

「臺南市先進運輸系統(捷運)第一期藍線延伸線可行性研究 民眾說明會」

關廟區會議紀錄

一、 時間：民國 110 年 12 月 28 日（星期二）下午 7 時 00 分

二、 地點：臺南市關廟區關廟里活動中心

三、 會議內容

(一) 主席開場

(略)

(二) 規劃團隊簡報

(略)

(三) 市民意見與反映暨市府回應說明(依發言順序)

1. 郭鴻儀議員

- (1) 四年前我在講捷運延伸到關廟國中這件事，被人笑說是不可能，但基本上今天在座的所有議員都支持，當然也有其他不一樣的聲音，不過在議會當中討論很多。目前可行性研究其實在整個規劃的過程當中非常支持，但還是要呼籲規劃單位未來朝向的目標要以TOD大眾運輸導向的概念發展，捷運要建設，土地也要開發，周邊的發展很重要，不是說只有捷運站在那邊、公車站在那邊，這樣就不適合，要帶動關廟、歸仁、仁德周邊人口發展，這三區的發展都非常重要。關廟現在也是有車站，但是是公車站，與先進運輸的效果是完全不一樣的，請一定要朝這方向做。
- (2) 剛才簡報提到這條線要跨越三條路，高速公路、台86線，以及高鐵，在工程面的技術絕對沒問題。強調一次絕對不能再跑回地面，在地面的話一定會造成交通衝擊，這一點一定要好好思考，高架就是高架，未來發展不要再做成平面，這樣交通會混亂，我們要的是效率、安全。
- (3) 都市計畫變更的部分希望提早去做，如果可行性研究沒問題，可以再繼續跨出第二步綜合規劃開始就要去做都市計畫變更，要跟都發局好好去協調，要跟地方溝通，這樣我相信先進運輸推動會更順利，相信關廟鄉親一定很支持先進運輸的建設。

2. 郭○○君

- (1) 我從民國54年開始在關廟公所工作，我認為現在要做這個捷運到關廟，我非常感謝政府，這邊提供幾個意見給你們做參考。先前關廟都市計畫的時候，很多會議我都有參加，捷運進來關廟可以考慮延伸至大潭埤公園如果要修車要停車，可以利用那個場地，面積大概60甲到80甲可以利用做停車場、公園。萬一坐捷運的人要停車，也都可以解決，所以順著這個機會跟你們建議。
- (2) 第二個很重要的事情是下水道。我跟臺南市政府建議，可不可以沿關廟、歸仁先處理廢水問題。捷運下面要預留給汙水道、下水道的準備，互相影響，這是我個人的意見，因為我在關廟公所足足50年，差不多2/3的都市計畫我都有參與會議。

3. 許又仁議員

- (1) 捷運有藍線、綠線、紅線目前做可行性研究，其中的捷運藍線是我們臺南是最重要的路線，成功機率最大。捷運藍線希望延伸到關廟延伸到高鐵站區，所以延伸線也出來。現在捷運藍線的進程最快，已經進入綜合規劃階段，我希望藍線延伸線的進程可以加快速度趕上捷運藍線，到最後通稱為捷運藍線就可以，一次蓋好。另外，設計階段時程長達10年，希望也可以加快進程10年內完成，讓臺南市第一條捷運可以呈現在市民眼前。
- (2) 藍線延伸線只到關廟國中而已可能沒有辦法帶動關廟進步，是不是可以再進一步延伸到大潭埤附近。藍線延伸線只到關廟入口而已，卻沒有進來。
- (3) 捷運的站數量不少，但有些站的規劃特別往高鐵站區，有些站周邊相當偏僻，剛剛議員也有提到都市計畫是不是重新檢討，也帶動周邊建設。目前站點我剛看了應是妥適，但應該分點逐步建站，節省一些經費。
- (4) 跨越的問題，跨越高速公路沒問題、跨越台86線沒問題，跨越高鐵做了兩個規劃，一個平面，一個高架，很早以前就有說過高架會影響都市景觀，但是沒有關係，如果都市景觀受到影響，未來周邊大樓也蓋起來，都市景觀就還能夠搭配。如果是地面的話，我想就不算捷運了，就會影響到地面交通的問題，希望能夠思考。
- (5) 歸仁圓環的土地是私人的，是不是順便在過程中把歸仁圓環的歷史問題在這一次捷運過程中也順便解決。

