



第一期藍線延伸線可行性研究民眾說明會

歸仁場民眾提問及回覆內容綜整表

- 一、時間：111 年 1 月 6 日(星期四) 晚上 19 時 00 分
- 二、地點：歸仁區歸仁里活動中心
- 三、主持人：謝主任秘書惠雄

發言編號及民眾	提問內容	回覆內容
林○○君	<p>1. 提倡捷運工作坊計畫(凸顯在地特色、溝通生活方式、深化使用分區)，並參考交通局與三維工程或交通局與台南社大綠交通研究社舉辦之「一起畫線一起想」、「預見台南·共想未來之公民交通工作坊」、「台南火車站站前交通環境」等工作坊，邀請公民共同參與公共事務發展議題，以前人種樹後人乘涼之公共福祉，共創期望美好成就更好的台南公共運輸生活。(本案代謝○○君發言，並參考內政部營建署人本交通規劃設計手冊(第二版內容)P.1-2)</p> <p>捷運建設工程是否能協同其他單位將「人行專用道」一併納入工程設計範圍，享有交通局所辦公民交通工作坊符合友善人本交通以及內政部營建署人本交通規劃設計手冊，以行人優先考量(包含一般人、行動不</p>	<p>目前國內捷運建設已累積了數十年建設與營運之經驗，並導入到現行捷運設施規範中。這其中包含了無障礙空間、通用設計以及性別平等要求。未來捷運綜合規劃亦會依據相關規範要求及運作效能、使用者便利性去落實在後續設計層面。</p> <p>有關公民參與規劃設計思考的面向，國內已有許多配合現代捷運設施興建，營造人行通行環境的先例。相關的設計規範約每 3~4 年就會修正優化一次，不斷地引進人本設計以及無障礙空間規劃。</p>



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
	便、暫時性行動不便、其他等類型等)落實平等使用。	
2.	請問能否請顧問公司於下場公聽會補充運輸需求分析、列車服務計畫、經濟效益與財務分析、工程經費與期程等相關資料?(本條參考新北五泰輕軌可行性研究說明會簡報)	感謝林君的寶貴意見，工程經費、運輸需求預測、財務經濟效益等各項規劃成果，依據說明會收集到的民眾意見，將連動影響各項分析結果及後續優先建議方案，皆會納入檢討。
3.	如何在路寬足夠情況下將增設公共設施帶(側排式水溝、交通號誌設施、路燈設施、電力通訊設施、公車亭、公車站牌、自行車道等)納入考量。	感謝林君的寶貴意見，在道路路幅充足的情況下，公共基礎設施應多利用其路權範圍規劃公共設施帶，以整合路側設施。本案將於可行性研究及綜合規劃階段審視沿線之道路容量規劃建議可增設之空間。
4.	民間或機構參與公共運輸建設投資，如自備私人土地投入興建，擁有所有權，並自為營運或委託第三人營運，是否能享有各類稅額之減免(土地稅、房屋稅、營業稅、土地增值稅、營利事業所得稅等其他稅類)，以避免因居住土地遭受徵收所受之損害，保障持有土地所有權及持有之面積容量，並享有民間參與公共建設之權利與義務。(本案代謝○○君發言，參考促參法及其相關法規)	感謝謝君的寶貴意見，目前第一期藍線延伸線可行性研究已盤點各種興辦方式。
吳禹寰議員服務處	有關土地取得的相關議題，剛剛簡報內沒有提到，中山路先前沒有完	參照國內現行捷運系統模式，本案規劃路線及場站用地時，皆以公共



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
嚴銓鑫秘書	成徵收，日後捷運興建應該要租用還是徵收，擔心日後衍生相關爭議。	設施用地及公有土地(國有、市有等)為優先考量，惟車站設置或高架橋墩落墩位置如涉及使用私人土地時，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。 捷運設施高架下方土地，可行性研究階段已盤點臺北、新北、桃園等捷運系統辦理方式，並參考「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」給予地上權補償，同時維護土地所有權人權益。
張○○君	<ol style="list-style-type: none"> 1. 捷運高鐵臺南站，未來是否會以搭建空橋之形式與臺鐵、高鐵連接？ 2. 就系統形式部分，個人比較建議如同高雄輕軌、淡海輕軌之形式，可走高架，亦可以走平面，較為彈性。 3. 若第一期藍線延伸線評估不可行的話，是否可以與公共運輸處討論，將公車紅幹線的層次提高，設置有時間性的公車專用道以利民眾搭乘。 4. 目前橋頭科學園區已經在開發，是否有可能預留往南延伸至橋頭科學園區的路線？ 	<p>本案後續進入綜合規劃階段後將會規劃車站更細節部分，研擬空橋連接相關構想方案。</p> <p>感謝張君的寶貴意見，系統型式目前規劃採高架中運量系統為主，以最大相容性訂定需求規範與工程標準，以保留未來選擇各項系統型式之彈性。</p> <p>感謝張君的寶貴意見，第一期藍線延伸線目前初步評估結果，在工程、經濟效益、財務等方面尚可行。未來公共運輸後續亦會配合捷運路網檢討，以滿足民眾使用公共運輸服務的權益。</p> <p>目前捷運優先路網中已規劃捷運紅線與高雄捷運連接，就整體路網的觀點來看，優先路網主要以服務大臺南地區的民眾為第一考量，連接</p>



