

附錄八 期末報告審查意見回覆

一、時間：中華民國 94 年 9 月 19 日（星期一）下午 4 時

二、地點：嘉義市政府教育局會議室

三、主持人：邱上嘉

記錄：盧家慧

四、與會機關單位

謝尚能委員	謝尚能
王瑞民委員	未出席
林佐鼎委員	林佐鼎
楊宗璟委員	楊宗璟
陳基本委員	（電話請假）
石瑞銓委員	石瑞銓
嘉義縣交通局	劉柏亨、黃順輝
嘉義縣公共汽車管理處	劉昭宏
鼎漢國際工程顧問（股）公司	鍾慧諭、林建文、周諺鴻
本府交通局（交行課）	葉國勝

五、綜合討論

發言意見	意見回覆
<p>林佐鼎委員</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 本案請規劃單位注意應從公部門與業者參考角度著眼，並注意財務、成本與環境等因素。 2. 第 4 章內容應移至前面章節先作介紹，以方便文章之閱讀與了解。 3. 路網規劃中，短期與中長期係以嘉義市火車站後站成立客運轉運中心作區分點，屆時站牌調整是否會引發民眾抗拒？實務上可行嗎？ 4. 第 6 章有關路線彎繞度分析，分區是依中心點或那一位置為分析點應明確定義，「公車合理最短距離」較理想，或者可用「可行駛最短距離」（公車不見得適合行駛），或「兩點間最短距離」，門檻值係如何定義？ 5. 可增加其他指標，如：可及性、機動性等，均會影響路網之評估。 6. 有關日運量，章節 7.2、表 7.1-1 係調查結果，平常日與假日均用八成計算，惟假日學生較少之因素，需納入考量。 7. 短期路網較無法與 BRT 銜接，效用是否受影響？ 	<p>意見回覆</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 公部門考量的是最大服務範圍、最大社會效益，民間業者以營運成本、最大收益為考量點。本計畫於路線規劃中，即以將上述原則納入考量，據此規劃短、中、長期路網。 2. 章節編排方式，前三章是以現況論述為主，第四章起為國內外案例及規劃構想。章節編排上希望讓閱讀者先瞭解嘉義市的發展現況，接著說明國內外成功案例、與實質規劃內容等。 3. 站牌區位於短、中、長期路網上並無太大差異，除配合後火車站轉運中心計畫調整發車站至後火車站外，皆沿用既有站牌區位，及新增站牌方式規劃，站牌之新增與調整建議於透過加強宣傳之方式，告知民眾，減輕對於民眾之影響。 4. 遵照辦理，改以相對彎繞度指標進行評估，分析實際距離與最短路徑比值。 5. 本計畫以路線服務範圍、直接性、彎繞度指標為評估基礎。由於本計畫使用之運輸需求模式之交通分區單元是以二~三個里為單元，空間單元較大，因此在機動性及可及性分析，將不易分析出差異，另考量上述三指標已隱含部分可及性與機動性指標之意涵，故暫不考量使用上述兩指標。 6. 修正報告說明方式，直接引用縣公車處營運資料，說明公車營收情形，不用平假日運量推估營收。 7. BRT 為東西向路線，而嘉義市主要聯外道路為南北向，上述南北向道路上皆有地區客運服務，已可適度與 BRT 銜接。而本計畫在短期路網規劃上主要是以兼具市區公車及接駁運量較高的 BRT 車站為出發點，預期短期公車路網服務範圍已可達全市 84%，較現況提升 13.5%，效用顯著。
<p>楊宗璟委員</p>	

