



臺南市政府交通局

TAINAN RAPID TRANSIT OFFICE

臺南市大眾捷運系統綠線綜合規劃  
暨環境影響評估委託技術服務案

臺南市先進運輸系統綠線  
可行性研究地方說明會  
地下段西延替代方案評估  
2025/10/28

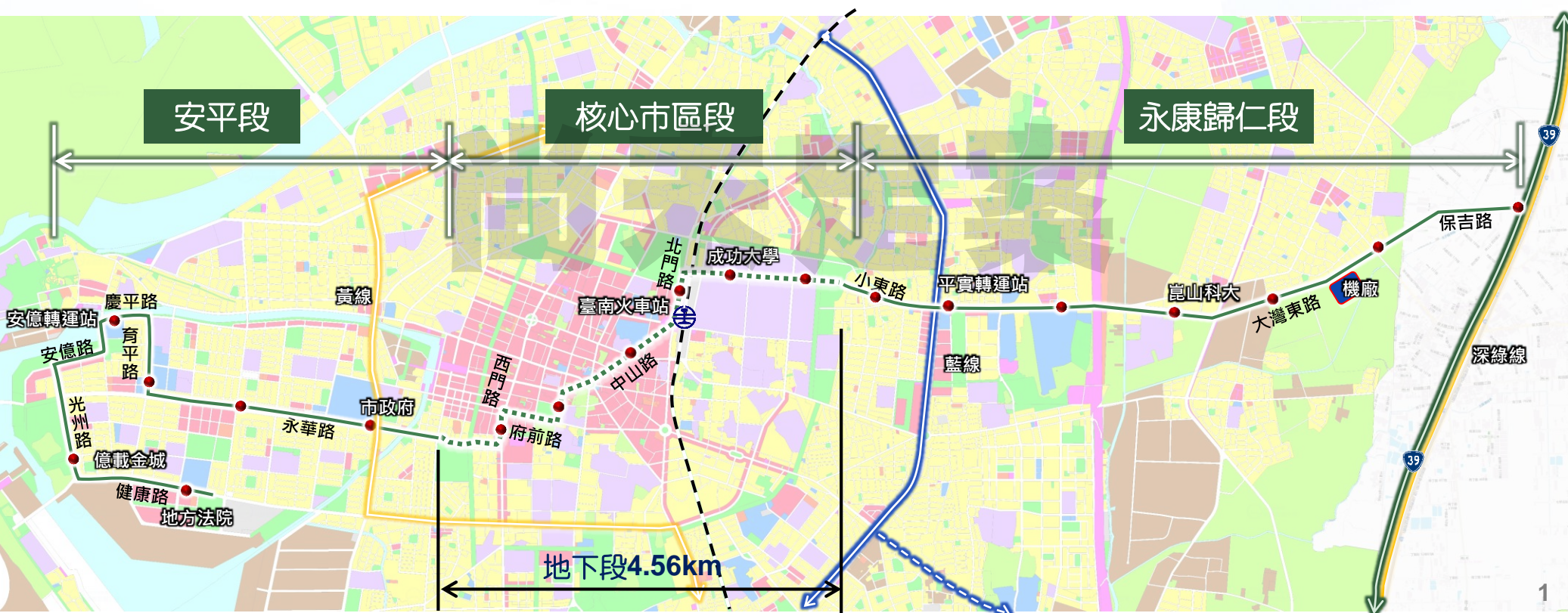
**TYLin**

林同棧工程顧問股份有限公司

# 綠線路線原規劃方案



- ◆ 綠線東起台39線保吉路口，西至地方法院，以**部分地下化**型式，全長**17.23公里**，地下段約**4.56公里**
  - 永康歸仁段：**高架型式**，市道180
  - 核心市區段：**地下型式**，小東-北門-中山-中正-忠義-府前-西門-永華路
  - 安平段：**高架型式**，永華-育平-慶平-安億-光州-健康路