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
		橋頭科學園區的部分，可視未來路網成熟程度，不排除有再延伸之可能性，但不在藍延線可行性研究案內進行探討。
許又仁議員	<p>1. 紅線、第一期藍線延伸線、綠線目前可行性評估正進行中，第一期藍線的進度最快，已至綜合規劃中期，未來希望第一期藍線延伸線進度可以加快，可以趕上藍線綜規。</p> <p>2. 歸仁圓環的問題於前次說明會有提過，但今天似乎沒有於簡報內呈現，這點沒有關係，規劃團隊可以謹慎規劃，土地取得的問題，未來是以整個中山路租用？或是採土地徵收？</p> <p>3. 跨越高速公路、高鐵技術上沒有太大問題，跨越高鐵的部份我們支持高架方案，但高架高度相當高，可能牽涉輕航基地相關問題，未來是否會影響訓練、航行，這點是否有考量納入？請再評估。</p>	<p>本府會聽取各界意見，希望可以縮短期程，期於今年提報可行性研究至交通部審議，於通過後續辦理綜合規劃案。</p> <p>感謝許議員的寶貴意見，歸仁圓環周邊用地包含私有土地，未來將視捷運工程需用土地範圍，依大捷法及土地徵收法等相關法規辦理協議價購或徵收；而捷運設施高架路線及場站下方土地，已盤點臺北、新北、桃園等捷運系統辦理方式，可參「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」給予地上權補償，維護土地所有權人權益。</p> <p>經確認該輕航基地的近場航空限高管制，在跨越高鐵段約為 EL+80m。此處現地高為 EL+15.75m，規劃捷運軌面跨越段軌面高程 EL+43.5m，扣除車廂淨高 4.5m 後距離航空限高尚有 32.0m 淨高餘裕，確認跨越段可符合航空限高之規定。</p>
郭鴻儀議員	1. 先進運輸規劃，四年前我就提出要經過歸仁前往關廟的觀念來推動，同時間在地的各位我們也	感謝郭議員的大力支持。



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
	<p>一起努力今天能有這樣的成果。從一開始可行性研究階段，未來綜合規劃、基本設計、細部設計等期程，我們繼續走下去。</p>	
	<p>2. 先進運輸帶動地區發展，像是臺北、新北、日本、沖繩等地，未來服務的對象有通勤上班、去市區買菜等民眾，對歸仁地區來說，工業區、市中心，焦點放在第一期藍線延伸線，推動未來交通路網建立。剛剛有提到幾個問題，包含跨越高鐵，我們全力支持採跨越方式。</p>	<p>高架跨越方式具有完整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>
	<p>3. 土地取得的相關問題，是只有徵收落墩處的土地？抑或是全部進行徵收？</p>	<p>參照國內現行捷運系統模式，本案規劃路線及場站用地時，皆以公共設施用地及公有土地(國有、市有等)為優先考量，惟車站設置或高架橋墩落墩位置如涉及使用私人土地時，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。</p> <p>捷運設施高架下方土地，可行性研究階段已盤點臺北、新北、桃園等捷運系統辦理方式，並參考「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」給予地上權補償，同時維護土地所有權人權益。</p>
	<p>4. 站點規劃，歸仁圓環採 TOD 大眾捷運導向之方式開發，好好利用土地，配合都市計畫、都市更</p>	<p>感謝郭議員的寶貴意見，歸仁圓環周邊除北側歸仁公所及歸仁美學館為公有土地外，其餘多為私有土地，</p>



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
	<p>新，對未來歸仁市中心發展相當重要。</p>	<p>且為建成地區。本案目前為可行性研究階段，已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>5. 剛剛提到高鐵支線有經過都市計畫以外的土地，未來地區發展上除了高鐵特定區開發外，也要以 TOD 概念好好規劃各站發展，不是只有設一個站在那邊如同公車站牌一般，這樣意義不大。</p> <p>再強調一點，歸仁圓環四周幾乎都是公有地，應以整體開發觀點，以同心圓的方式好好規劃。對於歸仁來說，市中心有兩個，一個是高鐵站，一個是既有市中心，未來以雙核心發展。要請團隊重視用地取得，以及都市計畫規劃要好好探討。</p>	<p>感謝郭議員提醒，目前市府正於高鐵特定區周邊積極規劃諸多重大計畫，包含沙崙綠能園區、成大生技醫療園區等，成為臺南重要產業發展及生活新核心，持續與都發局、經發局及地政局等相關單位共同研議在沿線周邊變更都計及開發內容構想可行性，以作為後續綜合規劃階段之辦理參考。</p>
張○○君	<p>歸仁地區的捷運規劃大概就是在中山路這一塊，本身居住於南興里，離未來捷運站點規劃有段距離，另外歸仁也有其他地方離捷運路線較，若未來大家都騎機車到捷運站搭車，可能也是一個問題。因此未來是否有規劃相關接駁公車，讓歸仁民眾可以從家裡搭乘接駁公車轉</p>	<p>感謝張君的寶貴意見，公車路線後續會配合捷運路網檢討，以滿足民眾使用公共運輸服務的權益。</p>



