

研擬「停車轉乘設施及都會區交通轉運節點管理 之原則彙編」

Proposing guideline of park-and-ride and urban transfer facility management

運輸安全組 張開國 葉祖宏 黃明正

研究期間：民國105年3月至105年9月

摘 要

停車轉乘模式在歐盟已施行超過半世紀之久，2005年8月歐盟運輸技術委員會出版「停車政策及其對經濟與機動性之影響」報告，對於停車轉乘設計原則有完整的說明。此外，香港於1997~1998年試辦停車轉乘成效良好後，目前則持續推動停車轉乘計畫。本報告彙整歐盟之設計原則及香港實際運作範例，並研提停車轉乘管理原則，可提供國內中央及地方政府規劃及設置停車轉乘設施之參考。

關鍵詞：

停車、停車轉乘。

研擬「停車轉乘設施及都會區交通轉運節點管理之原則彙編」

一、依據

依據交通部 105 年 3 月 11 日交路字第 1055003029 號函辦理，就「中華民國 105 年度中央政府總預算案審查總報告（修正本）」，有關歲出部分第 14 款第 1 項交通部決議（五十六），請本所研擬「停車轉乘設施及都會區交通轉運節點管理之標準彙編」，俾由交通部轉送相關所屬機關及各地方政府擬定停車轉乘設施發展推動計畫。

二、辦理情形說明

為充份瞭解該標準彙編所涵蓋範圍及欲解決之問題，本所於 105 年 3 月 29 日拜訪原提案鄭麗君立法委員國會辦公室，並交換想法，經其說明「park and ride(停車轉乘)」可避免過多車輛進入市中心造成交通壅塞，但考量地方政府並不熟悉相關規定及規劃方式，應蒐集國外相關資料及案例，整理國內相關法規，並研擬停車轉乘設施之規劃、設置原則及程序，提供地方政府實施之參考。

有關國外案例部分，則提到香港中環及德國慕尼黑，即透過捷運或高速公路交流道設置停車轉運節點，避免都市外圍車輛直接進入市中心，而造成交通壅塞。在德國慕尼黑，上午上班時外圍區域民眾將車輛停放於轉運節點，轉乘大眾運輸系統進入市區，傍晚下班後再搭乘大眾運輸系統至停車轉運節點，且該節點設置相關購物中心，民眾可採買相關用品及食物後，再開車返回外圍區域之住家。

因此「park and ride(停車轉乘)」係指在都會區位於市中心外圍之大眾運輸場站，規劃並設置停車轉乘設施，吸引郊區居民透過停車轉乘模式往返市中心，避免過多車輛進入市中心，而造成市中心區之交通壅塞。爰本所依上述定義範圍先彙整國內停車轉乘相關法規，並蒐集香港及歐盟關於停車轉乘相關資料，再彙整研提相關規劃、設置原則及程序，以提供地方政府參考。由於「標準」係法規層級，為避免爭議，爰建議改為「原則」較為妥適。

三、我國現行相關法規

本案所涉及之中央法規包含路外或路邊停車場之設置及管理，茲說明如次。

(一) 停車場法 (交通部)

停車場法[1]主要規範停車場之規劃、設置、經營、管理及獎助相關事宜。其中第 8 條規定都市計畫公共停車場用地得供作公共運輸與自用車輛間運輸轉換之接駁用地使用；第 9 條規定直轄市或縣(市)主管機關應視地區停車需求，核准所列公、私有建築物新建或改建時，投資增設停車空間，開放供公眾使用，不受建築法令有關高度及容積率之限制；第 10 條規定地方政府於擬定或變更都市計畫時，應劃設或增設停車場用地；第 11 條規定臨時路外停車場之設置；第 24、25 條規定都市計畫停車場，或公共設施用地依規定得以多目標使用方式附建之停車場，或投資興建可供五十輛以上小型汽車停放之路外公共停車場者，其申請建築執照及停車場登記證之程序；第 26 條規定路外公共停車場可供車輛停放使用未達五十個小型車位或建築物附設之停車空間，其申請停車場登記證之程序；第 32 條規定公共停車場如有任意停放致妨礙其他車輛行進或停放者，主管機關、警察機關或停車場經營業得逕行將該車輛移置至適當處所。

(二) 道路交通標誌標線號誌設置規則 (交通部、內政部)

道路交通標誌標線號誌設置規則[2]第 118 條停車處標誌，用以指示公共停車場之位置，設於停車場入口處附近，得以附牌說明指示方向、車種、收費時間、收費方式及停車場名稱；第 190 條車輛停放線，規定路邊停車格位之類別及尺寸。

(三) 建築技術規則 (內政部)

建築技術規則建築設計施工編[3]第 59 條規定建築物新建、改建、變更用途或增建部分，依都市計畫法令或都市計畫書之規定，設置停車空間，其未規定者，則依其對照表規定。其中旅遊及運輸業等類似用途建築物屬第一類，都市計畫內區域之樓地板面積超過 300 平方公尺部分，每 150 平方公尺設置 1 輛，都市計畫外區域之樓地板面積超過 300 平方公尺部分，每 250 平方公尺設置 1 輛；第 60 條規定停車空間及其應留設供汽車進出用之車道；第 61 條規定車道之寬度、坡度及曲線半徑。

(四) 都市計畫公共設施用地多目標使用辦法 (內政部)

都市計畫公共設施用地多目標使用辦法[4]第 3 條規定，公共設施用地多目標使用之用地類別、使用項目及准許條件，依附表之規定，其中作捷運系統及其轉乘設施使用者，不受該附表之限制。該附表規定在立體多目標使用部分，可於下列項目作停車場使用：1)車站、機關用地，2)公園、廣場、學校、道路、綠地、體育場、兒童遊樂場之地下、高架道路下層，

3)變電所、污水處理設施、截流站、抽水站及焚化場、垃圾處理場之地上層，4)零售市場(3樓以上及地下層)、加油站2樓以上；在平面多目標使用部分，可於下列項目作停車場使用：公園、體育場、加油站、變電所、自來水用地。

由上述法規內容可知，我國中央相關法規對於路邊、路外停車場(位)之設置及管理，或公共設施用地依多目標使用增設停車場，已有相關規範可依循，大眾運輸場站內部或周邊之路邊或路外停車場，可依相關規定設置停車格位，供民眾停車轉乘使用。至於設置數量部分，除了建築技術規則對於旅遊及運輸業等類似用途建築物，有樓地板面積相對應設置停車格數規定外，皆未規定大眾運輸場站需設置停車轉乘設施或數量，此係考量各大眾運輸場站之區位、規模、特性及停車轉乘需求不盡相同，爰由各權管機關視個案予以適當規劃及管理。

四、歐盟之停車轉乘概況

2005年8月歐盟運輸技術委員會出版「停車政策及其對經濟與機動性之影響(Parking Policies and Effects on Economy and Mobility)」報告[5]，對於歐盟之停車政策有完整的整理及分析，其中包含停車轉乘部分，並以歐洲都市、美國及加拿大為範例進行說明，爰整理該報告相關資料提供參考。

(一) 簡介

世界許多主要城市往往受市中心放射狀路網之交通壅塞所苦，特別是交通尖峰時刻。對於民眾大量使用私人運具而言，增加道路容量並非唯一的解決方式，相反的，最近幾年的趨勢已朝向改善及鼓勵民眾使用大眾運輸、自行車及步行。

