

投稿類別:法政類

篇名:

台中市民是否適合快捷巴士(BRT)嗎?

作者:

劉靜軒。葳格高中。普通科二年甲班。  
何書仔。葳格高中。普通科二年丙班。

指導老師:

盧建潤老師 林幸蓉老師

## 壹●前言

### 一、研究動機

自從台中 BRT 開始實施後，常常在新聞上看到諸多問題，屢傳車禍以及民眾對其所產生的負面看法，援以上諸多現象，讓我們不禁好奇——台中 BRT 是否真的適合在台中設立呢?

### 二、研究目的

了解 BRT 運作及民眾搭乘 BRT 的動機與其想法，發現交通問題，探討現行 BRT 對社會的影響，分析研究假設與民眾搭乘之關聯。

### 三、研究方法

研究 BRT 相關論文對於台中市民造成的影響進行討論，輔以查閱相關資訊進而加以歸納整理，並透過發放問卷調查社會大眾的想法與意見，且加以分析，最後再對於此結果提出我們的研究結果與感想心得。

## 貳●正文

### 一、BRT 的計畫與運作

台中市位於台灣西部中心，為中部地區政治與經濟發展要地，民國 100 年台中縣市合併升格為直轄市後，人口已達 266 萬餘人，近年來隨著人口的增長，市區街道開始出現交通壅塞等諸多問題，在未來將會影響台中市的發展，造成生活品質下降，因此，台中市政府決議推動公共運輸建設，希望藉以有效改善大台中的交通問題，故於民國 101 年提出快捷巴士計畫，並積極著手進行。

台中市政府運用下列五點來規劃快捷巴士(BRT)整體的運作：(註一)

#### (一)、專用車道

這是為了達到和捷運一樣的目的所採取的措施，此車道僅提供快捷巴士(BRT)行駛，有效控制其平均速度。

#### (二)、車外收費

## 台中市民是否適合快捷巴士(BRT)嗎?

採用與捷運類似的收費系統（感應式電子票證或車站區買票），配合車站出入口的閘門式設計，讓旅客快速上下車，提高運輸效率。

### (三)、舒適、便利車輛

BRT 車輛採低地板公車，與站台等高之設計，方便旅客上下車，創造無障礙的運輸空間；雙節多門設計的 BRT 車輛，可同時輸送更多的旅客。

### (四)、服務班次密集

BRT 營運班距，發車時間每三到六分鐘一班車，以密集的服務班次節省旅客等候時間，

### (五)、智慧型管理

藉由智慧型運輸系統(ITS)技術，提供準確可靠的到、離站時間與即時的乘車資訊，並規劃 BRT 優先號誌讓 BRT 車輛可優先通過路口，達到類似捷運的運行方式，

## 二、媒體輿論

台中在 BRT 開放試乘才沒有幾天，狀況接連不斷，引發不少民眾抱怨，不僅如此，市長胡志強還北上國民黨中常會，公布他的第二支競選影片，此舉動讓民進黨十分惱怒，痛批胡志強只顧自己的政治選舉，將民怨擱在一邊。

台中 BRT 日日出包，如：開到沒油，過彎還卡到，甚至半路拋錨等負面新聞屢傳不停。(註二)

## 三、問卷調查之設計與分析

為調查台中市民對於快捷巴士系統的想法與意見，我們自行設計問卷，並且發放給不同的年齡層，進行調查後，呈現演繹分析與邏輯歸納之研究。

### (一)、台中市民眾搭乘 BRT 之問卷調查設計表：

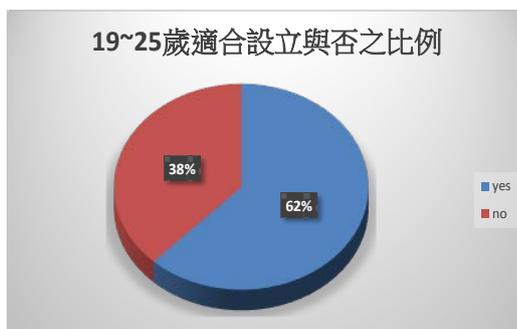
表一：設計 BRT 問卷

年齡	<input type="checkbox"/> 12~18 歲	<input type="checkbox"/> 19~25 歲	<input type="checkbox"/> 26~50 歲
1.	您是否曾經搭乘過 BRT?(選擇否者請跳至的 4 題) <input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否		
2.	1. 請問您搭乘過幾次?		



## 台中市民是否適合快捷巴士(BRT)嗎?

1. 此年齡層大多數認為適合設立 BRT 之原因，為方便到達目的地，且速度快，節省時間。
2. 此年齡層大多數認為不適合設立 BRT 之原因，為道路狹窄，導致交通阻塞，和意外事件的發生。



圖二：19~25 歲適合設立 BRT 與否之比例分析圖 資料來源：問卷分析

由圖二分析，19~25 歲認為適合設立 BRT 佔 62%，不適合設立 BRT 佔 38%，歸納之：

1. 填寫此問卷已儘量周遍客觀於台中市各大學生比例，其中仍凸顯出大多數東海大學之學生贊成設立 BRT 的人數較多，主要是因為東海大學學校緊鄰兩個 BRT，方便上下學。
2. 另外認為不適合設立之原因為家中附近未設立 BRT 站牌，(註三)由於 BRT 設有專用道，導致交通壅塞，使學生們需要花費更長的時間到達學校。



