

臺南市先進運輸系統(捷運)優先路網規劃說明會 北區場重要議題回復

編號	民眾提問	回復內容
1. 陰○○	我今年 24 歲，我在 21 歲的時候考到機車駕照，在還沒有駕照的時候，正逢台南 T-bike 剛實施，我曾經一個月借還車次數達到 300 多次。現在我騎著 gogoro 在台南街上，覺得台南交通真的有在進步！	感謝支持！未來臺南發展大眾捷運運輸系統，將結合臺鐵、高鐵、航空、公車及 T-bike，建構成完整運輸網路，徹底解決交通問題。
2. 陰○○	建議台南捷運如果可以，是不是可以走在台南鐵路地下化東移的路廊上，就不會影響那邊的道路。	謝謝指教，台南捷運需考量整體都市發展需求，並配合其他交通運具，才能形成路網。目前第一期藍線可行性研究已獲中央核定，後續路網會參採各界意見辦理。
3. 蘇○○	市府不斷的再說服民眾需要台南需要捷運，但是市府一直沒有傳達明確的資訊讓民眾了解。	市府交通局已將相關捷運規劃資料放置於交通局網站，並自 3 月 27 日起至 4 月 22 日止，陸續在永康區等 8 個捷運沿線行政區辦理分區說明會，當日會議進行採線上直播並提供會議資料下載 (https://reurl.cc/xoy5E)，讓民眾更便利的獲取明確資訊。
4. 蘇○○	台南捷運一定是錢坑！因為台南的運量不比台北、高雄，如果以後捷運真的賠錢，是不是要全民買單？	台北捷運為高運量系統，台南捷運採中運量系統，且投資成本每公里造價低於北部，連 1/3 都不到。且捷運是屬於交通建設的公共財，為公益設施，不能單以盈餘或虧損做為興建的單一考量，正如全民健保雖然不賺錢，卻是不可或缺的重要社會福利政策。此外台南捷運(高架單軌)是以務實運量做好財務規劃，除投資成本較高架輕軌大為節省外，以第一期藍線可行性研究，每年營運收入皆大於支出，不需補貼，不是錢坑。
5. 蘇○○	市府對於高架捷運的消防措施說明非常草率，為什麼不能選擇	目前臺南擁有臺灣最先進的雲梯車設備，其作業空間高度約 3.6 公尺，

編號	民眾提問	回復內容
	更大的救災空間？	寬度約 2.5 公尺，淨高約 5.2 公尺。以臺南高架單軌建設標準，其所布設路段之道路寬度皆大於 20 公尺，單軌寬度約為 7 公尺，兩側距離民宅還各有 6.5 公尺，大於消防法規 6.0 公尺的規定，會依照捷運及消防法規規定辦理，單軌捷運系統絕對不會對救災造成安全上的疑慮。未來亦視情況，與臺南市消防局合作救災安全計劃與實地演練計劃。
6. 趙○○	未來在捷運施工期間，台北捷運兩側的店面一定會因為交通黑暗期而無法營運導致倒閉。政府會負責嗎？	依台北、新北、高雄為例，捷運興建會帶來便利性，有助於沿線商機活絡。本市初步評估以高架單軌，施工期間僅封閉部份車道，仍維持雙向通行，並採跳街式施工及利用夜間吊裝預鑄梁方式，降低對交通的衝擊。捷運一定會妥善規劃，如交通維持課題及如何減少對商家的影響。 捷運規劃將不僅僅只是交通規劃而已，相關周邊的市政計畫、都市計畫、交通計畫、商業發展、民眾需求等等皆會一併納入考量。
7. 趙○○	捷運站周邊未來會劃設 500 公尺範圍作都市計畫變更，市府都沒有公布這項資訊，是不是欺騙人民？	依「都市更新條例」第 6、7、8 條劃定都市更新地區條件之規定，對於未來捷運沿線納入都市更新地區範圍並無強制性。只要符合都更條例，都可以申請都更，跟捷運無關。捷運規劃過程中以車站周邊 500 公尺範圍計算周邊活動人口數，檢視可有效提供服務的人口數，與都市計畫變更無關。
8. 趙○○	未來捷運周邊的房屋建造、修繕等工作都要報告政府核可才可動工，這樣不是造成民眾困擾跟麻煩嗎？	依據大眾捷運法第 45 條第 1 項規定，目前規劃路線離兩側民宅約 6.5 公尺，大於 6.0 公尺禁建範圍之規定，因此無禁建問題，民眾仍可以進行房子的修繕改建或新建。