主要城市的市郊因人口激增卻又分散，因此無法僅透過步行、自行車或大眾運輸等方式直接到達大眾運輸路網或轉運站，仍有透過自行開車前往之需求，此現象在人口密度低的地區更是明顯。為鼓勵民眾使用大眾運輸並真正發揮其改善功效，可沿著或接近大眾運輸路線提供適合地點，讓駕駛人可停妥車輛，並搭乘大眾運輸前往目的地。因此停車轉乘設施可扮演私人運具及大眾運輸之介面，並在引導這些市區或大都市之郊區居民由私人運具改用大眾運輸系統，擔任關鍵的角色。停車轉乘與大眾運輸間關係之原理可見圖1。

英國許多鐵路車站以及其他大眾運輸轉運站，提供汽車、機車及自行車之停車設施，德國及奧地利同樣行之有年。近年來更開始在市區周邊地

區設置停車轉乘設施，並引進快速、班次多、高品質的公車服務，以往返城鎮及市中心。

許多場站設置停車轉乘設施，且停車需求很快超過原有規劃提供的水準，並發現停車轉乘會產生額外的汽車旅次。其他研究則發現停車轉乘設施可鼓勵民眾使用大眾運輸，減輕市區交通壅塞及市中心區之汽車廢氣排放情形。

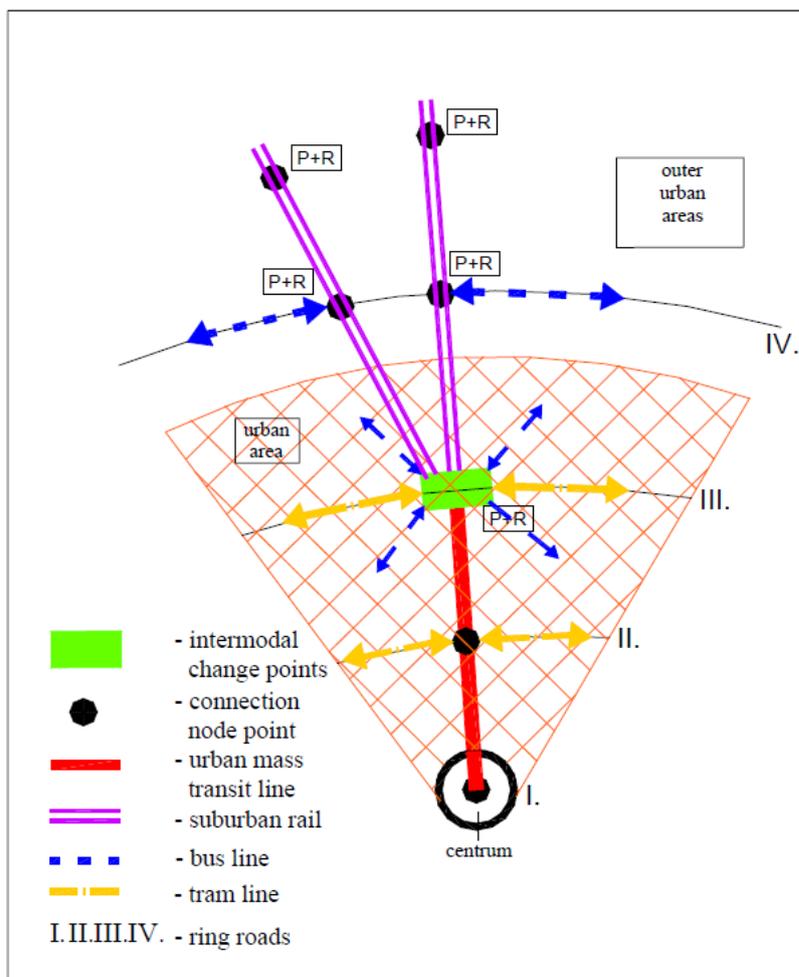


圖 1 停車轉乘與大眾運輸間關係之原理[5]

汽車停車轉乘首先於 1958 年出現在倫敦及 1963 年漢堡的鐵路車站，近年來則以驚人的速度成長。歐洲各國(地區)之停車轉乘設施發展如表 1~表 4，雖未涵蓋所有國家，但其代表意義卻很明顯。

表 1 歐洲停車轉乘設施之發展(1970-1990) [5]

年份	城市數	停車轉乘場站數	停車位	平均車位
1970	24	1,166	194,213	168
1990	76	3,722	849,226	228
增加%	216	219	337	36

表 2 瑞士伯恩地區(1995-1998)之停車轉乘發展[5]

年份	停車轉乘車位	自行車及轉乘
1995	2,690	13,400
1995-1998(成長數)	+260	+2,400
1995-1998(成長%)	+9.7%	17.9%
1998	2,950	15,800

表 3 2001 年英國、蘇格蘭及加拿大之停車轉乘發展[5]

國家	場站數	停車轉乘車位	城鎮數
英國	99	57,648	45
蘇格蘭	110	26,800	28
加拿大(1995)	30	68,999	8

表 4 2000 年西班牙馬德里之停車轉乘車位數分佈[5]

容量(車位數)	場站數	比例
≤ 50	9	18.4
51-100	13	26.5
101-250	10	20.4
251-500	7	14.3
501-1000	4	8.2
超過 1000	6	12.2
合計	49	100.0

複合運具方式之範例：蒙斯(Mons)

比利時 Hainault 省首府蒙斯，是一個重要工作(歐洲盟軍最高司令部 SHAPE，北約組織 NATO 的總部)及學術中心(大約 100 個學術研究所，包含 16 個學院及 3 個大學)。該城鎮實施新運輸及停車計畫的目標為：

1. 確保居民的生活品質。
2. 排除違規停車。
3. 刺激當地商業活動。
4. 改善裝卸貨物的情況。
5. 降低通勤交通的壓力。

此計畫長期將會大量減少市中心停車數量，中期則透過控制停車時間及執法方式來獲得較佳的停車機會。藉由創造較佳的步行設施及停車轉乘設施，並搭配接駁迷你巴士與市中心連接，以避免市中心交通過於擁擠。

透過實施全面性的調查與規劃，希望使用停車轉乘搭配連接大眾運輸，較使用私人運具至市中心停車方式更具吸引力。因此，會遭遇下列議題：a. 停車前的狀況，前往停車轉乘設施的路線(如區位、資訊)；b. 停車設施的狀況(容量、安全性、價格、適當的連結、最少的等候時間)；c. 連結大眾運輸(高品質、正確選擇目的地、市中心較難長期停車)。

(二) 停車轉乘之目的

停車轉乘除了鼓勵及增加大眾運輸使用之目的外，其他目的還包括：

1. 減少主要道路的壅塞及旅行時間的不確定性。
2. 減少市中心之交通量。
3. 減少旅行時間，亦即較低的成本。
4. 節省能源。
5. 較少的空氣污染。
6. 減少都市違規停車。
7. 減少市中心之停車場數量。

在鐵路車站及其他大眾運輸轉運站能適當興建汽車停車設施，其主要因素或條件包括：

1. 由中心都市向外發展出的環狀市郊及大都會圈。
2. 主要通勤路線有交通壅塞問題，且位於都市的主要幹道。
3. 市中心區缺乏停車空間。
4. 擁有良好大眾運輸系統，可引導大量前往市中心的旅次，且搭配適合的

