

「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」

仁德區會議紀錄

- 一、 時間：民國 111 年 1 月 11 日（星期二）下午 7 時 00 分
- 二、 地點：臺南市仁德區仁德區公所
- 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. 林○○君(書面意見)

- (1)有關藍延線BK03站點及高鐵支線BH01、BH02站點位置及路線變更建議
(本案代台南式FB粉絲專頁小編發言)
 - A. 原定BK03站往BH01、BH02之路線是由中山路向東轉台39向南，並設站於歸南里及歸仁六甲。
 - B. 經關廟場市議員提及該路段尚未有都更規劃，經查閱都市計畫分區(書圖)查閱系統發現尚未有規劃。
 - C. 本案建議在都市計畫尚未規劃前，又因「臺南市議會第3屆第5次定期會專案報告-本市先進運輸系統整體路網規劃」報告書中台39計畫有深綠線捷運路網，已於該路段有重疊之，故提出變更路線。
 - D. 變更BK03站點於中山義林路口西側，行經義林路向南於南紡科技園區設置BH01站點，繼續向南往勝利路向東在新田路與勝利路附近設置BH02站點，繼續向東於凱旋路口與高鐵135度立體斜交高鐵東側設線設置BH03站點。
 - E. 其變更後優點：提高運量(近南紡科技園區、後壁厝聚落、工業區)、降低工程難度(避免於跨高鐵橋時設置道岔)、凱旋路口高鐵橋下道路

分隔島當初以預留跨越高鐵橋墩落墩位置、保留深綠線直通彈性。

F. 其變更後缺點：經費可能稍增、行車時間可能稍增。

(2)捷運藍延線通車之後，將紅幹線取代紅1路路線，紅1取代紅幹線路線：

A. 其變更後優點：藍延線南關線通車之後，大致上運量已可能取代部分紅幹線之運量，也無必要以幹線方式來做密集運送、提高捷運搭乘使用比例、帶動歸仁市區北面之發展(八甲、七甲、媽廟、溪浦、大廟)、帶動仁德市區北面之發展(太子、土庫)、增加上述地區來往之方便程度。

B. 其變更後缺點：紅1來往班次會顯著降低、學生上班族群來往台南市區會失去快速直達之便利性。

(3)根據「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」簡報台南捷運延伸線「沙崙機廠」設點疑問？

A. 經新聞報導該用地已經行政院核定「成功大學沙崙醫療服務與創新園區先導計畫」資訊如右：<https://udn.com/news/story/7326/6002279>

B. 後續設點是否會再向南或是鄰近其他地點？

2. 謝○○君(書面意見)

(1)根據「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」簡報，提及BK03站主線設計往關廟，支線設計往高鐵台南站，本於中華民國110年12月30日提及有關BK03站之軌道設計一案補提附件檔案一份(台南捷運藍線BK03車站配置及路線配置補充參考資料.pdf)。

(2)根據「臺南市議會第3屆第5次定期會專案報告-先進運輸系統整體路網規劃專案」報告提及四大都會核心及兩大科學園區，其中串聯大南科都會區(南科)到沙崙綠能科技城規劃有深綠線捷運路網，行經新市、新化、歸仁全長約19.1公里，並服務通勤、商務旅次。

深綠線與藍線延伸線重疊路段為BH01~BH06，請問：

A. 路線設計應以藍線為主還是以深綠線為主？

B. 如果以藍線為主，其路線容量設計上是否會將深綠線納入規劃？

C. 捷運系統之設計是否會一致？

D. 如果共線路段捷運系統不一樣，想必在建築結構上需要做增建或改建，其影響列車營運或是道路使用者。

E. 本條檢附BK03及BH01交會站點附件檔案一份(台南捷運藍線BK03車

站及深綠線共站BH01及路線配置補充參考資料.pdf)。

(3)參考「臺南市先進運輸(大眾捷運)系統第一期藍線可行性研究報告(核定本)」圖3.5-10第一期藍線轉轍機構設置位置示意圖及按第一期藍線延伸線可行性研究綜合歸納其營運規劃可能為：

