

# 「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。捷運下面要預留給汗水道、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。
- (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。



# 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>	<ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="304 779 874 1070">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。</li> <li data-bbox="304 1070 874 1630">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。</li> <li data-bbox="304 1630 874 2007">3. 環評技術問題，植栽、管線、地形地質評估也要重視。</li> </ol>	<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
	公共運輸上有替代方案?	依施工交維審查建議辦理。
	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。	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。
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。	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。
	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。	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。
	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?	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。
	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	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



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	<p>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?</p> <p>2. 目前規劃關廟國中車站，地點是哪裡?</p> <p>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>	<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。

# 「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」

## 歸仁區會議紀錄

一、 時間：民國 111 年 1 月 6 日（星期四）下午 7 時 00 分

二、 地點：臺南市歸仁區歸仁里活動中心

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. 林○○君

- (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，共創想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)
- (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)
- (3) 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、行動不便、暫時性行動不便、其他等類型等)落實平等使用。
- (4) 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。

- (5)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）

## 2. 吳禹寰議員服務處嚴銓鑫秘書

- (1)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。

## 3. 張○○君

- (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？

## 4. 許又仁議員

- (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。
- (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？
- (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。

## 交通局回應：

感謝各位鄉親、議員的諸多建議，這邊先彙整一下，包含第一位林先生的部分，牽涉到的議題與整體交通運輸改善較有關係，待會請團隊針對比較上位的交通改善措施來回答，土地徵收的部分也請團隊說明，先就許議員提到的優先路網，目前都已在進行中，綠線的部分因行經市區，有比較多的民意需要協調，進度上較為緩慢，目前我們也加速辦理，即將啟動

民意溝通會議。其他包含第一期藍線延伸線，各位鄉親都相當支持，若沒有爭議的話進度會比較快，可行性研究的進程也期許能跟上第一期藍線綜合規劃作業。剛剛許議員提到的輕航基地航行高度的問題，會後針對此部分請規劃團隊再研討。

林先生提到有關公民參與規劃設計思考的面向，人行道設置在現代捷運設施，國內已經有許多先例，相關的設計規範大概每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，未來送審中央依照大捷法交通部也會審查這些項目，這部分沒有問題。

張先生提到的空橋連接構想，後續於綜合規劃階段會研擬相關方案，直接對接是最有效率的方式，未來規劃會朝這方向思考。另外提到是否延伸至橋頭科學園區的路線，還是要以整體路網的觀點來看，整個路網優先服務大臺南地區的民眾，捷運的成功與否除了建設技術以外，營運也要達到某種程度上的效益才可算是成功的捷運，故連接橋頭科學園區的部分可以研究，但不在本計畫內進行探討。

嚴秘書提到土地取得問題，捷運建設會優先以公有地做考量，未來出入口、建築物設置難免會用到私有地，屆時會依法辦理徵收程序。補充說明與橋頭科學園區連接的部分，於優先路網中已規劃紅線與高雄捷運連接，未來也有機會從高雄路竹直接連至高鐵台南站，屆時整個南臺灣的科技廊帶會成形。

有關歸仁圓環存廢的問題，感謝許議員提醒，這部分涉及交通層面比較複雜，捷運的推動不管圓環存在與否，都有辦法克服工程建設方面的問題。

## 5. 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。
- (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。
- (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？
- (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、都市更新，對未來歸仁市中心發展相當重要。

## 6. 張○○君

- (1) 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遠，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乘捷運？

## 7. 張○○君(歸仁社區發展協會)

- (1) 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。

## 8. 鄭佳欣議員

- (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。
- (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。

## 9. 杜素吟議員

- (1) 歸仁圓環是我們比較关心的部分，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。
- (2) 捷運路線行經私人土地的部分，是否應有補償方案？
- (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，因此地方的聲音相當重要。
- (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。
- (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負擔經費，因此在規劃時就應妥善規劃，等經費下來後好好執行。

## 交通局回應：

今天許多議員到場，表示對於這條路線相當重視，參加的民眾也很多，我們也了解其重要性不在話下。針對剛剛的各項意見，我們會彙整記錄。

張先生提到的捷運接駁公車，未來可以將紅幹線、紅支線作路線調整，以捷運作為主幹，公車提供接駁功能，將服務範圍更延伸至社區裡面，未來會朝向此部分規劃辦理。站點增加的部分，剛剛有提到跨越高鐵可能達到九層樓的高度，於跨越處兩側上下坡漸進的部分因為工程考量距離拉得比較遠，故不太適合設站。

蓋捷運很不容易，步步耕耘，捷運建設也是百年大計，不可能很快回收成本，有了捷運可以帶動都市發展，規劃的同時我們也邀請都發局一起探討，目前支線上有一些站仍屬於農業區，我們也先匡列起來，作都市計畫檢討。臺北推動TOD，商業機能更加充實，住宅密度高，活動人口提升，我們也希望未來活動中心、區公所、衛生所可以都設在捷運站附近，四通八達大家都在附近活動，捷運公司賺錢的同時，大家也更方便。透過捷運讓城市更有競爭力，長遠下來其實是更省錢的，希望大家要有這個眼光，第一期藍線延伸線大家反應比較正面，因應高鐵沙崙科學園區發展，應該要把握這個機會，計畫做完後與中央申請經費時，也看能不能爭取更多補助，幫助臺南市政府減輕負擔。

