

「臺南市先進運輸系統(捷運)綠線可行性研究地方說明會」

永康區市民提問及回覆內容綜整表

一、時間：114 年 03 月 21 日 (星期五) 下午 02 時 30 分

二、地點：永康區多功能活動中心

三、主持人：熊副局長萬銀

編號	提問	回覆
市議員 郭鴻儀		
1	我今天還是要強調 TOD 大眾運輸開發的優勢，綠線延伸至深綠線 DG09 站的腹地是農地，未來開發以土地開發的方式或造鎮模式，帶動北歸仁的發展。 以此路線的重要性而言，開發的速度需要再加速。	本意見將納入後續階段規劃研析。
市議員 李鎮國		
1	目前市道 180 塞車路段集中在榮民總醫院到交流道，復興路的隘口造成車輛擁擠，若是中央又須落墩，車道兩旁停車格勢必得取消，希望未來規劃納入停車需求。	未來捷運沿線停車空間將配合計畫整體規劃。
2	復興路跨過交流道處為後甲斷層帶，是否有考慮納入設計參數？	後甲里斷層目前列為第二類活動斷層，後續設計階段將依相關耐震規範參數進行設計。
市議員 黃肇輝		
1	若路線推行遇到困難是否可以分階段建置？可以讓好施作的區段先行施作，先行通車使民眾實際感受其優點，讓不易施作段能減少民意反彈。	分階段興建營運需考量機廠的區位、運量效益等，將於後續階段評估規劃。
2	針對永康段部分，在大灣東路段介於都市計畫與非都市計畫區交界，我們希望捷運也能帶動都市開發，希望交通局可以跟都發局預先協調同步辦理車佔用地的都市計畫變更，包含車站站體與鄰地辦理聯合開發的可能性，以降低負擔的成本。	本意見將納入後續階段規劃研析。
3	機廠的位置建議避開密集住宅區，以減少居民被干擾的可能。	機廠位置考量避開人口密集區，預計設置於大灣東路南側之農業區。後續規劃廠內之設施亦將以避開住宅區為原則。
4	建議妥善規畫捷運沿線的人行道空間的規劃，便於未來民眾搭乘捷運。	未來捷運沿線人行空間將配合計畫整體規劃。
市議員 朱正軒		

編號	提問	回覆
1	我們希望綠線往東延伸過來可以帶動永康的都市發展，而目前延伸的路線在復興路、小東路的南側皆是營區，需要有相應的規劃，以因應後續的都市發展。	本意見將納入後續階段評估規劃。
2	綠線地下化在環評階段時會不會衍生甚麼新的問題，造成綠線建設進度的阻礙，是否可以規劃適當的分段處理，讓容易施作的永康區段先做。	台南市歷史核心街區有多處古蹟、歷史建築、遺構等文化資產，目前已初步盤點，後續環評階段將針對文化資產進行調查與評估。 分階段興建營運需考量機廠的區位、運量效益等，將於後續階段評估規劃。
3	綠線在跨越國道的部分，是否有案例可以讓民眾參考。	國內如桃園機場捷運、北捷文湖線、新北捷運三鶯線、台鐵沙崙線等有高架軌道跨越國道的案例。
市議員 林冠維		
1	單軌系統是否會對沿線造成噪音的困擾。	單軌系統，屬膠輪捷運系統，其行駛噪音較鋼軌鋼輪系統小，並車輛轉向架兩側採包覆式設計阻隔行駛噪音。後續於環評階段將再針對噪音議題進行評估。
2	藍線已在規劃設計中，因藍線可以接到綠線，民眾關心綠線現要再做多久。	本計畫綠線目前於可行性研究階段，預計期程約 1 年，接續綜合規劃與環評預計約 2 年。核定後啟動基本設計與統包施工階段。
3	機廠的地點預計設在哪裡？是否可盡量避開人口密集度高的地點。	目前規劃機廠預計設置於大灣東路南側都市計畫農業區，區內現況多為空地及未登記工廠，機廠規劃以避開人口稠密區為原則。後續階段將詳細規劃機廠用地範圍以及配置，用地將優先使用公有土地。
市議員 陳秋萍		
1	機廠規劃於人口密集度低的地方，反對聲浪會較少。	目前規劃機廠預計設置於大灣東路南側都市計畫農業區，區內現況多為空地及未登記工廠，機廠規劃以避開人口稠密區為原則。後續階段將詳細規劃機廠用地範圍以及配置，用地將優先使用公有土地。
2	機廠在永康區，對於此區的規劃（重劃、區段徵收、專案變更等）在造鎮的部分要用點心。	本計畫後續配合機廠用地取得時程，適時與府內相關單位研擬相關開發規劃。
3	大灣東路是人口較少的地方，對於永康區人口較多的地方中山東路南北、工業區、北區（鹽行）的民眾要乘坐綠線如何串聯，也非常重要，希望日後能有所規劃。	本市捷運路網的後續推動路線，將有綠線永康安南段服務永康區，市府將視優先路網建置以及社經發展情形推動，在捷運整體路網建置完成前，交通局會持續加強捷運車站的公車與公共自行車轉乘接駁，完善大眾運輸最後一哩路。 本意見將納入後續階段評估規劃。
市議員 楊忠成		
1	機廠的選址，建議是否設置在歸仁段的非都市計畫農業區，大灣東路的農地歸仁段換永康段的價錢應該是差很多。	機廠規劃以避開人口稠密區為原則。考量非都市計畫農業區辦理用地變更作業的期程冗長，為避免影響計畫建設期程，建議設置於都市計畫之農業區用地。 本意見將納入後續階段評估規劃。