- A. B1大橋—B12大同
- B. B1大橋—BK08關廟國中
- C. B1大橋—BH07綠能科學城
- D. B12大同—BK08關廟國中
- E. B12大同—BH07綠能科學城
- F. 依專家於關廟場提及班距為7分鐘一班車，每小時8班車，推得B~E方案各可開行2班車，可滿足每小時8班車之容量。
- G. 若深綠線與藍線延伸線重疊之路段其營運規劃，是否有可能為2:1或1:2或1:1之班次組成？

(4)有關台南式及林君提及藍延線高鐵站路線「BK03站點及高鐵支線BH01、BH02站點位置及路線變更」建議一案，本人提供「原高鐵支線BH01及BH02站點留給深綠線經營」附件檔案一份(台南捷運藍線BK03站點及高鐵支線BH01、BH02站點位置及路線變更設計補充參考資料.pdf)。

- A. 本案建議在都市計畫尚未規劃前，又因「臺南市議會第3屆第5次定期會專案報告-本市先進運輸系統整體路網規劃」報告書中台39計畫有深綠線捷運路網，已於該路段有重疊，故提出「原高鐵支線BH01及BH02站點留給深綠線經營」之建議。
- B. 其留置後優點：保留原先留置BH01及BH02站點計畫可納入深綠線站點計畫路線。免除原先BK03站往BH01站點及未來深綠線立體交叉跨越設計難度。增加該留置地段之後續都市計畫範圍均衡站區周邊發展。
- C. 其留置後缺點：BH01及BH02站點無法直通仁德、中華路，需要透過公車補足不便利之路段。

(5)有關於BK01家樂福站點設置，其中中山路664號至820號前行人行道所有權，據了解絕大多數是屬於各該地籍所有人持有，並包含前面的行人道至設施邊緣。

(6)主要爭點在於連通設施所採柱仔點、出入口設置位置、身障電梯位置、整併之公車候車設施位置等在公告土地徵收前務必通知捷運站設站點位

周邊鄉親實大參與土地徵收公聽會，給予其土地所有權人陳述及其相關處置事宜。

(7) 藍延線捷運工程進行階段，該路段之時間延滯懲罰除了私人運具外，也同時懲罰搭公共運輸工具上班族與學生族群，影響路線有：

- A. 紅幹線(東區東門中華路口~關廟區中山路二段)。
- B. 紅1(歸仁圓環~關廟區中山路二段)。
- C. 紅2(歸仁圓環~關廟區中山路二段)。
- D. 紅3(歸仁區中山路二段~關廟區中山路二段)。
- E. 紅10(仁德區中山路~關廟區中山路二段)。
- F. 紅14(歸仁圓環~關廟區中山路二段)。
- G. 綠16(歸仁圓環~關廟區中山路二段)。
- H. H62高鐵接駁車(東區東門中華路口~中山路台39路口)。
- I. 高雄客運8050(東區東門中華路口~中山路台39路口)。

建議配套措施為：

- A. 高/快速公路匝道管制改由影響較小之路段，匯出匯入。
 - B. 利用縣市區道路、鄉鎮市道、省道等進行疏導，降低與公車路網重疊之車流，降低捷運工程所帶來車流堵塞之延滯時間懲罰。
 - C. 公車臨時專用道，於尖峰(上午6~8、下午5~7)時間僅可有公車通行該路段，其餘時間不管制。
 - D. 變更公車路線停靠站位降低捷運工程與公車路網重疊路段所帶來時間延滯懲罰。
- (8) 有關於捷運機廠規劃參考大捷法第53條有關於車輛機具檢修所訂定各捷運公司之「○○大眾捷運系統車輛機具檢修規則電聯車檢修」電聯車檢修共計分為五級對於台南捷運機廠勢必需要建設最高五級廠(或至少包含四級廠)以利滿足其行使公里數或使用期間應該滿足定期檢修及臨時檢修。
- A. 目前藍延線可行性研究已有包含仁德廠及沙崙廠之相關計畫。
 - B. 參照「臺南市先進運輸(大眾捷運)系統第一期藍線可行性研究報告(核定本)」圖5.1-4仁德轉運站基地地籍範圍示意圖所顯示其腹地較其他