圓環落墩問題，目前圓環直徑大約85公尺，內圓部分為43至58公尺，工程技術上有困難，但不是說有困難就會影響美感，很多站體設計反而是一種景觀像是劍潭站，我們也有信心未來細部設計團隊可以做得很好。鄭議員提到的身心障礙者視角問題，未來也會納入探討。

用地取得部分，原則上皆依規定辦理，穿越土地範圍目前其他縣市都有相關的地上權補償機制，臺南未來推動也會依規定辦理。鄭議員提到的無障礙設施部分，先進運輸系統將來做的一定會符合未來無障礙設施標準，甚至是以更高規格的方式辦理，以服務有需求的鄉親。杜議員反應落墩問題，現在工程技術先進，我們會依照當地的紋理特色作特色車站，將來圓環是重要的站點，也會跟大家溝通，要克服問題不難。跨越高鐵可能牽涉禁航區的部分，也感謝議員提醒，若有涉及的話我們會以工程手法克服。

假設說捷運確定要蓋，現在區公所的地點會改成轉運站，區公所連同代表會、衛生所會移到中正南路上新厝有32公頃的區段徵收處，再蓋綜合大樓。圓環對交通重要性高，未來規劃上是不是也請規劃團隊考慮捷運站的停車設計，市中心的停車問題也相當多。

圓環存廢的問題很多議員和民眾都很關心，包含土地徵收問題牽涉到私人用地取得，剛剛處長答覆原則上都會依法徵收補償，其他縣市如高雄、臺北也是如此，可以請各位鄉親放心。至於圓環到底拆不拆，地方有兩種聲音，我相信在座各位議員都知道歸仁圓環時常發生車禍，但我們也有請交通局進行專業評估，若圓環拆除造成交通意外的機率會更高，未來拆不拆也是要聽大家意見，現在地方的聲音與現況都提供讓大家參考。

## 10. 歸仁里王振翰里長

- (1) 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。

## 11. 郭鴻儀議員(二次發言)

- (1) 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。
- (2) 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。

### 交通局回應：

再次感謝大家參與地方說明會，其實於捷運可行性評估中，不是只有票箱收入而已，只有倒銅板進去對於收益是杯水車薪，需要的是TOD的站區開發，很多很好的地點都可以進行聯合開發，像是歸仁圓環這邊。其他包含支線到沙崙的非都市計畫區，這部分需要市政府相關團隊市地重劃結合站區開發，透過土地開發的話於財務面可以挹注捷運建設，讓可行性研究財務效益更佳，這也是我們跟規劃公司說的，不是只有票收而已，而是要有細水長流的規劃。另外這條路線的公車很多人搭，公車路線賺錢表示坐的人多，將使用公車的人進階到使用捷運，我們也努力朝這個方向努力。

王里長提到中山路下陷以及排水的問題，跟大家報告蓋捷運要各個局處通力合作，未來綜合規劃階段會邀請水利局進來參加，連同捷運路線下方的排水管溝一併考量，我們會納入這個問題於後續階段探討。

歸仁圓環是各位鄉親所關心的，未來綜合規劃時會更審慎檢討探討，屆時也會出來開說明會，大家關心的議題回去檢討之後連同修正，未來進入綜合規劃階段後也會跟大家報告。

### 區長與交通局總結：

感謝大家來參與，在我調來以前在新營服務，我要跟大家說住在歸仁有多幸福，以前在新營市的時候調職之前還在爭取高鐵橋下側車道，現在來看歸仁台39線，多麼漂亮暢通，新營高鐵那邊完全沒有路可以走，還在爭取而已。另外臺鐵沙崙站也高架化，新營則還在爭取，來歸仁才知道臺南的南北差距真的很大。我要感謝南關線的議員，大家都非常優質，有興趣也可以去看議會質詢，他們都相當認真。也感謝市政府，現在能有沙崙

綠能科學城帶動南關線發展，包含中央也很關心，我個人是覺得未來支線可能比主線還要快，成為未來的科技廊道，甚至從高雄串聯到沙崙、新市都有可能。最後感謝在座的各位鄉親，非常關心我們在地的公共事務，也感謝交通局用心認真的規劃，還是要強調今天只是說明會，還不是最終定案，至於捷運何時能開始施工，大概還要經過好幾年，相信大家知道這是一條很長的路。

剛剛很多議員、鄉親關心的各項議題，希望我們有這個機會能讓作業時程加速。支線連接到科學園區成為重要廊帶，我們也十分期待。以前念書時搭公車到市區都要很久，現在國家重大建設都在歸仁區，在南關線投入這麼多資源，剛剛也提到成大醫院也要投入，代表各方面都非常重視南關線發展，也希望大家共同支持市政府的政策，祝大家身體健康，萬事如意。



# 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，共創理想美好成就更好的台南公共運輸生活。(本案代辦○○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。	<p>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>
張○○君	<p>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？</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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>	<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>

# 「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。



# 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
	管線等本就是工程單位應該想到、應該作的。	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。
郭鴻儀議員	<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>
	<p>4. 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>
<p>許又仁議員</p>	<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>