編號	提問	回覆
2	請注意施工時的噪音，千萬不要吵到民眾的生活起居。 本計畫是否可以縮短期程，讓歸仁可以看到方便。	後續將於環評與施工階段，針對施工噪音進行妥善規劃與評估。 本計畫綠線目前於可行性研究階段，預計期程約 1 年，接續綜合規劃與環評預計約 2 年。核定後啟動基本設計與統包施工階段。施工階段可藉投入更多資源來加速施工工期，本意見將於後續階段評估。
台灣基進黨臺南黨部 吳依潔		
1	請注意機廠設施的噪音部分。 機廠上面透過聯合開發來興建社宅，可以發揮 TOD 的功能，可以參考捷運南港的社宅案子。	目前規劃機廠預計設置於大灣東路南側都市計畫農業區，區內現況多為空地及未登記工廠，機廠規劃以避開人口稠密區為原則。台北捷運南港機廠的開發案例將於後續階段納入規劃參考。
2	綠線會經過網寮南營區，可以注意國防安全，可參考用隔音牆或是大邱單軌電子玻璃技術，確保國防安全。	本意見將納入後續規劃階段參考。
3	綠線路段是永康蠻重要的要道，這中間會經過施工黑暗期，建議妥善規劃相關的措施。	後續施工期間的交通維持及替代道路疏導動線，將於施工階段，納入本意見進行詳細的規劃評估。
市民 張○○先生		
1	目前綠線規劃有幾輛列車、一輛列車有幾節車廂？	本計畫初估需 40 組列車，每列車車廂數依不同系統廠牌，為 2 或 3 節車廂，以每列車能載客 280 人為原則。
2	捷運從高架道地下的出入土段長度、坡度為何？	出入土段的長度約為 260m，坡度以系統的上限 6% 規劃。
3	臺南車站是在站內還是站外轉乘，如果站外轉乘是否會降低民眾搭乘意願。	本計畫 G10 站預計與台鐵台南車站地下站區以通廊連通，讓乘客不需往上到地面層再進入台鐵轉乘。
4	目前國會遇到的狀況，是否會影響到捷運的規劃。	捷運建設屬國家重大交通建設，目前中央針對捷運建設的補助辦法並未調整，尚不受財劃法影響。
市民 陳○○先生		
1	當初選擇高架跨坐式單軌的原因，是考慮城區路幅狹小、對古蹟市民的壓迫及轉彎半徑的限制等等，但現在又選擇城區走地下，是否失去選用單軌的初衷。	本計畫建造型式採用部分地下化型式，路線的永康歸仁段及安平段為高架型式，佔路線的 3/4 長度，跨座式單軌在高架段的景觀、震動噪音等方面仍較具優勢。另一方面，台南市捷運路網之第一期藍線、藍線延伸線、深綠線等皆預計採用單軌系統，本計畫綠線選用與整體路網相容的系統，將增加系統的規模，降低營運成本，並且可共享整體路網之機廠、營運資源。
2	跨坐式單軌做地下化，因為隧道半徑的問題，造價可能比國內諸多案例的鋼輪系統更高，是否會造成報部送審的困難。	雖單軌地下化之成本較高，然本計畫的地下段僅佔全線之 1/4，經評估整體計畫經費仍可滿足財務、經濟效益的可行性。

編號	提問	回覆
3	目前藍線已經快動工，系統選擇上線線應該維持跨坐式單軌系統，也符合舊城區觀光模式。但若只是因為路幅狹小、轉彎半徑不足而選擇地下化，是否還有更好的解決方案，例如：以高架型式上下行、東西向走不同路線，可以縮短工期，降低成本，服務範圍更大，改善交通繁忙區域(民族、民權、成功、海安及西門路段)，原地下化節省的成本可用來延長路線及降低挖掘到古蹟的風險。	捷運上下行軌道走不同路線的規劃，將增加不同方向轉乘的困難度，並且增加營運路線的複雜度，造成搭乘的不便利，國內捷運計畫未有類似的案例。另外，上下行不同路線的規劃，也將增加車站數以及墩柱數量，增加工程經費與工程範圍，未必能降低成本與發掘古蹟遺址的風險。
市民 江○○先生		
1	臺南過去下挖工程的經歷都不好，都會挖到古蹟，目前還有成功國小的案例，我們有準備好潛盾挖到古蹟的對策嗎？	本計畫規劃路線經盤點，可避開地上的古蹟、歷史建物，並且地下隧道深度達 9m，初估可以避開文化遺址土層的深度範圍，唯局部地下車站範圍，將採明挖覆蓋工法，建議於後續設計階段針對可能有文資疑慮的工區進行試掘評估。
市民 黃○○先生		
1	永康人口集中區域偏北邊，是否有機會沿永大路往北，延伸到永康車站，未來永康車站要立體化可以一併跟捷運一起規劃，未來再延伸至亞太棒球園區和歷史博物館。	永大路捷運屬於本市捷運路網的後續推動路線，市府將視優先路網建置以及社經發展情形推動，在捷運整體路網建置完成前，交通局會持續加強捷運車站的公車與公共自行車轉乘接駁，完善大眾運輸最後一哩路。
市民 吳○○先生		
1	大灣東路的高架離地面有多高？	高架段以橋下淨高度大於 5.1m 為原則，大灣東路段目前規劃高架軌道離地高約 10m。
2	大灣東路的地段是液化區，對於施工期間的振動及粉塵的影響。	施工期間之空氣汙染、噪音震動等議題，將於環評階段詳細規劃評估。
市民 陸○○先生		
1	我建議舊城區的路線：由北門路轉公園南路，再走海安路，海安路上有既有地下停車場，為地下二層的結構物，是不是可以利用既有的地下構造空間作為捷運設施，可以利用路段中央大分隔島供施工使用，可減少黑暗期的衝擊。	捷運車站設施需配合系統與相關的建築規範，有一定的空間量與空間尺寸需求，故無法直接利用海安路地下停車場作為捷運設施使用。
市民 ○○○		

編號	提問	回覆
	<p>路線目前新版規劃東從高鐵台 39 線與 180 縣道交叉口起，往西走保吉路、大灣東路、崑大路、復興路再接續小東路，因為此段路線與先前規劃版本差異不大，故不做太多討論，唯新版有規劃要將地下化的引道設置在小東路與東興路交叉口至林森路交叉口之範圍內，因應引道設置需有腹地、引道長度的條件限制，故設置於此段本人認為不至太大(腹地條件充足)。</p> <p>成大醫院站依規劃將設置於地下，本人認為可規劃與成大醫院直接於地下建立連通道至醫院 B1，方便就醫的旅客需求。</p>	<p>本計劃的路線以東西向路廊服務永康區、東區、北區、中西區、安平區等行政區，為降低高架軌道對核心市區景觀的影響，調整採用部分地下化的型式，並且以直截的路線，提升捷運系統的服務效率以及控制建設成本。</p> <p>路線東段之永康歸仁段服務大灣聚落、崑山科大、網寮南營區等等，並可轉乘至深綠線。中間之核心市區段，服務平實轉運站、成功大學、成大醫院、台鐵臺南站、中山路商圈、美術館、小西門商圈等等，並可轉乘藍線、台鐵，為全線運量最密集的區段。西段之安平段服務市議會、永華市政中心、安平五期重劃區、安平區公所、安億轉運站、億載金城、亞果遊艇碼頭、地方法院等等，並可轉乘至黃線。路線串聯了居住、交通、醫療、文教、觀光、商圈、洽公等結點。</p>

路線過小東地下道後轉彎進北門路，此處新版舊版規劃皆為設站於公園南路交叉口側，此舉可服務台南轉運站與台鐵台南站之客群，本人對此認同。但，路線新版規劃將經過站前圓環後往中山路走，並於民族路交叉口設站。依照規劃可滿足臺南醫院、Focus、民族新光三越的使用需求。在湯德章圓環走中正路，於中正忠義交叉口轉往忠義路，並於忠義路與友愛街交叉口設置一站，依照規劃是想服務美術館、孔廟以及忠義國小的觀光暨通勤需求。