市區路網(捷運、市區巴士、電車等)，而不損及使用者在旅次之時間及舒適度。

5. 大都會郊區之人口密度較低。
6. 駕乘汽車比例高。
7. 工作主要位於市中心區。
8. 較多的遊客或購物者前往市中心區。
9. 能明確定義尖峰時段。

(三) 興建停車轉乘設施須考慮之因素

1. 區位

鐵路車站、捷運終點站或位於市區或都市邊緣之公車站，一般適合作為設置停車場之位置。設置時不單只為汽車設計，還應考量機車及自行車，鼓勵這些運具與大眾運輸結合。在選擇停車轉乘位置時，應特別考量與下列因素之關係：

- (1) 快速通往市中心之大眾運輸。
- (2) 道路系統之連結。
- (3) 住家往返工作地之機動性。
- (4) 作為複合運具中心之功能。
- (5) 停車政策。

2. 設計因素

2.1 需求分析

興建及設置停車轉乘設施時，必須瞭解日後的潛在需求水準，因此必須進行需求預測。此潛在需求可依下列方式推算：

- (1) 對於感興趣的經濟活動或區域之可及性。
- (2) 大眾運輸品質(如班次、舒適度等)。
- (3) 停車轉乘之汽車停車場特色(如費率、監控等)。
- (4) 其他服務(書報攤、洗車等)或活動(看電影、購物等)。

需求會因每日、每週及季節性變化而有所變動。雖然其規模係由上班日尖峰小時之需求累積而得，仍需要探討其他需求型態以改善汽車停車場之使用、營收及管理。

2.2 汽車停車場規模

不同汽車停車區域會有不同的容量，但應考量整體之整合及功能，避免不同交通流間產生衝突。為吸引汽車使用者移轉至大眾運輸，將停車區域劃分成下列部分：

- (1) 長期停車區域(停車轉乘)：此區域用於民眾將汽車停放於停車場數個

小時，並搭乘大眾運輸前往市中心。在計算停車位規模時，必須整體考量市中心之停車政策。以 1980 年之里昂為例，當市中心減少 2 個停車位，在外圍相關的停車場需增加 3 個停車位。停車場最遠步行距離應為 100 公尺或 2 分鐘。依據數個研究案之結論，對於使用者而言，步行距離是很重要的因素，因此必須適當規劃交通路線及行人走道。

- (2) 短期停車區域(搭車轉乘 Kiss & Ride)：此區域用於搭車轉乘(Kiss & Ride)，大眾運輸使用者係以乘客搭汽車抵達此區域，而非駕駛者。使用者下車後不需停車，而繼續他們的行程。
- (3) 機車及自行車停車區：此停車區應非常接近大眾運輸之轉乘區，且監控系統可涵蓋的區域。
- (4) 道路進出：道路進出對於汽車停車場是否運作良好十分重要，設計時應避免造成延滯或衝突。入口及出口應有足夠的容量提供數輛車同時使用，而避免因延滯而影響主要道路。如果是中、大型汽車停車場，其進、出口最好分開設置，且可能需限制車高或車寬，以限制停車的區域。
- (5) 其他動線功能：車站應考量步行者數量，特別是位於市區之車站。由於不同使用者搭乘鐵路或公車之急迫性將產生危險的區域，應避免步行者與其他抵達車站之汽車、機車或自行車間發生衝突。此外，亦應考量不使用私人車輛而搭乘車站地區營運的公車前往轉乘點之民眾。

3. 機能(Functionality)

功能性的設計因素如下：

- (1) 不同使用者間不相互干擾。
- (2) 不同交通流間不相互干擾。
- (3) 能快速且容易地轉乘。
- (4) 步行距離短。
- (5) 方便且容易的可及性。
- (6) 良好的路標。
- (7) 不要過長的走道及延伸的樓梯部分。
- (8) 良好的光線。
- (9) 較大的空間及良好的可視性。
- (10) 感覺是安全的。
- (11) 可抵擋惡劣天氣狀況。

除了設置停車設施外，可有一些備用系統以改善服務品質，並使其更

具使用吸引力，特別強調如下：

- (1) 路標：對於汽車停車場運作良好很重要。
- (2) 資訊：應該簡單明瞭。
- (3) 安全：此為影響使用者決定是否使用汽車停車場之最重要因素之一。
- (4) 能創造經濟利益之其他類型附屬設施，當汽車停車場在使用的期間（如夜間、周末或假日），能更全面地使用相關設施。例如停車轉乘設施可設置商店、購物中心、影院、洗車及保養服務。

美國的停車轉乘概況

美國屬於汽車導向的社會，大多數家戶擁有兩輛以上車輛，平均每戶擁有 1.66 輛車。1980 年到 1990 年間，駕駛私人車輛前往工作的數量減少，走路及汽車共乘的亦顯著的減少，大眾運輸也戲劇性的減少，只有在家工作數量增加。這段期間汽車共乘數量減少 20%，汽車共乘逐漸變成家戶活動，共乘的成員係在同一家戶中生活。

近年來停車轉乘系統在美國有重要的成長，並且快速的大受歡迎，被視為具有成本效益的交通管理工具。停車轉乘系統被證明可有效減少環境影響，並改善大眾運輸。

有數種不同的停車轉乘型態，可視規劃之目的予以改變：

1. 遠端停車轉乘：由汽車旅次之起點攔截。
2. 當地停車轉乘：在當地現有公車路線上增加站牌。
3. 周邊停車轉乘：設施位於其服務之市中心周邊，通常在最終旅次迄點的 1.5 英里(約 2.4 公里)距離內。

停車轉乘設施並非總是成功，部分設施在吸引通勤者具有微小成效或不具成效。在規劃或估算這些設施之潛在乘客時，沿著高速公路廊道旁興建之其他停車轉乘設施較不具成效。成功的停車轉乘設施取決於數個因素，因此在發展停車轉乘之需求預估模式時，會將影響乘客之相關因素納入考量。

大多數停車轉乘預估模式假設乘客被吸引至特定場站，係由該場站定義之周遭區域所產生，此區域亦稱為「分水嶺」，圖 2 說明美國及加拿大最常用以估算停車轉乘潛在需求之通勤者分水嶺模式(commuter shed model)。依據研究文獻以及達拉斯至沃斯堡區域之調查結果，建議

分水嶺的形狀為軸長為 7 英里(約 11.3 公里)、弦長為 8 英里(約 12.9 公里)的碗型。

德州之中北部政府委員會在達拉斯至沃斯堡區域之 7 個停車轉乘場站運用此模式之加強版，得到合理的契合結果。3 個場站之估計與實際觀察數字差異少於 10%，2 個場站差異約 30%，另兩個場站差異約 40%。

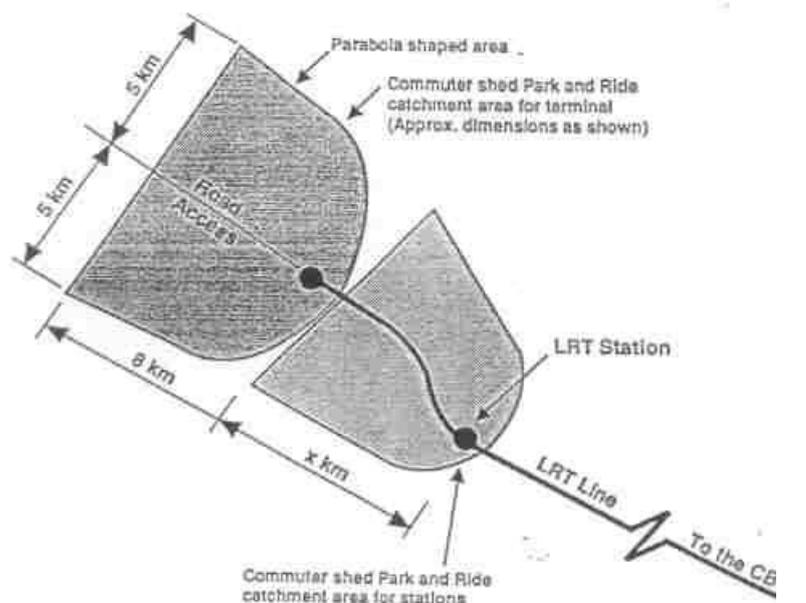


圖 2 美國及加拿大之停車轉乘設施通勤者分水嶺概念[5]