4. 鄭佳欣議員

- (1) 希望對我們住宅、店家影響最小，這個蠻重要，不管是歸仁圓環周邊店

家住宅一定要非常重視權益。

- (2) 通用性無障礙設施很重要，不管是臺北、高雄很多電梯入口沒有設置相關設施，且光線、燈光太刺眼增加危險性也要納入考量。
- (3) 環評技術問題，植栽、管線、地形地質評估也要重視。
- (4) 感謝郭先生提出有關延伸至大潭埤議題，這個可以納入考量評估，看怎麼樣對我們民眾使用更方便。
- (5) 現在老年化，也希望說這個捷運一旦投入這麼多經費，就要好好利用，希望能越快越好，當然也要納入所有民眾寶貴意見，一定要一一檢討。
- (6) 很多人有提到公車路線要怎麼安排，因為關廟、龍崎有些長輩住在比較偏遠的地方我們也要顧慮，可以利用小黃公車方便接駁去捷運站，這個是我特別對長輩想到的很重要的問題。

5. 杜素吟議員

- (1) 藍線延伸線規劃現在是可行性研究，規劃過程中就是要規劃好，所以要多聽一點地方的聲音，地方的事情畢竟是地方最了解。規劃完整未來市政府經費才可以配合中央經費來實現捷運，大家加油。
- (2) 當初藍線規劃只蓋到胸腔醫院、夜市那邊，我還建議你們這樣規劃的話仁德那邊的人坐不到，要一直延伸到高鐵站區，到關廟國中。
- (3) 剛剛郭先生提到，捷運到大潭埤、下水道的問題，我們捷運是要走中央分隔島做高架，中山路分隔島下面是下水道，到時都要思考相關的規劃設計。
- (4) 捷運高架差不多是房子的二樓，捷運差不多十幾分鐘一班，因路寬不大可能會有路線旁住戶隱私權的問題。

交通局回應：

謝謝各位議員支持，以及各位鄉親的建議。

如郭議員所提到TOD概念，蓋捷運不是只有解決交通問題，還要考慮都市發展。沙崙地區未來發展前景可期，不要等到產生交通或塞車問題才要來解決，平時規劃就應考量都市計畫的發展，規劃過程中交通局也都有邀請都市發展局、經濟發展局參與，未來規劃成工業區或產業聚落等，各相關單位都要一起配合。再來，一般捷運都有高架、平面、地下等不同的結構型式，當初規劃時都有考慮三種結構型式的可行性，平面型式一定會影響交通和車流，地下則造價成本及營運費用高，所以在市府能負擔的情況下評估建議採用高架型式。

剛杜議員提到目前捷運規劃採用高架且利用中央分隔島落墩柱，比較不會佔用到一般道路，影響交通程度也較小；跨越高速公路及高鐵的工程課題，我們要求顧問公司各種方案都要評估，評估結果都具有可行性，高架跨越方式工程技術可行但經費較平面穿越方式高，但平面穿越會影響既有交通。另外都市計畫變更作業則是綜合規劃會啟動的工作，綜合規劃階段會針對需要變更的範圍初步研議都市計畫，送中央審查時都市計畫亦要同步作業，這些都是在推動捷運計畫的工作。

郭先生提到路線延伸至大潭埤的建議，首先向您說明高架捷運系統除了考量路幅寬度是否足夠外，捷運結構物的兩側要留6公尺禁限建範圍，因此道路寬度至少要20公尺，如果往東延伸至大潭埤路幅不夠，原則上不希望為了捷運影響或拆遷兩側建築物，初步評估仍以可行性研究建議路線為主，未來等整個地區發展起來再來評估延伸的可能性。維修場站、列車停車場的部分，本計畫路線於高鐵特定區有預留捷運機廠用地，待綜合規劃計畫核定會無償提供捷運路線駐車及維修使用。另外，汙水處理屬於水利局的主管業務，針對汙水處理，水利局應有發包相關工程，仁德段亦有納入處理，會將延伸到歸仁、關廟的建議轉達水利局研議處理。