之後再於府前路右轉至府前路西門路的交叉口左轉，並於西門和意交叉路口設置地下車站，本人認為顧問公司設計單位的構想是想比照高捷三多商圈、北捷市府站等百貨車站半共構模式。

最後轉向至永華路，並於水萍塢公園附近設置引道段出土，接續後面路線。分別於永華中華西、永華文平設置車站。後續再育平路右轉於育平與育平七街交叉口附近設置車站。此處主要是滿足住商的通勤交通。建議可以參照台灣大樓捷運共構之開發案，打造健全的居住機能環境。

接下來路線將左轉走慶平路，並於慶平路與育平七街 60 巷交叉口興建一站，再左轉走安億路，沿著運河邊走至光州路後左轉，至光州路與健康路交叉口設置一站，最終路線直行至高等法院設置終點站。這幾站主要是滿足安平老街、億載金城、觀光碼頭區以及法院洽公的需求。

主要針對自台南車站至台南市政府站之間的路線安排有一些不同的看法，我認為可以採用舊版路線(舊版其中一個方案)與新版路線之結合，即在台南車站後，往公園南路續行直至臨安路、海安路大路口，途中可評估是否要在公園南路與忠義路交叉口設置一站，之後於臨安路、海安路大路口的和順公園設置一站，之後向南轉至海安路，並可以大大利用既有的海安路地下停車場之空間，目前海安路地下停車場的範圍為民族路路口至府前路路口，地下層數約為兩層，因此本人認為此為非常好利用的一個路線空間(隧道)，並可以將原有的行人出口改為捷運站出口。路線沿著海安

有關車站與出入口之規劃，優先考量使用公有土地，如沿線有合適的共構基地，將規劃採共構開發的模式辦理。而地下車站連通至成大醫院、百貨商圈等建議，考量原建物並未規劃預留動線開口，故可行性低。

關於海安路地下停車場用作捷運車站設施使用，考量捷運車站設施需配合系統與相關的建築規範，有一定的空間量與空間尺寸需求，故無法直接利用海安路地下停車場作為捷運設施使用。

而路線如佈設於海安路，礙於海安路地下停車場，將對捷運隧道佈設以及地下車站的設置造成障礙，並且路線長較本規劃方案多約 500 公尺，故不建議路線設置在海安路。

相關意見將納入後續規劃階段參考。

編號	提問	回覆
	<p>路延伸至夏林路、永華路大路口後右轉出引道重回高架段並接續現有的路線規劃。此舉也可以滿足在捷運路線初版討論時期，北區、南區路線抉擇的問題，不會說一定要選只經過北區或只經過南區，即這樣規劃南區北區都可以照應的到。</p> <p>若將海安路地下停車場之空間作為捷運隧道空間之使用可能會造成原有停車功能喪失，解決辦法如下。一、除可於原海安路沿路附近多餘的公(私)有地興建停車場外，也可於其他距離海安路沿線車站不遠處且腹地條件充足的地方興建停車場，並搭配停車免費轉乘的措施，達到利用目的。二、海安路地下停車場為地下兩層之結構物，因此也可以將地下二樓的空間供應給捷運行駛之路線空間，一樓結合停車場、售票區等商業空間，也就是說將一部分停車空間挪用給捷運售票區與出入口區域，如南港車站、松山車站、台北車站皆有類似設計。三、可以將部分 B1 空間騰用給捷運隧道，直接於一樓興建出入口及售票處，類似北捷昆陽站之一樓設計。</p> <p>若能將原有路線移至海安路，不但能大大利用現有的地下隧道空間、減少工程費用，也能大大減少交通黑暗期帶來之衝擊，因為海安路核新 路段的路中間皆有非常大的中央分隔島空間(現為綠化空間)足夠可供工程使用，原有的車道(單方向一快車道+一機車道)的封閉時間將不會被佔用太久。</p> <p>若按照路線沿著海安路行駛，參考近期捷運工程處公布之報告，報告內容提及之相關景點皆被設定為車站步行到景點最多花 15 分鐘。而本人以 google map 計算景點步行至可能設站之處的時間及參考距離(詳附圖)，除孔廟至海安路府前路路口需花到較多的 18 分之外，其餘站點到報告中景點的步行時間皆在 15 分鐘內。且若路線行經海安路，能服務到更多的商業設施及景點，如赤崁樓、水仙宮市場、花園夜市、鴨母寮市場，且步行至可能設站的地方距離皆為 15 分鐘內，甚至是 10 分鐘內。</p>	

「臺南市先進運輸系統(捷運)綠線可行性研究地方說明會」

中西區市民提問及回覆內容綜整表

一、時間：114 年 03 月 27 日 (星期四) 下午 02 時 30 分

二、地點：南美里活動中心

三、主持人：熊副局長萬銀

編號	提問內容	回覆內容
市民 許〇〇先生		
1	市區採地下化方案很好，但有一點遺憾是為何在永華路一段就出土?尤其是金華路到中華西路這段車流量非常大，不只是上下班時間且路寬僅 20 米，高架橋壓迫感較重，是否有消防問題?距離 40 米路寬的永華路二段差 500 公尺而已，建議在此出土，方案尚未定案是否可再商議。	地下段西側若延伸至運河西側出土，地下隧道將須穿越運河，並增加地下段路線長與地下車站數，增加工程造價。本計畫於永華路台南市議會前，規劃有 G14 車站，服務市政府洽公、運動中心活動人口以及未來捷運黃線的轉乘功能，為本計畫路線重要節點之一，如路線地下段穿過運河，規劃在市政府前出土，因應軌道爬坡空間需求，將無法於原 G14 車站位置設站，影響路線功能與轉乘效益。 本意見將納入後續階段參考評估。
赤崁里里長 陳永菁		
1	G11 地點在臺南醫院的正前方，地下車站施工是否有評估過影響商家造成營業損失?是否有評估過擾鄰，畢竟可能影響 2~3 年，現在經濟不景氣，難道要叫民眾勒緊褲帶，還是生意不好把房子賣掉，再叫建商來買，等捷運蓋好了再來炒地皮，請市府須考慮地方民眾的需求。	車站施工對路面的影響主要在施作連續壁及開挖階段，初步構想為採用半半單側管制施工，並再單側分為前半與後半兩階段施作，減少單側沿街店家的影響時間。後續施工階段將再進行詳細的工程規劃，將以盡量縮減影響的期程為原則。 另依據「臺南市因政府機關興辦公共工程施工期間辦理調整房屋地段率作業要點」規定，施工期間受影響之房屋地段將適用相關稅賦調降等補償措施。 本計畫完工通車後將提供便利的大眾捷運服務，引入人流並創造地方再發展的契機。
2	施工交雜的替代道路(民族路及成功路)是否評估過可行，是否造成塞車，中山路在尖峰時段車輛很多。	後續施工期間的交通維持及替代道路疏導動線，將於環評及施工階段進行詳細的規劃評估。
3	地下中山路下很多管線，地下管線是否可處理，處理時間的評估，如果挖一挖又說不行，用到天翻地覆之後，就說這條路線不好要換一條，浪費社會資源、浪費國家公帑，我希望你們可以好好評估。	一般性民生管線(道)，如電力高低壓、電信、寬頻管道、自來水、及其他公共單位管線等，經以往協調經驗，配合工程遷移之配合度、靈活性高，一般衝突均可解決。 特殊重大管線如電力特高壓、輸油管、天然氣管等，則遷移難度與成本較高，初步調查，本計畫地下段中山路段並無與重大管線衝突。 後續設計階段，將針對地下管線進行詳細調查與協調。
4	公聽會應該要多開幾次，讓所有的人知道，而不是在這邊閉門造車。	後續綜合規劃階段、環境影響評估及都市計畫變更皆將分別辦理公聽會與民眾說明。 意見納入後續階段說明會及公聽會辦理參考。