(四) 財務、管理及營運

所有公共建設所要面對主要問題之一為財務，不論其為公有或私有。此外，在停車轉乘區域的案例中，會就大眾運輸還是道路主管機關該負責財務來進行爭辯。

公有或私有之停車轉乘設施之管理可能類似，雖然其大多數為公有並包含一般運輸系統之管理。然而，有些執照被授予私人公司經營，其執照效期應明確的規範，例如取消、清結的標準、維護、職責、保險等。

在英國部分大眾運輸營運者因沒有運能去載運尖峰時段額外產生之乘客，而不願提供額外的停車設施。

(五) 收費

當談及停車轉乘設施收費時，最常問到的問題之一為是否需要收費，也就是如果停車轉乘，汽車停車是否應免費。收費及免費案例都有，但並未顯示收費低是非常重要的因素。

收費可配套處理，例如停車收費高搭配前往市中心的費用較低；相反的，可降低停車收費搭配提高個別前往市中心的費用。依據經驗此與車輛使用汽車停車位之占比水準有關，前者之使用占比為 2.82，而後者之使用占比則為 1.79(即使用占比較高之代表該停車場之停車需求較高，因此可設定較高之停車費率)。

如果運輸服務及停車安全的服務品質較佳，可預期使用者願意支付較高的費用，尤其是只要此費用遠低於在市中心停車的費用，即使只在市中心短暫停留。

長期停車政策之發展：加拿大卡加利(Calgary)

卡加利位於洛磯山脈之平原及山麓交接處，因有足夠的空間來發展，遂發展成佔地遼闊的大城市。其具有熱鬧的市區以及低密度住家的郊區，另因卡加利生產石油，故使用汽車的比例一直很高。

過去數十年該市體認要減少進入市中心商業區汽車數量之需求。1972 年卡加利在市區推動「停車代金(cash-in-lieu of parking)」政策，允許辦公大廈及商場開發者僅需在場址興建法規要求之 20% 停車位，但需繳交剩餘停車位等價的費用給卡加利停車管理局。該局則利用此基金在市區周邊發展停車設施，以發展全面的停車政策。

在 90 年代初期，卡加利市開始為該城市準備一個更新、更全面的運輸計畫，其中一項任務是定義停車及大眾運輸間的關係，以達成該城市全面平衡運輸之目標，願景為在 2024 年卡加利民眾可居住在更接近工作的地方，且降低對汽車的依賴，轉而多使用大眾運輸、自行車及步行。

停車及轉乘的研究指出，2024 年雖然市區之工作地點會大幅增加，但長期停車位數量會減少 10%，大眾運輸將占有 50% 前往市區的工作旅次。後續則建議鼓勵興建通往市區的高乘載車道(HOV)或大眾運輸專用道，並持續推動停車代金政策。

(六) 大眾運輸

大眾運輸的存在造就停車轉乘，對於汽車停放能運作恰當，並鞏固此系統的吸引力及生產力，大眾運輸品質是一個重要的條件。

對於使用者而言，能否獲得座位是一個重要的因素，有時會受到大眾運輸運量的影響。由於公車有較大的彈性，相較列車在獲得座位上較為容易。

(七) 協同行動架構

作為運輸相關的措施，由於單獨實施停車轉乘策略通常無法達到預期的結果，故停車轉乘策略應包含於一個整體的運輸政策內。

除了整體運輸政策外，亦應進行都市規劃及土地發展計畫，以考量相關建設及功能對於市鎮及地理區域之影響，也就是區域整體策略(regional territorial strategy)。

在鼓勵停車轉乘時，應考慮下列基本配套措施：

1. 協調在通往市中心的輻射道路上，優先考慮佈設大眾運輸。
2. 市中心之停車限制。
3. 市中心之交通限制。
4. 大眾運輸之加強及改善。
5. 增加大眾運輸之服務班次，減少等候的時間(無縫旅次)。
6. 提供等候民眾有用的服務，如咖啡，書報攤等。
7. 汽車停車場有好的可及性。
8. 使用者相關資訊。
9. 協調進入市中心之運具，避免彼此競爭。
10. 汽車停車場與周邊地區之整合。
11. 提供道路使用者關於停車轉乘可使用地點之即時資訊。

(八) 停車轉乘設施之效果

當討論運具改變時，較缺乏停車轉乘設施效果的相關報告，雖然許多設施看得出來使用情形良好。

在荷蘭 9 個調查的設施中，有 4 個在尖峰時間減少 1~3% 的汽車交通量。荷蘭格羅寧根市並未減少進入市區的交通量，但發現市中心的旅客及工作者有增加的現象。英國牛津之停車轉乘設施減少超過 3~9% 的汽車交通量；切斯特則減少市中心 20% 的交通量；約克郡進城之年交通量降至 110 萬輛車。

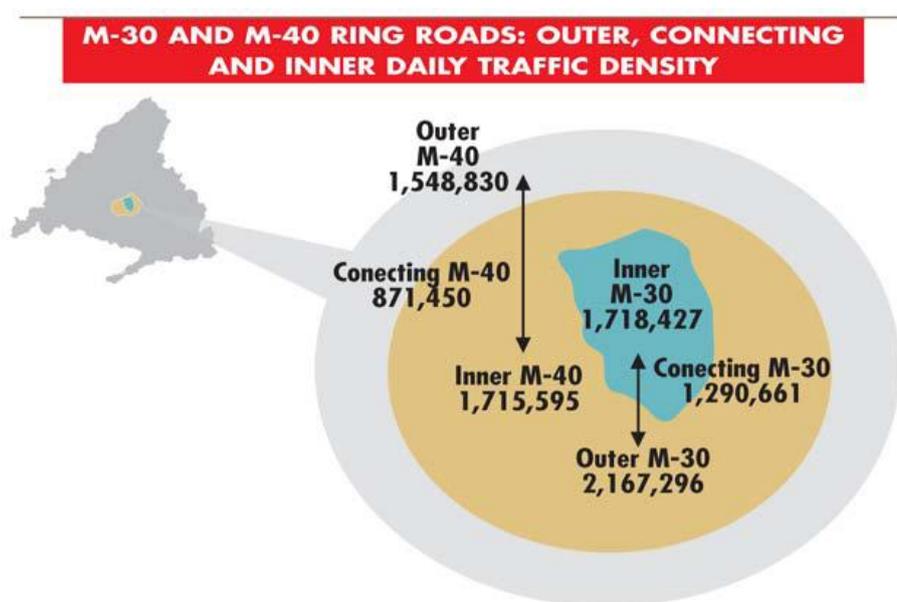
德國漢諾威減少往返市中心交通量約 10 萬汽車旅次；科隆在週末所有 21 處設施之使用都超過容量。西班牙馬德里在 2002 年每天約有 2 萬輛進城的汽車使用停車轉乘設施，巴塞隆納每天則有 1.2 萬輛汽車使用設施。