## 地方說明會意見：

### 意見1

永華路一段路幅窄，原地下段於水萍塢公園出土，建議改至永華路二段。

### 意見2

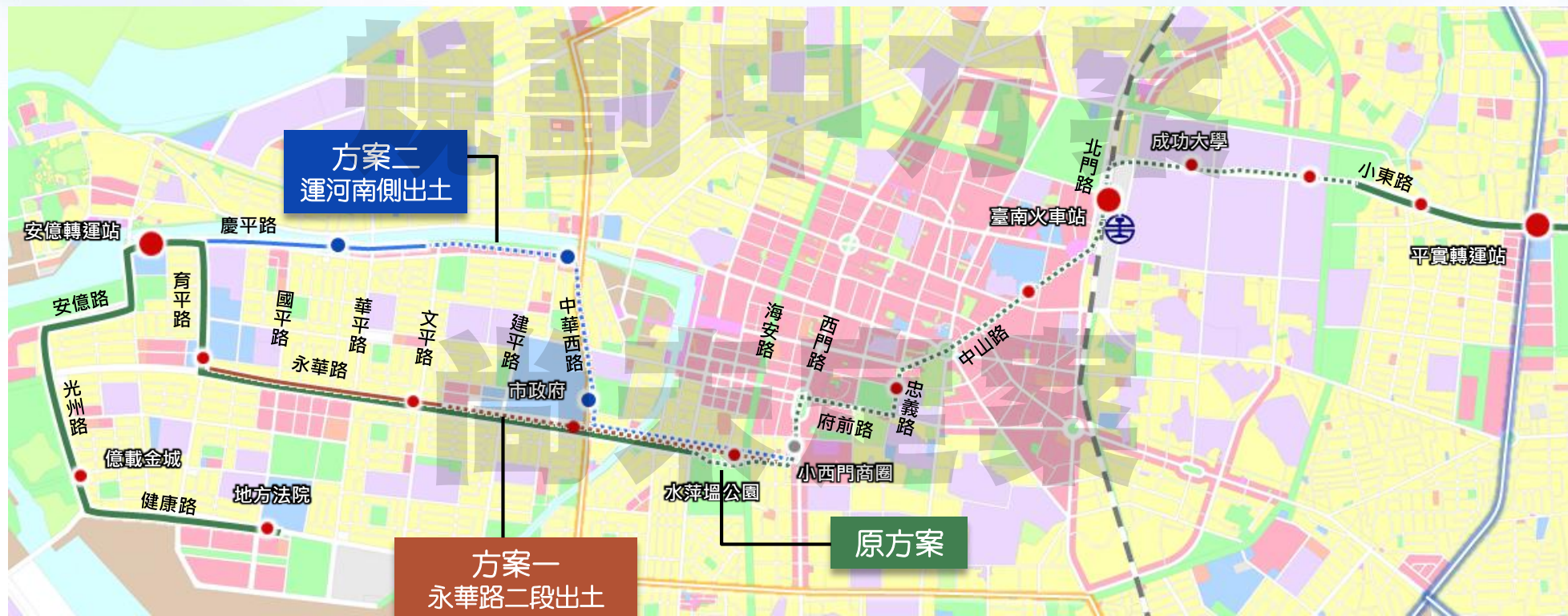
永華路二段市府、市議會門面一帶，高架橋可能影響景觀。

