

臺中市 BRT 之政策分析與定位

(逢甲大學運輸科技與管理學系教授 林良泰)

資源是有限的，人的慾望是無窮的，道路系統之資源若配置不當，必將引起資源爭奪，進而造成系統崩壞！

臺灣過去之道路建設係以小汽車本位為思考基礎，用路者多期盼馬路要愈蓋愈多、我家門前可停車、又不可塞車，但如此增加供給的作為，只會吸引更多需求，進而造成需求永遠超過供給之困境。

運輸的目的在於運送最多的人，而非運送最多的車輛，有限的道路資源，若能多予配置充滿綠蔭的人行道與大眾運輸專用道，讓人悠遊其中，實可創造先進都市之意象。



民眾願意搭大眾運輸的關鍵在於「網路完整、班次密集、費用低廉」。交通工具沒有好不好的問題，只有適不適當的問題，以興建成本來看，一條MRT可建5

條LRT，1條LRT可建5條BRT，所以BRT成本最低，興建時間最短，它可行駛專用道也可行駛混合車道，可以是單節也可是雙節，彈性很大，還可快速延伸至彰化或南投等縣市；而臺中市興建完整之軌道系統需8000億以上（估計須40年不做其他建設，方可完成），興建完整之BRT只要303億，在有限資源之下，要做到網路完整、班次密集，BRT是最佳選項。

臺中市大眾運輸發展成果有目共睹，月運量從40萬到1183萬，成長近30倍，此成長倍數實應已破世界紀錄，且亦已達到月破千萬、年破億之目標；而BRT平均日運量則達5萬以上，同時也超過高雄捷運橘線之運量，「公車、BRT沒人搭，捷運就沒人搭」，一定要先養成民眾搭乘大眾運輸習慣，捷運才會成功。因此，以



臺中市而言，「從公車改革出發、由BRT邁向MRT」才是推動大眾運輸正確的道路。

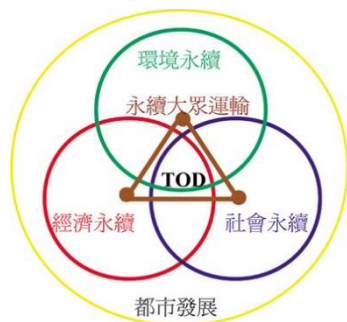
臺中BRT之預算於101年至104年分別編列20億、4億、14億、2.2億；101年之20億係用於目前於火車站至靜宜大學之優先路段、102年之4億及103年之14億共18億，其中17億預計用於藍線延伸線(東延太平、西延台中港)之細設與工程費，另1億係預計用於棕線(配合107年花博)的專管及細部設計；104年之2.2億係預計作為1.7億之延伸清泉崗機場細設及工程、0.5億預計做為橘線細設經費，其目的即在於透過超過200公里六線齊發(總經費303億)之整體規劃。是故，值此臺中市大眾運輸發展之關鍵時刻，將現有之BRT藍線優先路段定位為捷運系統或一般公車專用道將益形重要！捷運系統之特性為運量大，並搭配車外收費、中央行控、水平進出等特性，再輔以多節之車輛組合，達到短時間運送高量旅次之目的。



目前台中BRT藍線優先路段即以此概念予以設計及興建，其以捷運系統之思維，期望運送台中市大量臺灣大道上的旅運需求，如前所述，BRT於去年試營運以來，平均日運量已超過5萬人次，遠大於先前所預估之最大運量3萬人次，形成於尖峰時段班班客滿，亦進而因民眾爭先恐後上車，造成班距延誤，使得原規劃3-6分鐘之班距，無法維持穩定。依此趨勢，益將顯示，去年於原運行之50輛車外，臺中市政府所增購之14部



BRT車輛的前瞻性。因此，現階段之BRT策進作為的重點，應在於如何於原契約要求下，在三個月內讓BRT機電系統穩定並達到捷運化之運行模式，且必須儘速再投入所增購之14輛車輛，以達到班次密集、服務穩定之目標。若一味導入公車進入BRT系統，除將造成車內收費之時間延遲外，其未能統一調度、班距不同、停靠站距離差異之問題，定將同時降低原BRT及公車之服務水準。如此，台中市多年來所構建之大眾運輸良性循環，將被改變；BRT免費期間所培養之客源，亦恐前功盡棄。捷運、BRT是臺中大眾運輸的大血管、公車是小血管，大小血管應建立有效之轉乘接駁，而非讓其混流。若把BRT視為捷運，就不宜納入公車，而應當考量如何於最短期間內，儘速利用原規劃之設計容量並建構完整路網。因此，臺中市現階段需要的是類捷運的BRT，而非公車專用道式的BRT。



回頭已百年身，須審慎為之！

交通始終來自人性，政策主導者若有大眾運輸發展為主軸之中心思想，當可逐步導引民眾交通需求的轉變！「交通只有專業，沒有顏色，忘卻政治，才是王道。」臺中BRT以捷運思惟予以建置，困難重重，但改成公車專用道則輕而易舉。交通規劃為百年大計，一失足成千古恨，再