<ol style="list-style-type: none"> 1. 提升大眾運輸使用率與接駁高鐵係本案目標，高鐵-BRT-市區公車進（離）市區，惟目前規劃路線是否可滿足高鐵乘客？ 2. 潛在、輔助之 BRT 路線並未規劃。 3. P6-13 以後圖形中，BRT 顏色標示有誤，請更正。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 短期規劃路網可與五個主要 BRT 車站銜接接駁，中長期路網可與七個 BRT 車站銜接，搭乘 BRT 之高鐵乘客進出嘉義市區，可利用市區公車轉乘到達嘉義市主要活動據點，包括嘉義市政府、嘉義大學、嘉義師範大學、文化中心、嘉義基督教醫院、嘉義公園、二二八國家紀念公園、王子飯店等。市區公車在營運上，如發車班距亦將配合 BRT 停靠站時間進行考量，方便高鐵乘客使用。 2. 潛在 BRT 路線規劃請參見第六章 6.5 節可行 BRT 路線評估，於期末修正報告中，亦已將新生路、世賢路一段 BRT 路線納入長期路網規劃內容之中。 3. 遵照辦理。
<p>謝尚能委員</p>	
<ol style="list-style-type: none"> 1. 本案擴大市區公車路線，免費公車為一可行方向。 2. 產業發展應以旅遊服務為主。 3. 1.2 路以學生為主，可保留。 4. 免費公車政策需要多少車輛、等候時間為何等，請詳加解釋。 5. BRT 路線規劃 12 條，是否太多？ 6. 市區公車與嘉義縣公車處、嘉義客運路線應如何整合或調整？請詳加說明 7. 中期路網之規劃，1.2 路跑到火車站後站，文化中心、北門車站為相當重要之據點，應考慮路線調整經過此二點。 8. 林森東路左轉仁愛路之路線，道路寬度較窄，需詳加考量。 9. 路線太過彎繞，若民眾欲銜接 BRT，則乘客意願可能不高。 10. 育人路-大同路之路線規劃，應再銜接劉厝區段徵收（因廠商已開發，並興建二二八公園）。 11. 免費公車政策與計程車服務是否會產生衝突？ 12. 本市南北向道路交通狀況較不佳，若實施免費公車，路線中一定要包括民生北路與吳鳳北路，以接駁方式消除市區交通瓶頸。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 敬悉。 2. 敬悉，於公車路網規劃中，已將嘉義公園、蘭潭、二二八紀念公園、王子飯店、中山路商圈等熱門景點納入行經路線規劃。 3. 遵照辦理。 4. 短期路網需要 7 輛車行駛 A1~A3 三條路線，中期路網需要 12 輛車，長期路網需要 14 輛車。發車班距：A1、A3、A4、A5 為 30 分鐘，A2 為 60 分鐘，平均等候時間為 15~30 分鐘，較既有公車之平均等候時間 30~90 分鐘，縮短 1 倍以上。 5. 規劃之 12 條 BRT 路線為工程可行路線，尚需配合其它條件，方能執行。於期末修正報告中，已將新生路、世賢路一段 BRT 路線，規劃在長期路網之中，作為後續優先推動的 BRT 路線。 6. 路網規劃中，已將縣公車處遷移至大雅總站、後火車站轉運中心兩項因素納入考量，採取公車與客運互補之作法，營運時間、站牌位置互相配合。市區公車於縣公車處、嘉義客運之主要場站周邊設置站牌，方便轉乘使用，發車時間亦配合地區客運之發車時間進行班表規劃。

<p>13. 本案規劃結果尚未定案，請與會人員勿將相關資料外洩。</p>	<p>7. B2 路線為行經忠孝路進入市中心區，可服務文化中心、北門車站乘客搭乘。A5 路線行經林森東路進出市中心區，亦可服務北門車站乘客搭乘。</p> <p>8. 仁愛路路寬 15 米，目前因兩邊違規停車嚴重，影響車流。未來可配合停車管理措施，取締違規停車問題，減少對於公車行駛之干擾。</p> <p>9. 考量資源有限情況下，部分路線彎繞度稍高，但彎繞度指標皆在 C 級以內，可符合彎繞度指標之檢驗。另由於每一公車路線皆行經 2~3 個 BRT 車站，欲轉乘 BRT 之乘客，可選擇離路線較近之 BRT 車站上下車，不致受繞行時間太久之影響。</p> <p>10. 配合劉厝地區、二二八國家紀念公園的開發期程，於中期、長期路網中，規劃 A2、A4 路線行駛至劉厝地區、二二八國家紀念公園。</p> <p>11. 嘉義市目前已有各家醫療、百貨業者行駛免費接撥專車，據嘉義市計程車業者表示，免費接撥專車對於計程車生意之影響並不大。目前計程車主要集散地區為嘉義火車站，服務對象以商務、外來乘客為主，嘉義市民往返嘉義車站搭乘計程車之比例並不高，一般以接送、自行騎車為主，預期對於計程車業者之影響有限。</p> <p>12. 中長期路網中的 A4、A5 路線規劃行經民生南北路、吳鳳南北路，另地區客運路線亦多有行經此兩條道路，已可滿足道路沿線之公車搭乘需求。</p> <p>13. 敬悉。</p>
<p>石瑞銓委員</p>	
<p>1. 本案建議縮短班距，應縮短多少時間？此牽涉車隊規模與營運成本。</p> <p>2. 本案規劃路線與日常生活、觀光、休閒結合，與目前現有路線差異不大，可多運載多少旅客？</p>	<p>1. 建議規劃路線之發車班距為：A1、A3、A4、A5 為 30 分鐘，A2 為 60 分鐘，故平均等候時間為 15~30 分鐘，較既有公車之平均等候時間 30~90 分鐘，縮短 1 倍以上。以上述營運模式計算，短中長期路網分別需要 7、12、14 輛車。以短期路網估算，年營運成本約需 1,200 萬元。</p> <p>2. 規劃路線主要考量與日常生活、觀光</p>