捷運機廠腹地來得小可能難以容納高級廠，在未來擴廠時是否有足夠的空間值得評估。

C. 另外林君提到簡報中有關於「沙崙機廠」暫定位置地籍資料變動如並提出疑問。

■ 根據新聞媒體報導該用地已經行政院核定「成功大學沙崙醫療服務與創新園區先導計畫」資訊如右：<https://udn.com/news/story/7326/6002279>

■ 後續機廠設點是否繼續向南林子邊段(7020)選定用地提供參考，有助於對於後續捷運機廠擴廠檢修進行土地徵收及擴廠規劃。

3. 謝○○君

(1)臺南市地形輪廓南北長、東西短，七股、將軍、北門等地保護區多，各交通要道，台1線、台39線都在東邊。建議紅線、黃線的發展對於當地居民的效果較好，且紅線最南端有台積電進駐，建議可優先建設紅線以及黃線。

4. 黃○○君

(1)個人認為臺南捷運規劃聽來聽去太多條，真的很擔心建設後是否會虧大本，我們目前沒有利用到臺鐵線路，利用臺鐵銜接與捷運構成環狀線，但目前規劃沒有看出，有些可惜。

(2)各行政區內現有的台糖五分車鐵道建議可充分利用。各30米路寬的道路也可充分利用，如：中華路、永大路。

(3)人口要集中，否則設站後營運一定虧本，臺北現在因為疫情也是虧本，在我看來未來一定會虧，未來稅收加重，遭殃的是臺南市民。

(4)很感謝市府對於南關線的努力，我分析一下，這邊真的是臺南市的人口重地，東區、仁德、永康這幾區的人口比其他區的人口加起來都還要多，所以發展藍延線是正確的，高鐵這邊也有必要。剛剛林先生也有提到，希望路線改走義林路這邊，將來銜接永康區，經過土庫、太子廟，接永大路、台20線，往新化前進與大橋站銜接。

5. 郭鴻儀議員

(1)在民國80幾年時，早期中正路、義林路的行經方案都有規劃，但已胎死腹中，當時經濟效益評估上沒有達標。這一次捷運藍線仁德轉運站進行延伸，再次強調TOD的概念，仁德有很多舊市區需要更新，藉這一次重大交通建設帶動地方再生，結合都市更新、都市規劃，再次強調提醒。

(2)國道一號仁德交流道是仁德人的痛，到現在仍是相當壅擠，不要因為蓋

捷運造成二次傷害，這部分請納入考量。

- (3)BK02仁德區公所站附近，因為涉及跨越國道一號，若不能於漸變段設站的話，可能要再往後拉，找到合適的土地與民間聯合開發，都市更新、都市計畫變更再調整，捷運要帶給仁德發展的契機，而不是再一次傷害。

交通局回應：

感謝各位議員鄉親的指教，目前藍延線仍處於可行性研究階段規劃中，尚未完全定案，今天希望聽大家的意見，我們會後都會請顧問公司納入規劃參考。捷運建設並非只有解決交通的問題，建造經費高，後續營運服務人次也高，要配合都市發展，剛剛提到經過的地方、選擇適合的站點，都要配合周邊都市計畫通盤檢討，包含人行動線等，未來要帶動地方發展，不管是整合未來都市發展用地，或是人口的遷入，都要通盤考量。