許議員希望第一期藍線延伸線可以連同第一期藍線一起發包，對作業時程是很大的助益，期程也可以縮短，感謝議員的建議，第一期藍線延伸線可行性研究若規劃順利，預計明（111）年底前提報交通部爭取核定，接下來進行綜合規劃，交通局會努力加速推動。建議採分點逐步設站部分，考量台39沿線多為農業區，這部分在規劃過程中都有跟都發局討論，請都發局以TOD原則配合捷運計畫通盤檢討都市計畫，未來也會視場站周邊土地開發及都市發展狀況滾動檢討預留站址。歸仁圓環土地部分，捷運建設會使用到的土地，如車站、出入口及墩柱用地，會循法規程序辦理徵收，請大家放心。

鄭議員提到，希望捷運建設對住家與商家的影響程度降到最小，在這裡向大家說明，若捷運採平面則影響交通，高架則可能涉及隱私問題，但隨著科技進步，都可以透過工程手法來改善，例如列車行經住宅區時車廂玻璃會霧化，有效阻隔視線及保有住戶隱私。通用無障礙設施部分，交通部訂有捷運場站規劃相關規範，本市亦會參採設計。環境影響評估則是綜合規劃階段的工作，綜合規劃屆時也會有公聽會，各規劃階段的過程中大家若有任何寶貴意見也都可以提出來。公車路線及小黃公車，在捷運完成後都會做交通整合作業，例如關廟有公車直接到捷運站，再從捷運站轉乘到市區，公車路線也都會配合捷運路網重新規劃。

杜議員提到要多聽聽在地的聲音，因為疫情導致原本規劃五到七月要進行調查和說明會作業有所延遲，所以我們特別在今年底啟動第一場說明會，規劃單位也挑在晚上下班時間並提供網路直播，讓大家能透過各種方式參與。

6. 謝○○君

- (1)我是長榮大學航管系研究生，有五點意見提供。第一個是捷運票價訂定基本里程費率像臺北捷運、高雄捷運，20元起跳，每幾公里就多幾塊錢，大捷法規定計收全票，優待票種是否有補貼的可能？另外月票、回数，24、48、72小時的票種，或是交通局可以計畫導入MAAS的套票方式。
- (2)BK03站的軌道容量設計，參考桃園捷運的時刻表，提供一個簡單意見。車站採兩個島式月台四條線，其中主線兩線往關廟方向，支線兩線到高鐵，班距設定為5分鐘，以1:1方式設計班表，每10分鐘一班開往關廟或高鐵。或是採2:1方式設計每5分鐘一班往關廟，每10分鐘一班往高鐵。
- (3)車站建置可以連同商辦大樓建設一起考慮，可以參考促參法第8條。
- (4)施工期間的交通黑暗期，是否有公共運輸替代方案？
- (5)未來捷運轉乘公共運輸擴大服務可及性，例如：後壁厝，可以考量擴大運輸，增加班距時間表，使服務更加可及。

7. 林○○君

- (1)捷運藍線第一期延伸線為什麼只有到關廟國中，這邊算是市區外圍，是否有進去關廟市區的可能，以服務更多市民，可以考慮單線雙向營運模式延伸進去，類似臺北捷運小碧潭、新北投支線。
- (2)捷運施工期對沿線店家衝擊以及配套措施須要考量，像是高雄輕軌有對周邊店家營業稅打8折。
- (3)捷運班距目前是規劃是如何？假設捷運班距為5分鐘，若採主線一班、支線一班計算班表的話，是平均10分鐘一班往關廟以及往高鐵，或是主線兩班，支線一班之方式？
- (4)市道182線路幅沒有很寬，僅有四車道，捷運建設的墩柱有點粗，在不影響車道的前提下，要如何使墩柱建置後還能維持四車道？以臺中捷運為例，因其墩柱很寬，所以車道有縮減，若臺南車道縮減的話，會不會帶來衝擊？

8. 郭○○君(二次發言)

