

附錄二

期中報告意見及回覆

審查意見	回覆
<p>台鐵副局長</p> <p>1.簡報中提及需要用到台鐵土地及辦公處所的部分，將於台鐵內部檢討。</p> <p>2.簡報中機踏車停車場部分，台鐵有一備用號誌分駐所將於該處興建，台鐵會進一步研議是否將之移往他處興建，或向南挪移騰出機踏車停車之空間。</p> <p>3.方案 A 或 B 需考慮個別之績效，再與市政府及規劃單位協調。</p>	<p>1. 敬悉。</p> <p>2. 敬悉。</p> <p>3.敬悉。</p>
<p>台鐵嘉義工務段</p> <p>嘉義分駐所原則上可移走，有其他替代方案。</p>	<p>敬悉。</p>
<p>台鐵產管處副處長</p> <p>台鐵各單位今天先派員來瞭解現場狀況，未來再深入作詳細檢討。</p>	<p>敬悉。</p>
<p>鐵工局副組長</p> <p>投影片 37 頁中，於客運轉運中心啟用後，將會經常利用北新及嘉雄陸橋，將來台鐵高架化施工期間，是否會造成交通維持計畫之衝突。</p>	<p>依進度公道一將會優先興建可替代嘉雄陸橋功能，且未來鐵路高架化亦將擬定交通維持計畫送審後據以實施，應較無問題。</p>
<p>李樑堅委員</p> <p>1.嘉義市交通轉運中心與國內既有轉運中心皆不同，將前後站完整結合，並與商業機能作適度整合，因此對此計畫具有高度期待。</p> <p>2.地下室停車格位數量是如何估算，如此才能瞭解進出動線與停等時間等會不會有所衝突及影響。</p> <p>3.轉運中心有二個預備席位及二個公車下車處，未來可能有公路客運路線之增加，在軟體情境模擬時，可否呈現完整之量化數據（如照相時間，潛在衝突點之處理內容等）。</p> <p>4.如在火車站前站賣票，在步行至後站搭車，可能造成旅客已買票卻趕不上車之情況，因此資訊之充分提供相當重要；候補賣票機制應於前站或後站販售；若能顯示相關進出狀況及人潮情形，可有助旅客選擇判斷。</p> <p>5.由於規劃報告中提及需至地下室轉乘資訊之導引相當重要，在期末報告中轉運中心之相關標誌、標線及導引資訊規劃，包括如何由前站至後站搭車等，應能完整呈現。</p> <p>6.此轉運中心為臨時性質，根據現有備用席位數量，可否說明未來客運路線擴增之上限，是否可利用此二個備用席位或另有其他可運用之部分。若未來國道客運做大幅調整時，甚至可能會出現第二轉運中心。</p> <p>7.模擬評估部分應包括平日、假日及一些重要節慶之運量估算，如此才得以衡量轉運中心內部之各種席位是否足夠因應。</p> <p>8.未來是否有月台彈性共用之空間，而相對應之資訊導引</p>	<p>1. 敬悉。</p> <p>2. 停車位數量係以廣場可開挖的面積來設置，依評估可滿足未來需求，同時進出動線與停等區分開，可減少交通影響。</p> <p>3. 現有模擬係包括未來新增公車路線及平常日與假日開行班次來模擬，已考量可能影響。</p> <p>4. 前站並無販售公路客運乘車票，另外，乘客可藉由動態資訊系統來顯示班車開行時間以為客判斷參考。</p> <p>5. 本計畫屬先期規劃，轉運中心相關細部配置建議於後續進行細部規劃設計中提出配置。</p> <p>6. 轉運中心因尚需滿足公車及 BRT 需求，若要再容納新路線則需透過協調，但依未來高鐵營運及計畫所對業者調查，對新路線開闢皆持較保守態度。</p> <p>7. 模擬已包括平常日及假日之尖峰車輛進出量，重要節慶則因難以具體量化，建議透過管理手段來因應。</p> <p>8. 客運公司多屬專用月台，僅一席為共同，可透過售票處、入口標示及</p>