編號	提問內容	回覆內容
市民 李○○先生		
1	我建議小東公園及水萍塢公園出入土段，讓公園用地往內縮，維持道路原有寬度，不影響行車空間。 這個路線我可以肯定。之前就覺得為何不走中山路，很多古蹟觀光都在中西區，路線截彎取直我認同，甚至說走民生路、西門路，我也不反對，主要是怎麼樣把路線規劃好。	後續設計階段將納入本意見評估。
市民 吳○○小姐		
1	忠義路那站附近哪裡有公有地，因為我是附近居民。忠義路和和意路-西門路兩站感覺非常近，因為台南舊城區大概方圓就一點多公里，在效益上是否不佳。	忠義路 G12 站兩側公有地為台南市美術館二館、忠義國小，為現況用地皆有地上建物使用，故本車站捷運設施預計使用道路及人行道空間設置。 中西區地下段為本計畫運量集中的路段，故車站間距酌調整以 600~800m 規劃，以提升路線運輸效益，忠義路 G12 站和西門和意路 G13 站站間距約 700m，尚符合原則，又 G13 站位置考量用地與出入土段，且鄰近百貨商圈可發揮運輸效益，故仍以目前規劃位置為宜。
2	最近大家關心台南的地下水文包括福安坑溪，以前大家說忠義國小底下也有大量地下水，又因為尊重古蹟的立場而改作地下化，但臺南人對於海安路施工有不好的經驗，也與地下水文有關，大家都沒有清楚對於台南地下水文的調查，所以是不是可以在前期規劃的時候先做較完整的地下水文調查。	經檢視，福安坑溪河道範圍並無與路線重疊，並隧道深度較河道深，故本計畫不影響古河道。
市議員 沈震東		
1	小東路出入土段是否可以移至公園、公有市場或是無障礙之家，避免交通擁塞。	出入土段所需之爬坡長度約 260m，可從地下爬升至橋下高度 5.1m 位置，其中，阻隔兩側之隧道長度約占 180~200m。 水萍塢公園的基地長度約 260m，可滿足設置出入土段的空間，而小東公園的基地長度僅約 200m，如將出入土段設置於公園內，將完全阻隔公園與道路，並在小東路 147 巷路口位置橋下高度較低(僅約 2.5m)，又靠近轉角既有建物，對環境影響相對較大，故不建議。
2	在挖到古蹟區的水文地質評估，有成功國小和海安路的案例，如果未來挖到古蹟是否要停工，未來要如何處理。	本計畫捷運地下段規劃採潛盾工法，不阻斷地下水系。另潛盾隧道深度規劃為覆土至少 9m，初估可避開文資遺構的深度。另套繪沿線古蹟、歷史建物位置，路線未直接由古蹟下方通過，建議施工階段可針對沿線鄰近的古蹟、歷史建物評估指定保護。針對車站開挖範圍評估有鄰近地下文化遺構的位置，可規劃於設計階段先試掘評估，如有發掘文化資產，即依相關規定規劃處置措施。 後續環境影響評估階段，將針對文化資產進行詳細調查評估。
3	舉辦工程說明會的時間都在市民的上班時間，未來是否會有線上或是晚上時間可讓市民參與。	工程說明會將在後續施工階段，於施工前辦理說明會與民眾說明。意見納入後續階段說明會及公聽會辦理參考。

編號	提問內容	回覆內容
4	在人數跟路線的規劃，評估的站點較少住宅的部分，集中於觀光、市政府洽公及醫院，是否真的有符合市民的需求。	本計劃路線與車站位置規劃考量服務節點、服務人口、路線直截及出入口用地可行性等。 路線車站設置，在永康歸仁段、安平段多涵蓋有住宅區，如大灣聚落、安平五期重劃區，在核心市區段，則服務台南市人口最為密集的歷史核心街區及重要節點，串聯住宅、文教、交通、醫護、商圈、觀光等運輸需求。本計畫沿線服務人口數平均為 1.8 萬人/km，目標年全日運量達 15.2 萬人/日，為服務人口、運輸效益較高之路線方案。
市議員 蔡宗豪		
1	G12 忠義國小、G13 和意西門是較靠近的地下車站，又地下車站成本較高是否符合經濟效益。	中西區地下段為本計畫運量集中的路段，故車站間距酌調整以 600~800m 規劃，以提升路線運輸效益，忠義路 G12 站和西門和意路 G13 站站間距約 700m，尚符合原則。又 G12、G13 站位於人口密集的核心市區，全日運量僅次於運量最高的 G10 台南車站，顯見其設站之必要性。本計畫經評估經營比>1，營運收入可支應營運成本，具財務可行性，且經濟效益評估具量化之經濟可行性。
2	施工第一階段，外圍是透過海安路，海安路地下街路段單向僅 1 車道，且一年可辦好幾場封街活動，做為替代道路是否妥適。	後續施工期間的交通維持及替代道路疏導動線，將於施工階段進行詳細的規劃評估。
3	小東路第一階段成功大學與成大醫院兩站一起開挖，維持四車道的通行，是否影響緊急救護動線，建議後續與成大醫院討論的結論納入施工順序規劃。	將納入本意見，於後續規劃設計階段，與成大醫院共同研商合適的施工及交通維持方案。
中西區區長 蔡佳甫		
1	規劃團隊是否可針對地下化站點的位置未來施工影響範圍模擬示意圖，民眾比較清楚未來施工影響有哪些和交通動線應該要怎麼做配套。	後續設計階段將會製作車站模擬示意圖。
市民 張○○		
1	各位長官好，我想建議綠線 G13 站能否評估設在永華路跟國華街路口的公用地(目前為停車場)這個位置距離百貨、藍晒圖公園、水萍塢公園、夏林路更便利，又省去徵收土地的麻煩，又能讓停車場利用活化。(南區下林段 76 地號)	地下車站設置出入口宜以車站兩側皆至少設一處出入口為原則，方可提高民眾搭乘之便利性，永華路一段與國華街路口停車場空地處，僅單側有設置出入口之用地，且該空地面積僅約 325 平方公尺，基地狹長，對於設置捷運站出入口較為受限。另外，永華路一段路寬 20 公尺，且兩側建物無退縮空間，設置地下車站空間受限，故此位置不具充分的優勢設置車站。