法國史特拉斯堡停車因轉乘設施，增加大眾運輸乘客超過 43%。奧地利維也納之停車轉乘設施約移轉 12% 的進城汽車交通量。加拿大卡加利宣稱 1991 至 2000 年因在城鎮外圍設置 5 處停車設施，約移轉 39~43% 的進城工作者。

在預測新設施之效果時，必須牢記通常新設施的使用者可分為：

1. 1/3 來自既有大眾運輸的旅次。
2. 1/3 來自其他停車轉乘設施。
3. 1/3 來自原先開車的旅次。

圖 3 為每天去馬德里的交通量，假設其中有潛在使用停車轉乘者，此圖中攔截進城之汽車交通量則支持此一想法，並可接受停車轉乘設施可攔截既有旅次中全部或部分之汽車交通量。證據顯示停車轉乘設施亦包含新的旅次，在英國某些案例中，居住在城市外圍的年長者害怕開車進城，現在則改以停車轉乘方式進城。此外，當道路容量或多或少等於進城的交通數量時，則停車轉乘設施可因應進城旅客及工作者之成長(格羅寧根及維也納)。亦即良好的停車轉乘政策能支持及改善可及性。



Each day more than 870,000 vehicles enter Madrid municipality from the metropolitan ring (M-40) and almost 1.3 million enter the Central Core (M-30)

圖 3 每天進出馬德里之車輛交通量[5]

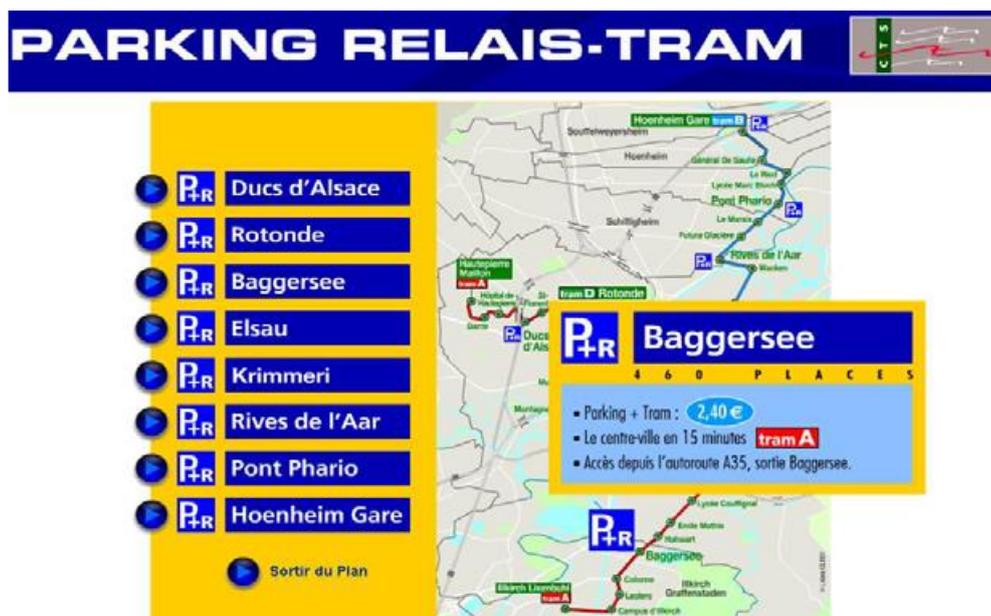


圖 4 法國史特拉斯堡之輕軌停車轉乘設施[5]

停車轉乘之關聯性說明如下表。

表 5 停車轉乘車位與汽車持有數量之關聯[5]

都市	停車轉乘車位數量	汽車數/每千人
阿姆斯特丹	3,166	540
布魯塞爾	2,410	400
漢堡	13,480	501
馬德里	14,770	414
米蘭	12,400	700
曼徹斯特	3,400	369
慕尼黑	20,130	566
斯德哥爾摩	11,000	380
斯圖加特	14,924	556
維也納	33,133	453

停車轉乘設施之效果大多取決於目的地之停車供需程度、吸引力、設施之可及性，以及由停車轉乘設施至目的地之大眾運輸品質。在英國牛津有較高的效果(早晨進城尖峰交通量之 10%)，其他地方則效果較低。

停車轉乘對於環境之效果有些爭論，係因較難有明確的結論，實際上對於停車轉乘是否減少廢氣及能源使用之效果有所存疑。停車轉乘對於改善進城交通之空氣品質、減少壅塞及改善可及性的貢獻則較有共識。



圖 5 漢諾威輕軌車站之停車轉乘設施[5]

五、香港之停車轉乘概況

關於香港之停車轉乘相關資訊，分別就「規範」、「試驗計畫」及「現行停車轉乘計畫」3部分說明如下。

(一) 停車轉乘之規範

經查香港之停車轉乘之規範，係於「規劃標準與準則」第8章內部運輸設施之泊車轉乘(即停車轉乘)[6]中規定，相關條文如下：

7.2.12 為設立更協調的大眾運輸系統，促使公眾使用公共交通工具，在新界及／或市區邊緣地區的適當鐵路車站和主要大眾運輸交匯處，應盡可能提供泊車轉乘設施。這樣可鼓勵駕駛人士轉乘集體運輸，從而紓緩策略路線走廊沿路的交通擠塞問題，並減低市區舊區的泊車位需求。在評估泊車轉乘設施的選址時，特別要確保有關設施：

- 設在靠近公共交通樞紐的地點，方便人們轉乘不同的交通工具。
- 不設在交通壅塞的地區，以防有關設施在繁忙時段或會有大量車輛進出。
- 選址務求方便居於偏僻地點的駕駛人士，因為他們必須駕車才可到達鐵路系統。

7.2.13 泊車轉乘設施通常由商業機構提供及經營，或在地契條款內加以訂明。

(二) 1997年泊車轉乘試驗計畫

香港運輸署在 1995 年 12 月完成「泊車位需求研究」後，建議推行一項名為「泊車轉乘計畫」的交通管理措施。根據這項計畫，該署在位於繁忙商業區/市區邊緣的公共交通樞紐提供泊車設施，供駕車人士停泊車輛，然後使用公共交通工具前往目的地[7]。

1. 試驗計畫內容

1997 年 12 月，運輸署與九廣鐵路公司(九鐵公司)合作，在上水彩園路推行泊車轉乘試驗計畫，以測試駕車人士對這個新構思的反應。該署在試驗地點提供了 170 個泊車位，在該處泊車後再轉乘公共交通工具的人士，可享有每小時 3 元的泊車費優惠(正常收費為每小時 12 元)。

試驗計畫推行一年後(1998 年 12 月)，該署就這項計畫進行評估。評估結果如下：

- (1) 實施計畫後，每日平均使用率為 122 人次，因而有助減少來往市區及上水的車輛數目；
- (2) 計畫最吸引人的地方，是可以節省交通費，平均每程可節省 32 元；
- (3) 在交通時間方面，車程總計多於 75 分鐘的駕車人士，較喜歡使用這項計畫；
- (4) 每月家庭收入約 38,500 元的中等收入人士，較歡迎這項計畫。

