

# 公車路網設計原則

## 問題

- 一般問題
  - 班距過長
    - 班次脫班
  - 標示不足
    - 沒有搭乘教學
    - 公車路線呈現不美觀
  - 舒適性不佳
    - 轉乘時間與捷運難以配合
    - 公車轉乘硬體設施不佳
  - 轉乘困難
    - 以截距因應
  - 公車司機工時問題
    - 雙邊調度減少工時
- 可及性不夠高
  - 應加開路線
  - 如和平幹線、羅斯福往萬華方向
  - 目前仍缺乏市中心以東、南北向串連之路線
  - 如內湖到公館
- 路線問題
  - 路線複雜
  - 路線彎繞
    - 無彎繞必要地區應減少彎繞程度
    - 應釐清需求
    - 確認彎繞之定義
    - 考量路程花費之時間
  - 公車路線圖之站點與地理位置對應不明
  - 時間及地理資訊不明
- 公車站點
  - 站牌少
  - 站距遠
  - 站名造成轉乘困難

## 願景

- 增加乘客數量
- 透過教育增加使用率

## 定位

- 公車應有發展主體性
  - 發展服務可以特定使用族群為服務目標
  - 與捷運重疊不是問題
  - 短距搭乘需求
  - 新北市入臺北市仍有需求
- 公車優勢
  - 及門性佳
  - 以轉乘次數降低為目標
- 部份區域可以捷運為主、公車為輔、UBike接駁
  - 此非唯一的發展方向，不應被主、輔定位綁住，應考量實際情形

★ 目前討論之路網設計主要以現狀段次計費為基礎進行討論。

## 如欲採里程計費

- 無論搭乘距離，皆應維持目前二段票計費為最高上限
- 應採任何載具皆吃到飽之模式

## 路網規劃

- 設計原則
  - 保障偏遠地區民眾行動
  - 掌握公車行車時間
  - 路網不需調整，解決目前問題即可
  - 釋出與捷運重疊路線部份，提供資源予有需求的地區
  - 部份路線仍可重疊，應視重疊程度決定調整與否
- 調整建議
  - 提供路線灣繞服務
    - 沒捷運地區
    - 有捷運地區
  - 調整為一字型公車或L型公車
  - 上下車刷卡
  - 使用資訊系統蒐集大數據
  - 考量時間，站站停部份班次調整為直達
  - 讓司機單趟換車，縮短工時
  - 長路線砍半