林先生有提到，我們在捷運路線規劃有一個整體路網計畫，其他還有紅線、綠線、黃線、深綠線等，當初就是希望進入高鐵、沙崙科學城和南科要有所串聯，當初規劃時除了經過台39線到高鐵站之外，另外也延伸至關廟。未來深綠線希望沿著台39線北上經過新化、新市到南科，對臺南整體發展構成交通動脈。

黃先生提到臺鐵利用的部分，深綠線到南科西邊是臺鐵，形成類似日本山手線，利用南北這兩條大幹線，搭配橫向路線串聯形成路網。捷運建設完成後，紅幹線公車就要檢討轉型，由捷運作為骨幹，車站站點位置透過公車往外延伸服務，不可能每一個地方都蓋捷運，所以配合公車路網擴大服務範圍相當重要，再搭配共享運具完成最後一哩路。對於中華東路的利用，目前第一期藍線即是沿中華東路進行規劃。

林先生、謝先生有提到整個路線的替代建議，因為路線規劃有幾點重要考量，包含路寬應為20米以上，道路線型也會影響捷運轉彎半徑，以及用地取得考量，這部分我們會後再檢討。目前主線、支線規劃中山路與台39線路線較為直截，路寬也足夠。另外提到施工過程對於公車影響，以及交流道的瓶頸，未來於綜合規劃階段，在站位的部分會有更詳盡的規劃，施工橋墩不會是整個影響，施工期間之交通維持也會維持既有的車道數量，並作改道建議，避免捷運施工對居民有衝擊。

針對運量與財務的部分，捷運不能只蓋一條，像臺北已經規劃成網，到哪裡都方便，臺南市政府目前也已規劃整體路網計畫，也希望加速進行，未來路網建成後也不用擔心運量不夠等問題。

除了服務地區以外，也要結合TOD概念，將相關的活動設施規劃在捷運站附近，附近享受捷運便利的人可能也不太會開車，大部分都使用公共運輸，

達成雙贏，票箱收入提高也能提升財務效益。

未來可行性研究送審中央，最重要的是爭取補助，捷運與公車不同，捷運先期投資很大，這些基礎設施都要花錢去蓋，自動化程度高的話，後續維護成本也會較低。爭取中央支持後，未來票箱收入、沿線稅收、土地開發等收益，協助負擔建設成本，對地方而言困難度不大。

6. 許又仁議員

- (1)捷運優先路網經過議會討論，藍線進度最快目前已進入綜合規劃階段，通過永康、東區、仁德，延伸到歸仁關廟，確實就是車流量最多，也有交通瓶頸的地區，未來透過高架捷運改善，是必須要做的，捷運牽涉到一些問題，如高度多高？分隔島路樹、周遭綠化等，請再補充說明。
- (2)捷運藍線已規劃仁德機廠，現捷運藍線延伸線又規劃高鐵特定區設置機廠，短短的路線設置兩處機廠，是否有土地浪費的問題？
- (3)捷運藍線沒有經過臺南火車站，未來透過綠線銜接是必要的，另外透過深綠線至南科，帶動新化、新市發展，希望優先路網各條路線趕上進程，未來五年同時進入基本設計和施工階段，形成十字核心路網才可以讓臺南捷運成功。

7. 郭鴻儀議員(二次發言)

- (1)剛剛談到路線架構規劃未來臺南有一個整體路網建構，捷運一條一條慢慢興建，如同臺北木柵線開始。由交通建設、公共運輸帶動地方發展，改變原來的都市形態，將整個都市路網串聯，捷運路網建設後，公車的重新規劃也相當重要。
- (2)土地現況的部分不曉得是否有調查？不論是土地權屬、使用分區，或是地下管線問題，行道樹、街道景觀規劃等有非常多課題需要探討。雖然目前是可行性研究階段，但必須要把地方需求納入，在地的田野調查，都市計畫發展一定要探討。捷運有做有機會，未來串連南科沙崙，雙核心帶動府城價值，是臺南市必須要做的。

8. 黃○○君(二次發言)

