



# 第一期藍線延伸線可行性研究民眾說明會

## 仁德場民眾提問及回覆內容綜整表

- 一、時間：111 年 1 月 11 日(星期二) 晚上 19 時 00 分
- 二、地點：仁德區仁德區公所 3 樓
- 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
林○○君	<p>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)</p> <p>(1) 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。</p> <p>(2) 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。</p> <p>(3) 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。</p> <p>(4) 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</p>	<p>感謝林君的寶貴意見</p> <p>(1) 本案路線主要係參據臺南市先進運輸系統整體路網所規劃之路線，並依道路路幅、線型以及周邊人口與發展潛力作為考量；所提之路線方案初步評估於仁德區勝利路之路幅較窄(約 12m~14m)，路線於台 39 交會仍需構思穿越高鐵方式，故建議於綜合規劃階段做進一步的評估與分析，以利本案路線持續推動。</p> <p>(2) 目前該路段多為非都市土地一般農業區，將持續與本府都發局、經發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> <p>(3)~(6)謝謝林君所提設站建議，目設置站點主要考量民眾活動熱點區域，例如交通、商業活動、行政資源等活動範圍，並同時</p>



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
	<p>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。</p> <p>(5) 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。</p> <p>(6) 其變更後缺點：經費可能稍增、行車時間可能稍增。</p>	<p>盤點具有潛力聯合開發的站位，及考慮用地取得、周邊工程限制、站間適當距離等因素，於可行性研究階段盤點適合站位，未來進入綜合規劃階段後，亦會就路線及設站點位進一步檢討及規劃。此外，經可行性研究評估分析路口不適合立墩，加上斜交跨越將產生大跨度結構，大幅增加建造成本以及施工風險，謹此說明。</p>
	<p>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：</p> <p>(1) 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、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。</p>	<p>感謝林君的寶貴意見，未來公車路線會配合捷運路網檢討調整，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
	<p>(2) 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。</p> <p>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？</p> <p>(1) 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： <a href="https://udn.com/news/story/7326/6002279">https://udn.com/news/story/7326/6002279</a></p> <p>(2) 後續設點是否會再向南或是鄰近其他地點？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。</p>	<p>感謝林君的寶貴意見，成大沙崙醫療服務與創新園區將規劃設置於高鐵特定區 F 區和 X 區，而目前歸仁機廠規劃於 X 區西側係為捷運系統用地，經初步評估目前勘選之用地尚符合藍延線機廠設置需求，如未來配合行政院核定成大沙崙醫療服務與創新園區政策，本路線可行性研究亦往南尋找替代機廠用地，及評估遷移可行性。</p>
謝○○君	<p>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，本於中華民國一百一十年十二月三十日提及有關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)。</p>	<p>謝謝謝君熱心提供構想，後續綜合規劃階段將納入考量。</p>



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
	<p>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：</p> <p>(1) 路線設計應以藍線為主還是以深綠線為主？</p> <p>(2) 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？</p> <p>(3) 捷運系統之設計是否會一致？</p> <p>(4) 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。</p> <p>(5) 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)。</p>	<p>感謝謝君的寶貴意見</p> <p>(1) 藍線延伸線與深綠線各具其運輸服務功能，由於藍線延伸線之推動時程較深綠線為先，因此本案評估分析時，會將深綠線納入考量之中，將參酌本案規劃案成果預留與深綠線銜接介面。</p> <p>(2) 於本路線可行性研究案包含建議路線容量設計，另深綠線已納入整體路網評估案，並已向中央爭取補助深綠線可行性研究規劃費用。該路線與第一期藍線延伸線重疊路段及營運方式將會納入後續規劃作業中探討。</p> <p>(3)(4)(5)系統型式需綜合評估未來各路線系統擴充相容性、運能、成熟度、工程可行性與經濟性等因素，期能以單一系統為主要規劃方向。可行性研究階段初步規劃藍延線可與深綠線在 182 線與台 39 路口南側匯入，經由十字軸線的建構，提供雙線調度營運的彈性。</p>
	<p>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</p>	<p>感謝謝君的寶貴意見</p> <p>(1) 第一期藍線與藍線延伸線之營運路線及班次主要依運量</p>