編號	民眾提問	回復內容
9. 趙○○	市府反駁關於未來自駕車會跟一般汽車一樣塞在路上，那捷運高架橋的柱子那麼大一根放在路上，佔了道路空間，也會塞車啊！	目前規劃之高架單軌系統路線大多落墩於既有之道路中央分隔島，道路寬度 20 公尺以上，路幅寬度足夠，仍會保留原有車道數，請民眾放心。
10. 傅○○	我反對高架捷運！以後高架捷運經過家門口，房價跌了怎麼辦？民眾自己負責嗎？	單軌捷運系統可採預鑄方式分階段施工，施工前會提送交通維持計畫經市府審查，施作期間亦會保持雙向交通順暢，期施工順遂。再者，單軌捷運系統施工期程已較重運量系統為短，會以交通影響最小、施工期間最短為原則，通車後市民則可如台北捷運或高雄捷運一樣享受交通的便捷，參考其他城市現況，捷運經過地點房價不會下跌。
11. 謝○○	我支持捷運，有了捷運以後，捷運的安全便捷可以避免許多騎機車發生意外事故的機率。	謝謝支持！未來臺南發展軌道運輸，將結合臺鐵、高鐵、航空、公車及 T-bike，建構成完整運輸網路，徹底解決交通問題。
12. 傅○○	賴市長給我們高架捷運，許市長給我們地下化鐵路，為何越做越過去？	台南鐵路地下化為 98 年經行政院核定計畫，中央出資 87.5%，地方負擔 12.5%。 市府從 102 年即著手規劃先進運輸系統，期間歷經多次審慎會議、座談會，並經過中央現場勘察及審查會議，評估地下、地上、高架型式。第一期藍線可行性研究 107 年 12 月終獲行政院核定，所有程序皆依中央規定辦理，並以高架型式為優先推動方案。 另參考交通部運輸研究所「都市軌道運輸系統型式發展之研究」，地下型式平均單價約每公里 50~60 億元、高架型式則約 17~38 億元，因此高架型式相較成本較低；再者地下化型式需進行開挖，工期較長，影響層面較大，但高架型式工期相

編號	民眾提問	回復內容
		對較短，對交通影響也較小，故高架型式具施工期程短與建設成本較省的優點。 綜上，地下捷運造價高且需考量市府財政負擔狀況，因此參考實際案例及投資成本、效益等評析，採用高架系統較為合適。惟仍須在綜合規劃階段針對工程及財務規劃做進一步的分析。 台北市為台灣最進步的城市，但其文湖線、環狀線及淡水線也都是採高架捷運系統。
13. 盧議員	反對捷運不是阻礙建設，捷運初估要花七百多億，台南市要負擔一半，如果做下去，以後會排擠其他建設。局長，這會賺錢嗎？這到底是中央想做，還是地方有需求，如果地方有需求，那就來公投。說明會是我們議員要求，才有辦出來，希望下一代更好，但我用良心反對，我怕下一代負擔不起。	謝謝指教，捷運是屬於交通建設，具公益性，不能單以盈餘或虧損做為興建的單一考量。 捷運規劃是經過審慎評估考量，以合理的運量評估、適合軌道系統及結構型式，推估出務實的財務狀況，未來捷運建設預算為逐年編列，非一次編列，可減輕財政負擔，也不會債留子孫。 重大建設攸關全市未來都市發展，應借重專業評估規劃，過程中更需要與民眾有充分討論，方可達到共識。公民參與有許多方式（如出席公聽會、說明會、透過傳播媒體及宣傳品等方式表達意見），未來市府亦會選擇最合適之民眾參與方式，取得大多數民意支持。
14. 蘇○○	兩百多件連署書，希望依合法程序，一一回覆陳情人。	有關 107 年 7 月 6 日民眾陳情事項業於 8 月 3 日函送會議紀錄至水仙里里長辦公室在案。（文號：府交捷工字第 1070819985 號） 另會議紀錄將公開於捷運工程處網站(https://reurl.cc/xoy5E)，亦請中西區、北區區公所協助置於官網公告參閱。

