

附錄九 期末修正報告審查意見回覆

發言意見	意見回覆
謝尚能委員	
1. A2 公車路線請調整經過文化中心及北門車站。 2. 請規劃近程市中心區免費接駁公車與營運計畫。	1. 遵照辦理，將短期路網 A2 路線修正為行駛忠孝路轉博愛路至興達路，此路線可服務文化中心、北門車站乘客搭乘。詳見第六章 6.4 節。 2. 遵照辦理，詳見附錄六嘉義市免費市民公車實施方案。近程免費市區公車規劃由 A1、A2、A3 三條路線行駛，營運模式、需求車輛參見附錄六。
楊宗璟委員	
1. 本研究之主題，前半段對象是市區公車，受委託之顧問公司做出的成果較為保守，欠缺供給導向的思考，故未來高潛力的路線規劃相當有限；至於後半段對象是高鐵接駁，而該公司建議反趨向冒險，從供給導向切入，雖有很多高潛力路線規劃，但那一條最能吸引乘客卻較少著墨。首先在研究初期，未針對搭乘高鐵乘客特性充分調整(只調查市區公車乘客及市區重要旅次集散地市民之意見)，而且重要的影響特性(所得以及搭乘高鐵的旅次目的)亦相當欠缺，難以釐清利用高鐵進出嘉義市之旅客其最終端點在何處，會不會使用所規劃的公車捷運(BRT)做為接駁亦不詳，則規劃路線是否符合這些旅客實際需求亦無法得知，如果有旅客利用高鐵，由台北返嘉義或往嘉義市中心辦理急事，既定 BRT 路線所花時間，是否能在與計程車或友人親自接送的相對競爭力下仍擁有些許的市場佔有率已令人質疑，故依本計畫結論執行，將可能喪失爭取這些旅客的第一契機。 2. 第 6-13 頁、第 6-22 頁、第 6-31 頁上，此三處 BRT 圖例顏色，仍未修改與所示路線顏色相同。	1. 說明及修正如下： (1)市區公車路網規劃(見第六章 6.4 節) 嘉義市因範圍不大，市區路網雖成網格狀，但往外均為幅射狀路網發展，因此，為減少民眾轉車的次數，市區公車路網規劃是以市中心為核心，採幅射狀路網規劃，並搭配環狀路線，構成嘉義市公車網。規劃內容中分別規劃短期 3 條、中期 4 條、長期 5 條之市區公車路線，除 A1 路線及 A2 南段路線為市府建議保留之既有公車路線外，皆為新設之高潛力路線。 以嘉義市為範圍，分析嘉義市大眾運輸路網(含鐵公路、BRT、市區公車等)之服務範圍，在戶籍人口涵蓋範圍方面，將由現有的 70.7%提昇至短期 85.1%、中期 91.5%、長期 94.9%，改善幅度達 14~24%。及業人口涵蓋範圍方面，將由現有的 54.5%提昇至短期的 66.7%、中期 73.9%、長期 78.9%，改善幅度達 12~24%，預期大眾運輸服務範圍將有明顯改善。 由於嘉義市公共運輸發展條件不佳，且旅次長度短，搭乘人口現況多為學生、老人情況下，即使有完善路網的路網，仍無法大幅提升公車的使用意願。為使本計畫規劃的公車系統，能成為市民生活中的一環，本計

畫於合約範圍外，並增加公車營運策略建議，期望藉由完善之路網規劃搭配實際可行之營運策略，發揮公車最大之運輸效益。營運策略參見第七章 7.1、7.2 節及附錄八免費市民公車實施方案。建議之營運策略包括行駛免費市區公車、提供可靠與準點的公車服務班表、整合公車時刻與聯外公共運輸、溶入生活的公車資訊等。

(2)BRT 乘客特性(見第五章 5.3 節)

搭乘 BRT 的旅客種類，依據高鐵局之分析，可分為搭乘高鐵轉乘 BRT 之旅客，以及嘉義地區一般旅次兩類，高鐵轉乘之旅客佔比為 25%，其餘 75% 為嘉義地區民眾。旅客的種類方面，可分為一般旅客、學生及老人三種。依據高鐵局之分析，高鐵搭乘 BRT 之旅客以一般商務旅次為主，而地區一般旅次則以工作洽公、就學為主。

另依據高鐵局之分析資料來看，BRT 票價訂定初步將比照地區客運費率公式計算，並有老殘免費、學生半價之優惠，對於地區民眾而言，搭乘 BRT 的費用與地區客運相同，但搭乘 BRT 可享有較好之服務品質及旅行速率。對於高鐵轉乘 BRT 之乘客而言，由於 BRT 之發車時刻將與高鐵之到離站時刻整合，因此，搭乘高鐵之旅客可快速藉由 BRT 往返嘉義市區。另由於 BRT 具有先進運輸系統之概念，預期將可吸引部分觀光、上班或年輕族群搭乘。