2. 日後發展泊車轉乘計畫之建議

上述結果顯示，駕車人士可以接受「泊車轉乘」的概念，但須假以時日才可養成這個習慣。從試驗結果看來，泊車轉乘計畫如集中以鐵路車站為基點，可發揮以下作用：

- (1) 滿足市民的交通需求：泊車轉乘計畫可以納入多元運輸交匯點策略，市民因而可節省時間和金錢；
- (2) 改善交通管理：在市區邊緣的主要鐵路站關設停車場，可鼓勵駕車人士在泊車後轉乘鐵路列車，以減少進出市區的車輛數目。這項計畫有助紓緩交通擠塞情況和減少對市區泊車位的需求；
- (3) 符合政府的整體運輸政策：即提供泊車轉乘配合以鐵路為骨幹的綜合公共交通系統；
- (4) 對環境有利：實施泊車轉乘計畫後，在路上行駛的車輛會減少，因而有助減少噪音和空氣污染。

3. 日後推行泊車轉乘計畫的基點

3.1 以現有鐵路站作為推行此計畫的基點

- (1) 政府與兩家鐵路公司進行磋商，計畫以現有和新設的鐵路站為基點，提供泊車轉乘設施。

- (2) 在上水彩園路推行泊車轉乘計畫的地方，是按短期租約租來的土地。有關租約會在 1999 年 12 月期滿，屆時這塊土地須交回九鐵公司，以發展西鐵。由於泊車轉乘設施愈來愈受新界北部的居民歡迎，該署已在上水車站附近覓得地點，計劃在 1999 至 2001 年間，改為在該處提供上水區的泊車轉乘計畫。九鐵公司現正考慮把永久的泊車轉乘設施，納入該公司的上水車站發展計畫。
- (3) 至於新界西部的居民，由 1998 年 10 月開始，香港地下鐵路公司(地鐵公司)已利用機場鐵路九龍站和青衣站的泊車設施來推行泊車轉乘計畫。這兩個車站共設有 640 個泊車位，可應付居住在屯門和元朗的駕車人士的需要。駕車人士如使用這些泊車設施，然後改用地下鐵路(地鐵)繼續行程，可享有泊車費優惠，收費為每小時 5 元。改用機場快線繼續前往目的地的駕車人士，同樣可按每小時 5 元的特別收費率泊車。同時，地鐵公司正研究可否在彩虹一帶闢設泊車轉乘設施，以配合新界東部居民的需要。

3.2 以新鐵路站作為推行此計畫的基點

- (1) 該署已把泊車轉乘設施納入在未來五年施工的新鐵路工程計畫，作為規劃設計的其中一環。西鐵、馬鞍山支線和將軍澳支線沿線的六個車站，已初步指定為適合推行泊車轉乘計畫的基點。
- (2) 政府各有關部門和兩家鐵路公司現正進行規劃工作，其中包括商討在上述新基點推行泊車轉乘計畫的細則。

(三) 現行港鐵之泊車轉乘計畫

經查詢香港之港鐵網頁[8]，可獲得泊車轉乘計畫相關資訊，茲整理說明如下。

1. 港鐵與領展停車場合作(如圖 6)

港鐵與領展停車場合作，由 2016 年 6 月 1 日至 2016 年 12 月 31 日逢星期一至五(公眾假期除外)早上 6 時至晚上 7 時 29 分(以入車時間計算)，顧客在領展商場之 9 處停車場泊車後轉乘港鐵，即享以下優惠：

- (1) 泊車 3 小時可享有 1 小時免費泊車優惠。
- (2) 泊車 6 小時可享有 3 小時免費泊車優惠。
- (3) 泊車 10 小時更享高達 7 小時免費泊車優惠。

換領方法：使用同一張八達通卡於指定領展停車場停泊私家車後轉乘港鐵，並下載「泊食易」手機程式，便可於當日早上 10 時至晚上 9 時 30 分期間，前往客戶服務台換領免費泊車優惠。



泊食易

泊車轉乘港鐵優惠

MTR Park & Ride Scheme

LINK 領展

樂富廣場

黃大仙中心

啟田商場



愉翠商場

天盛商場

朗屏商場

*樂富廣場及朗屏商場的B停車場除外

由2016年6月1日起，凡下載「泊食易」手機程式，使用同一張八達通卡於指定領展停車場泊車後轉乘港鐵，即送泊車時數，同時消費更享額外泊車優惠。

星期一至五（公眾假期除外）

優惠時段：06:00-19:29（以入車時間計算）

換領時間：10:00-21:30

換領地點：客戶服務台

FREE		免費
泊車	送	
3小時	送	
6小時	送	
10小時	送	7小時

【泊車轉乘港鐵優惠計劃】條款及細則：

• 「泊車轉乘港鐵優惠計劃」（「優惠計劃」）由領展資產管理有限公司（「本公司」）舉辦。並實施由2016年6月1日至2016年12月31日（公眾假期除外）。本優惠計劃之換領時間為推廣期內早上10時至晚上9時30分（「換領時間」），換領時間外之換領恕不獲受理。顧客必須使用八達通卡進入指定停車場（見下列）並於早上8時至晚上7時29分（首尾包括在內）入車（「入車時間」）。

• 時租泊車不足1小時亦作1小時計算。優惠只適用於指定停車場，包括朗屏B停車場、天盛A停車場、愉翠商場停車場、黃大仙中心北翼及南翼停車場、黃大仙二區有蓋停車場、啟田商場停車場、樂富A停車場及樂富UNY停車場（「指定停車場」）。為享用下列免費泊車優惠，顧客必須在一天內（以「入車時間」為定）使用同一八達通卡進入指定停車場。樂富商場（輕鐵及穿梭巴士除外）並離開指定停車場。下列為免費泊車優惠詳情：泊車滿3小時享有1小時免費泊車優惠；泊車滿6小時享有3小時免費泊車優惠；泊車滿10小時享有7小時免費泊車優惠。

• 顧客在離開停車場前，必須於換領時間內前往客戶服務台辦理上填換領手續。顧客需出示其八達通卡，裝置上之磁道費扣款。在指定停車場的機器的任何消費設施及已下載「泊食易」手機應用程式之手機與本公司相對。如有關於本優惠計劃之任何疑問或手續，本公司將備作出任何及所有決定，包括拒絕提供上述免費泊車優惠之權利。為免存疑，本公司保留最終及其約束力之決定權。顧客之八達通卡在換領活動及辦理停車場收費之期間不可擁有磁道費扣款記錄。優惠只適用於私家車，並可與「香港海濱發展」一併使用，但不可與其他泊車優惠同時使用。本優惠計劃受香港停車場泊車及使用條款所約束，請留意指定停車場入口顯示之條款及細則。請參閱網頁備品以了解有關本優惠計劃之詳情。本公司將不會承擔就享用或無法享用本優惠計劃而引致之任何損失或損害。本公司保留權利隨時暫停、終止或修改：(i) 本優惠計劃；及/或 (ii) 本「泊車轉乘港鐵優惠計劃」條款及細則，毋須另行通知或原因。本條款及細則之中英文版本如有任何差異，概以英文版本為準。

商場消費優惠：於商場消費滿指定金額享有之免費泊車優惠



立即下載

泊食易



Linkhk.com

圖 6 港鐵與領展停車場合作辦理泊車轉乘優惠活動[8]

2. 其他泊車轉乘優惠[8]