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
	<p>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：</p> <p>A. B1大橋—B12大同</p> <p>B. B1大橋—BK08關廟國中</p> <p>C. B1大橋—BH07綠能科學城</p> <p>D. B12大同—BK08關廟國中</p> <p>E. B12大同—BH07綠能科學城</p> <p>(1) 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。</p> <p>(2) 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？</p>	<p>需求規劃設計，亦將視系統及列車容量進行整合性評估。</p> <p>(2) 深綠線與藍線延伸線重疊路段之營運規劃，需考量深綠線經此重疊路段之服務需求運量後，方能確認其路線之班次組成，深綠線將向中央爭取補助辦理可行性研究規劃費用，此課題將會納入後續規劃作業中探討。</p>
	<p>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)。</p> <p>(1) 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</p>	<p>感謝謝君的寶貴意見</p> <p>(1) 站點選址評估除考量滿足使用者的搭乘需求，同時也須提升公共運輸服務品質與效率，以促進區域發展進而提升本案計畫之自償率。所提 BH01 與 BH02 站點留由深綠線經營建議方案，後續於綜合規劃階段將審慎評估規劃該兩站之設置時程，或可共同與深綠線一併設計。</p> <p>(2) 有關站區周邊發展，後續將持續與相關單位共同研議在藍延</p>



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
	<p>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。</p> <p>(2) 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。增加該留置地之後續都市計畫範圍均衡站區周邊發展。</p> <p>(3) 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。</p>	<p>線往高鐵路段周邊地區規劃產業園區等，或採新訂或擴大都市計畫等方式辦理。</p> <p>(3) 所提 BH01 與 BH02 站點留由深綠線經營建議方案，未來可配合深綠線的建設策略以及分階段成本效益，納入考量評估，本案現階段仍先估列，保留後續調整之彈性。深綠線已納入整體路網評估案，並已向中央爭取補助辦理深綠線可行性研究規劃費用，該路線與第一期藍線延伸線重疊路段及營運方式將會納入後續規劃作業中探討。</p>
	<p>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。</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(包含行經中山路(市 182)路段)，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</p>



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
		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。
	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。	感謝謝君的寶貴意見，未來都市計畫變更及土地取得，後續進入綜合規劃階段作業時，均將依據都市計畫法、土地徵收條例等規定辦理說明會、公聽會等程序，並通知所涉土地所有權人與會。
	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： (1) 紅幹線(東區東門中華路口~關廟區中山路二段)。 (2) 紅 1(歸仁圓環~關廟區中山路二段)。 (3) 紅 2(歸仁圓環~關廟區中山路二段)。 (4) 紅 3(歸仁區中山路二段~關廟區中山路二段)。 (5) 紅 10(仁德區中山路~關廟區中山路二段)。 (6) 紅 14(歸仁圓環~關廟區中山路二段)。 (7) 綠 16(歸仁圓環~關廟區中山路二段)。	感謝謝君的寶貴意見，本案後續在綜合規劃階段及設計施工階段，皆會將交通改善措施與因應作為納入審慎評估項目。施工期間的周邊交通維持方案，屆時將依施工交維計畫審查建議辦理。



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
	<p>(8) H62 高鐵接駁車(東區東門中華路口~中山路台 39 路口)。</p> <p>(9) 高雄客運 8050(東區東門中華路口~中山路台 39 路口)。</p> <p>建議配套措施為：</p> <p>(1) 高/快速公路匝道管制改由影響較小之路段，匯出匯入。</p> <p>(2) 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。</p> <p>(3) 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。</p> <p>(4) 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。</p>	
	<p>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</p>	<p>感謝謝君的寶貴意見，可行性研究階段評估目前勘選之用地尚符合藍延線機廠設置需求。</p>



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
	<p>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。</p> <p>(1) 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。</p> <p>(2) 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。</p>	
張○○君	<p>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。</p>	<p>感謝張君的寶貴意見,臺南捷運建設依照整體路網規劃,包含紅線、綠線、黃線、深綠線等,與藍線(含延伸線)構成優先路網。目前各路線皆依推動時程辦理可行性研究或綜合規劃案,而黃線目前已納入整體路網案,後續等中央核備後,將續爭取該路線之可行性研究規劃作業經費,未來捷運整體路網亦會配合臺南都市發展及地方需求滾動檢討捷運路網規劃與興建順序,以符合地方發展及市民需要。</p>
黃○○君	<p>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</p>	<p>感謝黃君的寶貴意見,本路線(藍線延伸線)未行經台鐵路線範圍,惟臺南捷運建設依照整體路網規劃,包</p>