「臺南市先進運輸系統(捷運)綠線可行性研究地方說明會」

安平區市民提問及回覆內容綜整表

一、時間：114 年 04 月 01 日 (星期二) 下午 02 時 30 分

二、地點：華平里活動中心

三、主持人：熊副局長萬銀

編號	提問內容	回覆內容
市議員 盧崑福		
1	本計畫延宕 5 年了，當時捷運規劃採用輕軌方案，成本約 1,700 億元，現在約需要 5,000 億元，建設經費越來越貴，市府預算夠嗎？該不該興建？台南有需要捷運嗎？台北、新北、桃園是人口密集，我們安平有塞車嗎？有需要捷運嗎？捷運建設會排斥到其他建設預算，新北、台北捷運的營運和收入才打平而已，高雄捷運虧損。台南市人口僅 188 萬人，且未來是少子化趨勢，是否會虧損。	本計畫行經永康、東區、北區、中西區、安平區等人口稠密區，串聯台南火車站、成大醫院、中山路、小西門商圈、市政府及安平觀光區等重要節點，顯見本計畫綠線的重要性，另一方面，捷運第一期藍線已進入基本設計，未來預計為台南市第一條通車營運的捷運路線，第一期藍線與綠線交會形成十字形路網，方能發揮最大的運輸效益。考量本計畫綠線之於府城都會區與整體捷運路網的功能與定位，本計畫仍有建設之效益及必要性。本計畫評估之經營比>1，表示營運期間營運單位之營運收入可支應營運所產生之成本。
2	建議安平段改為地下化，不要影響到天際線。	地下段之工程經費較高，如安平段亦採用地下化，將增加工程經費，影響計畫之財務可行性。
市議員 李啟維		
1	台南為六都唯一沒有捷運的城市，南科未來會蛻變成科技新城，交通最欠缺的就是東西向便捷的大眾運輸，交通局當初回覆因為路寬不足的考量，所以安平區無法規劃輕軌，我認為仍可以請市府好好思考評估可行性。	本計畫建造型式採用部分地下化型式，路線的永康歸仁段及安平段為高架型式，佔路線的 3/4 長度，跨座式單軌在高架段的景觀、震動噪音等方面仍較具優勢。另一方面，臺南市捷運路網之第一期藍線、藍線延伸線、深綠線等皆預計採用單軌系統，本計畫綠線選用與整體路網相容的系統，將增加系統的規模，降低營運成本，並且可共享整體路網之機廠、營運資源。
市民 陳○○先生		
1	路線的永華路段和健康路段平行相距僅 700 公尺，是不是有點浪費。在都市計畫裡面，育平路以西是中低密度住宅區，以東是高密度住宅區，捷運應該是服務人口密度高一點的地方。	由本計畫車站位置服務範圍，永華路的 G15 車站、育平路上的 G16 車站以及健康路的 G19 車站，其服務範圍交錯配置，故服務範圍不重疊。本意見將納入後續規劃階段參考評估。

編號	提問內容	回覆內容
2	<p>建議方案一：永華路轉建平路往北至慶平路往西行，繞五期一圈後到地方法院，再東延至建平路口，可服務到運河北側及部分安平工業區。</p> <p>建議方案二：地下段結束在水萍塢公園不出土，安平區改用地面輕軌的方式，並解決出土段對交通的影響以及經費的限制。</p> <p>建議方案三：永華路路線直接往西至億載金城，減少彎繞，安億轉運站、安平古堡的旅運需求，用短程密集的公車做接駁，甚至億載金城、地方法院等站點路線，也可以以此方式接駁取代，減少使用需求較低的站點。</p>	<p>建議一： 安平段永華路改線至慶平路，以運輸效益觀點，永華路服務範圍兩側多為住宅區，人口密度高，慶平路南側為住宅區，北側臨運河，由於運河的阻隔將影響民眾搭乘的便利性，故運量效益相對較低。</p> <p>建議二： 路面輕軌跟平面的道路會有橫交，並且占用道路車道，與汽機車發生碰撞機會較高，對於交通影響相對較大。</p> <p>建議三： 本建議路線可減少路線彎繞，但將無法服務安億轉運站、安平老街區的旅運需求，而億載金城、地方法院等站點，預計將可服務安平港觀光區、亞果遊艇碼頭、國平重劃區等人口，本意見將納入後續規劃階段參考評估。</p>
市民 林○○先生		
1	<p>許多人口密集區，本計畫路線並未覆蓋到，例如運河北邊的安平舊聚落、和緯路的四草、Costco、花園夜市、東橋甚至永康，路線方案是否可重新考慮。</p> <p>路線意見。(詳網址 https://tinyurl.com/2s445m6b)</p>	<p>和緯路方案因路線繞行核心市區外圍，運量相對較低(本計畫方案全日運量約 15.2 萬人次/日，服務人口約 30.2 萬人，和緯路方案全日運量約 12 萬人次/日，服務人口約 28.7 萬人)。臺南市的人口密集區域，可藉由捷運的整體路網涵蓋服務，臺南捷運先期路網包含藍線、藍線延伸線、紅線、深綠線、黃線以及綠線，和緯路預計將由黃線服務，而永康永大路一帶預計將由遠期路網服務，將視優先路網建置以及社經發展情形推動。</p> <p>本意見將納入後續規劃階段參考評估。</p>
2	<p>為何台南市堅持選擇單軌系統，而不選鋼軌系統？中西區已採用地下化，景觀衝擊、噪音等因素已不存在，國外亦有鋼軌系統採輕量化混凝土的案例，對視覺的景觀不會有問題，例如荷蘭海牙。在營運維修和專利性、易達性等方面，必定是鋼軌較占優勢。不該只為了景觀考量捨棄鋼輪鋼軌的優勢。</p>	<p>本計畫建造型式採用部分地下化型式，路線的永康歸仁段及安平段為高架型式，佔路線的 3/4 長度，跨座式單軌在高架段的景觀、震動噪音等方面仍較具優勢。另一方面，臺南市捷運路網之第一期藍線、藍線延伸線、深綠線等皆預計採用單軌系統，本計畫綠線選用與整體路網相容的系統，將增加系統的規模，降低營運成本，並且可共享整體路網之機廠、營運資源。</p>
3	<p>建議台南市府要求中央政府對人均區域軌道投資進行統計(依購買力推估，若有計入重大建設蓋好時開始衍伸的經濟效益則更佳)，並每年定期公布，以利弱勢區域推動公共運輸政策，否則只要不是台北周圍經濟外溢的縣市，根本對中央沒有施力點。</p>	<p>本意見將納入後續階段參考評估。</p>
4	<p>既然要投資在軌道建設，路線和系統就要規劃到位，綠線路線可以用地下化解決的話，就用地下化解決。</p>	<p>地下段之工程經費較高，如安平段乃至全線採用地下化，將增加工程經費，影響計畫之財務可行性。</p>