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
	乘捷運？	
張○○君	有關第三站義林路站，以及第四站歸南里站，這兩站間是否可以再多增加一站，或是義林路至中山九街的中間，徠·歸仁飯店附近也應該增加一站。	感謝張君的寶貴意見，BK03 站與BK04 站間須以高架方式跨越高鐵，所需預留之漸變段較長，目前可行性研究評估跨越處兩側上下坡路段，於工程面之考量較不適合設站。
鄭佳欣議員	<p>1. 前面幾位鄉親、議員提到，歸仁圓環私人土地的部分是長久下來的歷史，民眾會比較在意未來是要採徵收，還是租用的方式辦理，若團隊需要會後討論，也希望能將辦理方式公布讓大家了解。</p> <p>2. 於關廟說明會中我有提到，對於身心障礙的朋友，進出站使用手扶梯等相關設施，其安全性與使用便利性都要重視，這邊再一次提醒。</p>	<p>參照國內現行捷運系統模式，本案規劃路線及場站用地時，皆以公共設施用地及公有土地(國有、市有等)為優先考量，惟車站設置或高架橋墩落墩位置如涉及使用私人土地時，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。</p> <p>捷運設施高架下方土地，可行性研究階段已盤點臺北、新北、桃園等捷運系統辦理方式，並參考「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」給予地上權補償，同時維護土地所有權人權益。</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，可行性研究階段盤點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，建議循相關作業規範、流程辦理。</p>



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
杜素吟議員	1. 歸仁圓環是我們比較關心的部分，以往每年都會舉行聖誕節活動，將歸仁圓環進行裝飾，屆時若捷運採用高架系統，建議落墩時是否可以避免設於圓環中央。	歸仁圓環的尺寸，中間綠帶大約直徑 45m，外環大約 80m。如果完全不落墩則跨距大約到 85~90m。於市區狹窄空間裡設置大型單跨結構存在技術瓶頸問題，故選擇綠帶區落墩尚屬合理且必要。以現代工藝來看，未來進入綜合規劃或設計階段後，可考慮落墩結合 BK05 車站建築景觀，創造提升區域景觀改造機會。
	2. 捷運路線行經私人土地的部分，是否應有補償方案？	參照國內現行捷運系統模式，本案規劃路線及場站用地時，皆以公共設施用地及公有土地(國有、市有等)為優先考量，惟車站設置或高架橋墩落墩位置如涉及使用私人土地時，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。 捷運設施高架下方土地，可行性研究階段已盤點臺北、新北、桃園等捷運系統辦理方式，並參考「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」給予地上權補償，同時維護土地所有權人權益。
	3. 希望鄉親多多提出自己的意見，現在只是初期的可行性研究，大家的意見規劃團隊收到後會去檢討，故地方的聲音相當重要。	感謝議員支持。
	4. 先前許議員有提到，因歸仁輕航基地有高度限制，目前規劃跨越	經確認該輕航基地的近場航空限高管制，在跨越段約為 EL+80m。該



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
	<p>高鐵的高度可能達九層樓高，這部分應去評估是否會影響飛機航行。另於評估部分，平面穿越的經驗可能比較少，或許會多花更多經費採用高架方案，若採用高架方案就應注意剛剛提到的高度限制。</p>	<p>處現地高為 EL+15.75m，規劃捷運軌面跨越段軌面高程 EL+43.5m，扣除車廂淨高 4.5m 後距離航空限高尚有 32.0m 淨高餘裕，確認跨越段可符合航空限高之規定。</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>
	<p>5. 在可行性研究階段應妥善評估，假設經費上中央補助 300 億元，地方政府也應有對應經費負擔，因此在規劃時就應妥善規劃，等經費下來後好好執行。</p>	<p>感謝杜議員的寶貴意見，本府會聽取大家意見，未來向中央申請經費時，也將以減輕市政府負擔之方向盡力爭取。</p>
<p>歸仁里王振翰里長</p>	<p>中山路近幾年有下陷的問題，也時常淹水，為了民眾安全考量，這部分也請團隊納入評估。</p>	<p>感謝王里長提醒，在現代都市土木工程中已有成熟的技術可以處理，本案後續進入綜合規劃時亦會審慎評估，地面場站設施之高程規劃設計將納入淹水潛勢的考量。</p>