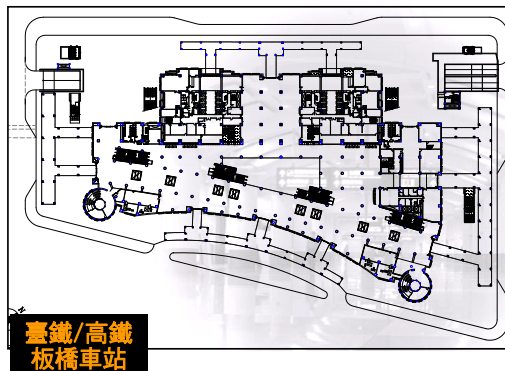


35

檢核及調查方式檢討(3/6)

◆轉乘臨停設施內部化

- 設置站體外、基地建築線內
- 以臨停彎及實體分隔方式區隔
- 運具分離
 - ▷ 繪製標線
 - ▷ 設立告示牌
- 上下客分離
 - ▷ 劃設黃線
 - ▷ 限時停放
 - ▷ 加強違規取締
 - ▷ 限時免費(上客區)

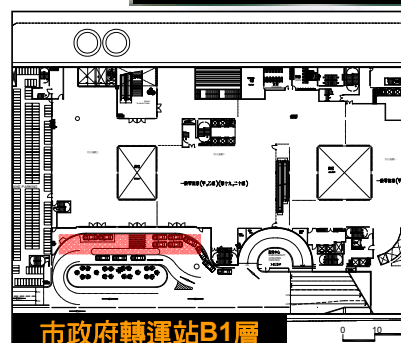
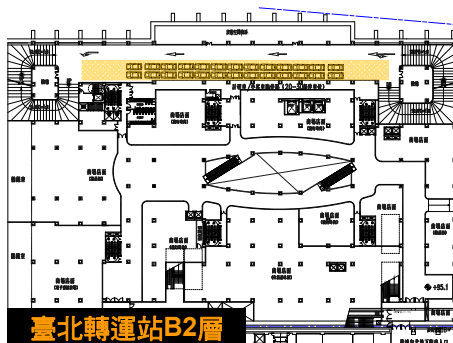


36

檢核及調查方式檢討(4/6)

◆轉乘臨停設施內部化

- 設置站體內
 - ▷ 國內則有計程車招呼站設置於地下停車場內



37

檢核及調查方式檢討(5/6)

◆ 轉乘臨停設施內部化

■ 設置站體內

- ⇒ 國外常見設置於場站平面層或以上的樓層空間
- ⇒ 是否納入BOT的招商合約條件
- ⇒ 需考量BOT或聯合開發財務計畫



香港IFC大樓

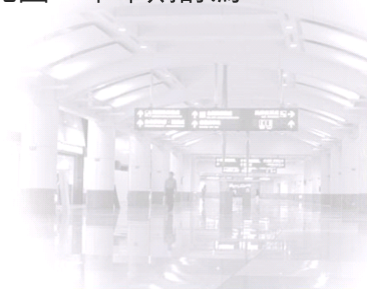


38

檢核及調查方式檢討(6/6)

◆ 設施規格及容許誤差

- 儘可能採量化標準
- 設施尺寸以一限定範圍或最大值、最小值制訂區間
- 未註明時，則提供容許誤差範圍，本準則訂為 $\pm 3\%$



39

場站動線人流特性與干擾(1/4)

❖ 人流衝突行為、方式與評估指標

- ◆ 人為可以自由控制移動的行為個體
- ◆ 受到動線干擾時心裡層面所產生的行為表現
- ◆ 其行為系統包括行人自身、他人及行走環境等三者間之互動關係

導致衝突刺激的原因

- 他人突然橫向移動反應
- 他人突然減慢行走速率
- 欲前進路徑上有對向乘客阻擋
- 欲前進路徑上有同向乘客阻擋
- 走道寬度不足

行為反應

- 橫向移動
- 調整速率
- 橫移並調整速率

40

場站動線人流特性與干擾(2/4)

❖ 人流調查與量測方法

- ◆ 時間間隔照相法
- ◆ 攝影機攝影法
- ◆ 調查員計數法
- ◆ 移動記錄法

❖ 人流模式與干擾量度之構建

- ◆ 移動效益模式
- ◆ 細胞自動機模式
- ◆ 引力模式
- ◆ 社會力模式
- ◆ 等候模式

41

場站動線人流特性與干擾(3/4)