編號	提問內容	回覆內容
5	建議系統的部分，可以評估鋼軌鋼輪系統直通運轉，可以連接高雄捷運一車到底的優勢。	臺南市捷運路網之第一期藍線、藍線延伸線、深綠線等皆預計採用單軌系統，本計畫綠線選用與整體路網相容的系統，將增加系統的規模，降低營運成本，並且可共享整體路網之機廠、營運資源。 另一方面，使否與高雄捷運直通運轉，並非系統採用鋼軌鋼輪系統就可以達成，包含機電系統、號誌系統，全部都要相容才有辦法。現在高雄捷運的南延、北延，都是採用西門子的系統，如果要規劃一車到底，就要考慮系統相容性問題，對於臺南的捷運計畫，可能就涉及到系統綁標的問題。而鋼軌系統，又有分重運量、中運量還有輕軌，每一種系統和專利權仍有所不同。 本意見將納入後續階段參考評估。
6	在德國區域鐵路網不會是集中在柏林周圍，是整個國家無論是法蘭克福、慕尼黑、漢堡、波昂其實是非常平均發展的，這跟台灣完全不一樣，公共交通運輸的覆蓋率，只相當於經濟最弱勢的梅克倫堡邦的 66.1%，其他各邦都在 75%以上，台灣面積為德國的 1/10，人口數為德國的 3 成，理論上台灣比德國人口密集度高了 3 倍以上，區域軌道應該要做得比別人好。	臺南市的市區及外圍區域，將藉由捷運的整體路網涵蓋服務，臺南捷運先期路網包含藍線、藍線延伸線、紅線、深綠線、黃線以及綠線，服務包含關廟、歸仁、永康、東區、北區、中西區、仁德區、安平區等。 本意見將納入後續階段參考評估。
市民 王○○先生		
1	水萍塢公園到永華陸橋為何做高架，影響做高架，該段路幅狹小，車流量大，高架橋墩影響市容、店面營業，建議這段也做地下。	地下段西側若延伸至運河西側出土，地下隧道將須穿越運河，並增加地下段路線長與地下車站數，增加工程造價。本計畫於永華路台南市議會前，規劃有 G14 車站，服務市政府洽公、運動中心活動人口以及未來捷運黃線的轉乘功能，為本計畫路線重要節點之一，如路線地下段穿過運河，規劃在市政府前出土，因應軌道爬坡空間需求，將無法於原 G14 車站位置設站，影響路線功能與轉乘效益。 本意見將納入後續階段參考評估。
市民 葉○○先生		
1	安平港北光觀區目前有亞果遊艇及海生館、海洋之心等 200 多億的投資，帶來的人口量將非常多，為何不像新加坡聖淘沙一樣，直接開進去，設站不要執著於 500 公尺，不要處罰觀光客，海洋之心面積有 14 公頃、亞果遊艇有 12 公頃，建議亞果遊艇和平豐路中間設個站。	建議地點位於安平區健康路三段與平豐路附近，距離本計畫路線方案 G18 站（億載金城）約 350 公尺，屬車站 500 公尺服務範圍內（成人步行約 10~15 分鐘）。考量未來亞果觀光遊艇城與海洋之心觀光人口搭乘捷運的便利性，後續規劃 G18 站可評估於鄰近位置設置出入口，並配合捷運建設整體改善周邊人行道，或考慮以空橋連通至觀光區內，提供民眾友善的步行環境。未來捷運通車後，將規劃完善公車與公共自行車接駁轉乘服務，將旅客接駁至鄰近如漁光島等觀光節點，提供更加便利的旅遊體驗。 本意見將納入後續階段參考評估。
2	建議健康路三段適當配置機車停車格。	未來捷運沿線將配合計畫整體改善周邊人行環境及停車規劃，提供無障礙及高齡友善的步行空間。
市民 陳○○先生		

編號	提問內容	回覆內容
1	綠線路線圖的最後一站的地方法院站是否還有向東延伸的可能？	臺南捷運後續的遠期路線的綠線南段，預計將由本計畫端點地方法院站向東延伸，遠期路網將於優先路網建置後，視社經發展情形推動。 本意見將納入後續階段參考評估。
市民 余〇〇先生		
1	以前住過台北，經常使用捷運，希望台南市民也可以享受這種方便，希望可以儘速完成。 G15-G16、G17-G18 覺得站距有點遠，是否可考慮增設車站。	車站位置考量出入口用地可行性、服務效益等。 G15-G16 站間距約 1200 公尺，略大於兩車站 500 公尺服務範圍，但 600 公尺尚屬可步行到達之範圍，如中間增設車站，則站間距僅 400 公尺，則站距過近，不符合成本效益。 G17-G18 站間里程距離約 1740 公尺，直線距離約 1300 公尺，而本區段為人口密度較低的路段，光州路西側多為公園綠帶，故增設車站增加的運輸效益有限。 本意見將納入後續階段參考評估。
市民 〇〇〇先生		
1	台南市民為什麼不能享受到全地下化的地鐵？請馬上執行。	地下段之工程經費較高，如全線採用地下化，將增加工程經費約 50%，且營運、重置等成本都將提高，影響計畫之財務可行性。另外，全線地下化將增加施工期程。
市民 〇〇〇		

