



第一期藍線延伸線可行性研究民眾說明會

關廟場民眾提問及回覆內容綜整表

- 一、時間：110 年 12 月 28 日 (星期二) 晚上 19 時 00 分
- 二、地點：關廟里活動中心
- 三、主持人：熊副局長萬銀

發言編號及民眾	提問內容	回覆內容
郭鴻儀議員	<p>1. 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。都市計畫變更的部分希望提早做，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。</p> <p>2. 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</p>	<p>感謝郭議員的寶貴意見，本案目前為可行性研究階段，將針對路線、場站範圍提出初步變更都市計畫構想，規劃過程中皆有邀集都發局、經發局共同研商討論 TOD 都市發展構想、變更都計及開發內容構想及可行性，以作為後續綜合規劃階段之辦理參考。</p> <p>高架跨越方式雖建設成本較高，但具有完整 A 型獨立路權，捷運列車與地面交通分離，不會產生交織衝</p>



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
	<p>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。</p>	<p>突，兼顧不影響平面車流、捷運列車營運效率，以捷運運作獨立性等整體長期效益而言，高架跨越為建議優先採行方案。</p>
3.	<p>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。</p>	<p>跨越高鐵方案，於可行性研究案規劃利用高鐵橋下東側台 39 道路外側綠化分隔帶布設橋墩，兩側仍可維持原有車道數配置，不影響其交通容量。</p>
4.	<p>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。</p>	<p>本路線於整體路網評估案原先規劃僅至台 39 線即往南轉行駛高鐵站，本府後續因應在地反應意見，將規劃範圍往東延伸至歸仁區、關廟區。惟進入關廟區之後，受限於路幅寬度，考量兩側緊鄰民宅用地建物之工程限制及掌握可行性研究規劃期程，故目前路線先規劃至關廟國中，期盡快規劃好於 111 年提送交通部審議。後續待先進運輸興建後，視關廟地區發展不排除有再延伸之可能性。</p>



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
郭○○君	<p>1. 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。</p> <p>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、歸仁先往後面去來進行廢水處理。捷運下面要預留給污水道、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。</p> <p>3. 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</p>	<p>感謝郭君之寶貴意見，高架捷運系統配置需保留路廊中央 3m 路寬布線，並盡量維持原車道配置。進入關廟區之後，受限於路幅寬度，兩側緊鄰民宅用地建物，道路較無法拓寬；同時考量路線如延伸至大潭埤，會需要更長的規劃期程，故可行性研究現階段路線先規劃至關廟國中，後續階段可視關廟地區發展評估再延伸之可能性。此外，捷運周邊停車場問題，待後續辦理綜合規劃階段亦會納入審慎評估。</p> <p>本府水利局有污水處理 BOT 之經驗，待後續綜合規劃階段亦會邀請水利局給予建議，納入規劃探討。</p> <p>感謝郭君的寶貴意見，目前規劃有預留維修機廠與列車停車場用地。</p>



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
	<p>埠。</p> <p>4. 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。</p>	<p>高架捷運的橋墩基礎位於道路範圍內時，經常有既有管線遷建的需求，事實上也常是都市基礎建設搭配捷運建設同步翻新的機會。既有下水道遇到橋墩基礎時常見的作法有遷建、共構改建等方式。在現代都市土木工程中已有成熟的技術可以處理，將來在綜合規劃時將搭配實質管線調查進一步確認後，研擬處置方案。建設費用的分攤方式，規劃方案以盡力爭取中央的補助降低地方負擔為原則。</p>
許又仁議員	<p>1. 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，一次把他蓋好。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。</p> <p>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，沒有進來這樣很奇怪。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</p>	<p>本府會聽取大家意見，希望可以縮短期程，期於111年提報交通部審議，於通過後續辦理綜合規劃案。</p> <p>感謝許議員的寶貴意見，第一期藍線延伸線可行性研究案現階段規劃主線終點站為關廟國中，進入關廟區之後，受限於路幅寬度，兩側緊鄰民宅用地建物，道路較無法拓寬；同時考量路線如延伸至大潭埤，會需要更長的規劃期程，故可行性研究現階段路線先規劃至關廟國中，</p>