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
	<p>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。</p>	<p>含紅線、綠線、黃線、深綠線等，與藍線(含延伸線)構成優先路網，目前綠線可行性研究規劃行經台南火車站，另外第一期藍線、紅線規劃分別於臺鐵大橋站、臺鐵南臺南站轉乘，以提供旅客便利轉乘臺鐵及臺南捷運各車站之服務，而未來各公共運輸系統亦會配合捷運路網檢討調整，提供民眾使用公共運輸服務。</p>
	<p>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。</p>	<p>感謝黃君的寶貴意見，考量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。本案捷運路線規劃原則以路幅 20 米以上道路為優先考量。黃君所提之中華路，現即為捷運第一期藍線規劃路線之行經路段。</p>
	<p>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。</p>	<p>感謝黃君的寶貴意見，捷運建設不僅是解決交通問題，也應帶動都市發展。目前臺南捷運整體路網規劃目標即為逐步擴大未來捷運服務範圍，以利於臺南市民搭乘。可行性研究進行財務評估亦參考國內推動大眾運輸導向發展推動的案例，使捷運周圍活動人口提升，創造跨域加值營收，以減少市庫負擔。</p>
	<p>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</p>	<p>感謝黃君的寶貴意見，本案路線主要係參據臺南市先進運輸系統整體路網所規劃之路線，捷運路線主要係優先選擇道路寬度 20 米以上之</p>



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
	<p>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。剛剛林君也有提到，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。</p>	<p>路廊(義林路路寬在 20 米以下)，並考量路線線型、工程限制、運量、旅行時間、用地取得等因素，進行工程、經濟及財務等可行性評估，盤點可行路線優先及替選方案。</p>
	<p>5. 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。</p>	<p>感謝黃君的寶貴意見，所提之路線係屬永康區與仁德區重要之南北向服務道路，沿線亦有公車路網之服務。未來各公共運輸系統會配合捷運路網檢討調整，將服務範圍延伸，以滿足民眾使用公共運輸服務的權益。</p>
	<p>6. 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</p>	<p>感謝黃君的寶貴意見，路線規劃除考量路幅外，也需考量路線直截性，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。支線沿線現況為農業區範圍，此部分</p>



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
	<p>管線等本就是工程單位應該想到、應該作的。</p>	<p>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。地下管線之考量，將來在本路線進入綜合規劃階段時，搭配實質管線調查探測，進一步確認研擬處置方案。</p>
<p>郭鴻儀議員</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。剛剛談到路線架構規劃未來臺</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，規劃過程中皆會邀集都發局、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>目前本案盤點工程可行方式，為避免跨越國 1 工程影響路口交通之施工方式，建議採用懸臂式橋梁工法以及鋼構或預鑄節塊吊裝工法，搭配交通離峰時段施工以及交通疏導策略，以降低施工時之影響。施工期間的周邊交通方案，屆時也將依施工交維審查建議辦理。</p> <p>感謝郭議員的寶貴意見，本案在工程條件許可下，配合路線及場站調整勘選適宜基地辦理土地開發。國一匝道區位因空間及旅客乘車動線受匝道切割限制，受限於空間環境之原因，並不適合設站，故建議向東選站於仁德區公所周邊，主要考量現況既有民間建築密集，在合宜</p>



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
	<p>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。</p>	<p>的服務站距配置條件下尋求具有設站潛力之公有地，降低建設徵地之需求。</p> <p>BK02 所在位置具有相對較為優勢之設站開發條件，同時也考量了整合地方行政服務資源，結合交通與市民服務熱點，發揮加乘效應，提升市民利用頻率。未來公車路線會配合捷運路網檢討調整，以滿足民眾使用公共運輸服務的權益。</p>
4.	<p>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，都市發展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。</p>	<p>感謝郭議員的寶貴意見，可行性研究階段已針對路線沿線的土地權屬與使用分區作初步調查。議員提及之地下管線、景觀植栽規劃等相關調查作業，將於後續綜合規劃階段時審慎評估辦理。</p>
許又仁議員	<p>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。</p>	<p>謝謝許議員提醒，本案規劃高度皆有符合相關法規。目前規劃捷運高架的高度係有考量路口淨高、車站立體動線以及工程經濟等因素，軌面高度大約是地面以上 12~16 公尺範圍。規劃時亦避開了既有分隔島路樹高度，未來高架橋下可配合進行綠化設計，進一步優化城市綠景觀。</p>