停車場	泊車轉乘收費	使用方法
香港站停車場 (中環民祥街)	每小時港幣 17 元 (港鐵泊車轉乘)	- 只接受八達通付款 - 須使用同一張八達通進出停車場及泊車期間乘搭港鐵
	每小時港幣 7 元 (機場快綫泊車轉乘)	- 只接受八達通付款 - 須使用同一張八達通進出停車場及泊車期間乘搭機場快綫
	每日港幣 70 元 (機場快綫泊車外遊)	- 只接受八達通付款 - 須使用同一張八達通進出停車場及泊車期間乘搭機場快綫 - <u>停泊兩日或以上及最多 30 日</u>
九龍站停車場 (油麻地雅翔道)	每小時港幣 14 元 (港鐵泊車轉乘)	- 只接受八達通付款 - 須使用同一張八達通進出停車場及泊車期間乘搭港鐵
	每小時港幣 7 元 (機場快綫泊車轉乘)	- 只接受八達通付款 - 須使用同一張八達通進出停車場及泊車期間乘搭機場快綫
	每日港幣 65 元(機場快綫泊車外遊)	- 只接受八達通付款 - 須使用同一張八達通進出停車場及泊車期間乘搭機場快綫 - 停泊兩日或以上及最多 30 日
青衣站停車場 (青衣青敬路)	每小時港幣 9 元 (港鐵泊車轉乘)	- 只接受八達通付款 - 須使用同一張八達通進出停車場及泊車期間乘搭港鐵
	每小時港幣 7 元 (機場快綫泊車轉乘)	- 只接受八達通付款 - 須使用同一張八達通進出停車場及泊車期間乘搭機場快綫
	每日港幣 65 元(機場快綫泊車外遊)	- 只接受八達通付款 - 須使用同一張八達通進出停車場及泊車期間乘搭機場快綫 - 停泊兩日或以上及最多 30 日
奧海城一期商場停車場 (西九龍海輝道 11 號)	每小時港幣 11 元	- 請將泊車入閘紀錄於 <u>車站客務中心</u> (機場快綫車站及奧運站除外) <u>蓋印</u> , 取車前, 往奧海城一期 UG/F 客戶服務

停車場	泊車轉乘收費	使用方法
		<u>台辦理登記手續</u>
東港城停車場 (坑口重華路 8 號)	每小時港幣 8 元	- 只接受八達通付款 - 須使用同一張八達通進出停車場及泊車期間乘搭港鐵 - <u>取車前，往東港城"顧客服務中心"辦理泊車優惠確認手續</u>
彩虹泊車轉乘公眾停車場 (九龍清水灣道 8 號 2 樓至 10 樓)	每小時港幣 9 元	- 只接受八達通付款 - 須使用同一張八達通進出停車場及泊車期間乘搭港鐵
錦上路站停車場 (錦田錦河路)	星期一至五：1 天 港幣 39 元 星期 六、日及公眾假期： 1 天港幣 41 元	- 只接受八達通付款 - 須使用同一張八達通進出停車場及泊車期間乘搭港鐵
紅磡站停車場 (九龍紅磡暢運道 8 號)	港幣 85 元 1 天 港幣 155 元 2 天 第 3 天開始港幣 80 元 1 天	- 只接受八達通付款 - 須使用同一張八達通進出停車場及泊車期間乘搭港鐵 - <u>城際直通車乘客可將泊車票在城際客運服務中心(辦公時間為早上 6 時 30 分至晚上 7 時 30 分)蓋印或保留車票於停車場繳費處出示車票以作查核</u>
上水泊車轉乘停車場 (上水彩園路 近彩蒲苑)	每小時港幣 3 元	- <u>泊車後 90 分鐘內到九龍塘、旺角東、紅磡或尖東車站客務中心蓋印。回程時，再到上述任何一個車站客務中心再蓋印，於 90 分鐘內返回停車場繳費及出車。</u>
烏溪沙站停車場 (烏溪沙西沙路 599 號)	每小時港幣 8 元	- 只接受八達通付款 - 須使用同一張八達通進出停車場及泊車期間乘搭港鐵
屯門站停車場 (屯門屯門鄉事會路 83 號 V city L3 層)	星期一至五每小時 9 元(公眾假期除外) 星期六、日及公眾假 期每小時 10 元	- 只接受八達通付款 - 須使用同一張八達通進出停車場及泊車期間乘搭港鐵 (輕鐵、港鐵巴士及港鐵接駁巴士除外)

備註：

- 優惠只適用於泊車當日之停車場開放時間內早上 5 時 30 分至凌晨 1 時(紅磡站停車場除外)。
- 以上時租收費，不足 1 小時亦作 1 小時計算。
- 機場快綫泊車外遊以泊車起 24 小時為一日計算收費，不足 1 日亦作 1 日計算。
- 使用八達通乘客，於乘搭港鐵或機場快綫車程至繳付泊車費期間不超過 9 次任何八達通交易記錄，方可享有泊車轉乘優惠。
- 有關優惠條款及細則，請向有關停車場查詢。

(四) 小結

香港在「規劃標準與準則」第 8 章內部運輸設施中，對於泊車轉乘係採原則性規範，包含泊車轉乘設施之選址評估及經營方式。在推行方式部分，香港運輸署先於 1997 年 12 月進行泊車轉乘試驗計畫，經過一年後評估駕車人士可以接受「泊車轉乘」的概念，但須假以時日才可養成這個習慣，另建議未來泊車轉乘計畫實施可集中以鐵路車站為基點，作為設置泊車轉乘設施之地點。

以目前香港港鐵之泊車轉乘計畫可知，除了一些車站之停車場係長期實施泊車轉乘優惠外，也會與一些商家(如領展商場)合作辦理一定期間之優惠活動。至於泊車轉乘優惠方式大多結合八達卡付款，少數地點則於進出時在車站客務中心蓋印，或保留車票於停車場繳費處出示車票。

六、研提管理原則

由於歐盟之停車轉乘設置原則考慮層面較為完整，爰主要依據歐盟之原則，並參考香港之實際運作方式，研提管理原則如下，提供中央及地方政府規劃停車轉乘機制之參考。

(一) 推動停車轉乘之目的：

1. 滿足市民的交通需求。
2. 鼓勵及增加大眾運輸之使用。
3. 減少主要道路的壅塞及旅行時間的不確定性。
4. 減少市中心之交通量。
5. 減少旅行時間，亦即較低的成本。
6. 節省能源。
7. 較少的空氣污染。
8. 減少都市違規停車。

9. 減少市中心之停車場數量。

(二) 較適合推動的都市特性：

宜先檢視該都會地區是否具有下列特性，以初步評估是否適合推動停車轉乘之運輸模式。

1. 由中心都市向外發展出的環狀市郊及大都會圈。
2. 主要通勤路線有交通壅塞問題，且位於都市的主要幹道。
3. 市中心區缺乏停車空間。
4. 擁有良好大眾運輸系統，可引導大量前往市中心的旅次，且搭配適合的市區路網(捷運、市區巴士、電車等)，而不損及使用者之旅行時間及舒適度。
5. 大都會郊區之人口密度較低。
6. 駕乘汽車比例高。
7. 工作主要位於市中心區。
8. 較多的遊客或購物者前往市中心區。
9. 能明確定義尖峰時段。
10. 郊區往返市中心之旅行時間較長。