❖ 行人模擬軟體

◆ Myriad

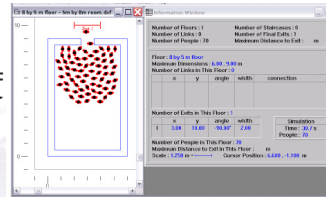
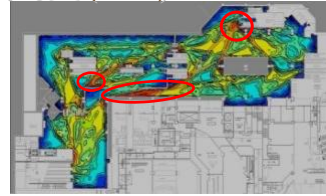
- 檢測特定範圍內人流聚集點
- 分析風險評估

◆ Simulex

- 推估特定範圍內之人群疏散速度
- 分析各出入口風險評估

◆ Legion Software Suite

- 最常見之行人模擬軟體—曾使用於2000年雪梨奧運
- 可進行容量分析、即時改善建議、行人模式訓練與構建、輸出流量速度與密度及未來需求量等



42

場站動線人流特性與干擾(4/4)

❖ 行人動線改善方式

◆ 動線分離

- 於走道上設置分向設施，將轉乘與進出站動線分離
 - ⇒ 可移動式分向柵欄
 - ⇒ 實體油壓可昇降式分向柵欄
 - ⇒ 於走道地面畫設分道線

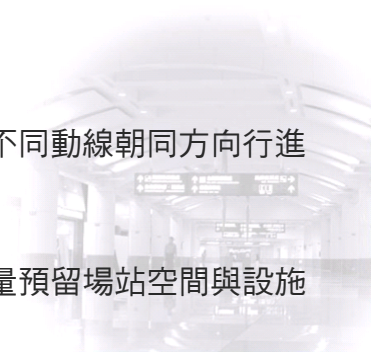
◆ 動線簡化

- 消除或轉移瓶頸區動線，使不同動線朝同方向行進

◆ 旅客平均分配

◆ 設施改善

- 因應未來旅客數增加，應考量預留場站空間與設施



43

準則擬定原則

- ❖ 本準則適用於**新建場站工程設計、驗收或履勘時**之參據；並適用於**既有場站定期檢核轉乘設施服務**之參據。
- ❖ 本準則對所有場站**具通用性**，提供場站轉乘設施一般性規劃設計準則及應用方法，且以最低標準作建議；因地制宜及特殊考量部分則另行列明。
- ❖ 準則內所列之公式參數
 - ◆ 運量及運具選擇參數，於**運輸需求階段自行推估**
 - ◆ 轉乘設施運轉參數，本研究已進行調查得出建議值，倘考量地區交通環境有明顯差異，得於該地區或環境條件相似地區自行進行調查以獲得相關參數值

44

準則修正原則

- ❖ 準則依現行最新規範進行修訂
 - ◆ 參考「建築物無障礙設施設計規範」－97年7月實施
- ❖ 檢核標準判定合理化
 - ◆ 原則性或概念性的準則或質化標準
 - ◆ 設施規格誤差
- ❖ 因應實際檢核操作問題修訂準則使其具實用性與檢核方便性
 - ◆ 相同設施之各檢核項目加以彙整，以增加檢核方便性
 - ◆ 需主觀判定項目轉為客觀量測檢核
 - ◆ 較無需求且執行難度高之準則進行適當修改或刪除
 - ◆ 須具備正式執照方可檢核，且皆須排定其維保及檢查期程之項目，可不納入場站營運階段之轉乘設施檢核項目

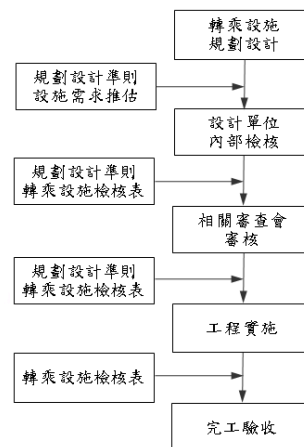
45

準則應用原則(1/6)