### ➤ 替代方案評估原則：

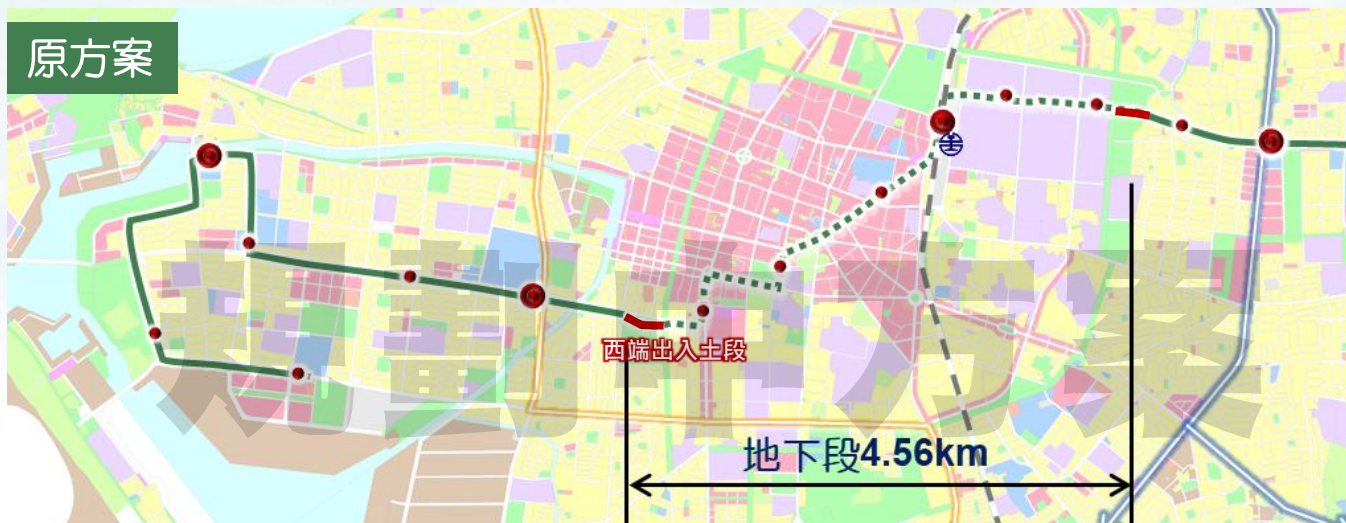
1. 地下化西延伸過運河
2. 出土段需要約260m長度，尋找對交通、景觀影響最小的出土點
3. 市政府設置車站，服務洽公民眾，並與黃線轉乘
4. 工程經費不大幅增加，以維持財務可行性