<p>應如何建置。</p> <p>9.與台鐵資訊面板共用之部分，應與台鐵再協商，而網路系統建置應特別留意。</p> <p>10.如報告所示，國道客運不應在站內隨便停等，並應請警察單位加強取締違規停車之部分，如此才能使運轉機能順暢。</p> <p>11.嘉義縣公車處於報告中建議不納入後站轉運中心，則如何顯示相關接駁資訊，需詳加規劃。</p> <p>12.鐵路高架化後，席位會如何調整；高鐵加入營運後，轉運機制會有何變化？</p> <p>13.計程車之司機排班與進駐至轉運中心之協調需特別留意。</p> <p>14.由於轉運中心可使後站區域更為繁榮，可一併整合特色之商圈規劃，包括鐵道藝術村等，可對未來發展有相當之助益。</p>	<p>服務人員來告知。</p> <p>9.轉運中心為與台鐵共同合作開發，因此面板共用問題較小，同時亦建議在建置動態資訊系統能整合鐵路與公路客運。</p> <p>10.敬悉。</p> <p>11.同 5.之回覆，同時除牌面外，建議應設置查詢系統提供資訊。</p> <p>12.鐵路高架化後本轉運中心任務即告一段落；另外由運量預測顯示高鐵營運後運量將減少，約在民國 100 年才能同現有運量水準。</p> <p>13.納入參考。</p> <p>14.敬悉。</p>
<p>林文雄委員</p> <p>1.轉運站所包含之功能，除公車轉乘外，還包括運具選擇，轉運僅為其中部分功能，未來計畫若能將名稱改為「客運交通中心」或許較為恰當。</p> <p>2.建議將高鐵 BRT 之二席位移至轉運中心外之博愛路旁，因為高鐵旅客特性乃需爭取時間，較不會進火車站搭火車，進轉運中心之機會較少，因此於博愛路旁設站較為方便。</p> <p>3.轉運中心是否能發生預期效益乃在於經營方式，以目前規劃之所有業者分別進駐之方式，則於管理上將會相當複雜。建議可效法台北捷運地下街商場委託單一管理單位統一代管之方式，將可達成較高績效及較佳之服務與環境品質。</p> <p>4.目前規劃工程費預算之 1.9 億，是否有涵蓋工務分駐所遷建費之部分，若尚未涵蓋，建議將之列入，未來時程上之配合亦較順利；另外，報告中工務分駐所筆誤寫成「警察分駐所」，請修正。</p> <p>5.誠如副局長所言，機踏車停車場處台鐵有規劃興建電務分駐所，除可待台鐵進行協商遷建或向南遷移外，另外建議可將機踏車停車場興建為二層樓之立體停車場，如此即便停車場面積縮小，亦可不影響停車格數量。</p>	<p>1.客運轉運中心之名稱牽涉到合約部分，將建議於未來計畫再研議改變之。</p> <p>2.BRT 進入轉運中心應仍有其服務價值，是否移至博愛路視高鐵局與市府看法，建議未來可視實際營運後再行調整，包括增加該下車站。</p> <p>3.納入參考，以板橋轉運站為例，其乃由單一業者統一經營管理，可減少許多人力及成本，本計畫建議採 OT 方式，同時管理經營模式則朝向單一委託方式管理。</p> <p>4.工務分駐所遷建費約為一千萬元，已納入新提送經費內。至於筆誤將一併修正。</p> <p>5.具瞭解電務分駐所已取消於此地興建之計畫；另機踏車停車場興建為二層樓之立體停車場，將納入後續細部設計之參考。</p>
<p>李克聰委員</p> <p>1.報告第 1-24 頁提及轉運中心為「第一級轉運中心」，何謂「第一級轉運中心」必須說明清楚。另外，由於嘉義客運交通轉運中心與 D1、交九較類似，和朝馬轉運站不同，屬轉運功能較低，接駁功能較高（主線轉副線、長轉短），因此配置及席位安排等皆和標準的轉運中心不同，因此需明確定義嘉義客運交通轉運中心，並尋找類似之轉運接駁中心資料以作規劃參考。</p>	<p>1.遵照辦理；另 D1 及交九轉運站同為委託單位所參與，同時亦舉辦市府之參訪 D1 與台北市交通局，進一步瞭解 D1 的規劃，此一資料及交流經驗皆將納入本計畫之規劃參考。</p> <p>2.遵照辦理，轉運接駁之比例業已透過實際調查了解，同時基於月台數</p>

