

臺中市議會第2屆第8次定期會

臺中市恢復 BRT 恐導致交通
惡化情形專案報告



臺中市政府

TAICHUNG CITY GOVERNMENT

臺中市政府交通局

報告人：局長 王義川

中華民國 107 年 8 月

【目 錄】

壹、 前言.....	1
貳、 推動優化公車專用道歷程.....	1
一、 台中 BRT 藍線問題說明與分析.....	1
二、 優化公車專用道推動成效.....	2
三、 提升優化公車專用道使用效率.....	3
參、 捷運藍線興建計畫.....	3
肆、 結語.....	5

壹、 前言

原臺中 BRT 藍線無獨立的專用路權、缺乏絕對優先號誌通行權、行控中心無法與車輛及車站進行三方通話及系統管理，並不是真正的 BRT，無論設計或實質工程上，都與一般國際認定的 BRT 標準不符，市府思考的是如何讓大眾運輸系統更安全、舒適、有效率，因此提出具體可行的「優化公車專用道」方案，同時也因市府廢除 BRT，讓中央同意捷運藍線，併同捷運綠線延伸彰化，大臺中山手線等案一併納入前瞻基礎建設計畫。

貳、 推動優化公車專用道歷程

一、 台中 BRT 藍線問題說明與分析

前市府倉促推動臺灣大道 BRT 上路，不僅沒有獨立式的專用路權、缺乏絕對優先號誌，實質上難以達到國際上 BRT 應有的標準，且專用道及專用車站設在慢車道旁，開車民眾在臺灣大道快車道變換慢車道時，除會與 BRT 專用道衝突外，也會與慢車道上行駛的公車衝突，形成兩個衝突點，導致公車與其他切換車道車輛有碰撞危險，交通事故頻傳，加上行控中心又沒有與公車即時通訊指揮調度的功能，路線從台中火車站只開到靜宜大學，往海線乘客要下車再轉車，甚至出現系統無法整合、車門夾傷乘客意外等種種缺失與問題，都使得 BRT 並不符合臺灣大道的大眾運輸需求。

二、 優化公車專用道實施初期推動成效

本市自 104 年 7 月啟用臺灣大道優化公車專用道，為提高優化公車專用道的使用效率，開放雙節公車與一般公車行駛，路線由原本 1 條 BRT 增加至 9 條公車路線(300-308)，每日班次數從 426 班增加至 855 班以上，搭乘人次大幅提升，推動成效卓著，民眾候車時間縮短一半以上，提升汽、機車族群用路安全，並讓海線民眾免除轉乘之不便。

以公車每日總運量來看，優化公車專用道上路前一週（104 年 7 月 1 日至 7 日）約 5 萬 6,920 人次，包含原 BRT 專用道 4 萬 2,169 人次及慢車道公車 1 萬 4,751 人次；專用道上路後第一週（104 年 7 月 8 日至 14 日）提升至 6 萬 1,763 人次，包含優化公車專用道 5 萬 6,918 人次及慢車道公車 4,845 人次，整體大眾運輸人次提升約 9%；而 300 路雙節公車（原 BRT）從火車站至靜宜大學旅行時間約增加 4 至 5 分鐘，但優化公車專用道使用效率因納入其他 8 路公車而大幅提升，且其餘 301～308 路公車旅行時間更縮短 8 至 15 分鐘，達到原先預期效果。

臺灣大道在優化公車專用道實施前後整體大眾運輸運量提升 27%，且根據市府民調結果，有 55% 民眾認為跟 BRT 相比，對臺灣大道交通比較好，僅 16% 民眾則認為變差。此外，有 43% 民眾認為，優化公車專用道啟用後，臺灣大道交通變好，僅約 20% 認為變差，本政策實施以前一般公車並無專用的道路，僅能與其他用路人爭道行駛，與他車發生事故

的機率較高。實施後，將 30%原先行駛於慢車道的公車移入專用車道，把慢車道的空間還給機車族和汽車駕駛，降低慢車道壅塞狀況，保障慢車道用路人的安全，整體車流績效慢車道提升 20.63%，路口則提升 7.81%。