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
	國中，後面再研究可行性延伸，則時程不會影響，可以思考規劃。	後續階段可視關廟地區發展評估再延伸之可能性。
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。	台 39 線沿線現況為農業區範圍，此部分將持續與都發局等相關局處溝通，讓捷運建設配合都市發展。農業區未來是否變更為都市發展土地，本局亦會請規劃公司周邊都市計畫進行通盤考量，並視沿線發展情況，建議分期建置站點順序。
4.	<p>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，但是周邊大樓也蓋起來，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。</p> <p>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，就這一點我反對。</p>	<p>考量將來捷運運作獨立性及彈性而言，高架跨越高鐵方案確實為較優之方案。雖其建設成本較高，但高架跨越具有完整 A 型獨立路權，便利於捷運列車與地面交通分離降低交織衝突，並有利於安全通過此路口，兼顧不影響平面車流、捷運列車營運效率，以整體長期效益而言，高架跨越為建議優先採行方案。</p>
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。	車站設置或高架橋墩落墩位置如涉及使用私人土地，於目前可行性研究階段，建議土地取得方式循法規程序辦理協議價購或徵收。
6.	路線墩柱設置使車道不縮減應	非常謝謝許議員的提醒，有關車道



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
	<p>該是交通局的基本原則，這樣對外交待也比較清楚。</p>	<p>配置的問題，現國內捷運已經7、8條了，整個工程技術已經成長到下一個階段，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實際尺寸，經過規劃團隊進行規劃橋墩配置，利用原中央分隔島的空間以及調整車道寬度的方式來因應，因此不會影響原有的車道配置，維持既有道路車道容量在技術上是沒有問題。</p>
	<p>7. 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。</p> <p>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。</p>	<p>感謝許議員的寶貴意見，綠線目前正於可行性研究階段，若能加速進程，追上第一期藍線之進度，對於作業時程與日後核心十字路網建立，以及民眾轉乘之方便性而言助益較大。惟同許議員所說，目前綠線規劃阻礙較大，現已進行相關民意溝通作業。</p> <p>深綠線已納入整體路網評估案，俟整體路網經中央審查核備後，將向中央爭取補助辦理深綠線可行性研究規劃費用。</p>
	<p>8. 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</p>	<p>歸仁圓環周邊屬當地居民活動、公教商業活絡地區，故可行性研究規劃設站於此，高架橋墩落墩位置如</p>



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
	<p>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。</p>	<p>涉及使用私人土地，現階段建議土地取得方式循法規程序辦理協議價購或徵收。至於歸仁圓環的存在與否涉及未來搭配都市發展規劃、配合都市成長進行街廓改造的課題，應另外以圓環功能、公民意識以及歷史意義來思考，由有關單位進行討論。</p>
<p>鄭佳欣議員</p>	<p>1. 希望捷運對我們住宅、店家影響最小，這個蠻重要，不管是歸仁圓環周邊商店店家住宅一定要非常重視權益。</p> <p>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。</p> <p>3. 環評技術問題，植栽、管線、地形地質評估也要重視。</p>	<p>採用高架方式所可能涉及的住家隱私問題，工程手法可以克服，包括現代技術上所採用的隔音牆或是列車通過時視覺霧化玻璃等技術皆可解決這類問題。</p> <p>感謝鄭議員的寶貴意見，無障礙設施屬於細部設計工作階段工作項目，後續會依相關辦法及參考資料，如：內政部建築物無障礙設施設計規範、公共建築物衛生設備設計手冊、臺北都會區大眾捷運系統無障礙設施設置準則等，於本市先進運輸各車站內、外等周邊設施，及車廂設施等，均會循相關作業規範、流程辦理。</p> <p>感謝鄭議員的寶貴意見，有關捷運建設與營運對於環境周遭的影響，在完成可行性研究並獲通過後，於綜合規劃階段將會另外進行更詳細的環境影響評估，包括環評相關課題、植栽景觀、既有管線、地形、地質等課題，皆會於後續綜合規劃</p>



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
	<p>4. 感謝郭君提出有關延伸至大潭埤可以納入考量評估，看怎麼樣對我們民眾使用更方便。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。</p> <p>5. 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。</p>	<p>階段納入規劃探討。</p> <p>本府已加緊加速辦理期程，會聽取大家意見，期於今(111)年提報交通部審議，於通過後續辦理綜合規劃案。</p> <p>感謝鄭議員的寶貴意見，本路線現規劃關廟端終點站為關廟國中，關廟地區之公共運輸後續會配合捷運路網檢討，以照顧到偏鄉地區民眾使用的需求，滿足使用公共運輸服務的權益。</p>
杜素吟議員	<p>1. 剛剛郭君提到，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。</p>	<p>高架捷運的橋墩基礎位於道路範圍內時，經常有既有管線遷建的需求，事實上也常是都市基礎建設搭配捷運建設同步翻新的機會。既有下水道遇到橋墩基礎時常見的作法有遷建、共構改建等方式。在現代都市土木工程中已有成熟的技術可以處理，將來在綜合規劃時將搭配實質管線調查探測進一步確認研擬處置方案。</p>
	<p>2. 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。</p>	<p>高架可能涉及的隱私問題，可以採用工程手法，現在技術上可利用隔音牆及列車通過時霧化阻隔玻璃處理。</p>
謝○○君	<p>1. 捷運票價訂定基本里程費率像</p>	<p>感謝謝君的寶貴意見，依大眾捷運</p>