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
	<p>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？</p>	<p>感謝許議員的寶貴意見，仁德機廠設置目前主要規劃服務綠線與第一期藍線；歸仁機廠設置主要規劃服務第一期藍線延伸線與未來深綠線。考量單一機廠無法同時負擔四條捷運線維修保養需求及因應突發供電異常事件，故仁德、歸仁兩處機廠皆有存在之必要。</p>
	<p>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。</p>	<p>感謝許議員的寶貴意見，目前各路線(藍線、紅線、綠線)皆依推動時程辦理可行性研究或綜合規劃案，而深綠線也將續爭取該路線之可行性研究規劃作業經費，未來捷運整體路網亦會配合臺南都市發展及地方需求滾動檢討捷運路網規劃與興建順序，以符合地方發展及市民需要。</p>
<p>黃○○君 (仁德區公所函轉書面意見)</p>	<p>台南捷運之南關線規劃是對的！但走台 39 線接高鐵站之支線值得深議！根本沒有人潮呢！怎不由高鐵站穿仁德義林路、打通義林路與中正路銜接、中正路、永大路再接回大橋站之循環線呢！這條線之人潮很多且增長很快，營運後不虧本，才真正有利政府和百姓，若走 39 線那只是供給財團炒地皮而已呀！若再講不通！有很多人將直赴中央去請願！恭請向相關單位爭取仁德區百姓之福祉！謝謝！</p>	<p>感謝黃君的寶貴意見，本案路線主要係參據臺南市公車路線及運量、先進運輸系統整體路網路線，並考量高架捷運系統配置需保留路寬，原則以路幅 20 米以上道路為優先，並綜合評估道路線型、工程限制、運量、用地取得等因素，進行工程、經濟及財務等可行性評估，盤點可行路線優先及替選方案，至於台 39 線沿線現況較無開發範圍，將持續與都發局等相關局處研議，讓捷運建設配合 TOD 構想促進都市發展。</p>
<p>謝○○君 (會後書)</p>	<p>有關大眾捷運系統兩側禁建限建辦法規定廣告物之設置，鄰近藍線延</p>	<p>感謝謝君的寶貴意見，參考國內其他縣市捷運經驗，本案於可行性研</p>



發言編號 及民眾	提問內容	回覆內容
面意見)	<p>伸線捷運路網其建築物上設置的廣告物是非常密集的，若捷運建設進行範圍內禁建限建，勢必影響店家招攬行為及行銷收入等財產上之損害。</p> <p>甲、本案參考大捷法第四十五條至四十五條之三、大眾捷運系統兩側禁建限建辦法等。</p> <p>乙、限建範圍內可容忍廣告物設置之長寬高及數量及密集程度。</p> <p>丙、應依其規定辦理公開展覽給予陳述意見，並以損害最小最適方案進行劃定，持續讓周邊商店/家可持續享有招攬行為及行銷收入等。</p>	<p>究階段盤點現有相關規定，例如捷運施工前需依「大眾捷運系統兩側禁建限建辦法」檢視禁限建範圍內廣告招牌物是否均按規定申請設置，違反規定者應按規定改善；如因捷運施工遭受營業損失，可依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」申請補償及依「公共工程施工期間營業稅特種稅額調整查定作業要點」，查定課徵營業人受公共工程施工影響，可調減查定銷售額與稅額，盤點相關規定減少對周邊商家之影響。</p>
民眾張○ ○(會後書面意見)	<p>支持捷運路網積極規劃，有較充裕時間開始進行用地取得先期作業、都市計畫變更程序以及各路線之轉乘預留設計。</p> <p>本案未來客運大宗應以高鐵站聯外為主，且支線沿線經過大片農地，開發成熟耗時甚久，如跟捷運通車時程對不上，列車每站都停恐拖慢市區旅客往返高鐵站速度。如先選擇興建通車時預測搭乘人次較多之重要站點，其餘站點採預留或興建後過站不停，是否能避免車站營運後使用率長期低迷衍生之資源耗損？</p>	<p>感謝張君的寶貴意見，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研議，讓捷運建設配合 TOD 構想促進都市發展。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。未來是否採預留站位方式，後續配合周邊區域發展情形，並於後續進入綜合規劃階段時檢討評估。</p>