三、 優化公車專用道使用效率再提升

為強化海線地區公車路網，市府先後推出 309 路及 310 路等兩條公車路線，沿線主要行駛臺灣大道優化公車專用道，因行駛速度快、停靠站點少，除可節省乘客旅行時間外，亦提高海線地區民眾往返市區便利性，落實偏鄉交通正義。309 路及 310 路皆由公車業者向交通局租用低地板雙節車大客車方式進行營運，這也代表前市府時期草率上路之 32 輛 BRT 雙節車，在市府積極辦理車輛活化後，已全數上路營運；另為改善臺灣大道慢車道(朝富路至文心路)東行方向壅塞問題，自 107 年 5 月 31 日起實施慢車道公車分流，讓原來臺灣大道慢車道一部分的公車路線(33、323、324、325 路)調整行駛優化公車專用道，實施後慢車道公車班次數由每日 517 班下降為 407 班，約轉移 20%公車班次至優化公車專用道路段，調整後減少慢車道公車與汽、機車的交織衝突，另外，改行駛優化公車專用道的 4 條公車路線也大幅提升在尖峰壅塞時段的行駛速率，對於一般道路用路人及公車乘客來說是雙贏的局面。

參、 捷運藍線興建計畫

交通部 103 年 10 月 6 日函復捷運藍線書審意見，其中寫道：「查貴府目前正積極規劃多線 BRT 快捷巴士路網，倘若同時推動捷運藍線及橘線，基於其路線多所重疊之競合關係且捷運建設成本龐大，在中央及地方財政能力有限情況下，應就捷運整體路網各路線興建之必要性及優先性，檢討合宜之推動時程，俾整體資源有效運用。」

臺灣大道無足以替代的道路建設，加上市區發展已逐漸飽和，對於大眾運輸服務需求將日益殷切，考量軌道運輸具有安全、舒適、準時、便捷及大量運輸特性，將有助解決目前及未來的交通困境，「為了長遠發展，過去不做，現在後悔；現在不做，以後更後悔」，在市府上任後，便積極與中央聯繫並配合捷運藍線計畫之審查，期間歷經多次審查會議，也成功於 105 年 3 月通過交通部初審、105 年 12 月通過交通複審，且於 106 年納入前瞻基礎建設計畫並取得第一期特別預算，最終在今年 4 月順利通過國發會審查會議，預計今年 10 月即可獲行政院核定。

根據捷運藍線可行性研究運量預測結果，未來捷運藍線全日運量將達 24.32 萬人次/日，尖峰約 4.14 萬人次/小時，顯示捷運藍線對於私人運具使用之移轉具有顯著的效果。臺中市為中臺灣的核心城市，未來人口、所得、經濟活動頻率仍持續成長，臺灣大道的活動量也持續攀升，倘未即早規劃並提供優質的軌道運輸服務，僅維持在 BRT 系統，將無法吸引更多使用汽機車的民眾搭乘大眾運輸，未來捷運藍線預估的 24.32

萬旅次量，將轉換成至少 12 萬輛汽機車行駛於臺灣大道上，將造成的交通壅塞可想而知。

肆、 結語

臺灣大道為本市交通最繁忙路段，市府為提供安全、舒適、有效率的大眾運輸系統而實施「優化公車專用道」方案，實施上路 3 年多來成效卓著而明顯，是得來不易的成果，同時也因市府廢除 BRT，讓中央同意捷運藍線，並與捷運綠線延伸彰化，大台中山手線等案一併納入前瞻基礎建設計畫，且依捷運藍線可行性研究運量預測結果，未來捷運藍線全日運量將達 24.32 萬人次/日，尖峰約 4.14 萬人次/小時，顯示捷運藍線對於私人運具使用之移轉具有顯著的效果，而市府將持續致力於提昇臺灣大道大眾運輸服務水準，促進大眾運輸永續發展。