<p>2.應於報告中至少粗略估計轉運接駁之比例，此與空間配置及席位劃設分配有非常密切的關係；另外停車轉乘之需求亦應作簡單分析，如此才能瞭解要規劃多少車位以滿足其需求；而計程車轉乘臨停亦需要作一定之比例粗估，以作為規劃參考依據。</p> <p>3.建議可效法國外，採分階段興建，先建部分因應現有需求，迨需求逐漸增加後，再興建另外一個部分，可解決部分徵收土地之問題。</p> <p>4.同林委員之意見，BRT 不應納入轉運中心之席位規劃中。</p> <p>5.由於目前轉運中心空間有限，建議月台席位分配之規劃，可採「固定+彈性」之方式，增加席位使用之彈性。</p> <p>6.於報告中尚未著墨於暫停轉乘(車輛暫停接送)之部分，實際上此類需求相當多，對轉運中心內之客運交通動線影響亦相當大，因此建議應明確規劃其動線，並採限時內不收費之方式，以免造成動線紊亂的問題。</p> <p>7.建議應多加著墨於站內停等空間之規劃，需考慮尖峰時段乘客大量於站內等候是否造成擁擠之問題。</p> <p>8.關於站外下車之部分，由於許多客運公司於轉運中心附近並無場站，或是場站太遠，因此仍有許多此類大客車臨時停車待命之需求，因此轉運中心之規劃應妥善處理控制此一問題，建議原下車席位是否能規劃得更具彈性，除具下客功能外，是否能作為臨時待命之使用，如此將連帶影響各月台席位分配之順序。</p> <p>9.動態資訊顯示系統之架設，需首先完成票務系統之整合開發。</p>	<p>有限，月台分配乃以客運公司現有經營路線需求為主，無法再行增加提供。另停車轉乘同時參考現有調查數量及基地量體限制來提供，初步分析已可滿足。至於計程車轉乘亦將提供高於現有需求的席位。</p> <p>3. 納入參考。</p> <p>4. 同林委員 2.回覆。</p> <p>5. 在 D1 或板橋轉運站皆採固定席位，主要為業者需求，但本計畫業已將班次較少者合併於一月台，增加月台使用率。</p> <p>6. 暫停轉乘可利用地下停車場之專用車道，可採不收費方式，但若駐車則需利用停車場收費席位及另有專用車道，以此減少互相之干擾。</p> <p>7. 遵照辦理，在後續進入實質設計將依細部設計之配置檢討停等空間之需求。</p> <p>8. 納入參考，基地業已規劃二席待命席，但欲滿足所有客運公司需求實有困難，尚需客運公司調整營運方式來因應。</p> <p>9. 在計畫所建議之智慧化系統即希望能整合票務系統，但先期則希望先藉由各客運公司的資訊提供來達到動態資訊的功能。</p>
<p>陳麗紅委員</p> <p>1.關於地下室臨停接送之部分，由於與國人就近於站前臨停接送之習慣不同，因此未來實際執行對於地面上之交通可能會造成不少問題。</p> <p>2.第 1 號月台之車輛進出可能會有些問題。</p> <p>3.如何整合市政府其他部門，共同解決後站轉運中心相關問題(如與都計局合作規劃週邊土地使用)，擬定一整體開發計畫。</p> <p>4.關於地方客運及市區客運，如何結合或調整地方客運之路線，使其與國道客運之轉乘能銜接良好，除充分前後站轉乘資訊之提供外，轉換運具之步行距離長短亦為一相當重要之考量因素。</p>	<p>1.第 1 號月台由於空間限制，將規劃給國道客運一個小時僅一個班次之業者使用。</p> <p>2.以嘉義客運與各家國道客運而言，將之移至後站轉運中心內反而使得欲搭乘之旅客其步行距離縮短，且步行動線經過規劃，將較以往與車爭道為舒適、安全。</p>
<p>謝尚能委員</p> <p>1.後火車站之空間狹小，可檢討是否需要將這麼多家客運業者納入？月台數量多或將造成轉彎半徑較侷促，尤其模擬與事實通常仍有部分差距，因此建議在設計上須留出一段緩衝空間，以防止轉運中心實際運轉時發生問題。</p>	<p>1.遵照辦理，已考量將嘉義縣公車處保留原地不遷移；另外月台實際上數量約 14 席，除依建築法規及模擬外，將於後續細部設計就實際配</p>