(三) 興建停車轉乘設施須考慮之因素

1. 區位：鐵路車站、捷運終點站或位於市區或都市邊緣之公車站，一般適合作為設置停車場之位置，設置時應考量如何結合汽車、機車、自行車等不同運具。另在選擇停車轉乘位置時，應特別考量下列因素：
 - (1) 是否已有快速通往市中心之大眾運輸。
 - (2) 場站與周邊道路系統之連結，設在靠近公共交通樞紐的地點。
 - (3) 民眾由住家往返工作地之機動性，方便居於偏僻地點的駕駛人士停車轉乘。
 - (4) 作為複合運具中心之功能，方便人們轉乘不同的交通工具。
 - (5) 停車政策(如路邊停車管制、市中心之路外停車數量、停車費率等)。
 - (6) 不設在交通壅塞的地區，以防有關設施在繁忙時段或會有大量車輛進出。
2. 設計因素：包含停車轉乘需求調查及停車場規模
 - (1) 停車轉乘需求調查：須進行需求預測以瞭解該場站日後的潛在需求水準，可依下列項目推算。
 - A. 對於感興趣的經濟活動或區域之可及性。
 - B. 大眾運輸品質(如班次、舒適度等)。

- C. 停車轉乘之汽車停車場特色(如費率、監控等)。
- D. 其他服務(書報攤、洗車等)或活動(看電影、購物等)。

當新設置停車轉乘設施，其使用者大致可分為：1/3 來自既有大眾運輸的旅次、1/3 來自其他停車轉乘設施、1/3 來自原先開車的旅次。

(2) 停車場規模

- A. 長期停車區域(停車轉乘)：此區域用於民眾將汽車停放於停車場數個小時，並搭乘大眾運輸前往市中心。在計算停車位規模時，必須整體考量市中心之停車政策。對於使用者而言，步行距離是很重要的因素，因此必須適當規劃交通路線及行人走道，停車場最遠步行距離建議為 100 公尺或 2 分鐘以內。
- B. 短期停車區域(搭車轉乘 Kiss & Ride)：此區域用於搭車轉乘(Kiss & Ride)，大眾運輸使用者係以乘客搭汽車抵達此區域，而非駕駛者，下車後不需停車。
- C. 機車及自行車停車區：此停車區應非常接近大眾運輸之轉乘區，且監控系統可涵蓋的區域。
- D. 道路進出：道路進出對於汽車停車場是否運作良好十分重要，設計時應避免造成延滯或衝突。入口及出口應有足夠的容量提供數輛車同時使用，而避免因延滯而影響主要道路。如果是中、大型汽車停車場，其進、出口最好分開設置。
- E. 其他動線功能：車站應考量步行者數量，特別是位於市區之車站，應避免步行者與其他抵達車站之汽車、機車或自行車間發生衝突。此外，亦應考量不使用私人車輛，而搭乘車站地區營運的公車前往轉乘點之民眾之步行需求。

(四) 停車轉乘設施之設計因素

1. 不同使用者間不相互干擾。
2. 不同交通流間不相互干擾。
3. 能快速且容易地轉乘。
4. 步行距離短：不要過長的走道及延伸的樓梯部分。
5. 方便且容易的可及性。
6. 良好的導引設施(如標示等)，並提供使用者相關轉乘資訊。
7. 較大的空間及良好的可視性，且有良好的光線。
8. 安全：影響使用者決定是否使用停車場之最重要因素之一。

9. 可抵擋惡劣天氣狀況。
10. 能創造經濟利益之其他類型附屬設施：當停車場在夜間、週末或假日時，能設置並提供相關服務設施，如商店、購物中心、影院、洗車及保養服務。

(五) 財務、管理及營運

依據歐盟的案例，並未顯示收費低是非常重要的因素。收費可配套處理，例如停車收費高搭配前往市中心的費用較低；相反的，可降低停車收費搭配提高個別前往市中心的費用。另依香港泊車轉乘實驗計畫之評估結果，則發現可節省交通費係該計畫最吸引人之處。因此，費用高低可能不是停車轉乘實施之絕對性影響因素，仍需視實施地區以個案方式處理相關費率訂定。

如果運輸服務及停車安全的服務品質較佳，可預期使用者願意支付較高的費用，尤其是只要此費用遠低於在市中心停車的費用，即使只在市中心短暫停留。

為順利推動停車轉乘，建議停車及轉乘收費宜結合電子票證系統，以方便停車優惠資格認定及相關費率計算。因停車轉乘涉及道路交通主管機關、鐵道系統、捷運系統、公車業者及停車場業者，需與相關單位協調財務如何分攤，例如停車轉乘優惠之費用等。

在停車場財務部分，可參考加拿大卡加利(Calgary)之「停車代金(cash-in-lieu of parking)」政策，其允許辦公大廈及商場開發者僅需在場址興建法規要求之 20% 停車位，但需繳交剩餘停車位等價的費用給卡加利停車管理局。該局則利用此基金在市區周邊建置停車設施，以施行全面的停車政策。

(六) 大眾運輸

大眾運輸品質對於停車轉乘能否成功運作，是個重要的條件。對於使用者而言，能否獲得座位是一個重要的因素，有時會受到大眾運輸運量的影響。由於公車有較大的彈性，相較列車在獲得座位上較為容易。

(七) 相關配套措施

運輸措施若單獨實施通常無法達到預期的結果，爰停車轉乘策略應包含於整體運輸政策內。除了整體運輸政策外，亦應進行都市規劃及土地發展計畫，以考量相關建設及功能對於市鎮及地理區域之影響，也就是區域整體策略。

在鼓勵停車轉乘時，應考慮下列基本配套措施：

1. 在通往市中心的輻射道路上，優先協調佈設大眾運輸。
2. 市中心之停車限制。
3. 市中心之交通管制。
4. 協調進入市中心之運具，避免彼此競爭。
5. 大眾運輸之加強及改善，包含增加大眾運輸之服務班次，減少等候的時間(無縫旅次)。
6. 提供等候民眾舒適的候車環境，如咖啡店，書報攤等。
7. 停車場有好的可及性。
8. 停車場與周邊地區之整合。
9. 使用者相關資訊，如提供道路使用者關於停車轉乘可使用地點之即時資訊，以及可轉乘之大眾運輸資訊。

七、結論與建議

停車轉乘模式在歐盟已施行超過半世紀之久，2005年8月歐盟運輸技術委員會出版「停車政策及其對經濟與機動性之影響(Parking Policies and Effects on Economy and Mobility)」報告，對於停車轉乘設計原則有完整的說明。此外，香港於1997~1998年試辦停車轉乘成效良好後，目前則持續推動停車轉乘計畫。本報告彙整歐盟之設計原則及香港實際運作範例，研提停車轉乘管理原則如第六部分，可提供國內中央及地方政府規劃及設置停車轉乘設施之參考。

在前揭管理原則之「(二)較適合推動的都市特性」中，已列出10個適合推動停車轉乘之特性，其中擁有良好大眾運輸系統係最主要之特性，建議國內可先由具備良好大眾運輸系統之縣市或區域，參考前揭管理原則試辦停車轉乘計畫，如實施成效良好，再將詳細計畫內容提供其他縣市參考辦理。

參考文獻

1. 交通部，停車場法，104 年 5 月 14 日。
2. 交通部、內政部，道路交通標誌標線號誌設置規則，104 年 5 月 14 日。
3. 內政部，建築技術規則建築設計施工編，105 年 6 月 7 日。
4. 內政部，都市計畫公共設施用地多目標使用辦法，101 年 9 月 27 日。
5. EU Technical Committee on Transport, Parking Policies and Effects on Economy and Mobility, 2005.8.
6. 香港規劃署，香港規劃標準與準則第 8 章內部運輸設施之泊車轉乘，2014 年 2 月。
7. 香港運輸局，立法會交通事務委員會泊車轉乘計劃，1999 年 2 月。
8. 香港港鐵網頁，
http://www.mtr.com.hk/ch/customer/tickets/scheme_index.html。