編號	民眾提問	回復內容
15. 蘇○○	手機電磁波是我自由選擇，但捷運興建卻不是我自願。政府施工應該用影響人民生活最少的方式，當時說南鐵東移不會都更，現在一一成真。	1. 捷運電磁波能量極低，且國外已運行多年，請民眾放心。 2. 依「都市更新條例」第6、7、8條劃定都市更新地區條件之規定，對於未來捷運沿線納入都市更新地區範圍並無強制性，非捷運經過地區一定要辦理都市更新。另「大眾捷運法」中亦無捷運沿線強制辦理都市更新之規定。目前規劃之高架單軌系統路線大多落墩於既有之道路中央分隔島，道路寬度20公尺以上，路幅寬度足夠，不會有拆屋拓寬道路情形，且鐵路地下化為交通工程建設，不是辦理都更。
16. 趙○○	目前公車藍幹線和綠幹線，運量大，反觀目前規劃的捷運藍綠線，運量較少，請問為何需要？	目前整體路網評估規劃案，已將既有公車路線運量納入考量，至於您反映藍、綠幹線路線運量高，亦已將其納入該案中併同評估。 惟捷運路線之規劃原則，需考量行經重要交通節點、觀光及商業活動繁榮地區，且市區、衛星市鎮之交通特性不同，公車路線於城市外圍地區通行順暢，但進入市區後仍需面對交通車流壅塞問題。因此，捷運路網係採分期、分階段推動，再擴及全臺南地區，讓交通更加便利。 第一期藍線屬多功能服務路線，連接永康及東區商業精華區，沿線人口密集，鄰近奇美醫院、平實營區、文化中心及巴克禮公園；服務範圍包含永康、東區及仁德區，可滿足商業活動及通勤，大大減少道路負荷，疏解交通壅塞狀況。 捷運綠線路線尚在規劃中，以串聯重要交通節點、行經人口稠密或商業發展區域之原則，未來尚須經過

編號	民眾提問	回復內容
		可行性研究、綜合規劃、環境影響評估等嚴謹法定程序，將納入臺南特有城市風格，與古蹟與城市觀光景點，整合臺鐵、高鐵、公車與 T-BIKE 串連做整體性之路網規劃，期能發揮最大運輸效益。
17. 陰○○	台灣以後會發展成高齡化社會，我自己受傷無法騎機車，以後如果有捷運，至少可以搭捷運去看醫生。	感謝支持，後續規劃捷運路線及站點時，會選擇人多的地方、學校、醫院等地點，讓大家就學、就醫更便利。 未來臺南發展捷運，將結合臺鐵、高鐵、航空、公車及 T-bike，建構成完整運輸網路，提供台南民眾及觀光客更便捷的大眾運輸服務。
18. 黃○○	捷運有必要，整個路線一次規劃完成，台南東半部要開發的話，希望西半部能夠一起開發，不要讓人有落差。	感謝支持，目前辦理整體路網規劃案會整體評估台南市捷運路網，不論是西半邊、東半邊皆會納入考量、評估，惟捷運路線之規劃原則，需考量行經重要交通節點、觀光及商業活動繁榮地區，且市區、衛星市鎮之交通特性不同，公車路線於城市外圍地區通行順暢，但進入市區後仍需面對交通車流壅塞問題。因此，捷運路網係採分期、分階段推動，再擴及全臺南地區，讓交通更加便利。
19. 陳○○	我在成大醫院工作，所有醫院停車位都很難找，如果大家老了，還有辦法自己開車去嗎？很多長輩看完病，車子都被拖吊了，還要拖著病體去牽車。我自己也會老，不想以後就醫，還坐復康巴士塞在路上。	捷運可以改善交通，減少私人運具、空污、降低 pm2.5，並且分享教育、醫療資源，同時又能促進觀光。 未來捷運規劃會以活動人口多的地方(靠近學校、醫院、重要場站為原則)設站，並結合臺鐵、高鐵、航空、公車及 T-bike，建構成完整運輸網路，提供台南民眾及觀光客更便捷的大眾運輸服務，就醫時乘捷運也不會有找停車位的困擾。
20.	維也納古城之中有捷運有輕軌，	謝謝指教，世界上有許多古都，已

編號	民眾提問	回復內容
陳○○	這技術上絕對做得到。大家在規劃時，請大家想一想，是不是捷運真的沒需要。大家可以思考，什麼是一個老化城市需要的運輸方式。	有幾千年歷史，也都有捷運。捷運可以透過設計方法與當地景觀結合。另結合臺鐵、高鐵、航空、公車及 T-bike，建構成完整運輸網路，提供台南民眾及觀光客更便捷的大眾運輸服務。
21. 沈議員	西門路民眾希望我們議員支持捷運，希望局長給我們一個信心。如果成功路、西門路的民眾都反對，希望一家一戶去說服，路很長，慢慢走，一定會到。公部門應該要更可親，希望交通局的局長和處長要讓民眾放心，我支持前瞻計畫，但是要讓民眾放心。	謝謝建議，後續規劃會持續與當地民眾溝通，並取得大多數民眾支持，共同規劃最適合台南的捷運路線。