❖ 轉乘設施檢核

◆ 新建場站轉乘設施檢核時機

- 工程規劃設計單位按**準則規範、運量預測及設施需求預估**進行相關設計，並經檢核確認無誤後核准
- 相關審查會參照規劃設計準則之規範進行相關審議
- 場站完工後按規劃設計準則進行履勘及驗收



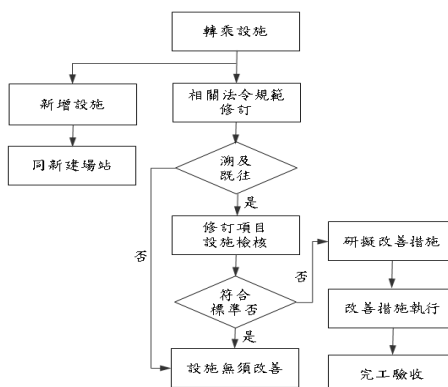
46

準則應用原則(2/6)

❖ 轉乘設施檢核

◆ 既有場站轉乘設施檢核時機

- 相關法令規範修訂，且修訂項目溯及既往時
- 場站新增設施時，需按照準則規範及最新法令規範進行設計及完成驗收
- 設施檢核未符標準者，應研擬改善措施



47

準則應用原則(3/6)

❖ 轉乘設施檢核

◆ 轉乘設施檢核項目

- 有關轉乘臨停及轉乘停車設施項目、設施需求、設施區位配置、車行動線及及人行動線規劃等，應擬具規劃說明以利檢核
- 其他項目以檢具相關圖說或於實地進行逐項檢核即可
- 標示系統應檢視原設計圖說進行整體檢核，或另就站內標示位置及內容進行記錄後進行整體檢核



48

準則應用原則(4/6)

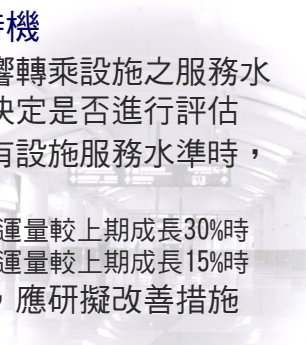
❖ 轉乘設施需求及服務水準評估

◆ 新建場站設施需求評估時機

- 工程規劃設計單位按運量預估進行相關轉乘設施需求評估，以利設施配置

◆ 既有場站設施需求及服務水準評估時機

- **外部交通環境有所變化**，進而影響轉乘設施之服務水準時，可視干擾程度及擁擠情況決定是否進行評估
- **場站運量有所變化**，可能影響既有設施服務水準時，應進行設施需求及服務水準評估
 - ⇒ 上期服務水準評估B級，而場站整體運量較上期成長30%時
 - ⇒ 上期服務水準評估C級，而場站整體運量較上期成長15%時
- 設施需求不足或服務水準不佳者，應研擬改善措施



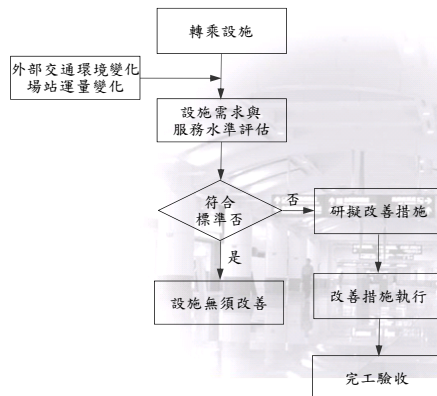
49

準則應用原則(5/6)

❖ 轉乘設施需求及服務水準評估

◆ 轉乘設施需求及服務水準評估項目

- 進行需求及服務水準評估前，需配合進行相關必要之運量預測與調查

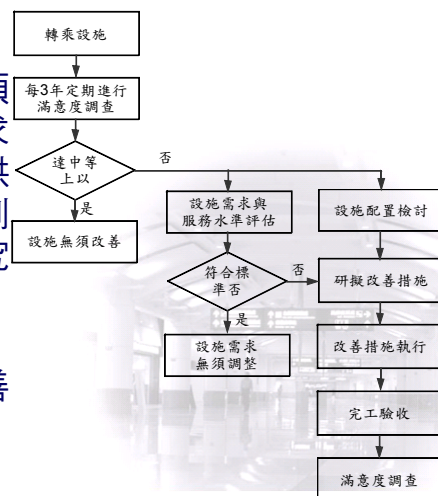


50

準則應用原則(6/6)