1	<p>您好，有關於捷運綠線安平段的部分，個人認為在永華路設高架是相當可惜的一部分，尤其是在市政府市議會的路段，是一條在台南市區裡難得有的椰林大道，對於日照強烈且陽光的台南市區是很搭配且重要的城市元素，尤其台南又是台灣少數的濱海城市，這樣開闊的道路景觀拿去花掉我覺得是相當可惜的，而且市政府為整個城市的重要門面，當市府大樓的大門前擺了一個體積不小的高架橋，可能會對原本設計整體雄偉的視覺景觀產生衝擊，感受度會變得很狹窄，甚至在風水面也是不太好，對外地來的人使用永華路時，整體的市政府天際線將受到阻擋，無法全面的感受整個城市的市政核心該有的大器與美感。目前我希望捷運綠線地下化的部分能夠延長，把在核心市區的捷運隧道延長到市府站。且路線將會是改成在府前路，市府站改成地下站體，然後在府前路面的南北兩側設置捷運的地面樓梯出口，這樣的站點離市府大樓也比較近，甚至如果可以把市議會市政府的地下空間和捷運通道做串聯也是很方便。再來捷運將沿著府前路地底往西北走，在慶平公園作為轉乘高架的地面出口，沿著建平十一街 164 巷旁的空地延伸跨越運河，到民權路轉往西走，一路往西再銜接到安北路，於安北路和安北路 121 巷的交叉路口處的北側作為終點站，去服務前往安平古堡和老街的大量觀光人潮，同時這個安平古堡的終點站位置也有達到 10~15 分鐘步行時間的目標。我認為設置安平古堡站比起億載金城更具急迫性，億載金城的腹地面積較廣大，旁邊的光州路安億路路邊停車格多，且路幅寬廣，即便假日人潮也不至於壅塞。而位於老城區的安平古堡則是在這方面明顯不足，而且它又算是市區古蹟的一大指標，如能實行，相信這將會是讓台南觀光交通往前的一大步。</p> <p>至於永華文平永華育平安億轉運站億載金城地方法院這些站點，是否可以考量分在綠線的第二階段計畫，到時候在藍線綠線通車幾年後，到達運量成熟期，在以市政府為節點做出另一條支線，再去串聯永華文平永華育平安億轉運站億載金城地方法院這些站，這樣子財政負擔是否也不會太過</p>	<p>地下段往西延伸，將增加地下段路線長度與工程經費，可能影響計畫的財務可行性，後續階段將納入本意見檢討規劃。</p> <p>本計畫高架軌道及地下隧道佈設考量之路寬條件以至少 20 米以上為原則，府前路的路寬僅 18 米，如佈設捷運路線，將無足夠的寬度設置車站；而地下段轉換為高架段的出入土段，所需要的爬坡距離約 260 米，慶平公園街廓長度不足。另高架橋樑由慶平公園跨越運河部分，中間需經過私有地，旁邊的巷弄(建平十一街 164 巷)路寬僅 10 米落墩空間不足，並運河北側的湖美街僅 12 米寬，寬度亦不足，且恐衍生相關徵收拆遷問題。而安北路路寬僅 15~18 米，如佈設高架捷運，則兩側淨空間無法滿足消防救災需求，也無足夠寬度設置車站。</p> <p>本計畫路線沿永華路二段、育平路、慶平路佈設，至安億轉運站設置有 G17 捷運車站，其步行約 400 公尺可到達安平老街，未來可透過加強公車及公共自行車轉乘接駁，提供安平觀光遊客便利的公共運輸服務。</p>
---	---	---

編號	提問內容	回覆內容
	<p>於沉重。 身邊有在關心捷運工程的親朋好友民眾都希望可以先建設在最具重點和人流的觀光區域，同時把五期難得的城市景觀保留下來，不僅僅是在核心市區段，希望以上的想法能夠納入參考及建議，或是哪些部分有不足的，也能夠討論看看，謝謝。</p>	

「臺南市先進運輸系統(捷運)綠線可行性研究地方說明會」

東區及北區市民提問及回覆內容綜整表

一、時間：114 年 04 月 08 日 (星期二) 下午 02 時 30 分

二、地點：太子文旅 3 樓 BC 會議廳

三、主持人：謝主任秘書惠雄

編號	提問內容	回覆內容
市民 戴○○先生		
1	G11-G12 可不可以改道，中正路、忠義路這一帶古蹟密集。	中西區沿路線的古蹟多集中在中正路，路線段原則上採用潛盾工法，隧道深度至少 9~10 公尺，已深於文化遺址分布的深度，可不影響地下文化資產及地上的古蹟，鄰近 G12 車站的古蹟僅 1 處，車站開挖施工階段將針對古蹟進行監測並加強管理值，並評估規劃保護措施。
2	G12 車站位置步行到前後的 G11、G13 站距離都很近，而且中正路、忠義路平日都沒有人，我認為不需要再設置 G12 車站。	G12 站位於人口密集的核心市區，周邊節點包含臺南美術館、忠義國小、建興國中、孔廟、林百貨、台灣文學館，服務觀光、文教、商圈等機能，全日運量僅次於運量最高的 G10 台南車站，顯見設置本車站之效益與必要性。本意見將納入後續規劃階段參考評估。
市民 王○先生		
1	台南人的用路習慣真的需要捷運嗎？波士頓、舊金山的捷運都虧錢，台南市人口趨勢是在減少，我們蓋好捷運之後，台南養得起捷運嗎？市政府是否有相關的運量、營運成本預估數字可以提供民眾參考。	本計畫目標年全日運量預估為 15.2 萬人次，尖峰小時最大站間通過量為 7738 人次。本計畫評估之經營比 > 1，表示營運期間營運單位之營運收入可支應營運所產生之成本。 全台人口逐漸高齡化，高齡人口使用機車、汽車對於公共運輸具有一定的風險，可透過便捷的公共運輸系統來改善，並且漸漸養成使用公共運輸的習慣。
市民 陸○○先生		
1	財劃法修法，中央對台南市預算有刪減，對臺南捷運計畫會不會有影響，對這部分是否有財務的因應？	捷運建設屬國家重大交通建設，目前中央針對捷運建設的補助辦法並未調整，尚不受財劃法影響。
市民 黃○○先生		
1	說明會不要辦在下午，年輕人無法參與，說明會現場平均年齡超過 50 歲，無法代表年輕人的立場。	後續階段說明會、公聽會辦理將納入本意見參考。
2	以前小東路是縣市交界，所以南北巷弄沒有對齊，機車都騎到人行道，以後高架橋落墩要注意。	本意見將納入後續規劃階段參考評估。
3	顧問公司對小東路引道段的規劃太樂觀了，南北有兩個市場（濱仔市和小東市場）晚上往來貨車很多，如果晚上撞到就很麻煩。	小東路出入土段跨越 147 巷口位置，初估橋下高度約有 2.5m，可供一般小客車通行，大型車輛須改道通行。針對路口限高通行，可於路口設置限高門架，避免違規超高車輛直接撞擊橋梁構造。