# 西端出土段西延評估

# 西端出土段西延評估方案



# 方案一-永華路二段出土



方案一：西端出土段調整至永華路二段

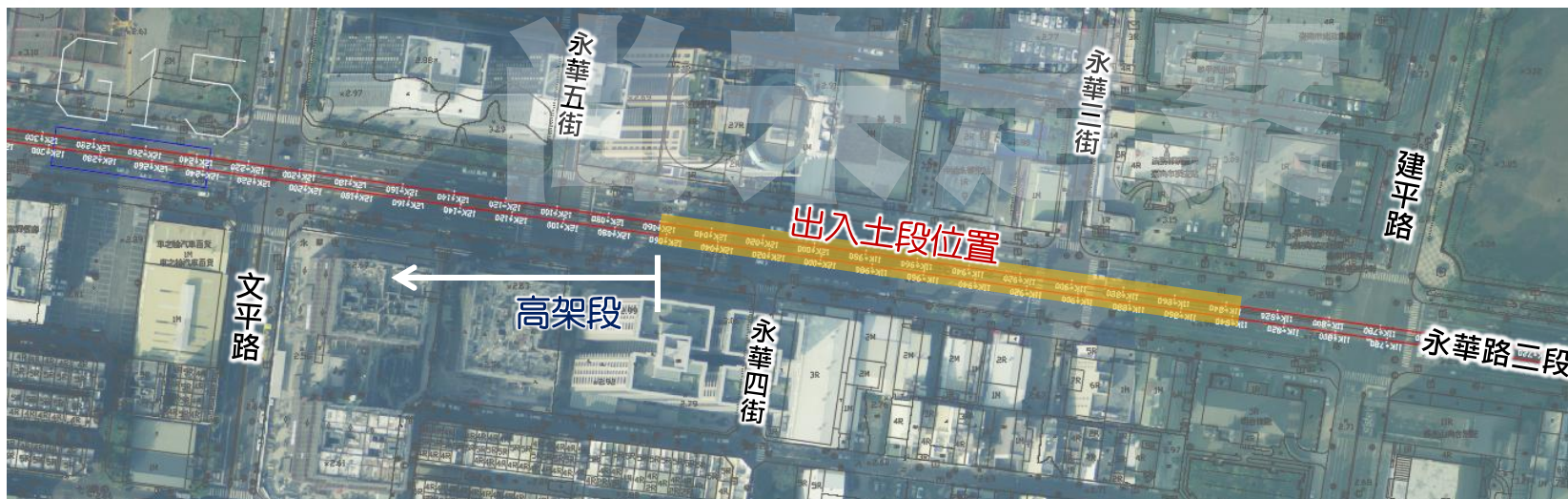
車站調整：G13站調整至水萍塢公園，擴大服務範圍涵蓋海安路、西門路等商圈

G14車站調整為地下車站，維持與黃線轉乘功能