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
	<p>臺北捷運、高雄捷運，20元起跳，每幾公里就多幾塊錢，大捷法規規定計收全票，優待票種是否有補貼的可能？另外月票、回數，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。</p>	<p>法第 29 條之規定「大眾捷運系統運價率之計算公式，由中央主管機關擬訂，報請行政院核定；變更時亦同。」；「大眾捷運系統之運價，由其營運機構依前項運價率計算公式擬訂，報請地方主管機關核定後公告實施；變更時亦同。」本案現為可行性研究階段，待後續興建完成營運時將納入考量。</p>
	<p>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 1 班開往關廟或高鐵。或是採 2:1 方式設計每 5 分鐘 1 班往關廟，每 10 分鐘一班往高鐵。</p>	<p>感謝謝君的寶貴意見，班距設定與運量相關，可行性研究現階段規劃主線班距約為 4 分鐘，支線班距約為 8.6 分鐘。</p>
	<p>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。</p>	<p>感謝謝君的寶貴意見，各場站及其周邊地區將依地區發展特性、土地權屬等條件，研析其開發潛力及開發方式，並初步評估作商辦、住宅或其他開發內容之適宜性。另是否依促參法辦理開發，尚另考量基地權屬及後續開發營運方式，此將於綜合規劃及聯合開發規劃階段，經與各方討論研議後會更有詳細之安排與規劃。</p>
	<p>4. 施工期間的交通黑暗期，是否於</p>	<p>施工期間的周邊交通方案，屆時將</p>



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
	<p>公共運輸上有替代方案?</p> <p>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。</p>	<p>依施工交維審查建議辦理。</p> <p>感謝謝君的寶貴意見，本路線現規劃關廟端終點站為關廟國中，關廟地區之公共運輸後續會配合捷運路網檢討，以照顧到偏鄉地區民眾使用的需求，滿足使用公共運輸服務的權益。</p>
林○○君	<p>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。</p> <p>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八折。</p> <p>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 1 班、支線 1 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 2 班，支線 1 班之方式?</p> <p>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</p>	<p>感謝林君的寶貴意見，第一期藍線延伸線現規劃關廟端終點站為關廟國中，進入關廟區之後，受限於路幅寬度，兩側緊鄰民宅用地建物，道路較無法拓寬；同時考量路線如延伸至大潭埤，時程上會拖更久，故目前路線先至關廟國中，期盡快規劃好今年提送交通部審議。後續待先進運輸興建後，視關廟地區發展不排除有再延伸之可能性。</p> <p>感謝林君的寶貴意見，施工期間將對於沿線店家產生衝擊，除利用工程手段減少影響衝擊的時間長度之外，未來亦會納入跨局處協商事宜，以利研商與規劃。</p> <p>感謝林君的寶貴意見，班距設定與運量相關，依目前規劃主線班距約為 4 分鐘，支線班距約為 8.6 分鐘。</p> <p>感謝林君的寶貴意見，可行性研究評估市道 182 線原則上朝不影響車</p>



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
	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?	道配置方式處理，墩柱設置位置主要係利用原中央分隔島的空間，必要時再調整車道寬度，以期在不影響道路服務容量的目標之下，維持道路的服務功能。已針對現況道路條件進行落墩寬度檢視，確認以現今工程技術能夠在維持車道數的條件進行橋墩設置。
吳禹寰議員服務處 蔡昭良秘書	<ol style="list-style-type: none"> 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)? 	<p>感謝蔡秘書的寶貴意見，本路線現規劃關廟端終點站為關廟國中。進入關廟區之後，受限於路幅寬度，兩側緊鄰民宅用地建物，道路較無法拓寬；同時考量路線如延伸至大潭埤，會需要更長的規劃期程，故可行性研究現階段路線先規劃至關廟國中，後續階段可視關廟地區發展評估再延伸之可能性。</p> <p>本案目前規劃關廟國中站設於中山路二段與正義街口西側周邊。</p> <p>現況尖峰時間自市中心前往歸仁圓環及關廟之最佳路徑分別約為 40、45 分鐘。搭乘捷運需考量班距、等車時間等相關因素，於簡報內之推估較保守時間為 14 至 21 分鐘。不論如何，建設捷運後搭乘時間皆小於現況開車時間。</p>
陳○○君	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	感謝陳君的大力支持，本府已加緊加速辦理期程，本府會聽取大家意見，希望可以縮短期程，期於今年提報交通部審議，於通過後續辦理



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
	慢？另，本人完全贊成捷運之發展。	綜合規劃案。