- (1)我跟關廟的感情非常的好，從20歲公務人員開始到退休。可以的話捷運做到大潭埤菩提寺，沿著中山路、南雄路過去，那一段路是15米，它的人行道是3米半，所以認真說起來應該是對建築物沒有影響，可以研究看看。除了關廟人以外，大潭埤那邊有一個菩提寺，算是南部一個很多吃素食的人都會來那邊。二來如果未來要那邊設置保養場、車站可以考慮規劃到大潭埤。

- (2)再來我還是要強調下水道非常的重要，我在建設科時報經費好幾次，但臺南市政府沒有經費。最後我們用這個市道177線的管道我們公所的負擔經費要85%，但改做台19線的時候，我們只需要負擔5%而已。你們要考慮看看，盡量用中央的錢，不要再用地方的經費，若地方又沒有經費可以負擔，會造成所有的工作都不能做。

9. 許又仁議員(二次發言)

- (1)跨越高鐵的部分若採平面穿越，會影響交通專用時相設計，且若採平面穿越，就不是先進運輸。
- (2)剛剛林同學有提到，捷運單線雙向延伸到大潭埤可能會影響到時程，如果先做到關廟國中，後面在研究可行性延伸，則時程不會影響，可以思考規劃。
- (3)路線墩柱設置使車道不縮減應該是規劃的基本原則，這樣對外交待也比較清楚。
- (4)捷運綠線、藍線、紅線，基本上紅線與綠線的阻礙比較大，綠線在市區內九彎十八拐，若可以把捷運綠線先作進程推廣，與藍線能有一個十字，捷運藍線配合一部份的綠線行駛的臺南火車站，這樣的思維上比較進步。
- (5)捷運深綠線也應該要加快規劃速度，紅線的部分我們在議會討論都不是那麼樂觀，但深綠線的阻礙可能不高，把規劃速度拉上來，形成十字核心區路網，對於交通大幅度改善應非常有效。誠懇建議，仔細思維，謝謝。

交通局回應：

首先跨越高鐵部分，剛剛已有說明高架或平面穿越我們都有請顧問公司評估，兩種方式評估都可行，平面穿越會影響既有交通，高架跨越則工程經費相對較高，也希望透過說明會聽聽大家的意見。

深綠線的部分，交通部規定捷運路線進入可行性研究前，要先有整體路網規劃，主要是希望各城市不是只有片面發展捷運而是應有整體路網規劃，目前臺南市以串連南科、綠能科學城及府城地區為主，規劃整體路網，其中優先路網藍線(含延伸線)、綠線及紅線已獲交通部補助執行可行性研究和綜合規劃，至於深綠線的規劃已納入整體路網中，整體路網規劃報告也已經提報交通部，等到核定後我們再去跟交通部爭取深綠線可行性研究，重視地方發展。

感謝各位的意見，以及議會支持，捷運計畫才得以順利推動，這不是結束而只是開始，在地鄉親關心藍線延伸線繼續往東延到大潭埤的問題，我們也會請規劃團隊納入評估。鄭議員提到捷運配合小黃公車，抑或是公共自行

車來作階段性轉乘接駁都相當重要。另外主線、支線班距，參考本案運量預測，目前規劃主線大概7分鐘一班車，支線為12-15分鐘一班車。

票價部分未來會參考其他縣市做法成立捷運公司，捷運公司收入主要是票箱收入，票價訂定要合理，如果訂太貴大家不搭，訂太低又會虧損，計程費率公式的計算，要經過費率審議委員會不斷檢討。費率的訂定現在都是比照臺北、高雄或其他縣市經驗，但也會不斷滾動式檢討，臺北市近期亦有檢討上調，臺北營運條件很好基本上很賺錢，商店越開越多，副業收入也是。臺南捷運會汲取其他縣市經驗妥善規劃，訂定合理票價減輕民眾負擔。另一部分則是要想辦法向中央爭取多一點補助，最大化臺南市的財務利益，這部分也要請市民一起支持和爭取。