❖ 轉乘設施乘客滿意度調查

- ◆ 每3年定期進行調查
- ◆ 調查結果未達中等以上之項目，應另就該設施進行需求與服務水準評估，倘設施供給不足或服務水準不佳，則應配合檢討設施配置以研究改善措施
- ◆ 改善3個月後，應就改善項目再進行調查，以追蹤改善成效



51

規劃設計準則(草案)架構(1/2)

第一章 總說明	1.1 編定目的 1.2 編定原則 1.3 相關名詞定義 1.4 準則規範場站轉乘設施範圍 1.5 規劃設計流程 1.6 準則架構
第二章 轉乘臨停與轉乘停車系統規劃設計準則	2.1 通則 2.2 轉乘臨停系統 2.3 轉乘停車系統
第三章 人行系統規劃設計準則	3.1 通則 3.2 出入口 3.3 通道 3.4 坡道 3.5 樓梯 3.6 電扶梯 3.7 電梯 3.8 人行步道
第四章 無障礙系統規劃設計準則	4.1 通則 4.2 室外通路及室內走廊 4.3 出入口及門 4.4 坡道 4.5 昇降機(電梯) 4.6 停車位 4.7 導盲磚 4.8 標示

規劃設計準則(草案)架構(2/2)

第五章 標示系統規劃設計準則	5.1 通則 5.2 標示系統 5.3 播音系統
第六章 轉乘資訊系統規劃設計準則	6.1 通則 6.2 入口網頁 6.3 靜態資訊看板 6.4 動態資訊看板 6.5 宣傳摺頁 6.6 電腦查詢系統(kiosk)
第七章 轉乘設施營運管理準則	7.1 通則 7.2 轉乘設施維護與管理 7.3 轉乘設施檢核、評估、調查與改善 7.4 轉乘設施整合 7.5 場站與轉乘設施主管單位及營運管理單位整合
參考文獻	
附件	附件一 轉乘設施檢核表 附件二 轉乘設施需求及服務水準評估表 附件三 轉乘設施滿意度調查表

規劃設計準則(草案)教育宣導活動

❖ 時間

- ◆ 場次一：97年12月10日(星期三) 14:00~17:00
- ◆ 場次二：97年12月11日(星期四) 14:00~17:00

❖ 邀請對象

- ◆ 中央交通主管機關、各縣市交通主管機關、複合運輸場站經營管理單位、工程顧問公司、建築師公會、公共汽車客運商業同業公會

❖ 課程內容

- ◆ 複合運輸場站轉乘設施**規劃設計準則應用**
- ◆ 複合運輸場站轉乘設施**檢核、需求與服務水準評估及滿意度調查方式**
- ◆ 複合運輸場站轉乘設施**常見之問題及相關交通工程改善**

54

結論與建議(1/2)

- ❖ 場站之無障礙設施建議應另按「**已頒得建築執照之公共建築物無障礙設備與設施提具替代改善計畫作業程序及認定原則**(97年7月3日生效)」進行整體檢核及改善計畫。
- ❖ 進行場站**無障礙設施**滿意度調查時，可透過場站內服務台找到願填問卷之身心障礙乘客，或逕與無障礙團體進行訪談。
- ❖ 進行場站轉乘設施檢核，對於不符標準之設施項目，建議依其對**安全及通行**之影響，擬定改善優先次序及期限，並分類、分期、分區執行改善計畫。

55

結論與建議(2/2)

- ❖ 場站轉乘資訊可依轉乘設施整合機制進行整合，短期提供場站或站區內各運具之靜態轉乘資訊，中長期則朝向建置及提供整合性動態轉乘資訊。
- ❖ 建議訂定場站標示系統之技術性設計規範並公告實施，其布設及型式應將場站建築條件與設計概念納入考量。
- ❖ 場站與周邊場站或設施之標示系統整合，建議中央主管機關及縣市政府能強勢介入整合機制，以發揮場站標示系統之效用。
- ❖ 各縣市相關審議制度(如都市計畫審議、環境影響評估及交通衝擊影響評估等)之轉乘設施規劃設計部分，可參考援用本研究所擬訂之準則標準。

56

簡報結束
敬請指正

57