	<p>休閒、就學、就醫結合，以滿足嘉義市民之需求。於本案路線規劃過程中，經與縣公車處、市交通局多次之溝通協調，確認原 1、2 路公車路線保留，6 路公車維持嘉義醫院至育人國小路段，部分路段微幅調整。故短期路網規劃上，A1 路線與既有營運狀況佳之 1、2 路公車路線相同，A2 路線則取代 3、5、6 路公車之服務機能，並縮短發車班距，A3 路線以服務兩大眷村為目的，路線並行經嘉義公園、中山路、醫院等居民日常生活節點。中、長期路網配合轉運中心之設置，將交通樞紐中心遷移至西側，市區公車路線亦配合調整，側重在新開發地區，如劉厝、經國新城之服務，並新增 A4、A5 兩條路線。預估日運量可由現況的 400 人，提升至短期路網 1,700 人、中期 2,240 人、長期 2,470 人(不含新生路、世賢路一段 BRT 延伸路線運量)。</p>
<p>陳基本委員</p>	
<p>1. 陳基本委員委託轉達意見：P2-25 中，有關市府北棟大樓預定 7 月發包之資料請修正。</p>	<p>1. 經與市府行政室聯繫確認北棟大樓預定於今年年底發包，民國 97 年中完工啟用。於報告內容已配合修正。</p>
<p>嘉義縣公車處劉課長</p>	
<p>1. A1 為目前之 1.2 路，延駛至蘭潭部分，有廟、陡坡與轉彎，曾發生事故，安全應納入考量。 2. 公車處目前係出缺不補，班次增加機率不大。 3. A2 班次亦會發生問題。 4. A3 有一趟需跑空車，業者負擔增加，班次亦會有問題。 5. P18：可與印刷業者結合，另網站亦可為一行銷方式。</p>	<p>1. 延駛至蘭潭段的路線，建議由交通局會同縣公車處、嘉義大學，討論配套措施，待交通安全問題克服後，方行駛此延伸路線。 2. 公車班次的規劃，是以民眾需求為主要考量，後續營運上，可採取較彈性之經營方式，部分路線由縣公車處經營，部分路線可釋出委由民間經營，彌補縣公車處司機人力不足的問題。A3 路線的營運方式是由兩端點發車，火車站為中途停靠站，故發車、收車僅會增加一段跑空車，影響不大。 3. 公車卡、網站、與印刷業者結合等公車資訊提供方式，將納入規劃內容中。</p>
<p>交通局行政課</p>	
<p>1. 本案重點為規劃市區公車路網及高鐵與本市聯外路網，惟目前之規劃內</p>	<p>1. 本案規劃重點為市區公車路線及高鐵聯外道路接撥車路線規劃，於路網規</p>

<p>容中似乎未包括高鐵與本市聯外路網部分。</p> <p>2. 在短期規劃路線中已養成之客源，與長期路網如何銜接？</p>	<p>劃中已將市區公車與高鐵 BRT 之接駁車功能予以考量。短期規劃路網可與五個 BRT 車站銜接接駁，中長期路網可與七個 BRT 車站銜接，搭乘 BRT 之高鐵乘客進出嘉義市區，可利用市區公車轉乘到達嘉義市各活動據點。嘉義市聯外公車路網部分，既有之地區客運路線已相當綿密，此部分路線建議調整市區段路線，出市區路線仍以既有客運路線為主。</p> <p>2. 短期路網與長期路網於嘉義市東區之路線重疊性高，客源銜接問題不大；西區部分主要為新增路線，為新客源。</p>
<p>主席</p>	
<p>1. 請規劃單位於 94 年 10 月 15 日前修正完畢，以確認表方式提送委員確認，若委員屆時無相關意見，則本案期末報告審查通過，若委員有意見，再由本府交通局安排第 2 次會議。</p> <p>2. 免費公車政策由本府交通局與市長進行簡報，惟請規劃單位就路網與北向道路之接駁等事先預作評估，屆時並邀請謝顧問併同參加。</p>	<p>1. 敬悉。</p> <p>2. 敬悉。</p>