# 方案一-永華路二段出土段調整說明

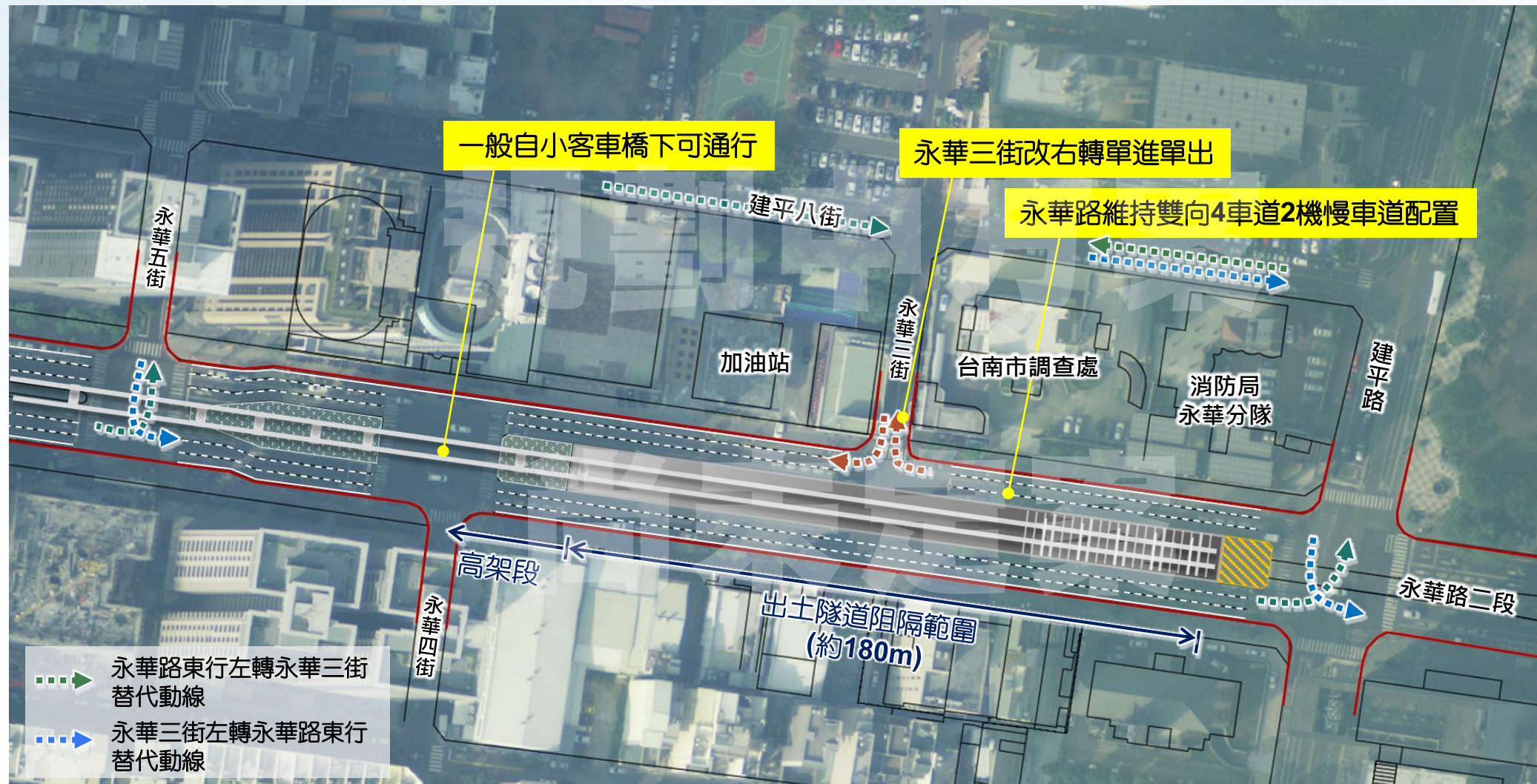


原方案：出土段位置位於水萍塢公園



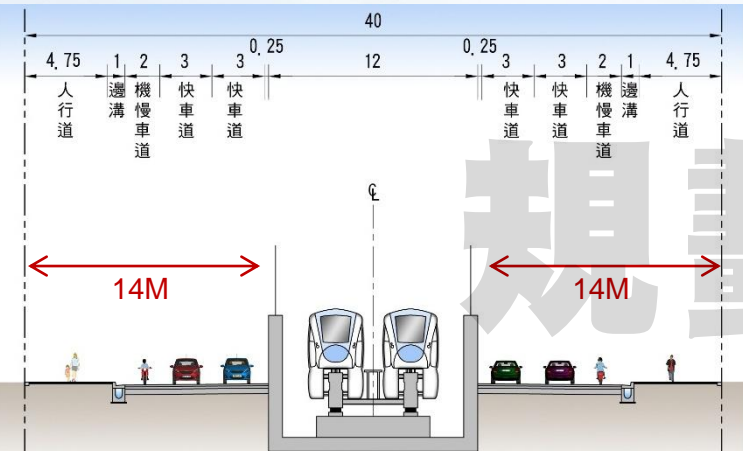
方案一：出土段位置約介於建平路-文平路口

# 方案一-永華路二段出土段調整說明

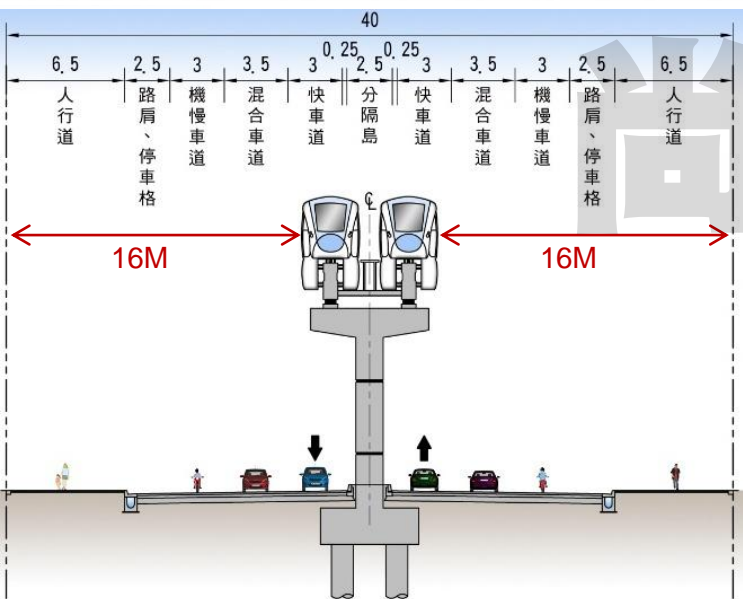


