

附錄三 民眾說明會會議記錄

一、時間：民國 94 年 8 月 12 日（星期五）下午 7 時

二、地點：嘉義市立文化中心 1 樓演講廳

三、主持人：沈炎明（嘉義市政府交通局副局长）

四、出席單位：張議員秀華、內安里方里長芳梅、大街里沈里長長貴、

保安里李里長憲桐、北湖里林里長雍基、嘉義市東區區

公所(歐秋蘭、許猛欽)、嘉義市西區區公所(扈凱暉)

五、規劃內容報告：(略)

六、綜合討論

(一) 主持人

1. 為配合高鐵通車，本市成為全國第一個使用 BRT 的城市，為了滿足未來民眾使用高鐵及 BRT 需求，因此嘉義市政府交通局委託鼎漢國際工程顧問股份有限公司進行公車路線的規劃，今天希望藉著這個說明會讓鄉親能提供寶貴的意見，供交通局及規劃團隊參考。

(二) 民眾 1

1. 現有 BRT 路線規劃不佳，嘉雄路橋附近交通會更加混亂，準點率會很差，連帶影響民眾使用 BRT 及市區公車意願。
2. 建議將 BRT 路線延伸至新生路經新生-世賢地下道接世賢路，成為一環狀線，不但可擴大服務嘉義市北區的民眾及未來的王子大飯店，並可減輕嘉雄路橋附近交通負荷。
3. 利用市區公車與 BRT 進行轉乘的構想是沒錯，可是公車與 BRT 皆行經容易塞車的路段，因塞車而造成誤點反而會浪費民眾的時間，且這樣轉乘太過麻煩，民眾的意願不高。
4. 嘉義市民上午的遊憩地點主要是在嘉義公園，下午則以蘭潭及仁義潭為主，應規劃公車路線加以服務。

5. 嘉義市有許多老弱人口，平常上班時間只能無聊地看家。規劃公車路線時應考量老人家的休閒需求，讓老年人也可以自行出門去訪友遊憩，不必老是依靠年輕人。
6. 台北縣有許多鄉鎮市都有免費公車，例如蘆洲市、汐止市…等，為何屬於省轄市之一的嘉義市沒辦法提供這樣的社會福利？
7. 嘉義市有可能像台北市那樣設置公車專用道嗎？

（三）交通局 葉課長

1. BRT 已進入招標階段，難以變更路線。原本的 BRT 路線只連接高鐵站及台鐵後站，經過市府爭取後才新增市區銜接線至嘉義公園，爾後進行後續路線規劃時會將民眾的建議納入考量。
2. 由於無法在嘉雄陸橋上設置公車專用道，這的確是 BRT 市區線行駛的瓶頸，因此 BRT 的準點控制以台鐵後站發車時間為準，務必使在台鐵後站搭乘 BRT 的旅客能準時到達高鐵站。
3. 未來 BRT 行駛道路上將設置公車專用道並使用優先號誌控制，相信對 BRT 及市區公車準點率會有很大的幫助。

（四）鼎漢 鍾副總經理

1. BRT 的訴求是快速、準點，若採用環狀線對於在垂楊路商圈搭乘的旅客而言，到達高鐵站的時間較長，且新生路不符合設置公車專用道的條件。
2. BRT 的規劃並不是用來取代市區公車系統，因此嘉義市仍需市區公車。
3. 由於蘭潭及仁義潭的環潭道路太過狹小，無法行駛現有的大型公車，規劃團隊將評估中小型車行駛的可行性。

（五）民眾 2

1. 市區公車最需要改善的就是班次及準點率。每當有友人從外地到嘉義市遊玩時，都因為公車使用不便而無法帶他們到各地遊玩。

（六）民眾 3

1. 嘉義市公車的路線太差，且缺乏行車資訊系統，便利性不足。之前本人住在美國馬里蘭時，當社區居民有公車使用需求時，向州長提出後便得到公車的服務，幾乎每個社區都有公車經過，使用上相當便利。

（七）民眾 4

1. 目前仍有許多在嘉義市就讀的外地學生搭車至火車站或公車站後，以自行車及機車當作往來學校及車站間的交通工具，導致有許多腳踏車隨意停放在車站附近，有礙市容，建議提供公車給這些學生使用。

(八) 主持人

1. 嘉義市市區公車面臨的狀況：民眾搭乘意願降低→公車營運業者虧損擴大→業者縮減營運路線及班次→民眾搭乘意願降低。希望大家能思考如何終止這個惡性循環，是否能藉由改善公車路線及班次等方法提高民眾搭乘公車的意願。
2. 本案目前還在規劃階段，今天是聽取大家意見，民眾在會後及後續十天內都可表示意見，都會納入紀錄。

七、散會