有關車道配置的問題，原則上車道不會減少，也謝謝許議員提醒，現階段國內捷運已經7、8條了，整個工程技術已經成熟且更為精進，當年淡水、木柵線，到現今結構尺寸已經改變，橋墩使用材料也更經濟、更精簡，參酌近期國內工程使用的尺寸來進行妥適的規劃。

10.郭鴻儀議員(二次發言)

- (1)有關跨越或是穿越高鐵的問題，採跨越的話對景觀應影響不大，兩側工業區都還有10公尺左右的綠帶，對整體景觀上比較沒問題。
- (2)捷運藍線延伸線是採低運量、中運量、高運量，我看應該是低運量，如果是低運量，要賺錢必須考量盈虧自負、地區發展，以及聯合開發的重要性，附加價值一定要有，否則捷運都在虧錢。今天聚焦藍線延伸線主線與支線，主線延伸至大潭埤有困難度，剛提到捷運不能設在路寬20米以下，自終點(關廟國中)延伸大約1.6公里，成本不算太高，捷運是逐段落實，看都市發展狀況，依照目前發展，終點站設在關廟國中，未來10年、20年使用量還是夠。拜託可行性明年可以送進交通部，核定後進入綜合規劃、細部設計階段，讓關廟人可以期待。

11.吳禹寰議員服務處蔡昭良秘書

- (1)因應砲校遷移至關廟過來，是否可以規劃到大潭埤外，也能延伸到砲校？
- (2)目前規劃關廟國中車站，地點是哪裡？
- (3)關於計畫緣起和必要性，歸仁到關廟現況是5分鐘(45分鐘-40分鐘)，為什麼未來蓋捷運反而變成7分鐘(21分鐘-14分鐘)？

交通局回應：

原則上我們避免採平面穿越高鐵，若高架技術沒問題，則經費上再多增加一點應是值得的。

臺南捷運為中運量系統，與高雄捷運紅線、淡水線是重運量系統不同，所以墩柱結構量體臺南的會小一點。

今天的說明會是來向關廟鄉親報告可行性研究規劃初步成果，原本規劃的路線只有從仁德中山路到台39線往高鐵站，我們後續極力爭取建議往關廟，所以才有可行性研究規劃路線，未來若道路路幅足夠，關廟整體發展更好，路線若可以再往東延伸我們也樂觀其成。不過若將路線延伸到砲校、龍崎，時程上會拖比較久，建議路線先到關廟國中，趕快完整規劃好明年年底送交通部。站位部分，我們以公有地優先，除非必要否則不會用到私有土地，若有用到私有土地則依法規定辦理徵收。時程部分議員與鄉親特別重視，我們也會盡量把時程縮短，若能趕上第一期藍線一起發包，也符合大家期待。

12.許又仁議員(三次發言)

- (1) 藍線延伸線來歸仁圓環應該要讓交通比較順暢，目前歸仁圓環整個土地都是私人的，捷運路線看起來一定要經過歸仁圓環，若圓環存在，道路存在的情況下，有可能墩柱會落在圓環內。於歸仁說明會時也要重點說明，否則大家難以想像，避免屆時問題難以解決。

13.陳○○君(書面意見)

- (1) 為何相較高雄捷運小港林園線同樣花費800餘天，高捷已獲行政院核定(可行性研究)，而臺南捷運卻仍走不出臺南市政府，進度如此緩慢。
- (2) 另本人完全贊成捷運之發展。

交通局回應與結語：

今天是第一期藍線延伸線可行性研究說明會的第一站，接下來會去歸仁、仁德向大家說明，今天這場說明會大家提出的問題，交通局和規劃團隊都很重視，也會持續向民眾解釋和說明，未來進入綜合規劃階段將盤點車站、出入口及捷運建設需要的土地，若為私人土地會循法規程序辦理徵收，至於歸仁圓環站現有車站設置、墩柱設置，屆時會請顧問公司評估說明。另外圓環改造則屬於整個地方發展及街道改善課題，未來若要進行保留或改善，也會聽取在地鄉親的心聲。

謝謝各位議員、里長、鄉親的參與，今天只是民意溝通的起步，各位對捷運有任何建議也可以聯絡交通局或捷運工程處，或者是到官方網站去留言建議，謝謝大家參加今天的說明會。