編號	提問內容	回覆內容
4	成大地下段對於居民沒甚麼意義，有住人的地方高架，沒住人的地方地下化。現在鐵路地下化一直封地下道，居民已經覺得很痛苦了，到時候穿過台鐵地下化工期的一定很長，乾脆都高架化，到台南火車站在地下。小東路整個都高架就好，也省錢。	本計畫前期方案研討全線高架型式，因路線行經舊城區道路狹窄，高架橋對景觀衝擊較大，受到中西區地方民眾的反彈，並表達希望能採地下化型式，而繞行歷史核心街區外圍的高架路線方案皆未能與民眾達到共識，因此本階段研擬採用部分地下化的形式。 考量地下段出土段之坡度及寬度等需求，選擇在路幅較寬的小東路設置出土段，兩側為小東公園及市場，對民宅的影響亦較小，成大、成大醫院路段則配合規劃為地下路段。
5	G10 站不要設在北門路，國道客運很多，可以移到台鐵站區內嗎？鐵路地下化後應該釋出很多土地。	台鐵站區內地下空間設有台鐵地下車站，並且地面多處有鐵道古蹟遺構，故無法將車站設於台鐵站區內。 未來北門路-小東路口處，將於鐵路西側用地規劃小東轉運站，而 G10 站東側出入口將規劃與小東轉運站地下共構，並與台鐵協商以地下連通方式連接至台鐵，以達成由台鐵站區內轉乘鐵路、捷運、公路客運等運輸服務。
市民 沈○○先生		
1	G9 要設站在勝利路，離成大醫院近一點，才能解決交通問題。	G9 車站考量與前後 G8、G10 站距離，設置於成大光復校區門口附近，靠近成大醫院門診大樓，並且服務範圍亦涵蓋成大醫院住院大樓，如 G9 站設置於勝利路口，則施工階段車站開挖範圍將阻斷或影響勝利路口，對於路面交通或成大醫院急診動線影響較大，故不建議。 本意見將納入後續規劃階段參考評估。
2	各車站要規劃停車場，否則未來車站周邊一定會造成塞車問題。	未來捷運沿線停車空間將配合計畫整體規劃。
3	評估服務範圍 500 公尺我覺得太樂觀。	500 公尺服務範圍為考量一般人步行約 10~15 分鐘的距離，一般步行可接受之距離為 400~1000 公尺，而市中心區可接受距離約 400~600 公尺，故 500 公尺服務範圍尚屬合宜，國內各都捷運計畫亦多循此原則進行評估。 本意見將納入後續規劃階段參考評估。
4	G10 站盡量靠近台南車站。	G10 車站考量與前後站間距合宜以及出入口用地之可行性，規劃設置於北門路-公園南路口，而 G10 站東側出入口將規劃與小東轉運站地下共構，並與台鐵協商以地下連通方式連接至台鐵，以達成由台鐵站區內轉乘鐵路、捷運、公路客運等運輸服務，初估與台鐵之轉乘步行距離僅約 200 公尺。
5	各線有連接時要設站連接。	本意見將納入後續規劃階段參考評估。 目前本計畫綠線將與深綠線、藍線、黃線等交會，皆將規劃站內轉乘，以提升轉乘的便利性與運輸效益。
市民 戴○○先生		
1	市區內設站不要那麼多，而且又有古蹟，中西區是不是不需要那麼多站。	中西區地下段為本計畫運量集中的路段，故車站間距酌調整以 600~800m 規劃，以提升路線運輸效益。本意見將納入後續規劃階段參考評估。
市民 吳○○先生		
1	捷運是否一定要地下化，因為地下化的工程經費比高架高很多，而且也較困難，時間也較長。建議可以高架化就盡量高架化。	本計畫考量地下段工程經費較高，故採用部分地下化、部分高架的型式，僅在路寬條件狹窄的核心市區採用地下化，在路寬條件較寬的永康歸仁段、安平段採用高架型式，以控制整體工程經費。

編號	提問內容	回覆內容
2	台鐵要地下化，原本鐵軌處的空間就會釋出，是否可以規劃高架化的捷運使用空間。就不一定要地下化。	台鐵地下化釋出之廊帶為南北向，其服務範圍與東西向的捷運綠線不同，並且捷運路線如沿著鐵路廊帶布設，則其服務範圍與功能則與鐵路重疊，並不具效益。又鐵路地下化工程並未預留上方橋梁墩柱結構，於原鐵軌空間設高架捷運，墩柱基礎將與鐵路地下隧道衝突，工程亦不可行。 本計畫前期之全線高架型式方案因受到中西區地方民眾的陳抗，並表達希望能採地下化型式，故本階段研擬核心視區段部分地下化的方案，以期在都市景觀及工程造價取得平衡。
3	捷運出入口盡量設在居住人口密集處，使用者才會多，有些設在景點，只有假日才會多人使用。	本計畫路線與車站位置規劃考量服務節點、服務人口、車站間距及出入口用地可行性等。 路線車站設置，在永康歸仁段、安平段涵蓋有居住人口密集的区域，如大灣聚落、安平五期重劃區，在核心市區段，則服務台南市人口最為密集的歷史核心街區及重要節點，串聯住宅、文教、交通、醫護、商圈、觀光等運輸需求。本計畫沿線服務人口數平均為 1.8 萬人/km，目標年全日運量達 15.2 萬人/日，為服務人口、運輸效益較高之路線方案。 每個站點因服務範圍特性，使用人口的模式可能不同，配合綠線之功能與定位，各車站皆有其功能與必要性。本意見將納入後續規劃階段參考評估。
4	有先進說路線要盡量截彎取直，市中心地下化後也是彎來彎去，路線和站體是否再審慎規劃評估。	路線及設站位置尚需考量出入口用地取得的可行性，故部分路段稍微彎繞。 本意見將納入後續規劃階段參考評估。
市民 黃○○先生		
1	鐵路地下化應該釋出很多空地，但這次的規劃看起來並無運用，兩項應該要結合在一起。包括出入土段應該也可以移到釋出的空地處。 G10 站一定要移進去，東西向只有小東路，自從大灣交流道開下去，每天車多到不行，弄下去是茲事體大，請規劃團隊再注意一下。	台鐵路廊內地下空間設有台鐵隧道及車站，並且地面多處有鐵道古蹟遺構，故無空間設置綠線出入土段及車站。 另一方面，若在台南站區設置出入土段，則無法設車站串連台鐵，將失去綠線原定與台鐵轉乘的重要功能定位。 未來北門路-小東路口處，將於鐵路西側用地規劃小東轉運站，而 G10 站東側出入口將規劃與小東轉運站地下共構，並與台鐵協商以地下連通方式連接至台鐵，以達成由台鐵站區內轉乘鐵路、捷運、公路客運等運輸服務。 後續施工期間的交通維持及替代道路疏導動線，將於施工階段進行詳細的規劃評估。
市民 王○先生		
1	是否有事先對長期財務之永續經營有做過全面評估?	本計畫在可行性研究報告以及後續階段的綜合規劃等，接會針對計畫的財務可行性進行評估，並規劃具財務可行性的方案，本計畫評估之經營比 > 1，表示營運期間營運單位之營運收入可支應營運所產生之成本。
2	考慮台灣人口老化，人口減少，是否真有蓋捷運的必要性?	全台人口逐漸高齡化，高齡人口使用機車、汽車對於公共交通具有一定的風險，可透過便捷的公共運輸系統來改善，並且漸漸養成使用公共運輸的習慣。又臺南市的私有運具量持續上升，然而道路容量有限，需要藉由便捷、專用路權的捷運系統，來提升公共運輸服務，以緩解市區交通壅塞的問題。