永華路 (40m) 維持車道數不變，永華三街仍可透過鄰近路口左轉進出永華路、永華四街口限高通行

# 方案一-永華路二段出土段調整說明



方案一出入土段示意圖  
建平路口

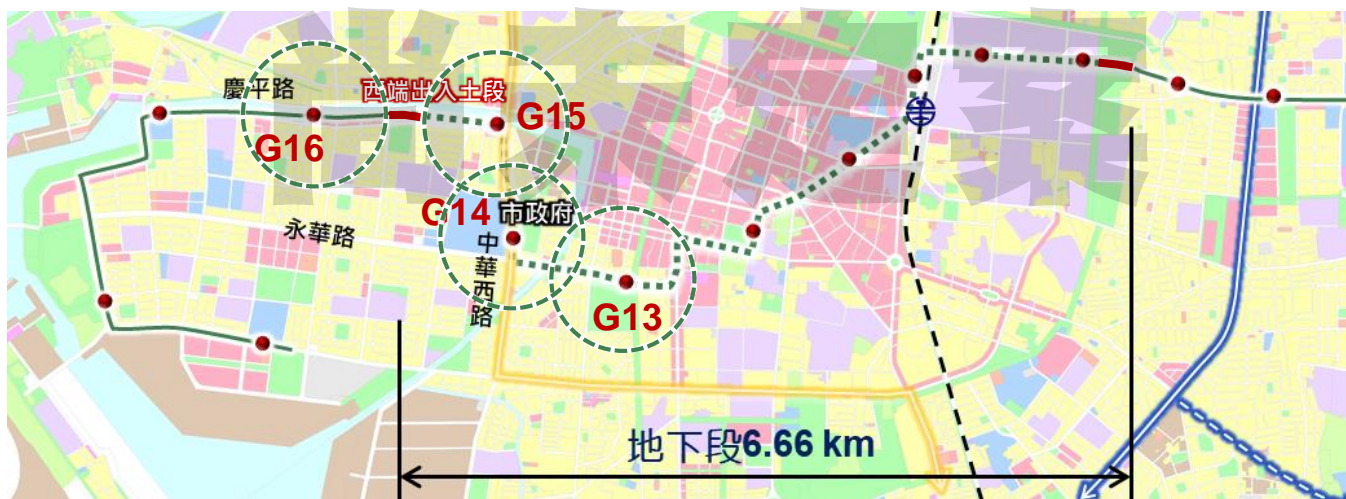


方案一出入土段示意圖  
永華四街路口 (一般小客車橋下可通行)

