

審思「台中捷運」和「免費公車計畫」

張學孔

在中央正式核定台中捷運系統建設計畫的同時，台中市政府推出“TTJ BUS”「尖峰時段免費乘車計畫」，胡志強市長並承諾將原本六個月的計畫持續推動五年，期能將台中地區公共運輸使用比率大幅提高，使得未來捷運走廊能夠達到永續經營的足夠運量。暫且不論中央核定之捷運建設內容，台中過去十年來由市府及交通主管單位推動各項鼓勵民眾使用公車的積極作為是值得肯定的！

該「尖峰時段免費乘車計畫」在週一至週五由早上七點到九點、下午五點到七點的上下班尖峰時段，憑台灣通或台北悠遊卡搭乘台中市區公車全部免費。此外，為培養捷運客源，也同步新闢七條「快捷公車」路線，選擇重要起迄站與轉乘站停靠，民眾只要持台灣通及悠遊卡在上下車時刷卡，即可全時段免費搭乘。固然，「免費」可反映公共運輸的外部效益，但畢竟是一短期作為，不能視為常態；但整體而言，該計畫本身以及對於未來台中都會公共運輸品質提昇，均有深遠意義，甚至對於其他縣市推動捷運之策略和大眾運輸發展均有啟發作用。

就此免費公車計畫內容而言，其具體特色與示範意涵包括：

- 1.交通部公共運輸政策具體實踐，
- 2.可靠與快速之捷運化公車服務，
- 3.全國一卡通票證整合示範，
- 4.公車之路網、營運和資訊整合，
- 5.「乘客優先、以人為本」的創新行銷與標識系統。

展望台中都會公共運輸之發展，在幹線路網方面必須要能夠整合公車、捷運以及通勤鐵路；因此，在免費公車推動同時，必須正視原預估達到永續經營的每日 8.9 萬運量規模及其配合條件，對於捷運系統建設應有更積極作為，期能藉由五百多億的捷運投資，打造大眾捷運運輸走廊、創造城市新風貌。具體建議台中市政府和捷運建設單位，可進一步檢視捷運建設內容：

- 1.以捷運車站為中心，透過合理土地使用、都市設計與更新方法，建立人本宜居的生活空間。
- 2.擴大車站聯合開發規模，在捷運廊帶推動大眾運輸導向之都市發展政策(TOD)。
- 3.檢核捷運車站設計，落實綠色運具之無縫接駁換乘政策，形成自行車(Bike)、公車(Bus)、捷運(Metro)、步行(Walk)之綠色交通環境(BBMW)。
- 4.規劃捷運與公車、計程車等公共運輸在路網、營運、票證、費率、資訊等方面的整合。

此外，考量大眾捷運之網路效應以及興建和營運之財務永續性，建議台中都會能夠同步推動公車捷運系統(Bus Rapid Transit)。由近年國際城市發展以及如世界銀行(World Bank)、亞洲開發銀行(ADB)、聯合國環境組織(UNEP)、乃至國際能源組織(IEA)均指出，公車捷運(BRT)經過嚴謹設計就是能達到近似重運量捷運(MRT)和輕軌捷運(LRT)服務功能，而基於工期短與興建成本低的優勢，運用公車捷運系統可以在二至三年即形成超過五十公里之路網，同時可以有限資源，在 BRT 興建的走廊上創造出步行、自行車、公車之優質綠色交通環境；這也難怪美國洛杉磯市已經將其捷運橘線(Orange Line)運用 BRT 技術推動後續捷運路網。建議台中

可以在核定之捷運綠線基礎上，首先在中港路推動 BRT 系統，該 BRT 與未來高架輕軌捷運形成快速大眾運輸路網，能夠發揮相乘功效。（作者為台灣大學土木研究所交通組教授）