圖三：26~50 歲適合設立 BRT 與否之比例分析圖 資料來源：問卷分析

由圖三分析，26~50 歲認為適合設立 BRT 佔 48%，不適合設立 BRT 佔 52%，歸納之：

1. 此年齡層大部分為上班族，適合設立 BRT 之原因，為可以減少通勤時間，且可以減少對環境的汙染以及碳排放量。
2. 不適合設立 BRT 之原因，為自己有交通工具可以到達目的地，不須要搭乘大眾運輸工具。

綜合以上各年齡層之演繹分析結果，可轉向同時歸納統整 12~18、19~25、26~50 歲，三個年齡層在同一觀點上認為適不適合設立 BRT 之比例，結果如下圖表示：

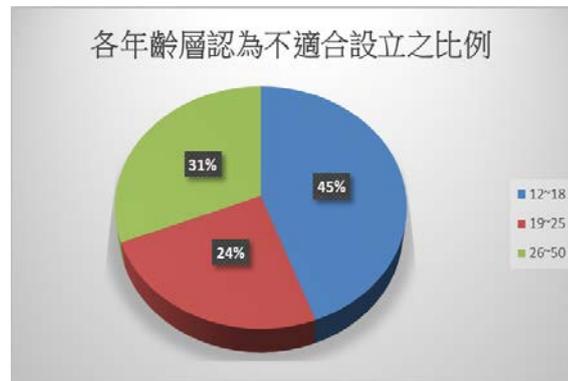


圖四： 12~18、19~25、26~50 歲，三個年齡層認為適合設立 BRT 之比例分析圖  
資料來源：問卷分析

由圖四分析，三個年齡層認為適合設立 BRT 之比例，12~18 歲佔 28%，19~25 歲佔 42%，26~50 歲佔 30%，歸納之：

1. 此大多數認為適合設立 BRT 之原因，為方便到達目的地，且速度快，節省通勤時間。除公車減班外，同時鄰近 BRT 站牌者減少開車，大大可減少碳排放量對環境的汙染。
2. 在此歸納三年齡層之分析圖，同時也透露著，19~25 歲存在著面臨自主性的上學上班以及休閒娛樂，卻在無自有交通工具下多使用 BRT，其中又以大學生比例較高。(註四) 12~18 歲外出或上學通常由家人接送，使用 BRT 較常在假日同學出遊時。26~50 歲因工作地點，較多有自有交通工具，故使用 BRT 之原因通常來自於不想駕駛交通工具，與對環境

的保護。



圖五：12~18、12~18、26~50 歲，三個年齡層認為不適合設立 BRT 之比例分析圖  
資料來源：問卷分析

由圖五分析，三個年齡層認為不適合設立 BRT 之比例，12~18 歲佔 45%，19~25 歲佔 24%，26~50 歲佔 31%，歸納之：

1. 在此歸納三年齡層認為不適合設立 BRT 之比例分析圖，同時也透露著，此大多數認為不適合設立 BRT 之原因，除家中附近未設立 BRT 站牌外，為車輛多相對道路狹窄，又兩邊各縮減一車道作為專用道僅供 BRT 專用，導致交通阻塞，和意外事件的發生。
2. 因設立 BRT 導致交通壅塞，又在公車減班下，使得 12~18 歲的中學生們需要花費更長的時間到達學校，而怨聲再道。19~25 歲與 26~50 歲兩族群則較站在自己目前尚不需使用 BRT 的角度，更有人隨附反台中市政府之政策而喊出「我們要 MRT，不要 BRT」。

目前所做的小而美的問卷調查，除已初步顯現12~18、12~18、26~50歲這三個不同年齡層的某些分析，但仍有許多潛藏因素是尚未顯露者，隨著更多時間更多人次使用BRT，此小論文之歸納分析，將可作為來日更精緻的問卷設計與調查分析之經驗。

### 叁●結論

從報章雜誌、媒體輿論中獲取一些資訊，並且透過發放的問卷方式，進行我們的小論文研究，以下是我們的結論。

台中市適合設立 BRT 與否可以從正反兩方面來分析：

一、BRT 的設立解決台中中港路交通壅塞問題，並且增設許多站牌，帶給民眾許多便利性。

二、另一方面則為 BRT 規劃的計畫，並不完全周詳，且台中市政府在面對媒體輿論時，給予較不負責任的態度，未積極有效改善問題，以至於民怨連連。

我們的感想是台中市市民適合設立 BRT，但是台中市政府必須將 BRT 的制度實施完全，設法改善負面問題，如此一來，才有助於大台中成為更好的大都市。

#### 肆●引注資料

註一、台中市政府交通局，2014.11.14 取自。

<http://www.brtaichung.com.tw/html/news/02.aspx?root=2&kind=2&page=1&num=25>

註二、取自《天下雜誌》2014.11.10。 <http://2014.dailyview.tw/Daily/2014/11/10>

註三、取自自由時報，2014.11.03.，A13 版。

註四、台中市政府新聞局(2014)。 **閱讀大台中 NO.44**。台中市：台中市政府新聞局。