# 方案二-運河南側出土



原方案：水萍塢公園出土→永華路一段→永華路二段→育平路→慶平路→安億轉運站

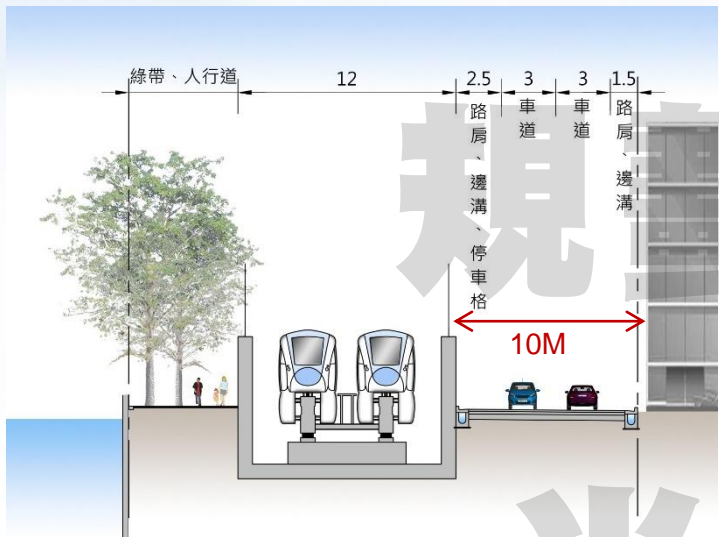


方案二：永華路一段→中華西路→建平十七街→出土段(永華三街-文平路口間)→慶平路→安億轉運站

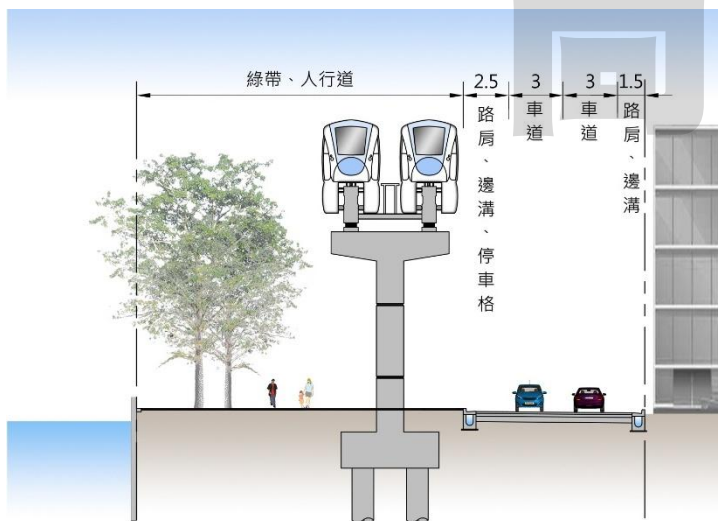
# 方案二-運河南側出土段調整說明



- ◆ 捷運構造距離沿建平十七街建物距離較近 (約10m)
- ◆ 出入土段阻隔運河邊人行空間約200m長度
- ◆ 出入土段開挖鄰近運河護岸，工程難度較高



方案二出入土段示意圖



# 三方案比較

建議  
方案

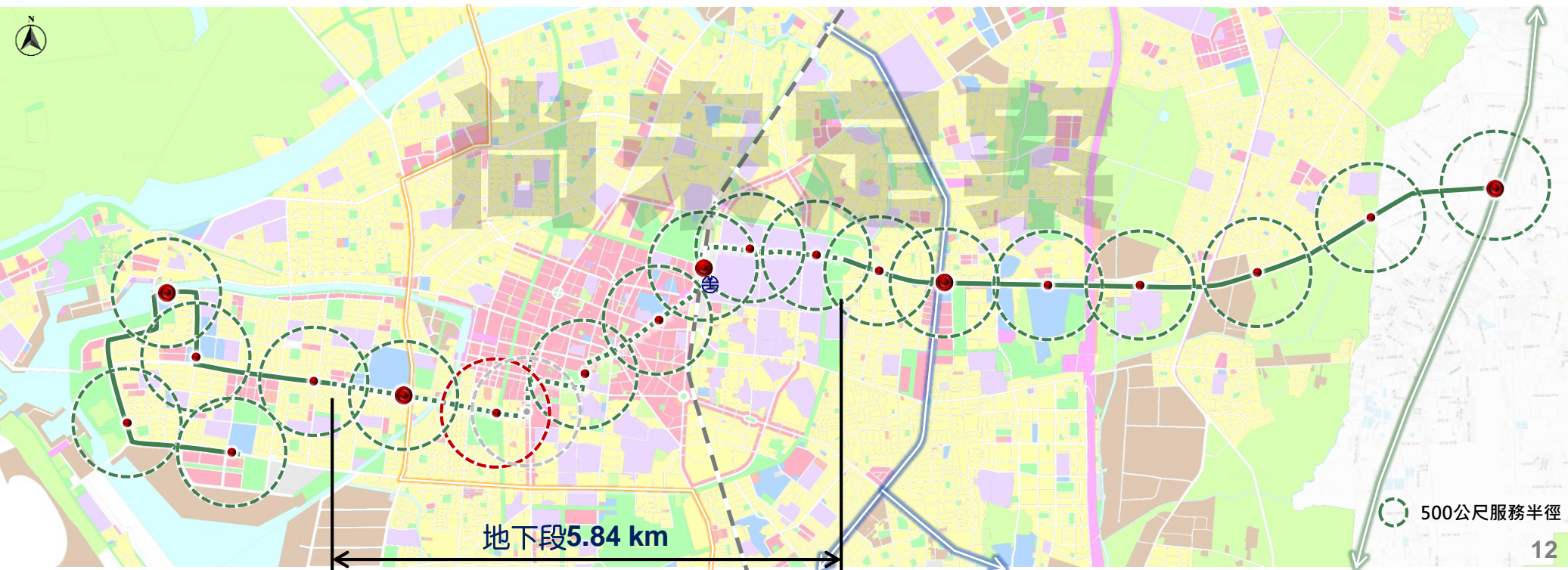
項目	原方案	方案一	方案二
路線長度	<ul style="list-style-type: none"> <li>全長17.23km</li> <li>地下段4.56km</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全長17.23km</li> <li>地下段5.84km (+1.28km)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全長17.33km (+0.1km)</li> <li>地下段6.66km (+2.1km)</li> </ul>
出土段調整	水萍塢公園出土	永華路二段出土	運河南岸出土
服務範圍	永華路二段	永華路二段	中華西路、運河南岸 (受運河阻隔)
車站調整	<ol style="list-style-type: none"> <li>G13服務西門路商圈</li> <li>G15、G16服務永華路二段</li> <li>6座地下車站</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>G13站服務範圍擴大至西門路與海安路商圈</li> <li>G15、G16服務不變</li> <li>7座地下車站 (+1)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>G13服務範圍擴大至西門路與海安路商圈</li> <li>G14微調至中華西路</li> <li>G15、G16服務運河南側</li> <li>8座地下車站 (+2)</li> </ol>