- (1)相關工程計畫我也有豐富的經驗，最重要的是最近的好處在哪裡？是不是可以執行？深綠線開到新化，也是20、30年以後的事情，捷運一蓋下去現實的問題馬上浮現，沒有辦法解決行的問題，都市沒辦法繁榮，那蓋捷運要幹嘛？大家都騎機車就好，類似的問題希望可以謹慎思考，如果要作南科那條線，倒不如用公車就好了，真正要解決行的問題，看要用臺鐵，搭配捷運接永大路、台20線，往新化前進與大橋站銜接構成環狀線持續運作，這是臺南市最好的規劃案，以人口統計

來看可以解決大半以上的問題，希望規劃單位謹慎思考。

(2) TOD的部分我認為可以配合南紡(土庫)，但現在規劃路線要走鳥不生蛋的綠地十來年才會發展，必須謹慎思考。其他工程細節的問題，跨過快速道路，地下管線等本就是工程單位應該想到、應該做的。

交通局回應：

整個捷運規劃都有作業要點，可行性評估可行，經中央核定之後接下來才有綜合規劃，其中的工作項目包含環境影響評估，很多要處理的事情都會執行，包含公聽會，屆時會有更詳細的規劃內容。

可能因為天氣較冷，鄉親出席比較少，大家的心聲沒辦法來現場發表，後續會把今天相關意見彙整，若未來還有其他建議都可以直接打電話或是Email方式提供給捷工處，我們也會轉交規劃單位評估。

當然蓋捷運要花很多錢，包含可行性研究內的財務規劃、經濟效益、工程技術等各個因素，最後送到交通部、行政院審查，交通部也會邀請專家學者，針對這條線對地方發展是否有幫助進行逐項審查。

單單一條線的捷運營運上非常困難，一定要形成路網，捷運建設也不會是今天說要做，明天就蓋好的事情，需經過相當多規劃作業、審查流程。本府也是依照交通部規範，要先有整體路網規劃，對於整個都市發展，有幾條路線要怎麼走，有路網之後才會有每一條線的可行性研究，包含未來深綠線、黃線等。整體路網計畫現在已經送交通部審核，正在進行報告書修正，修正完成後可報到中央核定，未來黃線、深綠線也可以跟中央申請經費執行可行性研究。時程上加緊辦理也是市政府所希望的。要靠單條路線自給自足相當困難，一定要配合路網，串連南關線、高鐵，地方才能一起發展。

許議員關心綠化的部分，可行性研究的路廊、站位都是可行性評估範圍，未來綜合規劃階段，如現在藍線也正進行植栽、管線、箱涵地質狀況等都在作詳細調查，於本案綜合規劃時都會處理。

剛剛提到設置兩處機廠的部分，整個路網來看，綠線與藍線銜接要與藍線共用機廠，未來深綠線規劃時也是與本案共用機廠，目前規劃兩處機廠皆有存在之必要，若僅有規劃單一機廠無法同時服務四條線的需求。在深綠線規劃的部分其實正在密集作業中，預計要與中央爭取相關補助進行可行性研究。

郭議員關心公車規劃的部份，未來捷運營運後，公車路線一定會配合調整，這部分會審慎規劃評估。沿線各項調查作業則會於綜合規劃階段處理。前一次說明會議員關心路線跨越高鐵之淨高，是否符合歸仁輕航機航高限制，以及沿線相關徵收問題現已在研究，經查明目前輕航機相關航高限制是70米，

本案跨越高鐵高度約30米，符合航高限制的規定，今天各項意見我們也都十分重視。

交通局總結：

感謝各位議員、助理代表以及仁德區的鄉親，天氣很冷還前來關心，可行性研究就像一張門票，要送到交通部同意後才可以拿到興建捷運的門票，後續還有綜合規劃、基本設計、工程等階段。各位鄉親關心的問題，透過捷工處網站或是信箱都可以提供意見，未來綜合規劃階段還會辦公聽會，如果有意見都可以再提供給市政府，謝謝。