旅次分佈方面，搭乘高鐵轉乘 BRT 之旅客，主要以商務目的為主，旅次目的地以嘉義市之機關、大專院校、辦公大樓為主，包括市政府、嘉義大學、中興路與中山路沿線辦公金融大樓、大型醫院等。地區搭乘 BRT 之旅客則以工作洽公、就學目的為主，旅次目的地主要分佈在垂楊路、彌陀路、中山路、中興路一帶之機關、學校、百貨商場、辦公大樓等。另老人搭乘 BRT 之旅次分佈方面，則以嘉義

公園、醫院等為主要目的地。

(3)BRT 轉乘接駁分析(見第五章 5.3 節)

依據高鐵局之預測，嘉義市區段 BRT 上下車量較高的車站為台鐵嘉義站、文化路口站、自由友愛站、衣蝶遠東站、世賢北港站等五站。另外嘉義公園停車場站為終點站，民族停車場站鄰近吳鳳南路(台 18 省道)，為通往阿里山之主要道路，有許多客運經過。上述這些車站的轉乘需求顯著，於本規劃中已將上述之轉乘需求納入考量，規劃之公車路線已考量與上述車站之轉乘接撥。

A. 一般民眾

搭乘 BRT 進出嘉義市區的民眾，主要以洽公及商務為目的，欲至中山路及市政中心之洽公民眾可於衣蝶遠東站、民族停車場站下車，轉乘公車或計程車到達；欲至西區中興路、八德路、北港路周邊辦公大樓之商務旅次，可於世賢北港站下車轉乘；欲至大專院校之商務旅客亦可於民族停車場站下車轉乘。

B. 學生

由於距離 BRT 車站較近的學校只有 3 所高中職，且嘉義市的文教業者集中於火車站附近，預期搭乘 BRT 的學生將集中在嘉義後站轉乘。依據本計畫之調查，由於彌陀路為通往多所學校的重要道路，在彌陀路上搭乘公車的學生旅客數佔了總學生旅客數的 70%，因此距離彌陀路較近的 BRT 車站預期將出現學生轉乘需求。民族路停車場站、嘉義公園停車場站將成為學生主要轉乘使用之 BRT 車站。

C. 老人

老人主要旅次目的地為嘉義公園及醫院，至嘉義公園可直接搭乘 BRT 至嘉義公園停車場站；醫院的部分，由於 BRT 車站並未設置在嘉義市的主要醫院附近，對於搭乘 BRT 至市區就醫的民眾而言，較接近醫院的轉運站包

括：署立嘉義醫院/世賢北港站；嘉義基督教醫院/世賢八德站；聖馬爾定醫院/嘉義公園停車場站、民族停車場站；嘉義榮民醫院/世賢北港站。

(4)BRT 可行路線評估(第六章 6.5 節)

A. 道路條件可行 BRT 路線

考量道路條件、專用道路線長度、轉乘接駁、端點調度站等因素，初步篩選 12 條可發展 BRT 之路線，惟嘉義市大眾運輸使用之情形並不高，且市區交通問題亦並不嚴重，而 BRT 之建設營運成本相較於一般公車系統高出甚多，嘉義市是否有發展多路線 BRT 路網之空間，仍有待後續深入之分析評估。本計畫僅為就道路條件、交通機能進行初步篩選出有潛力之 BRT 之路線。

B. 建議優先辦理路線

優先辦理路線考量因素主要考量 BRT 路網的完整性、運輸需求的分布，基於上述二考量，12 條 BRT 潛力路線中，建議優先發展路線 2、8、9，三路線說明如下：

(A)路線 2：為嘉義既有 BRT 路線東西二端點之接駁路線，擴大服務新生路、世賢路一段沿線之國宅，以及耐斯旅館百貨，從運輸需求及道路條件來看，皆有較高之可行性，因此，建議可做為後續 BRT 優先辦理路線。

(B)路線 8：主要服務路廊為林森東西路、中山路與新民路周邊之國宅、眷村，以及火車站等多處據點。運輸需求及道路條件之可行性皆相當高。

(C)路線 9：可將 BRT 旅客運送至市中心區一帶，直接服務中山路、吳鳳北路沿線政府機關及商家，運輸效益顯著，終點站可搭配市府北棟大樓工程，留設停車及轉乘空間；未來亦可提供阿里山假日遊客疏運的客運路線。惟吳鳳北路路寬僅 20 米，略顯狹窄，需搭

	配嚴格之停車及交通管制措施，與沿街店家溝通協調，改善路邊停車、臨停等問題，方有足夠之路幅佈設公車專用車道。 2. 遵照辦理，已將 P6-13、P6-22、P6-31 三頁中之 BRT 圖例顏色由褐色改為黑色。
--	--