與黃線關係	垂直交會，高架-高架轉乘	垂直交會，高架-地下轉乘	平行共線，高架-地下轉乘
交通影響	-	<ol style="list-style-type: none"> <li>永華三街口封閉中央分隔，可利用鄰近路口左轉進出永華路</li> <li>永華四街口限高2.5m，不影響小型車</li> </ol>	-
景觀影響	<ol style="list-style-type: none"> <li>高架段影響永華路一段景觀</li> <li>市政府以西為高架型式</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>水萍塢公園至市政府間路段不影響路面景觀</li> <li>市政府以西為高架型式，與原方案相同</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>影響運河景觀及人行空間</li> <li>出入土段靠近運河南側建物，高架段靠近民宅</li> </ol>
運量效益	-	不影響運量	運量較原方案降低 (-7000人/日)
工程難度	-	-	<ol style="list-style-type: none"> <li>運河邊開挖工程難度較高</li> <li>黃線共線路段之工程界面</li> </ol>
工程經費 (*不含規劃階段費用)	967.93億元	1027.2億元 (+59.27億, 6%)	1076.3億元 (+108.37億, 11%)

- ◆ 方案一維持以高架型式服務永華路二段，並出入土段對交通影響程度輕微，財務效益相對較佳
- ◆ 方案二服務範圍運量較低，又出入土段影響運河景觀且鄰近南側建物，沿運河開挖工程難度較高，整體工程經費增加較多

# 結論建議



- ◆ 針對民眾對原路線方案永華路一段景觀壓迫的訴求，研擬**地下段延伸過運河西側**的替代方案
- ◆ 西端出土段西延替代方案，建議調整原路線**西端出土段至永華路二段(方案一)**，位置介於建平路至文平路之間
- ◆ 替代方案相較於原方案，維持以**高架型式服務永華路二段**，並水萍塢公園至市政府間路段**不影響路面景觀**
- ◆ 出土段設置**不影響永華路二段道路容量**，並對交通影響程度輕微
- ◆ 地下段長度較原方案增加1.28公里，**方案仍具財務可行性**



謝謝聆聽  
敬請指教