<p>2.建議應特別注重未來轉運中心與周邊商圈之連結，尤其是人行動線之規劃。</p> <p>3.計程車之排班，包括接客、送客等臨時停車為非常重要之問題，會有許多意想不到的需求（汽、機車及殘障專用車位等），需要多加考慮。若未來規劃將計程車排班安排至地下層，則垂直樓層間之便於聯繫亦相當重要。</p> <p>4.轉運中心二樓半之建築量體需多加考量，亦需與周邊民眾多加溝通，建議建築物本身採用較輕盈之建築型態。</p> <p>5.要多和後站附近居民溝通。</p>	<p>置檢討來增加緩衝空間可能。</p> <p>2.遵照辦理。</p> <p>3.納入參考。</p> <p>4.遵照辦理，本計畫業已召開二次里民座談會，同時後續之細部設計仍將有檢討空間；另外，基地建築採輕鋼架構造以減少可能壓迫與笨重感覺。</p> <p>5.遵照辦理，本計畫業已召開二次里民座談會，出席包括副市長、交通局長、立委等民代以及週邊居民。</p>
<p>嘉義市工務局陳局長</p> <p>1.工務局所執行與轉運中心相關之計畫：(1)中華工程之天橋升降梯已確定發包，預計95年1月份完工，會後可提供平面圖給規劃單位作為參考；(2)95年預計編列4,500萬元之經費徵收鐵道藝術村旁之8m計畫道路，作為轉運中心與鐵道藝術村之主要聯繫；(3)經建會已同意後火車站從嘉雄陸橋沿博愛路至文化路、林森路共65公頃，若包括西北一號公園則可達110公頃，可作適當之都市計畫更新。</p> <p>2.腹地太小，若以長期眼光來看，可將都市計畫更新之手段將腹地放大。</p>	<p>1.敬悉。</p> <p>2.敬悉。</p>
<p>嘉義市財政局課長</p> <p>1.與台鐵共構之A、B二個方案，其財務分析尚未提出，應於期末報告中提出。</p> <p>2.目前朝著OT方式進行規劃，為提高業者經營意願及利基，吸引業者進駐，規劃單位應詳細提出商圈規劃、經營使用項目範圍之規範。</p>	<p>1.遵照辦理，在期末業已就與台鐵最後溝通之方案進行財務評估。</p> <p>2.遵照辦理，已在政府相關配合措施加以建議，但實質規劃非屬本次工作範圍，建議能另行委託規劃。</p>
<p>蕭技正</p> <p>1.行人動線部分，於中興路進廣場旁邊目前並無人行道，僅有騎樓，並有一定高度差，因此人行道之設置尚須多加考量。</p> <p>2.關於轉運中心之排水，由於此處曾經有發生過淹水之狀況，因此規劃轉運中心因留有緩衝空間建置如排水等其他設施。</p> <p>3.有民眾習慣由天橋下進出，未來若設置機踏車停車場，是否有相應道路以供進出。</p> <p>4.天橋本身較為老舊，不太適合於其上加蓋棚架等設施，以免影響其橋體本身結構安全性；另外，原天橋部分高度差應如何弭平亦需多加考量。</p> <p>5.前站之嘉義縣公車處嘉義站，是否有可能規劃將之移至後站，以凸顯嘉義火車站前站之古蹟及廣場功能。</p>	<p>1.騎樓高差問題建議於轉運中心設計施工時，將此一部份納入改善的項目。</p> <p>2.納入參考，建議納入後續細部設計之考量。</p> <p>3.機車停車場與天橋並無重疊，故在動線應無問題。</p> <p>4.納入參考，天橋僅在後站端改建，其餘並未再增加其他設施，至於高度差可透過工程手法來部分補平。</p> <p>5.因本基地空間並不大，同時避免對交通的過大影響，故建議仍在原地。</p>
<p>嘉義市建設局</p>	

<p>1.由於嘉義市機車族相當多，因此建議於地面計程車上車處及售票處大廳外設置機車臨時停車處。</p> <p>2.轉運中心設置後將會吸引許多人潮，應進一步探討聯絡前、後站之人行天橋是否足夠使用。</p> <p>3.國光前站若進行拆除後，將進行何種規劃；若縣公車處不遷移拆除，是否會造成景觀上的障礙。</p>	<p>1.已於計程車上車處的西側規劃機車停車空間，可將空間再行區分不收費臨時車位，以短時性臨停為主，至於在售票大廳前因已規劃月台席，故恐無法再行規劃臨時機車位。</p> <p>2.涉及天橋改建或新建需台鐵同意，但在規劃的目標即朝透過新建景觀化的天橋來加強服務及營造意象。</p> <p>3.國光前站空間利用在方案上考量作為景觀營造或機踏車停車空間；另外縣公車處要遷移尚有實質困難，惟縣府已委託進行車站的景觀美化，應有助於整體視覺。</p>
<p>嘉義市交通局石局長</p> <p>1.感謝大家對規劃案之支持與指教，特別感謝鐵路局一直以來的諸多配合與支持，更感謝台鐵副局長親臨指教。</p> <p>2.未來將規劃案整理修正後，將會詳細整理臚列後，親至台北拜訪鐵路局詳加探討請教。</p> <p>3.今日各位委員、先進所提意見將督促規劃單位盡快作一彙整修正後，希望規劃案時程能如期進行。</p>	<p>1.敬悉。</p> <p>2.配合辦理。</p> <p>3.遵照辦理。</p>
<p>主席：</p> <p>本規劃案對嘉義市短期發展而言十分重要，對於火車站周邊交通狀況之調整將帶動周邊地區之發展，因此市政府亦對此計畫寄予相當高的期望。另外感謝鐵路局的大力支持，並希望未來轉運中心能與鐵道藝術中心作密切結合，以提高轉運中心營運成功之機率。最後感謝規劃單位之用心規劃，希望這些意見，與後續和台鐵之協調能讓本計畫更可行。</p>	<p>謝謝。</p>

捌、散會